



nr 70

Forum navale

Eric Schnakenbourg: A Challenge to State Authority: Controlling French Privateers' Violence towards Neutrals in the late 17th and 18th Century

Marcus Hjulhammar: Det skotska fartyget *Experiment of Leith* och Sverige

Alexander Larsson: Sjövägsreglerna och deras tillkomst i Sverige – några korta anmärkningar

Peter Hore: Operation Paul – the Fleet Air Arm attack on Luleå in 1940

Sjöhistoriska Samfundets tidskrift 2013





Nr 70

Forum navale



Sjöhistoriska Samfundets tidskrift
2014

Utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse
och Ebbe Aspengrens fond

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna
Grafisk form: Jenny Rosenius text & form
Tryck: TMG Sthlm, 2014

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
- förvaltar Sune Örtendahls stiftelse som stödjer publiceringen av Forum navale och skrifter som ingår i Forum navales skriftserie

Adress

Sjöhistoriska Samfundet
Kornhamnstorg 2
111 27 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
Försvarshögskolan
Box 278 05
115 93 Stockholm

INNEHÅLL

Redaktionens förord	9
Forskarpriset till Jan Gletes minne	12
Stadgar för Sjöhistoriska Samfundets forskarpris till Jan Gletes minne	14
<i>Eric Schnakenbourg: A Challenge to State Authority: Controlling French Privateers' Violence towards Neutrals in the late 17th and 18th Century</i>	16
<i>Marcus Hjulhammar: Det skotska fartyget Experiment of Leith och Sverige</i>	40
<i>Alexander Larsson: Sjövägsreglerna och deras tillkomst i Sverige – några korta anmärkningar</i>	56
<i>Peter Hore: Operation Paul – the Fleet Air Arm attack on Luleå in 1940</i>	84
<i>Recensioner</i>	
Elisabet Regner: <i>Det medeltida Stockholm – En arkeologisk guidebok; och Manne Dunge (red.): Stockholm – Örlogsstaden.</i> Anmälda av Bo G. Hall	106
C. S. Knighton & David Loades (red.): <i>Elizabethan Naval Administration.</i> Anmäld av Lars Ericson Wolke	109
Cheryl A. Fury (red.): <i>The Social History of English Seamen 1485–1649.</i> Anmäld av Lars Ericson Wolke	111
Elaine Murphy: <i>Ireland and the War at Sea, 1641–1653.</i> Anmäld av Gijs Rommelse	114
Lars Ericson Wolke: <i>Sjöslag och rysshärjningar. Kampen om Östersjön under stora nordiska kriget 1700–1721.</i> Anmäld av Ulf Sundberg	117

Jaap R. Bruijn: <i>Commanders of Dutch East India Ships in the Eighteenth Century.</i> Anmälld av Lisa Hellman	119
A. B. McLeod: <i>British Naval Captains of the Seven Years' War – The View from the Quarterdeck</i> ; och Christian Buchet: <i>The British Navy, Economy and Society in the Seven Years War.</i> Anmälda av Gijs Rommelse	121
Tim Voelcker: <i>Admiral Saumarez versus Napoleon – The Baltic, 1807–1812.</i> Anmälld av Lars Ericson Wolke	126
Brian Arthur: <i>How Britain Won the War of 1812 – The Royal Navy's Blockades of the United States, 1812–1815.</i> Anmälld av Lars Ericson Wolke	128
Tornehed, Stig (red.): <i>Havet var min lust och fröjd – Nordhalländska sjömansminnen förmedlade av Stig Tornehed.</i> Anmälld av Mats Kero	131
David J. Starkey & Ingo Heidbrink (red.): <i>A History of the North Atlantic Fisheries, Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century.</i> Anmälld av René Taudal Poulsen	134
L-G Nilsson & Anders Nylund: <i>Sjörapporten – Om väder, fyrar och skeppsbrott längs våra kuster.</i> Anmälld av Bo G. Hall	138
Stephen Cobb: <i>Preparing for Blockade 1885–1914 – Naval Contingency for Economic Warfare.</i> Anmälld av Bengt Larsson	141
Edward Hampshire: <i>From East of Suez to the Eastern Atlantic – British Naval Policy 1964–70.</i> Anmälld av Per Edling	144
Sam Nilsson: <i>T-Kontoret: Underrättelsetjänst och västsamarbete.</i> Anmälld av Per Andersson	147

Joakim von Braun och Lars Gyllenhaal: <i>Ryska elitförband. Spetsnaz, Osnaz, VDV och andra elitstyrkor.</i> Anmäld av Per Andersson	150
Bo J. Theutenberg: <i>Dagbok från UD, Volym 1: Högdramatik i UD – ubåtar, protestnoter och annat (1981–1983).</i> Anmäld av Per Andersson	152
Klas Brogren, Anders Bergenek & Rickard Sahlsten: <i>Stena Line – historien om ett färjerederi.</i> Anmäld av Thomas Taro Lennerfors	156
Lennart Johnsson: <i>Förbund på sju hav – Sjöfolksförbundet blir SEKO sjöfolk. Del 4, Facklig vardag i med- och motvind 1990–2011.</i> Anmäld av Thomas Taro Lennerfors	159
<i>Kommenterade dokument</i>	
<i>Björn Marten</i> : En marinmålning och dess skapare	162
<i>Lars Grundberg</i> : Reval, at the South Entrance to the Gulf of Finland	168
Sune Örtendahls stiftelse	172
Anvisning för manusförfattare	174
Styrelse	177



Redaktionens förord

Jerker Widén och Stefan Lundblad

Vi är glada att presentera Forum navale nr. 70 för Sjöhistoriska Samfundets medlemmar. Så många nummer av tidskriften har alltså kommit ut sedan starten 1940. Detta nummer har samma upplägg som tidigare med några längre och externt sakkunniggranskade artiklar, ett stort antal recensioner av sjöhistorisk litteratur, både svensk och utländsk, samt ett par kommentarer rörande historiskt intressanta målningar och artefakter. Precis som i tidigare nummer är texterna rikt illustrerade. Samfundet har alltså ambitionen att "bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former."

Fyra längre artiklar finns med i årets utgåva av Forum navale. Den franske forskaren Eric Schnakenbourg beskriver den franska kungamaktens hantering av egna kapare under sent 1600-tal och på 1700-talet. Kaparna tjänade franska intressen i samband med krig mot europeiska grannstater genom sina jakter på motståndarnas handelsfartyg, men samtidigt var kontrollen av denna verksamhet långt ifrån problemfri. Schnakenbourg diskuterar legala, politiska och diplomatiska dilemman som kaparnas aktiviteter gav upphov till.

Den svenske arkeologen Marcus Hjulhammar beskriver i sin artikel hur det unika skotska fartyget *Experiment of Leith*, en femmastad katamaran, kom till och hur konstruktören agerade i sina ambitioner att intressera europeiska stormakter för sina uppfinningar. En av dessa stormakter var Sverige och den svenske kungen Gustaf III. Fartyget finns idag sänkt invid Djurgårdsbron.

Den svenske sjöfartsjuristen Alexander Larsson redogör i sin artikel för den svenska utvecklingen rörande sjövägsregler. Han menar att de svenska reglerna, t.ex. att hålla till styrbord vid möte med annat fartyg, blev till tidigare än vad som förut antagits.

Den brittiske kommandören Peter Hore, slutligen, beskriver de brittiska planerna för ett flyganfall mot Luleå och dess hamn under försommaren 1940, och detta i syfte att förhindra svensk malmexport till Hitlers Tyskland. Planen var mycket nära att sättas i verket och hade sannolikt fått liknande utfall som den mot franska flottans baser i norra Afrika och den italienska flottbasen i Taranto. Sverige hade troligen även dragits in i andra världskriget.

Redaktionen (och styrelsen) rekommenderar medlemmarna att besöka samfundets webbplats där aktuell information om Samfundets verksamhet och produktion kan erhållas. Nu finns även samtliga tidigare utgivna nummer av *Forum navale* att tillgå i fulltext (nr. 1-69) på vår hemsida www.sjohistoriskasamfundet.se, dvs. Samfundets snart 75-åriga produktion av sjöhistoria. Vi hoppas att detta ska göra att tidskriften sprids till allt fler intresserade läsare ur allmänheten och att den finns lätt tillgänglig för studenter och forskare.

Sjöhistoriska Samfundet har under året inrättat ett forskarpris till Jan Gletes minne (se vidare beskrivningar längre fram i detta nummer). Glete (1947-2009) var en internationellt erkänd marinhistoriker som var mycket aktiv i Samfundet och en flitig skribent i *Forum navale*. Priset delas ut årligen till "forskare, svensk eller utländsk, som med sitt vetenskapliga arbete utvecklar kunskapen om svensk maritim historia eller angränsande ämnen". I höstas hade Samfundet glädjen att utse den förste mottagaren av detta pris, nämligen Niklas Eriksson, intendent vid Sjöhistoriska museet och doktorand i marinarkeologi vid Södertörns högskola. I motiveringen beskrevs pristagaren som "en ung och lovande forskare som på ett nytt och fruktbart sätt kombinerar tvärvetenskapliga perspektiv, historiska och arkeologiska, med en förmåga att sätta in det unika svenska maritima arvet i en bred europeisk kontext." Vi hoppas att den årliga utdelningen av priset ska ytterligare bidra till att stimulera forskningen i sjöhistoria och att Sjöhistoriska samfundet ska ses som ett viktigt stöd i denna verksamhet.

Två böcker har kommit ut i *Forum navale* skriftserie under året (se lis-

tan nedan). Dessa är verkligen läsvärda och vi i redaktionen hoppas att medlemmarna är lika nöjda med resultatet som vi är. Få förändringar har skett i Samfundets styrelse under året. Ny ledamot i styrelsen är Ann Hörsell, som till vardags verkar som arkivarie vid Krigsarkivet i Stockholm. Vi hälsar henne varmt välkommen i styrelsen.

En välkänd fransk filosof under upplysningstiden lär en gång ha yttrat att "lycklig är det folk vars historia är tråkig att läsa". Vi hoppas att årets nummer av Forum navale utgör ett undantag från den devisen och att medlemmarna och andra intresserade läsare får en spännande och informativ läsoplevelse.

I Forum navales skriftserie har under 2013 utkommit:

Modig, Nils, *Strömstad – Gränsstad i ofred och krig* (Sävedalen: Warne Förlag, 2013), 288 s, inb, ill. Ingår i skriftserien som nr. 45.

Lennerfors, Thomas Taro, *Att skapa en värld – Stena Bulk, Concordia Maritime och marknadsföringens betydelse i tanksjöfarten 1982-2012* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2013), 239 s, inb, ill. Ingår i skriftserien som nr. 46.



Forskarpriset till Jan Gletes minne

Klas Helmerson

Historikern Jan Glete (1947–2009) var en internationellt erkänd marinhistoriker med två skilda inriktningar i sin forskning: han var en metodiskt banbrytande forskare inom 1900-talets svenska företagshistoria och han var en av världens främsta specialister på de europeiska örlogsflottorna under den tidigmoderna epoken. Bland hans mest kända verk inom det sjöhistoriska området räknas: *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860* (1993); och *War and the State in Early Modern Europe: Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States, 1500-1600* (2002). I sina sjöhistoriska verk förenade han breda perspektiv med en osannolik detaljkunskap, baserad på stor kännedom om källorna.

Jan Glete var också mycket aktiv inom Sjöhistoriska samfundet (styrelseledamot från 1992 och vice ordförande från 1996). Han debuterade som artikelförfattare i *Forum navale* i nr 30 (1976) med den sjuttiosidiga "Svenska örlogsfartyg 1521-1560 – Flottans uppbyggnad under ett tekniskt brytningsskede". Bilagorna, 97 sidor, följde i *Forum navale* nr 31. Han kom sedan under åren att skriva ett stort antal artiklar i nämnda tidskrift.

År 2012 beslöt Sjöhistoriska Samfundet att instifta ett forskarpris till Jan Gletes minne, att delas ut till "forskare, svensk eller utländsk, som med sitt vetenskapliga arbete utvecklar kunskapen om svensk maritim historia eller angränsande ämnen". Prissumma och pristagare beslutas årligen av

Sjöhistoriska Samfundets styrelse. Eftersom det är ett pris och inget stipendium, tillämpas inget ansökningsförfarande. Prissumman år 2013 var 20 000 kr.

Vid Samfundets höstmöte i november 2013 delades priset ut för första gången. Mottagaren var Niklas Eriksson, intendent vid Sjöhistoriska museet och doktorand i marinarkeologi vid Södertörns högskola. Hans forskningsområde är vraken i Östersjön och vad de kan berätta om sin tid. I prismotiveringen står att han är "en ung och lovande forskare som på ett nytt och fruktbart sätt kombinerar tvärvetenskapliga perspektiv, historiska och arkeologiska, med en förmåga att sätta in det unika svenska maritima arvet i en bred europeisk kontext."

Stadgar för Sjöhistoriska Samfundets forskarpris till Jan Gletes minne

Beslutade av Sjöhistoriska samfundets styrelse den 25 september 2012

1. Priset utdelas årligen till forskare, svensk eller utländsk, som med sitt vetenskapliga arbete utvecklar kunskapen om svensk maritim historia eller angränsande ämnen.
2. Beslut om pristagare, liksom om prissummans storlek, fattas av styrelsen i Sjöhistoriska Samfundet. Till beslutet fogas en kort motivering.
3. Styrelsen utser inom sig en arbetsgrupp för nominering av pristagare till styrelsen. Till arbetsgruppen kan adjungeras extern expertis.
4. Ansökningsförfarande tillämpas inte. Arbetsgruppen och styrelsen kan ta emot externa nomineringar, men är inte bundna av dem.
5. Till pristagare kan inte utses ledamot av Sjöhistoriska Samfundets styrelse.
6. Styrelsens beslut kan inte överklagas.
7. Prisutdelningen äger rum i anslutning till Sjöhistoriska Samfundets höstmöte.



A Challenge to State Authority: Controlling French Privateers' Violence towards Neutrals in the late 17th and 18th Century*

Eric Schnakenbourg

The book review of a work by the Spanish jurist Abreu, *Tratado juridico-politico sobre pressas de mar* [Juridico-political treatise on prizes at sea], which appeared in the February 1756 issue of the *Journal étranger*, begins with an expression of surprise on the part of the reviewer: "This book presents an unusual subject. It is surprising to see piracy subjected to laws, contrary to the ironic proverb about the conscience and the integrity of privateers. However, the privileges and the duties of the profession, which seem to follow no other rule other than force and violence, are here brought to light."¹ In fact, in French lexicography, *pirates* 'pirates' and *corsaires* 'privateers' have long been considered synonyms.² The confusion stems from the fact that violence, or the threat of violence, was inseparable from the practices of both groups, even though officially privateers were supposed to adhere to an increasingly precise set of rules. These rules were intended to define what constituted a balanced and fair use of violence at

Eric Schnakenbourg is Maître de Conférences HDR of Early Modern History at the University of Nantes, member of the CRHIA (Centre de Recherche en Histoire Internationale et Atlantique) and of the Institut Universitaire de France. He is specialised in the study of neutrality and international relations in Europe and the Atlantic world during the 17th and 18th centuries.

sea, a violence which was unleashed on enemies or their accomplices but spared truly neutral parties. In this perspective, privateering was one of the armed branches of the state.

To date, French historiography has given little attention to the relationship between the state and privateering, except for a few works by legal historians interested in questions about the jurisdiction of prizes.³ Yet, the relations between the navy and a state considered 'absolutist' at the time of Louis XIV and also in the eighteenth century have been the object of numerous studies. These studies have tended to show how the centralisation and strengthening of royal authority enabled the state to respond to the financial, human, technical and logistic demands required in creating and maintaining a navy. Thus, it is not surprising to see the navy mentioned frequently by historians as an illustration of the strength of royal power and one of the means of its influence in Europe, particularly under the reign of Louis XIV.⁴ Of course, compared to the French Navy and its heroes, such as Duquesne and Tourville, war by privateers pales in comparison. Privateering was an everyday, ordinary figure in the war at sea, much more than the dramatic clash of squadrons, which itself was clearly less frequent than land battles.⁵ Yet, the effectiveness of privateering depended above all on controlling it and on its ability to inflict great damage on the enemy's trade while sparing neutrals. Within this framework, controlling privateers' attacks doubly tested the state's authority: first, internally, in the relationship between a king and his subjects, making sure that the legislation on privateering be followed—legislation which was supposed to limit the privateers' violence against neutrals, who should not be subjected to such assaults. Second, this authority was tested externally in France's relationships with neutral powers who had the right to ask a belligerent state for protection, which was naturally linked with their status as neutrals. With both of these perspectives in mind, this paper seeks to analyse how, during the wars of the end of the seventeenth century and of the eighteenth century, the French monarchy sought to curb the attacks of its privateers on neutral ships.

Officially, the regulation of privateering activity is based upon the legitimacy of the prize, which is a necessary condition for it to be sold. Thus, the hand of state authority was fundamental since the administration had

to decide whether the prize was lawful or not. Yet despite this theoretical framework, the states encountered considerable difficulties in carrying out this task. The crux of the problem was that privateers, although masters of vessels licensed by their state and consequently acting in the name of their king, were actually motivated by greed. They followed two aims that were, in some respects, different: they could act as military auxiliaries, or as private actors seeking their own enrichment. This meant that, in the first case, they had to attack every enemy they met, but in the second, that they sought every opportunity to earn profit no matter who their victims were. The challenge for the state was to establish an authority powerful enough to channel the privateers' quest for profit towards the state's enemies as much as possible, and to lead them to renounce, by themselves or by force, the opportunities for growing richer by attacking truly neutral ships.

Controlling Privateering

The opening of hostilities in war signalled the onset of privateering, an activity that was recognized and encouraged by states who sought to integrate privateering into their overall efforts to destroy the enemy's commerce. While pursuing one's enemies on land was a matter for the army, which operated on territories that always belonged to a sovereign power, privateering involved civilians who were commissioned to act within a space that belonged to no one, the high seas, and on which both enemies and neutral parties crossed paths. This intermingled presence of those who could legitimately be considered victims of war with those who were supposed to be protected from the violence of war, on the same 'territory' administered by no one, posed a considerable challenge to states in maintaining control over their subjects acting in their name. Nevertheless, the period 1680-1750 reveals continued development in maritime law, through the strengthening of the legal institutions supervising the privateers' activities. Privateering law was built less on natural law concerning a specific space, as on land, and more on the ties between a king and his licensed subjects, with their vessels bearing a flag as a stamp of the state authority.⁶

In France, the long process of validating prizes, which at the end of the seventeenth century varied from three to six months if there were no appeals but could take more than a year and a half, radically distinguishes the privateer from the pirate.⁷ The pirate, who in the Middle Ages was called *communis hostis omnium*, ‘the common enemy’ or the *hostis humani generis*, ‘enemy of the human race’, was a figure long held in contempt. Still in the second half of the eighteenth century, the French jurist René-Josué Valin qualified pirates as “declared enemies of society, violators of public faith and the Law of



René-Josué Valin, 1695–1765.

Nations, public thieves who are armed and use force brazenly.”⁸ Hunting down pirates was a common goal among the European powers who agreed upon the need to eradicate this uncontrollable menace to their subjects’ commerce. In the seventeenth century, for example, the Dutch Republic signed several international treaties that prohibited piracy.⁹ States showed increasing severity against pirates, who had little hope of escaping a death sentence if they were arrested. In France, their property was confiscated by the king as a “possession without an owner”, which underscored the illegitimacy of the pirates’ booty.¹⁰ In an international society that organised itself around the coexistence of sovereign powers, pirates, who came under the authority of no prince and who acted only according to their own interest, embodied a kind of uncontrolled violence that was increasingly

ORDONNANCE DE LA MARINE.

Du mois d'Aoust 1681.

Commentée & Conferée sur les anciennes
Ordonnances, le Droit Romain,
& les nouveaux Reglemens.



A PARIS,

Chez CHARLES OSMONT, rue S. Jacques,
à l'Ecu de France.

M. DCCXIV.

AVEC APPROBATION ET PRIVILEGE DU ROY.

*The Grande ordonnance de la marine d'août 1681, also
known as the Ordonnance de Colbert*

unacceptable as states grew stronger. Hobbes wrote clearly: "Also amongst men, till there were constituted great Common-wealths, it was thought no dishonour to be a Pyrate, or a High-way Theefe; but rather a lawfull Trade."¹¹ The English philosopher clearly established the connection between the formation of states and the condemnation of piracy, which had now become a crime as a result of the concentration of authority.¹² In fact, this different relationship to power is what constitutes the fundamental distinction between the pirate and the privateer: the latter acts under the respon-

sibility of a ruler who has delegated the authorisation to use violence in the state's name to the privateer within a predetermined framework.¹³ The pirate, however, carries out unbridled violence, while the violence of the privateer is, in theory, under control and lawful only in wartime.

In France, Charles VI's ordinance of December 7, 1373 was the first law that regulated maritime privateering by establishing the systematic judging of prizes.¹⁴ Yet as in other European countries, legislation on prizes would only grow strong enough during the sixteenth and seventeenth centuries to distinguish privateering, as a supervised activity, from piracy.¹⁵ In the

Low Countries from the last decades of the sixteenth century, the war between the Spanish Crown and the Dutch rebels primarily took place on the seas. This conflict forced the Spaniards to reorganise privateering through several ordinances under the responsibility of the Supreme Council in Brussels. On the Dutch side, the Admiralty colleges were empowered to contain the “Sea Beggars” excesses. Yet in spite of these institutions, the guilty privateers were seldom punished.¹⁶

These overall developments reflect the strengthening of central authorities, but also the growing importance of the stakes of war at sea. From this point of view, the French Marine Ordinance of 1681 marked a culmination. In the area of prizes and privateering, as in others, this text clarified legislation and strengthened royal control.¹⁷ Of the thirty-four articles on prizes, the first clearly subordinates privateers to royal authority: “No one can outfit vessels for war without the commission of the Admiral.” Privateers who boarded and searched enemy ships without bearing letters of marque were liable to see their prizes confiscated and to be prosecuted for piracy.¹⁸ At the time of the Seven Years’ War, the famous commentator on the Ordinance, René-José Valin, explained the reasons for such an obligation. The first concerns the respect for sovereignty, which includes the exclusive right of the king to make war. In France, all theorists of royal power agreed in considering that the right to make war shall be exercised only by the king, and therefore, he can legitimately use violence and thereby distinguish war from brigandage and piracy.¹⁹ The second reason for the Ordinance concerns the state, which must ensure that privateering complies with the laws of war “without excesses against enemies, and without injury to friends and allies.”²⁰ Valin’s rationale underscores well the dual problem of controlling privateer violence for both internal order and international order, which tested the authority of the state.

Privateering commissions, letters of marque, or letters of privateering were permits issued by the Admiral of France to individuals who became auxiliaries of the king. There were two types of privateering commissions: those to outfit a ship for war, which could only be issued during a conflict by order of the king and truly meant preying on the enemy’s commerce; and second, commissions to outfit the vessel for commerce as well as for war, that could be granted upon request, depending on the risks that the



Ordinance establishing the Conseil des Prises at the beginning of the War of Austrian Succession. Source: gallica.bnf.fr

getting a *lettre de marque*, the privateers acknowledged the criminal and civil jurisdiction of their Admiralty. Originally, in France and England, the practice of commissioning was done primarily to prevent outfitting weak ships that would have been easy prey for the enemy. Yet starting from the seventeenth century, privateering letters served more to control privateers, in order to dissuade them from committing abuses against allied or neutral ships and to restrict their activity to wartime.²³

ship-owners felt they would be taking during a future journey.²¹ The same duality can be found in Great Britain, with both vessels outfitted for privateering and armed merchantmen primarily concerned with trade and with privateering, if they had the opportunity.²² These commissions enabled the people who received them to conduct war by delegation: intercepting enemy ships, boarding neutral vessels and, when appropriate, leading them to one of their sovereign's ports or possibly the port of a neutral country. Privateering commissions did not give the holders *carte blanche*, as privateers were still subject to the authority of the Admiral. By

In the process of attacking enemy trade, privateers were only involved in the first step, the capture of the ship, which did not predict the ultimate fate of the prize. After arriving with its prize, the captain would make an account of the circumstances of the capture. Then, the officers of the Admiralty would question the crew and the prisoners as well, and send a report to the *Conseil des Prises*. In the meantime, seals would be imposed on the seized merchandise. The lawfulness of maritime prizes depended on a fair determination of the nationality of the vessel and the owner of the cargo seized, and whether the captain behaved in compliance with royal regulations. According to Valin, the judgment of prizes, in other words royal assent, was essential to prevent privateering from turning into robbery.²⁴ At the end of the seventeenth century, the judgment of prizes was centralized and concentrated in the *Conseil des Prises*, which consisted of commissioners appointed by the king and who could be removed *ad nutum*. It is interesting to note that this centralisation of prize validation occurred in 1695, when the French government shifted from the *guerre d'escadre* to the *guerre de course*.²⁵ Based on the report made by the officers of the Admiralty from the port in which the prize was brought, the king's men could validate the prize, release it, or condemn the privateers to pay damages.²⁶ It was only once the prize was pronounced to be lawful that the seized ship would become property of the privateer, after paying a tenth of its value to the Admiralty—which was also a way to remind privateers that they were acting by royal delegation. Privateers were not allowed to seize property found on the ship they boarded and searched, and they had to respect passports and documents of safe conduct issued by the Admiral. These documents carried the king's words, and thus any violation of their provisions was a crime of *lèse-majesté*.²⁷

To force privateers to comply with royal regulations and to protect neutrals or allies, article 2 of the Ordinance of 1681 required that they pay a deposit of 15 000 livres to the Registry Office of the Admiralty of their home port. The obligation to pay bonds was mentioned in three French regulations concerning neutral shipping in the eighteenth century (art. 13 of the regulation of 23 July 1704; art. 17 of the regulation of 21 October 1744; art. 13 of the regulation of 28 July 1778). The bond was paid to help prevent the abuses that might arise from arbitrary actions by priva-

teers, and to place what still remained an act of war under the authority of royal control. The potential aggression of privateers was legally regulated by state legislation and controlled by officers and commissioners who were responsible for evaluating privateers' actions.

Controlling Privateering in the Relations between States

As the victims of privateer assaults were foreigners, the judgment of prizes thus had to be considered within an international context. According to David Starkey, the growth of overseas trade and state navies in the seventeenth century made the regulation of privateering one of the main topics under reflection in international maritime law.²⁸ In England, privateering was under the authority of the High Court of Admiralty which was responsible for issuing letters of marque and condemning prizes. According to common law, prize judges had a degree of independence from the executive branch that could lead them to refuse to validate confiscations despite the wishes of their government.²⁹ In France things were different, as evidenced by a text from the Count of Toulouse, Admiral of France and President of the *Conseil de Prises* in 1704:

It often happens that, for reasons of state, the king orders us to judge against the general clauses of the Ordinances, either to declare that we must judge as being contraband goods that the Ordinance of 1681 did not declare as such, or to release to his allies some objects that, in terms of the Ordinance of 1681, must be confiscated for having been found on an enemy vessel.³⁰

The decisions of the *Conseil des Prises* always remained subject to the king's *Conseil*. The sovereign reserved the right to ultimately decide on final appeal at the request of his Secretaries of State for Foreign Affairs or of the Navy, who themselves had been solicited by foreign ambassadors. Diplomatic considerations were essential elements in the treatment of prizes taken from neutral vessels. This led to all sorts of compromises that could result in decisions to release the goods, even if it was obvious that the flag from a non-belligerent country covered the enemy's commerce. This was the case, for example, with the Swedish ship the *Isle of Hanoë*, which was

released in 1706 as a result of requests from the King of Sweden's (Charles XII) representative at Versailles, even though the flag was "the only thing Swedish about this [vessel]." ³¹

Controlling privateer attacks was a challenge to the sovereignty of neutral states, which had to enforce their territory. During conflicts, neutral territorial waters were supposed to be free from fighting and their states were supposed to guarantee the safety of people in those waters, particularly against the abuses of enemy privateers. It was for this reason that the subjects of belligerent powers, who found themselves victims of prizes taken in non-belligerent waters, were entitled to take action against the neutral sovereign, who was supposed to protect them, by asking him to safeguard their vessels within his territory. The archives contain several protests from French consuls and ambassadors concerning attacks on French vessels in Norwegian waters. This was the case in 1746-1747 with the attack suffered by the *Étendard* from Calais in a Norwegian port. Maurepas, French Secretary of the Navy, in a message transmitted by Lemaire in Copenhagen, denounced the attacks by the English, which could only "hurt the glory of His Majesty of Denmark" using methods "harmful to the crown of Denmark."³² Beyond the issue of security, the French listed the failures of the King of Denmark's authority and his inability to control the violence committed on the territory under his authority.

That did not mean, however, that Louis XV's privateers respected neutral territories, as many of them attacked enemy ships, sometimes even neutral ones, in waters under Danish sovereignty. This was particularly true in the summer of 1758 with the Dunkirk Captain Francis Thurot, accused by the Danes of entering the Norwegian port of Homborsund and having plundered a ship from Flensburg.³³ Faced with the evidence of the offense committed by Thurot, the French government agreed to compensate the victims, but it certainly wanted to reimburse itself by seizing the profit from sales that Thurot planned to make in Bergen.³⁴ Thurot was also accused of having outfitted ships for privateering on his own initiative without having received a commission from the Admiralty, which automatically invalidated the prizes he captured.³⁵ Thurot's treatment also illustrates the state's responsibility towards the victims of people who acted on the French king's behalf. It was the state's responsibility to punish privateers

who overstepped the authorisation given to them to hunt down the enemy and his trade, and it was only when it failed in this obligation that neutrals could lawfully protest.³⁶

Controlling its own privateers and if necessary, their punishment, came under the duty of each state towards other states. This tacit obligation could also be explicitly recalled, as in Article 11 of the Anglo-Dutch Commercial Treaty of 1674.³⁷ The signatories promised to punish the privateers who inflicted harm on the other party by condemning privateers to compensate their victims. The control that each state was supposed to have over the behaviour of its privateers explains why neutral diplomats regularly protested in the courts of warring parties about the damage suffered by their compatriots. During the Seven Years' War, Erhard Wedel-Friis, the Danish ambassador at Versailles, regularly asked his French interlocutors to kindly issue the necessary orders so that the French privateers would cease their aggression and their attacks in Danish waters, which the diplomat saw as a "violation of the Law of Nations and of sovereignty" towards a crown that "professes to perfectly observe the neutrality she has adopted from the beginning of this war."³⁸ The Danes were not the only ones complaining about the violation of their waters by French privateers. The archives also contain Dutch protests, like those from the Admiralty of Amsterdam in 1760, complaining about the frequent abuses that French privateers committed in the waters of the Dutch Republic.³⁹ The condemnation of privateer attacks in neutral territorial waters was used both by belligerent parties who had had a vessel captured in waters deemed safe, as well as by non-belligerents who suffered encroachment upon their territory.

During France's wars against England in the eighteenth century, the French government sought to limit the violence of its privateers in neutral waters, especially in the Sound strait. In 1747, the French consul in Elsinore, Denmark, Jean-Georges Hanssen, was ordered to bar French privateers from crossing the strait.⁴⁰ In 1761, Choiseul assured the Danish government that Louis XV was determined "not to allow his subjects sailing in northern waters to break the law [by privateering in the neutral waters of the Baltic] by passing the Sound strait, and His Majesty will severely punish those who are convicted of this breach of the rules that I

communicated to the Minister of the Navy."⁴¹ Finally, during the American Revolution, Vergennes asked the ambassador at Copenhagen to convey his orders to the French consuls assigned to the Norwegian ports, asking them to be particularly vigilant concerning privateers who captured prizes in neutral waters.⁴² The English took similar measures, prohibiting their privateers from carrying out any captures whatsoever within the territorial waters of neutral states.⁴³ However, there was a considerable gap between these orders and actually following them in practice. This fact raises questions about the extent of a king's authority, particularly in the French case as it was considered to be absolute.

Illusory Control

In practice, controlling privateer attacks turned out to be a difficult undertaking. In 1704, Louis XIV's Secretary of State for Foreign Affairs, the Marquis de Torcy, responded to complaints from the Danish envoy at Versailles about the assaults by French privateers, saying that it was very difficult to prevent neutrals from being victims of their violence.⁴⁴ The limit of governments' control over their privateers was even more flagrant when the privateers attacked the allies of their king. For example, in 1705, King Philip V of Spain issued no less than three decrees prohibiting privateers from the Basque country from capturing neutral ships or those of his French ally.⁴⁵ Despite the claim of some monarchies to be absolutist, such as France, rulers did not have the control they claimed to have over subjects who were supposedly acting directly in their monarch's name. In this respect, in 1761, Berryer, the Secretary of the Navy, gave a rather revealing response to the Danish ambassador, who complained of abuses against his countrymen. The Secretary began by reassuring him: "Every time that the captains of French privateer ships arrest a neutral vessel whose navigation is not suspect, they will receive just punishment." Yet after this reminder of royal power, Berryer added that "merchants who are subjects of allied or neutral powers ought to be extremely careful to leave no doubt about the legitimacy of their shipping." In other words, it was up to the Danes not to tempt the privateers: thus, the victims had become the guilty parties.

If we believe Valin, who wrote just after the Seven Years' War, one of the endemic problems of privateering was the plundering of prizes, "an evil so inveterate that it had become incurable; & all we have won afterwards has been to mitigate it & prevent it from making more progress."⁴⁶ One reason for this was the tradition that the crew of the privateer may seize what belongs to the enemies, each person according to his rank. Yet as Valin recognized, this tradition led to "things contrary to honour, decency and even to humanity."⁴⁷ Although the difficulty in controlling privateers and in punishing those guilty of excessive violence against neutrals may reveal the limits of state authority, it should also be noted that a certain toleration of the privateers' inevitable abuses was also a means of easing social tensions that had become further strained during the war, due to the lack of supplies and the weakening of trade.

First, necessity might encourage a state to tolerate an exceptional use of privateer violence, as in 1693 and in 1709-1710 when the belligerents of the Nine Years War and of the War of Spanish Succession authorised the seizure of neutral ships carrying grain.⁴⁸ State control of privateering meant that it could not only rationalize its action as being directly related to the war, but also for economic purposes. In this sense, controlling privateers could become a means of political action. Second, it is important to consider that for some ports, privateering was an act of survival for merchants who could no longer conduct their business. Some places had a long tradition of privateering, for example Zeeland in the United Provinces since the fifteenth century. This long custom explains why Zeelander privateers carried out unbridled attacks against their fellow Dutchmen as well as against allies of the Dutch Republic or neutrals in the seventeenth century.⁴⁹

There was also a long history of privateering in northern France, particularly at the port of Dunkirk where it could be considered as a "palliative for misery," according to Christian Pfister-Langanay.⁵⁰ Control of privateering not only placed the king of France in a position of authority by seeking to limit the violence of his subjects, but it also involved the issue of regulation, which enabled the preservation of a social equilibrium that was at the core of the process of early modern state-building. If we consider privateering from this internal perspective, it appears to be a field of negotiation

between the state and its subjects. When the French government adopted the *guerre de course* in 1694, privateers from Dunkirk decided to protest against the bribery of the Admiralty officials, the hassles they had to suffer, the excessive amount of the deposit and the limitations of royal regulation. Finally, the Secretary of State of the Navy, Pontchartrain, understood that if he wanted efficient privateers, he had to soften the administrative framework of their activity, a decision that explains the increase of privateering in 1695.⁵¹ This particular moment shows that privateering, as with many other activities in the so-called absolutist monarchy, was based on a compromise between the king and his subjects. Since Louis XIV needed private involvement in the maritime war, even if he kept the control of prize validation, he had to make some concessions towards freeing up the privateers' activity as advocated by Vauban in his *Mémoire concernant la course* of November 1695.⁵²

In trying to control privateer assaults, the state could be both judge and jury. In France, the development of mixed shipping, that is the loan of the king's ships to individuals who had to ensure the financing of their vessels, was one of the main methods of privateering, in particular during the late wars of the reign of Louis XIV.⁵³ These different factors created an overlap between the state and privateers that encourages us to see privateer violence not merely as a challenge to state authority but also as a means of its action, because of its inability to conduct the *guerre d'escadre*. This was even more true starting in the second half of the seventeenth century, when the escalation of war on enemy trade made privateers into indispensable auxiliaries, while at the same time providing resources for part of the maritime population and investment opportunities for government officials and courtiers.⁵⁴

Radical Condemnation of Privateer Violence

In the second half of the eighteenth century, the perspective on privateer attacks changed. It was no longer considered as one of the methods of naval warfare but as a curse because of its disorderly nature. During the American Revolution, the French regulations on neutral shipping dated

26 July 1778 were based on the principle “free ships, free goods.” Beyond commercial considerations, this regulation was also used as an element of propaganda, providing rules for commerce in wartime that were purposely designed to be different from English practices. The idea was to establish a new right for all European nations that would help to isolate England and to ensure freedom of the seas, according to the French minister Vergennes.⁵⁵ Under these conditions, respecting neutral ships had a real political dimension, which explains the repeated orders of Louis XVI to his admiral on limiting privateer assaults on neutral ships, in the name “of the principle of freedom of the seas.” Initially, the admiral was ordered “to exercise the utmost caution with all neutral vessels” and only to board them when there was a strong presumption that they were covering enemy trade.⁵⁶ The control of privateer attacks thus became a genuine diplomatic argument intended to show the rightness of a cause and to stigmatise the pillage of the enemy.

At the end of the eighteenth century, the control that states had over their own privateers served as a measure of the states’ degree of civilization and maturity. At the time of the American Revolution, many Enlightenment philosophers viewed privateering as something that persisted from a barbarous age, a practice incompatible with the existence of an enlightened and modern state. On the contrary, privateering was a private form of war that revealed the shortcomings of the state, which delegated to its subjects activities which fell within its own jurisdiction. In doing so, governments were doubly distorting the nature of war: first because, from a Rousseauian perspective, war can only involve a relationship between states, and does not require their subjects to become enemies;⁵⁷ second, because the very principle of privateering involves some kind of violence. For the publicist and man of letters, Simon Linguet, privateers do not serve their country, but act only by greed, taking advantage of the situation of war to use force. Privateering, in its essence, only seeks to lay hands on the property of others, which is not the purpose of war: “it is really thieving. The letter of marque may change its name but not its nature.”⁵⁸ Privateers were devoid of any civic sentiment, and in this sense their violence was not controllable. For the philosopher Gabriel Bonnot de Mably, privateering “is

a remnant of our ancient barbarism,” as detrimental to the one who is subjected to it as for those who practice it.⁵⁹ In essence, nothing distinguishes it from pillage and it cannot have any other methods than violence.

Finally, the Enlightenment philosophers revived the old assimilation of the privateer to the pirate: a brigand who acts only in his own interest, which conflicts with the interest of the many.⁶⁰ Implicitly, this discrediting of the privateer as an “enemy of mankind” also reveals the incapacity of states to contain maritime violence within proper bounds. In these conditions, the only solution was to ban privateering: the first two countries committed to doing so were Prussia and the United States in their treaty of 1785.⁶¹ This decision, unique at that time, reveals a real evolution in the way privateering was considered. In revolutionary France in 1791 and 1792, a ban on privateering was under debate in the Legislative Assembly. A few months before the war began with Great Britain, the French ambassador in London proposed that the two countries mutually abolish privateering.⁶² However, with the long European wars which lasted until 1815, the banning of privateering was out of question, yet the idea still survived. Finally, privateering was abolished by the first article of the treaty of Paris, April 16, 1856.

Conclusion

The centralization of the judicial process of validating prizes, which decided the fate of vessels seized and the behaviour of privateers, allowed the king of France to have the last word on the practices of those who waged war by delegation of his authority. Controlling privateer violence had symbolic stakes because the privateers acted in the name of their sovereign, for whom they were the projection of his power at sea. The French monarchy sought to contain and direct the activity of privateers by establishing the limit between what was lawful and what was not, and by integrating and channelling their violence rather than by trying to eradicate it. This is what constituted the fundamental difference with piracy, which was itself a challenge to the state and not one of its means. Yet, the control of privateering also reveals the limits of royal authority, which had neither the resour-

ces nor the interest in putting an end to it. Calling on private individuals to exercise, by delegation, activities that were exclusively within sovereign jurisdiction marks the limit of state power at a time when the delegation of royal functions was not unusual, as for example with the leasing out of certain taxes.

In France, this type of practice was part of a larger contradiction between the absolutist claims of the monarchy and the reality of its means. The cost and extent of the areas involved generated all sorts of obligations and responsibilities that the French monarchy, like other European powers, did not have the means to fulfil—hence the need for privateering. As the term itself reveals, this activity required private involvement, even though the long trend of eradicating private violence was an essential part of the elaboration of so-called absolutism. With privateering, the king continued a double blurring of the line between the civil and the military either as the originator or the victim of violence, which was a development opposite to that of war on land. On the contrary, in warfare on land in the second half of the seventeenth century, states sought to separate the civilian from the military by improving logistics and by building barracks, as well as the behaviour of its armed forces which, in the eighteenth century, tried to spare innocent people.⁶³ Thus, the challenge of controlling privateer violence raises significant questions about a state's ability to meet all of the multiple obligations inherent in conducting war at sea.

The efforts of the French monarchy to control privateering through a legal and administrative framework have strong similarities with other countries, especially Great Britain.⁶⁴ Beyond the relationship between the king's authority and his subjects, control of privateering must be considered in the long-term, transnational perspective of a shift from the high seas in an unregulated state of nature, to a more Hobbesian situation where states tried to impose order on maritime violence, even beyond their jurisdictions. Privateering in the eighteenth century had to find its place within the framework of increasing administrative efficiency, the growth of states' navies, and enforcement in the struggle against piracy, which reveal the development of a maritime order that concerned every maritime nation.

Sammanfattning

I fransk lexikografi från 1600- och 1700-talet var orden *pirat* och *kapare* mer eller mindre synonyma. Även om båda innefattade våld, var de två termerna i själva verket olika till sin natur vad gällde förhållandet till staten. Medan piratverksamheten bekämpades, var tanken med kaparverksamheten att den skulle kontrolleras. Syftet med denna uppsats är att diskutera frågan om den franska monarkins kontroll av kapare under de europeiska krigen på 1700-talet och det våld som utövades speciellt mot neutrala stater. Eftersom dessa stater och deras handelsfartyg var särskilt attraktiva mål för kapare, kan de förstnämndas öde ge god vägledning om de franska monarkernas förmåga att begränsa och styra aktiviteten av de egna aktörerna som var inblandade i denna verksamhet. Tre perspektiv väljs i artikeln. Först beskrivs den rättsliga ram inom vilken kaparverksamheten ägde rum och detta i syfte att förstå de politiska och symboliska frågor om kontroll av våldet som gällde för en s.k. absolutistisk statsmakt. För det andra, var den franske kungen upptagen med att medla mellan motstridiga inhemska intressen. Köpmännen i hamnstäderna ville skydda de neutrala eftersom de var viktiga för den egna handeln, medan kaparna tvärtom behövde platser för att härbärgera de beslagtagna fartygen. Det tredje perspektivet är internationellt. Genom sitt utövande av våld mot utlänningar uppstod frågan om kontroll av kapare vilket även kom att beröra det mellanstatliga systemet och de diplomatiska relationerna. Genom att visa hur den franska monarkin hanterade frågan om egna kapares behandlingen av neutrala aktörer ges en möjlighet att analysera styrkorna och svagheter med den franska absolutistiska statsmakten. Tre huvudsakliga källor används i artikeln: *Ordonnance de la Marine* från 1781, samt korrespondens upphittad i *Archives Nationales* (Paris) och i *Archives Diplomatiques* (La Courneuve).

Notes

* Translated from French by Cynthia Johnson.

¹ *Journal étranger*, February 1756, pp. 147-148. The article titled, “Traité de jurisprudence politique sur les courses des armateurs en mer et sur les conditions requises pour rendre leurs prises légitimes”, is a review of a work published in Madrid in 1746, which was published in French in 1758 under the title *Traité juridico-politique sur les prises maritimes et sur les moyens qui doivent concourir pour rendre ces prises légitimes*.

² Isabelle Turcan, “Les corsaires et flibustiers de la lexicographie française”, Sylvie Requemora and Sophie Linon-Chipon (dir.), *Les Tyrans des mers. Pirates corsaires et flibustiers*, Paris, PUPS, 2002, pp. 13-42.

³ Sylviane Llinarès and Philippe Hroděj, “La mer et la guerre à l’époque moderne”, *Revue d’Histoire Maritime*, vol. 10-11, 2010, special issue “La recherche internationale en Histoire maritime”, pp. 317-339. For the late Eighteenth century, Florence Le Guellaff, *Armements en course et droit des prises maritimes (1792-1856)*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy, 1999.

⁴ For example, see Daniel Dessert, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996, Olivier Chaline, *Le règne de Louis XIV*, Paris, Flammarion, 2005, p. 211-216, Lucien Bély, *La France au XVII^e siècle. Puissance de l’État, contrôle de la société*, Paris, PUF, 2009.

⁵ To give a general idea concerning France, its navy participated in 51 naval battles between the Dutch War (1672) and the end of the Napoleonic period (1815) according to the count by Daniel Dessert. This number is slightly smaller than the number of land battles during the reign of Louis XIV alone. D. Dessert, *La Royale, op. cit.*, pp. 332-333 and Eric Schnakenbourg, *La France, le Nord et l’Europe au début du XVIII^e siècle*, Paris Honoré Champion, 2008, p. 547.

⁶ Lauren Benton, *A Search for Sovereignty. Law and Geography in European Empires, 1400-1900*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, p. 111.

⁷ Patrick Villiers, *Les corsaires du littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve d’Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2000, p. 185.

⁸ “*d’ennemis déclarés de la société, des violateurs de la foi publique & du droit des gens, des voleurs publics à main armée & à force ouverte*”. René-Josué Valin, *Traité des prises, ou Principes de la jurisprudence françoise concernant les prises qui se font sur mer*, La Rochelle, t. 1, 1763, p. 29.

⁹ Virginia W. Lunsford, *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands*, New York, Palgrave Macmillan, 2005, p. 35.

¹⁰ René-Josué Valin, *Traité des prises*, *op. cit.*, p. 40.

¹¹ Thomas Hobbes, *Leviathan, or The Matter, Forme & Power, of a common-wealth ecclesiasticall and Civill*, London, 1651, p. 59.

¹² Dominique Weber, "Hobbes, les pirates et les corsaires. Le "Léviathan échoué" selon Carl Schmitt", *Astérion*, 2 | 2004, put online 5 April 2005, consulted 14 March 2012. URL : <http://asterion.revues.org/94>, p. 21.

¹³ Janice Thomson, *Mercenaries, pirates, sovereigns: state-building and extraterritorial violence in Early modern Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1994, p. 22.

¹⁴ Jean-Marie Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. IV, Paris, Imprimerie royale, 1837, p. 224.

¹⁵ Patrick Villiers, *Les corsaires du littoral*, *op. cit.*, p. 174 and Robert C. Ritchie, "Government Measures against Piracy and Privateering in the Atlantic Area, 1750-1850", in *Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, D. Starkey, E.S. van Eck van Heslinga and J.A. de Moor, (dir.), University of Exeter Press, 1997, p. 19.

¹⁶ Robert A. Stradling, *The Armada of Flanders: Spanish Maritime Policy and European war, 1568-1668*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, p. 204-205.

¹⁷ The classic study on this monument of French maritime law is Jean Chadelat, "L'élaboration de l'ordonnance de la Marine d'août 1681", *Revue historique de droit français et étranger*, n° 2 and 3, 1954, pp. 74-98 et pp. 228-253. Also Patrick Villiers, "La législation de la course dans l'Ordonnance de la Marine de 1681", *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, vol. 27, 2001, pp. 205-228.

¹⁸ "Aucun ne pourra armer vaisseau en guerre, sans commission de l'Amiral" There could, however, be some exceptions, if a vessel without a commission takes a prize while defending itself, René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, 1776, t. 2, p. 216 and p. 235. We find identical clauses in the Spanish ordinance of maritime privateering from 1718, according to which prizes taken from the enemies of the Crown cannot be considered legitimate without the sovereign's authorisation, Felix Joseph de Abreu Y Bertodano, *Tratado juridico-politico, sobre pressas de mar, y calidades, que deben concurrir para hacerse legitimamente el corso*, Cadix, 1746, pp. 315-332.

¹⁹ Joël Cornette, *Le roi de guerre. Essai sur la souveraineté dans la France du Grand Siècle*, Paris, Payot, 2000, p. 120-123 and Jean-Mathieu Mattéi, *Histoire du droit de la guerre (1700-1819). Introduction à l'histoire du droit international*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2006, t. 1, pp. 169-173.

²⁰ "Sans excès à l'égard des ennemis, comme sans injure par rapport aux amis & aux alliés", René-Josué VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, *op. cit.*, 1776, t. 2, p. 214-215.

²¹ Christian Schnakenbourg, *L'amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative, 1669-1792*, thèse Paris II, 1975, vol. 1, p. 106.

²² David J. Starkey, "The Origins and Regulation of Eighteenth-Century British Privateering" in R. Pennell, ed., *Bandits at Sea: A Pirate Reader*, New York, New York University Press, 2001, p. 71.

²³ Auguste Dumas, *Étude sur le jugement des prises maritimes en France jusqu'à la suppression de l'office d'amiral (1627)*, Paris, s.n., 1908, pp. 80-81. There were similar developments in England, as the English state tried to reserve privateering for the largest ships, see R. Ritchie, "Government Measures against Piracy and Privateering in the Atlantic Area, 1750-1850", art. cit., p. 21.

²⁴ "La raison primitive & essentielle de cette police, est en effet le maintien des loix de la course qui sans cela dégénérerait bientôt en brigandage, si la conduite tenue à l'occasion de chaque prise n'étoit plus éclairée, pour juger si elle a été faite dans les règles ou non", René-Josué Valin, *Traité des prises*, op. cit., p. 176.

²⁵ Geoffrey Symcox, *The Crisis of French Sea Power, 1688-1697. From the guerre d'escadre to the guerre de course*, The Hague, Martinus Nijhoff, 1974, pp. 175-176.

²⁶ Christian Schnakenbourg, *L'amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative, 1669-1792*, vol. 2, op. cit., pp. 171-172, Auguste Dumas, "Le Conseil des Prises sous l'Ancien Régime, XVII^e-XVIII^e siècles", *Nouvelle Revue Historique de Droit*, t. XXIX, 1905, p. 337.

²⁷ Auguste Dumas, *Étude sur le jugement des prises maritimes en France*, op. cit., p. 114 and p. 116.

²⁸ D. Starkey, "The Origins and Regulation of Eighteenth-Century British Privateering", art. cit., p. 73.

²⁹ D. J. Llewelyn Davies, "The Development of Prize Law under Sir Leoline Jenkins", *Transactions of the Grotius Society*, Vol. 21, 1935, p. 152 and p. 155. Charles Hedges to Nottingham, 22 October 1689, in Reginald Marsden (ed.), *Law and custom of the sea*, vol. 2, London, Publications of the Navy Record Society, 1916, p. 132.

³⁰ Auguste Dumas, "Le Conseil des Prises sous l'Ancien Régime, XVII^e-XVIII^e siècle", art. cit., p. 324.

³¹ A.N. [Archives Nationales, Paris], Affaires étrangères, B¹/1071, fol. 4, Campredon to Pontchartrain, 24 February 1706.

³² A.N., Affaires étrangères, B¹/451, Lemaire to Schulin [Danish Foreign Affairs Minister], 14 December 1746 and Marine, B⁷/185, fol. 102, Maurepas to Bernstorff,

18 March 1747. We find the same kind of argument concerning English attacks in the port of Gothenburg, which were considered as “injurious to the sovereignty of the king of Sweden and the neutrality of the ports of his State,” A.N., Marine, B⁷/183, fol. 468, Maurepas to Lanmary, 9 October 1746. For the Seven Years’ War, see the cases in *l’Épervier*, *La Revanche* or *La Malice*, see A.N., Affaires étrangères, B¹/43, fol. 245, 365, 389, Berryer to Choiseul and to Chezaulx, 7 July, 29 September and 13 October 1760 ; B¹/45, fol. 52, Choiseul to Chezaulx, 15 February 1762.

³³ Rigsarkivet [Copenhagen], TKUA, Frankrig, vol. 280, Bernstorff to Wedel Friis, 15 August 1758.

³⁴ A.N., Affaires étrangères, B¹/452, fol. 212-214, Ogier to Moras, 3 October 1758 and B¹/41, fol. 628, Berryer to Chezaulx, 13 November 1758. On François Thurot, see *Journal du capitaine Thurot*, Bruxelles, 1778; *Vie du capitaine Thurot*, Paris, 1791 and Céline Bailly, *Lames de sang : la vie exemplaire de François Thurot, corsaires, capitaine des frégates du Roy*, Quétigny, Camille Bailly, 2000.

³⁵ A.N., Affaires étrangères, B¹/41, fol. 628, Berryer à Chezaulx, 13 novembre 1758.

³⁶ Louis XV’s ambassador in Sweden recognized the difficulty of containing ship-owners within the proper bounds “*mais que leurs procédés injustes ne pouvaient être regardés comme de véritables griefs qu’autant qu’ils étaient soutenus et non réparés auprès des puissances dont ces armateurs sont sujets*”, A.A.E. [Archives Diplomatiques, La Courneuve], C.P., Suède, Vol. 232, Havrincourt to Rouillé, 25 March 1757.

³⁷ George Chalmers, *A collection of treaties between Great Britain and other powers*, Vol. 1, London, J. Stockdale, 1790, p.183.

³⁸ A.N., Affaires étrangères, B³/475, Wedel-Friis to Leguay, 29 September 1760.

³⁹ A.N., B⁷/415, Astier to Berryer, 17 July 1760.

⁴⁰ A.N., Marine, B⁷/185, fol. 360, Maurepas to Hanssen, 16 October 1747.

⁴¹ A.A.E., C.P., Danemark, vol. 146, fol. 222, Choiseul to Ogier, 24 June 1761.

⁴² A.A.E., C.P., Danemark, vol. 162, fol. 172, Vergennes to Caillard, 1 July 1779.

⁴³ Riksarkivet [Stockholm], Diplomata, Gallica, Vol. 459, fol. 23, copy of a letter from the English Secretary of State for the Northern department, Weymouth, dated July 17, 1779, transmitted by Scheffer, the chancellor of Sweden, to the ambassador in France, Creutz.

⁴⁴ Rigsarkivet, TKUA, Frankrig, vol. 128, Meyercrone to Frederic IV, 30 May 1704.

⁴⁵ A.N., F¹²/51, 22 April 1705, fol. 323, and A.N., Affaires étrangères, B3, Vol. 324.

⁴⁶ “*un mal si invétéré qu’il était devenu incurable ; & tout ce qu’on a gagné dans la suite,*

c'a été de le pallier & de l'empêcher de faire plus de progrès" René-Josué Valin, *Traité des prises*, op. cit., t. 1, p. 165.

⁴⁷ "À des choses contraires, à l'honneur, à la décence & même à l'humanité" *ibid.*, p. 167.

⁴⁸ Sylvain Lebeau (ed.), *Nouveau code des prises*, Vol. 1, p. 207, ordinance of September 30, 1693; R.G. MARSDEN (ed.), *Law and Custom of the Sea*, Vol. 2, op. cit., pp. 211-213 and Arthur-Michel de BOISLISLE, *Correspondance des contrôleurs généraux des finances avec les intendants des provinces*, t. 2, Paris, Imprimerie nationale, 1883, p. 176.

⁴⁹ V. Lunsford, *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands*, op. cit., pp. 31-32.

⁵⁰ At Dunkerque, the number of vessels given to trade fell by nearly 90 percent during the War of Spanish Succession, and only a small business of coastal trade continued, Christian Pfister-Langanay, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, Dunkerque Société dunkerquoise, 1985, p. 160 and 170. "[La course] avait un but essentiellement économique. Sa raison d'être était de compenser le manque à gagner provoqué par la diminution du commerce. Il faut donc, une fois pour toutes, débarrasser la guerre de course de son panache. Aussi bien était-elle peu meurtrière. Il est difficile de dire, chiffres en mains, dans quelle mesure les expéditions des corsaires ont pu remplacer les profits du commerce. Il est douteux cependant qu'elles aient pu, au total, rapporter des bénéfices aussi importants", Jean Delumeau, *Le mouvement du port de Saint Malo : 1681-1720, bilan statistique*, Paris, Klincksieck, 1966, p. xii.

⁵¹ G. Symcox, *The Crisis of French Sea Power, 1688-1697*, op. cit., pp. 170-176.

⁵² Vauban Sébastien Le Prestre de, "Mémoire concernant la course", Patrick Villiers (prés.) in Michèle Virol (dir.), *Les oisivetés du monsieur de Vauban*, Paris, Champ Vallon, 2007, pp. 323-342.

⁵³ John Bromley, "The Loan of French Naval Vessels to Privateering Enterprises, 1688-1713" John Bromley (dir.), *Corsairs and Navies*, London, Hambledon Press, 1987, pp. 213-242. There is a recent book on this subject: Jean-Yves NERZIC, *La place des armements mixtes dans la mobilisation de l'arsenal de Brest sous les deux Pontchartrain (1688-1697 et 1701-1713)*, Milon la Chapelle, Editions H & D, 2010.

⁵⁴ Gijs Rommelse, "Y a-t-il eu une révolution navale au début de l'époque moderne ? Les relations entre la raison économique d'État et la guerre maritime", *Revue d'Histoire Maritime*, n°14, 2011, pp. 252-253.

⁵⁵ It was in this way that the English interpreted it: I. De Madariaga, *Britain, Russia and the Armed Neutrality of 1780*, London, 1962, p. 59. [by the regulations of 26 July 1778] "Il [le roi] a fait connaître d'une façon bien évidente sa religion à ne pas léser non seulement les intérêts de ses alliés et amis de toutes les nations mêmes auxquelles la liberté de la mer

est nécessaire malgré ce prétendu droit exclusif et offensant que les Anglais se sont arrogé” A.A.E., C.P., Suède, Vol. 270, fol. 81, Corberon to Usson, 26 February 1779.

⁵⁶ Letters from the king to the admiral, 23 and 30 May, 7 August 1780, in Sylvain Lebeau (ed.), *Nouveau code des prises*, Paris, Imprimerie de la République, an 8 (1799), t. 2, pp. 240-241, 246-248, 256-257.

⁵⁷ “La guerre c’est donc point une relation d’homme à homme, mais une relation d’État à État, dans laquelle les particuliers ne sont ennemis qu’accidentellement, non point comme hommes, ni même comme citoyens, mais comme soldats ; non point comme membres de la patrie, comme ses défenseurs. Enfin chaque État ne peut avoir pour ennemis que d’autres États, et non pas des hommes, attendu qu’entre choses de diverses natures on ne peut fixer aucun vrai rapport” Jean Jacques Rousseau, *Du contrat social*, Paris, Pluriel, 1978, pp. 170-171.

⁵⁸ Simon Linguet, *Annales politiques, civiles et littéraires du dix-huitième siècle*, t. 6, London, 1779, p. 108. Many of his contemporaries shared the same opinion, such as the German jurist Eobald Toze who considered that there was just one step between privateering and piracy, *Essai sur un code maritime général Européen ...*, Leipzig, 1782, p. 25

⁵⁹ *Collection of the complete works of the Abbot de Mably*, t. 6, Paris, An III, p. 543.

⁶⁰ Marc Belissa, “Les Lumières contre les corsaires”, *XVIIIe siècle*, 2001 n° spécial “Atlantique”, pp. 119-121.

⁶¹ “No citizen or subject of either of the contracting parties shall take from any power with which the other may be at war, any commission or letter of marque for arming any vessel to act as a privateer against the other, on pain of being punished as a pirate” article 20, Treaty of Amity and Commerce Between His Majesty the King of Prussia, and the United States of America; September 10, 1785, http://avalon.law.yale.edu/18th_century/prus1785.asp

⁶² Florence Le Guellaff, *Armements en course et droit des prises maritimes (1792-1856)*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy, 1999, pp. 79 and 124-127; and Guillaume Lallement, *Choix de rapports, opinions et discours prononcés à la tribune nationale*, t. IX, Paris, Alexis Emery, 1820, p. 128.

⁶³ David A. Bell, *La première guerre totale. L’Europe de Napoléon et la naissance de la guerre moderne*, Paris, Champ vallon, 2010, p. 55.

⁶⁴ David Starkey, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, University of Exeter Press, Exeter, 1990.



Det skotska fartyget Experiment of Leith och Sverige

Marcus Hjulhammar

Stora eller märkliga fartyg har alltid tilldragit sig människors intresse, vilket även bör ha varit fallet tisdagen den 6 juli 1790, då ett barlastat fartyg från Leith under befäl av en kapten C. Robertson med destination Stockholm via Göteborg förtullades i Öresund.¹ I Öresundstullen framgår dock inte att detta fartyg sannolikt var en av de mest märkliga farkoster som någonsin seglat över Nordsjön – en femmastad katamaran med skovelhjul. Fartygets namn var *Experiment of Leith* och byggdes redan 1787 av skeppsbyggmästare J. Laurie vid varvet Allan & Stuart i Leith utanför Edinburgh, Skottland (figur 1).

Experiment of Leith, och det därmed förknippade aldrig fullbordade fartygsprojektet *Sjöspöket*, har tidigare beskrivits av Charles Dawson i *Mariner's Mirror* (2002) och av Anders Lindahl i *Vår Flotta* (1951). Även Howard I. Chapelle har behandlat fartygen i artikeln "Fultons 'Steam Battery' Blockship and Catamaran" (1964). Dawsons arbete är mer utförligt avseende experimentfartygens särdrag och konstruktörernas verksamhet medan Lindahls och Chapelles artiklar är av mer populärvetenskaplig ka-

Fil.dr Marcus Hjulhammar är arkeolog och sedan januari 2014 biträdande professor i Östersjöns marinarkeologi vid Helsingfors universitet. Hjulhammar disputerade 2010 med avhandlingen *Stockholm från sjösidan*. Han är också ordförande i Sällskapet F H af Chapman.



Figur 1. Ritning av *Experiment of Leith*. Farkosten var 32 meter lång över däck, bredden av varje skrov 3,7 meter, största bredd 9,7 meter, djupgående 2,1 meter. Skovelhjulen, som var fyra alternativt fem till antalet, hade en diameter på 2,1 meter och drevs med koniska växlar för kraftöverföring via två gångspel. Gångspelen drevs av manskapet ombord och farten uppgavs till 4,3 knop.²

raktär. Genomgående för de tidigare publicerade artiklarna är att fartygstyperna betraktas som kuriösa fartygsprojekt, vilket i viss mån stämmer. Författaren till denna artikel menar dock att denna bild kan nyanseras genom att framför allt inte se dem som primärt kuriösa, utan snarare visa att de ur vissa perspektiv var ganska relevanta och framgångsrika idéer för sin samtid – speciellt mot bakgrund av vad konstruktören hade att vinna på att marknadsföra dessa säregna konstruktioner.

Denna artikel är en uppföljning av vad som egentligen hände med nämnda fartyg och de drivkrafter som låg bakom *Experiment of Leith* och bakom det projekterade men aldrig genomförda tredäckade örlogsfartyget som gick under namnet *Sjöspöket*. Även *Sjöspöket* var en katamaran försedd med skovelhjul. Både *Experiment of Leith* och *Sjöspöket* har visat sig vara goda exempel på de uppfinningar som spelade en viss roll för andra tekniska genombrott, såsom de första ångfartygen. Det har visat sig att denna del av den industriella revolutionen inte bara byggde på idéer om att effektivisera och förbättra samhället – inte heller bara på äventyrlusta och en romantisk föreställning om människans förnuft och dess tyglade av natur och naturkrafter under upplysningstiden – utan kanske framför allt på personlig vinning i form av prestige. Huvudsyftet med texten är således att diskutera fartygen som exempel på privat entreprenörsanda. Ett annat



Figur 2. Fartyget *Experiment of Leith* avbildad av J. C. Bourne.³ Den dubbelbottnade farkosten står förmodligen på flodbädden vid ebb utanför Edinburgh. På akterspegeln syns till höger en sittande kvinnofigur som skulle kunna vara Britannia, alltså en symbol för det brittiska riket. Hon håller vänster arm över en stor jordglob, något som skulle kunna uppfattas som uttryck för Storbritanniens världsomfattande välde. När Britannia avbildas i symbolkonsten föreställer hon mestadels en kvinna med stor sköld vid sin sida, prydd med det röda Sankt Georgs-korset. Vad figurerna till vänster föreställer är svårt att säga. Möjligen anspelar de på Englands, alternativt Skottlands, näringar.⁴

syfte av mer underordnad betydelse är att redovisa en avbildning av *Experiment of Leith*, en bild som mig veterligen ej tidigare har satts i samband med detta skepp (figur 2).

Entreprenörskap och dess drivkrafter kan förstås ur flera teoretiska modeller. Leos Müller sammanfattar dessa i *The Merchant Houses of Stockholm, c. 1640-1800* (1998) där han tar sin utgångspunkt i holländska handelshus som blir viktiga aktörer för den svenska handelsutvecklingen. Traditionellt sett har entreprenörskapets drivkrafter förklarats med att den syftar till att dels maximera företagets eller firmans vinst, dels till företagets eller firmans fortlevande.⁵ Den holländske historikern Clé Lesger me-

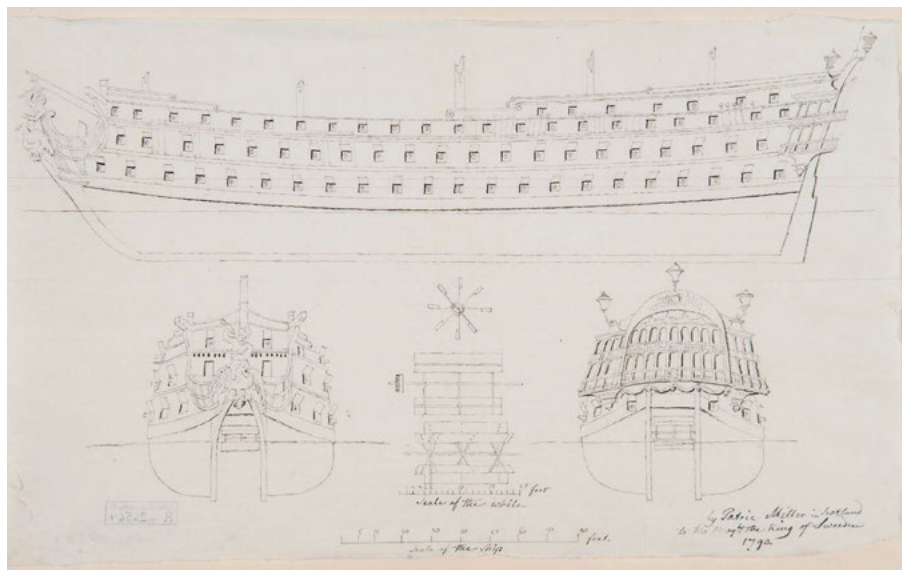
nar att drivkraften för en entreprenör är personlig välfärd, makt och prestige. Lesger tar sin utgångspunkt i Webers sociala teorier som inkluderar både den ekonomiska och sociala sidan av drivkraften bakom entreprenörskap. Müller lägger dock till ytterligare en aspekt i sammanhanget, nämligen entreprenörskap i syfte för social reproduktion. Social reproduktion innebär att ett av entreprenörskapets syften är, förutom de förklaringsmodeller som nämnts i det föregående, att ge den egna familjen och släkten ett långsiktigt kapital i form av ökad social status.⁶ Den sociala statusen inkluderar inte bara ekonomisk välfärd, utan även ett socialt och kulturellt kapital, som i sin tur kan generera fördelar vid familjemedlemmars kommande giftermål, anseende och sociala nätverk, och därmed välfärd. Denna aspekt är central för förståelsen av Patrick Millers projekt.

Patrick Miller (1731-1815) föddes i Glasgow som tredje son till advokaten William Miller och dennes hustru Janet, född Hamilton.⁷ Patrick Millers äldsta bror Thomas (1717-89) gick i faderns fotspår och blev framgångsrik advokat och politiker. Den ekonomiska situationen i familjen förefaller ha varit relativt god emedan Thomas påkostades universitetsutbildning. Enligt Patrick Millers son hade dock fadern ingen utbildning, varken som militär eller sjöman. Detta står i kontrast till William Andersons utsago i "Scottish Nation" där det står att han började livet utan ett öre på fickan och att hans tidiga år tillbringades till sjöss.⁸ Patrick Millers son skriver följande om sin far: "His proper business was that of a banker, by means of which he had accumulated considerable wealth".⁹ År 1760 omnämns han som köpman i Edinburgh för att 1767 bli vald till bankdirektör i Bank of Scotland. År 1790 blev han vice chef för Bank of England, en post som han innehade till sin död.

Förutom sin roll i Bank of Scotland och Bank of England var Miller även en av de största aktieägarna i the Carron Iron Company, som bl.a. utvecklade karronaden, en kanontyp som såldes till större delen av världens flottor. Det har ibland uppgetts att Miller själv uppfann karronaden men det är ingenting som han själv gjorde anspråk på, utan det är mer troligt att uppfinningen gjordes av generalen Robert Melville. År 1785 förvärfvade han egendomen Dalswinton som är belägen strax norr om Dumfries i Skottland. Från den här tiden drog sig Miller successivt tillbaka från affärerna i Edinburgh och ägnade sig framför allt åt utveckling inom jordbru-

ket. Miller hade således vid denna tidpunkt en så pass stor förmögenhet att han kunde ägna sig åt vad han ville. Det var också då som Miller började experimentera med dubbel- och trippelbottnade fartyg drivna med skovelhjul. En intressant fråga är varför han gjorde detta, förutom sitt egna tekniska intresse. Några ekonomiska motiv förklarar inte utvecklingen av Millers intressen, utan snarare ett behov av att öka sin prestige.

Kortfattat kan situationen sammanfattas med att för att vara framgångsrik, så krävs inte bara ett ekonomiskt kapital. Lika viktigt är ett socialt och intellektuellt kapital som skapar en långsiktig investering för personlig del och för familjens anseende. Patrick Millers bror Thomas hade 1788 erhållit ett adelskap och därmed vunnit ett mycket långsiktigt socialt anseende, som dessutom gick i arv i släkten. Situationen för Patrick var en helt annan men genom att uppmuntra konstnärer, vetenskapsmän och författare vann han i prestige. Ett sätt att vinna långsiktig prestige var att presentera förslag på nya uppfinningar. År 1787 publicerade Miller skriften med den långa men innehållsrika titeln: *The Elevation, Section, Plan And Views Of A Triple Vessel, And of Wheels With Explanations Of The Figures In The Engraving, And A Short Account Of The Properties And Advantages Of The Invention*. Publikationen sändes till de flesta utländska regeringarna och till olika bibliotek i Storbritannien. Miller kunde härigenom marknadsföra både sig själv och sina idéer på ett mycket effektivt sätt. Skriften beskriver ett trebottnat fartyg som han redan i oktober 1786 hade sjösatt i Leith, och som drevs med fyra skovelhjul. Fartyget var handdrivet men i skriften skriver Miller att han förstår att en ångmaskin skulle driva fartyget snabbare och längre. Miller avslutar med att han under sommaren avsåg att göra experiment med ångmaskin i fartyget och att resultatet, om det skulle lyckas, skulle kommuniceras med allmänheten. Det var emellertid Millers vän John Taylor som framkastade idén att låta skovelhjulen drivas av en ångmaskin av James Watts konstruktion för att underlätta framdriften. Miller kontrakterade den unge ingenjören John Symington, sedermera konstruktör av det välkända ångfartyget *Charlotte Dundas*. Denne konstruerade en ångmaskin som monterades in i en av de dubbelskroviga båtarna. Den första turen togs i oktober 1788 i närheten av Dalswinton. En stor församling kunde bevittna denna historiska färd, bl.a. konstnären Alexander Nasmyth och den skotska nationalskalden Robert Burns, till vilka Miller var protegé.



Figur 3. *Sjöspöket* eller *the Sea-Spook* ritad av Patrick Miller och konstnären Alexander Nasmyth 1790.¹⁰

Enligt vissa uppgifter uppstod längre fram upprepade haverier på fartygens maskiner varför Miller skulle ha börjat tvivla på ångkraften. Andra uppgifter gör det mer troligt att James Watt ville väcka fråga om patentintrång.¹¹ Miller övergav därför ångkraften som framdrivningsmedel i sina farkoster, men han övergav inte försöken att utveckla sina tvåbottnade fartyg. År 1790 projekterade Miller *Sjöspöket* som han försökte sälja till den svenska kungen Gustav III och detta efter att först ha misslyckats med att sälja idén till Danmark (figur 3).

Gustav III hade i andra sammanhang fascinerats av ny teknik. Ett exempel var då Madame Thible i Lyon den 4 juni 1784 uppsteg i en luftballong till Gustav III:s ära, när han besökte staden vid sin tillbakaresa till Sverige från Italien. Denna ballonguppstigning skedde året efter bröderna Montgolfiers första lyckade experiment med sin varmluftsballong, samma år som markis Claude de Jouffroys ångmaskins- och hjuldrivna båt *Pyroscaphe* forcerade Saônefloden inför många åskådare. *Pyroscapes* maskin havererade dock efter ca 15 minuter och vidare utveckling från fransk sida hindrades av den franska revolutionen. Millers *Sjöspöket* var ett 74 meter

långt fartyg, 19 meter brett och med ett djupgående på fem meter. Framdriften bestod av skovelhjul som drevs via flera gångspel som var placerade i de bäge skroven. Dessutom skulle fartyget vara bestyckat med 144 kanoner placerade på tre däck.

I Sverige skickades Millers brev till Gustav III vidare för konsultation till Fredrik Henrik af Chapman som i december 1790 kunde ge ett svar till överste Michael Ankarsvärd. Den senare hade i egenskap av generaladjutant för flottorna, i ett brev daterat den 26 juli 1790, fått konungens uppdrag att motta *Experiment of Leith*, vilket kungen fått som gåva av Miller som en prototyp till *Sjöspöket*. *Experiment of Leith* låg förtöjd vid Skeppsholmen i Stockholm och Fredrik Henrik af Chapman avgav sitt svar i ett yttrande från Karlskrona.

Af Chapman nämner i början av sitt yttrande att han har varit tvungen att uppskatta olika kalibrar på de 144 kanoner som fartyget borde bestyckas med för ett så stort skepp, eftersom ingenting av detta nämnts i Patrick Millers skrivelse. När af Chapman även har uppskattat den besättningsstyrka som är nödvändig, drygt 1 000 man, samt behovet av ammunition, kringmateriel, proviant för tre månader och vatten för två månader, påpekar han att detta gör att fartyget får en ansenlig tillökning i displacement. Avseende seglingsegenskaperna påpekar af Chapman att de blir sämre än i andra skepp. Skovelhjulen, menar han, kommer att fungera i alldeles stilla väder men att de inte kommer att förmå att driva fartyget framåt vid minsta vind. Vidare befarar af Chapman att de två skroven gör konstruktionen bräcklig, framför allt vid sjögång eller krängning då skrovets tyngd fungerar som hävstänger mot varandra. Af Chapman menar att effekten blir så pass allvarlig att de balkar som förbinder de bäge skroven med varandra kommer att brista och fartyget gå till botten.¹² Af Chapman underkände följaktligen *Sjöspökets* konstruktion och påpekade att ett sådant skepp inte skulle kunna vara ändamålsenligt som stridsfartyg för de svenska sjöstridskrafterna. *Sjöspöket* blev följaktligen inte mer än en fantastisk pappersprodukt.

Kungen skrev dock den 20 maj 1791 ett tackbrev till Miller där han prisade hans geni och tackade för att han erbjudits Millers tjänster. Som bevis på kungens tacksamhet överlämnades brevet till Miller av den svenska envoyén i London tillsammans med en snusdosa i guld. Motiven på do-



Figur 4. *Experiment of Leith* förtöjd invid östra Skeppsholmen i Stockholm med Galärvarvet i bakgrunden.¹³ Miniaturen är sannolikt utförd av P. A. Hall (jfr figur 1 och 2). Snusdosan innehöll ett litet paket med kålrotsfrön. Millers största intresse, efter konstruerandet av tvåbottnade båtar, var agrikultur som han med stor framgång bedrev vid sitt gods Dalswinton. Av dessa frön, planterade vid Dalswinton, spred sig kålroten i Skottland under namnet "swede" och äts fortfarande idag tillsammans med den skotska nationalrätten "haggis".¹⁴

san är fascinerande. Ovansidan föreställer Gustav III, långsidorna avbildar Karlskronas örlogshamn respektive Sveaborg och kortsidorna en kanonslup respektive en skärgårdsfregatt. Undersidan föreställer *Experiment of Leith* (figur 4).

Sedan den ryska flottans operativa framgångar i kriget mot Sverige under 1700-talets första hälft hade Sveriges behov av fartygstyper speciellt anpassade för krig i skärgården gjort sig allt mer tydligt. Stora satsningar gjordes därför på galärer som sjöstridskrafter. Fredrik Henrik Chapman,

adlad af Chapman 1772, hade redan under kung Adolf Fredriks regering fått order av galärflottans chef Augustin Ehrensvärd att utveckla dess fartygsbestånd genom att konstruera en rad skärgårdsfregatter. De var främst avsedda för strider i den finska skärgården och prototyperna för dessa fartyg benämndes efter namnen på några finska län: Turuma (Åboland), Udemma (Nyland), Hemmemma (Tavastland) och Pojama (Österbotten). Det var under krigföring i skärgårdarna angeläget att fartygen allt efter situationen kunde framdrivas med segling eller rodd. Principen att utveckla en fartygstyp som var anpassade till skärgårdens speciella förhållanden var därför riktig och fick sin bästa lösning senare i den av Chapman konstruerade kannonslupen, som blev mycket användbar och effektiv som stridsfartyg både under kriget 1788-1790 och 1808-1809.¹⁵

Förmodligen var det som stridsfartyg i skärgårdsområdena som *Sjöspöket* var tänkt att spela en roll, oberoende av vind och med en stor slagkraft. Miller förstod dock sannolikt, liksom af Chapman, att *Sjöspöket* aldrig skulle kunna fungera praktiskt. Så vad hade han att vinna på att marknadsföra detta omöjliga projekt? Patrick Miller hade sannolikt en god kunskap om den svenska kungens fascination för ny teknik, vilken denne dock inte hade teknisk kunskap att bedöma. Projektet spelade sannolikt även på en kunskap hos Miller om kungens intresse för spektakulära innovationer inom sjökrigföringen. Miller lyckades såtillvida med sitt projektförslag – inte genom att han fick en beställning att bygga *Sjöspöket* – utan genom den snusdosa som han sedermera fick i gåva av konungen och som visade på en kunglig acceptans som i sin tur ökade hans sociala prestige. Dosan har i generationer ägts av släkten Miller tills den såldes till Victoria och Albert Museum i London på 1900-talet. På mikronivå är detta ett gott exempel på den sociala reproduktionens betydelse för det privata entreprenörskapet. Prestigen av att ha uppfunnit en ny banbrytande idé var av stor betydelse för kommande släkters sociala acceptans, speciellt som Patrick inte belönades med adelskap såsom sin bror Thomas. År 1825 skrev Patrick Millers son, Patrick Miller jr, en artikel i *Edinburgh Philosophical Journal* benämnd "A letter to Bennet Woodcroft vindicating the Right of Patrick Miller to be called the first Inventor of Practical Steam Navigation", vilket understryker betydelsen av upphovsmannafrågan för Patrick Millers efterkommande släktingar.

Det är ingen slump att initiativet till *Experiment of Leith* kom från Skottland. Skottland intog under 1700-talet en särställning som en nation av banbrytande uppfinnare och vetenskapsmän. Skottland var samtidigt ett av världens fattigaste länder under 1700-talets första hälft. Orsaken till det "skotska undret" står förmodligen att finna i en kombination av orsaker, där framför allt fredslutet med England 1707 utgjorde en viktig grund för den kommande utvecklingen. I sin bok *How the Scots Invented the Modern World* (2001) hävdar Arthur Herman att den skotska upplysningstiden gynnades av den skotska reformationen som lade stor vikt på att förmedla demokratiska idéer och att öka läs- och skrivkunnigheten hos befolkningen. Herman noterar: "The Scottish Enlightenment embarked on nothing less than a massive reordering of human knowledge. It sought to transform every branch of learning – literature and the arts; the social sciences; biology, chemistry, geology, and the other physical and natural sciences – into a series of organized disciplines that could be taught and passed on to posterity."¹⁶

Englands och Skottlands ledande ställning under den tidiga industrialiseringen förblev obestridd. En av de skottar som internationellt sett fick störst betydelse för den industriella revolutionen var James Watt. Watt uppfann inte ångmaskinen men han utvecklade den till en driftsäker maskin som han också patenterade. England och Skottland kom framgent att fungera som ständig kunskaps- och inspirationskälla för svenska tekniker och företagsledare.¹⁷ Bergsrådet Johan Erik Norberg meddelade 1796 att han var sysselsatt med att bygga en ångmaskin efter Boulton & Watts princip som han senare föreslog skulle kunna användas till "fartygs roende." År 1800 ställde Kommittén för förvaltningen av Arméns flottas ärenden avviskonerten *Jehu* till Norbergs förfogande till sina ångmaskinsexperiment, men i dagsläget finns inga bevis på att projektet lyckades.¹⁸

Vad som hände med *Experiment of Leith* har tidigare varit höljt i dunkel. Den vanligaste uppgiften är att hon ska ha sålts till Ryssland. Författaren fann dock i samband med arbetet med sin doktorsavhandling en notis i *Extra Posten* den 4 februari 1795 som sannolikt löste frågan. Här beskrivs hur "Kungl. Maj:ts skepp" *Experiment of Leith*, sänktes ytterst vid en vid Fredrikshov anlagd brygga avsedd för den kungliga vedgården sommaren 1794. I notisen berättas vidare att: "Fartyget på försök af en Skottländsk



Figur 5. Experiment of Leith sänktes som fundament till den brygga mitt i Stockholm som på ovanstående karta från 1825 är markerad med ett "M". Vid ett överlägg med en modern karta framgår tydligt att fartyget idag ligger strax innanför dagens kajlinje.¹⁹

Gentleman uppbyggt med fem master, twenne parallella kölar och lika många styren, har det mellan båda bottnarna en art wattenhjul, hwarmed fartyget i händelse af lugn eller motväder skulle kunna framros. Det kom hit 1790 och har sedan legat vid Skeppsholmen bland andra Kongl. Maj:ts och Kronans Fartyg, tills det förliden sommar på berörde sätt användes.²⁰ Fartyget kom således att sänkas mitt i Stockholm, strax väster om nuvarande Djurgårdsbrons norra landfäste (figur 5).

Experiment of Leith vidare öden i Sverige kan relateras till flera olika idéer och attityder till den industriella revolutionen. När fartyget levererades till Sverige var landet fortfarande inte industrialiserat. Vid denna tidpunkt hade den svenska flottan tämligen framgångsrikt byggts upp efter framfö-

rallt af Chapmans planer. I denna värld fanns inte utrymme för konstruktioner som föll utanför ramen för vad som var beprövat. Samtidigt pågick försök att utveckla olika tekniker, vilket såväl Patrick Millers som Johan Norbergs försök är exempel på. De nya innovationerna anammades sedermera först av de privata aktörerna, inte av flottan. Skovelhjulsdriftens fördelar skulle till yttermera visso först göra sig påminda då tekniken hade utvecklats ytterligare genom ångmaskinsdriften, vilket i Sveriges fall skedde först genom Samuel Owen. Det tog dock lång tid innan flottan byggde sina första ångdrivna fartyg. Ångkraften som energikälla var vid denna tidpunkt i Sverige en teknik som mer eller mindre effektivt användes för att pumpa upp vatten, inte för att framdriva fartyg. Principen att framdriva fartyg med handkraft fungerade dock, men för mindre fartygstyper. Ett exempel på detta är de vevslupar som fick stor betydelse för de kortväga transporterna i Stockholms hamn under mitten av 1800-talet. En viktig avslutande förklaring till att *Experiment of Leith* strax föll i glömska och kasserades är dels att dess ägare, Gustav III, blev mördad, dels att Sverige återigen snart var i krig. Efter fredsslutet 1809 ändrades förutsättningarna för den industriella revolutionen i landet.

Summary

The *Sea-Spook* was a planned but not built ship of the line which the Scottish banker and inventor Patrick Miller tried to sell to King Gustav III of Sweden in 1790. The ship was supposed to have been built as a catamaran driven by paddle wheels. The paddle wheels were connected to capstans that were to be rotated by the crew. The Swedish shipbuilder Fredrik Henrik af Chapman made a calculation of the strength of the hulls and found that the ship probably would sink when launched. The *Sea-Spook* was in other words too large and too heavily armed to be of practical use. However, while Chapman was making his calculations, Patrick Miller sent *Experiment of Leith* as a gift to Gustav III. The *Experiment of Leith* was a functioning vessel built after the same principles as *Sea-Spook*, but much smaller and not armed. Both *Experiment of Leith* and *Sea-Spook* are good examples of the private entrepreneurial spirit that played an important role for other technological breakthroughs such as the first steamboats. Hitherto it has not been known what actually happened with *Experiment of Leith* after the ship arrived to Stockholm. Some sources have suggested that she was sold or lost to Russia. Evidence in this article shows that *Experiment of Leith* was scuttled in Stockholm in 1794, and used as a foundation for a bridge. To this day it still rests there.

Käll- och litteraturförteckning

Otryckta källor

Sjöhistoriska museet (SSHM), Chapmans samling, Ö. H. 291 och Ö. H. 292 (Övriga handlingar) samt ÖR 2656:1 och ÖR 2656:2 (ritningar).

Stockholms stadsarkiv (SSA), Stadsbyggnadskontorets kartor och ritningar: Församlingsritningar/HE 97-98, Situationsplan, 18251229.

Victoria & Albert Museum (V&A), London, Storbritannien.

Science & Society Picture Library, London, Storbritannien.

Litteratur

Anderson, William, *The Scottish Nation*. Edinburgh 1864.

Börjesson, Hjalmar, *Svensk segelsjöfart 1732-1932*. Stockholm 1932.

Chapelle, Howard I., "Fultons 'Steam Battery'. Blockship and Catamaran", i *Contributions from the Museum of History and Technology, Smithsonian institution, Paper 39*, Washington 1964, pp. 137-176.

Dawson, Charles, "Patrick Miller's 'Sea-Spook'", *The Mariner's Mirror*, Vol. 88, 2002, s. 95-99.

Gäfvert, Björn, "Flottan och ångkraften – debut med problem", *Forum navale*, nr 49, 1993, s. 93-120.

Herman, Arthur, *How the Scots Invented the Modern World – The True Story of How Western Europe's Poorest Nation Created Our World & Everything in It*. New York 2001.

Hjulhammar, Marcus, *Stockholm från sjösidan – Marinarkeologiska fynd och miljöer. Stockholmsmonografier 211*. Värnamo 2010. Doktorsavhandling.

Israel, J. I., *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*. Oxford 1989.

Lindahl, Anders, "Det engelska sjöspöket – Ett kuriöst fartygsprojekt från Gustav III:s dagar", *Vår Flotta*, 1951, s. 110-112.

Miller, Patrick Sr., *The elevation, section, plan, and views, of a triple vessel, and of wheels...* Edinburgh 1787.

Miller, Patrick Jr, "A letter to Bennet Woodcroft vindicating the Right of

Patrick Miller to be called the first Inventor of Practical Steam Navigation", *Edinburgh Philosophical Journal*, 1825.

Müller, Leos, *The Merchant Houses of Stockholm, c. 1640-1800. A Comparative Study of Early-Modern Entrepreneurial Behaviour*, Studia Historica Upsaliensia 188. Uppsala 1998. Doktorsavhandling.

Stephen, Leslie & Lee, Sidney (red.), *The Dictionary of National Biography – From the Earliest Times to 1900*. Volym 13. Oxford 1917.

Sundström, Arne, *Samuel Owen. Teknik- och ångbåtspionjär*. Stockholmsmonografier 208. Stockholm 2009.

Woodcroft, Bennet, *A Sketch of the Origin and Progress of Steam Navigation from Authentic Documents*. London 1848.

Noter

¹ Öresundstullen den 6 juli 1790, passage nr 1641.

² Lindahl 1951, s. 112. SSHM, Chapmans samling, ÖR 2656:2.

³ Woodcroft 1848, s. 33. Publicerad med benäget tillstånd från Science & Society Picture Library, London.

⁴ Fil dr Hans Soop, till vilken författaren härmed framför ett varmt tack, har varit behjälplig vid analysen av akterspegelns symbolspråk.

⁵ Müller a. a., s. 24; Israel 1989, s. 377ff.

⁶ Müller a. a., s. 24.

⁷ Patrick Millers levnadsteckning bygger på uppgifter i "The Dictionary of National Biography" av Sir Leslie Stephen och Sir Sidney Lee, volym 13, 1917.

⁸ Anderson 1864, s. 729.

⁹ Miller 1825, s. 83.

¹⁰ SSHM, Chapmans samling, ÖR 2656:1.

¹¹ Dawson a. a., s. 95.

¹² SSHM, Chapmans samling, Ö. H. 291 och Ö. H. 292.

¹³ V&A, inventarienummer M.54-2009.

¹⁴ Dawson a. a., s. 99.

¹⁵ Rörande kanonsluparnas utnyttjande under kriget 1788–1790, se t.ex. Ulf Sundberg, "Bohusläns eskader av arméns flotta 1788-1790", *Forum navale*, nr. 69, s. 34-69.

¹⁶ Herman a. a., s. 13.

¹⁷ Sundström a. a., s. 13.

¹⁸ Gäfvert 1993, s. 104f. Hjalmar Börjesson skriver 1932 i "Stockholms segelsjöfart 1732–1832 om Jehu, s. 329: "Av vissa uttalanden att döma vill det förefalla som om skonerten skall hava brukats till bogsering. Är detta riktigt, äro sålunda varken Charlotte Dundas eller Clermont, England eller U.S.A. först utan – Jehu och Sverige! I alla händelser är icke engelsmannen Owen utan svensken Norberg den förste som gjort försök i vårt land med av ånga framdrivna farkoster". Det är osäkert vad Börjesson bygger detta antagande på.

¹⁹ SSA/SE/SSA/NS37/ Stadsbyggnadskontorets kartor och ritningar: Församlingsritningar/HE 97-98, Situationsplan, 18251229.

²⁰ Hjulhammar 2010, s. 72.



Sjövägsreglerna och deras tillkomst i Sverige – några korta anmärkningar

Alexander Larsson

Sjövägsreglerna – reglerna om hur fartygens besättningar skall uppträda till sjöss för att undvika kollision – har i Sverige varit föremål för påfallande lite uppmärksamhet. Det rådande forskningsläget är hitintills också behäftat med några felaktigheter. Genom denna korta artikel hoppas jag därför bidra med att dels rätta till en del av det vad jag funnit som felaktigt, dels önskar jag föra stafettpippen vidare för fortsatt forskning.

Bakgrund och rådande forskningsläge

Den föreliggande artikelns syfte är att undersöka sjövägsreglernas tillkomst i svensk rätt. Den delen av sjövägsreglernas som granskas är reglerna om hur fartyg skall väja för varandra – alltså hur besättningarna ombord på fartygen skall ändra eller bibehålla sin kurs och sin fart för att undvika att kollidera med andra fartyg. Jag har ingående studerat alla väsentliga förordningar i original och därtill ägnat mig åt arkivstudier vid Riksarkivet i

Alexander Larsson innehar en master (LL.M.) i affärsrätt från Linköpings universitet och en master (LL.M.) i sjö rätt från universitetet i Oslo. Han arbetar idag som ansvarig för marin ansvarsförsäkring hos Stena Rederi AB och har en bakgrund från marina försäkringsbranschen, bland annat från The Swedish Club. Han tjänstgör därtill som för rättare för Nämnden för Båtlivsutbildningen.

Stockholm. Det material jag funnit där begränsar sig emellertid i allt väsentligt till förordningar utfärdade efter 1841 – alltså sådant som inte är av intresse för denna artikel. Inledningsvis diskuteras förhållandet mellan lagar som syftar till att fördela ansvar när en skada på grund av kollision har inträffat, men diskussion övergår sedermera till endast rena förhållningsregler. De förra reglerna är emellertid relevanta i den utsträckningen där de syftar till att fördela ansvaret efter *vållande* – alltså, där ansvaret fördelas till den som betett sig felaktigt relativt sin motpart och detta felaktiga beteende grundas i givna eller underförstådda förhållningsregler.

De första åren av 1800 talet var Sverige-Finland alltjämt en nordisk enhet, emedan Danmark-Norge utgjorde en annan. I Sverige-Finland tillämpades 1667 års svenska sjölag och i Norge-Danmark Christian V:s lag från 1683. Lagarna genomgick några mindre förändringar och tillägg i mitten av 1700-talet, men lämnades i övrigt till stora delar orörda. Trots att samtliga lagar innehöll fördelningsregler för de ekonomiska följderna av en fartygskollision, och dessa delvis modifierats genom 1700-talets lagändringar, kan det knappast vara tal om några särskilt stadgade väjningsregler vid denna tidpunkt. Huvudregeln enligt Sveriges Rijkess Siö-Lagh (1667) var, såvida vållande inte kunde tillskrivas någondera av de i kollisionen inblandade fartygen, en hälftendelning av den totala skadan.¹ Hur vållande fastslogs skall inte närmare beröras i denna artikel; det lämpar sig väl för en egen artikel, även om några utgångspunkter redan erbjuds av lagen. Skadar ett seglande fartyg förutan vållande ett ankarliggande fartyg som inte heller är vållande, skall han ersätta det ankarliggande fartyget en tredjedel och bära sin egen skada. Detsamma gäller det fartyg som tagit sig loss ur en överfylld hamn till förmån för de andras väl.² Det fartyg som underlåtit att lägga ankarboj ansvarar för hela skadan, såvida inte bojen lagts och sedan drivit lös – i sådana fall ansvarar det för halva skadan.³ Gör någon skada med "wilia och sielf sitt vållande" skall han ersätta hela skadan.⁴

I Kongl. Maj:ts Siö-Articlar (1685) stadgades ett intressant tillägg, nämligen att "[b]örandes farthygen, då de äro i sjöfart stadde, icke segla hvarandra för när, utan lemna en sådan distance, att de hafva rum att dräja och vända, samt i seglande, lowerande eller liggande öfver stag, hvar och en akta och hålla god ordning, och icke, under hvarjehanda pretext, söka att taga lofwen af hvarandra"⁵, men dessa artiklar var i första hand avsedda för

44/569
Kongl. Maj:ts
Sör säfrings=

och
Säfreri = Stadga,

Gifven Stockholm i Råd, Kammarén
then 2 October 1750.



Cum Gratia & Privilegio S:æ R:æ Maj:tis.

SEDERHOLM,
i nyo Tryckt i Kongl. Tryckeriet, 1785.

Sweriges Rikes Siö-Lagh:

Som aff

Then Stoormächtigste/ Höghborne
Förste och Herre

Her CARL then Elfte/

Sweriges Siöthes och Wendes Konung och
Arff-Förste/ Stoor-Förste til Finland/ Hertigh ochi Skå-
ne/ Estland/ Lijfland/ Carelen/ Brehmen/ Behiden/ Stettin/
Pommern/ Cassuben och Wenden/ Förste til Rügen/ Herre
öfwer Ingermanland och Wismar; Så och Pfaltz
Grefwe wijsdh Rhein i Beyerren/ til Göllich/
Glewe och Bergen Hertigh/ ic.

Stadgar wardt

Åhr effter Christi Byrd Ett Tusende
Sex Hundrade Sertijonde och Siunde.

Tryckt i Stockholm aff Georg Zantseh/ Kongl. Booktr.
Åhr 1 6 6 7.

kronans fartyg och avsåg snarare krigssituationer än handelssegling.⁶ Örlogseglingar hade sannolikt särskilda behov av regler då de seglade mycket nära varandra och skulle kunna handla snabbt. I svensk rätt har de, såvitt jag kunnat finna, i vart fall inte gjort något avtryck på den allmänna rätten. Enligt Kongl. Maj:ts Försäkrings- och Hafweri-Statdga (1750) ansvarade varje fartyg, om vållande inte förelåg – tillsammans med frakten som ett gemensamt haveri – för halva skadan, med skeppens respektive värde som fördelningsgrund.⁷ Försåvitt vållande förelåg på endera sidan, svarade den sidan för *sin skada* och ersatte *hälften* av det andra fartygets skada,⁸ såvida inte skadan orsakats genom "wilia och sjelf sitt vållande" då hela skadan skulle ersättas.⁹ Utgångspunkterna är således i stora drag desamma, låt vara att Försäkrings- och haveristadgan explicit uttrycker, att "[h]ade thet Skep, som skadan led, kunnat wika undan, och gjorde thet icke; stånde sin egen skada".¹⁰

Som vi sett, sker skadefördelningen i huvudsak efter andra måttstockar än graden av vållande – åtminstone i den meningen som tillskrivs vållandefördelningen idag.¹¹ Fördelningen av skadan skedde istället i förhållande till förutbestämda andelar, även om vållande var en förutsättning för ansvar. Tillägget i Haveristadgan att det fartyg som hade kunnat väja men underlät detsamma får stå sin egen skada är intressant. Det är emellertid svårt att utan en genomgående studie av svårtillgänglig rättspraxis utläsa huruvida dessa fall av ömsesidigt vållande innebar att vardera sidan ansvarade för sin skada eller huruvida det skedde en rak hälftendelning eller en delning i förhållande till fartygens respektive värden. Litteraturen tycks ha antagit att det skedde en hälftendelning enligt 1667 års sjölag och en fördelning i förhållande till fartygens värde enligt Haveristadgan.¹²

Såvitt fördelningsgrunderna är andra än vållande, dvs. ömsom fartygets värden ömsom en ren hälftendelning, är det inte primärt relevant för domstolen att konstatera vem som borde väjt. Ett seglande fartyg väjer primärt för ett ankarliggande och seglande fartyg, som inte behandlas särskilt, väjer antagligen för varandra enligt segelfartygens "naturliga" väjningsregler – att följa vinden.¹³ Försåvitt seglande fartyg kolliderar med varandra, kanske det behandlades såsom *ömsesidigt vållande* eller en *ren olyckshändelse* där följden redan var given. Detta är dock gissningar. Jag tror för egen del att det i synnerhet finns två skäl till att några sjövägsregler inte kunnat påträffas,

som vi ska se, före 1800-talets inträde. Det första, kanske mindre viktiga, skälet är att fördelningen av ansvaret inte krävde detaljerade regler för att fördela ansvaret vid en inträffad kollision. Det andra, säkerligen viktigare, skälet är att kollisioner mellan segelfartyg nog var ovanliga i största allmänhet.¹⁴

Kollisioner i hamnar och kanaler, vilket nog var det vanliga, skedde antagligen sällan i sådan hastighet att konsekvenserna var ödesdigra för de inblandade fartygen.¹⁵ Jag antog emellertid att de första väjningsreglerna torde kunna påträffas i hamnordningar, kanalstadgor eller lotsreglementen, ett antagande som dock, såvitt jag kunnat finna, visade sig felaktigt.¹⁶ Särskilda väjningsregler för exempelvis kanaler tillkom antagligen först sedan allmänna regler stadgats.¹⁷ När ångfartygen blev vanligare ändrades emellertid förutsättningarna: fartyg kunde nu mötas i hög fart och konsekvenserna av kollisionerna blev därmed sannolikt ofta värre än tidigare.¹⁸ Det kan påpekas att såväl 1667 års sjölag som 1750 års haveristadga explicit reglerade kollisioner mellan ankarliggande fartyg och emellan seglande och ankarliggande fartyg, emedan endast 1750 års haveristadga explicit behandlar fall då flera fartyg seglar, men fortfarande inte innehåller några särskilda väjningsregler.

I Baggers *Styrningsregler till sjös* (1886) anförs att "[s]edan lång tid tillbaka hafva till sjös varit gällande vissa regler rörande fartygs styrning, till undvikande af sammanstötning. Bland de viktigaste af dessa voro att fartyg, som möttes, skulle hålla åt höger och att den, kunde vika, skulle göra så".¹⁹ Man kan förstås fråga sig om Bagger avsåg "sedvaneregler" eller om han avsåg nedtecknade regler – det avslöjar han i vart fall inte här eller i någon av de senare utkomna versionerna (1897, 1904, 1910). Redan dessförinnan hade emellertid C. E. af Trolle, i sitt tal hållet inför Kungl. Örlogsmannasällskapet den 15 december 1880, klargjort att: "[d]en första kongl. förordning till ordnande af sjötrafiken, som hos oss utkom efter ångfartygens införande i vårt land, är daterad den 27 April 1841".²⁰

Något senare kommer Schumberg (1923) till samma resultat, tillsynes oberoende av af Trolle: "[e]fter detta stöta min [sic!] forskningar, från nuvarande tid nedåt och från Medeltiden uppåt, tillsamman i Svensk Författnings-Samling N:o 12 år 1841. Att jag förut ej fått reda på densamma berodde därpå, att Författningarna av den 16 november 1849, dit jag förut

kommit >>uppifrån<<, ej nämna något om data på tidigare kungörelser".²¹ Detta får antas vara grunden för den hitintills rådande uppfattningen.²² Den nämnda kungörelsen stadgar följande:

Reglerna från den 27 april 1841 (no. 12) "Kongl. Maj:ts Nådiga Kungörelse, angående huru förhållas bör, då så wäl kronans som enskildes Ångfartyg möta hwarandra; Gifven Stockholms slott den 27 april 1841":

Wi Carl Johan, med Guds Nåde, Sweriges, Norriges, Göthes och Wendes Konung, gøre weterligt: det wi, till förekommande af olyckshändelser, i afseende å Kronan tillhörige Ångfartyg, i Nader godtfunnit förordna, som följer:

§ 1 Då twänne Ångfartyg möte hwarandra i öppet farwatten, wike bäge åt styrbord.

§ 2 För seglande fartyg wike alltid Ångfartyg.

§ 3 Skulle twänne Ångfartyg möta hwarandra wid inlopp till sund, der farwattnet på ett eller flere ställen är så trångt eller grundt, att de ej kunna obehindradt passera hwarandra, utan att ombordläggning är att befara, åligge det fartyg, som har sydlig eller westlig kurs genom det trånga passet, att, när annat Ångfartyg är wid motsatta inloppet till sådant farwatten synligt, stanna machinen och icke förr lemna sin plats, än mötande fartyget passerar.

§ 4 Sker ankomsten i mörker eller mist, så att det trånga farwattnet ej kan öfwerses, bör Ångfartyg, styrande hwad kurs som helst, före inloppet gifwa sin ankomst tillkänna genom signalerande, antingen medelst kanonskott eller lanternas hissande på toppen, samt derefter inlöpa och passera i här ofwan stadgade ordning

§ 5 Wid passerande af Kanaler iakttages hwad derom serskildt föreskrifwet är.

Det alle, som wederbör, hafwe sig hörsammeligen att efterrätta. Till yttermera wisso hafwe wi detta med egen hand underskrifwit och med Wårt Kongl. Sigill bekräfta låtit. Stockholms slott den 27 april 1841.

En reviderad uppfattning

Handels- och sjörättslagstiftningen under 1800-talet inleddes med Napoleons *Code de Commerce* (Frankrike, 1807) tätt följt av bl.a. *Código de comercio* (Spanien, 1829), *Código commercial Portuguez* (Portugal, 1833), *Wetboek van koophandel* (Holland, 1838). Samtliga av de senare påverkades, i någon mån, av den franska lagen.²³ Den första halvan av 1800-talet avslutades med den engelska *Merchant Shipping Act* (1854). I Sverige tillsatte konungen år 1812 en kommitté som skulle granska sjölagen och föreslå ändringar som bättre passade tidens behov.²⁴ Vid denna tidpunkt hade såväl briter, med fartyget *Comet*, som amerikanerna, med fartyget *Clermont*, fungerande passagerartrafik med ångbåtar.²⁵ I Sverige skulle det dröja ytterligare omkring tio år innan den första ångbåten för reguljär passagerartrafik – fartyget *Amphitrite* – insattes i trafik.²⁶ I de kommitterades lagförslag *Förslag till Sjö-Lag*, färdigställt 1834 men tryckt 1836, påträffas, såvitt jag har kunnat finna, för första gången i svensk rätt särskilda väjningsregler, den s.k. styrbordsregeln. Här stadgas:

§ 177 Äro tvenne skepp under segel; då skall det, som seglar med förlig vind, vika undan för bi de vind seglare. Segla båda för bi de vind; hålle det af, som ligger för bagbordshalsar, och det till vinden, som för styrbords ligger. Ångbåt vike alltid för seglande fartyg: möter ångbåt annan; vike åt styrbord.

Till 1836 års sjölagsförslag fogades emellertid inga motiv, och det material som hitintills påträffats hos Riksarkivet är så sparsamt att några ledtrådar varifrån regeln hämtades inte går att finna. Det anges visserligen i inledningen att kommittén "bibehållit alla sådana föreskrifter i nu gällande Sjölag, hafveri och försäkringsstadga, samt särskildte i dessa ämnen utkomne författningar [...] men derjemte har Commiteen, efter inhemtad fullständig kännedom af främmande nationers senast utgifne Sjölagar, deribland i synnerhet de Franska och Nederländska utmärka sig genom fullständighet i ämnenas omfattning, skarpsinnighet".²⁷ Med kännedom om att Norge stiftade sina första väjningsregler genom en lagändring²⁸, undersökte jag inledningsvis om Sverige hade tillämpat ett liknande förfarande och att befintliga väjningsregler upptagits av de kommitterade.

Så skulle inte visa sig vara fallet, men sökandet var ändå inte förgäves. I mitt letande efter ändringar i sjölagen sökte jag mig till motioner och riksdagsprotokoll och fann en motion – föranledd av kollisionen mellan *Ormen Långe* och *Föreningen* år 1830 – skriven av greven, tillika löjtnanten vid sjöartillerikåren, Otto August Cronhjelm den 17 juni 1834 hos riddare- och adeln ”i anledning av inträffade olyckor med ångfartyg”.²⁹ Vid föredragandet hos Riddarskapet och Adeln den 4 juli hade Pehr Adam Reutersvärd inlämnat ett anförande om kollisionen mellan fartygen vars syfte var att uppmuntra till stiftandet av väjningsregler.³⁰ Motionen gillades i huvudsak av samtliga stånden samt i Allmänna Besvärs- och Oeconomi-Utskottet, men förklarades ändå förfallen.³¹ Skälet till det, var att ”Kongl. Commerce-Collegium [...] utarbetat ett förslag till författning och reglemente i ämnet, hvilket är färdigt, att underställas Kongl. Maj:ts Nådiga pröfning och sanction”.³² Med anledning av Allmänna Besvärs- och Oeconomi-Utskottets uttalande kan det tyckas märkligt att det skulle behöva dröja åtta år, dvs. till 1841, innan någon förordning i ämnet utgavs.

Genom registren till Svensk Författningssamling mellan åren 1825 och 1841 påträffades ett par relevanta förordningar och kungörelser att kontrollera närmare, däribland den kungörelse som skulle visa sig innehålla den så kallade ”styrbordsregeln”, nämligen: ”Kongl. Maj:ts Nådiga Kungörelse, angående wissa föreskrifter för Ångfartyg, som begagnas för fortskaffande af resande” no. 17 (1837). Kungörelsen stadgar följande:

Wi Carl Johan, med Guds Nåde, Sweriges, Norriges, Göthes och Wendes Konung, gøre weterligt: det Wi, för att, å ena sidan, trygga allmänheten emot olyckshändelser genom Ångbåtsfarten, och, å den andra, icke genom allt för beswärliga controller och försigtighetsmått hindra en ytterligare tillväxt af detta nyttiga communications-medel, funnit för godt att i afseende på Ångfartyg, som föra passagerare, till widare i Nåder förordna:

§ 1 [...]

§ 2 [...]

§ 3 [...]

§ 4 Att, då twänne Ångfartyg möta hwarandra, bägge skola wika åt Styrbord, samt att Ångfartyg alltid skall wika för seglande fartyg; och

§ 5 Att föreskrifterna i 3:dje och 4:de punkterna skola genast efter kungörandet winna tillämpning. Det alle, som wederbör, hafwa sig hörsammeligen att efterrätta. Till yttermera wisso hafwe Wi detta med Egen hand underskrifwit, och med Wård Kongl. Sigill bekräfta låtit. Stockholms slott den 28 april 1837.

Mycket tyder på att denna kungörelse är den första i nordiska länder att reglera väjningsregler för fartyg. Det är också den första i nordiska länder som ger uttryck för den så kallade "styrbordsregeln", bortsett från det svenska sjölagsförslaget från år 1836.

Trots Allmänna besvär- och Oeconomi-Utskottets uttalande att Kommerskollegium "hafva infortrat nödige upplysningar, så väl från Vetenskapsmän inom Riket, som från de länder hwarest, såsom i England, Frankrike och Förenta Staterna af Norra America"³³ finns det inga entydiga uppgifter om varifrån regeln hämtats. Det har genom arkivstudier låtit sig beläggas att "Vetenskapsmän inom Riket" troligen syftar på Kungliga vetenskapsakademien, men deras material är så svårtillgängligt att några säkra slutsatser rörande deras inblandning är svåra att dra.³⁴

I Cronhjelm's motion anförts vidare att det i England utfärdats en "parlementsact i detta ämne" den 10 oktober 1831 – som inte kunnat påträffas – samt i Frankrike en förordning den 27 maj 1830.³⁵ Den franska förordningen hänvisar visserligen till talrika andra förordningar, men ingen av dem innehåller någon uttrycklig väjningsregel.³⁶ Det kan härvid nämnas att Frankrike fick sina första uttryckliga väjningsregler lagreglerade den 23 maj 1843 och England sina först år 1846.³⁷ I sammanhanget bör emellertid påpekas att Trinity House den 30 oktober 1840 utfärdade en rekommendation³⁸ och denna rekommendation har uttryckligen legat till grund för staden Hamburgs, såvitt känt, första förordning i samma ämne.³⁹

Amerikansk litteratur erbjuder inte, såvitt känt av undertecknad, någon entydig uppgift om deras första förordning. Arnold skriver 1822: "[w]hen two vessels are running towards each other, and are very close before they are perceived, the vessel having the starboard tacks on board ought to keep the wind, and that on the larboard tack to keep away. If this become a universal rule, [min understrykning] it will save many vessels, and the lives on board".⁴⁰ Detta kan tolkas på åtminstone två sätt: endera fanns inte några regler alls eller också fanns en amerikansk regel och Arnold ansåg att den borde adopteras på flera håll. Arnold fortsätter emellertid: "[t]his rule is

FÖRSLAG

TILL

S J Ö - L A G.

STOCKHOLM, 1837.

Tryckt hos P. A. NORSTEDT & SÖNER, Kongl. Boktryckare.

— 56 —

gods af högre konstarvärde, eller penningar, och vid inlastningen, eller i god tid före spökastet, för skepparen det ej uppgifvit; stånde sin egen skada.

V. CAP.

Om skada genom skeppys segling eller drifning på ett annat.

177 §.

Äro tvenne skepp under segel; då skall det, som seglar med förlig vind, vika undan för bi de vind seglare. Segla båda för bi de vind; hälle det af, som ligger för bagbordshalsar, och det till vinden, som för styrbords ligger. Ängbåt vike alltid för seglande fartyg; möter Ängbåt annan; vike åt styrbord. Sker skada å det andra skeppet genom stötning eller påsegling, och kan den skeppare, som vika bordt, ej visa trängande nöd; gifve full ersättning ut. Är vårdslöshet och försummelse å båda sidor; drage hvar sin skada. Kan ej någondas vållande med visshet utrönas; då fördelas skadan, skeppen emellan, såsom gemensam, i förhållande till hvardera skeppets värde.

178 §.

Varder skepp, som förtöjdt, eller för ankar liggande är, af ett seglande skadadt; då skall det seglande skeppet ersätta det andras skada, och draga sjelf sin egen. Sker det af rätt våda; dragen båda skeppen skadan gemensamt, efter hvarderas värde.

179 §.

said to be strictly adhered to by English vessels, though it is not many years since I have heard it mentioned", vilket väl torde förstås så att det inte varit en regel som kommit från USA till Europa, utan snarare från Europa till USA, men detta förblir en gissning.⁴¹

Det bör härvidlag anmärkas att Lübeck redan år 1825 infört explicita väjningsregler genom en förordning.⁴² Vidare kan anmärkas en kommitté-rapport från engelska House of Commons den 14 oktober 1831 som stadgar: "[y]our Committee, although not prepared to recommend any present Legislative Enactments on the following points"⁴³ och sedan "[t]hat it should be generally understood that, whenever two Steam Vessels find themselves unexpectedly near each other 'Stem on', both Vessels are to put their Helms a-starboard, unless there be some evident cause to prevent it; and if the Vessels be not directly 'Stem on' to each other, their Helms should be only altered so as to make hem sheer from each other".⁴⁴ Frågeställningen tas åter upp år 1836 i en förnyad utredning och de kommitterade anför, syftande på 1831 års utredning, att: "the Report which they laid before the House they expressed their opinion of the necessity of establishing some regulations, which they briefly suggested; these, however, have never been adopted [...] [w]ith sailing vessels the rule which has been laid down and admitted in courts of law, viz., that, when two vessels meet upon contrary tacks, the one on the larboard tack shall bear up, and that upon the starboard tack shall keep her wind, has been attended with the best effect"⁴⁵ Slutligen anføres att: "rules upon this subject have been laid down, and are enforced, in the Firth and River of Clyde".⁴⁶ Dessa regler har dessvärre inte heller kunnat återfinnas och möjligen är det en av dessa som utfärdats den 10 oktober 1831. Sammanfattningsvis kan påpekas att någon säker reception av väjningsreglerna i Sverige inte går att finna, även om det, såvitt jag kunnat finna, går att utesluta att regeln kommit från förordningar i Frankrike eller England. Vad beträffar Nederländerna, tycks det inte ha funnits några nedtecknade väjningsregler före 1845.⁴⁷ Huruvida det funnits en förordning i USA får nog även framledes betraktas som osäkert.

Tillämpades väjningsreglerna före år 1837?

Det är givetvis en möjlighet att särskilda väjningsregler lärdes ut vid navigationsskolorna innan de nedtecknats. Navigationsskolorna har en lång historia och omkring 1600-talet märks ett allt större intresse för att utbilda blivande sjöbefäl.⁴⁸ Som tidigare anmärkts, torde det i Sverige emellertid inte ha funnits några explicita väjningsregler vid denna tid: segelfartygen höll antagligen undan för varandra efter bästa förmåga. Det var först genom Kongl. Maj:ts förnyade nådiga reglemente för navigationsskolorna i riket (1877) som ett explicit stadgande infördes om att sjökaptener skulle lära sig "förordningen om hvad å fartyg iakttagas bör för undvikande af ombordläggning".⁴⁹ Detta kan emellertid inte användas som bevis för att väjningsregler inte lärdes ut tidigare. I 1841 års reglemente för navigationsskolorna anför nämligen att "författningar, som med sjömannayrket äga gemenskap" skall läras ut,⁵⁰ men inte heller det ger särskilt mycket ledning i frågan. Det finns två metoder för att undersöka huruvida sjövägsregler lärdes ut vid navigationsskolorna före år 1877: endera kan undersökas huruvida navigationsskolornas litteratur innehöll något om väjningsreglerna eller så kan eventuellt bevarade skrivningar som sjöbefälsstuderanden författat kontrolleras. I denna artikel har jag blott haft möjlighet att fokusera på den förre metoden.

Att kontrollera sjöbefälsskolornas litteratur måste ske i två steg. Först kontrolleras vilken litteratur som överhuvudtaget fanns att tillgå och senare vilken litteratur som faktiskt användes. I akt och mening att besvara den förre frågeställningen har befintliga bibliografier⁵¹ granskats och för det senare har *Navigationsskolornas Historia* (1941) använts.⁵² Inte i någon av de böcker som kontrollerats förekom emellertid något stadgande om väjningsregler och den svårare frågan om vilka böcker som *faktiskt* användes vid skolorna behöver därför inte närmare utredas. Bristen på en sammanfattning av sjörättsliga förordningar påtalades vid föredragningen av Lag- och Ekonomi-Utskottets Betänkande (no. 148, 1823) inför borgarståndet där Jonas Ullberg yttrade – och Johan Hagander instämde – att "ett Sammandrag göres af Sjö-Lagen och alla dertill hörande eller demed sammanhang egande Författningar, hvilka tjena Skeppare till efterrättelse. En sådan har nu alltför många och vidlyftiga Författningar att genomläsa, för att kunna

inhämta vad han i och för sitt yrke behöfver derutur känna”.⁵³ Lagutskottet genmälde att ”enär detta ämne utgör en nu väckt Motion, som icke förut blifvit till Utskotten remitterad, Utskotten anse sig icke böra i pröfning deraf ingå; och då Utskotten i öfrigt af anmärkningarne funnit skäl att förändra deras förra Utlåtande, hvilket jemvä af de trenne öfrige RiksStånden, enligt ankomne ProtocolsUtdrag, blifvit bifallet; så få Utskotten å nyo vördsammeligen hemställa detsamma till Vällofl. BorgareStåndets pröfning”.⁵⁴ Vid denna tidpunkt synes den senast tryckta versionen av sjölagen alltså varit den från 1785 och någon sammanfattning av ämnesrelevanta förordningar, annan än Danckwardts⁵⁵, som trots sin titel endast innehåller en begränsad del av relevanta författningar, tycks inte ha utkommit.

Vad som talar för att väjningsreglerna inte lärdes ut ens när de väl stiftats är att varken 1837 års kungörelse eller 1841 års förordning nämns i den sammanställning som Pehr Johan Högfeldt – läraren vid sjöbefälsskolan – gör i sin bok *Författningar, som med Sjömannayrket äga gemenskap till bruk för Navigationsskolornas elever*.⁵⁶ Å andra sidan kan avsaknaden lika gärna tolkas så att de grundläggande sjövägsreglerna varit kända sedan länge, att de var en självklarhet och att behovet av att lära ut dem först uppstod när de genom 1863 års ändringar blivit mer komplexa. För egen del tror jag emellertid att svaret till största del är ett annat: det är omkring år 1880 som ångbåtstonnaget i inrikestrafik är lika stort som segelfartygstonnaget i inrikestrafik⁵⁷ och det är först då ett verkligt problem uppkommit genom kollisioner emellan fartyg. Möjligen trodde man sig råda bot på det problemet genom att bättre utbilda sjöbefälen. Även detta måste emellertid betraktas som kvalificerade gissningar.

Det påstås från flera håll att sjövägsreglerna skall ha tillämpats som ”sedvänja”, men det har inte gått att belägga denna sedvänja med något tillgängligt material. Även en sedvänja torde uppstå ur någonting och därefter rimligen ha spridits mellan sjöfarare. En framkomlig metod för att försöka belägga påståendet torde möjligen vara att kontrollera tidiga tidningsartiklar angående sammanstötningar mellan fartyg och att kontrollera huruvida rättspraxis omnämner regeln. Att väjningsregler uppenbarligen inte alls nämns i nautisk eller rättslig litteratur före 1830 talet tyder på att några särskilda sedvänjor inte funnits utan att segelfartygen väjde ”med vinden” så som det faller sig ”naturligt” och att trafiken i trängre utrymmen som ka-

naler och hamnar inte normalt vållade några större bekymmer. Beträffande rättspraxis har uppgiften varit svår. Publicerad rättspraxis rörande fartygskollisioner före år 1837 är svår att finna och jag har inte haft möjlighet att söka praxis i arkiven för denna artikel.⁵⁸

Beträffande tidningsartiklar har (genom en hänvisning i Cronhjelmns tidigare omnämnda motion) en artikel i *Journalen* (1824 – 1837, tidigare under andra namn) den 15 november 1830⁵⁹ påträffats där det påpekas att Hammarsten, som var befälhavare ombord på Ormen Långe, "[...] enligt wanliga regler både till lands och till sjös höll [...] ganska riktigt först till wenster, eller, som det heter på sjömansspråket, styrbord; men då han förnam, att Föreningen icke wika å sido, swängde han om, och höll höger, eller badbord".⁶⁰ Det bör här nämnas att "höll först till vänster" i det här fallet antagligen innebär att Hammarsten tryckte rodret mot vänster, och alltså girade styrbord. I sammanhanget kan påpekas att Sverige endast tillämpat "högertrafik" på land emellan åren 1718 och 1734, varefter "vänstertrafik" åter tillämpades.⁶¹ Det torde möjligen kunna förstås så att "wanliga regler" innebärande att fartyg skulle hålla styrbord fanns innan samma regler kodifierades genom 1837 års kungörelse. Vad uppstod då dessa frånr? Hos Marsden anfrs att "[i]n The Resolution, of the year 1789, the rule is said to have been framed by Lord Howe seven or eight years previously" syftande på att babords halsar väjer för styrbords halsar.⁶² Dessa regler syftar emellertid på något annat, nämligen på ett visst fartygs skyldighet att väja och inte på *hur* fartyget skall väja och frågan måste därför komma att kvarstå. Jag har i vart fall inte lyckats finna något definitivt svar.

Avslutande anmärkningar

I artikeln har påvisats att formella väjningsregler till sjöss funnits något längre än vad som tidigare antagits och nedtecknade väjningsregler har således existerat i gällande svensk rätt åtminstone sedan 1837. Till 1836 års sjölagsförslag, färdigställt på hösten år 1834, fogades visserligen inga motiv, men redan här anfrs att ångfartyg bör "vika mot styrbord". Mot bakgrund av att trafiken på land tillämpade vänstertrafik framstår denna sjörättsliga regel som egendomlig och torde kunna betecknas som ett argument för

stödjande av utländsk reception. Jag har med undantag av Skottland och möjligen USA kunnat övertyga, om än inte försäkra, mig om att inget av de länder som nämns (Frankrike, England, USA och Nederländerna) haft nedtecknade regler före 1837. Trots att Kungliga vetenskapsakademiens protokoll varit tillgängliga har de visat sig alltför svårsläsliga. Det intryck jag fått är emellertid att dessa i första hand innehåller ställningstaganden till själva ångmaskinens säkerhet. Den äldsta förordning innehållandes väjningsregler som påträffats under arbetet med denna artikel är den från Lübeck (1825) och även om denna kunnat vara förebild till den svenska förordningen tolv år senare, finns inte några godtagbara bevis för den saken. Kanske skulle en utvidgad sökning i kommerskollegiets arkiv hos Riksarkivet kunna erbjuda ett bättre lösningsförslag. Frågan om huruvida väjningsreglerna lärdes ut vid sjöbefälsskolorna är ovisst, åtminstone fram till 1877 då de uttryckligen infördes i utbildningskraven. Osäkert är också förefintligheten av en allmänt vedertagen sedvänja: några sådana bevis har inte varit möjliga att finna. Åtskilliga frågor återstår således att besvara.

Summary

The purpose of this article is to update the general understanding of when the rule of the nautical road [sjövägsregler] was first adopted in Sweden, which up to now has been dated to 1841 in academic discourse. Evidence in this article, however, shows that the committee for renewal of the Swedish maritime code had already introduced the 'starboard-rule' in 1834. Although the committee's proposal was not, after extensive redrawing, adopted until 1864, there was a royal decree – regulating the rule of the nautical road – made into applicable law in Sweden as early as 1837. The only regulation found outside of Swedish territory, applicable prior to that time and having similar content, is a royal decree issued in Lübeck (Germany) in 1825. In addition to studying Swedish and German regulations, the article reviews regulations issued by Norway, Denmark, USA, UK, The Netherlands and France. There is a report on pilotage from the UK, stating that "*rules upon this subject have been laid down, and are enforced, in the Firth and River of Clyde*", which may pre-date the aforementioned but

these rules have not been found. In Sweden, it was not made mandatory for master mariners to learn the rules of the nautical road until 1877. Although the author of this article has tried to find evidence for a generally applied custom prior to 1877, no such evidence could be traced. There are indeed indications of a generally applied custom, but this still needs further research to be satisfactory proven.

Litteratur- och källförteckning

Offentligt tryck: lagar, förordningar och kungörelser – svenskt och utländskt

Sweriges Rijkes Siö-Lagh. Stockholm 1667.

Kongl. Maj:ts Siö-Articlar. Stockholm 1685.

Kongl. may:tz nådige förordning angående påstwäsendets och gästgifwer-
nes sammanfogande; Gifwen Lund d. 10 februarii 1718. Stockholm 1718.
Särtryck.

Kongl. Maj:ts Giästgifware-Ordning, öfwersedd, förnyad och förbättrad
wid Riksdagen uti Stockholm, åhr 1734 (1734), publicerad i *Samling,
hwaruti äro under Allmänna Lagens Balkar, Capitel och Paragrapher Uptagne
til efterlefnad nu gällande Författningar och Stadgar*. Stockholm 1807.

Kongl. Maj:ts Försäkrings- och Hafweri-Stdga. Stockholm 1750.

Kongl. Maj:ts Förnyade Hamn-Ordning, Gifwen Stockholm i Råd-kamma-
ren then 24 Januari 1771 och Hamn-Ordning, För alla från inn-och utrikes
orter hit till Staden ankommande Swenske och främmande Skeppare.
Stockholm 1822.

Ordonnance du Roi relative aux Bateaux á vapeur (2 april 1823), pu-
blicerad i Bulletin des lois, 1823/01 (T16,SER7,N579) à 1823/06
(T16,SER7,N614), s. 306-308.

Ordonnance du Roi portant Règlement sur les Machines à feu à haute pression (29 oktober 1823), publicerad i Bulletin des lois, 1823/07 (T17,SER7,N615) à 1823/12 (T17,SER7,N649), s. 330-333.

Bekanntmachung (no. 23, 9 nov. 1825) wonach sich alle Schiffer und Schiffsleute, wie auch die Führer von Prähmen und Böten zu richten haben (1825), publicerad i Sammlung der Lübeckischen Verordnungen und Bekanntmachungen. Vierter Band, Lübeck 1826, s. 78f.

Ordonnance du Roi contenant des dispositions relatives aux chaudières des machines à vapeur à basse pression (25 maj 1828), publicerad i Collection complète des lois, décrets, ordonnances, réglemens et avis du Conseil d'État, Tome 28, Edition 2 / par J.-B. Duvergier, s. 118-119.

Ordonnance du Roi qui prescrit des mesures de précaution à l'égard des chaudières à vapeur destinées aux établissemens publics ou industriels (25 mars 1830), publicerad i Collection complète des lois, décrets, ordonnances, réglemens et avis du Conseil d'État, Tome 30, Edition 2 / par J.-B. Duvergier, s. 25-26.

Instruction pour l'exécution des ordonnances royales concernant les bateaux à vapeur, et pour la rédaction des réglemens particuliers dans chaque department approuvée, le 27 mai 1830, par le Ministre des travaux publics (1830), publicerad i Circulaires, instructions et autres actes émanés du Ministère de l'intérieur, ou relatifs à ce département, Seconde édition. Tome 6 (1826/1830) cote 8- LF132- 6 (A), s. 338-355.

Directionens öfwer Södertälje Canal- och Sluss-Werk Kungörelse (1840:16) angående förnyad Taxa för Södertälje Canal- och Slussfart, jemte hwad derwid i öfrigt bör iakttagas (1840), särtryck.

Navigation of Steam Vessels, 1 W. Rob. 488, omtryckt i English Reports, Vol. 166, 1840, s. 654f.

Bekantmachung, betreffend die Regeln über das gegenseitige Ausweichen von Dampfschiffen (1841), särtryck.

Kongl. Maj:ts Nådiga Kungörelse (SFS no. 12), angående huru förhållas bör, då så wäl kronans som enskildes Ångfartyg möta hwarandra; Gifven Stockholms slott (1841).

Kongl. Maj:ts Nådiga Reglemente (SFS no. 14) för de Navigations-skolor, som på allmän bekostnad komma att inrättas (1841).

La construction et l' employ des bateaux á vapeur qui naviguent sur les fleuves et rivières sont assujettis aux dispositions suivantes (1843), Recueil de lois, ordonnances, décrets, réglemens et circulaires concernant les différents services du Ministère des Traveux Publics, 1841 (T5,SER1)-1847, s. 174-185 och s. 238-244.

Steam Navigation Act (1846), publicerad i 9 & 10 Vict (1846) c. 100.

Lov angaaende Regler for Styrning til Forebyggelse af Sammenstod mellen Fartøier af 28. September 1857, med vars stöd Plakat om Styrningsregler (1858) utfärdades.

Kongl. Maj:ts förnyade nådiga reglemente för navigationsskolorna i riket (SFS 1877:21).

1910 års Brysselkonvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning (publicerad i SÖ 1913:12, implementerad genom Lag (1912:326) om ändring i vissa delar av sjölagen).

Offentligt tryck: förarbeten, protokoll, motioner, etc. – svenskt och utländskt.

Borgarståndets protokoll (1823 - IV) s. 518-519.

Lag- och Ekonomi-Utskottens betänkande (no. 148) i väckt fråga om Sjö-Lagens öfverseende m.m (1823, i Bilagor till borgarståndets protokoll (1823 – VII)).

Riksens Höglofl. Ständers Lag- samt Allmänna Besvärs- och Ekonomi-Utskotts Utlåtande (no. 230) öfver anmärkningar vid Utskottens Betänkande no. 148, angående SjöLagens öfverseende m.m. (1823, i Bilagor till borgarståndets protokoll (1823 – VII)).

Report from the Select Committee on Steam Navigation, together with the minutes of evidence and an appendix and index (1831).

Kungliga vetenskapsakademien, Protokoll, SE/SVAR/KVA-111010001/A/32 (1832), s. 14ff, 76ff, 113ff samt 123ff.

Motion till Riddarskapet och Adeln, Tisdagen den 17 juni 1834, s. 253-261.

Föredragning hos Riddarskapet och Adeln den 4 juli 1834, s. 130-131.

Utlåtande (no. 130), i anledning af väckt motion om utfärdande af en författning till förekommande af olyckshändelser vid Ångbåtsfart (avgivet av Allmänna Besvärs- och Oeconomic-Utskottet den 7 oktober 1834) (1834).

The Commissioners appointed to inquire into the laws and regulations relating to pilotage in the United Kingdom (1836).

Förslag till Sjö-Lag (1837).

Kgl. Prp. til Lov. Ang. Signaler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Skibe (4 D, no. 44) (1854).

Kungl. Maj:ts nådiga proposition (no. 26) till Riksdagen med förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen samt till lag om ändrad lydelse af 1 § i lagen den 12 juni 1891, innefattande vissa bestämmelser om sjöfynd; gifven Stockholms slott den 26 januari 1912.

Litteratur – svensk och utländsk

af Trolle, C. E., "De internationella sjövägsreglerna" i *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1881, s. 215-240.

Arnold, Thomas, *The American Practical Lunarian and Seaman's guide*. Philadelphia 1822.

Bagger, Alban, *Styrningsregler till sjös*. Göteborg 1886, 1897, 1904, 1910.

Björkestam, Sven, *Svenskt skeppsbyggeri under 1800-talet*. Göteborg 1989.

Blom, G. & Nickelsen, N., *Sjøveisreglerna*. Kristiania 1906.

Bring, Samuel, *Svenskt boklexikon 1700-1829: Rättegångshandlingar*. Uppsala 1958.

Dahlström, Joh. N., *Den svenska privata sjörätten*. Stockholm 1882.

Danckwardt, Gustaf Magnus, *Sammandrag af gällande Författningar rörande Handtwerkerier och Manufacturer samt In- och Utrikes Handel och Sjöfart, med dertill hörande Tullverk samt Lots- och Båkinrättning; så ock andra dermed gemenskap ägande samt till Commerce-Collegii befattning hörande ämnen*. Stockholm 1823.

Deperthes, Jean Louis Hubert Simon, *Historier om skeppsbrott, eller samling af märkvärdiga beskrifningar om skeppsbrott, vinterliggningar, eldsvådor och andra olyckshändelser till sjös I-III*. Örebro 1818-1819.

Gault, Simon, et al., *Marsden on Collisions at sea*. London 2003.

Grönfors, Kurt, "Sjörättens Kollisionsansvar", *AfS*, Bind 12. Oslo 1975, s. 327-367.

Hallanger, Fr. & Hagerup, Francis, *Den norske Søret*. Christiania 1881.

Hambro, C. F., *Den privata sjörätten*. Stockholm 1870.

Hornborg, Erik, *Segelsjöfartens historia*. Stockholm 1948.

Högfeldt, Pehr Johan, *Författningar, som med Sjömannayrket äga gemenskap. Till bruk för Navigationsskolornas elever sammandragna af Per Johan Högfeldt*. Stockholm 1855.

Jarl, Birger, "Ångbåtarna på Uppsala. En översikt över seglationerna före 1890", *Uppsala Fornminnesförenings årsbok*, 1946, s. 125-155.

Kreüger, J. "Sjörättsliga studier – IV. Ombordläggning", *Naumanns Tidsskrift*, 1881, s. 385-392.

Lindsay, William Schaw, *History of Merchant Shipping and Commerce*, Bd. IV. London 1965.

Möller, Axel, *Erstatningsansvaret ved Skibssammenstød*. København 1914.

Pohjanpalo, Jorma, *Människan och världshaven*. Stockholm 1972.

Prien, Richard, *Der Zusammenstoss von Schiffen*. Berlin 1899.

Rasmussen, Henrik, "Fra oldtidens søret til vore dages søvejsregler", *Handels- og Søfartsmuseets Årbog*, 1996, s. 94-118.

Schumburg, Arnold, *Om lanternor och styrningsregler m.m. jämte historik*. Stockholm 1923.

Traung, Olof, *Navigationsskolornas historia*. Göteborg 1941.

Schmidt, Carl Christian, *Juridiskt Arkif*. Christianstad 1830-1862.

Utan angiven författare, *Förteckning på de fläste skepps-förnödenheter*. 1831.

Utan angiven författare, *Förteckning på de fleste Skepps-Förnödenheter för seglande Handelsfartyg*. 1852.

Övriga tryckta källor

Owen, Samuel, annons i *Stockholms Dagligt Allehanda*, 7 september 1818.

Författare okänd (men noggrant efterforskad av mig), "Sannfärdig Berättelse om Ångfartygen Föreningens och Ormen Långes sammanstötning mot hwarande den 17 sistlidne September, jemte några, i anledning häraf, föranledda Reflektioner om Ångfartyg i allmänhet", *Journalen*, 15 november 1830, s. 2-5.

Noter

¹ Sveriges Rijkes Siö-Lagh (1667), Siöskade Balk, VIII kap. ingressen samt 6 §.

² Op. cit., Siöskade Balk, VIII kap. ingressen samt 1, 5 §§.

³ Op. cit., Siöskade Balk, VIII kap. ingressen samt 2-3 §§.

⁴ Op. cit., Siöskade Balk, VIII kap. ingressen samt 7 §.

⁵ Sjö-Articlar (1685) titel XVIII "Om SeglationsOrdningen och Flåttans tilsamman hållande", se närmast §§ 112-118 och särskilt § 115.

⁶ Op.cit. förordet: "Wij befallom förthenskul här med alle i gemen / så wäl som hwar och en i synnerhet / men särdeles them som under Wår Flåtta och Siömacht höra och lyda / så högre som lägre / at the thesse Wåre Siö-Articlar och bifogade Förordningar / som på främste bladet anteknade finnas / sig til underdånig och hörsam rättelse ställa och fulkomligen efterlefwa".

⁷ Försäkrings- och Hafweri-Stadga (1750), art. VIII 1 §, jfr 8 §.

⁸ Op. cit., art. VIII 2, 6 §§.

⁹ Op. cit, art. VIII 11 §.

¹⁰ Op. cit., art. VIII 3 §.

¹¹ Se 1910 års Brysselkonvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning (publicerad i SÖ 1913:12), bl.a. implementerad i nuvarande sjölag (1994:1009) 8 kap. 1 §, se närmare Prop. (1912:26).

¹² Hambro (1870), s. 302: "Lika med våda blef det vanligen ansedt, när skadan var förorsakad genom vållande å båda sidor, i det äfven härvid en fördelning af densamma egde rum" och Dahlström (1882), s. 390: "Då man å ömse sidor varit vållande till sammanstötning mellan fartyg har den gemensamma skadan uti äldre sjölagar fördelats på båda fartygen, antingen så att hvardera fått draga hälften deraf eller deltagit i densamma i mån af sitt värde. Men nyare sjölagar hafva hyllat samma grundsats som vår, eller att båda fartygen draga hvar sin skada".

¹³ Jfr Gault (et al.) (2003) s. 131.

¹⁴ Se Kreüger (1881), s. 385 samt Möller (1914), s. 8-17 och Lindsay (1965), IV s. 134. Det kan vidare nämnas att det generellt är svårt att finna äldre berättelser om kollisioner emellan fartyg: i exempelvis Deperthes (1818-1819) återfinns inte en enda historia rörande sammanstötning.

¹⁵ Angående konsekvenserna av kollisionerna, jfr dock: Arnold (1822), s. 310 där det anförs: "When two vessels are running towards each other, and are very close before they are perceived, the vessel having the starboard tacks on board ought to keep the wind,

and that on the larboard tack to keep away. If this become a universal rule, it will save many vessels, and the lives on board" (understruket av mig).

¹⁶ Kongl. Maj:ts Förnyade Hamn-Ordning, Gifwen Stockholm i Råd-kammaren then 24 Januari 1771 och Hamn-Ordning, För alla från inn-och utrikes orter hit till Staden ankommande Swenske och främmande Skeppare, Gifwen Stockholm den 23. April 1822;

¹⁷ Se t.ex. Directionens öfwer Södertälje Canal- och Sluss-Werk Kungörelse (1840:16) angående förnyad Taxa för Södertelje Canal- och Slussfart, jemte hwad derwid i öfrigt bör iakttagas, Art III, Reglor, 5 § 2 st.

¹⁸ Se också Grönfors (1975) s. 328.

¹⁹ Bagger (1886), s. 3.

²⁰ Talet publicerades sedermera i Tidskrift i Sjöväsendet, se af Trolle (1881) s. 219.

²¹ Schumberg (1923) s. 27.

²² Se senast – med åberopande av Schumberg (1923) – Rasmussen (1996) s. 105. Se dock också Hornborg (1948) s. 433f som anför att "allmänt erkända regler icke existerade".

²³ Hallanger & Hagerup (1881) s. 388ff.

²⁴ Förslag till Sjö-Lag (1837), s. III – jag har dessvärre ännu inte kunnat påträffa "kommittédirektivet".

²⁵ Lindsay (1965) s. 63ff, 78 och 130f.

²⁶ "Som jag den 19 dennes, med mitt Ång-Machines-Fartyg reser till Wästerås Marknad, och ärnar wara här åter till d. 26 dennes, för att sedan d. 30 resa till Upsala Marknad, får jag gifwa tillkänna att Passagerare mottages emot 6 Rd. Banko Person för fram och återresan till Wästerås, och 5 Rd. Banko för fram- och återresan till Upsala", skriver Samuel Owen i Stockholms Dagliga Allehanda den 7 september 1818: detta antas vara den första passagerarresan, se närmare Jarl (1846) s. 127f och Pohjanpalo (1972) s. 115.

²⁷ Förslag till Sjö-Lag (1837), s. IV.

²⁸ Genom Kgl. Prp. til Lov. Ang. Signaler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Skibe 4 D, no. 44 (1854) – och sedermera Lov angaaende Regler for Styrning til Forebyggelse af Sammenstød mellem Fartøier af 28. September 1857, med vars stöd Plakat om Styrningsregler (6 Mars 1858) utfärdades. Det fanns visserligen tidigare väjningsregler i särskilda sammanhang, dock inte tidigare än 1849. Se närmare, Blom & Nickelsen (1906) s. 5ff.

²⁹ Motion till Riddarskapet och Adeln Tisdagen den 17 juni 1834.

³⁰ Föredragning hos Riddarskapet och Adeln den 4 juli 1834.

³¹ Allmänna besvär- och Oeconomic-Utskottets Utlåtande N:o 130 (1834).

³² Ibid.

³³ Ibid.

³⁴ Kungliga vetenskapsakademien, Protokoll, SE/SVAR/KVA-111010001/A/32 (1832) s. 14ff, 76ff, 113ff samt 123ff.

³⁵ Instruction pour l' exécution des ordonnances royales concernant les bateaux à vapeur, et pour la rédaction des réglemens particuliers dans chaque department approuvée, le 27 mai 1830, par le Ministre des travaux publics.

³⁶ Ordonnance du Roi relative aux Bateaux à vapeur (2 april 1823), Ordonnance du Roi portant Règlement sur les Machines à feu à haute pression (29 oktober 1823), Ordonnance du Roi contenant des dispositions relatives aux chaudières des machines à vapeur à basse pression (7 juni 1828), Ordonnance du Roi qui prescrit des mesures de précaution à l' égard des chaudières à vapeur destinées aux établissemens publics ou industriels (8 april 1830).

³⁷ Se La construction et l' employ des bateaux à vapeur qui naviguent sur les fleuves et rivières sont assujettis aux dispositions suivantes (23 maj 1843) respective Steam Navigation Act (28 augusti 1846).

³⁸ Se Navigation of Steam Vessels (1840) och vidare hos Gault (et al) (2003) s. 132f.

³⁹ Se för Hamburg: Bekanntmachung, betreffend die Regeln über das gegenseitige Ausweichen von Dampfschiffen (2 Januar 1841) där det anføres: "Da bei der fortwährend zunehmenden Dampfschiffahrt auf der Elbe die Feststellung einer bestimmten und allgemeinen zu befolgenden Regel über das gegenseitige Ausweichen der Dampfschiffe zur Verhütung von Unglücksfällen dringend erforderlich scheint, so wird hierdurch, in Uebereinstimmung mit dem von dem Trinity-House in London unter'm 30 October 1840 publicirten besfalligen Regulativ, zur Anweisung und Nachachtung für die jeni- gen, denen die Führung von Dampfschiffen auf der Elbe unterhalb Hamburg anvertraut ist, Folgendes bekannt gemacht" (understruket av mig). Se för Lübeck: Bekanntmachung, betreffend die in England erlassenen Vorschriften über das Ausweichen der sich begegnenden Schiffe (3 Dezember 1840).

⁴⁰ Arnold (1822) s. 310.

⁴¹ Ibid.

⁴² Bekanntmachung (no. 23, 9 nov. 1825) wonach sich alle Schiffer und Schiffsleute, wie auch die Führer von Prähmen und Böten zu richten haben – påträffad genom Prien (1899) s. 195.

⁴³ Report from the Select Committee on Steam Navigation (1831) s. 5.

⁴⁴ Op. cit. s. 6.

⁴⁵ The laws and regulations relating to pilotage (1836) s. 13.

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Prien (1899) s. 193.

⁴⁸ Traung (1941) s. 11ff.

⁴⁹ Kongl. Maj:ts förnyade nådiga reglemente för navigationsskolorna i riket (1877:21) § 22.

⁵⁰ Kongl. Maj:ts Nådiga Reglemente för de Navigations-skolor, som på allmän bekostnad komma att inrättas (1841:14), 19 § som stadgar: "Författningar, som med sjömannayrket äga gemenskap: a) Den del af Sjölagen, som angår befälhafwarens och besättningens rättigheter och skyldigheter; b) Tull- och Seglationsförfattningar; c) Haveri- och Wexel-Stadga; d) Karantäns-författningarne.

⁵¹ Förteckning på de fläste skepps-förnödenheter (1831) anges inte någon annan sammanfattning och i Förteckning på de fleste Skepps-Förnödenheter för seglande Handelsfartyg (1852)

⁵² Traung (1941).

⁵³ Borgarståndets protokoll (1823 - IV) s. 518.

⁵⁴ Lagutskottets betänkande no. 230.

⁵⁵ Danckwardt (1823).

⁵⁶ Högfeldt (1855) – boken finns hos Kungliga Biblioteket i Stockholm. Det bör kanske påpekas att det är osäkert huruvida denna bok verkligen kom navigationsskolornas elever tillgodo då det med blyerts på bokens tredje sida anmärkts att "[e]ndast två ark blefvo Tryckta och Två ark uppsatta i korrektur då Högfeldt dog och arbetet avstannade".

⁵⁷ Björkestam (1989) s. 29.

⁵⁸ Beträffande svensk rätt kan nämnas att ingen av de tidiga utgåvorna av *Juridiskt Arkiv* (1830-1862) innehåller någon dom avseende kollisioner fartyg emellan. Inte heller i Bring, *Svenskt boklexikon 1700-1829: Rättegångshandlingar* (1958) har någon sådan dom kunnat påträffas.

⁵⁹ Sannfärdig Berättelse om Ångfartygen Föreningens och Ormen Långes sammanstötning mot hwarande den 17 sistlidne September, jemte några, i anledning häraf, föranledda Reflektioner om Ångfartyg i allmänhet (Journalen, 15 nov. 1830 s. 2-5).

⁶⁰ Jag har inte lyckats klarlägga vem artikelns författare, förkortningen "R-d", är. Med blyerts står "Reutersvärd" antecknad, men jag har inte förmått verifiera vem denne skulle ha varit, trots att det enligt artikeln framkommer att han eller hon varit ombord på Ormen Långe då olyckan inträffade. Det bör emellertid anmärkas att Pehr Adam Reutersvärd var den som varskodde om artikeln till utskottet (se den 4 Juli 1830, s. 130f).

⁶¹ Se § 24 i Kongl Maj:ts Förordning (10 februari 1718) angående Postväsendets och Gästgifveriernas sammanfogande som emellertid ändrades genom § 23 i Kungl. Maj:ts Gästgivareordning (12 december 1734).

⁶² Gault (et al) (2003) s. 131.



Operation Paul – the Fleet Air Arm attack on Luleå in 1940

Peter Hore

Had Operation Paul, the Royal Navy's plan for an attack on Luleå, taken place as it was intended in 1940, it might have brought Sweden into the Second World War against the Allies, which could have soured Anglo-Swedish relations for years to come. Today Operation Paul is little known, either to British or to Swedish readers. The British Naval Staff History *Naval Operations of the Campaign in Norway* (1946)¹ sets out the aims of the campaign in April to June 1940 as stopping the export of Swedish iron ore from Narvik to Germany, and denying use of the Norwegian coast to the German navy, yet it makes no mention of Operation Paul, the Royal Navy's plan to attack the port of Luleå in neutral Sweden.

The British official history *The Campaign in Norway* (1952), in discussing the strategic context of the campaign, highlights three concerns: the perceived dependence of the German war machine on Swedish iron ore; British uncertainty whether Russia or Germany (who in 1940 were allies) would drive on from their respective advances in Norway and Finland to Luleå; and doubts about the efficacy of Swedish neutrality and Swedish reactions to the plight of her Scandinavian neighbours which were descri-

Peter Hore is a retired Captain in the British navy. His last uniformed appointment was as Head of Defence Studies 1997-2000. Since then he has written or edited more than a dozen books of biography, naval strategy and naval history. He is also a rune stone writer for the *Daily Telegraph* in London. He is a frequent visitor to Sweden and a corresponding member of the Kungl. Örlogsmannasällskapet.

bed as “less than Quixotic”. *The Campaign in Norway* does not mention Operation Paul by name but refers in passing to a plan by Churchill to “bottle up Luleå”.² On this subject Captain S. W. Roskill’s official history, *War At Sea* (1960), is silent. The subject is dealt with in passing in Peter C. Smith’s book on the Royal Navy’s first fighter-divebomber, the Sea Skua.³

The only lengthy treatment of Operation Paul is contained within Thomas Munch-Petersen’s *The Strategy of the Phoney War* (1981), which is regrettably not well-known in Britain or Sweden. In light of the discovery of further papers about Operation Paul, including some signals (which are rare survivors from wartime years) in the National Archives at Kew, and of a copy of the operation order for ‘Paul’ in the Admiralty Library in Portsmouth, this paper re-examines and re-interprets Munch-Petersen’s findings, takes some of the tactical issues into account, and assesses the place in history of Operation Paul, the Fleet Air Arm planned raid on Luleå.⁴

British war planning in 1940

The interdiction of Swedish iron ore exports to Germany was first addressed by the British War Cabinet on Saturday 16 December 1939. It thereafter dominated British strategic and political policy towards Norway and Sweden. The Joint Planning Sub Committee (JPSC) of the British Chiefs of Staff agreed that sabotage was the method to be used to halt iron ore exports, but that if sabotage failed, then naval action should be considered.⁵ The naval action was not specified. Two Saturdays later, on 30 December 1939, the JPSC considered a draft report, which appears not to have survived in the British National Archives at Kew, when “after a long meeting and considerable amendments, it was agreed to approve the draft report [in favour of sabotage] and submit it to the Chiefs of Staff.”⁶

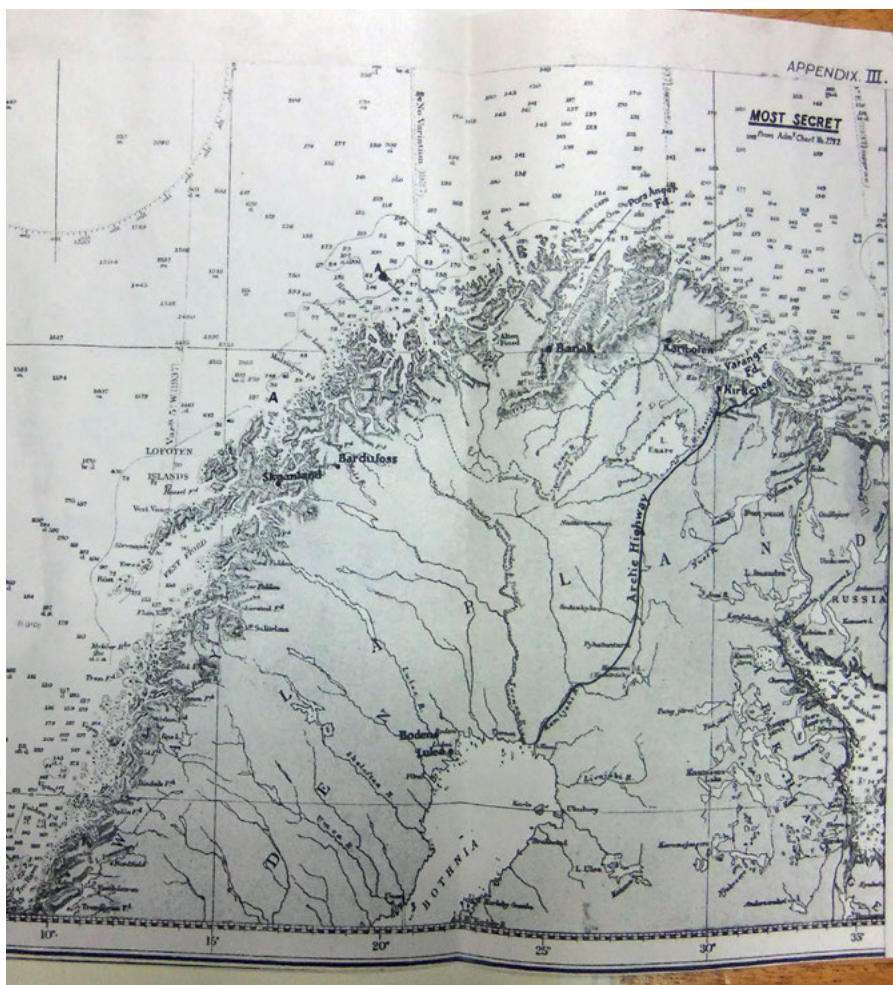
It is important to understand the context in which the JPSC and the Chiefs of Staff met in London in the early months of the 1940. Following the Germany invasion of Poland in September 1939, there was no significant land offensive until the German invasion of Denmark and Norway in April 1940. These early months were known by the British as the Phoney War, or the *drôle de guerre* in French. When the Germans feinted

northwards, Britain and France sent an expeditionary force to help the Norwegians. However, Germany's Blitzkrieg in the west and the Battle for France in May and June 1940 compelled the Allies to withdraw from Norway, and the Norwegian government to seek exile in London. The Norwegian Campaign subsequently ended with the occupation of all of Norway by Germany. The campaign lasted 62 days from 9 April to 10 June 1940, making Norway the western nation which withstood a German invasion for the longest time.

In London, between 30 April and 10 June 1940, for example, there were over one hundred meetings of the JPSC and the Chiefs of Staff where the subjects discussed included, *inter alia*, the withdrawal of British and French forces from Norway, the possibility of an air- or seaborne attack on the United Kingdom, the roles of Greece and of Eire, British support for Afghanistan against a Soviet invasion, the defence of Aruba and Curacao and their oil supplies, the seizure of Crete and of Iceland, the possibility of a coup in Portugal, the occupation of "certain Atlantic islands" (i.e. the Azores), the construction by the US of aerodromes and naval bases in British colonies, the withdrawal of British battalions from Palestine, offensive operations (i.e. the setting up of the Special Operations Executive), the reinforcement of the defences of the Channel Islands, and British strategy "in the event of a certain eventuality", which was a euphemism for the fall of France, and finally the possibility of defending a bridgehead in Brittany.⁷ The British Empire was at war on a world scale.

Churchill's aggressive attitude

Winston Churchill was appointed First Lord of the Admiralty, i.e. political head of the Royal Navy, at the beginning of the Second World War, just as he had been at the start of the First World War. This news was announced to the Fleet by a signal, which simply said, "Winston is back". One of the schemes which the ever-aggressive Churchill advocated was Operation Wilfred, the mining of Norwegian waters to stop iron ore shipments from Narvik, but this was forestalled by the German invasion of Norway. When British Prime Minister Neville Chamberlain resigned and Winston Chur-

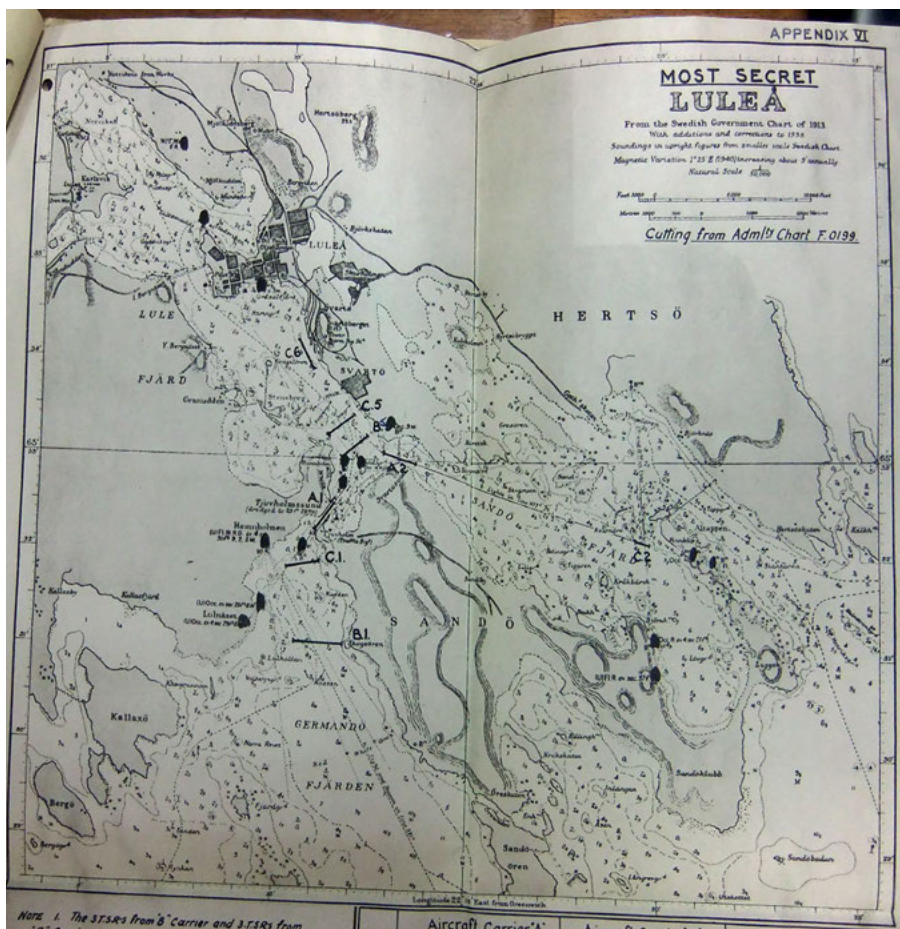


Appendix to the operation order for 'Paul' showing the German-held airfields, the northern Norwegian fjords where the carriers might have launched their aircraft, and the Arctic highway.

chill succeeded him as Prime Minister on 10 May 1940, Churchill began to goad his admirals and generals into action. In one note dated 6 June, written to Major General Hastings Ismay,⁸ a note which Hastings tabled for the Chiefs of Staff, Churchill wrote: "We have to get out of our minds that the Channel ports and the country between are enemy territory [...] I look to the Joint Chiefs of Staff to propose me measures for a vigorous, enterprising and ceaseless offensive against the whole German occupied coastline." The whole note was couched in Churchillian prose and called for "a trail of dead Germans".⁹

Operation Paul

The next reference to Swedish iron ore and the first reference to Operation Paul by name came on 12 May 1940, when the Chiefs of Staff gave the JPSC terms of reference to consider "the strategic implications of carrying out Operation Paul in the present conditions": these do not appear to have survived.¹⁰ One reaction by the JPSC, at their meeting two days later, was that the occupation of the aerodrome at Karlboten, some 35 English miles from Kirkenes, "may be essential to this operation". Kirkenes was itself of considerable economic and some military importance, connecting with the Arctic highway between Petsamo and the Gulf of Bothnia, and used for the export of some million tons of iron ore annually from Sydvaranger, ten miles to the south of the port. If held, urged the Norwegians, it could be used to maintain trade between the United Kingdom and Norway, Sweden and Finland.¹¹ However, also on 14 May, Churchill gave instructions for Operation Paul to be put into effect within three weeks.¹² Four days later Captain C. S. Daniel RN,¹³ the Navy's Director of Plans, reported that the detailed plan for Operation Paul had not yet been completed by the naval staff though a number of amendments had been received from the War Office and the Air Ministry. The plan was also given a number, JP (40)164.¹⁴



A chart, "From the Swedish government chart of 1913 with additions and corrections to 1939", showing the planned minefields to be laid off Luleå.

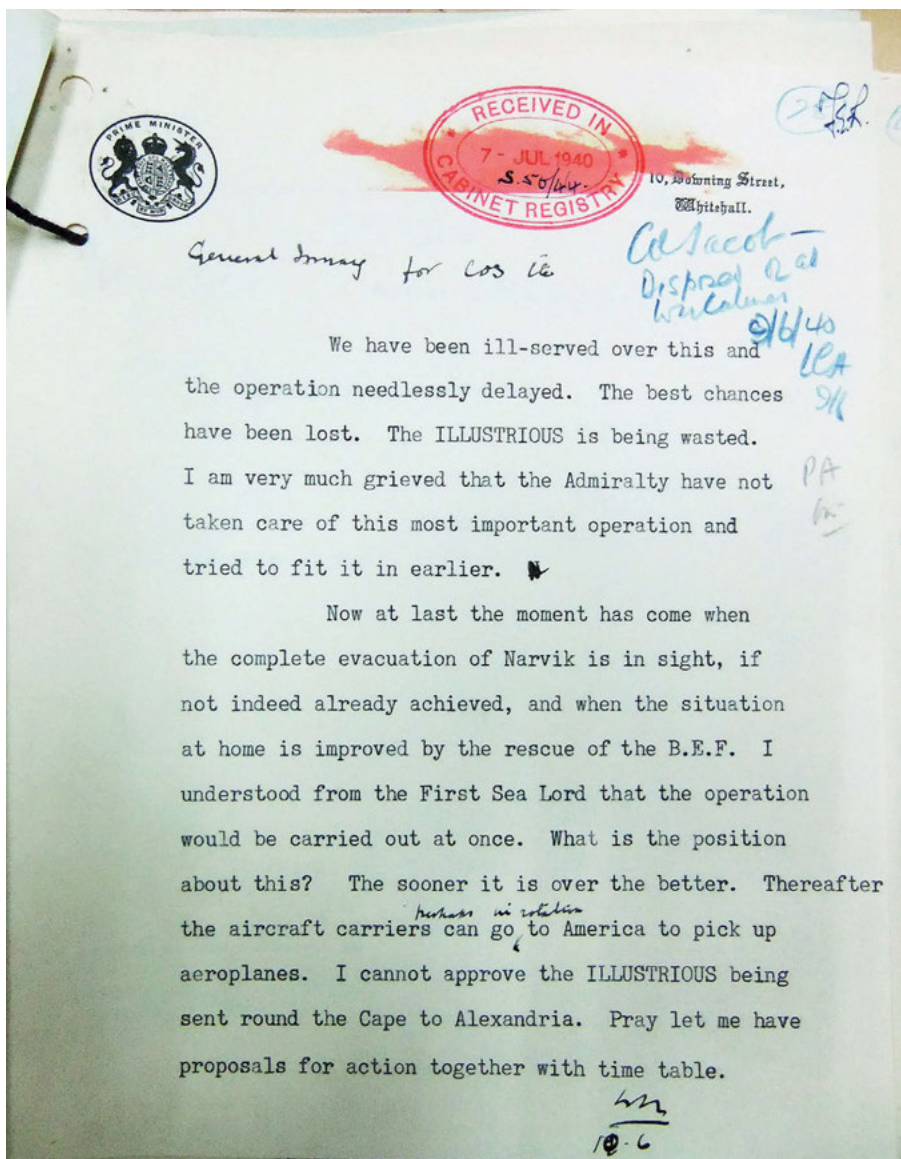
Withdrawal from Norway

Meanwhile on 21 and 22 May 1940, the JPSC and the Chiefs of Staff reviewed the military implications of complete withdrawal from Norway, and the objectives of operations at Narvik. These were, first, the denial of iron ore exports via Norway to Germany, and, second, interference with the export of iron ore from Luleå, in neutral Sweden, to Germany. The first objective would be obtained by the fighting around Narvik, while the second depended "upon the active co-operation of the Swedes, a condition which is unlikely to be fulfilled".¹⁵ The Chiefs of Staff noted, as an argument against withdrawal, that "Operation Paul will almost certainly be impracticable after we withdraw from Narvik [...] the only possible aerodrome would be at Karlboten [...] and the chances of our being able to operate from there once the Germans were in Narvik would be very remote." Nevertheless, Lord Cork,¹⁶ the commander-in-chief of the Anglo-French expeditionary force, was told of the decision to evacuate Norway "in due course", but first Narvik must be captured and the port and transit faculties destroyed "and at least a portion of the railway [to] thus deny the export of iron ore to Germany."¹⁷

If the terms of reference for the planners have not survived (see 12 May), the five-page report by the JPSC certainly has, and this was circulated on 23 May 1940.¹⁸ There can be no doubt that the impetus behind Operation Paul was the Prime Minister, Winston Churchill, who wrote to Ismay on 24 May:

Before Narvik is evacuated, it is essential that the largest possible number of mines should be laid in the approaches to Lulea (sic). Let a plan be prepared for laying mines by flights from aircraft-carriers. The evacuation would, I presume be covered not only with Gladiators at Bardufoss, but by Skuas from the carriers. From this point of view it would be regrettable if our only armoured carrier, *Illustrious*, should be absent at Dakar.¹⁹

Ismay replied the same day with an advance copy of the JPSC's revised plan for the attack on Luleå.²⁰ It was not until the next day, 24 May 1940, that the plan, still in draft, was agreed by the JPSC and forwarded to the Chiefs of Staff for their approval.²¹ While the plan was being considered,



An early example of one of Winston Churchill's 'prayers' in which he urged the Chiefs of Staff, through his representative General Ismay, to expedite the attack on Luleå.

the JPSC rehearsed the military arguments for withdrawing from Norway, put quite simply: "The retention of Narvik will impose a perpetual drain on our naval and air forces."²² There was, however, concern over large oil stocks in Norway falling into German hands, and orders were given to destroy them.²³ There were other concerns about denying Norwegian-mined metals such as molybdenum, nickel, ferro-chrome, ferro-manganese to the Germans. The Inter Service Project Board was given the task of sabotaging these.²⁴

Dunkirk and the Battle for France

There was, however, a hiatus in the execution of Operation Paul – between 27 May and 4 June 1940 over 330 000 British, French and other Allied troops and civilians were evacuated from the beaches of Dunkirk. What Churchill had called "a colossal military disaster" was turned by the Royal Navy and the little ships of Dunkirk into a "miracle of deliverance". Nevertheless, Churchill grew impatient about the Norway situation and on 3 June 1940 demanded of Ismay: "Is there any danger of the so-called Mowinkle (sic) plan preventing the planting of mines in the approaches to Lulea (sic)? This operation called Paul is indispensable. Make sure we do not find ourselves prevented by any neutrality agreement."²⁵ The reply on 5 June was very disagreeable to Churchill:

Under the Mowinckel plan, an armistice in Northern Norway would be negotiated under the aegis of the Swedish government.²⁶ The precise terms of the armistice are not specified, but it is understood that the proposal is that Allied and enemy forces should both withdraw from Northern Norway, which would then be regarded as neutrality territory. It would appear that we could hardly agree to such a plan, and then shortly after violate the neutrality of the area by carrying out Operation Paul.²⁷

The same note stated that a land aerodrome would be necessary for Operation Paul.

MOST SECRET.

AIR ATTACK ON LULEA.

MOST SECRET.



Any further communication
should be addressed to—

The Secretary of the Admiralty,
London, S.W.1

Admiralty, S.W.1.

8th June 19

quoting " M/P.D. 08704/40
on the outside of the envelope
as well as in the text.

MOST SECRET.

**The Commander-in-Chief,
Home Fleet.**

The Vice Admiral (Air).

**The Commanding Officer,.
H.M.S. ARK ROYAL.**

With reference to Admiralty
Message 0043/8 June, not to ARK ROYAL,
I am to enclose herewith Copies No. 6
& 7 of the plan for Operation PAUL.

✓ 2. Receipt of this letter is to
be acknowledged by signal quoting
M/P.D. 08704/40.

BY COMMAND OF THEIR LORDSHIPS.

J. M. Millis



The first page of the operation order for 'Paul' (with the second page showing underneath). This written order did not reach HMS Ark Royal until a week later and a précis was sent by signal.

The First Sea Lord advocates sea power

The First Sea Lord, Admiral of the Fleet Sir Dudley Pound, was determined to prove that 'Paul' was possible without land bases. He told the Chiefs of Staff, also on 5 June, that 60 Swordfish torpedo-bombers had been modified by fitting them with long range tanks. These long-range tanks should in theory have given a range of 600 miles, and six aircraft had taken part in a long range endurance trial, flying 520 miles from Hatston in the Orkney Islands to lay mines in the Stavanger area. The surprising result was that lubricating oil, not fuel, was the limiting parameter: two aircraft, with old engines, had run dry, their engines seized, and crash-landed after five and six hours flight respectively, but the remaining four had returned safely to Hatston.²⁸

The First Sea Lord concluded that the maximum range at which they should be asked to lay their mines was 250 miles, and given this distance from Luleå, they could be launched and recovered from an aircraft carrier either off the Lofoten Islands or in the latitude of 65°50' North off the coast of Norway, i.e. somewhere near Bodø and Vestfjord. This would be risky once the Germans had established fighters and bombers at Bodø, Skaanland and Bardufoss. He told his fellow members of Chiefs of Staff that operating at extreme range he was prepared for a minimum of losses of 25 percent or 15 aircraft and their crews, and more if the carriers had been damaged or sunk while waiting for their aircraft to return. Clearly, the greatest risk was on the return flight, risking lubricating failure and headwinds in the face of an alerted enemy. As an alternative, he suggested, the Chiefs of Staff should accept the loss of 15 aircraft: if they could do this, then he proposed sending 15 aircraft from a position on the Norwegian coast, and for the aircraft, after attacking Luleå, to intern themselves in Finland.

A third option would be to operate torpedo planes in flights of two and three from Petsamo to maintain patrols against ships at sea in the Gulf of Bothnia. There were two routes for the aircraft. One was to attack Luleå from the north-west, flying over the mountains and following the Gällivare-Luleå railway, the second was to launch in Porsangerfjord or Varangerfjord in northern Norway, "the latter being more suitable as there is more

AIR ATTACK ON JALISA.

S. 1320.

NAVAL MESSAGE.

For use in
Cypher
Coding Office
only.

Original Instructions:
(Indication of Priority,
AIDAC, NOTWT
For Exercise).

INTERCEPT GROUP.

TO: CULIT 493 V.A.A. 324

FROM: Admiralty

Preparations are to be put in hand for carrying out operation PAUL as soon as possible on completion of operation "Alphabet" using "Ark Royal" and "Furious".

(i) Following squadrons will be available - 800 803 810 820, all already embarked, 821 ex HATSTON, and 812 816 and 818 at present operating under Coastal Command. The fighters are for carrier protection. (ii) Mines and aircraft will be embarked at Clyde except for 821 Squadron which will be embarked from Hatston. (iv) Plan

Book or Table to be used for
Cyphering or Coding Recyphering or Recoding Initials of Cypherist or Coder Time of Receipt in Cypher or Coding Office Date.

S. 1320.

NAVAL MESSAGE.

For use in
Cypher
Coding Office
only.

Original Instructions:
(Indication of Priority,
AIDAC, NOTWT
For Exercise).

INTERCEPT GROUP.

TO:

FROM:

is to be modified as follows: (a) Torpedoes are not repetition not to be used. (b) fighters will not repetition not accompany T.S.R. (c) pamphlets not repetition not to be dropped. (v) Further signal follows regarding 812 816 and 818 squadrons.

158

Book or Table to be used for
Cyphering or Coding Recyphering or Recoding Initials of Cypherist or Coder Time of Receipt in Cypher or Coding Office Date.

515. Flag Officer. 1155. 5/6.

Wartime signal logs have not survived, but this signal for the preparatory order for Operation Paul was found in an Admiralty file and lists the eight Fleet Air Arm squadron which were to have taken part in the large scale version of the operation.

searoom", and fly over Finnish territory to attack Luleå from seaward and out of the sun. Precisely which plan to adopt would depend on any border which was agreed under the Mowinkel plan between southern and northern Norway, and the terms of an armistice. First Sea Lord would plan on "a full scale and carry this out if the conditions at the item are sufficiently favourable."²⁹ At full scale the attack on Luleå would involve three carriers, *Ark Royal*, *Glorious* and *Furious* and 78 Swordfish TSR carrying a mix of bombs, torpedoes and mines. Air cover would be provided by twelve Sea Gladiator³⁰ fighters and 17 Skua fighter-bombers.³¹ Neither the Gladiators nor the Skuas had the necessary range to accompany the Swordfish to their target and would presumably have been used in an air defence role over the carriers.³²

The Foreign Office view

Amongst the political considerations were "unfavourable reactions in the United States", but there was no mention of the effect upon Swedish public opinion. Among the advantages listed were that the plan offered one of the few chances "at the moment" of striking an offensive blow at Germany and, rather perversely, the possibility of a German invasion of Sweden leading to Swedish resistance "although we do not think this likely." The disadvantages were the political reaction in Finland, Russia, Sweden, and the USA which "would probably be adverse". Torpedo attacks on ships in the Gulf of Bothnia were preferable to attacks on shipping alongside in Luleå and also preferable to mining in the waters off the port. The loss of 15 aircraft was small but certain, the economic results were small, and the political results incalculable but adverse. H-hour would be at 0500 on the chosen day. However, the JPSC was "unable to recommend either of the alternative methods of carrying out Operation Paul".³³

At 10.30 am on 6 June 1940 the Chiefs of Staff Committee was attended by the First Sea Lord, Admiral of the Fleet Sir Dudley Pound. He told his fellow chiefs that Operation Paul as originally intended was now impracticable, and the Chiefs of Staff instructed the JPSC "in consultation with the FO to examine alternative plans having particular regard to the

effect that the operation might have on the Mowinkle (sic) Plan” and “having particular regard to the effect that the operation might have from the political point of view”.³⁴ Pound did not tell the Chiefs of Staff that he had already given a preparatory order for Operation Paul.³⁵

The operation order

On 7 June 1940, the Chiefs of Staff secretariat wrote to the Foreign Office, enclosing an advance copy of a post-dated memorandum by the First Sea Lord. In the memorandum he explained briefly the plan for mine-laying in the Gulf of Bothnia and, as a subsidiary operation, for torpedo attacks on ore-carrying ships. There were two questions which he would raise orally: first, whether the political implications could be accepted; and, second, whether the Gulf of Bothnia should be declared a dangerous area? The intention was that the Secretary of State for Foreign Affairs should come to the meeting with an informed opinion.³⁶ The noon meeting of the Chiefs of Staff on 8 June 1940 opened with the grim news that the evacuation of Narvik had been completed at 11 am that morning. When the Chiefs of Staff duly considered the report by the JPSC on Operation Paul, and their conclusion that they could not recommend it, the First Sea Lord retorted that they were too late. Their report had been overtaken by events, and the preliminary order had been given to the Commander-in-Chief Home Fleet. Pound was prepared to concede that the War Cabinet, due to meet soon in plenary, should have an opportunity to consider the operation, and meanwhile the Foreign Office should be consulted as to the political repercussions of such an attack.³⁷ In fact, the preparatory order – if this is what Pound meant by “preliminary order” – had been given on 5 June, to be carried “as soon as possible after the completion of Alphabet”.³⁸ Pound had already given an executive order in the early hours of 8 June, saying that the operation would be carried on a reduced scale using one carrier, *Ark Royal*, and 18 Swordfish of 810 and 820 Naval Air Squadrons. The written operation order was signed into being on 8 June, though there was no way this could reach Vice Admiral (Air) or *Ark Royal* as they were at sea off Norway.

Rare, surviving wartime signals

Signal logs of that time have not, generally, been kept, but the preparatory, the executive signal and an amending signal are rare survivals to be found spread between papers in the collection of the Admiralty Library and a file at Kew which belonged to the War Office.³⁹ Commander-in-Chief Home Fleet was told that the greatest importance was attached to Operation Paul, but in view of the risk to any carriers if they waited off the Norwegian coast, the operation was to be carried out, not at full scale, but using 18 aircraft and a single aircraft carrier. HMS *Ark Royal* would launch these aircraft, armed with mines, off Vestfjord and then retire to the westward “at full speed”. The aircraft after laying their mines would land in the sea [i.e. ditch] off the coast of Norway where small craft were to be in attendance. Hedging his bets, First Sea Lord had added to the preliminary signal: “If Vice Admiral (Air) considers that *Ark Royal* can maintain her position for aircraft to land on he should amend these orders.” This prompted an entry in the Naval War Diary, directly referencing the Admiralty signal 0043/8, that “Recent experiences in Norway do not support suggestion that carrier should operate close to the coast”.⁴⁰ Later that day, at 2033/8, the detailed orders for Operation Paul were amended by signal.⁴¹

The carrier *Glorious* and her escorts, the destroyers *Acasta* and *Ardent* were sunk in an encounter with the German battle-cruisers *Scharnhorst* and *Gneisenau* on the evening of 8 June 1940, but this did not affect planning for Operation Paul. At 5 pm on 9 June 1940, the Chiefs of Staff again considered Operation Paul. The JPSC having already advised against it, Captain Daniel reminded the Chiefs that the order had already been given for Operation Paul. Daniel noted that the operation could not have taken place any earlier because Luleå was only then clear of ice and open to navigation. The Chiefs of Staff took note that the First Sea Lord intended to seek authority of the War Cabinet at its meeting later that evening before he gave the final order for carrying out the operation.⁴² At 7 pm 9 June 1940, the First Lord of the Admiralty,⁴³ the First Sea Lord and the Prime Minister met to discuss Operation Paul. The First Sea Lord put his questions (see 7 June) orally, explaining that it was normal practise to give notice before mining an area. Churchill was adamant: there should be no

prior announcement, minelaying should be accompanied by torpedo attacks against iron ore ships, and "if these attacks resulted in sinking neutral ships, we could express our regret in suitable terms." Operation Paul was now fully approved.⁴⁴

The attack on Luleå is imminent

Luleå in neutral Sweden could expect an air raid by aircraft launched from British ships in the Norwegian Sea at any moment. Nevertheless, Churchill was angry, and overnight on 10 June 1940 he wrote:

We have been ill-served over this and the operation is needlessly delayed. The best chances have been lost. The *Illustrious* is being wasted. I am very much grieved that the Admiralty have not taken care of this most important operation and tried to fit it in earlier.

Now at last moment has come when the complete evacuation of Narvik is in sight, if not indeed already achieved, and when the situation at home is improved by the rescue of the BEF. I understood from the First Sea Lord that the operation would be carried out at once. What is the position about this? The sooner it is over the better. Thereafter the carriers can go perhaps in rotation to America to pick up aeroplanes. I cannot approve the *Illustrious* being sent round the Cape to Alexandria. Pray let me have proposals for action together with time table.⁴⁵

When Churchill awoke the next morning, Luleå had been saved by events elsewhere. On the Western Front, the German army had broken through and the French government was about to declare Paris an open city, and in the Mediterranean the Italian government had declared war on Britain and France. The Germans had captured more iron ore resources in the Lorraine basin than Britain was likely to interdict in the Norwegian leads or in the Gulf of Bothnia. The very shores of Britain were now threatened by invasion. On 16 June, having returned to Scapa Flow, and having received the printed copy of the operation order for Paul, the Commander-in-Chief Home Fleet was working up another plan to attack

Luleå. This time he proposed to launch 18 aircraft from a position 60 miles north-north-east of Tanafjord. The distance to the target meant that all 18 aircraft would be sacrificed either by landing in Sweden or Finland. Finland seemed preferable “in view of the nature of the operation”. The commander-in-chief ended his signal: “Request instructions whether operation is to proceed.”⁴⁶

There is no further reference to Operation Paul on any file in the National Archives at Kew or in the Admiralty Library. It appears that everyone else was preoccupied by the invasion threat, like Air Commodore J. C. Slessor, who was in a defeatist mood and who proposed in the JPSC on 16 June that a nucleus staff representing essential government departments should be sent to Canada to organise and plan the next stage of the war as “in the course of the next few days we might in the United Kingdom become so closely involved in operations [that] planning would be difficult”.⁴⁷

Would Operation Paul have succeeded?

As they were to show a few weeks later, the British were certainly ruthless enough to carry out Operation Paul. Then, on 3 July 1940, the Royal Navy bombarded the French fleet, at its berths in Mers-el-Kebir, North Africa, to stop it from falling into German hands. Over 1 200 Frenchmen died and a battleship was sunk: France and Britain were not at war and until a week or so before had been allies against the Germans. The bombardment of Mers-el-Kebir poisoned Anglo-French naval relations for half a century and more. Operation Paul was certainly practicable as the Doolittle raid was to show on 18 April 1942 when US Army bombers were launched from the USS *Hornet* to attack the Japanese mainland and, with insufficient fuel to return to *Hornet*, flew on to land in China. Operation Paul would also have been effective, as the British were to show during Operation Judgement, when Swordfish torpedo-bombers attacked the Italian fleet at its anchorage in Taranto on the night 11/12 November 1940. At full scale, Operation Paul would have used three carriers and almost four times more aircraft (78) than were used during the Battle of Taranto (21) against a heavily defended Italian harbour, and at reduced scale would have used only a few

less aircraft (18 or 15) against an unalerted and poorly defended Swedish port.

The attack on Taranto is widely held to mark the rise of power of naval aviation over the big guns of battleships. According to Admiral Cunningham, "Taranto should be remembered forever as having shown once and for all that in the Fleet Air Arm the Navy has its most devastating weapon."⁴⁸ Taranto is also supposed to have inspired the Japanese attack on Pearl Harbour. Operation Paul had many of the characteristics of Taranto, Pearl Harbour and the Doolittle Raid. Had the attack on Luleå taken place, there is little doubt that it would have succeeded, at whatever cost to the British, and it would deserve entry into the pantheon of naval warfare. However, for all that Anglo-Swedish naval relations are warm today, perhaps, like Anglo-French relations after Mers-el-Kebir, the Luleå raid would have had a lasting effect upon Anglo-Swedish relations. And in 1940 it might have brought Sweden into the war against the Allies.

Sammanfattning

Operation Paul var en plan som utarbetades i maj-juni 1940 på brittisk sida med syftet att genomföra ett anfall på Luleå i det neutrala Sverige. Målet med planen var att stoppa exporten av svensk järnmalm till Hitlers tyska rike där Luleå fungerade som en viktig utskeppningshamn. Planen är föga känd och har sällan studerats av historiker. Studien bygger på dokument från den brittiska regeringen, och på protokoll från möten med försvarsstabschefer och den gemensamma planeringsstaben samt ett överlevande exemplar av själva operationsplanen, som författaren nyligen hittade i Amiralitetets bibliotek i Portsmouth. I artikeln beskrivs bakgrunden till Operation Paul, hur nära det var att anfallet genomfördes, samt vilken effekt det skulle kunna ha fått. Samtidigt med planeringen av operationen våren 1940, kollapsade den brittiska och franska gemensamma strategin rörande försvaret av Norge och när den rastlöse och ambitiösa Winston Churchill bytte jobb från First Lord of the Admiralty till premiärminister var hans mål att stoppa Hitlers framfart på alla fronter. Han stöddes av First Sea Lord, amiralen Sir Dudley Pound, och båda två visade stort

förtroende för det brittiska marinflygets förmåga att genomföra anfallet och de var beredda att acceptera stora förluster för att slå ut fartyg och anläggningar i Luleås hamn. Anfallet kunde mycket väl ha lett till Sveriges inträde i andra världskriget som krigförande part. Författaren bedömer att Operation Paul, som skulle ha skett med minst 100 flygplan, var en operation i paritet med de brittiska attackerna på franska Mers-el-Kebir och det italienska Taranto 1940, samt liknade de anfall som japanerna genomförde mot Pearl Harbor i december 1941, och amerikanerna mot Tokyo i april 1942.

Notes

¹ Confidential Book 3305(2) 1946, Battle Summary No 17, *Naval Operations of the Campaign of Norway April-June 1940*, (now published under the same name by Frank Cass, London, 2000), pp. 2-3.

² T K Derry, *History of the Second World War: The Campaign in Norway* (HMSO, London, 1952), p. 173.

³ Peter C Smith, *Skua! The Royal Navy's Dive-bomber* (Pen & Sword, Barnsley, Yorks, 2006), pp. 138-140 and 190.

⁴ Thomas Munch-Petersen, *The Strategy of Phoney War: Britain, Sweden and the Iron Ore Question 1939-1940* (Militärhistoriska Förlaget, Stockholm, 1981), pp. 211-239.

⁵ The National Archives, Kew: CAB 84/1 ff 37 and 38: Minutes and memoranda of the War Cabinet and Cabinet: Joint Planning Committee, later Joint Planning Staff, and Sub-committees. All subsequent references to 'CAB' are papers at Kew.

⁶ CAB 106/1159 Summary of War Cabinet conclusions on Scandinavia and Finland.

⁷ CAB 84/14 Memoranda nos 180-233; and CAB 84/14 f 160.

⁸ Later General Lord Ismay KG, GCB, CH, DSO, PC (1887-1965), known as 'Pug', Churchill's personal chief staff officer and closest military adviser.

⁹ CAB 84/14 ff 159-160.

¹⁰ CAB 84/13 f 125 Memoranda nos 131-179.

¹¹ The National Archives, Kew WO 106/1873, Correspondence and papers of the Directorate of Military Operations and Military Intelligence, Operation Paul. All subsequent references to 'WO' are papers at Kew.

¹² CAB 84/13 f 134.

¹³ Later Admiral Sir Charles Saumarez Daniel KCB CBE DSO.

¹⁴ CAB 84/2 f 113 Minutes and memoranda of the War Cabinet and Cabinet: Joint Planning Committee, later Joint Planning Staff, and Sub-committees.

¹⁵ CAB 84/14 f 24.

¹⁶ Admiral of the Fleet William Henry Dudley Boyle, 12th Earl of Cork, 12th Earl of Orrery GCB GCVO (1873-1967), known as 'Ginger' Boyle.

¹⁷ CAB 84/14 f 26.

¹⁸ CAB 84/13 ff 134-138.

¹⁹ CAB 21/1471 Cabinet Office file, *Operation Paul: minelaying in the Gulf of Bothnia*. WSC to General Ismay 24 May 1940.

²⁰ CAB 84/13 ff 134-138. See also 21/1471.

²¹ CAB 84/2 f 117.

²² CAB 80/12 f 43 War Cabinet and Cabinet: Chiefs of Staff Committee: Memoranda.

²³ CAB 80/12 f 50.

²⁴ CAB 84/13 ff 85-86 and ff 42-144. The ISPB was an early incarnation of the Special Operations Executive.

²⁵ CAB 21/1471 WSC to General Ismay 3 June 1940.

²⁶ As Swedish readers will know, the short-lived Mowinkel plan, named after its initiator, the Norwegian shipping magnate and former Prime Minister, Johan Ludwig Mowinkel, was to create a demarcation line between the Germans and Norwegian in Northern Norway, part of the plan was for Swedish troops to occupy Narvik. Churchill hated the idea, Hitler ignored it.

²⁷ CAB 21/1471 Comment on Operation Paul COS(40)386 and COS(40)375 unknown initials dated 5 June 1940.

²⁸ The Swordfish was a single-engine biplane designated a Torpedo Spotter Reconnaissance or TSR: designed in the late 1930s it became the maid-of-all-work of the Fleet Air Arm and hence its nickname 'Stringbag'. The orders for Operation Paul gave it a range of 720 miles with 167 gallons of fuel in its tanks plus an internal tank holding 65 gallons in the rear cockpit. This gave in theory an endurance of 7 hours 40 minutes at, a very precise, 92 ½ knots.

²⁹ CAB 80/12 minutes of COS(40)498 on 5 June 1940.

³⁰ The Sea Gladiator was a British-built biplane fighter and the last biplane fighter to be built for the RAF and FAA. It was exported to a number of countries in the 1930s and Gladiators of the Royal Swedish Air Force were thought to provide the defences of Luleå.

³¹ The Skua was the Royal Navy's first single-wing, two-seater aircraft which attempted to combine the roles of dive-bomber and a fighter. It was ineffective as a fighter and even as a dive-bomber, despite being the first aircraft to sink a warship, it was soon withdrawn from service.

³² Admiralty Library: NHB collection M/PD 08704/40 of 8 June 1940 to CinC Home Fleet, Vice Admiral (Air) and CO HMS *Ark Royal* 'Most Secret'.

³³ CAB 80-/12 ff176-178 report by the JPSC COS(40)458 5 June 1940.

³⁴ CAB 84/2 f 132; and WO 106/1873 minutes of the JPSC. See also COS(40)222.

³⁵ Admiralty Library: NHB collection Admiralty signal 1655/5 June 1940.

³⁶ CAB 21/1471 L C Hollis to L Collier 7 June 1904 covering a memorandum by the First Sea Lord dated 8 June 1940.

³⁷ CAB 79/4 f 298.

³⁸ Alphabet was the codename for the evacuation of Narvik.

³⁹ WO 106/1873 contains another, rare survival, Admiralty signal 0043/8 June 1940.

⁴⁰ Admiralty Library: Naval War Diary 21 May to 18 September 1940, p2, 6 June 1940 *Operational Paul* [the page is dated 6 June but refers to a signal dated 0043/8 June and so seems to have been misplaced or misdated in the war diary]

⁴¹ Admiralty Library: NHB collection Admiralty signal 2033/8 June 1940.

⁴² CAB 79/4 f 301 174th meeting 9 June 1940.

⁴³ Churchill had been succeeded by A. V. Alexander (1885-1965).

⁴⁴ CAB 65/13/32 War Cabinet; and Cabinet: Minutes: Confidential Annex to WM (40) 154.

⁴⁵ CAB 21/1471 WSC to Ismay 10 June 1940. Churchill was wrong on two counts: Narvik had already been evacuated, and HMS *Illustrious* was not yet operational. HMS *Illustrious* was only commissioned on 26 May and had not been worked-up. It was intended to do this off Dakar, but this was changed when France fell, and she went to the West Indies, before deploying to the Eastern Mediterranean via the Cape of Good Hope.

⁴⁶ WO 106/1873 CinC Home Fleet signal 1253/16 June 1940. This signal is another rare survival.

⁴⁷ CAB 84/15/14 Invasion of the United Kingdom: directive to Commander-in-Chief, Home Forces.

⁴⁸ Michael Simpson, *A Life of Admiral of the Fleet Andrew Cunningham. A Twentieth-Century Naval Leader* (Routledge, London, 2004), p. 74.



Recensioner

Elisabet Regner, *Det medeltida Stockholm – En arkeologisk guidebok* (Lund: Historiska Media, 2013). 256 s, inb, ill.

Manne Dunge (red.), *Stockholm – Örlogsstaden* (Stockholm: Medströms Bokförlag, 2012) Sjöhistorisk årsbok 2012-2013. 277 s, inb, ill.

Anmälda av Bo G. Hall

Föga förvånande kompletterar dessa böcker varandra så påtagligt att det finns all anledning att recensera dem tillsammans. Visserligen handlar *Sjöhistorisk Årsbok 2012–2013* om Stockholm som örlogsstad ända fram till i våra dagar – när den ju faktiskt inte längre är det – medan Elisabet Regners skrift är begränsad till vår huvudstad under medeltiden. Och visst är jag medveten om att den svenska örlogsflottans tillkomst vanligen brukar dateras till när Gustaf Vasa under sin envetna kamp mot danskarna hyrde in en eskader skepp från Lübeck som seglade in i östgötska Slätbacken juni 1522. Och vid den tiden brukar man ju anse att medeltiden just upphört. Men detta är bara en del av sanningen. Redan under halvseklet före 1520 fanns det svenska sjöstridskrafter. Då disponerade nämligen riksföreståndarna – oavsett om de hette Sten Sture d.ä., Svante Nilsson Sture eller Sten Sture d.y. – egna örlogsflottor även om dessa aldrig till numerär och eldstyrka var i paritet med de danska motståndarna. Och ännu tidigare förfogade faktiskt Karl Knutsson Bonde – tre gånger svensk kung under

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

perioden 1448-1470 – över egna bestyckade skepp, vilka dock främst var avsedda för handel med Västeuropa. Så när Stockholm under 1500-talets tredje årtionde inledde utvecklingen mot en riktig örlogsstad var i realiteten en viss del av grunden redan lagd under de föregående medeltida åren.

Elisabet Regner är disputerad arkeolog och arbetar idag som förste antikvarie vid Historiska museet i Stockholm. I sin bok gör hon en djupdykning i huvudstadens medeltida historia. Själv beskriver hon detta som lite av staden som försvann och numera är dold under gator och torg eller bakom husens fasader. Nu är ju hennes skrift en guidebok varför det som ännu är synligt fått en mera central plats än det som är uppgrävt och borttaget. Detta hindrar inte att hon ägnar en hel del utrymme åt resultaten av undersökningar och övrig forskning som gjorts på senare tid. Också intressanta medeltida föremålsfynd presenteras. Givetvis är de maritima fynden hela tiden mycket närvarande och det var ju tillgången till vattenvägarna som en gång bestämde att staden alls kom till.

Riddarholmsskeppet skildras i boken och detta är ett bra exempel på hur nära sjöfart och militaria hörde samman redan under medeltiden. Som bekant påträffades detta fartyg av arkeologerna på botten av kanalen mellan Gamla Stan och Riddarholmen år 1930. Byggt på klink hade det ursprungligen varit ca 22 meter långt och sex meter brett. I skrovet fann man delar av riggen liksom ammunition, och dessutom tre kanoner, av vilka en var bakladdad. Skeppet är daterat till 1520-talet och ansågs förmodligen redan då vara lite gammalmodigt. I slutet av medeltiden hade nämligen skeppsbyggarna börjat övergå till kravellbygge, vilket innebar att borden lades stumt mot varandra så att utsidan blev slät. Särskilt användes denna teknik när man byggde större örlogsfartyg. I ett annat avsnitt understryker författaren att relativt många medeltida vapen påträffats just i vattnen runt stadskärnan, inte minst svärd och andra blankvapen. Fynd av hakebössor och olika sorters projektiler speglar tydligt hur stridstekniken förändrades i riktning mot eldvapen i stor skala.

Men det var sålunda först under Gustaf Vasa som Stockholms utveckling mot en riktig örlogsstad satte igång på riktigt. Redan på 1520-talet anlades ett örlogsvarv för tillverkning och underhåll av den svenska statens egna fartyg. I mer än ett århundrade låg detta varv – eller skeppsgården som anläggningen vanligen kallades – på Nybrovikens västra strand. På

Blasieholmen och på den närliggande Skeppsholmen skapades i stor utsträckning den framväxande svenska stormaktens örlogsflotta. Som bekant var det här som regalskeppet Vasa byggdes, vars jungfrufärd slutade med en sådan katastrof. Marinens verkliga storhetstid i huvudstaden kulminerade på 1660- och 1670-talen med ett omfattande skeppsbyggnadsprogram. Men sedan mötte konkurrens från, och dragkamp med, den nya örlogsbas som anlades i Karlskrona. Detta och mycket annat skildras i inledningskapitlet i *Stockholm – Örlogsstaden*. Därefter följer en rad välmatade kapitel av olika författare och i skilda ämnen såsom örlogsvarvens fortsatta utveckling i huvudstaden bl.a. över vattnet borta på Djurgården, örlogsstadens arkitektur, sjunkna skepp i dessa farvatten, främmande örlogsbesök, den siste amiralen på Skeppsholmen, slitet på verkstadsgolvet på varven, marinflygets tillkomst och, så småningom, flytten till Muskö. Den senare genomfördes som en rent militär operation mellan den 13 juli och den 7 augusti 1969. Marinkommandochefen med stab liksom örlogsvarv och örlogsverkstäder flyttade ut. Och därmed upphörde Stockholm definitivt – sålunda efter bortåt 450 år – att vara en örlogsstad.

Givetvis hyser stadsbilden alltjämt åtskilliga minnen och spår av flottan, varven och övrig örlogsanknuten verksamhet. Detta redovisas i bokens avslutande kapitel med hjälp av många genomskurna skisser, pedagogiskt upplagda kartor och ritningar. Systematiskt presenteras dagsläget för örlogsstationen liksom de marina verkstäderna på Skeppsholmen, örlogsstationen på Kastellholmen, Galärvarvet, Galärvarvskyrkogården samt Djurgårdsvarven och Beckholmen. Denna redogörelse utgör i själva verket en synnerligen god hjälpreda för dem som vill orientera sig om vad som hänt med Stockholms alla gamla marina miljöer. Avslutningsvis måste stort beröm uttalas över det utmärkta sätt på vilket de två här recenserade verken illustrerats. Alldeles uppenbart har stor möda lagts ner både på detta och på det lättflytande språk som kännetecknar dem båda. Här har nyfikna mycket att lära sig om Stockholm i fred och krig, särskilt i gången tid. Även tips om annan litteratur och källor redovisas tämligen utförligt. Läsaren rekommenderas att bereda plats för båda verken i sina bokhyllor.

Elizabethan Naval Administration, (eds.) C. S. Knighton & David Loades, Vol. 160, Navy Records Society Publications (Farnham: Ashgate, 2013). 777 s, inb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Ända sedan år 1893 har det lika ärevördiga som högst livaktiga brittiska Navy Records Society publicerat mängder av källskrifter av värde för kännedomen om olika aspekter av Royal Navys historia. Utgivningen under detta dryga sekel har spänt över ett brett kronologiskt och ämnesmässigt spann. Med den senaste volymen kan man säga att samfundet har återvänt till sina klassiska jaktmarker, nämligen den elizabethanska flottan i mitten och slutet av 1500-talet, den epok då den engelska flottan tog flera av de avgörande stegen mot den mäktiga kraft på haven som den definitivt skulle etablera sig som mot slutet av 1600-talet. Boken har också det uttalade syftet att ansluta till en volym om Edward VI:s och Mary I:s flotta (1547-1558) som utkom för ett par år sedan.

I den mäktiga volymen är åtta olika dokument återgivna med en dominans för räkenskaper. Det helt dominerande dokumentet är *The Navy Treasurer's Quarter Book* för åren 1562 och 1563. Den är den första av fem bevarade *Quarter Books* från Elizabeths räkenskapsvolymerna som har bevarats till eftervärlden. Här ges på ganska exakt 500 sidor en lika djuplodande som unik insikt i amiralitetets, och alla dess underlydande verksamheter, vardagsarbete. Stort och smått möter läsaren i form av räkenskapsnotiser om utgifter och inkomster. År 1562 erhöll t.ex. kompassmakaren Richard Stevens på Tower Hill 9 pund och 12 shilling för att han hade tillverkat sex dussin kompasser "for the use of Her Highness's ships", en nog så viktig leverans för att säkra den engelska flottans navigationsförmåga.

Andra notiser understryker att skeppsbyggnad inte bara var en fråga om skeppsbyggare, timmermän och skeppstimmer, utan också betydligt mera enkla men likaväl viktiga förutsättningar för deras arbete. År 1562 beta-

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

lade amiralitetet till åtta personer (främst kvinnor) i Deptford (i sydöstra London, där flottan bedrev varvsverksamhet mellan 1513 och 1869) för att de upplät husrum till 44 skeppstimmermän och sågare som arbetade med att bygga drottningens skepp. I de åtta hemmen uppläts sammanlagt 22 "fjäderbäddar" för en ersättning av två pence per man och vecka. Man behöver inte vara alltför kunnig i matematik för att inse att hela uppläget krävde att två timmermän delade på varje bädd. Detta exempel ger en bra bild av detaljeringsgraden hos räkenskaperna. När skeppet *Minion* utsattes för "bad weather" och sökte hamn i Bristol, så reste Peter Brett och Butolph Moungey ned från London till Bristol för att leda reparationsarbetena. Såväl deras lön som traktamenten bokfördes nog i amiralitetets räkenskaper, totalt 10 pund, 14 shilling och 4 pence. Exempelen kan mångfaldigas i snart sagt det oändliga.

Resten av boken fylls av amiralitetsräkenskapsförarens sammanfattade räkenskaper 1562-1563, amiralitetstjänstemannens James Humphrey skrivelser 1568, dokument rörande löner 1562 och 1587, dokument från flottans proviantansvarige 1565, amiralitetsskattmästaren Sir John Hawkins papper och Edward Fentons notisbok och andra dokument rörande 1590 års expedition till Spaniens och Portugals kuster med sex engelska örlogsfartyg. Hawkins expedition bestod av 1 340 man med *Mary Rose* som chefsfartyg (ej att förväxla med den *Mary Rose* som gick under år 1545). Den här lika tjocka som innehållsligt matiga volymen bekräftar visdomen hos den svenske historikern Bertil Boethius, som för drygt ett halvsekel sedan hävdade att "all mänsklig verksamhet resulterar i någon form av kvitto". Det var hans sätt att uppmana till ett intensivare utnyttjande av olika former av räkenskaper som historiska källor, och därmed komplettera den bild som brev och andra källor kan ge. Utgåvan av de elizabethanska marina räkenskaperna bekräftar detta synsätt.

Cheryl A. Fury (red.), *The Social History of English Seamen 1485–1649* (Woodbridge: The Boydell Press, 2012). 350 s, inb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Som bekant har den brittiska flottan Royal Navy ett stabilt rykte för sitt ofta brutala sätt att, främst under 1700-talets och det tidiga 1800-talet, skaffa fram besättningsmän genom pressning. Flottans "press gangs" gjorde ofta hamnkvarteren osäkra främst i städerna längs den engelska sydkusten. Men samtidigt är det tveklöst så att samma brittiska flotta under samma tid etablerade sig som världens inte bara största krigsmaskin till sjöss, utan också som den effektivaste. Detta går självfallet inte ihop och forskare som N A M Rodger har övertygande visat att bilden är betydligt mera komplex än de gamla schablonerna.

Men icke desto mindre, schabloner har en tendens att hänga sig kvar även långt efter bäst före datum har passerat. Därför är det extra intressant och vällovligt att den kanadensiska marinhistorikern Cheryl A. Fury har redigerat en volym som behandlar de engelska sjömannens sociala historia. Uppsatssamlingen behandlar förvisso ett helt annat, och betydligt tidigare, skede i den engelska flottans historia, men är ändå av avgörande betydelse för att vi ska förstå hur personalrekryteringen till flottan utvecklade sig, från Tudorättens maktövertagande år 1485 och fram till avrättningen av kung James II år 1649. Det är således Tudors-Stuarts sjöstridskrafter som behandlas och boken gör halt i och med tillkomsten av Cromwells och republikens flotta. Men boken ger ändå den viktiga bakgrunden till den snabba engelska makttillväxten till sjöss alltifrån 1660-talet, då England utkämpade de många krigen med de andra stora sjömakterna Frankrike och Nederländerna, samtidigt som man utvecklade de stora flytande artilleri-plattformarna i form av tredäckade linjeskepp.

I boken behandlas skapandet av Henrik VIII:s flotta, fartygen under Sir Francis Drakes ("the infamous patriot and pirate") mytomspunna aktiviteter i västindiska farvatten och uppbyggandet av den engelska sjömakten under 1600-talets första hälft. Det är också de vanliga sjömännen som står i fokus, medan de fartygschefer som tidigare tenderat att dominera i litteraturen om den engelska sjömaktens första dryga 150 år får nöja sig med

en mera nedtonad roll. Här behandlas i tio kapitel ämnen som det engelska maritima samhället 1500-1600, marinhistorikern G. V. Scammel (som var tänkt att bidra till boken, men som dessvärre gick bort innan han hann producera en text), en analys av skelettfynden på *Mary Rose*, handelsfartygens sjömän på Guineatraden, det maritima samhället under Elizabeth I:s era, den religiösa kulturen ombord under 1500- och 1600-talen, hälsa och hälsofrågor till sjöss, understödet till handikappade före detta sjömän mellan 1590 och 1680, sjömanshustrur och sjömansänkor, samt piratväsende under Jakob I:s (Jakob VI av Skottland) styre från år 1603. Det finns således lite smått och gott för läsare med olika intressen i den här volymen, men sammantaget belyser den ändå en rad företeelser som har blivit mer eller mindre styvmoderligt behandlade i tidigare forskning.

Den engelska flottans utveckling under den här tiden var ingalunda linjär, tvärtom. Det är tydligt hur imponerade flera tunga forskare har varit av de marina framstegen under Elizabeths regering under 1500-talets senare hälft, om än till dryga ekonomiska och mänskliga kostnader. Men utvecklingen bröts och under Charles I:s famösa 1620-tal utbröt en rad myterier i den engelska flottan, vilka hade sin grund i de mer än usla förhållandena som sjömännen levde under och det faktum att de ofta fick vara utan lön. År 1626 sattes arméförband in mot upproriska sjömän i London och 1627-28 skakades Plymouth av liknande oro. Förvisso drabbades den brittiska flottan av myterier som de klassiska på *HMS Bounty* 1789 och vid Spithead 1797, men det är under det tidiga 1600-talet som myterierna är som mest frekventa och verkligen utgör ett fundamentalt hot mot flottans förmåga att projicera engelsk makt till sjöss. År 1663 överväger uppenbarligen besättningsmännen på en del fartyg att helt sonika dra sig ur kampen mot nederländarna, och så sent som 1667 marscherade upproriska sjömän genom London sedan de inte fått ut sin lön, och satte skräck ibland andra den dagboksskrivande amiralitetstjänstemannen Samuel Pepys.

Detta utvecklingsförlopp gör det kaotiska 1620-talet extra intressant. Varför nåddes en sådan kulmen av oro just då, under Charles I:s krig mot Frankrike och Spanien? Det förekom förvisso mycket pressning vid den här tiden vilket i sin tur självfallet innebar att man på ett fartyg förde samman "men far from reconciled with their lot", som G. V. Scammel så brittiskt har formulerat sig. Charles I:s 1620-tal var en period av föga lyckad

regering, där kungen gång på gång kom i konflikt med parlamentet, inte minst över frågan om krigsfinansieringen. Det var här och nu som grunden lades till de djupa motsättningar mellan monarken och (stora delar av) parlamentet som på 1640-talet skulle resultera i det öppna och blodiga inbördeskriget.

Men en närmare granskning av förhållandena för sjömännen i 1620-talets engelska flotta visar att de inte bara utsattes för de snart sagt sedvanliga plågorna, alltifrån pressning, till usel hygien, livsfarlig tjänst och inte sällan utebliven lön, innan de avskedades för att de blivit invalidiserade eller traumatiserade (vilket är svårare att komma åt för forskaren). Under detta decennium infördes också regler som påbjöd regelbunden närvaro vid kyrkliga gudstjänster, medan sjömännen förbjöds att ägna sig åt aktiviteter som kortspel, drickande, svärande eller tärningsspel. En kombination av pressning, extremt hårda tjänstevillkor och förbud mot sådana typer av aktiviteter som av sjömännen upplevdes som ljusglimtar och andningshål i en hård tillvaro skapade en explosiv situation, så explosiv att det under slutet av 1620-talet inte bara var enstaka fartyg utan hela eskadrar som tidvis drabbades av myterier.

Det enda som hade kunnat balansera förhållandena i detta läge hade möjligen kunnat vara närvaron av skeppspräster. Sådana dök upp i allt större omfattning under slutet av 1500-talet, och runt sekelskiftet 1600 sammanställdes en exempelsamling på hela 460 ställen i Bibeln som berörde förhållanden till sjöss, och som kunde vara till hjälp vid predikan på fartygen. Men det var egentligen först på 1680-talet som det blev regel med präster ombord på de flesta fartyg i flottan. Bristen på en enhetlig kyrklig struktur på varje skepp gav utrymme för en synnerligen blandad skeppskultur, med rötter både i kyrkans förkunnelse och i vanlig folklöre. Det kunde ta sig ganska drastiska uttryck. År 1654 anklagade sjömännen på skeppet *Charity*, på väg från England till Chesapeake i Maryland, en ombordvarande kvinna för att vara häxa. De undersökte henne och ansåg sig ha funnit häxmärken på kroppen, och för att slippa ytterligare "undersökning" så erkände den stackars kvinnan att hon var en häxa. Kaptenen ville inte ha med saken att göra och höll sig inne i sin hytt, medan besättningsmännen hängde den häxanklagade kvinnan. En sådan skeppskultur och fartygschefens brist på agerande illustrerar förhållanden ljusår från dem som rådde på 1700-talets brittiska flotta.

Elaine Murphy, *Ireland and the War at Sea, 1641–1653*
(Woodbridge: The Boydell Press, 2012). 268 s, inb.

Anmäld av Gijs Rommelse

The 1640s and 1650s were arguably among the most turbulent decades in the history of the British Isles. England, Ireland and Scotland were involved in a series of interconnected conflicts that are collectively known as the Wars of the Three Kingdoms. Convinced of his own monarchical *droit divin*, and anxious to preserve his royal prerogative against parliamentary interference, King Charles I Stuart, who ruled the three kingdoms as a personal union, alienated many of his subjects. The failure of his foreign policies, his marriage to a catholic French princess and his controversial meddling in English and Scottish religious affairs, all contributed to diminishing public support. In 1639, Charles, attempting to impose liturgical uniformity upon Scotland, sent an army to silence opposition from the so-called Covenanters. The next year, however, Scottish troops, in response to this heavy-handed interference, overran much of Northern England. In London, the English parliament refused to vote for additional funds without an inquiry into the King's abuses of power and was subsequently dissolved by Charles.

In October 1641 Charles was faced with a second major conflict in his realm when Irish catholic gentry, who found that their political role had become marginalized, organized a rebellion against the protestant English administration. After their attempts to seize control over the major towns had failed, English retaliation against the catholic population of rebel-held areas escalated into a gruesome ethnic conflict between native Irish on the one hand, and English and Scottish settlers on the other. Charles responded by sending an army to crush the rebellion, but the outbreak of the English Civil War in August 1642 thwarted this intention. The catholic nobles and clergy used the breathing space thus provided to establish the so-called Irish Catholic Confederation, a governing body intended to

Gijs Rommelse (PhD) is an independent maritime historian and editor of *Holland Historisch Tijdschrift*.

prevent re-conquest by the English or the Scottish. The Confederation formally pledged allegiance to King Charles, but kept its troops in Ireland rather than aiding the Royalists against the English Parliament or the Scottish Covenanters. In August 1649, Oliver Cromwell, whose victory at the Battle of Preston the year before had effectively ended the English Civil War, invaded Ireland with his so-called 'New Model Army'. In April 1653, after four years of atrocities and several hundreds of thousands of casualties, Cromwell crushed the last remnants of resistance, thus ending the twelve-year spell of Irish independence.

As a result of England's immemorial political, economic and military dominance within the British Isles, the conflicts in Ireland and Scotland of the 1640s and 1650s have traditionally been interpreted by historians as side-shows of the English Civil War. In the 1990s, however, the so-called 'New British History' emerged, a tendency to exchange the old Anglocentric perspective with a more evenly-balanced narrative that takes the histories of all three Stuart kingdoms into account. As a consequence of this development, the events in Ireland and Scotland are now generally interpreted as separate civil wars, while the traditional catchall concept 'English Revolution' has now been replaced by the designation 'Wars of the Three Kingdoms'. Elaine Murphy's study *Ireland and the War at Sea, 1641-1653*, which is based on the PhD-thesis she completed at Trinity College Dublin, is very much part of this still ongoing historiographic emancipation.

Murphy, currently a research associate at the University of Cambridge, sets out to analyse the maritime war between the Confederation and the English Parliament, a dimension of the Anglo-Irish conflict she claims has received far too little attention from historians and was of great importance to warfare at land. Drawing from an impressive amount of archival sources, she first provides a detailed month-to-month account of the events at sea within the context of the general political and military developments. The Confederation, lacking the means to confront the Parliamentary fleet in open battle, issued letters of marque, not only to Irish entrepreneurs but also to privateers from Dunkirk. The impact of this privatized warfare was significant – at least four hundred and fifty vessels were captured over the course of twelve years. This caused direct damage to the enemy's overseas trade and Parliament's tax base, while simultan-

eously boosting the Confederation's own finances. Parliament responded to this asymmetric challenge by deploying men-of-war to patrol sea lanes important to commerce and to hunt down enemy privateers, while at the same time also giving out commissions of its own. In the second part of the book, Murphy evaluates the strengths of the Parliament and Confederation fleets, the levels of prizes taken by both sides, the ownership of the men-of-war, the types of vessels deployed and the tactics used by both sides. She concludes that while the effects of Confederation privateering were certainly impressive, in the long run it was Parliament's superior naval power that prevailed. Its fleet managed to contain the threat of Confederation privateering, captured many prizes of its own, cut off Royalist lines of communication and secured Cromwell's supply lines, which was of crucial importance in his conquest of Ireland.

Ireland and the War at Sea, 1641-1653 is a meticulously researched and overall convincing book. It clearly shows that the maritime war was not some insignificant, peripheral affair, but was actually of great importance for the course and outcome of the Anglo-Irish conflict. One minor point of criticism is that the European dimension claimed in the blurb is less cogent. Murphy argues that Confederation privateering was 'state of the art' as regarding vessels, armaments and tactics employed. A more systematic comparison with privateering practices elsewhere in Europe, with reference to the work of historians such as Patrick Villiers, Simon Groenvelt, Steve Murdoch and Ivo van Loo would have made this claim more substantial. Nevertheless, Murphy's book is a very welcome addition to the historiographies of the Wars of the Three Kingdoms and of privateering.

Lars Ericson Wolke, *Sjöslag och rysshärjningar: Kampen om Östersjön under stora nordiska kriget 1700–1721* (Stockholm: Norstedts, 2012). 350 s, inb, ill.

Anmäld av Ulf Sundberg

Landkriget sätts ofta i centrum när det gäller stora nordiska kriget. De stora fältslagen har haft en betydande dragningskraft på såväl forskare som läsare. Två viktiga aspekter av kriget, sjökriget och befästningskriget, tenderar att hamna något i skymundan. Händelsutvecklingen i landkriget var naturligtvis central för hur konflikten skulle avlöpa. Samtidigt spelade sjö- och befästningskrigen betydande roller. En diskussion om vilken av de tre striderna som var viktigast lär inte resultera i något fruktbart. Man kan däremot konstatera att striderna påverkade varandra, något som Lars Ericson Wolke tydligt visar i sitt verk om sjökriget 1700–1721. Boken fokuserar på sjökriget men ger nödvändiga referenser till land- och befästningskriget, utan att de senare inkräktar på huvudämnet.

Att behandla en viss aspekt av stora nordiska kriget genom hela dess förlopp skapar ett volymproblem. Ericson Wolke hanterar detta på ett förträffligt sätt. Som läsare upplever man att de viktigare händelserna täcks, samtidigt som de för författaren så karaktäristiska beskrivningarna av enskilda levnadsöden under kriget ges ett visst utrymme. Ett möjligt undantag från regeln att Ericson Wolke täckt in det väsentligaste, utgörs av striderna på Stralsunds inre vatten under juli 1715. I gengäld kommer nog de flesta läsare att hitta något nytt i boken. Författaren lyfter bl.a. fram en del intressanta planer som aldrig kom att verkställas. Bland dessa var en plan som gick ut på att sjövägen undsätta Stenbocks armé sedan den tagit sin tillflykt till fästet Tönningen i Holstein. Ytterligare en intressant vidgning av perspektivet ges i ett kapitel som ägnas åt sjöstrid på Östersjön och i Västerhavet i allmänhet. Här lyfts vädrets makter fram som en egentligen större fiende än motståndaren. Påståendet är helt logiskt men har en tendens att glömmas bort till förmån för sjöstrider. I sammanhanget pekar Ericson Wolke på en katastrof i december 1678. Inte mindre än 27 svenska

Ulf Sundberg är civilekonom, författare och kapten i flottans reserv.

transportportfartyg, vilka gick från Pommern med destination Kalmar, kom in i storm och gick på grund på reven utanför Bornholm. Katastrofen är en av de större som drabbat svenska flottan, men har inte satt sig särskilt hårt i det allmänna medvetandet. I samma kapitel avhandlas en del om sjö-
mätningens historia, också ett viktigt område som inte alltid kommer fram i historieskrivningen. Även den för Ericson Wolke nästan obligatoriska översikten av samtidens teoribildning, och vilka böcker som tidens aktörer kan tänkas ha läst, kommer med på ett par sidor. Här lyfts Werner von Rosenfeldt fram som vår förste store författare inom sjökrigsvetenskapen, en ny kunskap åtminstone för undertecknad.

Boken är, trots vissa nedslag i sjömännens och soldaternas verklighet, skriven från krigsledningens perspektiv. Detta underlättar i högsta grad för den som vill uppnå en förståelse för hur den långa avvärjningsstriden mot ett flertal angripare utkämpades. I sin beskrivning har författaren ofta kraftsamlingsbegreppet som referensram. Läsaren får därmed en levande bild av de problem som de svenska beslutsfattarna stod inför under kriget – skulle man sprida sina krafter för att möta ett flertal av de hot som man stod inför eller skulle krafterna koncentreras för att åtminstone några mål skulle uppnås? Problemställningen går igen genom hela kriget och som läsare upplevs hur akut den blir efter motgångarna 1709 och 1710. Förutom att ge en god bild av helheten går Ericson Wolke in på en hel del viktiga enskildheter. Slaget vid Hangö den 27 juli 1714 är en sådan. Författaren anför här ryska historiker och källor som modifierar den klassiska svenska bilden av slaget, bl.a. bedömningar av de ryska förlusterna.

Vid en jämförelse mellan Arnold Munthes *Karl XII och den ryska sjömakten, Del 1-3*, (Stockholm: 1924, 1925 och 1927), som i stort sett avhandlar sjökriget under stora nordiska kriget, framstår Ericson Wolkes verk som ett välkommet bidrag. Man kan uppleva Munthes verk som att helheten skymms av detaljerna. Ericson Wolke ger dock helhet och överblick samt inkluderar flera aspekter på sjökriget, bl.a. varvens verksamhet. Illustrationsmaterialet är rikligt och väl valt, med en fyrfärgsdel om 16 sidor. Illustrationsmaterialet speglar författarens intresse för de mindre fartyg som spelade en viktig roll under kriget. Bland annat har brigantinen *Ulrica* från Peipuseskadern kommit med på bild, något som jag, trots ett visst intresse för ämnet, inte tror mig ha sett förut. En annan intressant illustration är en

sida ur af Chapmans *Architectura Navalis Mercatoria* som visar 15 fartyg, från fregatt till kutter. Läsaren får här en bild av hur krejare, hukarejakter, gallioter och andra under stora nordiska kriget förekommande fartygstyper såg ut. Illustrationen är dock placerad allra sist i boken och ett tips kan vara att betrakta illustrationen innan läsningen inleds. *Sjöslag och rysshärjningar* ger en god överblick över sjöstriderna under stora nordiska kriget, fartygs-materielen och människorna. Verket utgör också en inspirationskälla för vidare forskning.

Jaap R. Bruijn, *Commanders of Dutch East India Ships in the Eighteenth Century* (Woodbridge: Boydell Press, 2011). 350 s, inb, ill.

Anmäld av Lisa Hellman

I sin senaste bok kombinerar Jaap R. Bruijn sin kunskap om Nederländerna, kompanihandel och maritim historia för att ge en helhetsbild av det Nederländska Ostindiska Kompaniets befälhavare under 1700-talet. Bruijn är professor emeritus vid Leidens universitet, där han fram till 2003 var professor i maritim historia. *Commanders of Dutch East India Ships in the Eighteenth Century* är en något omarbetad engelsk utgåva av *Schippers van de VOC in de achttiende eeuw aan de wal en op zee*, som gavs ut 2008. Tidigare studier av det Nederländska Ostindiska Kompaniet har framför allt varit inriktade på 1600-talet. Det fanns dock kvar ända till 1795, men 1700-talet har setts som en tid av stagnation och nergång. Bruijn, däremot, argumenterar för att kompaniet under 1700-talet är både underskattat och otillräckligt undersökt. Under 1700-talet rekryterades varje år mellan 5 000 och 8 000 män för tjänst i det Nederländska Ostindiska kompaniet, och i boken fokuseras på dess befälhavare. Historikerna Huw Bowen och Jean Sutton har gjort sådana studier för befälhavare i det Brittiska Ostindiska Kompaniet, och Philippe Haudrère för det Franska Ostindiska Kom-

Lisa Hellman är doktorand vid Centrum för Maritima Studier, Stockholms universitet.

paniet. När det gäller nederländska befälhavare (schippers på holländska) har detta all möjlighet att bli ett standardverk.

Boken bygger på biografier om befälhavarna som 44 av Bruijns studenter sammanställt, och som han uppdaterat och kombinerat med ett omfattande arkivarbete. Dessa har använt sig av kompaniets handlingar med bl.a. skeppsrullor, beslut och loggböcker från det nationella arkivet i Haag. Därtill har de gått igenom skattelängder och rättshandlingar i flera olika lokala arkiv. Resultaten är en gedigen empirisk genomgång som ger en ny förståelse för den värld befälhavarna kom från, och återvände till. Ibland är det dock lite väl långt mellan referenserna. Om källhänvisningarna hade varit fler och mer frekventa hade framtidens läsare kunnat dra ännu mer nytta av det omfattande arbete som har lagts ner. Den första delen av boken är uppbyggt efter de sex kamers, eller handelskammare, som det Nederländska Ostindiska Kompaniet var organiserat i. Dessa låg i Amsterdam, Middelburg, Delft, Rotterdam, Hoorn och Enkhuizen, som alla får var sitt kapitel. Därefter följer ett kapitel om de befälhavare som rekryterades utanför dessa städer, både från andra delar av Nederländerna och från andra länder. Där lyfts bl.a. fram hur mycket manskap som rekryterades från Skandinavien och norra Tyskland, och att en del av dessa stegvis kom att befördras ända upp till posten som befälhavare. Det sista kapitlet handlar om de befälhavare som rekryterades från örlogsflottan. De kunde vara från överklassen, och såg kompaniet som ett attraktivt karriärsalternativ till den ekonomiskt pressade örlogsflottan.

Den andra delen följer befälhavarna till sjöss. Författaren tar först upp hur de nominerades och utnämndes, och kartlägger sedan deras inkomst. Den senare bestod såväl av lön från kompaniet som av fria förning, last de förde hem privat, vilket utgjorde lejonparten av befälhavarnas inkomst. Skeppsmodellerna och deras förändring får ett kapitel, liksom de många regler och reglementen som styrde livet ombord. Därefter beskrivs hur befälhavarna nådde sin position genom att långsamt – resa för resa – stiga i graderna; de kunde själva behöva betala för sin utbildning. Vidare har bokens engelska utgåva getts ett avslutande kapitel där befälhavarnas förutsättningar, rekrytering och livet ombord jämförs med det i andra kompanier. Här skulle Bruijn kunnat visa betydligt mer av sin breda och djupa kunskap om 1700-talets kompanihandel, genom att dra fler kopplingar till

andra kompanier, och inte bara jämfört dem mer ingående, utan också visat hur de påverkade varandra. Kapitlet hade med fördel kunnat vara längre än sina tio sidor.

Sist kommer en avslutning där Bruijn konstaterar att kompaniet kunde fungera som en språngbräda uppåt i samhället. Befälhavarna tog sig inte alltid upp till samhällets översta skikt, men väl till ett bekvämt och respektabelt liv i borgarklassen. Med hjälp av registret kan man lätt finna enskilda befälhavare, och få en bild av denne persons liv. Bruijn följer befälhavarna såväl till land som till havs, vilket är ett välkommet grepp, men aktörspektivet medför också svårigheter. Om man hade fått önska sig något hade det varit tydligare markeringar i texten för vilka påståenden som utgör generella slutsatser för hela 1700-talet, och vad som bara gäller för en viss undergrupp, plats eller tid. Sammantaget tecknas ett nära porträtt av flera enskilda befälhavare och Bruijn rör sig smidigt mellan deras liv och en övergripande kompanihistoria. Boken rekommenderas varmt för alla med intresse för internationell handel och maritima kontakter under 1700-talet.

A. B. McLeod, *British Naval Captains of the Seven Years' War – The View from the Quarterdeck* (Woodbridge: The Boydell Press, 2012), 271 s, inb.

Christian Buchet, *The British Navy, Economy and Society in the Seven Years War* (Woodbridge: The Boydell Press, 2013), 316 s, inb.

Anmälda av Gijs Rommelse

Like the previous seventeenth- and eighteenth-century coalition wars, the Seven Years' War (1756-1763) comprised a number of interrelated bi- or trilateral conflicts between the major European powers over specific political, territorial, economic or colonial interests. The main continental conflict started when the Prussian King, Frederick the Great, launched a pre-emptive strike against Austria in August 1756. He was well aware that the Austrian/Holy Roman Empress, Maria Theresa, had the ambition to re-

conquer the rich province of Silesia from Prussia and preferred not to wait to be attacked. After initial success, however, Prussia found itself overpowered by the superior strength of Austria and its allies France, Russia and Sweden. Great Britain, anxious to maintain the balance of power on the European mainland, responded by aiding Prussia, first financially and later, in 1757, also with troops. By this time, Britain had already been at war with France for three years, albeit formally only since May 1756. In 1754, hostilities had broken out in North America between British colonists, who hoped to expand their territory westward into the Ohio Valley, and colonial troops from Nouveau France. In May 1756, the British government, anticipating an all-out war in Europe and pressed by public opinion to uphold Britain's strategic interests, sent a squadron to the Mediterranean to repulse a French force that was besieging Fort St. Philip on Minorca. The relief mission failed, however. The island was captured by the French and the British commander, Vice Admiral John Byng, was subsequently recalled, court-martialled and executed.

Britain's involvement in the war on the Continent was subject to fierce debates in both the political and the public sphere. There was of course the European balance of power to be considered, while Britain was also tied in a personal union under King George II to the Duchy of Brunswick-Lüneburg (Hanover). There were many who believed that preference should be given to the expansion of Britain's colonial presence at the expense of France. A compromise was found – Britain maintained its troops in Germany and continued funding its allies, while the Royal Navy was dramatically expanded in order to be able to launch a global attack against France's colonies and simultaneously safeguard Britain from an invasion.

This assertive 'blue-water strategy', the main advocate of which was Secretary of State William Pitt the Elder, enjoyed global success. The British used their naval supremacy to transport troops to colonial battle fields all over the world, executed amphibious raids on the French coast in order to tie up the enemy's armed forces and break its morale, prevented the unification of the French Mediterranean and Atlantic fleets, and brought the French maritime economy to an almost complete standstill. In 1758, the British captured Senegal. The next year, they took Guadeloupe and Quebec, and thwarted French invasion plans by defeating them twice in

pitched battles, in August at Lagos off the Portuguese coast, and in November at Quiberon Bay off southern Brittany. The capture of Montréal in September 1760 brought an end to French military aspirations in North America. In 1761, the East India Company decisively defeated the French in India, reducing their presence to just a few trading posts, while a successful amphibious operation gave the British control over Belle Île, an island off the Brittany coast. In 1762, after Bourbon Spain entered the war at the side of France, expeditionary forces managed to seize Havana and Manila. In 1763, when war weariness had finally gained the upper hand, Britain, France and Spain concluded the Peace Treaty of Paris. The conditions agreed upon were a direct reflection of the victory Great Britain's blue-water strategy had secured over France and Spain. Most captured territories were restored to their previous owners, but Britain kept its conquests in North America and gained the eastern half of French Louisiana as well as Spanish Florida.

Most scholarly books on the Seven Years' War describe and explain the causes, events and long-term consequences from geo-political, strategic, administrative and/or tactical perspectives. The main characters in works of this type are rulers such as Frederick the Great, Maria Theresa, Louis XV and George II, politicians like William Pitt, and the military commanders Counts Saltykov and Rutowsky, Duke Ferdinand of Brunswick, John Byng and James Wolfe. Byrne McLeod's *British Naval Captains of the Seven Years' War – The View from the Quarter Deck*, however, approaches the war from a completely different perspective, namely from that of thirty-six English officers who were promoted to post captain in 1757, when the Royal Navy was substantially expanded. Drawing on their sometimes extensive correspondence with the Admiralty, she describes their family backgrounds, the patronage networks to which many owed their first appointments at sea, their professional training, career patterns, patrolling and convoy duties, and their technical, administrative, logistical, managerial and military roles on board and off. Following from the corpus of captains' correspondence she has meticulously studied, McLeod's analysis of the war is mostly tactical and operational in nature, though the reader is also provided with fascinating glimpses into the personalities and family lives of the thirty-six officers. McLeod's book, which is based on

her PhD-thesis defended at the University of Exeter, is a good example of 'New Military History' in the style of John Keegan. Elaborating on Nicholas Rodger's *The Admiralty* (1979) and *The Wooden World: an Anatomy of the Georgian Navy* (1986), McLeod's study provides us with a new understanding of the relationship between the Admiralty and its officers.

One point of criticism is that, while McLeod has had the praiseworthy intention to place her conclusions in a wider historical context, she has neglected a number of sources which would have strengthened her case. She discusses the seventeenth century origins of the Navy Board and the Admiralty, and the administrative reforms of Samuel Pepys, using this information as a stepping-stone for her eighteenth century case study. However, David Davies' important book *Gentlemen and Tarpaulins: The Officers and Men of the Restoration Navy*, Ger Teitler's *Genesis of the Professional Officers' Corps* (1977) and Norbert Elias's comparative study *Genesis of the Naval Profession* (2007) fail to receive a mention. With this reservation, *British Naval Captains of the Seven Years' War* is nevertheless an enjoyable book that offers new knowledge of and insight into the eighteenth century Royal Navy.

The British Navy, Economy and Society in the Seven Years War, by Christian Buchet, was originally published in French, in 1999, as *Marine, économie et société. Un exemple d'interaction: l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de sept ans*. This new English edition has been updated – it takes into account, for example, ideas brought forward in Nicholas Rodger's seminal *A Naval History of Britain: Command of the Ocean, 1649-1815* (2004) and Daniel Baugh's recent book *The Global Seven Years War 1754-1763* (2011). It will enable historians outside his original readership of francophone naval specialists, such as those working in the field of the 'fiscal-military state', to engage with his findings and conclusions. They will have every reason to do so.

Buchet, who is Professor of Modern History and Director of the Centre d'Etudes de la Mer at the Institut Catholique de Paris, very convincingly argues that 'Without a doubt, the determining factor for British success during the Seven Years War was the development of naval administration and naval infrastructure which contributed to the decrease in cost per capita of the forces sent out (...)' (p. 9). He aims to prove this point by syste-

matically comparing French and British practices and procedures. Initially, British squadrons crossing the Atlantic suffered from much higher mortality and morbidity rates than their French counterparts. This obviously had a negative effect on their operational strength, whereas pauses for re-supply led to loss of the crucial surprise effect and shortening of the campaigning season. The adoption of a new 'geo-strategic framework', comprising the creation of staging posts in the West Indies and accessing troops and supplies from the North American colonies, led to a considerable efficiency increase in victualling. The result was that the Royal Navy completely surpassed its French and Spanish counterparts during the Seven Years' War.

Constantly maximising the effectiveness of its own working procedures and fully exploiting the advantages of the developing capitalist economy, the Victualling Board succeeded in significantly reducing the mortality and morbidity rates, thereby enhancing the operational capacity of the Royal Navy. Inviting tenders for each product or service, and purchasing from numerous specialized suppliers, enabled the Board to obtain high quality at low, relatively stable prices. The constant availability of sufficient funds enabled the Board to pay its suppliers on time, which in turn enhanced the reliability of the logistical system. As a result, the victualling costs per capita were much lower during the Seven Years' War than they had been during the War of the Spanish Succession (1702-1713). The extension of naval facilities such as dry docks and yards, both along the south coast and overseas, also contributed to the operational effectiveness of British squadrons. None of this would have been possible, however, without the large budgets that government, Parliament and people were prepared to allocate to naval power.

After reading *The British Navy, Economy and Society in the Seven Years War*, one cannot help but agree with Nicholas Rodger, who recently argued in the *Journal for Maritime Research* that the term 'fiscal-naval state' is more appropriate to describe eighteenth-century Britain than 'fiscal-military state'. Buchet's excellent and thoroughly empirical case study demonstrates how the Royal Navy came to spend a very significant percentage of the state's budget, actively anticipating the capitalist system, and 'was surely one of the major forces behind British economic development' (p. 263).

Tim Voelcker, *Admiral Saumarez versus Napoleon – The Baltic, 1807–1812* (Woodbridge: The Boydell Press, 2008). 292 s, inb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Att den brittiska flottan, Royal Navy, under långa tider visat ett mycket aktivt intresse för Östersjöområdet är förvisso ingen nyhet, snarast får den kunskapen betraktas som tillhörande grundkursen i nordisk marinhistoria. Men nya undersökningar fördjupar vår kunskap om ämnet och ger nya perspektiv på det. Så gäller inte minst den brittiske marinhistorikern Tim Voelckers undersökning av amiralen James Saumarez expeditioner till nordiska farvatten under Napoleonkrigen. Hans bok kom ut redan 2008 men trycks igen och hålls i lagret av förlaget, det välrenommerade Boydell Press, varför den väl förtjänar att uppmärksammas i Forum Navale. Vad Tim Voelcker har gjort är ett rejält stycke klassisk arkivforskning, självfallet främst i en rad brittiska arkiv med National Archives i Kew i spetsen, men också i flera andra länders arkiv inklusive, Riksarkivet, Bernadottearkivet och Kungliga Biblioteket i Stockholm, samt Rigsarkivet och Tøjhusmuseet i Köpenhamn. Voelcker själv uppger att han har ägnat sju år åt forskning om Saumarez och det är lätt att tro honom när man ser de grundliga källhänvisningarna.

Det fanns dubbla anledningar till att Saumarez vid flera tillfällen uppträdde med en stark brittisk örlogseskader i Östersjön och Västerhavet under dessa år. För det första fanns där hela tiden briterernas stora behov av "naval goods", dvs. skeppstimmer (och inte minst gott masttimmer, ofta hämtat från Norge), tjära och hampa, men också andra viktiga varor som t.ex. spannmål från de rikt producerande polska, ukrainska och vitryska fälten. Men därtill kom en mera tidsbunden orsak, de operativa och strategiska behoven under det pågående kriget mot Napoleons Frankrike och hans allierade. För det demografiskt betydligt svagare Storbritannien, var flottan tidvis det enda möjliga taktiska och operativa instrumentet man hade till sitt förfogande, antingen det gällde defensiv eller offensiv. Därför var en kraftig brittisk närvaro i skandinaviska farvatten en viktig komponent i Londons strategiska tänkande.

Ur ett svenskt perspektiv sammanföll detta väl med våra egna behov

under det olycksaliga kriget mot Ryssland åren 1808-1809. Saumarez och hans fartyg uppträdde då tidvis ända inne i Finska viken, där man beslut-samt höll den ryska flottan innesluten i Kronstadt och andra, mindre baser. Det gjorde att den ryska marinen aldrig kunde delta så aktivt i kriget som den hade gjort 1788-1790. Nu kan vän av ordning hävda att det inte verkar ha spelat så stor roll, eftersom vi ändå förlorade Finland och Åland i freden 1809. Men detta vill jag bestämt hävda är en felsyn, eftersom från-varon av ett brittiskt marin stöd hade kunnat få svåra konsekvenser för Sverige, i synnerhet för Gotland som ju var ockuperat av ryska trupper under några veckor på våren 1808. Om den ryska marinen "endast" hade haft den svenska flottan att kämpa emot, så kan man lätt tänka sig ett scenario där Gotland i freden hade kunna röna samma öde som Åland.

Ytterst var det segern vid Trafalgar 1805 och nedkämpandet av en stor del av den förenade fransk-spanska flottan, som spädde på Royal Navys relativa numerära övertag och därmed britternas möjligheter att sända ut styrkor som Saumarez eskader, utan att vara oroliga att möta alltför mäktiga motståndare. Den danska flottan förintades under attacken mot Köpenhamn 1807, då huvuddelen av fartygen togs i beslag av britterna. Därefter höll sig den ryska flottan visserligen i hamn när britterna närmade sig. Voelckers bok ger för det första en detaljerad bild av hur Saumarez aktivt använder sin eskader för att trygga den livsviktiga brittiska Östersjöhandeln från alla hot, främst från danska kanonbåtar och kapare. För det andra bidrog Saumarez kraftfullt till att motverka den av Napoleon proklamerade handelsblockaden mot Storbritannien, kontinentalblockaden, enligt vilken ingen kontinental hamn fick handla med brittiska fartyg eller brittiska varor. En hel del av denna kunskap är förvisso inte ny, men den fördjupas och får perspektiv utifrån Voelckers arkivforskningar. Dessutom presenterar författaren en hel del ny kunskap som ytterligare gör ett redan känt skeende begripligt. Två konkreta exempel ska ges.

Voelcker beskriver utförligt hur britterna utanför Göteborg, på Fotö nära Hönö i Göteborgs södra skärgård, snabbt etablerade en handelsplats med svenskarnas goda minne. Här byggde britterna affärer, lagerlokaler och marknader av olika slag, medan hela verksamheten skyddades av Saumarez örlogsfartyg. Från Fotö skeppades varor inte bara till det svenska fastlandet utan också till det svenska Pommern och flera andra hamnar

i norra Tyskland. Än mer remarkabel var den verksamhet som samtidigt etablerades på Hanö utanför Karlshamn. Mellan 1810 och 1812 hade den brittiska flottan här en bas där brittiska fartyg som opererade i Östersjön kunde bunkra färskvatten och proviant. Här fanns bland mycket annat ett särskilt slakthus som försåg de brittiska fartygen med kött. Av allt att döma kände fransmännen inte till Hanöbasen, men självfallet gjorde svenskarna det. Hanö ligger ju inte särskilt långt från den svenska flottans huvudbas i Karlskrona, vilket bara ytterligare understryker det intima svensk-brittiska samarbetet. Ur svensk synvinkel kan det också ha funnits en baktanke med baseringen av britterna på Hanö, nämligen att man på det viset kunde få en ett indirekt skydd för Karlskrona. Idag finns en engelsk kyrkogård med 15 gravar på Hanö som ett minne om öns roll i ett stort strategiskt spel.

Brian Arthur, *How Britain Won the War of 1812 – The Royal Navy's Blockades of the United States, 1812–1815* (Woodbridge: The Boydell Press, 2011). 352 s, inb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Vad är viktigast för att uppnå ett militärt avgörande till sjöss, att i grund besegra fiendens sjöstridskrafter eller att sakta men säkert strypa dennes ekonomi genom en sjöblockad? Redan Alfred Thayer Mahan funderade över frågeställningen och hans svar var entydigt – först och främst gällde det att krossa fiendens flotta och i det syftet måste man (läs: USA) bygga en egen flotta baserad på tunga artillerifartyg. Förvisso fanns handelskriget, inklusive blockad, med i Mahans krigföringskoncept, men det tillmättes på sin höjd en sekundär roll. Vad har nu Mahans år 1890 tryckta åsikter att göra med en modern bok om det amerikansk-brittiska krig som bröt ut år 1812? Ja, det faktum att Mahans relativa nedvärdering av handelskriget, trots att den ganska snart modifierades av andra sjökrigsteoretiker som t.ex. Julian Corbett, i stor utsträckning får anses ha influerat generationer av marinhistoriker, och därmed bidragit till historiska tolkningar som har värderat sjöstriden högre än sjöblockaden och handelskriget. Naturligtvis

har de flesta marinhistoriker tänkt mer eller mindre självständigt och inte bara kopierat Mahans tankegods, men ändå, medvetet eller omedvetet, har många influerats av Mahans syn på vad som är viktigt och avgörande i sjökriget, och detta har påverkat många i deras slutsatser och värderingar.

Dessutom finns det ytterligare tre faktorer som gör att forskare ibland tenderar att göra samma avvägning i värderingen mellan de två typerna av sjökrigföring. När det gäller kampen mellan två eller flera, örlogsflottor, så är resultaten relativt lätta att mäta (givet att det finns ett adekvat källmaterial), åtminstone rent kvantitativt. Det går hyfsat väl att jämföra sjökrigsförbandens styrka och sammansättning vid krigsutbrottet med de förluster som de förorsakats under striderna. Därigenom kan man, åtminstone rent matematiskt, få ett grepp om hur konflikten utvecklats. Men med handelskriget förhåller det sig delvis annorlunda. Antalet insatta örlogsfartyg går att beräkna, men omfattningen av civila kapare (före 1856 års Parisavtal) är betydligt svårare. Därtill kommer den nästan omöjliga uppgiften att uppskatta värdet av kaparnas vinster, eftersom dessa ofta – med undantag för redovisningar i statliga priskommissioner – doldes för både samtida och eftervärld. Den tredje faktorn är svårigheterna att exakt uppskatta skadorna på det angripna landets ekonomi, även om det går att mäta fluktuationer i handelsströmmarna. Till det kommer en fjärde faktor, nämligen smuglingen, som av lätt insedda skäl aldrig går att beräkna i efterhand av sentida forskare. Redan svensken Eli F Heckscher hävdade 1922 att den av Napoleon inrättade kontinentalblockaden mot Storbritanniens handel inte hade någon större effekt, främst på grund av smuglingens omfattning, även om han fick medge att den senare var svår att mäta. Ända sedan dess har just omfattningen av smugling varit grundbulten i forskarnas diskussion kring och värdering av kontinentalblockaden, men också av andra sjöblockader.

Den här typen av tankar väcks till liv när man läser britten Brian Arthurs idérika och intressanta bok om vad som egentligen avgjorde kriget mellan Storbritannien och USA åren 1812–1815. Ja, för resten, avgjorde, i många böcker om den här konflikten hävdar författarna att kriget i princip slutade oavgjort. Redan här avviker Arthur från majoriteten av forskare genom att peka ut en segrare och en förlorare. Kriget som bröt ut 1812 var kriget då Storbritannien skulle få revansch på de uppstudsiga kolonierna som 1783

lyckats tillkämpa sig självständighet från moderlandet. Men från USA:s sida såg man chansen att, medan britterna var djupt engagerade i kriget mot Napoleon, fullfölja det Washington misslyckats med under frihetskri- get, nämligen att införliva återstoden av det brittiska Nordamerika med USA. Men ingendera parten lyckades egentligen uppnå sina syften fullt ut, även om således Arthur anser att britterna kom närmast det målet.

Kriget har gått till eftervärlden för några spektakulära operationer: den amerikanska invasionen av södra Kanada, som ganska snabbt slogs till- baka av brittiska och kanadensiska trupper; sjökriget på de stora sjöarna i norr, det misslyckade brittiska försöket att erövra New Orleans och stry- pa USA:s utförselhamn i söder samt, inte minst, britternas brännande av Washington inklusive det första Vita huset. Men Arthur koncentrerar sig på handelskriget, en komponent som förvisso inte var okänd, men som av de flesta forskare ändå ansetts spela en underordnad roll för krigsutgången. Här presenteras en historia. Genom att noga kartlägga de brittiska mari- na insatserna mot den amerikanska utrikeshandeln, framträder bilden av hur omfattande det brittiska handelskriget i verkligheten var. I boken ingår också en förteckning över samtliga prisdaryg som brittiska fartyg förde in till Halifax, Nova Scotia (nära 500 fartyg), vilken ytterligare understryker omfattningen av insatserna.

Det strategiska valet att satsa på handelskrig började till slut bära frukt, vilket kan avläsas i konkreta siffror. Värdet av USA:s export sjönk från drygt 61 miljoner dollar 1811 till endast knappa 7 miljoner 1814, innan exporten återhämtade sig 1815 och steg till 52 miljoner dollar. Samma bild får vi om man slår samman export och import till det samlade värdet av USA:s utrikeshandel: ett fall från drygt 119 miljoner dollar 1811 till 19 miljoner år 1814. Detta slog inte bara mot köpmän och skeppsredare, el- ler den amerikanska staten, vars tullinkomster föll kraftigt, utan också mot de flesta vanliga amerikaner. Konsumentprisindex (1860=100) skenade från 158 år 1811 till 211 år 1814. Även om inte allt detta kan hänföras till britternas ekonomiska krigföring, så råder det ingen tvekan om att den amerikanska ekonomin 1815 var ytterst ansträngd och att USA närmast var tvingat att söka fred. Arthurs undersökning bygger på en omfattande arkivforskning i såväl Storbritannien som USA, utan att författaren för den skull förlorar sig i helheten. Tvärtom lägger han pusselbitarna så att bil-

den framträder steg för steg. Hela bilden lär vi aldrig få, men här kommer mycket nog i dager. Det är såväl intellektuellt och marinhistoriskt spännande. Arthurs bok är därmed av principiellt intresse även för den som inte är specifikt intresserad av just denna amerikansk-brittiska konflikt.

Tornehed, Stig (red), *Havet var min lust och fröjd – Nordhalländska sjömansminnen förmedlade av Stig Tornehed* (Onsala: Onsala Kofferdi Kapteners Förening, 2013). 199 s, inb.

Anmäld av Mats Kero

Onsala i norra Halland är en gammal sjöfararbygd känd för sina gamla kaptensgårdar. Längre var sjöfarten en viktig näring och sjökaptenerna hade ofta ledande befattningar i bygdens olika organ. Denna bok bygger på det rika arv av sjömansminnen från Onsalabygden som inte minst dess författare Stig Tornehed själv bidragit till att bevara och är rikt illustrerad med bl.a. utsökta teckningar av Hallandskonstnären Stefan Gustafsson. Boken inleds med fem kortare sjömansporträtt baserade på intervjuer som Tornehed gjorde som ung journalist på lokaltidningen i Kungsbacka på 1940- och 1950-talen. Avsnittet fungerar som en introduktion till bokens tre längre berättelser och understryker att dess levnadsöden på intet sätt var unika i Onsalabygden under 1800-talets andra hälft och in på 1900-talet.

Den första och längsta av dessa utgörs av sjömannen B. A. Larssons (1834-1911) av honom själv nedtecknade minnen som också gett boken dess titel. Vi kan här följa sjömannens hela levnadslopp, alltså inte bara sjötiden som ju i de flesta fall utgjorde en kortare del av yrkesbanan. Larsson börjar sitt arbetsliv som tioårig "söahölare" (fårvaktare), fortsätter som dräng några år senare innan han vid 18 års ålder mönstrar ut till sjöss som kock (kockjungman?) på en galeas 1852. Sedan följer tjänstgöring på en

Mats Kero är fil.lic i ekonomisk historia, f.d. sjökaptan och tidigare redaktör för Forum navale.

skonert och en brigg i Nordsjöfart och till Medelhavet. Därefter fortsätter färderna på vidare farvatten med skeppet *Norden* till Alger och New Orleans, dit de anländer svårt ansatta av skörbjugg. Efter ytterligare perioder till sjöss på en bark och en brigg förlovar sig Larsson hemma i Onsala, men missar närvara vid lysningen för att hinna mönstra ut på en brigg vilken befälhavaren i fyllan seglar på grund i Engelska kanalen. För att få råd med bröllopet måste han sedan gå på långresa till Brasilien och drabbas av gula febern i Pernambuco, en sjukdom som tog livet av åtskilliga nordhalländska sjömän vid denna tid – däribland Larssons bror. Han överlever emellertid och kan slutligen hålla bröllop i Onsala 1858.

Så fortsätter B. A. Larssons trettioåriga seglats som matros och senare konstapel (steward) på olika fartyg jorden runt men med familjen och hemmet i Onsala som den fasta punkten. Hälsoskäl tvingar honom till sist att avbryta sjömansbanan och söka ny utkomst i Mölndal på Götafors (oklart om på dåvarande pappersbruket eller bomullsspinneriet). Efter ytterligare anställningar som portvakt och därhusvaktare, där han håller ut i sex år innan han slutar av fruktan att själv bli dåre (!), finner han sin sista hamn år 1906 som portvakt vid Fässbergs fattiggård, där han blir kvar till sin död 1911. Larsson är en god berättare och den självbild han ger är av en modig och rättskaffens sjöman som vet sina skyldigheter och rättigheter ombord, och vid behov kan ta strid för de senare. Som i alla skildringar av denna typ är fokus på de dramatiska och ovanliga händelserna. Samtidigt balanseras det extraordinära i skildringen av sjölivet av att berättaren har ett stadgat, om än intermittent, familjeliv och kommer från en bygd där sjölivet inte betraktades som exceptionellt. Sjömannen är här (liksom i de andra berättelserna i boken) inte en vagabond med tillfälliga uppehåll i något pensionat/sjömanskrog, utan det är ett naturligt yrkesval för kortare eller längre tid i en bygd där alternativen för många var begränsade och sämre.

Den andra längre berättelsen utgörs av hemmansägaren och stewarden Henrik Anderssons minnen, nedtecknade av Tornehed inför Anderssons 85-årsdag 1959. Här slussas vi direkt in i sjömanslivet då huvudpersonen i sitt sextonde år 1890 mönstrar på skeppet *Henrietta* av Göteborg. Anderssons befattning framgår inte explicit men uppenbarligen handlar det om mässpojke, kockjungman eller kock i de första båtarna. Mathållning-

en skildras också målande: "Stockfisk lades på en järnpollare och bultades med slägga tills skinnet lossnade". År 1891 går han ut på långresa till Santos, där gula febern grasserar och tre man ur besättningen stryker med i sjukdomen. Till Brasilien återvänder han sedan som steward i en skonert 1893 och hamnar mitt uppe i en revolution i Rio där kulsvärmarna visslar genom riggen.

Från och med slutet av år 1895 far Andersson med ångfartyg och det hinner bli 18 stycken innan han mönstrar av för gott 1920. Bland dessa märks på sin tid kända fartyg som Nordstjernans *Axel Johnson*, *Oscar II* och *Oscar Fredrik*, samt ett par ångare vilka kom att sluta sin långa tjänst i handelsflottan som krigsförluster i början av andra världskriget, *Sigyn* och *Nyland*. Andersson hinner också med ett år på ångaren *Dodona* förd av Wilhelm R. Lundgren, senare grundare av Transatlantic och initiativtagare till Svenska Amerika Linien. Där är han med när kapten Lundgren utan egen förskyllan "upptäcker" Dodonagrundet, vilket naturligtvis resulterar i en längre varvsvistelse. Under unionskrisen år 1905 seglar Andersson på ett norskt fartyg och möter tolv svenska örlogsmän som samfällt vägrar besvara norrmannen när denne sänker flaggen. Svenskarna är för kloka för att ge sig in på krig, försäkrar han emellertid den oroliga norska besättningen. Berättelsen slutar något abrupt med en sjömansdikt av en skeppskamrat från hans ungdom sedan hans näst sista båt, *s/s Nyland*, lagts upp under första världskriget efter att ha legat uppbringad i brittisk hamn i sex månader. Den sistnämnda händelsen ansågs möjligen alltför trivial av den gamle krigssegelaren för att orda mera om än att det "var en dryg tid"! Berättelsen i sin helhet tar också upp främst sådant som denne och intervjuaren fann underhållande för läsarna när intervjun gjordes.

Den sista berättelsen består av referat och utdrag ur den dagbok sjökapten Johannes Carlsson (1851-1940) förde som styrman på barken *Java* och barken (?) *Angyr* 1880-1883. Carlsson gick i land 1894 efter ett antal år som befälhavare och gjorde enligt Tornehed betydelsefulla insatser i kommunalpolitiken i Onsala. Avsnittet är baserat på äldre tidningsartiklar av Tornehed och omfattningen av Carlssons dagbok är oklar – uppgiften att den sträcker sig till 1892 är möjligen ett skrivfel för anteckningarna på *Java*, som sträcker sig endast till 1882. Det saknas inte dramatiska upplevelser i det korta referatet om femtontalet sidor, men där återspeglas också

detaljerade upplysningar kring vardagen till sjöss, relationerna ombord och besättningsmäns egenheter. Vi får också ta del av sådant som sjömännen normalt håller för sig själv, längtan efter "dem därhemma", här i form av fästmon i Onsala.

Boken avslutas med en kort historik över Onsala Kofferdi Kapteners Förening, västra Sveriges äldsta alltjämt verkande sjöfartssammanslutning med anor från 1806 och utgivare av boken. Historiken pekar på hur föreningen under främst 1800-talet spelade en roll i det civila samhället i Onsalabygden genom understöds- och utlåningsverksamhet. Tornehed ska ha en eloge för att han, nu i samma ålder som de gamla sjömännen han i yngre dagar stiftade bekantskap med, återuppväckt sjömansminnena från tidningsläggen och presenterat dem i en tilltalande presentboksform för Onsalabor såväl som intresserade av sjömansminnen i allmänhet.

David J. Starkey and Ingo Heidbrink (red.), *A History of the North Atlantic Fisheries, Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century* (Bremen and Bremerhaven: Verlag H.M. Hauschildt GmbH, North Atlantic Fisheries History Association and Deutsche Schiffartsmuseum, 2012). 336 s, inb, ill.

Anmäld av René Taudal Poulsen

The two volumes of *A History of North Atlantic Fisheries* represent the first scholarly attempt to synthesize the development of artisanal and commercial fisheries in the vast North Atlantic area, from the Iberian Peninsula in the southeast to the Barents Sea in the northeast, Greenland in the northwest and the US East Coast in the southwest. One chapter by Wilcox looks beyond the North Atlantic, discussing the territorial expansion of European and North American fisheries to the South Atlantic, the

René Taudal Poulsen is Associate Professor at the Copenhagen Business School.

Pacific and Indian Oceans and the Antarctic mainly after 1945. The first volume, published in 2009, analyzed the development from early times to 1850, while the second volume brings the narrative up to the present. Fifteen leading scholars from Europe and North America, many of whom have worked within the field for many years, have contributed to the second volume. Fish stocks and fisheries cut across national boundaries and for the same reason national boundaries do not determine the narrative of the book. Eight chapters take a thematic approach, while six chapters cover fisheries in specific areas of the North Atlantic.

The impact of fisheries on marine resources is one of the main topics of the second volume and it is discussed in several chapters of the book. Over the period, technological change, demonstrated by the advent of more efficient vessels, new types of fishing gear, as well as the introduction of new fish finding and fish processing equipment, have enabled fishermen to expand fishing effort significantly and multiply the extraction of marine resources. Consequently, several fishing stocks, including several historically very important herring and cod stocks, have collapsed under intensified fishing pressure. The book takes its starting point around 1850, when decked sailing vessels represented the most advanced fishing technology, and it ends with the high-tech, twenty-first century trawlers with onboard processing and freezing technology. In his chapter on fishing technology, Heidbrink analyzes how mechanization of fishing and fish processing has changed the nature of the industry. Building on this Starkey argues that "... it was not until the twentieth century that fishing increasingly became overfishing, thereby jeopardizing the resource base and commercial viability of large-scale, historically significant fisheries" (p. 327) and McKenzie "... reveal[s] how greed, technological development, scientific hubris and political expediency led to the destruction of once abundant fishing grounds" (p. 303). The tone in several of the chapters is clearly a 'declensionist' one, in which overfishing is lamented and singled out as the most typical development trend for commercial fisheries after 1850.

The role of marine scientists in the decline of commercial fish stocks is also a controversial issue, which several of the chapters of the volume demonstrate. In the nineteenth century scientists from the emerging disciplines of marine sciences mainly served as supporters of moderniza-

tion, identifying new fish resources and more efficient fishing methods for the fishing industry. However, as pressure on the stocks increased, scientists became advisors to fisheries managers in Europe and North America and as such they gradually became defenders of the declining fish stocks. Adopting a more mathematical language, which did not reflect the fishermen's perceptions of the natural resources, "...scientists began to talk above other participants' heads" according to Hubbard (p. 162). Catch quotas and other types of fishing restrictions were implemented by the European Union and other fisheries managers from the 1960s onwards, based on advice from the fisheries scientists, and conflicts subsequently escalated. Increasingly fishermen were alienated from fisheries managers and fisheries scientists, who often failed to protect the resources against over-exploitation. Even though Hubbard argues that a new type of resource co-management emerged from the 1990s, the wide gap between fishermen, fisheries scientists and fisheries managers still remains today.

Not only did the increasing pressure on the resources result in management conflicts between fishermen, scientists and policy makers. International conflicts also ensued. Barnes analyses the development of the international maritime regulatory regime and discusses how coastal states' expansion of national fishing zones sparked international conflicts. In the 1960s and 1970s, the so-called Cod Wars between two NATO allies, the UK and Iceland, took place. Here conflict escalated into violent encounters between UK fishermen and the Icelandic coastguard, before the UK finally accepted Iceland's expansion of its national fishing zone. International discussions on the issue took place within the United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS), which was convened for the first time in 1958, and the Law of the Sea, which designated larger exclusive fishing zones to coastal states, was finally adopted in 1982.

Life in the coastal communities, as analysed by Byskov in his chapter on socio-cultural changes, is another important aspect that deserves attention. Byskov explains how coastal communities were transformed from a pluralistic economy, in which fishing was one of several activities, to full-time commercial fisheries during the period. These transformations led to major changes in gender and family relations and Byskov also analyzes the role of religion in fishing communities. In this way, Byskov convincingly synthesi-

zes large streams of social, cultural and economic literature. Reid introduces a fresh and promising research agenda for fisheries history, when suggesting that fisheries historians should analyze the evolution of fish supply chains. So far fisheries historians have tended to analyze the supply side of fisheries (technology, organization of fishing, changing fish stock abundances, etc.) when explaining the changes of the industry. In doing so, they have often neglected the demand side of the equation. Reid argues that consumption patterns, fish price systems and marketing, distribution and retailing deserve more attention. Through an analysis of the evolution of supply chains, deeper insights into the development of fisheries may be achieved. This is a convincing approach that holds promise for future studies in fisheries history and which may also serve to bring fisheries history closer to mainstream economic history.

The volume is very well edited, and contains only very few, minor errors. Though a reviewer should never get lost in details, one error deserves mentioning. On page 235 Finstad and Lajus argue that "In 2011, the status of most of the commercial fish stocks in the northern region [in the Barents Sea] is satisfactory, according to the reports from marine scientists." However, the source referred to in order to substantiate this claim was published in 2008, i.e. three years before the stock assessment. Surely this is not an ideal source for documenting this claim! In Sweden, fishing has not received any major attention from historians for a long time, and Olof Hasslöf's 1949 study of the Bohuslän fisheries (*Svenska Västkustfiskarna*) remains an important reference book in this field. However, fisheries have been a significant source of income for populations along the extended Swedish coastline, and many of the international issues discussed in *A History of North Atlantic Fisheries* are clearly also relevant for understanding changes in Swedish coastal communities. The book may serve as a source of inspiration for further studies of the evolution of Swedish maritime communities, and it can help to set Swedish developments into their proper international context. Therefore the book is also recommended to a Swedish audience. *A History of North Atlantic Fisheries* contains no major surprises for fisheries historians, but it presents a comprehensive and well-researched overview of the recent history of North Atlantic fisheries. Together with the first volume in the series, the book will surely become a standard reference work for fisheries history in the years to come.

L-G Nilsson & Anders Nylund, *Sjörapporten – Om väder, fyrar och skeppsbrott längs våra kuster* (Stockholm: Norstedts, 2012). 282 s., inb. ill.

Anmäld av Bo G. Hall

Verkligt generös med fakta och illustrationer bjuder denna bok på berättelser från ett antal fyrplatser längs Sveriges långa kuststräckor. Den handlar om deras natur samt karaktäristiska och dramatiska händelser utspelade på dessa ofta isolerade utposter. Läsaren möter namn som är välkända – just från sjörapporten i radio – men i övrigt egentligen tämligen anonyma. De båda författarna bakom verket har gedigna meriter som meteorologer, föreläsare och skribenter, och inte minst som presentatörer av vädret i våra trådlösa media, såväl radio som teve. Inledningsvis beskrivs hur väderutsikterna sänts i svensk radio alltifrån en blygsam början redan 1924 av SMHI:s föregångare. År 1939 delades väderrapporten upp i två delar – en till lands och en till sjöss – varefter den allra första sjörapporten kunde avlyssnas den 2 januari. Den tekniska utvecklingen sedan dess skildras i korta drag liksom de enorma framsteg som meteorologin gjort som vetenskap. Här finns också plats för roliga anekdoter som när mannen på Tobaksmonopolet som skulle lansera en ny piptobak i sitt beråd önskade få förslag om ett sjömansmässigt namn med saltstänk. Han vände sig då till en av sjörapportens uppläsare som raskt gav ett förslag ur den. På så vis föddes märket "Borkum Riff".

Därefter skildras det svenska fyrväsendets historia under de senaste femhundra åren. Början görs med Gustaf Vasas uppmaning 1527 till råd och menighet i Strängnäs, där han valts till kung fyra år tidigare, att placera ut ruskor och stänger för att markera farvattnen invid staden. Sedan gick dock utvecklingen ganska trögt. År 1800 fanns sålunda bara elva fyrar i drift men sedan ökade antalet markant till mitten av seklet. I slutet av seklet existerade alla fyrar som nämns i dagens sjörapport, men med ett undantag: Skagsudde som tillkom först 1957. En mycket central person i sammanhanget var ingenjören Nils Gustaf Heidenstam – jodå, han var pappa till nobelpristagaren Verner – som föreslog ett komplett svenskt fyrsystem. Inom loppet av femton år fram till 1874 uppfördes hela tolv fyrar som bar

hans signum. Fördelen var att komponenterna kunde fabriceras i en skyddad miljö och sedan monteras på plats. En sådan fyr fanns på Pater Noster men var släckt under trettio år på grund av sönderrostning. Efter en lyckad helrenovering fraktades den 2007 per pråm åter ut till sitt Hamnskär och lyftes på plats med hjälp av en jättekran.

Huvudparten av boken ägnas dock åt en systematisk genomgång av totalt trettiofem fyrplatser från Nordkoster i väst till Storön längst upp i Bottenviken i norr. Alla ingår i sjörapporten. Var och en redovisas ur ett geografiskt och kulturellt perspektiv liksom med väderhändelser och några skeppsbrott inom fyrarnas lysvidd. Detta kompletteras med särskilda vindstatistiksidor. Givetvis bjuds detta avsnitt på massor av annorlunda läsning. Till exempel förklaras det särskilda systemet med "referensytan på sjökorret" som gäller för rapporteringen om vattenståndet i Vätern. Visste ni förresten att normalvattenståndet längs Norrlandskusten varje år måste justeras med bortåt en centimeter på grund av landhöjningen!

Tillsammans bildar dessa redogörelser ett fascinerande lapptäcke av naturmiljöer och människooöden. Till dem hör en mängd svåra haverier där många försvunnit i havet; som ju både tar och ger. Stundtals rör det sig om en verkligt tung läsning som kan handla om effekter av ödesdigra felmannövrer vilka lett till grundstötningar och kollisioner eller om möten med oväntade stormbyar men också om fartyg som gått till botten till följd av överisning. Det sistnämnda ödet drabbade bogserbåten *Torsvik* en januarnatt år 1961. Ostnordost om Harstena skulle hon till Kalmar med en pråm på släp i en 300 meter lång tross. Plötsligt försvinner hennes lanternor och pråmen känner ett ryck och blir liggande. När det ljusnar ser man från den hur trossen försvinner rakt ner i vattnet. Uppenbarligen hade bogseraren blivit nedisad och mycket snabbt gått till botten. Hela besättningen om sex man miste livet, liksom skepparens son.

En lång rad sådana olyckor redovisas i boken och man påminns om att antalet skeppsbrott i säkerhet kan räknas i tiotusental i de aktuella kustavsnitten. Svårast är att läsa om alla sjömanshustrur som lämnats ensamma, inte sällan med ganska stora barnaskaror. I sammanhanget är det naturligt att tänka på Evert Taubes ofta spelade ballad om den olycksdrabbade briggen *Blue Bird* av Hull som enligt hans text gick under vid Skagerrakkusten på julafton 1872. Just den historien saknar dock enligt författarna verklig-

hetsförankring eftersom någon sådan olycka inte finns beskriven från denna julhelg och heller inga oväder.

Rent kulturhistoriska utvikningar hör också ofta till bilden i boken. Avsnittet om Kuggören vid Hälsingekusten hyser sålunda en miniuppsats om Gävlefiskarna som under loppet av drygt tre århundraden uppförde en rad fiskekapell från Lövgrund utanför Gävle upp till Skagsudde vid Höga kustens nordspets. Elva av dem är bevarade; det märkligaste finns på Ulvön och tillkom redan 1622. Kostlig eller snarare tragikomisk är historien om kon som lugnt gick och betade vid fyren på Örskår vid Ålands hav. Någon hade glömt stänga dörren och hon gick in och traskade på – kanske sökte hon svalka eller skugga. Nu har fyren alltsedan den uppfördes 1740 ingen trappa utan en sakta sluttande spiralgång som leder ända upp till toppen och efterhand smalnar av och där fastnade kon. Det gick inte att få henne att backa utan där uppe mötte hon slutet i form av en kula.

Mycket vill som bekant gärna ha mer. Jag skulle sålunda bra gärna sett en del geografiska namn på fyrplatser förklarade. Ett par sådana redovisningar finns, exempelvis att andra ordet i Hallands Väderö inte har med vädret att göra utan bygger på det danska ordet för värn, vakt eller vårdkase. Men vad ligger bakom namnen Nidingen eller nyss nämnda Kuggören? Och hur kan det komma sig att Söököjan – unik med sina tre ö:n – och Naven i Vänern heter som de gör? Är det vidare möjligen någon vass kniv som spökar bakom Eggegrund? Innanför den i Gävlebukten ligger den idylliska Limön som lär ha fått sitt namn efter engelskans limestone, alltså kalksten. Eller låt oss ta fyrplatsen Lungön nära anmälares sommarhus vid Höga Kusten (och för övrigt närmare skildrad i en skrift som anmälades i fjolårets *Forum navale*). Namnet har inget att göra med lungor eller lugn, som man kanske skulle kunna förledas att tro, utan det sammanhänger med ett lokalt ord för "sandig, grusig mark", något som passar mycket bra in på Lungön.

Dags så för ett avslutande omdöme och det blir som framgått klart positivt. Författarna har genomgående mycket god hand med sina pennor. Språket är lättsamt och inte sällan försett med en underfundig, humoristisk släng men samtidigt ändå gediget kunskapsrikt. Och även bilderna förtjänar verkligen höga betyg. De nytagna fotona, ofta fångade av L-G Nilssons kamera, är välvalda. De återges i ett förnämligt färgtryck och kon-

trasterar effektivt mot intressanta svartvita bilder från äldre tid vilka hämtats från ett antal arkiv och museer. Man anar vilken möda författarna lagt ned bara på denna viktiga detalj. Till sist kan konstateras att vid sidan av Magnus Rietzs storartade *Sveriges fyrar* (2009) har den nya skriften helt enkelt alla förutsättningar att bli en ofta utnyttjad informationskälla i bokhyllan – både ombord och hemma i länstolen.

Stephen Cobb, *Preparing for Blockade 1885-1914 – Naval Contingency for Economic Warfare* (Farnham: Ashgate, 2013). 374 s, inb, ill.

Anmälnd av Bengt Larsson

Hjälpfartyg är den något oglamorösa svenska samlingsbenämningen på civila fartyg vilka tas i anspråk av staten i händelse av krig. Hjälpfartyg som forskningsämne är ett av de minst omskrivna avseende modern sjökrigföring. Uppgifter kring dessa fartyg återfinns i någon mån i bearbetningar som behandlar fartygens civila verksamhet eller i tabellariska publikationer av översiktlig karaktär. Någon koppling mellan hjälpfartyg och militärteori eller doktrin är ytterst sällsynt. Kring marin doktrin, militärteori och militärteoretiska begrepp finns däremot en tämligen rikhaltig utgivning kanske framförallt i anknytning till militära lärosäten och organisationer. Inom sjömaktsteori är blockadbegreppet ett av de äldsta och mest centrala och dess koppling till ekonomisk krigföring och strategi är sedan länge uppenbar.

I sitt verk *Preparing for Blockade 1885-1914 – Naval Contingency for Economic Warfare*, har Stephen Cobb valt att utforska vissa aspekter av hur strategiska mål och medel vävdes samman i den brittiska flottan under årtiondena närmast före det första världskriget. Cobbs fokus är hur den militärteoretiska synen på ekonomisk krigföring, blockadbegreppet, handelskrigföring och sjöfartsskydd kom att utvecklas med en nära koppling till utnyttjandet av större passagerarfartyg såsom hjälpkrysare. Cobb är en

Bengt Larsson är örlogskapten och tjänstgör vid Ledningsregementet i Enköping.

fristående forskare och ledamot av Navy Records Society. Han har en bakgrund som akademiker och var tidigare verksam som lärare i politik och sociologi vid Strode's College. Han är tidigare inte publicerad inom ämnesområdet.

Det sena 1800-talet innebar en ytterst kraftig teknologisk utveckling och merkantil expansion. Industriproduktion och världshandel ökade årligen. Sjöfarten expanderade och fartygen blev allt större, kraftigare och snabbare. Ytterst manifesterades detta i utvecklandet av stora oceangående passagerarfartyg med lång räckvidd och hög fart. White Star Lines fartyg *Olympic*, *Britannic* och *Titanic* har tillsammans med Cunard Lines fartyg *Mauretania* och *Lusitania* nått en närmast ikonisk status som historiska symboler för denna tidsepok. Cobb tar sin utgångspunkt i den strategiska förändring Storbritannien genomgick under 1800-talets mitt, där nationen blev helt beroende av livsmedelsimport för sin överlevnad. Cobb fortsätter sedan att redovisa hur de tankar detta för med sig, initierar en debatt och delvis en omprövning av hur Storbritannien borde föra ett sjökrig mot eventuella motståndare. Rädslan för hur störningar i importen, i händelse av krig, skulle leda till kraftiga prisfluktuationer och social oro, driver fram en förändrad syn på kraven för sjöfartsskydd. Synen på internationell rätt, neutralt gods m.m. förändras också i riktning mot det totala krigets krav. I samband med detta redovisas den successiva förändringen i synen på blockadbegreppet och synen på kontraband.

Cobb lägger stort vikt vid betydelsen av begreppet strategisk kultur. Han argumenterar för att den brittiska flottans officerskår i allt väsentligt innefattades av en gemensam, homogen sådan. Den centrala strategiska övertygelsen i denna kultur innebar att den brittiska flottans huvuduppgift skulle vara att helt stoppa motståndarens sjöburna handel. Cobb beskriver hur officerskåren i debatt och doktrin influerades av Clausewitz, Corbett och Mahan och deras militärteoretiska idéer. Härvidlag framhåller Cobb särskilt hur amiralitetets underrättelseavdelning (Naval Intelligence Department) och dess officerare hade en central roll i att framhäva potentialen i ekonomisk krigföring för det totala krigets framgångsrika förande. Cobb redogör för hur det brittiska amiralitetet initialt hade fokus på skydd av den egna sjöburna handeln gentemot en motståndares till hjälpkryssare utrustade snabba passagerarfartyg. Då den brittiska handeln var världsom-

spännande bedömdes sådana fartyg, genom att välja rätt områden, relativt enkelt kunna undvika brittiska örlogsfartyg med lägre fart och kortare räckvidd och därigenom orsaka disproportionerligt stor skada på den brittiska ekonomin.

För att möta dessa hjälpkryssare avsåg amiralitetet att ta ut brittiska passagerarfartyg med motsvarande egenskaper till hjälpkryssare. För att garantera prestanda och tillgång till dessa fartyg, utgavs dyrbara subventioner till rederierna och militär utrustning lagrades. Den tekniska och ekonomiska utvecklingen drev fram allt fler och allt snabbare passagerarfartyg. Kravet på allt högre fart kulminerade 1903 i ett beslut att genom statliga lån om 2,6 miljoner pund, subventionera byggandet av *Mauretania* och *Lusitania*. Fartygen skulle dessutom årligen subventioneras för driften (150 000 pund per år). Kostnaderna innebar dock en vändpunkt och några ytterligare subventioner utgavs ej.

Cobb visar att amiralitetet, bl.a. som följd av resultaten efter 1906 års stora flottmanöver, kom att omvärdera hotet mot den egna sjöfarten och i stället alltmer kom att övertygas om att åter se handelskrigföring som ett strategiskt offensivt vapen. Handelskrigföring skulle genom Storbritanniens strategiska läge genomföras genom en traditionell blockad mot den europeiska motståndaren. En blockad skulle dock kräva att ett stort antal brittiska örlogsfartyg behövde avdelas för uppgiften, något som på ett oacceptabelt sätt skulle utarma slagkraften i slagflottan (The Grand Fleet). Redan från början av kriget kom därför hjälpkryssarnas roll bli att genom fjärrblockad stoppa den sjöburna handeln till centralmakterna. Amiralitetet beslutade att prioritera uttagning av något mindre fartyg, men med lång räckvidd och uthållighet i Nordatlanten, framför de tidigare avsedda snabbaste och största fartygen. Dessa fartyg kom i stället att användas som trupptransport- eller lasaretsfartyg.

Resultaten och slutsatserna av Cobbs studie visar på ett övertygande sätt att den brittiska sjömilitära strategin redan från början av kriget avgjort var inriktad på ekonomisk krigföring genom blockad mot Tyskland. Något djärvare och kanske något mindre övertygande är dock Cobbs tanke att slagflottans viktigaste roll bestod i att utgöra fjärrskydd åt de hjälpkryssare vilka utgjorde den effektiva, men oglamorösa, blockadpatrullen mellan Orkneyöarna och Norge. Cobb har författat en välskriven och läsvärd

bok. Till bokens styrka hör bl.a. författarens ansats till helhetsperspektiv där såväl civila som militära aspekter berörs samt god stilistik och språkbehandling. Studien har i första hand genomförts med hjälp av primärkällor vilket ger den hög vetenskaplig trovärdighet. Denna förstärks ytterligare genom att författaren har utnyttjat en avsevärd mängd sekundärkällor som referensmaterial.

Framställningen hade dock tjänat på ytterligare redigering. I fler fall borde diagram, sociogram och tabeller ha utnyttjats för att förenkla för läsaren, framför allt för att tydliggöra relationer mellan det stora antal personer vilka förekommer i boken. Biografiska uppgifter om dessa kunde med fördel ha koncentrerats och fler bilder utnyttjats för att underlätta för läsaren. Cobb ger i sin bok nya perspektiv på sjökriget 1914-18. Boken är kanske av störst intresse för studenter av sjömaktssteori, särskilt sjöfartsskydd och ekonomisk krigföring. Den kan med fördel tjäna som inspirationskälla för forskare.

Edward Hampshire, *From East of Suez to the Eastern Atlantic – British Naval Policy 1964–70* (Farnham: Ashgate, 2013), 266 s, inb.

Anmäld av Per Edling

De två decennierna efter det andra världskriget var smärtsamma för den brittiska flottan. Den tidigare så självklara rollen som garant för Londons myndighet över stora delar av världen var ett minne blott. Anledningen därtill var mångfacetterad. En var koloniernas frigörelse och därmed ett minskat behov av brittisk närvaro på oceanerna. En annan var att den amerikanska flottan hade tagit över som världens mäktigaste. Det är i detta läge som Edward Hampshire tar sitt avstamp i studien av den brittiska flottans förnyelse under den andra delen av 1960-talet. Hampshire är fil.dr i krigsvetenskap och lärare vid Sandhurst, den brittiska arméns kadettskola.

Per Edling är kommendörkapten och doktorand i historia vid Åbo akademi.

Även om den brittiska flottan kanske både var kraftfull och full av självförtroende fanns det insikt såväl i flottans ledning som i försvarsdepartementets marinavdelning att något snart måste göras. När beslutet att ställa in byggnationen av hangarfartyget CVA-01 fattades 1966, och man istället valde att bygga det långräckviddiga bombflygplanet F-111, var måttet rågat. Beslutet innebar, enligt Hampshire, slutet för flottans roll "öster om Suez". Denna strategi hade utvecklats under mitten av 1950-talet, då den sovjetiska långräckviddiga vapenutvecklingen hade gjort att ett nytt europeiskt storkrig bedömdes vara avlägset. Därmed försvann flottans uppgift att skydda överskeppningen av truppmassor och materiel från USA. Flottan fick svårt att motivera sina materielbehov och sin verksamhet. Istället siktade amiralitetet in sig på att erbjuda ett slags kvardröjande imperialt välde till sjöss allt eftersom kolonierna i öster gavs sin självständighet. Genom att genomföra småkrig och fredsbevarande insatser kunde flottan kyla ner upproriska stämningar och sovjetisk expansion. Utan ett nytt hangarfartyg skulle dock inte några större insatser kunna genomföras och kontrollen av Fjärran österns farvatten fick lämnas över till någon annan. Snart inleddes förhandlingar om flottans tillbakadragande med de allierade länderna öster om Suez, främst med Australien. Dessa ledde till att Australien vände sig till USA för försvarssamarbete.

För att inte flottan skulle bli utplånad, trots att den inte längre ansågs behövas öster om Suez, tog första sjölorden (marinchefen) Varyl Begg, efter en tids politiskt manövrerande, fram en ny plan. Planen skulle på nytt ge flottan uppgifter som kunde motivera satsningar på materiel och personal. Detta var inte så märkligt, men enligt Hampshire var däremot det valda geografiska området oväntat: Medelhavet. Under de senaste åren hade Maltas örlogsvarv reducerats. De av chefen för Medelhavsflottan och ambassadören i Rom gjorda försöken att öka den brittiska flottans närvaro i Medelhavet hade dessutom bemötts av ointresse. Inga ansträngningar gjordes för att möta den ökande sovjetiska närvaron i området.

Beggs nya Medelhavsstrategi föddes i en analys av kommande brittiska marina uppgifter, där Malta plötsligt hade fått ny betydelse. Samtidigt försökte SACEUR, Natos amerikanske befälhavare i Europa, övertyga Storbritannien om att genomföra mer verksamhet i Medelhavet. Enligt Hampshire skulle sådana amerikanska övertalningsförsök normalt ha mötts med

kallsinne, men istället tog det marina ledarskapet idéerna till sig. Plötsligt fanns en möjlighet att visa på nyttan av sjömakt, sjökrigföring långt från hemmahamn och amfibietrupper. Till och med en kryssare som ledningsfartyg kunde motiveras. Trots att vare sig försvars- eller utrikesministerierna ansåg att flottans närvaro i Medelhavet hade någon särskild betydelse för Storbritannien, lyckades marinledningen övertyga det politiska ledarskapet att stödet till Nato var betydelsefullt. Flottans framtid var plötsligt säkrad.

Medelhavsstrategin innebar, menar Hampshire, en anpassning till rådande ekonomiskt läge men även en möjlighet för flottan att, för sig själv, motivera tillbakadragandet från Fjärran östern. Det var i Medelhavet som många av de senaste 300 årens brittiska sjösegrar hade ägt rum, både under Nelsons tid och under det andra världskriget. Nu var det åter brittiska hemmafärvaratten. Det var där som Sovjetunionens expansion skulle hindras. Även om ambitionen reducerades under mitten av 1970-talet, hävdar Hampshire att det var styrkorna "öster om Gibraltar", det åldrade hangarfartyget *HMS Hermes* och amfibieförbanden, som gjorde förändret av Falklandskriget möjligt. I alla fall gav den väl förankrade och utvecklade strategin den brittiska flottan sitt självförtroende tillbaka, tillsammans med nya fartyg även om de var betydligt billigare än den hett åstundade CVA-01. Både självförtroende och adekvat fartygsmateriel är betydelsefulla komponenter i all sjökrigföring.

I sin avslutning konstaterar Hampshire att Storbritannien har slagits i Irak och Afghanistan, väl öster om Suez, mer än 40 år efter beslutet att lämna denna region. Hans slutsats blir att den brittiska ekonomiska, politiska och diplomatiska positionen kräver att de nationella intressena på den internationella spelplanen kan backas upp militärt. Sjömaktens unika flexibilitet, framför allt när fasta baser saknas, innebär att den är en given del av varje försök att försvara dessa intressen. Hampshire har skrivit en bra bok och han beskriver en intressant tid i den brittiska flottan. Det som kunde ha slutat med att flottan utkonkurrerats av flygstridskrafterna ledde istället till en möjlighet att konsolidera krafterna tills det var dags för aggressivare sjökrigföring. Istället för att hårdnackat försöka motivera både existens och nybyggnadsprojekt med en obsolet strategi, vände man på kuttingen och tog fasta på de möjligheter som den aktuella situationen erbjöd.

Hampshires skildring är strikt kronologisk vilket gör att han inte behöver bygga upp någon komplicerad teoretisk modell för att leda läsaren genom den studerade epoken. Istället gör han en kort genomgång av det rådande forskningsläget, frågar sig varför fenomenet behöver studeras igen och sätter igång. En av anledningarna till att Hampshire anser att ämnet är värt en ny studie är att ett betydande arkivmaterial nyligen gjorts tillgängligt. Detta har han undersökt på vad som förefaller vara ett grundligt och metodiskt sätt. Genom sitt arbete har han lyckats visa på betydelsen av Medelhavsstrategin och samlingen i det marina ledarskapet när det gällde förändringen av den brittiska flottan. Presentationen gör han sedan både rappt och elegant. Ibland får man känslan av att Hampshire skriver med tanke på att hans kadetter ska orka läsa boken även om de är trötta efter en dags skjutövningar. Om man ska säga något negativt om *From East of Suez to the Eastern Atlantic – British Naval Policy 1964–70* är det att den är framtung. Det tar väl många sidor innan Hampshire kommer bort från bakgrundsbeskrivningen och fram till den spännande delen om hur Medelhavsstrategin utvecklades och hur den nya flottan kom till.

Sam Nilsson, T-Kontoret: *Underrättelsetjänst och västsamarbete* (Stockholm: Medströms Bokförlag i samarbete med Forskningsprojektet Försvaret och det kalla kriget, 2013). 334 s, inb, ill.

Anmäld av Per Andersson

T-Kontoret bildades 1946 och var efterföljaren till det som kallades C-byrån som verkat under stora delar av andra världskriget. Båda dessa organisationer arbetade främst med agentverksamhet och drev källor främst i de baltiska länderna och Ryssland, men även andra öststater var av intresse att inhämta information om. Under 1964 omorganiserades T-

Per Andersson är överstelöjtnant (pensionerad) och tidigare medlem av den marina analysgruppen som bl.a. utredde ubåtskränkningarna på 1980- och 90-talet. Han har tidigare också arbetat inom Försvarsstabens säkerhetsavdelning och dess efterföljande organisation.

Kontoret och blev det mer kända IB som sedermera avslöjades i samband med "IB affären". Organisationen misstänktes även för nära kopplingar med det socialdemokratiska partiet och att arbeta med inrikesespionage. IB upplöstes 1973 och efterträddes av nya organisationer som några gånger bytt namn och fortfarande verkar inom den svenska underrättelsetjänsten. Gemensamt för alla dessa organisationer som opererat under olika tidsepoker är att de varit den del i den militära underrättelsetjänsten som varit mest hemlig och där väldigt lite om deras inre liv tidigare kunnat beskrivas. Det är först nu med boken *T-Kontoret* som en djupare inblick i en av dessa organisationer kunnat dokumenteras och dessutom beläggas med arkivhandlingar.

T-Kontorets arkiv brändes men innan detta skedde mikrofilmades det av någon anledning. Detta var känt av ytterst få personer och den allmänna uppfattningen var att arkivet för alltid var förlorat tills en dag i slutet av november 1997 då den tidigare överbefälhavaren Stig Synnergren kontaktade riksarkivarien och berättat att han hade en väska med filmer som han ville lämna till Krigsarkivet. Förklaringen hur väskan kommit i Synnergrens ägo var något fantasifull och gick ut på att den överlämnats till honom av ett stadsbud på uppdrag av en anonym avsändare. I väskan återfanns enligt uppgift även en guld tand! Sanningen var nog att Synnergren hade haft T-Kontorets mikrofilmade arkiv i sin bostad sedan pappersarkivet förstörts. Utan denna väska med alla dessa mikrofilmer hade boken aldrig kunnat skrivas. Sam Nilsson har lagt ner ett mycket omfattande arbete med att gå igenom valda delar av dessa filmer som gjorts tillgängliga för honom. Filmerna innehåller i huvudsak de rapporter som skrevs på T-kontoret och handlar i många fall om detaljer om de ryska stridskrafternas indelning och gruppering i hamnar och angränsande landområden. Även information om civil infrastruktur och industriproduktion m.m. var av sedvanligt underrättelseintresse.

Bland alla avfotograferade arkivhandlingar finns en mängd rapporter som bokens författare har sorterat och katalogiserat i sina försök att klarlägga vilket utrikes samarbete som T-Kontoret hade. Genom granskning av olika noteringar som gjorts på originalhandlingarna har han med olika sannolikhetsgrader kunna konstatera hur omfattande samarbetet med andra utländska underrättelsetjänster var. Han har också med detta som nyckel

förtecknat hur många rapporter över tiden detta handlat om. De länder där samarbetet var som störst var enligt författaren Norge, Danmark, Finland, England, Västtyskland, USA och Schweiz. Finland var givetvis särskilt intressant genom närheten till Ryssland. Om chefspersonerna på det dåtida T-Kontoret kunnat förutse att deras handlingar en dag skulle granskas och att pussel skulle läggas för att försöka få fram deras utrikes samverkan med andra underrättelseorganisationer skulle nog aldrig några marginalanteckningar gjorts. Just detta måste anses ha varit ett ganska stort misstag ur sekretessynpunkt.

Författaren beskriver också T-Kontorets relationer till de aktuella länderna och hur dessa har varit stabila trots tillfälliga politiska motsättningar som i fallet mellan Sverige och USA under en del av perioden (Vietnamkriget) när Olof Palme var statsminister. I boken beskrivs också de ledande personerna som arbetade på T-Kontoret och de interna relationerna mellan dessa många gånger färgstarka och något udda individerna. För den marint intresserade finns en del i boken av intresse. Det är exempelvis agentrapporter om ryska örlogsfartygs baseringar och förflyttning och ett antal bilder tagna genom ventiler på förbipasserande svenska handelsfartyg. Just befälhavare och styrmän på svenska handelsfartyg rekryterades många gånger av T-Kontoret för att samla information i och med att dessa fartyg ofta gick till och från hamnar i de baltiska staterna eller Leningrad och då hade ypperliga tillfällen att göra observationer och i smyg ta fotografier, inte alltid utan en viss risk. Även ett antal spaningsbilder på hamnar som Liepaja, Kronstadt och Leningrad, tagna från flygplan, finns med inlagd fototolkanalys där man kan se beläggningen med örlogsfartyg vid tiden för när fotografierna är tagna.

Bokens innehåll är inte specifikt inriktad mot spionaget mot den sovjetiska marinen vilket den inte heller ger sken av utan bokens huvudinriktning är att försöka klarlägga det svenska underrättelsesamarbetet som T-Kontoret bedrev med västliga motsvarande underrättelsetjänster under en period av kalla kriget när vi i allmänhetens ögon talade oss varma om vår neutralitet och vår alliansfrihet. För de som är intresserad av den svenska underrättelsetjänsten och det dubbelspel som många gånger präglade Sveriges försvarspolitik ger boken en spännande och välskrivna skildring hur detta kunde te sig i verkligheten. Det måste anses som unikt att en

författare har kunnat få ta del av en så pass komplett samling sekretessbelagda dokument och så koncentrerat som det varit i detta fall. Allt detta beroende av en väska med mikrofilmer och en guld tand som förvarades i en garderob hos en tidigare överbefälhavare.

Joakim von Braun och Lars Gyllenhaal, *Ryska elitförband. Spetsnaz, Osnaz, VDV och andra elitstyrkor* (Stockholm: Fischer & Co förlag, 2013). 208 s, inb, ill.

Anmäld av Per Andersson

Boken *Ryska elitförband* av Joakim von Braun och Lars Gyllenhaal är en faktsäckad bok om ryska elitförband genom tiden med början från år 1917 fram till nutid. Den beskriver hur organisationerna förändrats under olika politiska skeden och hur de utrustats och utnyttjas både inom Ryssland men också mot andra länder. Förbandens roll under kalla krigets epok, bl.a. i undervattensverksamheten mot Sverige, har en framträdande roll i boken. I text och bilder beskrivs vilka olika undervattensfarkoster som enligt författarna kan ha utnyttjas vid de specialdykarenheter som kan ha arbetat i svenska skärgårdar. En del händelser som troligen är obekanta för läsaren berörs som bl.a. äldre händelser med dykare som arbetat i våra mineringar vid Gotland. Boken kan också ses som uppslagsbok genom sitt väl utvecklade register och de läsare som är intresserade av olika förbands organisation och materiel får sitt lystmäte täckt. Ett stort antal namn på chefer för förbanden under olika tidsepoker finns också. Mycket av den vapenutrusning som omnämns finns presenterade i detaljerade färgbilder.

När det gäller en bok av detta slag kan författarna på ett helt annat sätt än olika myndigheter, som exempelvis Försvarsmakten och UD, peka ut Ryssland/Sovjetunionen och deras aktiviteter mot Sverige. Myndigheter har en annan bevisbörda och har därför enbart officiellt pekat ut Sovjetunionen som kränkande nation i samband med Hårsfjärden incidenten 1982 samt att händelsen med den grundstötta ubåten U137 i Karlskrona skärgård 1981 skedde efter en medveten och avsiktlig inträngning i inre

vatten. Det är, som tidigare anställd i Försvarsmakten och som arbetande med bl.a. dessa frågor, svårt att säga att allt som skrivits är belagt. Att få konkreta hållbara bevis när det gäller specialförbands operativa verksamhet och som skulle hålla i en myndighets uttalanden är svårt och ofta för- enat med sekretess men som fristående författare har man en annan frihet och behöver därför inte beakta mellanstatliga relationer.

Det är imponerande att författarna lyckats hitta så mycket information om förbanden och dess verksamhet beaktande att de använt öppen information och inte haft tillgång till nu fortfarande hemliga dokument. Det har visserligen skrivits en mängd böcker om Spetsnaz och andra enheter både av ryska avhoppare och av andra men i detta fall har författarna använt sig till övervägande delen av ryskt underlag som i många fall inte tidigare varit allmänt åtkomligt. Internet har inneburit att betydligt mer detaljerad information från tidigare ryska/sovjetiska soldater, kamratföreningar och andra intresserade har publicerats i olika forum och genom sammanställning och analyser av detta har författarna i flera fall fått tillgång till synnerligen detaljerade uppgifter om förbanden och vad de kan ha gjort, uppgifter som troligen till del skulle varit hemliga om detta arbete gjorts inom försvaret. Båda författarna har också personligen träffat flera pensionerade officerare från både GRU och KGB samt även några av de mest kända ryska avhopparna.

Med flera detaljerade bilder över bland annat delar av Helsingborg kan läsarna se hur de ryska kartorna såg ut som låg i deras mobiliseringsförråd. Vid de granskningar som gjorts tidigare av Försvarsmakten av denna typ av kartor, som dök upp på marknaden när Sovjetunionen föll samman, konstaterades den stora detaljrikedomen där enskilda oljecisterner och myndighetsbyggnader m.m. var inlagda. I boken har författarna lyckats samla bilder på nästan alla specialförbandens förbandstecken samt vilka utmärkelser som kunde utdelas för förtjänta gärningar. Sannolikt har inte en så pass komplett samling förbandstecken samlat på ett ställe samtidigt som förbanden som bär dessa presenterats.

De marina inslagen är påtagliga och bilder visas bl.a. på ett av de specialfartyg som använts för transport av mindre typer av undervattensfarkoster. Denna typ av fartyg fanns i alla ryska mariner och användes sannolikt även vid en del operationer mot Sverige.

Specialförbandens verksamhet på Kuba, Spanien, Afghanistan och många andra länder beskrivs och kronologiska förteckningar över denna typ av verksamhet liksom en del intressanta utvisningar av diplomater och spioner, även från Sverige, berörs. I de ryska/sovjetiska skolorna började man tidigt med militärkunskap och utbildning. Särskilda böcker för barnen producerades som beskrev hjältemodiga militära insatser och så sent som på 1980-talet fanns avdelade klassrum för militärundervisningen och på en del skolor fick barnen lära sig skjuta och även åka med i olika stridsfordon. Denna för oss ganska okända del av tidig indoktrinering beskrivs också i boken liksom de många frivilligorganisationerna som fanns inom alla vapenslag. Detta känns till del igen från vår egen verksamhet med FBU men de ryska/sovjetiska uppläggen kan nog anses vara betydligt vassare och mer målinriktade. Boken innehåller mängder av fakta. Den cirka 30-sidiga tidslinje som finns i boken från 1917 till idag utgör en bra sammanställning för den som snabbt vill sätta sig in de förändringar som skett och vilka politiska händelser m.m. som påverkat utvecklingen av förbanden.

Bo J Theutenberg, *Dagbok från UD, Volym 1: Högdramatik i UD – ubåtar, protestnoter och annat (1981–1983)* (Stockholm: Stockholm Institute of International Law, Arbitration and Conciliation, 2013). 320 s, kartonnage, ill.

Anmäld av Per Andersson

För ett knappt år utkom första delen av Bo Theutenbergs planerade bokserie om fem volymer. Volym 1 avhandlar perioden 1981 – 1983. Theutenberg har haft en mångårig tjänstgöring på UD som bland annat UD:s folkrättssakkunnige och tjänstgjorde under lång tid också vid sektorstab O 5 och därefter vid Operationsledning 2 (OP 2) vid Försvarsstaben. Theutenberg var också ÖB:s folkrättssakkunnige. Det som gör boken extra intressant för läsare med marin anknytning är att Theutenberg var den som formulerade protestnoten i samband med Hårsfjärdenincidenten och han var djupt engagerad som sakkunnig i händelserna på den politiska nivån

både under U137-händelsen 1981 och Hårsfjärden 1982. Boken innehåller bl.a. detaljerade redogörelser om det politiska spelet under dessa två händelser. För oss läsare har detta varit en okänd del av händelseförloppet och som nu tillsammans med den kunskap som vi alla till mans har i olika grader gör att vi bättre förstår helheten och den spänning som dessa händelser åstadkom hos regeringen. Det blev ju inte heller enklare av att Sverige bytte regering hösten 1982, en regering vars första uppgift blev att hantera Hårsfjärdenincidenten.

Theutenbergs specialkunskaper inom folkrättsområdet ledde också till att han arbetade nära Sven Anderssons ubåtsskyddskommission och därför befann sig mitt i alla interna förvecklingar som spelades upp under arbetets gång, händelser som resulterade i att regeringen överlämnade en protestnot till Sovjetunionen för deras intrång och kränkningar med ubåtar i Stockholms södra skärgård. Spänningen och skiljaktigheterna i uppfattning mellan olika ministrar i regeringen Palme framkommer mellan raderna i boken på ett intressant sätt och stundtals i en minutaktuell redogörelse. I boken finns också kopior på några av Theutenbergs handskrivna anteckningar av olika utkast till memorandum med då förtrolig information till olika politiker.

Under regeringens arbete med U137-affären var Theutenberg med på första parkett och skrev underlaget till bl.a. utrikesministerns olika uttalanden. Han deltog även i författandet av de riktlinjer till Överbefälhavaren som mynnade ut i förhören av bl.a. ubåtschefen och senare hur det skulle gå till när ubåten lossdrogs och återlämnades till Sovjetunionen. Redan vid lunchtid första dagen när ubåten upptäckts kallades Theutenberg till överbefälhavaren Lennart Ljung och försvarsstabschefen Bengt Schuback, med assistans från underrättelseavdelningen, för att diskutera ubåtens status som statsfartyg och vad som gällde för att denne skulle kunna ha immunitet. Att ubåten befann sig på inre vatten och dessutom i ett skyddsområde och inte heller anmält nödsituation gjorde att man i gruppen kunde fastställa att kränkningen måste betraktas som grov. Theutenbergs råd till överbefälhavaren var att ubåten inte skulle släppas. Redan efter 30 minuter från det att mötet på försvarsstaben påbörjats ringer kabinettssekreteraren Leif Leifland och meddelar att Theutenberg omedelbart ska inställa sig på UD varvid mötet avbryts och transport till UD sker. Där sker genast

en föredragning om det juridiska läget och kort därpå anländer den sovjetiske ambassadören Jakovlev och han informeras formellt om grundstötningen. Efter mötet påbörjar Theutenberg arbetet med det första utkastet av en protestnot som därefter överlämnas personligen av utrikesminister Ola Ullsten. Redan vid middagstid kommer den sovjetiske ambassadören till UD igen och meddelar då att ubåten förlorat kursen i dåligt väder och gått på grund. Ambassadören ber Ullsten att tre sovjetiska bogserbåtar ska få komma till haveristen för att dra loss den men får ett nekande svar på detta. Bara svenska bogserbåtar kommer att få göra detta.

Dagen efter fortsätter diskussionerna om immunitetsfrågorna och diskussionerna om att förhör måste ske med fartygschefen och besättningen. Folkpartisten Carl Tham varnar för att våra åtgärder kan uppfattas som att Sverige uppträder som en stormakt medan Sven Hirdman, statssekreterare vid Försvarsdepartementet, undrar hur länge besättningen kan klara sig utan mattillförsel. Stort som smått diskuterades. Statsministern håller presskonferens och de första rapporterna om vad som hände när marinofficeren Karl Andersson besökte ubåten och ett detaljerat sjökort togs fram som snabbt ersattes med ett sjökort som täckte hela södra Östersjön blev känt. Detta blev en händelse som senare kom att bli mycket viktigt när diskussionerna om ledningen på ubåten visste var de var någonstans eller inte. De efterföljande dagarna skedde en mängd interna möten och hastigt sammankallade grupper förde olika krissamtal inom UD och regeringskansliet om hur man skulle bemöta de allt mer intensiva framstötarna från den sovjetiska ambassaden om frisläppning och förhör m.m. samtidigt som sekretessen om vetskapen att det kanske fanns radioaktiv materiel ombord fanns inom en mycket begränsad krets i regeringen. Man kan se spelet mellan regeringen och den sovjetiska ambassaden som ett kvalificerat schackspel där man inte visste hur mycket motspelaren visste. När ubåten slutligen fick lämna svenskt territorium fick Theutenberg en mängd propåer från olika länder om att få fördjupade informationer om vad som egentligen hänt i verkligheten och inte vad som skrivits i massmedia.

När Hårsfjärdenincidenten började i september 1982 blev Theutenberg snabbt engagerad. Det politiska spelet kring kränkningarna försvårades av att det skedde ett regeringsskifte och Olof Palme avlöser Torbjörn Fälldin och i princip alla politiska befattningshavare i regeringskansliet och depar-

tementen byts ut över en natt. Efter händelsen med U137 året innan, som i sig skapade ett stort massmediaintresse, fullkomligt exploderade mediain-tresset och reportrar och TV-team från ett stort antal länder strömmade till Stockholm och till Hårsfjärden. Försvarsmakten informerade regeringen och UD regelbundet om de olika observationerna och indikationerna och misstankarna om att det var Sovjetunionen som kränkte Sverige kom ti-digt att diskuteras. Nya IKFN-regler om vapeninsatser hade arbetats fram och skulle nu tillämpas och diskussioner om att en ubåt kunde komma att skadas eller sänkas skedde. Trycket på regeringen resulterade i att beslut fattades om att tillsätta en ubåtsskyddskommission som i efterhand skulle utreda händelserna och bedöma ubåtshotet.

Som ordförande i kommissionen utsågs den tidigare försvarsministern och utrikesministern Sven Andersson, en självständig och klok person. Theutenberg arbetade stundtals nära kommissionen om de folkrättsliga as-pekterna. I slutet av april 1983 fick Theutenberg ingående information om vad kommissionens slutsatser troligen skulle bli och han insåg att det skul-le komma att leda till ett utpekande av Sovjetunionen som den kränkande parten. En initierad rapport om vad kommissionen skulle komma fram till skrevs av Theutenberg och gavs till kabinettssekreteraren Pierre Schori som informerade statsministern. I rapporten föreslogs också hur man bor-de agera. Ett förslag om att utrikesnämnden skulle sammankallas för möte samma dag som rapporten blev offentliggjord (den 26 april) fastställdes. Om utrikesministern informerades i detta läge var oklart för Theutenberg som nu började skriva utkastet till protestnoten som skulle överlämnas till den sovjetiske ambassadören. Någon dag senare fick Theutenberg ta del av slututkastet till kommissions rapport och han kunde inarbeta delar av dessa slutsatser i protestnoten. Protestnoten kom att ändras flera gånger bl.a. för att olika ledande politiker hade olika uppfattningar hur den skulle utformas. I boken kan man läsa några av Theutenbergs handanteckningar och ändringar som skedde efterhand som notens slutversion växte fram.

Dagbok från UD volym 1 innehåller också detaljer som tidigare inte varit allmänt kända om de hemliga sonderingar som skedde med Sovjetunionen angående den s.k. vita zonen öster om Gotland. Theutenberg skulle vidare ha varit statsminister Palmes expert vid förhandlingarna i Moskva våren 1986 men Palme mördades några månader innan detta möte skulle ske.

Dagboken kan rekommenderas för de som vill ha kunskap om det politiska spelet kring två av de mest kända ubåtskränkningarna (U137 och Hårsfjärden) där Sovjetunionen var den agerande nationen i båda fallen.

Klas Brogren, Anders Bergenek & Rickard Sahlsten, *Stena Line – historien om ett färjerederi* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2012). 440 s., inb., ill.

Anmäld av Thomas Taro Lennerfors

Stena - inte bara färjor, är en devis som pga. mina egna studier av Stenas oljefraktverksamhet har gjort att det dröjt innan jag noggrant började sätta mig in i Stena Lines verksamhet. Boken *Stena Line - Historien om ett färjerederi*, en jubileumsskrift med anledning av 50 år sedan grundandet av Stena Line, har ökat mitt kunnande om Stena Line mångfald. Boken är uppdelad i fyra perioder (1962-1968, 1969-1981, 1989-1998, 1999-2012) samt den sammanfattande delen 1962-2012. Den första delen, 1962-1968, tar avstamp i entreprenören Sten Allan Olsson som föddes på Donsö. Bilden av Sten Allan känner vi igen – en praktiker som inte har gått på handelshögskola för att då hade han blivit för självkritisk för att våga starta företag vid 22 års ålder. Fröet till Stena Line kom från den danske affärsmannen Poul Ludvigsen som försökte starta en inköpsbaserad passagerarlinje mellan Skagen och Göteborg. Han hade noterat att svenska husmödrar reste till Danmark för att köpa matvaror på grund av dåtidens prisskillnader och ansåg att det lika bra skulle kunna gå att etablera matafärer på en färja. Efter en minst sagt strulig inledning kom Sten Allan in i leken och tog över linjen med Ludvigsen som konsult. En vecka senare var trafiken igång. Affärsidén är idag välkänd – att med marginella biljettintäkter ändå göra vinst genom försäljning av varor på fartygen. Detta affärs-

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

koncept utreddes praktiskt av Sten Allan på många linjer, i såväl Kattegatt, Skagerrak som i Östersjön, både i Bottenviken och längre söderut mellan Stockholm och Mariehamn, samt i den engelska kanalen. Under denna period beställdes även bilfärjor.

Om den första perioden kan kallas utforskning, borde perioden 1969-1981 kallas utveckling. Detta var en period då oljekrisen drabbade världen och många rederier gick knackigt. Då oljepriserna gick upp var Stena Line nödgat att använda sina fartyg på ett mer effektivt sätt. Detta gjordes genom att söka stordriftsfördelar, genom beställningar av större fartyg, genom ombyggnationer såsom då *Danica* och *Jutlandica* förhöjdes med en våning, genom att börja använda olja av lägre kvalitet som bunker, samt genom delegerat ekonomiskt resultatansvar. Dessutom präglades perioden av hot mot taxfree. År 1969 inskränktes försäljningen av andra varor än sprit, tobak och godis ombord på färjorna. Stena Line hade nu etablerat sig som ett folkets rederi – ett exempel är när *Stena Danica*, som levererades 1969, döptes av Inger Nilsson som är mer känd som Pippi Långstrump. Detta i förhållande till Sessanlinjen som upplevdes som ett finare rederi. Under 1970-talet kom konkurrensen mellan dessa två rederier att intensifieras, vilket slutade med att Stena gick ihop med Sessanlinjen. Perioden präglas också av att andra svenska färjerederier lades ned eller lämnade svensk ägo, såsom Svenska Amerika linjen som gick i graven 1975, Svenska Lloyd som avvecklades 1977 och TOR Line som såldes till danska DFDS år 1981. Stena Line var det enda färjerederiet kvar. År 1972 flyttade Stena Lines Göteborgsterminal från Stenpiren till Masthuggskajen, där den ligger kvar än idag.

Under det glada 1980-talet (1982-1988) slog informationsteknologin igenom, marknadskapitalismen vann mark, och Stena Line fortsatte sin kundorientering. Sten Allans son Dan Sten Olsson tog över rodret i Stena och uppmanade till nytänkande i Stena Line. Man utvecklade resekonceptet för att skapa en hel upplevelse åt gästen. Hotellverksamhet inleddes och expansion skedde på Skagerrak och Kattegatt, såsom linjen Moss-Frederikshavn. Samtidigt som kundorienteringen intensifierades, fortsatte man en kostnadsrationalisering bl.a. genom utbildning i det som nu kallas eco-driving vilket minskade bränslekonsumtionen. Under denna period leveras även de Tysklandsfärjor som beställdes i slutet av 1970-talet och år

1987 när *Stena Germanica* levererades var hon världens största färja. Andra rederier köptes och rationaliserades såsom Lion Ferry.

År 1988 introducerades företaget på Stockholms fondbörs för att stärka kapitalbasen inför den internationella expansion som präglade perioden 1989-1998. Stena Line köpte färjelinjer i Nordamerika, Nederländerna, och den största affären var när Sealink British Ferries köptes. Perioden runt 1990 var dock kärv för rederiet men efter 1992 kunde rederiet visa visst överskott. Under perioden blommade också Stenas tekniska kompetens ut då höghastighetsfärjorna HSS designat av Stenas tekniska avdelning utvecklades och sattes i trafik under andra halvan av 1990-talet. Samtidigt förberedde man sig på vad som skulle hända när taxfree-handeln försvann 1999. I och med stoppet av taxfree, som inledde perioden 1999-2012, tappade Stena Line ca en miljard kronor i intäkter per år. För att anpassa sig till nya tider höjdes biljettpiserna och passagerarna började vänja sig vid att betala vad resan egentligen kostade. Stena Lines ursprungliga idé "shipping as shopping" började gradvis omvandlas till "shipping as such". Istället för nöjesresenärer började man satsa mer på nyttoresenärer, såsom lastbilschaufförer. Stena Line avnoterades under denna period från Stockholmsbörsen. Man förstärkte transportnätet mellan Sverige, Danmark och Tyskland genom förvärv av Scandlines.

Min läsning är att boken kretsar kring ett antal begrepp som har präglat Stena Lines historia: flexibilitet, tekniskt kunnande samt rationalisering. Flexibilitet manifesteras i att Stena och Stena Line ofta beställde fler fartyg än de hade behov för och sedan sålde eller hyrde ut dessa till vinst. Dessutom flyttade man färjor mellan olika linjer beroende på förändringar i transportmönster och behov. Ytterligare en form av flexibilitet är att ständigt kunna förändra sig i förhållande till förändrade ekonomiska och politiska ramverk, såsom att bränslepriser för fartygen gick upp markant under 2000-talet samt att taxfreefrågans vara eller icke-vara ständigt var ett orosmoln för Stena Line. Med sitt tekniska kunnande har man kunnat lägga beställningar på varv med begränsad erfarenhet av att bygga den fartygstyp som beställdes. Man kunde specificera och övervaka byggande på ett sätt så att god kvalitet uppnåddes. Ytterligare exempel på tekniskt nytänkande är när färjor förhöjs samt förstås skapandet av höghastighetsfärjan HSS, som dock inte blev den succé som förväntades. Rationalisering kommer

upp både i rederiets egna konstanta strävanden att minska kostnader, men också i hur man har som affärsstrategi att köpa upp linjer och rationalisera dessa enligt Stena Lines affärsmodell. *Stena Line - Historien om ett färjere-deri* är inte en bok som man läser från pärm till pärm, utan den gör sig bäst om den intas i mindre doser. Detaljrikedomen, de många personporträtten, illustrationerna, fotografierna och faktarutorna gör att läsaren inte kan hantera sträckläsning av boken. Men det är en bok värd att läsa och läsa om.

Lennart Johnsson, *Förbund på sju hav - Sjöfolksförbundet blir SEKO sjöfolk. Del 4, Facklig vardag i med- och motvind 1990–2011* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2012). 263 s, inb, ill.

Anmäld av Thomas Taro Lennerfors

Förbund på sju hav - Sjöfolksförbundet blir SEKO sjöfolk är den fjärde delen i historieskrivandet om Sjöfolksförbundet, den fackliga organisation som företräder svenska anställda på fartyg, och som sedan 1996 ingår i SEKO under namnet SEKO sjöfolk. Den fjärde delen heter *Facklig vardag i med- och motvind 1990–2011* och fokuserar främst på nämnda period. I boken beskrivs till att börja med den tidiga sjöfackföreningsrörelsens historia där målet varit att förbättra sjöfolkets villkor gentemot redarna. Man får också en redogörelse för hur Sjöfolksförbundet blev en del av SEKO, facket för service och kommunikation, och inte Svenska Transportarbetareförbundet, och hur SEKO sjöfolk har varit organiserad under de senaste åren. Läsaren får en inblick i 1997 års TAP-avtal som tillät upp till 50 procent icke-EU-medborgare i besättningen för segling under svensk flagg, samt hur färjesjöfarten efter många decennier av oro om slopandet av taxfree till slut år 1999 förlorade taxfreerättigheterna, med vissa undantag, vilket fick återverkningar på nöjesresandet med färja. I boken beskrivs sedan den svenska storsjöfarten som nu blott är en skugga av sitt forna jag, samt skärgårds- och bogserbåtstrafiken som trots relativt få medlemmar har en hög grad av facklig organisering. Boken fortsätter med det fackliga arbetet på

ett internationellt plan, om arbetsmiljö och säkerhet till sjöss, och diskuterar den ofta negligerade frågan om fackligt aktiva kvinnor. Förutom detta beskrivs arbetet med *Sjömannen*, den tidskrift som i snart 100 år har fungerat som informationsorgan och opinionsbildare. I slutet finns ett avsnitt om visioner för SEKO sjöfolk.

Hur kan man då beskriva detta verk? Snarare än en bok om historia tycker jag att boken borde läsas som både en typ av manifest för fackligt engagemang inom sjöfartsnäringen, och som en samling av personporträtt av fackligt aktiva personer. Historien är precis som alla historier skrivna utifrån en särskild ståndpunkt, nämligen sjöfolkets. Detta förstår man både när man läser historien men det framkommer också i hur språket används, såsom de förekommande orden "fiffelflagg", "märklig flagg", och "slavskepp". När jag hävdar att boken är en samling av personporträtt menar jag att det inte finns en tydlig författarröst som går genom materialet. Snarare har författaren gjort ett stort antal intervjuer vilka är återgivna i boken. Detta är säkerligen ett medvetet berättartekniskt val.

Fördelarna med denna form av berättande är att man som läsare får bra insikt i hur olika klubbordförande och fackligt aktiva beskriver sig själva, den svenska sjöfarten samt det fackliga engagemanget. En annan fördel är att läsaren får en inblick i hur de olika intervjuade personerna pratar, deras sätt att uttrycka sig i och med att boken till stor del består av direkta citat från intervjuerna. Ytterligare en fördel är förstås att läsaren, som kanske är en person som arbetar inom näringen, men ännu ej är fackligt engagerad, blir inspirerad och får förebilder i de personer som beskrivs i boken. Nackdelarna är att det blir mycket överlappande teman som tas upp i intervjuerna, både i det att många intervjuade personer säger samma sak, vilket kan kännas repetitivt, och i det att de intervjuade personerna talar om många fler teman än det som kapitlet i vilket intervjun ingår ska behandla. Ibland saknar man just det sammanhängande narrativet, den röda tråden, en hjälp i att förstå vad man som läsare bör ta med sig från varje enskild intervju. Läsaren bör alltså ställa in sig på att boken inte har en början, en mitt och ett slut, utan läsupplevelsen består snarare i att man efter den historiska överblicken kastas in i den fackliga vardagen, och att man lika abrupt kastas ut i slutet av boken.

För mig som forskare har boken varit mycket lärorik i och med att den

har gett mig en bättre insikt i sjöfolksförbundet och SEKO sjöfolks sätt att resonera. Här finns en tydlig ståndpunkt och ett tydligt språk. Jag har sett hur historien har organiserats kring ett antal segrar såsom Lex Britannia, striden om *Black Prince*, och kampen om det svenska internationella sjöfartsregistret SIS. Ännu mer rafflande blir det då dessa stora segrar precis är det som redarna ser som stora spikar som slås i den svenska sjöfartens kista. Vem och vad som har bidragit till den svenska sjöfartens nedgång är det inte rätt plats att diskutera här. Men ett sätt att förstå fackets syn på historien får man genom att läsa *Förbund på sju hav, del 4*.



En marinmålning och dess skapare

Björn Marten

En marinmålning innehåller nästan alltid någon form av bildberättelse, i vilken skeppet spelar huvudrollen med himmel, hav och eventuell landkontur som scen. I den mån dukar, pannåer m.m., visar någon form av mänsklig aktivitet, ges männen ombord (kvinnor kan i detta sammanhang än så länge betraktas som rariteter) en ren statistroll. Det finns dock undantag och här vill jag ge en sådan målning och dess skapare välförtjänt uppmärksamhet för det sätt på vilket han låter betraktaren få del av dramatiken i några sjömäns kamp för att rädda sitt skepp och själva överleva ett haveri under svåra väderförhållanden. Målningen benämns *Rigningshavari* och är skapad av den danske konstnären Carl Rasmussen (1841-1893). Denna fina marinmålning kan betraktas som Rasmussens hyllning till hemstadens sjömän och deras yrkeskunnande. *Rigningshavari* hänger idag på Marstal Søfartsmuseum. Målningen är utförd i olja på duk och har måtten 118 x 189 cm. Den är signerad och daterad J. E. C. Rasmussen 1870. I museets samlingar finns två skisser till målningen, vilka båda skapades 1867.

Målningen skildrar, som titeln anger, ett rigghaveri på en Marstaljakt, vilken man även skulle kunna kalla dansk jakt. Jakten är en typ av litet en-

Björn Marten, f d kommandörkapten och fil kand i konstvetenskap, är verksam som konsthistorisk föreläsare och skribent. Han har tidigare medverkat i *Forum navale* med artiklar om marinmåleri.



Foto: Marstal Søfartsmuseum.

mastat lastfartyg, som under 1800-talet och i något varierande skepnad var vanlig från Norge ner till Danmark och Nordtyskland. Begreppet jakt har således ingenting med begreppen yacht eller lustjakt att göra. Huvudrollsinnehavare är på denna målning inte själva skeppet utan medlemmarna i dess besättning, som är intensivt engagerade i kampen för att rädda sitt skepp undan den förestående katastrofen och därmed även sig själva. Konstnären har på ett mästerligt sätt till betraktaren lyckats förmedla ögonblickets allvar, trots att han personligen aldrig kan ha upplevt något liknande. Sjömännens agerande kännetecknas av tydlig rationalitet och ingen panik tycks råda trots den mycket kritiska situationen. Var man vet vad han skall göra och handlar därefter.

Målningen visar Rasmussens teckningsskicklighet, vilken inte minst framgår av detaljerna i både det havererade skeppet och den sig närmande skonerten. Den hårda vinden, accentuerad av resterna av det sönderblåsta

seglet och den kraftiga sjöhävningen, är så illusoriskt skildrade att betraktaren nästan får känslan av att befinna sig ombord. Just förmågan att skildra vattnet skiljer som bekant den duktige marinmålaren från amatören, och denna målning kan ses som ett bevis på denna sanning. Den dunkla koloriten är väl vald för rådande väderförhållanden, men målaren låter symboliskt nog en hoppingivande solstrimma bryta genom de hotfulla molnen, och i ljuset av denna uppträder det räddande fartyget. Genom att placera horisonten lågt har Rasmussen effektivt fått haveristen och de arbetande sjömännen att avteckna sig i silhuett mot himlen. I detta avseende påminner målningen kompositoriskt om den franske romantikern Theodore Géricaults (1791-1824) berömda jättemålning *Le Radeau de la Méduse* (målad 1818-1819), och dess mycket dramatiska skildring av överlevande på en flotte i Sydatlanten. Géricaults målning hänger i Louvren och Rasmussen kan möjligen ha sett den i reproducerad form, men knappast i original, då hans egen målning tillkom före hans första besök i Paris. Det kan i sammanhanget nämnas att en känd oljemålning av en av Rasmussens samtida, den mycket skicklige brittiske marinmålaren Thomas Somerscales (1842-1927), har vissa likheter med Rasmussens målning. Somerscales målning, benämnd *I will not abandon you*, tillkom dock först 1916 och eventuell knytning mellan de båda målarna är okänd. Sannolikt är likheterna en ren tillfällighet, i synnerhet som skeppsbrottsmotivet är ganska vanligt i marinmåleriet.

Carl Rasmussen föddes i Ærøskøbing, där fadern var skräddare och i mindre skala engagerad i stadens politiska liv. Den idag mycket pittoreska staden hade på Rasmussens tid en tydlig sjöfarts- och fiskeriprägel, av vilken huvudsakligen minnen återstår i våra dagar. Den unge Carl visade redan under skoltiden anlag för teckning, men faderns ekonomi tillät inte honom att bekosta en konstnärlig utbildning för sonen, som vid fyllda femton år istället skickades till Köpenhamn, där han blev lärning i en manufakturhandel. Under ledig tid ägnade han sig åt att både teckna och besöka museer och konstutställningar, där han kunde studera teknik och färgbehandling. Det stod tidigt mer och mer klart för honom att han ville bli konstnär. År 1859 hade han turen att bli uppmärksammas av arkitekten Hans J. Holm, som tog honom under sina vingars beskydd och dels undervisade honom i teckning, dels sammanförde honom med konstnärsvänner, vilka kunde ge honom värdefulla råd. Rasmussen insåg att en framtid

i manufakturbranschen inte motsvarade hans ambitioner och han avbröt lärlingstiden för att helt kunna ägna sig åt att teckna och studera. Att stanna kvar i Köpenhamn krävde dock resurser och för att klara sitt uppehälle kombinerade han den konstnärliga verksamheten med att sy säckar åt sin tidigare arbetsgivare.

År 1861 mönstrade han ombord i ett fartyg som ägdes av en släkting, och möjligen hoppades han att livet till sjöss skulle ge inspiration för tecknandet. Någon fallenhet för sjömansyrket visade han knappast, men inspiration fick han, och efter sjöperioden hade han skapat ett antal sjöstycken. Under hösten samma år blev han elev vid en teknisk skola och i januari 1862 antogs han som frielev vid Konstakademiet, där han studerade i olika perioder fram till 1866. Jämsides med utbildningen vid akademien studerade han för landskapsmålaren Carl F. Aagaard (1818-1895) och på våren 1863 lyckades han få målningen *Søstykke, Motiv nordvest fra Skagen* antagen till akademins utställning på Charlottenborg vid Kongens Nytorv. Under de närmast följande åren fortsatte han att måla marina motiv. Hans ekonomi och till viss del även hans hälsotillstånd vållade honom bekymmer, men efterhand blev han mer och mer uppmärksammas och fick sälja ett antal verk till både privatpersoner och institutioner. År 1865 honorerades han med ett stipendium av akademien för studier i hemlandet och detta upprepades två år senare. Stipendierna ökade uppmärksamheten kring hans måleri med ökad försäljning som följd.

Rasmussens stora genombrott, i viss mån även internationellt, kom efter hans Grönlandsvistelse 1870, dvs. samma år som han målade *Rigningshavari*. På Grönland tillbringade han ett år och därifrån medförde han ett stort antal förarbeten till målningar som fullbordades i ateljén i Köpenhamn. Ett av dessa arbeten, den stora målningen *Midnatsstemning ved den grønlandske Kyst*, inköptes 1872 av den kungliga målerisamlingen och hänger idag på Statens Museum for Kunst i Köpenhamn. Framgångarna med målningarna från Grönland ledde fram till ett större resestipendium och för första gången i sitt liv fick han besöka konstmetropolerna i Nederländerna, Frankrike och Italien. Från resan medförde han ett antal förarbeten till nya målningar, främst med kustmotiv, vilka fick god avsättning och stärkte hans ekonomi. År 1874 gifte han sig med en släkting och bildade familj. De första åren av äktenskapet bodde familjen i Köpenhamn, men 1880, när familjens ekonomi blivit stabil, flyttade man till födelseön Ærø och bosatte sig i Marstal,

som var öns sjöfartsmetropol. Under dessa år var han tämligen produktiv och hans arbeten omfattade inte endast marina motiv. Bland de mest kända målningarna finner man några altarmålningar i kyrkor. Den mest kända av dessa har titeln *Jesus stiller stormen på søen* och hänger i Marstals kyrka, och som modeller har Rasmussen använt sig av några av stadens invånare.

Sannolikt kände sig Rasmussen, trots sina framgångar, något rastlös och detta fick honom att återvända till Grönland, där han tillbringade sommaren 1893. Med sina förarbeten anträdde han återresan ombord i briggen *Peru* och den 1 oktober föll han överbord i Nordatlanten. Endast han själv och rorsman hade befunnit sig på däck när det skedde. Rasmussen hade varit sysselsatt vid sitt staffli akterut och rorsman hade naturligtvis uppmärksamheten riktad mot sin uppgift och inte märkt något. Sannolikt hade Rasmussen tagit ett steg bakåt för att studera sin målning och snubblat över relingen. När han en stund senare saknades vände man, men han gick inte att finna. Det spekulerades senare om självmord, men det finns ingenting som styrker denna teori. Hans frånfälle drabbade naturligtvis hustrun och de åtta barnen, men i hemmet fanns ett stort antal färdiga verk, vilka såldes på auktion. Denna samling inbringade en så stor summa att familjens försörjning var räddad och man kunde behålla det stora huset där man bodde. Det kan nämnas att i Marstal Søfartsmuseums samlingar ingår idag femtiofem målningar plus ett antal akvareller och skisser. Den senast tillförda målningen har som motiv Umanaqfjellet på Grönland, vilken tillkom under Grönlandsvistelsen 1893 och är Rasmussens sista signerade verk.

Avslutningsvis och som ett litet kuriosum kan det nämnas att Carl Rasmussens liv även har skildrats i skönlitteraturen. Den Marstal-födde journalisten Carsten Jensen (f. 1952) har i två romaner ägnat konstnären sin uppmärksamhet. Den första romanen, *Vi de druknede* (2006), är en krönika om hemstaden från tiden för 1848 års krig mot Preussen till andra världskrigets slut. I romanen nämns Rasmussen perifert och mer uppmärksamhet ägnas åt hans efterlevande maka. Den andra romanen, *Sidste rejse* (2007), på vars originalutgåva en detalj av *Rigningshavari* utgör omslaget, är en skildring av Rasmussens liv. Som skönlitterärt verk innehåller romanen naturligtvis en hel del spekulationer och kan inte betraktas som ett säkert sanningsvittne, men det är tydligt att Jensen ägnat sig åt noggranna källstudier innan han tog sig an skrivandet. Båda romanerna präglas av autenticitet och är synnerligen läsvärda.

Litteraturförteckning:

Blæsild, Helle & Benno: *Marinemaleren Jens Erik Carl Rasmussen*. Svendborg 1993.

Jensen, Carsten: *Vi de druknede*. Köpenhamn 2006.

Jensen, Carsten: *Sidste rejse*. Köpenhamn 2008.

Paulsen, Hanne: "J.E.C. Rasmussen", i *Weilbachs Kunstnerleksikon* (även benämnt *Nyt Kunstnerleksikon*). Köpenhamn 1994-2000. Återfinns på Kulturarvstyrelsens hemsida.

Korrespondens och övriga kontakter med Marstal Søfartsmuseum (egna källor).

Författarens notering rörande källor: För en artikel av ovanstående format har jag inte funnit det nödvändigt att löpande hänvisa till källor. Huvudsakligen har jag använt mig av upplysningar från Marstal Søfartsmuseum med komplettering i nedanstående litteratur, där den intresserade läsaren kan finna ytterligare fakta om konstnären.



Reval, at the South Entrance to the Gulf of Finland

Lars Grundberg

Författaren till dessa rader inköpte det vidstående träsnittet hösten 1991 på Flodins Bildantikvariat i Gamla Stan i Stockholm. Orsaken till köpet var att jag i slutet av augusti detta år tillträtt posten som den förste ambassadören i Estland efter återupprättandet av landets självständighet. Det välgjorda träsnittet hängde sedan i ambassadresidenset i Tallinn, först i den provisoriska bostaden vid Rådhusstorget och sedan i den vackra 1600-talsfastighet, som långtidsförhyrdes och vars grundliga och pietetsfulla restaurering svenska staten tog på sig. Först efter ett ganska komplicerat detektivarbete har ursprunget till bilden kunnat fastställas. Avsaknaden av den ryskortodoxa katedralen mellan Domkyrkan och Dombergsslottets torn Långe Hermann längst till höger på bilden bestämde att snittet var gjort före år 1900. Ryska kyrkor byggdes både i Tallinn och i Helsingfors på framträdande platser som ett led i den förryskning som kom att prägla Tsarväldets närområdespolitik i slutet av 1800-talet. Men det finns en annan ledtråd på baksidan av bilden. Där hittar man en del av en artikel om slaget vid Alma (en flod nära Sevastopol på Krimhalvön) den 20 september 1854. Efter att ha förhärligt den brittisk-franska insatsen av 26 000 man mot 40 000 ryssar konstaterar författaren för övrigt att segrarens numerära underlägsenhet var ännu påtagligare vid Karl XII:s seger i Narva.

Lars Grundberg är diplomat och f.d. svensk ambassadör i Tallinn. Han är ledamot av Sjöhistoriska Samfundets styrelse.



REVAL, "AT" THE SOUTH ENTRANCE TO THE GULF OF FINLAND.—(SEE PAGE 143.)

Sålunda kunde fastställas att träsnittet var gjort någon gång mellan 1854 och 1900 och troligare närmare 1854 än 1900 med tanke på artikeln om Alma. En expert rådde mig att söka efter träsnittet i *The Illustrated London News*. Det blev en mycket nöjsam efterforskning i Kungliga Bibliotekets inbundna halvårslägg av denna ärevördiga veckotidning, som utkom första gången i maj 1842 och som gav upp först 2003. Man envisades länge, långt efter fotografins intåg, att använda välgjorda träsnitt och gravyrer. I det nummer av tidningen som publicerades den 2 februari 1856 medföljde två bilagor, varav en var en historisk sammanfattning av "det ryska kriget". Och se där, på sidan 137, återfanns träsnittet från Tallinns redd. Texten om "Reval", det gamla internationella namnet på staden, fanns några sidor längre fram i tidningen.

Där beskrivs ganska kortfattat "this important city of Esthonia" graverad efter en av "Mr. Carmichel's spirited Sketches". En mening i texten drar till sig en fartygshistorikers ögon. Där står nämligen att staden ligger "at short distance from where our Fleet lay at Nargen". Nargen syftar på ön Nargö, på estniska Naissaar, som ligger i norra delen av den ganska vida Tallinn-

bukten. I sökandet efter vårt träsnitt kom jag ofta att läsa korta rapporter om var engelsmännens "baltiska flotta" befann sig under Krimkriget. Mycket ofta låg den just vid Nargen, dvs. när den inte bombarderade Bomarsund på Åland eller Sveaborg, uppbringade ryska fartyg eller blockerade Tsarväldets hamnar i Finska viken och Östersjön. Och då erinrade jag mig att den myndighet som övar tillsyn av brittiska krigskyrkogårdar utomlands ganska snart efter Estlands återvunna självständighet, på våren 1992, bad att få besöka Nargö. Min brittiske ambassadörskollega ordnade båttransport och med estniska historikers hjälp hittade man resterna av den lilla kyrkogården. Det var gripande att konstatera att engelsmännen hade inrättat sin lilla gravplats helt nära den existerande kyrkogården, där man just påbörjat bygget av ett nytt kapell. Ungefär hälften av Nargöborna var svenskspråkiga. Estlandssvenskarna och esterna bodde på var sin del av ön. Kyrkogården låg - och ligger - nära sydspetsen. Hela befolkningen tvingades lämna ön i och med den sovjetiska ockupationen 1940. Det är naturligtvis ingen slump att *The Illustrated* skildrade Reval i text och bild. Tusentals brittiska sjömän hade under åren 1854-1856 sökt lä för nordliga stormar under Nargö och sett stadens silhuett fyra à fem sjömil i sydost. Några av dem - ca ett dussin - hade dessutom, som framgått, fått sin sista vila på Nargö.

Den som vill ha en ännu mer verklighetstrogen bild av Reval från sjön från samma tid kan bege sig till Jusopovpalatset i Sankt Petersburg. Där finns en ståtlig oljemålning i samma perspektiv som träsnittet, målad 1853 av Aleksej Bogoljubov. Lustigt nog förekommer där samma slag av roddutbildning som på vårt träsnitt, med den skillnaden dock att Bogoljuvos båt är en tiohuggare, dvs. har fem par åror, medan träsnittets båt har sju par. I båda fallen tjänar roddövningarna snarare konstnärens önskan att ge bilden djup och dramatik än något annat. Man frågar sig dessutom i vems regi rodden på träsnittet äger rum. Knappast brittenas. De låg med sina fartyg fem sjömil bort. Och hade ryska flottan sinnesnärvaro att öva rodd när den viktiga hamnen Reval var blockerad av fienden? Inom parentes kan nämnas att jag själv undergick exakt samma slag av roddövning under militärtjänst 1963 vid Marinens Sjukvårdsskola i Göteborg.

Den korta artikeln om Reval i *The Illustrated* är full med fakta om sta-

den. Vi får t.ex. veta att staden hade fem ryska, en svensk, en dansk och fyra tyska kyrkor. Vidare konstateras lakoniskt att "ryssarna tog Reval från svenskarna 1710. Staden var tidigare Hansans stora stapelplats för handeln med Novgorod". Många sjöfarare har under årens lopp spanat in mot siluetten vid angöringen av Reval. Redan i "det danska itinerariet" från 1200-talets slut, mera känt som Kung Valdemars segelled, finns kortfattade segelanvisningar från Utlängan i Blekinge till Reval via de svenska yterskärgårdarna och Åland. År 1790, under Gustaf III:s krig mot Ryssland, försökte en svensk flotta på 20 skepp att slå ut den ryska eskader, som låg till ankars på Revals redd. Detta misslyckades, två skepp förlorades, ett 50-tal sjömän dog och 260 blev krigsfångar. Vid detta "Revalska gatlopp" fanns ingen tid att betrakta den vackra stadsbilden. Den nämnde Bogoljubov har på 1860-talet målat detta slag. Där återfinns linjeskeppet *Prins Carl*, med den svenska flaggan struken och ersatt av en rysk, samt den svårt skadade *Sofia Magdalena*, som dock lyckades fly.

Sommaren 1995 genomförde svenska flottan, som ett led i det säkerhetspolitiska biståndet till Östeuropa, den första i raden av minröjningar i de baltiska vattnen. Det skedde i inloppet till Paldiski, Rågervik på svenska, ca 40 km väster om Tallinn. En liten avdelning av minröjningsflottiljen fick en sommarnatt möjlighet att ana huvudstadens siluett. Hamnmyndigheterna kontaktade nämligen flottiljen och bad den också spränga en mina som hamnat på botten, mitt i inseglingstrännan till Tallinn. Detta låg utanför uppdraget, men uppfattades som så angeläget att man omgående och utan formaliteter, nattetid, genomförde en lyckad sprängning av minan. Dessa minröjningar, som också utfördes i Lettland och Litauen, blev internationellt uppmärksammade och prisade. Tillfälligheter gjorde att den lilla, men effektiva svenska minröjningsflottiljen, dök upp på Paldiskis redd just i det ögonblick då den ryska flottan evakuerade den f.d. sovjetiska ubåtsbasen med hjälp av två stora landstigningsfartyg. Jag fick uppleva detta historiska och symboliska möte från kajen i Paldiski. Mina kolleger och jag undrade vad som rörde sig i huvudet på de ryska marinofficerarna.



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:

Manus till *Forum navale* skall vara skrivna på dator och skickas till redaktionen som bifogad fil (worddokument) till e-post. Efter överenskommelse med redaktionen kan manuskript även skickas på USB-minne. 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 på 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 på mellan 3 och 6 rader (namn, 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:

Fotnoter skall placeras som slutnoter 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 litteraturliste till artikeln skall hänvisningar till böcker eller artiklar i not göras i förkortad form (författarens efternamn, titel, sidor), medan fullständig titel anges i litteraturlistan. Exempel på noter:

Widen, *Theorist of Maritime Strategy*, pp. 33-55.

Ericson Wolke, *Sjöslag och rysshärjningar*, s. 55-89.

Sundberg, "Bohusläns eskader av arméns flotta 1788-1790", s. 44.



Litteraturförteckning:

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

Ahnlund, Nils, *Svenskt och nordiskt från skilda tider* (Stockholm: Norstedts, 1943).

Davey, James, *The Transformation of British Naval Strategy – Seapower and Supply in Northern Europe, 1808-1812* (Woodbridge: Boydell Press, 2012)

Glete, Jan, "Vasatidens galärflottor", i Norman, Hans (red.), *Skärgårdsflottan – Uppbyggnad, militär användning och förankring i det svenska samhället 1700-1824* (Lund: Historiska media, 2012), s. 37-49.

Larsson, Bengt, "Marinens sjöoperativa doktrin 1958-1961", *Forum navale*, nr. 67, 2011, s. 48-91.

Gill, Conrad, "The Affair of Porto Novo: An Incident in Anglo-Swedish Relations", *The English Historical Review*, Vol. 73, No. 286, January 1958, pp. 47-65.

Enkla stilregler:

Siffror: Årtal skrivs 1956, men höga tal skrivs med 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, 10 januari 1950; ej 10/1 1950)

Förkortningar: Vanliga förkortningar kan användas, som t.ex., bl.a. osv. 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 den löpande texten. Utelämnade ord i citat skall markeras med tre punkter inom parentes: [...].

Fartygsnamn, boktitlar och tidskrifter *kursiveras* och skrivs utan citattecken.

Sjöhistoriska Samfundets styrelse

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

Board of the Swedish Society for Maritime History

Chairman:	Captain Bo Wallander
Vice Chairman:	Museum Director (ret) Klas Helmerson
Treasurer:	Commander Mikael Råman
Treasurer:	PhD Eva Eggeby
Editor:	Associate Professor Jerker Widén
Deputy Editor:	PhD Stefan Lundblad
Members of the Board:	Ambassador Lars Grundberg
	Lt. Commander Anders Hörnfeldt
	PhD Ann Hörsell
	Professor Leos Müller
	Lecturer Ingvar Sjöblom

The Swedish Society for Maritime History

- aims to promote research in maritime history, primarily the Swedish experience in this regard, in all its forms and contexts.
- publishes the journal *Forum Navale* and publications belonging to the *Forum Navale* Book Series
- organizes meetings for members, including lectures in maritime history
- manages and administrates The Sune Örtendahl Foundation, which supports the publication of *Forum Navale* and publications belonging to the *Forum Navale* Book Series

Address

Sjöhistoriska Samfundet
Kornhamnstorg 2
111 27 Stockholm
E-mail: info@sjohistoriskasamfundet.se

Back issues of *Forum navale* and other publications issued by the Society are available to members from the address above.

Website

www.sjohistoriskasamfundet.se

Membership

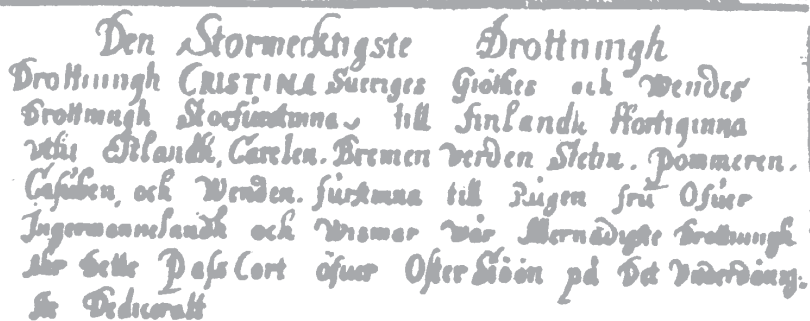
The annual membership fee is 300 SEK.

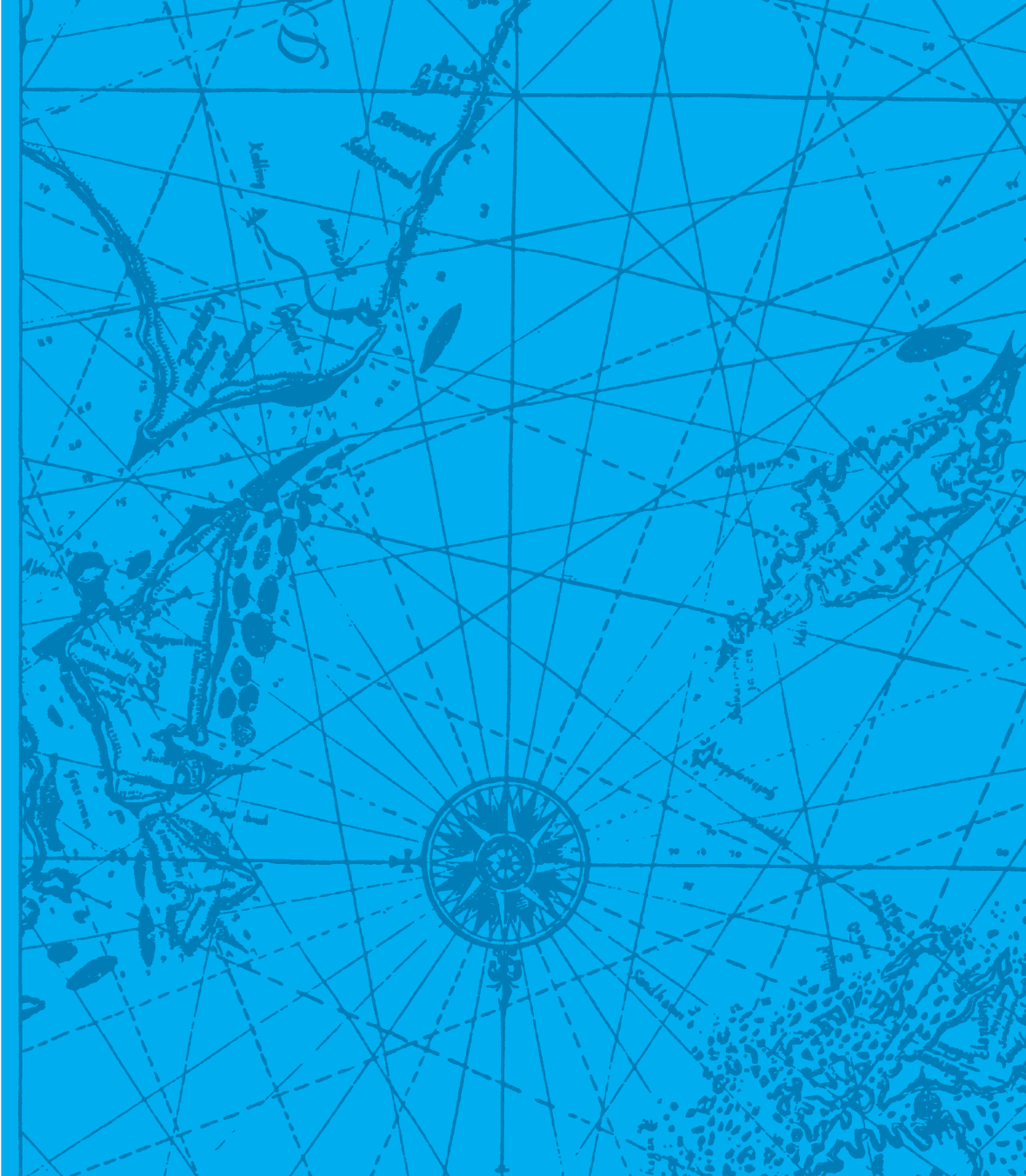
Forum navale

Editor: Jerker Widén, email: jerker.widen@fhs.se
Deputy Editor: Stefan Lundblad, email: lundblad.stefan@gmail.com

Forum navale
c/o Jerker Widén
Military Science Division
Swedish National Defence College
PO Box 278 05
SE-115 93 Stockholm, Sweden

Forum navale accepts manuscripts in English.





Pris 200 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet

ISSN 0280-6215