

nr 75

# Forum navale

Jakob Seerup: "Kärlig förening imellem tvende gode grannar..."  
– Den dansk-svenska neutralitetseskadern 1756.

Per Forsberg: Götheborgs stads skeppslista  
– en kompletterande källa.

Harry R:son Svensson: Örlogsstaden Karlskronas judiska historia.

Niklas Eriksson: Vraket efter Gribshunden (c 1483–1495)  
– ett unikt exempel på medeltida skeppsarkitektur.

Lars Grundberg: 1943 – när den danska flottan fick asyl  
i Sverige.

*Sjöhistoriska Samfundets tidskrift 2019*





Nr 75

# *Forum navale*



*Sjöhistoriska Samfundets tidskrift*  
2019

Utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse  
och Ebbe Aspengrens fond

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna  
Grafisk form: Jenny Rosenius Text & Form AB  
Tryck: TMG Sthlm, 2019  
ISSN (tryckt): 0280–6215  
ISSN (elektroniskt): 2002–0015

### ***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  
c/o Rosenius  
Kornhamnstorg 2  
111 27 Stockholm  
e-post: [info@sjohistoriskasamfundet.se](mailto:info@sjohistoriskasamfundet.se)

Tidigare nummer av Forum navale finns att tillgå i fulltext på Samfundets hemsida.

### ***Hemsida***

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

### ***Årsavgift***

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

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

Redaktör Thomas Taro Lennerfors  
e-post: [thomas.lennerfors@angstrom.uu.se](mailto:thomas.lennerfors@angstrom.uu.se)  
Bitr. redaktör AnnaSara Hammar  
e-post: [annasarahammar@gmail.com](mailto:annasarahammar@gmail.com)  
Bitr. redaktör Andreas Linderöth  
e-post: [linderötha@gmail.com](mailto:linderötha@gmail.com)

Forum navale  
c/o Thomas Taro Lennerfors  
Uppsala universitet  
Teknikvetenskaper / industriell teknik  
Box 534  
751 21 Uppsala



## INNEHÅLL

|                     |   |
|---------------------|---|
| Redaktionens förord | 9 |
|---------------------|---|

### Artikel

|                                                                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>Jakob Seerup</i> : "Kärlig förening imellem tvende gode grannar..."<br>– Den dansk-svenska neutralitetseskadern 1756. | 12 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

### Essäer

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>Per Forsberg</i> : Göteborgs stads skeppslista – en kompletterande källa. | 42 |
| <i>Harry R:son Svensson</i> : Örlogsstaden Karlskronas judiska historia.     | 62 |

### Föredrag

|                                                                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>Niklas Eriksson</i> : Vraket efter Gribshunden (c. 1483–1495)<br>– ett unikt exempel på medeltida skeppsarkitektur. | 80 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

### Kommenterade dokument

|                                                                            |    |
|----------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>Lars Grundberg</i> : 1943 – när den danska flottan fick asyl i Sverige. | 92 |
|----------------------------------------------------------------------------|----|

### Recensioner

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Dick Henriksson: <i>Rederiaktiebolaget Transatlantic: I krig &amp; fred 1904–2004</i> .<br>Anmäld av René Taudal Poulsen                                                                                                                                                                                                                              | 106 |
| Anders Bergenek (red.): <i>Vårt Lion Ferry</i> .<br>Anmäld av Bo G Hall                                                                                                                                                                                                                                                                               | 111 |
| D.C.L. Schoonoord: <i>Pugno pro patria. De Koninklijke Marine tijdens de Koude Oorlog</i> .<br>W.J.E. van Rijn: <i>Overstag en toch op Koers. De Koninklijke Marine en haar Personeel 1945–2005</i> .<br>Anselm J. van der Peet: <i>Out-of-Area. De Koninklijke Marine en multinationale vlootoperaties 1945–2001</i> .<br>Anmälda av Michiel de Jong | 114 |

|                                                                                                                           |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Sten Henriksson: <i>Sviktande neutralitet: den svensk-tyska ubåtsspärren i Öresund 1940–1945</i> .<br>Anmäld av Bo G Hall | 120 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

|                                                                                                                          |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Lars-Gunnar Boman: <i>Båtar i norr. Trettioen bruks- och fritidsbåtar i Norrbottens län</i> .<br>Anmäld av Åke Sandström | 122 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

|                                                                                                                                                                                    |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Jerry H. Bentley, Renate Bridenthal och Kären Wigen (red.):<br><i>Seascapes – Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges</i> .<br>Anmäld av Linda Johansson | 128 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

|                                                                                                |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Inkeri Lamér: <i>Tung Metall. Finska fartygsbyggare i Göteborg</i> .<br>Anmäld av Tomas Nilson | 131 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

|                                                                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Kristian Wedel och Lars O. Carlsson: <i>Skeppsbron i Göteborgs hjärta</i> .<br>Anmäld av Lennart Bornmalm | 137 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

|                                                                                                                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Lulu Anne Hansen, Søren Byskov, Lars Hyldahl Brockhoff, Flemming Just (Eds.):<br><i>The Course: Port of Esbjerg since 1868</i> .<br>Anmäld av Peter Birch | 141 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| Forskarpriset till Jan Gletes minne | 144 |
| Sune Örtendahls stiftelse           | 146 |
| Anvisning för manusförfattare       | 148 |
| Styrelse                            | 151 |
| Forum navales redaktionsråd         | 153 |



## Redaktionens förord

*Thomas Taro Lennerfors*

*AnnaSara Hammar*

*Andreas Linderöth*

Vi har nöjet att presentera ett nytt nummer av Forum navale, Sjöhistoriska Samfundets tidskrift som har som syfte att "bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former".

Detta nummer av Forum navale består av en *vetenskaplig artikel* som har genomgått oberoende sakkunniggranskning av åtminstone två anonyma granskare. Jakob Seerups artikel handlar om den dansk-svenska neutralitetseskadern som möttes 1756 på Flekkerøfjorden med anledning av det preussiska sjuårskriget som precis inletts. Vi får en förståelse för artighetsbetygelser, duellutmaningar och förolämpningar i detta möte från den danske löjtnanten Peter Schiønnings perspektiv.

Artikeln följs av två populärvetenskapliga *essäer* som har genomgått redaktionell granskning. Den första essän skriven av Per Forsberg handlar om Göteborgs stads skeppslista som publicerades årligen från 1781 fram till 1980-talet. Forsberg fokuserar på perioden 1781–1870 och belyser i sin essä vad man kan lära sig om skeppsägande och handelsflottans storlek av dessa skeppslistor i förhållande till annat källmaterial. Den andra essän är en sammanfattning av Harry R:son Svenssons doktorsavhandling *Fabian Philip, familjen Ruben och örlogsstaden. Entreprenörsfamiljen som grundade*

*mosaiska församlingen i Karlskrona 1780–1945*. Essän beskriver judiskt liv i kontexten av örlogsstaden Karlskrona.

Därefter följer en sammanfattning av det *föredrag* som hölls av Niklas Eriksson på Sjöhistoriska Samfundets höstmöte den 22 november 2018. Eriksson höll ett anförande om vraket efter det toppmoderna fartyget Gribshunden som byggdes i slutet av 1400-talet och som påträffades 1971 i Ekösund i Blekinge skärgård. I detta nummer Forum navale finns också ett *kommenterat dokument*. Lars Grundberg beskriver hur den danska flottan, under 1943, fick ta skydd i Karlskrona.

Sjöhistoriska Samfundet delar vanligtvis varje år ut ett forskarpris till "forskare, svensk eller utländsk, som med sitt vetenskapliga arbete utvecklar kunskapen om svensk maritim historia eller angränsande ämnen." Priset är instiftat till minne av den svenske historikern Jan Glete (1947–2009), styrelseledamot i Samfundet och en av världens främsta specialister på de europeiska örlogsflottorna under tidigmodern tid. År 2018 fann priskommittén att inget publicerat forskningsarbete uppfyllde kriterierna.

Redaktionen (och styrelsen) rekommenderar som vanligt medlemmarna att besöka Samfundets webbplats ([www.sjohistoriskasamfundet.se](http://www.sjohistoriskasamfundet.se)) där samtliga tidigare utgivna nummer av Forum navale, samt dess tidiga skrifter, finns att tillgå i fulltext.

I Forum navale skriftserie har det under 2018 inte utkommit någon skrift.



## ”Kärlig förening imellem tvende gode grannar...” – Den dansk-svenska neutralitetseskadern 1756

*Författare: Jakob Seerup*

*Översättning från danska: Klas Helmerson*

På sensommaren 1756 dundrade otaliga kanonskott ut över Flekkerø i norska skärgården. Detta område, som ligger sydväst om Kristiansand, omgavs av mindre befästa öar och tjänade traditionellt som samlingsplats för danska konvojer inför längre sjötåg, exempelvis till Medelhavet. De många kanonskotten på Flekkerøfjorden avfyrades inte i vrede. Tvärtom var det fest och glada dagar. Det var livlig trafik in och ut i fjorden, och en sällsynt förbrödring mellan traditionella fiender. Det var den förenade dansk-svenska neutralitetseskadern som möttes. Anledningen var det krig, som rasade mellan Storbritannien och Frankrike och deras allierade, det preussiska sjuårskriget, som hade inletts detta år.

Även om de många förenade fartygen var fredligt förenade och tedde sig imponerande och välordnade, sedda utifrån, så kunde man också finna frustrationer och konfrontationer internt i den sociala gemenskapen bland sjöofficerarna ombord. Åtminstone en utmaning till duell ledde till en konfrontation i land – som dock slutade utan blodsutgjutelse. Och ombord på

örlogsskeppet *Fyen* var oenigheten bland några av officerarna så stark, att det en dag höll på att gå snett. Löjtnanterna Breuning och Biørnsen råkade i våldsamt gräl på däck. Biørnsen hade tidigare haft konflikter med de flesta av skeppets officerare.<sup>1</sup> Men nu hade Breuning uppenbarligen fått nog.<sup>2</sup> Han ropade med desperat röst på sin betjänt, att denne skulle hämta hans värja. En tredje officer, Peter Schiønning, såg det hela på avstånd och skrev senare om det i sin dagbok. Han noterade att det ju skulle ha ”varit på tok, om något hade skett på skeppet”. De två eldfångda officerarna förlikades till slut, och ingenting skedde.

Föreliggande artikel ger en bild av vad det var som skedde på sommaren och sensommaren 1756 i Flekkerø. Grundat på de ganska många källorna är det möjligt att följa händelserna på så nära håll som man rimligen kan komma, med hänsyn till tidsavståndet på 250 år. Men vad som objektivt sett skedde är en sak. Något helt annat är hur de människor tänkte, som vi läser om i källorna. Hur ska vi idag förstå deras handlingar och bevekelsegrunder?

Här kan kulturhistorikern stanna upp vid företeelser, som idag tycks märkvärdiga och svåra att förstå. Genom att ge oss i kast med dessa tillsynes obegripliga händelser kan vi idag nå ner till de skikt som annars gör det förflutna främmande, och därmed uppnå större förståelse. En rad frågor tränger sig på, frågor vilkas svar kan ge en ram för förståelsen. Hur ska vi förstå duellutmaningarna och förolämpningarna och Peter Schiønningss bedömning av dem? Hur hanterade man mötet med potentiella fiender – varför acceptera att de krigförande parterna förde in sitt krigsbyte på danskt vatten och handlade med det? Hur ska man tolka de många saluterna och de nästan överdrivet många artighetsbetygelserna? Dessa frågor kommer att tas upp sist i artikeln, men först ska artikelns huvudkälla presenteras.

Att vi idag kan skriva så detaljerat om förhållandena ombord på eskadern beror i framför allt på att det förutom de officiella skeppsdagböckerna också har bevarats brev och en detaljerad dagbok från expeditionen till Flekkerø. Det var den danske löjtnanten (søløjtnant) Peter Schiønning som förde dagboken. Hans omfattande samling av papper, brev och dagböcker utgör tillsammans den bästa källan till det dagliga livet i 1700-talets danska flotta.<sup>3</sup> I hans utförliga dagböcker, uppteckningar och brev får vi ett tillägg till den kunskap som vi i övrigt har om perioden.

---

Jakob Seerup (f. 1975), fil.dr. i marinhistoria, är museumsinspektör vid Bornholms museum. Han har under en rad år arbetat med dansk och internationell marinhistoria i förbindelse med sitt arbete på Orlogsmuseet och Nationalmuseet i Köpenhamn. Tonvikten i hans forskning är på det långa 1700-talet med fokus på social historia och manskapsförhållanden med internationella komparativa aspekter. År 2017 tilldelades han Sjöhistoriska Samfundets forskarpris till Jan Gletes minne.

I 1756 års eskader tjänstgjorde Schiønning ombord på linjeskeppet *Fyen* om 50 kanoner.<sup>4</sup> Fartygschef på ett annat skepp i eskadern, fregatten *Møen* om 40 kanoner, var Ole Stephansen, som bland annat hade varit i engelsk tjänst åren 1740–42.<sup>5</sup> Det avspeglade sig i det sociala livet bland officerarna. Bland annat noterade Schiønning den 30 maj samma år, hur han hade varit hemma hos Stephansen på kvällen. Stephansen hade blandat hallonsaft i punschen, som slog hårt. Stämningen var hög, och man sjöng bland annat "God Save the King".

Officerarna kände alltså väl till den potentielle fienden. Några hade varit i utländsk tjänst i Frankrike, andra i England. I både den danska och den svenska flottan var det på 1700-talet allmän praxis att yngre officerare sökte tjänst i andra länders flottor för att förkovra sig – och för att kompensera att det inte fanns så mycket erfarenhet att inhämta i en flotta, drabbad av fred. Man sökte sig i synnerhet till den engelska och franska, men också till den nederländska och ryska flottan. Gränsen för utlandstjänst hade dock dragits vid grannlandets flotta. Inga danska officerare gick i svensk tjänst och inga svenska i dansk – det förbjöds uttryckligen i sjökrigsartiklarna. Så nära kontakt med "arvfienden" med därav följande avslöjanden av möjligen vitala upplysningar ansågs alltför farlig, om det åter skulle, liksom så många gånger förr, bli krig.

Men bortsett från detta grannförbehåll var sjöofficerarna på båda sidor om Öresund utpräglat internationellt orienterade i mitten av 1700-talet. Med sin internationella erfarenhet var alla dessa officerare ganska välinformerade om den politiska situationen, liksom de kände till de krigförande nationernas språk och kultur. Det skulle visa sig att engelsk- och franskspråkigheterna kom till god användning i Flekkerø denna sommar.

#### Intellectuella sysslor

Tiden till sjöss kunde synas lång. Naturligtvis hade en man som Schiønning möjlighet till dagliga konversationer med skeppsprästen och den "navigationsdirektør" (inspektören för navigationsundervisningen, som detta år medföljde expeditionen), och de övriga officerarna ombord. Men av och till var det naturligt att dra sig tillbaks till mer intellektuella sysslor. Sjö-

officerarna hade med sin grundliga utbildning på Sjökadettakademin goda förutsättningar att läsa och skriva. I synnerhet Peter Schiønning var mycket angelägen att göra bådaderna.

Schiønning förde i hela sitt vuxna liv en separat dagbok över vad han läste och skrev.<sup>6</sup> Därför kan vi kika över axeln på honom, där han sitter i sin hytt med böcker, skrivpapper och gåspenna. När skeppet på försommaren seglade i eskadern på Öresund i väntan på order att segla till Norge, använde Schiønning sina fritimmar till att läsa den ovannämnda lagboken *Kong Friderich den Femtes Søe-Krigs-Articels-Brev*. Tryckt 1752 var den år 1756 en förhållandevis ny bok. De 328 sidorna avhandlade allt från barbariska piskstraff till regler för saluter och flaggning.

I övrigt läste han flitigt under uppehållet i Flekkerøfjorden. Han läste klassiska och historiska verk: *Plinii Breve*, riddaren Terlongs "*Historiske Merkverdigheder*" och "*Den svenske Grevinde af G... Liv og Levnet*". Han läste också "*Den Engelske Spectator*". Och eftersom detta uppenbarligen var böcker som han hade lånat, såg han sig nödsakad att skriva ut särskilt goda excerpter från böckerna för senare läsning. Cirka 120 sidors utskrift blev det – detta var före kopiaorns tid.

Dessa exempel på läsning och skrivning har tagits med här, eftersom de bidrar till att komplettera bilden av en sjöofficer på 1700-talet. De visar, att åtminstone denne sjöofficer, som vi har de bästa källorna till, hade en god akademisk bas. Det är möjligt att han var unik, ett undantag. Men det är i alla fall av betydelse, när vi ska värdera hans utsaga om 1756 års eskader.

#### Inledningen av det preussiska sjuårskriget och dess konsekvenser i Norden

År 1756 var det krig ute i världen. Faktiskt rasade ofreden alldeles på andra sidan skären vid Flekkerø. Men Danmark och Sverige förhöll sig neutrala och förenade sina flottor för att upprätthålla neutraliteten och de båda ländernas handelsintressen till sjöss. De krigförande fransmännen och engelsmännen både utrustade sina konventionella örlogsskepp och skickade ut kaparskepp, som uppbringade den andres handelsfartyg. Dessa kapare drevs inte bara av patriotisk glöd och motvilja mot fienden. De var också



Också 1757 utrustades den danska neutralitetseskadern. Med ombord var den konstnärligt begåvade timmermansmästaren Clemens Mogensen Rønneby, som målade eskadern med många fina detaljer. Dels på ovanstående bild, där vi på vänstra sidan ser fästningen Christiansholm omedelbart utanför Kristiansands hamn. Dels på bilden på nästa sida, där vi ser tre örlogsskepp och en fregatt under insegling till Kristiansand 1757. På vänstra sidan ser vi en fästning, som bör vara Fredriksholm, med staden i bakgrunden. Fästningen och staden är inte belägna på detta sätt i verkligheten, men det måste ha varit viktigt för Rønneby att få med Fredriksholm och något av omgivningarna. Klipplandskapet återges också naivt och överdrivet, något som förmodligen avspeglar danskarnas fascination för den främmande norska naturen.



i hög grad motiverade av ekonomiska intressen. Deras byte var inte bara fiendens skepp. Det kunde också vara till exempel dansk-norska handelskepp och deras last av varor, som mycket lätt uppfattades som kontraband och konfiskerades. Sålunda kom neutrala fartyg mycket snabbt att ses som lovligt byte. Så mycket mer anledning fanns det för neutrala länder att utrusta örlogsflottorna för att åtminstone signalera en vilja att skydda de egna intressena.

För övrigt hade det varit nära att Danmark hade dragits in i kriget på fransk sida.<sup>7</sup> Traktatsmässiga förpliktelser krävde att Danmark måste hjälpa Frankrike, om detta land var den kränkta parten i en konflikt. Detta var faktiskt fallet, eftersom de franska besittningarna i Nordamerika provocerat hade angripits av engelsmännen. Men den kloke danske utrikesministern Bernstorff hade fått Frankrike att förstå att Danmarks neutrala handel på längre sikt var av större värde för dem än ett danskt krigsdeltagande.

De första krigshandlingarna hade ägt rum i juni 1755 vid Nova Scotia, men inte förrän den 12 juli 1756 kom kriget så nära, att de nordiska länderna slöt ett avtal om att bilda en gemensam eskader.

Redan den 24 juni hade den danska eskaderns chef, schoutbynacht Römeling, mottagit sin seglingsorder. Även om avtalet med Sverige först trädde i kraft tre veckor senare, den 12 juli, var det alltså tillräckligt bekymmersamt för dansk sjöfart för att man skulle utrusta och avsända en efter omständigheterna ganska formidabel flotta. Först den 16 september anslöt de svenska skeppen.

Den danska eskadern om fyra linjeskepp och fyra fregatter med tillsammans mer än 2 000 mans besättning var långt större än vad som var vanligt i danska flottan under den långa fredsperioden. Under fredsåren sökte man hålla rustningarna till ett absolut minimum, tre mindre vaktskepp (ett till Köpenhamns redd, ett till Öresund och ett till Stora Bält) och ett enkelt skolskepp för sjökadetterna – gärna en liten fregatt. Också den svenska eskadern om sex linjeskepp och två fregatter var markant, och båda länderna markerade härmed demonstrativt sin vilja att försvara sin neutrala status i den omfattande internationella krisen.

Men denna demonstrativa beslutsamhet tycks mer ha tjänat som en diplomatisk signal än som ett egentligt taktiskt verktyg. I praktiken var situationen ganska flytande. Av dagboken framgår det, att umgänget med de två krigförande makterna i form av en fransk kapare och en engelsk örlogsbrigg var ganska vänskapligt. Detta karaktäriserar väl den dansk-norska rollen under de oroliga åren under 1700-talets andra halvsekel. Precis utanför skären var det krig. Men Danmark förhöll sig neutralt och profiterade på det storpolitiska läget. Det medförde bland annat, att man i hamnarna kunde möta båda de krigförande sidorna, fullt upptagna med att hos den lokale konsuln få ut den största möjliga vinsten för sina senaste kapningar. Detta kaparkrig var inget problem för den danska administrationen, så länge den inte gick ut över den dansk-norska sjöfarten och handeln. Vi ska senare återvända till den politiska situationen, men först ska vi skissa hur vardagen tedde sig ombord på eskadern 1756.

Den 6 juli hade den danska eskadern avseglat från Sundet med kurs mot Norge. Tre dagar senare var den framme. Det var linjeskeppen *Stormarn*, *Fyen*, *Delmenhorst* och *Ditmarsken* och fregatterna *Møen*, *Hvide Ørn*, *Bornholm* och *Wildmanden*. Högste befälhavare var schoutbynacht Römeling.<sup>8</sup>

Eskadern förtöjde med trossar i land, och då alla åtta skepp väl hade kommit i hamn, sköts salut från kastellet på Christiansø. Som hälsning till Römelings flaggskepp sköts nio kanonskott, som besvarades från kastellet med nio skott. Nu kunde skeppen bara invänta den svenska eskaderns ankomst.

Den 11 juli var den 24-årige kaptenlöjtnanten Peter Schiønning iland. Han var med på sjötåget som officer ombord på linjeskeppet *Fyen* med 50 kanoner. I Kristiansand besökte han Christiansholms kastell, kyrkorna, skogen och hela staden.<sup>9</sup> Denna tur följdes av flera liknande, både i sällskap med andra officerare och på egen hand. Det fanns mycket att se. Han tecknade landskapet i skogarna, fascinerad som han var av de höga fjällen, bevoxna med träd och grönska.<sup>10</sup>

Tills vidare fanns det inte så mycket att göra i Flekkerø. Fregatten *Hvide Ørn* skickades ut den 17 juli för att kryssa och hålla ett öga, dels på att de krigförande makterna inte störde handeln, dels efter de väntade svenska fartygen.

Den 12 juli 1756 var Schiønning i Kristiansand hela dagen. På förmiddagen såg han ett artilleriregemente ställa upp för mönstring för generalmajor Sehested.<sup>11</sup> Kompaniet, som tillhörde major Sandberg, sköt med musköter, och snabbskott med kanoner.<sup>12</sup> De sköt också till måls "efter skivan" med kanoner och "kastade bomber" efter skivan. Ett annat kompani under major Huitfeldts befäl mönstrade också samma dag.<sup>13</sup> Och de kompletterade uppvisningen med att kasta en "bomb ut ur sjön tillsammans med hela sin krutladdning". Det var mörsare – krumbanekanoner.

När han nu i alla fall var i staden, gjorde Schiønning naturligtvis visiter hos stadens honoratiore, som god sed krävde. Han var både hos stadens kommandant Stock, stiftamtmand Adler, general Sehested, biskop Paludan och flera andra.<sup>14</sup> I det hela taget fanns det många förnäma borgare, som sjöofficerarna kunde gå på besök hos, när det inte fanns något att göra ombord. En gård, dit det kom många sjöofficerare, var familjen Suhms. De var släkt med amiral Suhm, som var chef för Holmen, örlogsvarvet hemma i Köpenhamn.<sup>15</sup>

I slutet av augusti arrangerades det också ett par baler. Först i land på den lokala kungsgården, dagen därpå ombord på flaggskeppet *Stormarn*. På fritiden övade sig också officerarna i militära och sjömansmässiga färdigheter. Vid flera tillfällen kappseglade man med skeppens slupar och barkasser.



hade för övrigt hämtats ombord och levererats tomma till bryggare Wiborg i Kristiansand, som sedan levererade de fyllda faten.

Det var mycket som man måste hålla öga på för att allt skulle fungera på skeppet. Sent under sjötåget beskriver Schiønning hur han var med på en besiktning av krutkammaren tillsammans med den stridbare löjtnant Bjørnsen, en underkanonjär och en konstapel. Där långt nere i den mörka krutkammaren var det inte småsaker som skulle kasseras: "18-pundiga karduser 220, 12-pundiga 240, 6-pundiga 85 ... liksom 6 handspakar som hade gått i bitar, vilket allt kasserades, karduserna kastades överbord och handspakarna brändes i vår åsyn." Karduserna var de segeldukspåsar som fylldes med krut till kanoner av olika kalibrar. Det vanliga problemet tycks ha varit att de blev sköra och gick sönder.

#### Franskt och engelskt besök

Den 7 augusti 1756 skedde äntligen något som bröt tristessen. På eftermiddagen klockan 18.30 kom en liten fransk kapare in i hamnen med ett stort engelskt kofferdiskepp, som han hade kapat. Kaparen sköt salut för flaggskeppet *Stormarn* med sju kanonskott, strök sin vimpel och besättningen hurrade tre gånger och satte toppseglet. Saluten besvarades med tre kanonskott. Därefter seglade kaparen in till Kristiansand med sin pris för att sälja den. Kaparen var från Dunkerque och hade fyra kanoner och några små relingsstycken. Besättningen var på 45 man.

Schiønning noterade, att man sade om kaparen, "att hans master hade knän, så att han kunde lägga ner dem. Låg således och fiskade i Nordsjön och sålde fisk till kofferdiskepp för att utforska deras tillstånd, då han, om omständigheterna var goda, reste sina master och tog dem." Den uppfinningsrike kaparen hade på bara 10 dagar tagit tre priser. Då kaparskeppets kapten kallades ombord på flaggskeppet, lämnade han artigt ifrån sig sin värja vid fallrepet.

Tillsynes lämnade fransmannen fjorden redan nästa dag. Men två veckor senare, den 24 augusti, upprepades scenen. Denna gång var det enbart en engelsk örlogsbrigg som gick in i fjorden. Den hette *Swallow* och var bestyckad med 14 kanoner och 10 relingsstycken.<sup>20</sup> Skeppet fördes av kapten Angel och tillhörde Royal Navys blå eskader. Besättningen var på 145 man

och två officerare. Också han saluterade flaggskeppet med nio kanonskott, vilket besvarades med sju skott från det danska skeppet. Briggen seglade tillsammans med ett mindre fartyg, som fungerade som tender. Den var bestyckad med inte mindre än 20 relingsstycken och förde vimpel. Tendern var uppenbart ganska välseglande och användes för att jaga mindre seglare. Den hade en stor besättning som kunde äntra och erövra dem.

De båda engelska fartygen ankrade i hamnen. Dagen därpå avlade den danske eskaderchefen schoutbynacht Römeling visit ombord på den engelska briggen, "folket mannade rår och ropade tre gånger hurra," noterade Schiønning.

Under de följande dagarna upprepades de festliga hedersbetygelserna. Engelsmännen blev liggande i Flekkerø i nästan två veckor fram till den 6 september. Under den tiden hann den engelske kaptenen med att både vara gäst på det danska flaggskeppet vid flera tillfällen och att vara värd vid en middag för eskaderchefen ombord på sitt skepp. Vid alla dessa tillfällen utväxlades det saluter, både vid ankomst och avgång från fallrepet, men i synnerhet vid skålar. Man kunde avlossa ända upp till 27 skott för en enda skål – naturligtvis utbringad för konungen. Då det skålades upprepade gånger vid dessa middagar, var kanonbesättningarna strängt sysselsatta.

En ganska speciell dag var den 4 september, då det danska flaggskeppet flaggade över topp med alla sina signalflaggor och vid middag avlossade 27 salutskott med anledning av den danska drottningens födelsedag. De båda engelska fartygen avlossade vardera 11 salutskott av samma anledning, och den engelske kaptenen avlade visit ombord för att gratulera. En festlig och imponerande syn. Ett par dagar senare lämnade engelsmännen Flekkerø med 11 salutskott och mannade rår och fortsatte sin jakt på franska skepp – Danmarks bundsförvanter.

#### Svenskarna kommer

Redan den 17 juli hade fregatten *Hvide Ørn* skickats ut förbi skären för att kryssa runt utanför hamnen och hålla utkik efter främmande örlogsmän eller den väntade svenska eskadern. Under den kommande tiden var antingen *Wildmanden* eller *Hvide Ørn* ständigt sysselsatta med den uppgiften.

Det rådde osäkerhet om svenskarna överhuvudtaget skulle komma. I ett brev till sin mor, daterat den 16 juli, skrev Schiønning bland annat: "här i denna hamn får vi nog vårt sommarkvarter, och jag betvivlar att vi kommer vidare. Det sägs att den svenska eskadern ska komma hit till oss."<sup>21</sup> Inte förrän den 15 september observerades den svenska eskadern. *Hvide Ørn* kom in klockan 10 på förmiddagen, och mellan klockan 12 och 13 kom de svenska skeppen inseglande genom det östra inloppet till Flekkerøfjorden. Det var en majestätisk syn. Eskadern bestod av sex linjeskepp och två fregatter. Eskaderchef var schoutbynachten greve Taube.<sup>22</sup> Följande skepp ingick:

*Printz Carl Friderich* med 70 kanoner, *Adolph Friderich* med 60 kanoner, *Sparre* med 50 kanoner, *Bremen* med 60 kanoner, *Printz Wilhelm* med 50 kanoner, *Sophia Charlotta* med 50 kanoner, *Mercurius* med 36 kanoner och *Phoenix* med 20 kanoner.

Allt hade gjorts klart för mottagandet. Klockan kvart i ett gick alla de danska fartygscheferna under ledning av Römeling ombord på det svenska flaggskeppet. Här välkomnade de ganska kort de nyanlända och utväxlade avtal om salut. En kvart senare gick de från bord och flaggskeppet saluterade Römeling med 8 kanonskott. Strax därpå saluterade det svenska flaggskeppet ännu en gång, denna gång för det danska flaggskeppet, åter med 8 skott. Det besvarades med 9 skott från det danska skeppet.

I ett brev hem till sin mor skrev Schiønning den 16 september 1756: "Äntligen kom den svenska eskadern igår, då vi nästan inte väntade den längre ... Vi tänker att vi snart ska gå till segels härifrån, men vart vet vi inte, dock blir det väl inte särskilt långt, ty vi har knappt proviant för 6 veckor i skeppen, och jag tror att de svenska inte ens har så mycket."<sup>23</sup>

Under den följande tiden gick det riktigt livligt till på Flekkerøfjorden. De många svenska och danska officerarna gick på visit på varandras fartyg. Det avhölls middagar i riklig mängd, och varje gång var det noga att hedersbetygelserna var så korrekta som möjligt. Schiønning noterar noggrant vilka hedersbetygelser som avgavs. Visst fanns övergripande regler för saluter och andra "honneurs" i sjökrigsartiklarna, men när nu två länders örlogsskepp var inblandade, och de danska till på köpet formellt stod under svenskt högsta befäl, så var detta en situation, där det helt enkelt inte fanns några regler.<sup>24</sup> Därför beslöts den 16 augusti mycket detaljerat hur de

danska och svenska skeppen och officerarna skulle hälsa varandra. Trots att de båda ländernas fartyg nu var samlade, skedde inget ytterligare. Fartygen blev tryggt liggande i Flekkerøfjorden, och kriget fortsatte på det öppna havet.

#### Mötet med de främmande

Det speciella med händelserna i Flekkerø hamn år 1756 är att de innebar flera olika möten med främmande makter och sjöofficerare. Dessa möten förlöpte ytterst fredligt. Faktiskt framstår den fredliga och direkt hjärtliga karaktären av mötena med de franska, engelska och svenska skeppen i gräll kontrast till de interna sammanstötningarna de danska sjöofficerarna emellan ombord på *Fyen*. Det ska särskilt ses mot bakgrund av att Danmark vid denna tid var mycket nära att gå i krig mot England och att Sverige i hög grad var en potentiell fiende. Ett av de deltagande danska skeppen, fregatten *Hvide Ørn*, var exempelvis uppkallat efter den berömda snabbseglande fregatt, som Tordenskiöld hade erövrat från svenskarna 1716.

Förklaringen till det trots allt välfungerande mötet med de främmande makterna ska denna gång sökas i den formaliserade våldsutövning, som också känns igen i mindre skala från duellerna. Kungarna hade här det fulla våldsmonopolet över sina stridsenheter. I mötet med fienden fanns det därför inget personligt agg. Tvärtom lades otroligt stor vikt vid att demonstrera ömsesidig hövlighet. Den manifesterades i de många saluter och hedersbetygelser, som avgavs vid varje tillfälle. Och ändå fanns likväl motsättning, som upplevdes starkt av de deltagande officerarna.

Schiønnings brev antyder, att åtminstone han, och säkert de flesta av de danska sjöofficerarna och sjöfolket, var väl på det klara med att det fanns diplomatiska problem kring samlandet av eskadern. Den förenade eskadern var snarare en storpolitisk demonstration gentemot de krigförande parterna än en praktiskt fungerande organisation. "...jag betvivlar att vi kommer vidare. Det sägs att den svenska eskadern ska komma hit till oss" och "Äntligen kom den svenska eskadern igår, då vi nästan inte väntade den längre ... Vi tänker att vi snart ska gå till segels härifrån, men vart vet vi inte, dock blir det väl inte särskilt långt ..." <sup>25</sup> Poängen var att Sverige

betraktade bildandet av eskadern som en nödlösning. Redan året därpå bröt landet sig ut och kastade sig in i ett aktivt krigsdeltagande på preussisk sida. Svenskarnas passiva inställning till hela projektet resulterade i en viss skepsis från dansk sida.

### Säkra signaler

Under augusti månad hade Peter Schiønning tecknat och målat flaggorna och fartygen som illustrationer i linjeskeppet *Fyens* signalbok. Lustigt nog hade man valt en signalbok från 1716 som förlaga. De gamla signalerna från stora nordiska krigets tid kunde man tryggt använda för att kommunicera med svenskarna, eftersom dessa redan kände dem sedan tidigare. Det var inte tal om att röja de nyaste signalerna för svenskarna. Därför använde eskadern de gamla signalerna ”för att de inte skulle lära känna våra nya signaler”. Visst var man bundsförvanter med svenskarna – men det var man ju inte nödvändigtvis året därpå.

Efter svenskarnas ankomst följde en del pappersarbete. Man utväxlade signaler m.m. Med lottdragning hade man på förhand avgjort, att den svenske schoutbynachten skulle ha befälet över den samlade eskadern. Därför skulle de övergripande ordena, parollen, hämtas hos honom, varefter de lästes upp och skrevs av ombord på det danska flaggskeppet. Dessa order kunde sedan vidarebefordras till övriga danska skepp. På det sättet stod de inte formellt under svenskt befäl, utan mottog fortfarande order från det danska flaggskeppet. Samma sak gällde de avtalade signalerna, som också kopierades in i den danska signalboken. *Stormarn* rättade sig också efter det svenska flaggskeppet i fråga om segeltorkning och hissning av flagga och gös. Svenskarna hissade dessa vid solens uppgång, medan danskarna inte brukade hissa dem förrän kl. 8. I gengäld sköt det danska flaggskeppet, *Stormarn*, vaktskottet på kvällen, besvarat av svenskarna strax därpå. På morgonen var det svenskarna som först sköt av vakten, och danskarna strax därpå. De danska skeppen åtog sig att besvara förbipasserande kofferdisters saluter, i synnerhet danska fartygs. De svenska och danska skeppen låg till ankars på var sin sida innerst i hamnen.

### Kanonån över Flekkerø

Idag kan det synas som petitesseer, men man lade stor vikt vid att det exempelvis slogs två trumvirvlar och skyldrades gevär, när eskaderchefen gick ombord på ett skepp. Och särskilt viktigt var det att man avgav samma hedersbetygelser för den danske eskaderchefen som för den svenske. På det sättet kunde ingen känna sig kränkt. När eskadercheferna passerade skeppen, om de var på inspektion eller avlade visit, skulle besättningarna manna reling.

Sist men inte minst var det alla kanonsaluterna. Sådana saluter var inte bara en tom gest. I samtiden hade de den praktiska funktionen att demonstrera att kanonerna inte var skarpladdade, och att man alltså kunde närma sig utan att frukta något. När eskadercheferna gick ombord eller från bord, sköt de danska skeppen tredubbel dansk lösen, nio skott. Vid motsvarande tillfälle sköt de svenska skeppen dubbel eller fyrdubbel svensk lösen. Dansk lösen är tre, och svensk lösen två skott, vilket i praktiken alltså blev minst fyra.<sup>26</sup> Dessa hälsningar fanns nämnda i sjökrigsartiklarna.

Vid de talrika middagarna sköts salut med kanonskott för de olika skållarna. Detta är inte platsen att räkna ut hur många gånger man sköt. Men det är intressant att notera att denna sed, i motsats till de ovannämnda hälsningarna, inte nämns i sjökrigsartiklarna. Inte desto mindre var man mycket noga med att det saluterades korrekt. Det var alltså en fråga om heder och artighet officerare emellan, inte om paragrafer.

Nedan återges Schiønnings dagboksanteckningar från två dagar i september som exempel på det häftiga salutskjutandet. Notera det udda antalet danska skott och det jämna svenska:

Den 21 september 1756. Dinerade de alla här ombord hos kommandör Lützwow [på det danska flaggskeppet *Stormarn*], då den svenske schoutbynachten kom ombord fick han 9 kanonskott.<sup>27</sup> Det sköts för 3 skållar, för var och en av de 2 första 27 kanonskott från vårt flaggskepp, och 15 från vårt och vart och ett av de danska skeppen, för den 3:e sköts endast 9 skott från oss.

Den 22 september 1756. Dinerade de alla hos kommandörkapten Falkengreen [på det svenska flaggskeppet *Printz Carl Friderich*], då schoutbynacht Römeling kom ombord fick han 8 skott, det sköts för 3 skållar, för de 2 första för var och en 16 och för den sista 8 kanonskott.<sup>28</sup>

Cimbrer och goter till sjöss?

Peter Schiønning ironiserade i ett brev till sin vän ombord på flaggskeppet över de talrika svenska riddarna.<sup>29</sup> "...jag har blivit bekant med så många grevar, baroner, riddare, etc. under en kort tid som aldrig förr" skriver han. Han låter skina igenom att de många svenska riddarna åtminstone i hans ögon urvattnade rangsystemet. Det svenska rangsystemet tillät väsentligt fler personer att smycka sig med riddartitlar.<sup>30</sup>

Schiønning anmärkte, att den danska bristen på motsvarande "små" riddarordnar väl berodde på "våra gamla nådiga herrar", som skulle finna det anstötligt att umgås med folk av så ringa stånd. Ironiskt måste Schiønning likväl anmärka, att "dock kläder det ju firmamentet skönt, att det bland stjärnor av 1:a, 2:a, 3:e och 4:e rangen också långt borta finns några usla dimstjärnor." Dessa syrliga kommentarer vittnar om att Schiønning, liksom väl de övriga danska officerarna, inte förstod hur fundamentalt annorlunda det svenska samhället styrdes, och hur viktigt just ordensväsendets roll var i frihetstidens Sverige.

I övrigt var mötet med svenskarna också på andra sätt en underlig upplevelse för de danska sjöofficerarna. Den svenske kommandörkaptenen Graman berättade till exempel, när han första gången kom över fallrepet, att han hade haft äran att vara fånge i Danmark.<sup>31</sup> Schiønning anmärkte torrt i ett brev: "jag höll nästan på att tacka och säga att äran var vår."

I övrigt är det svårt att komma på några paralleller till denna förening av traditionella fiender. Schiønning blickade långt bakåt i historien och fann, att denna "märkvärdiga förening" delvis liknade de gamla cimbrernas och goternas gemensamma fälttåg mot Italien. Schiønning hade året före seglat med en expedition till Medelhavet och var välbekant med förhållandena på varmare breddgrader, så han skrev att han hade önskat att det åter hade gällt Italien, "hur gärna hade jag inte varit med." Dock var inte allt som på den gamla goda tiden. Visserligen var den svenske eskaderchefen, greve Taube, enligt Schiønnings uppfattning en både vacker och galant man. Men det var lite för mycket av det goda att han var så förnäm att han snart fick gikt, och att den danske eskaderchefen strax därpå drabbades av samma åkomma. I samtiden uppfattades just gikt som en förnäm sjukdom, som delvis hängde samman med vällevnad och överflöd. Sådana vanor, me-

nade Schiønning, hade inte gripit de gamla cimbrernas och goternas anförare, "men de levde ju också under oupplysta och barbariska sekler."

#### Vaktjänst och broderliga fältrop

Under hela perioden, både före och efter svenskarnas ankomst till Flekkerø, fortsätter officerarnas dagliga rutiner. Förutom att tillse det dagliga arbetet ombord och utföra administrativa uppgifter bestod löjtnanternas primära uppgift av att förrätta vaktjänst.

Medan eskadern låg i Flekkerø hamn hade Schiønning vakt varannan natt och var fri varannan. Det var fyra löjtnanter som skulle dela på första och hundvakten. Varannan gång hade Schiønning förstavakten och varannan hundvakten. Vakttjänsten innebar dels att rondera ombord på skeppet, dels att "ro patrull" runt skeppet. Varje dag fastställdes ett "ord" och ett "feltgeshrey". Idag skulle vi kalla dem fältrop och lösen. Schiønning noterar faktiskt, att svenskarna använde ordet "lösen". Oftast hörde fältropet och "ordet" ihop innehållsmässigt. Detta system resulterade i en ganska speciell gest från den svenske eskaderchefen, schoutbynacht Taube. Han fastställde följande mening, där vartannat ord var fältrop och vartannat lösen: "Länge - Önskat, Lyckligt - Råkadt, Godt - Möte, I - God, Hamn - Till, Kärlig - Förening, Imellem - Tvende, Goda - Grannar, Hwartill - Önskas, Alsköns - Lycka, Så - Länge, Blått - Rödt, Witt - Gult, Wayer - Uti." De sista orden "Wayer, uti" var fältrop och lösen dagen innan eskadern avseglade.<sup>32</sup> Dessa fältrop för de fjorton dagar, då den dansk-svenska eskadern var förenad i Flekkerøfjorden är ett osedvanligt uttryck för arten av eskaderns förening. Den var inte en aggressiv maktfaktor, som skulle rensa haven från de krigförandes hot mot de skandinaviska ländernas handel. Snarare var det ett sedan länge önskat framgångsrikt möte i en god hamn, där två goda grannar kärleksfullt förenades i en samfäll önskan om allsköns lycka. Så skulle det i alla fall se ut. Med andra ord var det en tämligen tandlös maktdemonstration, där blått, rött, vitt och gult vajade tillsammans sida vid sida.

## Avsegling

Den 29 september 1756 avseglade den samlade eskadern från Flekkerøfjorden. Det gjordes inget försök till ytterligare kryssning med de många skeppen ut i Nordsjön. I stället satte de svenska och danska skeppen genast kurs hemåt. Den 1 oktober signalerade det svenska flaggskeppet, att de två eskadrarna skulle skiljas. Några dagar senare, den 6 oktober klockan kvart i sex på eftermiddagen, ankrade de danska fartygen på Köpenhamns redd.

Expeditionen skulle visa sig vara lika resultatlös som det var anmärkningsvärd. Resultatlös, eftersom det inte gjorde det ringaste intryck på de engelska politikerna<sup>33</sup>. Anmärkningsvärd, eftersom det var första gången någonsin som svenska och danska fartyg seglade tillsammans i en sådan eskader. Året därpå, 1757, utrustade Danmark och Sverige sina eskadrar på nytt. Den kungliga svenska eskadern under befäl av schoutbynacht Lagerbielke förenades med den danska eskadern i Nordsjön den 19 september. Även om Peter Schiønning inte deltog i denna resa, har han ändå i sin dagbok noterat fältrop och lösen för 1757 års förenade eskader. Sjötåget varade från den 29 september till den 14 oktober, och lösenorden för de sexton dagarna var följande:

Svenske – esquadre, omfavnes – kierlig, imellem – norske, steenede – klipper, foreenede – magters, langvariig – fred, bestandig – venskab, fortroelig – omgang, begge – kroners, uryggelig – velstand, handels – opkomst, undersaatters – floer, Sverrigs – glæde, Dannemarks – haab, tiltage – forfremmes, ønskes – oprigtig<sup>34</sup>.

Sådana formuleringar kan verka överdrivna och kanske till och med falska i nutida läsares ögon. Men det är inte otänkbart, att det fanns uppriktighet bakom orden. Sålunda har historikern Edvard Holm framhåvt, att i vart fall den danske utrikesministern Bernstorff hoppades att förhandlingarna om ett neutralitetsförbund måtte tjäna till att knyta en närmare vänskap mellan de båda staterna.<sup>35</sup> Även om de uppstyltade ordvändningarna mest är konstruerade som artighetsbetygelser, är det ändå påfallande att den danska formuleringen framhäver uppkomsten av handel mm, medan svenskarna höll sig till mer generella vändningar om vänskap. Det avspeglar, att

eskadern från dansk synpunkt först och främst var ett medel för att skydda handeln, medan Sverige hade mer taktiska och maktpolitiska mål.<sup>36</sup>

Det ska nämnas, att Sverige redan på sommaren 1757 kastade sig in i kriget i Pommern, och en av orsakerna till att den svenska eskadern inte förenade sig med den danska vid Norge förrän i september, även om den hade utrustats redan i maj, var att den under sommarmånaderna hade använts till att bistå vid överföringen av svenska trupper till Pommern.<sup>37</sup>

## Militära hedersbegrepp och rätten till våldsutövning

När vi som moderna läsare försöker bilda oss en ram för förståelsen av hur sjöofficerarna i Flekkerøskadren betedde sig 1756, är det viktigt att påminna om att, precis som hela deras världsbild kretsade kring begreppen våld och heder, så definierades också eskaderns och flottans handlingar av just våldsmonopol och hedersbegrepp. Det handlade inte så mycket om egentligt kroppsligt våld, utan mer om rätten att utöva våld och vem som bestämmer när våld får utövas.<sup>38</sup> Våldet ska förstås i sin vidaste betydelse. Alltså både våldsutövning människor emellan – till exempel dueller och slagsmål – och våldet i sin yttersta totalitet – kriget.

Den period, som behandlas i föreliggande artikel, betecknas ofta i dansk historisk forskning som "den långa fredens period". Och det rådde fred under åren 1720-1801, även om kriget ofta lurade runt hörnet. Men våldet var fortfarande en integrerad del av vardagen. Formellt innehade statsmakten, personifierad av den enväldige kungen, våldsmonopolet. Men i andra samhällsskikt, till exempel den militära klassen, var våldet ett erkänt medel för att lösa vissa problem utan att dra in statsmakten.<sup>39</sup>

De danska sjöofficerarna var representanter för den militära klassen och därmed också för vissa militära hedersbegrepp. När officerarna kände, att någon hade gått deras ära förnär, förväntade samtiden att de skulle utmana ärekränkaren på duell. Med andra ord utövades en social kontroll sjöofficerarna emellan, där man mer eller mindre oberoende av statsmakten internt definierade sina egna spelregler. Efterhand som de militära stånden etablerade fasta hierarkier i de tidigmoderna samhällena, uppstod dessa ståndens interna hedersbegrepp som ett medel att hantera och stödja det dag-

liga umgänget med varandra, både i vardags- och i konfliktsituationer.<sup>40</sup> De flesta undersökningar av detta fenomen behandlar 1600-talet och det tidiga 1700-talet.<sup>41</sup> Men Schiønning's reflexioner kring dueller och slagsmål indikerar, att i mitten av 1700-talet ett skifte så smått hade inletts. En uppfattning var på väg, som pekade framåt mot en modernare mentalitet. En inre disciplinering, som erkände statens våldsmonopol och som tog avstånd från den icke-auktoriserade våldsutövningen i till exempel dueller.

Från Schiønning's dagböcker och brev känner vi till det psykologiska klimatet ombord på *Fyen*. Om detta skulle vi annars inte ha vetat något, eftersom de dueller som omtalas är frånvarande i de officiella källorna till expeditionen, exempelvis skeppsdagboken.<sup>42</sup> Duellerna tillhörde en sfär, som varken var officiell eller privat. I ett brev till en vän ombord på flaggskeppet skriver Schiønning en hel del om de kottaribildningar, som uppstod på *Fyen*.<sup>43</sup> Det var starka viljor och hedersbegrepp, som möttes på skeppsdäcket. Det verkar som om några av de yngre officerarna var mer lättretliga än andra. Särskilt framhäver Schiønning den hetlevrade Biørnsen.

Om honom skriver Schiønning, "han litar på sin styva kvart, som han lärde av Torlund, och sin långa utsträckta arm." Torlund var Sjökadettakademins fäktlärare (en "kvart" är en särskild handställning i fäktkonsten).<sup>44</sup> Dock anmärker Schiønning, att de stridande blev goda vänner igen. Varken dagboken eller breven meddelar dessvärre något om duellernas och grälens bakgrund eller närmare förlopp.

Schiønning tyckte tydligt illa om dessa dueller och om konflikterna, som rådde ombord. Han sympatiserade med civilisten Lous och undvek enligt egen utsägo de båda "partier", som hade bildats ombord. Därmed kom han i en märklig mellanställning. Det råder ingen tvekan om att Schiønning, liksom alla andra officerare ombord, var på det klara med att duellutmaningar och duellerande överhuvudtaget var strängt förbjudet. Med sig ombord hade Schiønning nämligen de nytugivna sjökrigsartiklarna.<sup>45</sup> De var obligatorisk läsning för sjöofficerare. Här kunde man i § 643 läsa, att "Ingen må utmana någon till slagsmål, liksom ingen må infinna sig, när han utmanas, vid det straff som i lagen anges."<sup>46</sup> "Lagen" som avses är *Kong Christian den Femtes Danske Lov*, 6:e boken 8:e kapitlet "Om utmaningar och Dueller." Staffen varierade från förlust av tjänst och egendom till dödsstraff "efter sakens beskaffenhet."

Trots att reglerna om duellerande alltså var glasklara, verkar det som att Schiønning först blev riktigt förargad, när det höll på att urarta till duell direkt på däck. Det skulle ha varit galet! Det minsta man kunde förvänta sig var att duellanterna observerade diskretionens konventioner och istället förlade sin duell till en hemlig plats i land vid gryningen.

Det var Schiønning som med sitt avståndstagande uppträdde som medlare snarare än de övriga officerarna ombord. Det är intressant, eftersom den moderne iakttagaren skulle uppfatta Schiønning's ståndpunkt som den mest logiska, medan de duellerande officerarna framstår som irrationella. År 1756 var situationen emellertid den motsatta. Helt klart var dueller förbjudna, men likväl tolererades de i stor omfattning.<sup>47</sup>

Bakgrunden får sökas i att Schiønning representerade den nya borgerliga självbilden, som med en inre disciplinering inte till varje pris behövde söka tillflykt i de traditionella våldslösningarna på konflikter. Schiønning tillhörde de mer intellektuella officerarna. Det var inte bara att han tog avstånd från dueller. Men en övning i en traditionell militär färdighet, nämligen pistolskytte, föredrog han att utöva tillsammans med två civilister. Det var bara ett fritidsnöje, inte något i militära sammanhang allvarligt. Av hans senare dagbok framgår för övrigt, att det inte var förrän 1771 som han nästa gång prövade att skjuta med pistol.<sup>48</sup> Pistolskytte och andre direkta kampövningar, t ex fäktning, var inte sysselsättningar som han kände behov av att bedriva särskilt intensivt.

Med allt detta sagt, bör man dock anmärka, att Schiønning ändå inte var en direkt motståndare till dueller. Faktiskt uppmanade han många år senare en god vän att utmana en annan på duell.<sup>49</sup> Förmodligen var det det faktum, att bakgrunden till utmaningarna 1756 var så uppenbara petites-ser, som störde honom.

#### Förfinad hövlighet och storpolitik

Man säger med ett ofta använt citat av krigsteoretikern Clausewitz, att kriget är en fortsättning av politiken – bara med andra medel. Men man kan också se bruket av militära maktmedel i ett annat perspektiv. Kanske var kriget bara ett extremt uttryck för en förfinad kultur. Ett av många sätt att

utöva en rad ritualer för hur officerare och sjömän kunde uppföra sig gentemot varandra?

I Flekkerø 1756 uppförde sig de danska och svenska officerarna som ypperliga representanter för sin tids förfinade kultur. Allt från hälsningar och artighetsbetygelser till gräl och salutskjutning utfördes efter noggrant koreograferade och på förhand avtalade spelregler. Alla dansade runt varandra som dansade de en menuett. Deltagarna i denna dans hade kanske på ett övergripande plan en insikt i att det hela handlade om utrikespolitik och tänkbart krig. Men på det näraliggande planet var de mer upptagna av att buga sig och hälsa korrekt för rätt person vid rätt tillfälle.

När man 1757 skulle upprepa föreningen av den danska och svenska eskadern, uppstod frågan om vem som skulle ha det samlade befälet över de båda ländernas eskadrar. År 1756 hade den frågan avgjorts genom lottdragning, men nu skulle väl befälet enligt turordning gå över till den danska flottan? Så enkelt kom det inte att gå till! Svenskarna insisterade nämligen på en ny lottdragning, och frågan var ända uppe vid hovet i Köpenhamn och vände.<sup>50</sup> Beslutet blev dock till slut, att den danske schoutbynachten Römeling fick högsta befälet 1757. Lottdragningen var alltså en sak som togs ytterst allvarligt och nästan kom att sätta stopp för hela manövern. Men när vi nu i ovanstående skildring har sett hur mycket som gjordes av just hedersbetygelserna i samband med eskaderns samling i Flekkerø, verkar det kanske ändå mer begripligt, att just denna punkt kunde bli så avgörande. Det vittnar om 1700-talets världssyn. Hedersbegrepp och hedersbetygelser, speciellt bland militära personer, kunde visa sig vara mer avgörande än till och med kungens våldsmonopol och politiska dispositioner.

## Summary

In 1756 Denmark and Sweden united in armed neutrality as a measure to keep the countries out of the emerging Seven Years War. A joint neutrality squadron was formed which was meant to unite in the very south of Norway off the city of Kristiansand. Based on ships journals, personal letters and manuscripts the article explores the relations between the officers on the Danish ships during the deployment of 1756, and also the relation between the Danish and Swedish squadrons. It is mainly the unique private archive of the Danish naval officer Peter Schiønning (1732-1813), that allows us a glimpse into the social and psychological relations on board the Danish ships.

The article shows how relations amongst the officers on the Danish ships were strained, and quarrels, fights and at least one duel challenge resulted from this. But the article also describes the daily routines aboard the squadron and shows how officers would resort to reading books and explore the harbour of Kristiansand and the countryside to find distraction from the tedious chores.

Some of the officers seem to have been particularly keen on guarding their honour even to the point where they actively would pick a fight over trivial matters. Issues of honour preoccupied these individuals. The fact that the priest and a navigation expert on board were outside of the military hierarchy seems to have provoked some of the quarrels.

The Danish squadron's relations with foreign actors like British and French privateers as well as with the Swedish squadron was all about maintaining a delicate balance between maintaining the honour of the Danish Navy and being courteous and polite towards foreigners. A lot of emphasis was put on saluting with the guns, officers visiting each others ships, and generally observing all manners of polite rituals. This was a formal way of demonstrating power while maintaining the peace. The author describes the many examples of demonstrations of honour and pageantry as formal rituals that demonstrated the right to exert violence both on the large scale between the two squadrons and on a micro scale between individual officers when they quarreled.

The Danish officers were familiar with foreign navies. A number of the officers in the squadron had sailed in the French and British navies as volunteers. However, none of them had any experience from the Swedish Navy which was strictly off limits due to the traditional animosity between the two countries. Swedish officers were not allowed to serve in the Danish Navy either. It was an awkward situation for the Danes, because it had been decided that the leader of the combined squadron was to be the Swedish admiral. There was no formal procedure or rules for Danish ships under foreign command. In reality it had no great implications because the combined squadron only gathered in mid September and parted ways again already by the end of the month without having actually met foreign warships or sailed in joint formation. The squadron served more as a symbol of international unity than as an actual fighting force.

The political intention with the gathering of the Danish-Swedish squadron was that it would send an intimidating signal to the British scaring them from engaging in naval warfare in the Danish and Swedish sphere of interest. However, it seems to have had no international political impact at all. Sweden was never very keen on the project and in 1757 they joined the French side of the war hoping to regain lost territories from the Prussians. The Danish foreign minister had hoped that the alliance would help form a closer relation between Denmark and Sweden, but this never materialized. The interests of the two states were quite different, Denmark hoping to uphold free trade under a neutral flag, Sweden on the other hand much more interested in territorial gains on the continent.

## Källor

### Otryckt källmaterial

*Rigsarkivet*

J.C.W. och K. Hirsch, *Danske og Norske Officerer 1648-1814*  
Skibsjournaler, Fyen, 1756.

*Det Kongelige Bibliotek, Handskriftssamlingen*

Schiøn. 9, 4<sup>to</sup> bd. 2 *Journal*

Schiøn. 13, 4<sup>to</sup> bd. 5 *Journal* 1782-89

Schiøn. 18. 4<sup>to</sup>, *Breve, Poesie, Inskribt. Stiile etc.*

Schiøn. 37, 4<sup>to</sup> *Tiden Anvendt* 1746-82

Schiøn. 84, 4<sup>to</sup>, *Pensees Detatchees* bd. 35. Fragmenter af adskillige gamle breve og andet

### Tryckt litteratur

Bricka, C.F. *Dansk Biografisk Lexikon*, 1898.

Börjeson, Hjalmar, *Biografiska anteckningar om örlogsflottans officerare*, Stockholm 1942.

Feldbæk, Ole, *Revanche og neutralitet, 1720-1814*, Dansk udenrigspolitikshistorie bd. 2.

Friis, Jakob, *Stiftamtmenne i Kristiansand før 1814*, Kristiansand 1941.

Garde, H.G. *Efterretninger om den danske og norske Søemagt*, Kbh. 1832-35.

Gyllengranath, C.A. *Sveriges sjökrigs-historia* bd. 2, Karlskrona 1840.

Hammar, AnnaSara, *Mellan kaos och kontroll, social ordning i svenska flottan 1670-1716*, Nordic Academic Press 2014.

Holm, Edvard, *Danmark-Norges Historie under Frederik V.* 3. bd. 1. afd., Kbh. 1897.

Krogh, Tyge, *Oplysningstiden og det magiske, henrettelser og korporlige straffe i 1700-tallets første halvdel*, Kbh. 2000.

Lind, Gunner, "The Making of the Neutrality Convention of 1756", *Scandinavian Journal of History* Vol. 8, Iss. 1–4, 1983.

Perlestam, Magnus, *Lydnad i karolinernas tid*, Nordic Academic Press 2008.

Rodger, N.A.M. *The Wooden World – An Anatomy of the Georgian Navy*, Fontana Press 1988.

Seerup, Jakob, *Søkadetakademiet i Oplysningstiden*, Kbh. 2001.

Seerup, Jakob, "Et bestandigt og sikkert gemme..." Søofficeren Peter Schiønning samling i Det Kongelige Biblioteks Håndskriftssamling" i *Magasin for Det Kongelige Bibliotek*, nr. 3, juni 2002.

Seerup, Jakob, Historien om de danske vagtskibe i Sundet, på Storebælt og Københavns Red. *M/S Museet for Søfarts årbog*, 69. 2017.

*Kong Friderich den Femtes Søe-Krigs-Articels-Brev*, Kbh. 1752.

Pedersen, Sune Christian, *På liv og død. Duellens historie i Danmark*, Kbh. 2003.

Topsøe-Jensen, T.A. og Emil Marquard, *Officerer i den dansk-norske Søetat 1660-1814 og Den danske Søetat 1814–1932*, Kbh. 1935.

Weber, Max: *Wirtschaft und Gesellschaft*, Tübingen 1922.

## Noter

<sup>1</sup> Peter Biørnsen, 1726–1769.

<sup>2</sup> Hans Christian Breuning, 1732– efter 1780.

<sup>3</sup> Peter Christian Schiønning 1732–1814. För en mer utförlig presentation av Schiønningssamlingen hänvisas till Jakob Seerup, "Et bestandigt og sikkert gemme..." Søoffice-ren Peter Schiønning samling i Det Kongelige Biblioteks Håndskriftssamling" i *Magasin for Det Kongelige Bibliotek*, nr. 3, juni 2002.

<sup>4</sup> Örlogsskeppet *Fyen* var sjösatt på Gammelholm 1746. Det hade ett displacement på 687 läster, var 139 fot långt och 38 fot brett. Besättningen var på 424 man. Se Orlogsmuseets Skeppsregister, "Den Sorte Registrant."

<sup>5</sup> Ole Stephansen, 1714–1791.

<sup>6</sup> Schiøn. 37, 4to *Tiden Anvendt* 1746–82 s. 74.76.

<sup>7</sup> För ytterligare upplysningar om den utrikespolitiska situationen, se Edvard Holm, *Danmark-Norges historie under Frederik V.* 3:e bandets första del, Kbh. 1897 s. 176 ff. Ole Feldbæk, *Revanche og neutralitet, 1720–1814, Dansk udenrigspolitik historie* bd. 2 s. 292ff. Se också Gunner Lind "The Making of the Neutrality Convention of 1756", *Scandinavian Journal of History* Vol. 8, Iss. 1–4, 1983.

<sup>8</sup> Hans Henrik Römeling, 1707–1775. För alla biografiska upplysningar om danska sjöofficerare i denna artikel hänvisas generellt till Topsøe-Jensen och Marquard, 1935.

<sup>9</sup> Peter Christian Schiønning, 1732–1813. Där inget annat sägs, bygger följande beskrivning av 1756-eskadern på Peter Schiønningss dagböcker och brev från detta sjötag. De finns på Det Kgl. Biblioteks Håndskriftssamling, Universitetsbibliotekets Aflevering, Schiøn. 9, 4to. *Journal* bd. 1, 1732–1760.

<sup>10</sup> Dessa teckningar är dessvärre inte bevarade till idag.

<sup>11</sup> Ove Rammel Sehested f. 1687, år 1756 chef för 1. Søndenfeldske Dragon Regiment. Denna och övriga upplysningear om danska arméofficerare har hämtats i J.C.W. och K. Hirsch, *Danske og norske officerer 1648–1814* – häfter kallad "Hirsch."

<sup>12</sup> Nicolai Gustav Sandberg, sedan 1742 chef för artillerikompaniet i Kristiansand, Hirsch.

<sup>13</sup> Valentin Wilhelm Hartvig Huitfeldt f. 1719, år 1756 major vid Ulrichsdals Gevorbne Infanteriregiment, Hirsch.

<sup>14</sup> Kommandant Stock har det inte varit möjligt att identifiera närmare, Frederik Adeler, stiftamtmand 1751–66, han var sonson till amiralen Cort Adeler – *Stiftamtmenn i Kristiansand før 1814* av Jakob Friis, Kristiansand 1941. "Biskop Rasmus Paludan", 1702–59, C.F. Bricka, *Dansk Biografisk Lexikon*, 1898.

<sup>15</sup> Ulrich Friderich Suhm, 1686–1758. Det har inte varit möjligt att utröna vilken anknytning familjen har haft till Kristiansand.

<sup>16</sup> Christopher Carl Hendrik Hohlenberg, 1726–1773. Christian Soelberg, 1731–1785.

<sup>17</sup> Christian Carl Lous, 1724–1804, navigationsdirektör från 1756.

<sup>18</sup> Didrik Top, 1723–96, blev senare prost i Slagelse. Hans son, Hans Top, 1777–1833, valde själv att bli sjöofficer.

<sup>19</sup> En liten fartygstyp, inte att förväxla med våra dagars kungayacht. Faktiskt var den generella matvaruförsörjningen i Kristiansandområdet ganska dålig just detta år, se *Stiftamtmenn i Kristiansand før 1814* av Jakob Friis, Kristiansand 1941

<sup>20</sup> HMS *Swallow* var en snau-riggad "sloop-of-war" av Merlin-klassen, som var byggd för att föra upp till 14 kanoner, men kunde, som Schønning beskriver, föra ett större antal små, relingsmonterade kanoner. HMS *Swallow* var byggd i Rotherite, England, 1745 och såldes 1769. Klassen hade en nominell besättning på 110 man, men den större besättningen på 145 man kan bero på det större antalet kanoner.

<sup>21</sup> De omnämnda breven är bevarade i Schønnings egen avskrift efter kladden Schøn. 18. 4to *Breve, Poesie, Inskribt. Stiile etc.*, s. 94 f.

<sup>22</sup> Edvard Fredrik Taube af Odenkat, 1718–1758. Biografiska uppgifter om svenska sjöofficerare i denna artikel är hämtade från Hjalmar Börjeson, *Biografiska anteckningar om örlogsflottans officerare*, Sthlm 1942.

<sup>23</sup> De omnämnda breven är bevarade i Schønnings egen avskrift efter kladden Schøn. 18. 4to *Breve, Poesie, Inskribt. Stiile etc.*, s. 94f.

<sup>24</sup> I *Kong Friderich Den Femtes Søe Krigs Articles Brev*, 1752, finns en rad regler för "Honours" men ingen av dem innefattar möjligheten, att ett danskt fartyg skulle kunna stå under ett annat lands befäl.

<sup>25</sup> De omnämnda breven är bevarade i Schønnings egen avskrift efter kladden Schøn. 18. 4to *Breve, Poesie, Inskribt. Stiile etc.*, s. 94f.

<sup>26</sup> Seerup, Jakob (2017). Historien om de danske vagtskibe i Sundet, på Storebælt og Københavns Red. *M/S Museet for Søfarts årbog*, 69, s. 84.

<sup>27</sup> Adam Friderich von Lützow, 1702–1758.

<sup>28</sup> Kristoffer Falkengreen, 1722–1789. Avancerade till viceamiral och friherre. Hade 1744–48 gjort tjänst i den franska flottan och utmärkt sig för tapperhet i strid mot den brittiska flottan.

<sup>29</sup> Nämnda brev är förmodligen skrivet till samma mottagare som det brev, som nämns i not 11. Också detta är bevarat i Schønnings egen avskrift efter kladden år 1802. Dessvärre är mottagaren inte identifierad, se Schøn. 84, 4to, *Pensees Detatchees* bd. 35. Fragmenter af adskillige gamle breve og andet s. 4931 ff.

<sup>30</sup> Det var först och främst den svenska svärdsorden, som i stort sett samtliga svenska officerare var dekorerade med.

<sup>31</sup> Sebald Hartman von Graman, 1699–1766. Avancerade till viceadmiral. Det finns inga indikationer på varför eller när Graman skulle ha varit fängslad i Danmark. Det kan ha varit i slutet av stora nordiska kriget, då Graman seglade i civil sjöfart som förstestyrman.

<sup>32</sup> Här återgivet med Schønnings stavning efter journalen.

<sup>33</sup> Edvard Holm skrev bl.a. "Det var tydligt, att de dansk-svenska gemensamma rustningarna och hoten om repressalier inte skrämde engelsmännen det minsta." *Danmark Norges Historie under Frederik V.* 3. bd. 1. afd., Kbh. 1897 s. 177.

<sup>34</sup> Peter Schønnings Journal for 1758, Håndskriftssamlingen, Universitetsbibliotekets Samling, Schøn. 9, 4to s. 436.

<sup>35</sup> Holm, op.cit. s. 179.

<sup>36</sup> Ole Feldbæk, *Revanche og Neutralitet, 1720–1814, Dansk Udenrigspolitik Historie* bd. 2 s. 305.

<sup>37</sup> Gyllengranath, C.A. *Sveriges Sjökrigshistoria* bd. 2, Karlskrona 1840 s. 93–94.

<sup>38</sup> Författaren stöder sig på Max Webers klassiska definition av det statliga våldsmonopolet "En stat är en realitet, om och så länge dess förvaltning effektivt förmår att upprätthålla monopolet på legitimt fysiskt tvång." Weber, Max: *Wirtschaft und Gesellschaft*, 1922.

<sup>39</sup> Se Rodger, N.A.M, *The Wooden World*, s. 211 ff.

<sup>40</sup> Se Hammar, AnnaSara, *Mellan kaos och kontroll, social ordning i svenska flottan 1670-1716* s. 260 ff.

<sup>41</sup> Se t ex Perlestam, Magnus, *Lydnad i Karolinernas Tid* och Hammar, op cit.

<sup>42</sup> RA, Skibsjournaler, Fyen, 1756.

<sup>43</sup> Nämnda brev är bevarat i Schønnings egen avskrift efter kladden 1803. Tyvärr är mottagaren inte identifierad, se Schøn. 84, 4to, *Pensees Detatchees* bd. 35. Fragmenter af adskillige gamle breve og andet s. 4931 ff.

<sup>44</sup> Se Jakob Seerup, *Søkadetakademiet i Oplysningstiden* s. 110.

<sup>45</sup> *Kong Friderich den Femtes Søe-Krigs-Articels-Brev*, Kbh. 1752.

<sup>46</sup> Ibid. s. 192.

<sup>47</sup> Se Sune Christian Pedersen, *På Liv og Død, Duellens Historie i Danmark*, på s. 65f argumenterar författaren för att dueller tolererades i militära kretsar under Frederik V:s regeringsperiod i högre grad än under föregående kung, Kristian VI. Författaren hänvisar till Tyge Kroghs avhandling, *Oplysningstiden og det Magiske, Henrettelser og korporlige Straffe i 1700-tallets første halvdel*, s. 206 f. og 215 ff.

<sup>48</sup> Det var först den 25 september 1771 som Schønning sköt med pistoler nästa gång. Det var vid Marienlyst utanför Helsingör tillsammans med "Vlängel-Adjutant Grüner" då de övade sig i "att sikta med pistoler i närheten av skjutbanan på ett gammalt plank. Jag sköt vidpass 15 à 16 skott och träffade tämligen väl. Han trodde, att jag hade övat mycket, och dock hade jag endast en gång förr i Norge siktat med pistoler".

<sup>49</sup> Se Schønnings *Journal*, juni-juli 1783. Schøn. 13, 4to bd. 5 *Journal* 1782–89. Det var hovjägmästare von Rantzau som Schønning uppmanade att utmana baron von Wedell-Jarlsberg på pistolduell. Duellen genomfördes, men på Mecklenburgskt territorium, se Sune Christian Pedersen s. 63.

<sup>50</sup> Garde, H.G. *Efterretninger om den danske og norske Søemagt*, Kbh. 1832–35 bd. 3 s. 403.



## Göteborgs stads skeppslista – en kompletterande källa

Per Forsberg

Den 13 mars 1781 publicerades i tidningen *Göteborgs Allehanda* en skeppslista med följande titel: *Förteckning på alla Skepp och Fartyg som tillhöra Staden Göteborg inrättad den 31 Januarii 1781*. I anslutning till denna lista gavs följande motivering till publiceringen:

Om dylika Förteckningar, hörande så wäl til Stockholm som andra Rikets Stapel-Städer i Sverige, Finland och Swenska Pomern trycktes och allmänt kungjordes, så skulle mycket uplysa det mörker, hwaruti Rikets handel och sjöfart swäfwat, och wid många tilfällen bidra till lossande af de band som dels af okunnighet, dels af olämplige Författningar trycka och twinga Swenska rörelserne till skada för hela Riket och Dess handlande Undersåtare. Beklageligt är, at våra allmänna papper så sällan producera något snille-foster i handels-wågen.

---

Per Forsberg (f. 1953) är sedan många år tillbaka yrkesverksam på Landsarkivet i Göteborg. Intressen är främst 1700- och 1800-talets sjöfart och speciellt Ostindiska kompaniets betydelse för Göteborg. Inom området har han publicerat följande skrifter: *Ostindiefararen Göteborg 1738–45. Resorna för Ostindiska kompaniet, besättningarna, haveriet* (tillsammans med Lars Melchior och Ulf Andersson), 2014, *Ostindiska kompaniet. Några studier*, 2015, *Större skeppsägare i Göteborg 1782–1820*, 2016 samt *Större skeppsägare i Göteborg 1821–1870*, 2018.

Skeppslistan kom snart att byta titel till *Göteborgs stads skepps-lista* och kom efter de första årgångarna i *Göteborgs Allehanda* att utges som separat tryck. Denna lista framlevde sedan till 1879, för att därefter byta namn till *Göteborgs skeppslista*, som i sin tur gavs ut fram till 1980-talet. Göteborg kan alltså ståta med cirka 200 år av skeppslistor. Dock förefaller idag vissa årgångar att saknas på landets bibliotek och arkiv. Sett till perioden 1781–1870 har sammantaget 16 listor inte kunnat återfinnas.<sup>1</sup> De största samlingarna av skeppslistor finns på Landsarkivet i Göteborg och Sjöfartsmuseet i samma stad. På båda dessa institutioner finns samlingar av originaltryck, kopior av originaltryck och avskrifter omfattande samtliga årgångar som kommit till användning i denna artikel.

I de tryckta skeppslistorna finns uppgifter om skeppets typ, namn och lästetal samt skepparens och korrespondentredarens namn. En direkt uttolkning av det senare begreppet är den redare som svarade för korrespondensen kring skeppet. Annorlunda uttryckt avser detta den administrativt ansvarige redaren, som i flertalet fall också bör ha varit huvudägaren.

Det är något oklart hur de tryckta skeppslistorna sammanställdes. Sannolikt utnyttjades i detta sammanhang den kunskap som fanns hos tjänstemän på tull och sjömanshuset, där det senare inrättades 1753. Det bör också ha funnits ett intresse från stadens redare att tillse att de egna skeppen redovisades på ett korrekt sätt i de allmänt tillgängliga listorna.

Jag har i två mindre skrifter sammanställt uppgifterna från skeppslistorna om de större redarna i Göteborg och deras skeppsinnehav.<sup>2</sup> Skrifterna omfattar perioden 1782–1820 respektive 1821–1870. Denna artikel är en sammanslagning och bearbetning av vissa av uppgifterna för de två perioderna. Att den första tidsperioden har startpunkten 1782 sammanhänger med att skeppslistan 1781 inte omfattar uppgifter om korrespondentredare.

Det främsta syftet med denna artikel är att jämföra de tryckta skeppslistorna med andra källor som bygger på upprättade handlingar hos dåtida sjöfartsmyndigheter. Frågan är om en sådan icke officiell källa kan fungera som ett komplement och i vissa avseenden mer lättillgängligt alternativ. I förhållande till annat material ger de tryckta listorna en konkret och omedelbar bild av skeppsinnehavet ett visst år. En jämförelse med de tryckta listorna innebär samtidigt att de hittillsvarande uppgifterna om handelsflottans storlek provas mot en alternativ källa.

Göteborgs Stads Skepps-Lista. år 1831.

| Skepp     | Fartygets Namn | Skepparens Namn | Läster  | Korrespondent Redarens Namn |
|-----------|----------------|-----------------|---------|-----------------------------|
| Skepp     | Abbas          | Anders Petersen | 104     | Åker, von F. U.             |
| Brigg     | Doctor Dahl    | B. Sellneren    | 87 1/2  | Dia.                        |
| Coß       | Oscar          | C. Sællin       | 71 1/2  | Dia.                        |
| Skepp     | Carolina       | L. P. Sellneren | 38 1/2  | Dia.                        |
| Osten     | Ulrica         | P. Blök         | 19 1/2  | Dia.                        |
| Skepp     | Anna           | A. R. Kallman   | 11 1/2  | Arvidson, Son.              |
| Brigg     | Barnadott      | C. M. Sandberg  | 89 1/2  | Dia.                        |
| Dia       | Providentia    | Aug. Noron      | 17 1/2  | Betzon, J. G.               |
| Osten     | Minerva        | H. N. Hagberg   | 39 1/2  | Dia.                        |
| Dia       | Carl den XI    | Ad. Wall        | 51 1/2  | Bilqvist, G.                |
| Skepp     | Hogget         | L. Johanson     | 21 1/2  | Dia.                        |
| Skepp     | Anna Charlotta | E. Christmann   | 11 1/2  | Hjelmberg, N. Sosthus.      |
| Skepp     | Gustafva       | Thala Hanson    | 25 1/2  | Dia.                        |
| Brigg     | Catharina      | Vasat           | 64 1/2  | Brodie, Wm.                 |
| Skepp     | Arlanda        | D. Lundberg     | 184 1/2 | Carnegie, D. & Co.          |
| Dia       | Anna           | Lars Danberg    | 177     | Dia.                        |
| Dia       | Engelsten      | B. Andersson    | 127 1/2 | Dia.                        |
| Dia       | Carl Johan     | A. H. Grill     | 99 1/2  | Dia.                        |
| Brigg     | Amphitrite     | J. A. Wendell   | 90 1/2  | Dia.                        |
| Skepp     | Carila         | J. Löfgren      | 181 1/2 | Dickson, Jones & Co.        |
| Brigg     | Oscar          | A. Oulleson     | 130 1/2 | Dia.                        |
| Dia       | Fenn           | B. Hjelm        | 99 1/2  | Dia.                        |
| Dia       | Elleneth       | C. W. Bronden   | 81 1/2  | Dia.                        |
| Dia       | Fennel         | Z. Kallman      | 116 1/2 | Ekman & Co.                 |
| Dia       | Rann           | C. H. Blom      | 108 1/2 | Dia.                        |
| Skepp     | Romulus        | C. O. Lindberg  | 15 1/2  | Geyer, J. E.                |
| Skepp     | Watersil       | B. Åberg        | 100 1/2 | Gibson, Wm.                 |
| Brigg     | Anders         | B. Ryberg       | 87 1/2  | Dia.                        |
| Osten     | Napoleon       | C. G. Gilljam   | 75 1/2  | Gilljam, C. G.              |
| Fr. Skepp | Hogget         | J. Lallqvist    | 110 1/2 | Hjelmberg, S.               |

Första sidan av Göteborgs stads skeppslista 1831.  
Landsarkivet i Göteborg: Ekman & Co., vol. FI:14.

När det gäller denna storlek på Göteborgs handelsflotta har Ivan Linds uppgifter i verket *Göteborgs handel och sjöfart 1637–1920 : historisk-statistisk översikt*, utgivet 1923, varit den främsta källan och omfattar noteringar för tiden 1758–1920 (samt några spridda anteckningar för tidigare år).<sup>3</sup> Ivan Linds uppgifter är för perioden 1758–1784 hämtade från fribrevsdiarierna i Kommerskollegiums arkiv.<sup>4</sup> På 1600-talet inleddes en utveckling där statsmakten ivrigt premierade den inhemska sjöfarten, till en början främst ur ett sjömilitärt perspektiv. Ett utslag av denna politik var införandet av begreppen hel- och halvfrihet, som genom 1645 års tulltaxa fastslogs för en lång följd av år.<sup>5</sup> Denna ordning innebar att svenska fartyg som kunde bära ett visst antal kanoner och i övrigt uppfyllde bestämda villkor för krigsduglighet kunde beviljas helfrihet, som innebar nedsättning av tullavgifterna med en tredjedel. Halvfrihet kunde å sin sida beviljas fartyg med mindre goda krigsegenskaper och medgav en nedsättning med en sjättedel av tullen. Utländska fartyg var ofria och skulle betala hel tull. Bestämmelserna om vilka fartyg som kunde beviljas hel- respektive halvfrihet kom över tiden att i viss mån variera.

I Kommerskollegiums arkiv finns fribrevsdiarier bevarade från 1758 och framåt, vilka alltså utnyttjats av Ivan Lind i hans sammanställning över fartyg i Göteborgs handelsflotta. I fribrevsdiarierna anges uppgifter om skeppets namn, lästetal, byggnadsplats, utfärdat magistratscertifikat, skeppare, redare och deras hemvist, tidigare fribrevets datum samt nya dito. Fram till 1841 skulle fribreven helst förnyas varje år, medan det därefter kunde dröja åtskilliga år mellan förnyelserna.<sup>6</sup> Fribrevsdiarierna innehåller fram till och med 1826 uppgifter om samtliga ägare till skeppen, dock inte dessa ägares ägarandel. Senare anges i diarierna i likhet med de tryckta skeppslistorna endast korrespondentredaren. Uppgifter om övriga ägare får då sökas i de handlingar som ligger till grund för beviljandet av fribrevet och som också finns bevarade i Kommerskollegiums arkiv.

För tiden 1784–1830 har Ivan Lind hämtat sina uppgifter ur *Årsberättelser för handelsflottan*, också i Kommerskollegiums arkiv.<sup>7</sup> Dessa årsberättelser bygger på uppgifter från respektive sjömanshus (eller från magistraten i de städer där sjömanshus saknades).<sup>8</sup> Där anges när och vart fartyget senast avseglade, skepparens namn, fartygets namn och typ, antal kanoner och lästetal samt antal besättningsmän. Uppgifterna anges gälla den 31 december

aktuellt år. För året 1784 anger Ivan Lind uppgifter både från fribrevsdiarierna och från årsberättelserna. Detta år ligger siffran från årsberättelserna betydligt högre än motsvarande från fribrevsdiarierna, nämligen 144 skepp att jämföra med 112, en skillnad på 29 %.

För den här aktuella senare perioden 1831–1870 har Ivan Lind hämtat sina uppgifter ur den officiella statistiken, som under denna tid gick under namnet *Bidrag till Sveriges officiella statistik* (BISOS).

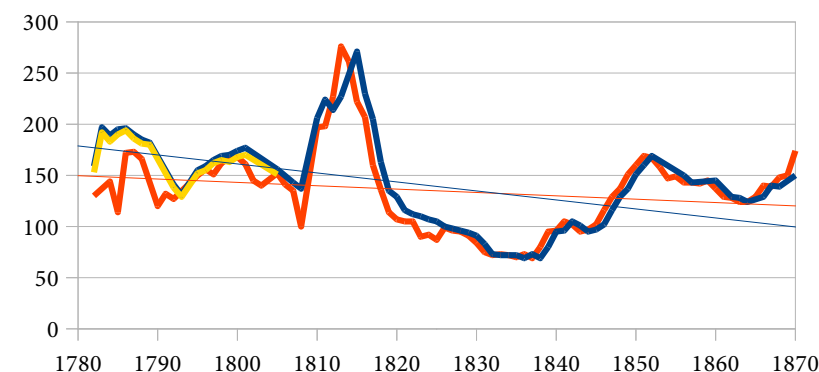
#### En jämförelse med Ivan Linds material

I diagrammet nedan framgår utvecklingen av antalet skepp hemmahörande i Göteborg 1782–1870 enligt de tryckta skeppslistorna (blå linje) och motsvarande siffror för Ivan Linds material (röd linje).

Det bör sägas att de ostindiska skeppen har medräknats i siffrorna för de tryckta skeppslistorna, trots att de inte finns upptagna där. Det kan tyckas att så borde ha skett med tanke på att kompaniet hade sitt säte och sin hemmahamn i Göteborg. Ägarintressena i kompaniet var också åtminstone till en början starkt knutna till Göteborg. Senare kommer aktieägandet att delas med framför allt den så kallade skeppsbroadeln i Stockholm. I slutet av den tredje oktroyen 1786 har Martin Åberg i sin licentiatuppsats funnit att 40 % av ägandet i kompaniet kan knytas till göteborgare, medan motsvarande siffra för stockholmarna är 36,5 %.<sup>9</sup> För den fjärde och femte oktroyen 1786–1813 saknas uppgifter om aktieägandets geografiska fördelning. Med den reservationen att kompaniet endast till en del kan betraktas som ägt av göteborgare, har de ostindiska skeppen tagits med i de aktuella sammanställningarna. För ett visst år har de skepp som var ute på resa för kompaniet samt de skepp som avseglade vintertid nästa år räknats till kompaniets flotta.<sup>10</sup>

Ett stickprov visar dock att de ostindiska skeppen inte heller finns med i årsberättelserna för handelsflottan, som alltså Ivan Lind utnyttjade som källa.<sup>11</sup> I diagrammen nedan har en linje lagts in som redovisar enbart siffrorna för de tryckta listorna (gul linje), det vill säga utan de ostindiska skeppen. Dessa siffror täcker perioden fram till 1806, då kompaniets sista resa till Kina fullbordades.

Diagram 1: Antal skepp hemmahörande i Göteborg 1782-1870



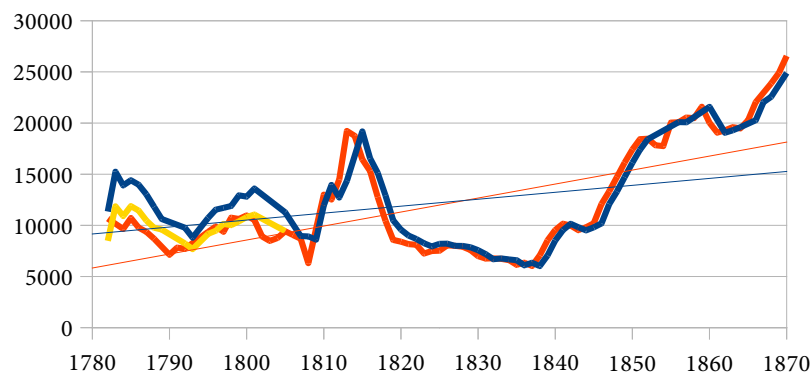
Det framgår av diagram 1 att siffrorna från de två källorna i mycket överensstämmer med varandra. Särskilt uttalat är detta under den senare delen av perioden, medan de tryckta skeppslistorna inledningsvis redovisar genomgående högre siffror. Sett till enskilda år uppgår skillnaden som mest till plus 41,5 % år 1785, räknat med utgångspunkt i siffran för de tryckta listorna (och även inkluderande de ostindiska skeppen). Åt andra hållet återfinns år 1813 den största negativa skillnaden med minus 21,6 %. I genomsnitt uppgår skillnaden till plus 5,2 % till förmån för de tryckta listorna. Trendlinjerna för hela perioden är här negativt lutade och tendensen är alltså att antalet fartyg något minskar över tiden. Som framgår av diagrammet är variationen kring trendlinjerna betydande.

Skillnaden mellan siffrorna med eller utan de ostindiska skeppen (blå respektive gul linje) är inte särskilt stor, vilket avspeglar att kompaniets skepp inte var så många (som mest sju stycken).

Antalet skepp upptagna i skeppslistorna kan förstås påverkas av kriterierna för storleken på de minsta fartyg som inkluderades. Det finns här en tendens att denna storlek något ökar över tiden, vilket dock kan ha varit en naturlig följd av att den minsta storleken på skeppen som brukades ökade.

I diagram 2 framgår utvecklingen av antalet läster för de två källorna. Även här är överensstämmelsen god särskilt under den andra hälften av

Diagram 2: Antal läster för Göteborgsskeppen 1782-1870



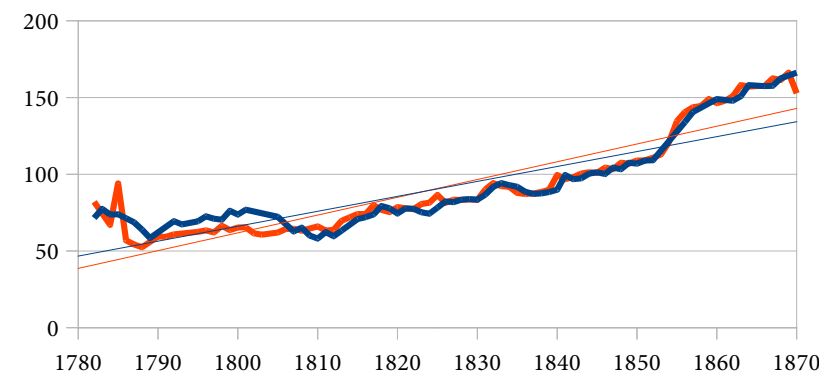
perioden, medan siffrorna för de tryckta skeppslistorna inledningsvis ligger på en högre nivå. För enskilda år är skillnaden som mest plus 30,7 % år 1784, även här räknat med utgångspunkt i siffran för de tryckta listorna (och inräknat de ostindiska skeppen). På minussidan är den högsta siffran 33,8 % år 1813. Här har trendlinjerna förbytts till att vara positivt lutade. Tendensen är alltså att antalet läster något ökar över tiden.

Skillnaden inledningsvis mellan den blå och den gula linjen utvisar att de ostindiska skeppen har en tydlig inverkan på resultatet beträffande antal läster. Det får här genomslag att kompaniets skepp visserligen inte var så många, men desto större. Förhållandet att de ostindiska skeppen inte finns upptagna varken i de tryckta listorna eller i årsberättelserna för handelsflottan, kan sägas ge en något ofullständig bild av Göteborgs handelsflotta. Detta belyser också den särställning som kompaniet hade i många avseenden.

Att antalet skepp minskar samtidigt som totala antalet läster ökar innebär rent matematiskt att det genomsnittliga lätetalet måste ha ökat, vilket närmare kan belysas för de två källorna av diagram 3.

Överensstämmelsen är även i detta fall god mellan de två källorna, särskilt sett till den senare delen av perioden. Det har av de tidigare diagrammen framgått att antalet läster under slutet av perioden ökar betydligt mer än antalet skepp. Detta ges också sin förklaring i diagrammet nedan, som

Diagram 3: Genomsnitt läster per skepp 1782-1870



utvisar att den genomsnittliga storleken på fartygen ökade särskilt markant under dessa år.

En förklaring till skillnaderna mellan Ivan Linds material när det gäller fribrevsdiarierna och de tryckta skeppslistorna kan vara att enbart skepp som beviljats nedsättning av tullavgifterna finns med i dessa diariier. Fribrev beviljades också den aktuella tiden endast svenskbyggda fartyg.<sup>12</sup> Fartyg som gick helt i inrikes sjöfart och därigenom inte var aktuella för tullavgifter, hade inte heller någon anledning att ansöka om fribrev. Beträffande årsberättelserna för handelsflottan, som omfattar en längre gemensam period för de två källorna, anges att alla under sjömanshuset lydande fartyg skulle tas med i förteckningen.<sup>13</sup> Det är dock oklart om detta omfattade även den inrikes sjöfarten. I den grundläggande regleringen av sjömanshusen som tillkom 1748 omtalas endast sjömän som gick på utrikes orter. Från år 1826 sker i årsberättelserna en fördelning på fartyg som gick i inrikes respektive utrikes sjöfart. Åtminstone från denna tidpunkt kan man alltså räkna med att även den inrikes sjöfarten finns med i årsberättelserna.<sup>14</sup>

Att uppgifterna ur de olika källorna avviker från varandra, kan också ha sin förklaring i att tidpunkten på året som materialet avsåg kan ha varierat, detsamma gäller storleken på de minsta skepp som inkluderades liksom snabbheten att införa nyanskaffningar, försäljningar och haverier.



*Två perspektiv på Göteborgsskeppet Minerva, byggt 1807. Akvarell av Guiseppi Fedi. Bild från Sjöfartsmuseet i Göteborg.*

### Sjöfartskonjunkturen

För att se närmare på de två första diagrammen så kan de mer konjunkturmässiga svängningarna ges lite olika förklaringar. Den första puckeln på 1780-talet, som inte helt ryms inom diagrammen, kan ses mot bakgrund av det Amerikanska frihetskriget 1775–1783.<sup>15</sup> Detta krig utvecklades till ett globalt sjökrig mellan flera europeiska stormakter. Sverige kom att vara neutralt mellan de två huvudmotståndarna Storbritannien och Frankrike, vilket skapade förutsättningar för transithandel över Göteborg. I och med freden försvann denna handel och en nedgång i antalet skepp och läster kommer till synes i diagrammen. Det bör sägas att en viss fördröjning kan antas finnas när det gäller anpassningen av handelsflottans storlek till en förändrad konjunktur.

Efter en återhämtning fram till sekelskiftet 1800 kommer en ny tydlig tillbakagång, som är naturlig att knyta till sillens försvinnande från Bohus-

kusten och den ostindiska handelns upphörande. Den stora sillperioden i Bohuslän hade tagit sin början 1747 och ledde till en omfattande uppbyggnad av silsalterier och trankokerier längst kusten och en stor export av sill och tran liksom import av salt. I början av 1800-talet sviktade dock silltillgången och 1808 hade utförseln av sill och tran minskat till mycket små mängder för att något år senare ha försvunnit helt.<sup>16</sup>

Ostindiska kompaniet hade under de sista årtiondena av 1700-talet mött problem med lönsamheten. I bakgrunden fanns att tullen på te i England 1784 drastiskt hade sänkts, vilket ryckte undan grunden för den omfattande smugeltrafiken dit. Ytterligare en belastning var att det holländska ostindiska kompaniet i början av 1790-talet fick ensamrätt på importen av te till landet. En ökad konkurrens från amerikanska ostindiefarare hörde också till bilden. Det svenska kompaniet kunde under hela den fjärde oktrojen 1786–1806 inte lämna någon utdelning till sina intressenter. Under den femte och sista oktrojen kom inga skepp att sändas till Ostindien och kompaniet upplöstes formellt 1813.

Den kraftiga uppgången som kan ses i diagrammen kring 1810 är ett uttryck för vad som i Göteborgs historia brukar kallas "Den briljanta tiden". Bakgrunden var även denna gång konflikter i omvärlden. Napoleon hade som en del av krigsföringen mot Storbritannien försökt att blockera dess handel med det europeiska fastlandet, vilket fick till följd att Göteborg kom att fungera som transithamn för den brittiska handeln (något som fortgick även sedan Sverige formellt anslutit till blockaden). En sällan skådad högkonjunktur skapades på så sätt för stadens sjöfart, även om utvecklingen av antalet läster under dessa år ter sig mindre extrem än förändringen i antalet skepp.

När kontinentalblockaden upplöstes och fredsekonomin inträdde följde en nedgång som i mycket motsvarade den tidigare uppgången. Det är dock tveksamt hur långt fram i tiden som efterdyningarna av denna kris kan spåras. Även andra faktorer spelade av allt att döma sin roll för utvecklingen, inte minst den finanskris som tog sig uttryck i att Malmö diskont efter diverse oegentligheter hamnade på obestånd 1817.<sup>17</sup> Även Göteborgs liksom Göta kanals diskont drogs med i fallet.



*Ångaren Viktoria, byggd 1863. Ägd av Ångfartygs AB Göteborg-London.  
Akwarell av E. A. Hernberg. Bild från Sjöfartsmuseet i Göteborg.*

Den långvariga nedgången efter Napoleonkrigens slut fick landshövdingen Axel von Rosen att i den första femårsberättelsen för åren 1817–1821 uttrycka sig på följande föga uppmuntrande sätt om staden Göteborg:

Lika så florerande denna stad förut varit både i handel och andra näringar, så wanmäktig och inskränkt har den under senare åren blifvit i alla yrken.<sup>18</sup>

I den följande femårsberättelsen för perioden 1822–1826 är von Rosen något mer optimistisk om stadens utveckling och för nu också ett resonemang om förändringen efter kontinentalsystemets fall, som kan belysas av följande rader:

Speculationsandan, väckt under Continental-Systemet, ytterligare livad genom behovets kraft, synes äfven år från år taga en mångsidigare riktning, och de Handlande städse lemna oförsummat att begagna nya tillfällen till Handels relationer och industrie-grenar lämpade efter tidens skick.<sup>19</sup>

Allt hade dock inte ännu vänt till det bättre och exempelvis betecknar von Rosen sjöfarten som varande "ej liflig". Han resonerar också om att många fartyg som under kontinentalblockaden hade betecknats som svenska egentligen varit utländskt ägda. Det är värt att lägga märke till att von Rosen tycker sig se att näringsidkarna i Göteborg i spåret av krisen har börjat tänka nytt och ge sig in på nya marknader.

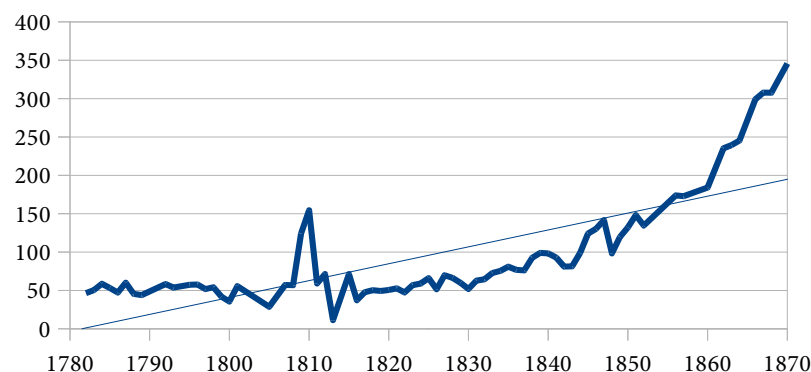
En oro som kommer till uttryck i flera femårsberättelser under den aktuella nedgångsperioden är att konkurrensen från norska skepp ska vara alltför hård. Norge hade också som en följd av unionen med Sverige fått ett undantag från det svenska produktplakatet, som stipulerade att varor som kom till Sverige endast fick fraktas med svenska fartyg eller fartyg från varornas ursprungsland.<sup>20</sup>

Vändpunkten kommer enligt de två första diagrammen definitivt 1839. Därefter följer när det gäller lästetalet en i det närmaste obruten uppgång fram till slutet av perioden. En mindre svacka finns dock på 1840-talet och mer uttalat i början av 1860-talet. Från bottenåret 1838 och fram till 1870 ökar antalet läster med cirka 313 %. Den genomsnittliga ökningen från föregående år (eller mättillfälle i de fall uppgifter inte finns för alla år) var denna period 6,3 %, onekligen en betydande och långvarig tillväxt. Denna utveckling kan ses mot bakgrund av en ökande världshandel och på många håll tilltagande industrialisering. Det har uppskattats att världshandeln under åren 1850–1890 ökade med fyra och en halv gång.<sup>21</sup>

Ivan Lind redovisade på sin tid också siffror över det utgående tonnage i Göteborgs utrikes sjöfart under hela perioden 1638–1920. Diagram 4 bygger på dessa siffror för de aktuella åren 1782–1870.<sup>22</sup>

De kraftiga svängningarna kring 1810 speglar införandet och avskaffandet av kontinentalblockaden. Det kan anmärkas att Ivan Lind satte de mycket höga siffrorna för 1809 och 1810 inom parentes, dock utan någon närmare förklaring till detta. Den mycket låga siffran för 1813 kan möjligen ifrågasättas.

Diagram 4: Utgångna fartyg i Göteborgs utrikeshandel 1782-1870 (1 000-tal nettoton)



Av diagrammet framgår att tillväxten accelererar under den senare delen av tidsperioden, vilket stämmer väl överens med de tidigare redovisade siffrorna för totala antalet läster för Göteborgsskeppen. Det finns dock en betydande skillnad. Sett till perioden 1821–1870 ökar nämligen siffran för det utgående tonnaget med hela 557 %, medan motsvarande siffra för antalet läster är 177 %.

En möjlig förklaring till denna skillnad kan vara att andelen utländska fartyg i handeln på Göteborg ökade. Detta stämmer dock inte med de siffror som Ivan Lind redovisar. Tvärtom tillväxte den svenska andelen av tonnaget för de utrikes utgående fartygen från 26,2 % 1825 till 47,4 % 1875.<sup>23</sup> En annan möjlighet är att svenska skepp men från andra orter än Göteborg svarade för en ökande andel av utförseln. Detta förefaller emellertid inte heller vara fallet. Från 1830 till 1870 ökade enligt den officiella statistiken antalet läster (här räknat i nyläster) för hela handelsflottan i landet, omfattande både stapelstäderna och andra orter, med cirka 160 %.<sup>24</sup> Visserligen en betydande ökning men ändå betydligt mindre än den tidigare angivna siffran på 557 % för ökningen av det utgående tonnaget från Göteborg.

Kvarstår egentligen förklaringen att Göteborgsskeppen kom att användas mer intensivt, det vill säga att skeppen utnyttjades för fler resor under en säsong än tidigare. Ivan Lind redovisar att antalet utgående svenska far-

tyg från Göteborg 1824 var 157 medan motsvarande siffra 1871 var 706.<sup>25</sup> Alla dessa fartyg var säkerligen inte hemmahörande i Göteborg, men som ett rent räkneexempel kan man anta att så var fallet. Resultatet blir då att varje fartyg 1824 gjorde 1,47 resor per år, medan motsvarande siffra 1871 var 4,06 resor.<sup>26</sup> Detta skulle tala för att kapacitetsutnyttjandet under de aktuella åren hade ökat väsentligt.

Om man multiplicerar siffran för antalet läster för Göteborgsskeppen 1821 med 1,47 och sedan jämför denna siffra med antalet läster 1870 multiplicerat med 4,06, får man fram en ökning med 664 %. Härefter skulle en förklaring kunna finnas till den stora skillnaden mellan tillväxten i det utgående tonnaget och antalet läster. Samtidigt ger storleken på denna ökning ett utrymme för att svenska skepp tog marknadsandelar från utländska.

## Slutsatser

Den goda överensstämmelsen mellan uppgifterna ur de tryckta skeppslistorna och Ivan Linds material, kan tolkas som att de två källorna bekräftar varandra. Det finns dock vissa intressanta skillnader från den tidigare delen av perioden, där de tryckta listorna redovisar ett större antal skepp och läster. Detta gäller särskilt om de ostindiska skeppen medräknas.

Fribrevsdiarierna och handlingarna till dessa har fördelen att ge uppgifter om alla ägare till skeppen, medan alltså de tryckta skeppslistorna endast innehåller uppgift om korrespondentredaren. Förutom ensamäggande var partrederier en vanlig ägandeform den aktuella tiden. Fribrevsdiarierna har dock den nackdelen att fribrev inte utfärdades varje år för alla fartyg. Det finns en risk att handelsflottans storlek undervärderas om inte uppgifter finns om alla de sista åren som skeppet var i bruk. Om man söker uppgifter om hela handelsflottan och inte enbart den i utrikes sjöfart, har fribrevsdiarierna också den nackdelen att det inte fanns anledning för skepp som gick enbart i inrikes sjöfart att ansöka om fribrev. Det kan nämnas att fribrevsdiarierna och handlingarna till dessa numera i stor utsträckning finns tillgängliga digitalt via den Nationella arkivdatabasen och Riksarkivets hemsida.

Det senare gäller dock inte ännu *Årsberättelserna för handelsflottan*, den andra huvudkällan till Ivan Linds material. Dessa årsberättelser har förde-

len att liksom de tryckta skeppslistorna redovisa samtliga aktuella skepp varje år. Uppgifter om skeppsägarna saknas dock i årsberättelserna, vilket gör dessa mindre användbara i förhållande till vissa frågeställningar.

De tryckta skeppslistorna kan inte minst användas för att få en bild av utvecklingen av enskilda redares skeppsägarande, med reservationen att endast korrespondentredaren redovisas. Denne bör dock som tidigare sagts i flertalet fall ha varit huvudägaren. Jag kan när det gäller uppgifterna om enskilda redare i de tryckta listorna, hänvisa till mina omnämnda två mindre skrifter i detta ämne. Här finns ett omfattande tabellmaterial med uppgifter för varje år för stadens större skeppsägare. Vissa av de största redarna behandlas också mer ingående.

## Summary

This article is based on data from the printed list of ships of Gothenburg, which began to be published in 1781. The ships list contains information about the ship's type, name and tonnage, as well as the name of the skipper and the principal ship owner. A comparison is made of these data with earlier sources based on official documents

Diagram 2 exposes the development of the total ships tonnage in the years 1782–1870. The data from the printed ship lists is represented here by the blue line and the former main source by the red line. The consistency between the two sources is good, but initially the printed ship lists report higher numbers. The yellow line exposes the numbers until 1806, eliminating the East India ships that are not actually included in the printed ship lists (nor in the previous main source).

The trend in this diagram is slightly increasing, but the variation is quite significant around the trend line. The first hump on the left of the chart can be linked to the American War of Independence. Sweden was neutral in this war, which developed into a global maritime war. This created opportunities for transit trade over Gothenburg. When peace occurred followed a decline in this trade, which is reflected in the diagram.

After a recovery until the turn of the century, a new significant downturn followed. It's natural to tie this decline to the end of the East India trade and the disappearance of the herring from the Swedish coast. The

Swedish East India Company, which had its home port in Gothenburg, had encountered difficulties in generating profits in the late 1700s. The company's last trip to China came to be 1804–1806. Herring had in large quantities gathered at the Swedish west coast from 1747. This resulted in a large export of salted herring and fish oil, as well as import of salt. In the early 1800s, however, the herring disappeared from the coast.

The sharp rise around 1810 usually in Gothenburg's history is called "The Brilliant Time". Also this time there were controversies around the world in the background. Napoleon had as part of his warfare against Britain attempted to block its trade with the European continent. This led to an extensive transit trade over Gothenburg, which experienced a rare upturn. With the peace followed the corresponding decline. The downturn continued, probably also due to other factors, until the end of the 1830s. Then followed a long period of almost exclusively growth until 1870.

A closer study of the development during the latter part of the period shows that utilization of the ships is an important factor to take into account. The number of trips each ship made during a season increased more than 2,5 times these years. As a result, an even greater increase of trade could occur compared to the increase in tonnage.

One conclusion in the article is that the different sources in many respects confirm each other, although some interesting differences also exist. For the earlier part of the period, the printed ships list report a larger number of ships compared to the official sources. This is especially true if the East India ships are included in the material (see Diagram 1). The printed ships list has both advantages and disadvantages compared with the other current sources. One disadvantage is that only the main owner (or the administratively responsible owner) is reported in the printed lists. One advantage is on the other side that these provide a practical overview of ship ownership of the merchant fleet for a certain year. The ships lists can also be used to follow the development of individual person's ownership over time, with the above reservation that only the main owner is noted in the lists.

## Tryckta källor

Bergfalk, Pehr Erik, *Bidrag till de under de sista hundra åren inträffade handelskrisers historia*. Uppsala 1859. (Finns tillgänglig på internet via Projekt Runeberg som *Nordisk universitets-tidskrift*, 1859, häfte 4).

*Bidrag till Sveriges officiella statistik, F, Utrikes handel och sjöfart, Commerce Collegii underdåniga berättelse för år 1870*. Stockholm 1871. (Finns tillgänglig som pdf-fil via Statistiska centralbyråns hemsida).

Börjeson, D.Hj.T., *Stockholms segelsjöfart*. Stockholm 1932.

Fahlborg, Birger, *Ett blad ur den svenska handelsflottans historia 1660–1675*. Göteborg 1933.

Forsberg, Per, *Större skeppsägare i Göteborg 1782–1820*. Stockholm 2016.

Forsberg, Per, *Större skeppsägare i Göteborg 1821–1870*. Stockholm 2018.

Fritz, Martin, *Göteborgs historia : näringsliv och samhällsutveckling, D. 2, Från handelsstad till industristad 1820–1920*. Stockholm 1996.

“Förteckning på alla Skepp och Fartyg som tillhöra Staden Göteborg inrättad den 31 Januarii 1781”, *Göteborgs Allehanda*, 13 mars 1781, N:o 21.

“Förteckning på alla Skepp och Fartyg som tillhöra Staden Göteborg inrättad den 15 Januarii 1782”, *Göteborgs Allehanda, Bihang*, 18 januari 1782, N:o 6. (Supplement finns i *Göteborgs Allehanda*, 25 januari 1782, N:o 8).

*Göteborgs Stads Skepps-Lista*. Göteborg 1783–1879. (Årg. 1784 ingående i *Göteborgs Allehanda*, 29 december 1784, N:o 104).

Heckscher, Eli F., “Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia sedan Gustaf Vasa”, i *Sjöhistoriska samfundets skrifter*, nr 1, 1940.

Högberg, Staffan, *Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet. Stapelvaror i svensk export och import 1738–1808*. Stockholm 1969.

Högberg, Staffan, “Utrikeshandel och sjöfart”, i *Den svenska historien, D. 11, Finland förloras. Karl Johan och freden*. Stockholm 1980.

Kilborn, Jan, *Fartyg i Europas periferi under den industriella revolutionen. Den svenska handelsflottan 1795–1845*. Göteborg 2010.

Kjellberg, Sven T, *Svenska Ostindiska Compagnierna 1731–1813*. Malmö 1974.

*Kongl. Maj:ts befallningshafvandes i Göteborgs och Bohus län till Kongl. Maj:t afgifne Fem års berättelse år 1822*. Stockholm 1823. (Finns tillgänglig som pdf-fil via Statistiska centralbyråns hemsida).

*Kongl. Maj:ts befallningshafvandes öfver Göteborgs och Bohus län till Kongl. Maj:t år 1828 afgifne Fem-års-berättelse*. Stockholm 1829. (Finns tillgänglig som pdf-fil via Statistiska centralbyråns hemsida).

Lind, Ivan, *Göteborgs handel och sjöfart 1637–1920. Historisk-statistisk översikt*. Göteborg 1923.

*Ostindiska Compagniet. Affärer och föremål*. Göteborg 2000.

Ramm, Axel, *Sveriges handel och industri i ord och bild*. Göteborg. Göteborg 1903. (Finns tillgänglig på internet via Projekt Runeberg).

Åberg, Martin, *Svensk handelskapitalism – ett dynamiskt element i frihetstidens samhälle? En fallstudie av delägarna i Ostindiska kompaniets 3:e oktroj 1766–86*. Göteborg 1988.

## Noter

<sup>1</sup> Följande årgångar av skeppslistan har inte kunnat återfinnas för den aktuella perioden: 1790, 1791, 1794, 1802, 1803, 1804, 1806, 1814, 1853, 1854, 1855, 1858, 1859, 1861, 1865 och 1869.

<sup>2</sup> Forsberg 2016 samt 2018.

<sup>3</sup> Lind 1923, Tabell 78, s. 244 f.

<sup>4</sup> Riksarkivet i Stockholm: Kommerskollegium, Huvudarkivet, CIIc, Fribrevsdiarier 1758-1831 (digitala bilder finns) samt FIIb, Fribrevshandlingar 1768–1831 (digitala bilder finns ännu till 1795). Fribrevsdiarierna och fribrevshandlingarna fortsätter sedan i Sjöpassexpeditionen, också under Kommerskollegium.

<sup>5</sup> Heckscher 1940, s. 13. Se även Fahlborg 1933, s. 9 f., Högberg 1969, s. 30 ff. samt Börjeson 1932, s. 125 ff.

<sup>6</sup> Kilborn 2010, s. 6 f.

<sup>7</sup> Riksarkivet i Stockholm: Kommerskollegium, Kammarkontoret, Årsberättelser, Handelsflottan, Ser. 1. Arkivförteckningen finns i detta fall endast på papper och ingår alltså inte ännu i den Nationella arkivdatabasen. Det finns inte heller ännu några digitala bilder av detta material. Serien innehåller vissa uppgifter redan från 1764, men Ivan Lind valde alltså att använda denna källa först från 1784. Serien går sedan fram till och med 1890.

<sup>8</sup> Kilborn 2010, s. 34.

<sup>9</sup> Åberg 1988, Tabell 5, s. 40.

<sup>10</sup> Uppgifterna om vilka skepp som var aktuella för kompaniet ett visst år har hämtats från: *Ostindiska Compagniet ...* 2000, Bilaga 1, s. 256 ff., medan uppgifterna om dessa skepps lästetal har hämtats från: Kjellberg 1974, s. 177 ff.

<sup>11</sup> Se Riksarkivet i Stockholm, Kommerskollegium, Kammarkontoret, Årsberättelser, Handelsflottan, Ser. 1, 1784, nr 199 (med uppgifter om Göteborg).

<sup>12</sup> Lind 1923, s. 45 f.

<sup>13</sup> Se Riksarkivet i Stockholm, Kommerskollegium, Kammarkontoret, Årsberättelser, Handelsflottan, Ser. 1, 1784, nr 199 (med uppgifter om Göteborg).

<sup>14</sup> För året 1826 anges för Göteborgs räkning endast tre fartyg i inrikes sjöfart, vilket förefaller lågt räknat.

<sup>15</sup> Se Ramm 1903, s. 150. Se även Högberg 1980, s. 44 f. samt Lind 1923, s. 21.

<sup>16</sup> Lind 1923, Tabell 2, s. 58.

<sup>17</sup> Se Bergfalk 1859, s. 100 ff.

<sup>18</sup> *Kongl. Maj:ts befallningshafvandes ...* 1823, s. 24.

<sup>19</sup> *Kongl. Maj:ts befallningshafvandes ...* 1829, s. 75.

<sup>20</sup> Kilborn 2010, s. 29.

<sup>21</sup> Fritz 1996, s. 106.

<sup>22</sup> Lind 1923, Tabell 73, s. 234 f. I diagrammet har för jämförbarhetens skull siffrorna utelämnats för de år som tryckta skeppslistor saknas.

<sup>23</sup> Ibid, Tabell 75, s. 238 f. Bearbetning av där angivna siffror.

<sup>24</sup> *Bidrag till Sveriges officiella statistik ...* 1871, Tabell 14.

<sup>25</sup> Lind 1923, Tabell 74, s. [236 f.].

<sup>26</sup> Antalet Göteborgsskepp 1824 var 107 enligt den tryckta skeppslistan för detta år, medan motsvarande siffra för 1871 var 174.



## Örlogsstaden Karlskronas judiska historia

Harry R:son Svensson

Den följande texten baseras på avhandlingen *Fabian Philip, familjen Ruben och örlogsstaden. Entreprenörsfamiljen som grundade mosaiska församlingen i Karlskrona 1780–1945* som godkändes den 25 november 2017. Som titeln röjer behandlar avhandlingen judiskt liv i örlogsstaden Karlskrona 1780–1945. Opponent var fil. dr. Per Hammarström från Mittuniversitetet och avhandlingen var den fjärde som examinerats inom CEMAS [Centrum för Maritima Studier] under ledning av professor Leos Müller.

Karlskrona blev 1782 den fjärde staden i Sverige där judisk bosättning tilläts. Perioden 1686–1779 fanns det ett uttalat förbud för judar att vistas på svenskt territorium, men Gustav III ville låta judar invandra till Sve-

rige. Han hade en föreställning, som grundade sig i antisemitiska stereotyper, om att judars närvaro i landet skulle verka gynnsamt på den ekonomiska tillväxten. Judar skulle få invandra och utmana skråväsendet som gav köpmännen handelsmonopol i städerna. När riksdagen år 1779 antog den partiella religionsfrihetslagstiftningen som lyfte det tidigare förbudet mot judisk närvaro i Sverige, började den judiska invandringen. Judar blev dock inte svenska undersåtar, de blev en tolererad främlingskoloni. Samtidigt uppdrogs Kommerskollegiet att utarbeta ett judereglemente som skulle reglera den judiska närvaron och arbetet utmynnade i 1782-års judereglemente. Här reglerades judarnas närvaro i Sverige och för dem tillåtna näringar. Bosättningen reglerades till huvudstaden Stockholm, sjöhandelsstaden Göteborg och industristaden Norrköping, de tre städer där judar tänktes göra bäst ekonomisk nytta för staten.

Redan år 1780 hade Fabian Philip anlant till örlogsstaden Karlskrona. Det var då rikets näst största stad och hemmahamn för örlogsflottan. Han fick burskap på 1779 års religionsfrihetslagstiftning och blev nipperhandlare. Handels societeten klagade högljutt på stadens äldstes beslut och de återkommande klagomålen från det handlande borgerskapet togs av Hugo Valentin, den svenskjudiska historiens nestor, som intäkt för att det karlskronitiska lokalsamhället var mer judefientligt än övriga svenska städer. Men detta antagandet bygger på att Valentin betraktade Karlskrona som en genomsnittlig svensk köpstad, där det handlande borgerskapet utgjorde stadens sociala elit. Antagandet är rimligt, då den svenska urbanhistoriska forskningen med historikern Sven Lilja i spetsen i nutid har gjort samma antagande. Men örlogsstadens sociala miljö skiljer sig från andra städer.

Historikern Mary Hilson undersökte 2006 arbetarrörelsens framväxt i Karlskrona och kunde då konstatera:

For all its status as a metropolitan outpost, Karlskrona has generally been seen, by historians and contemporaries alike, as largely peripheral to the upheavals of the late nineteenth and early twentieth centuries, and, like Plymouth, it has largely been ignored by historians of popular politics.<sup>1</sup>

---

Harry R:son Svensson, född år 1976, är fil dr i historia. År 2018 har han fått artikeln "Parkanläggningen på Kungsholms fort i Karlskrona" publicerad i tidskriften *Ale Historisk tidskrift för Skåne Halland och Blekinge*. Artikeln är en källkritisk granskning av den omfattande muntliga traditionen om trädens ursprung på Kungsholms fort. Vidare kommer artikeln "Utvecklingen av en tidigmodern industrianläggning – örlogsstationen i Karlskrona 1723–1756" att publiceras i *Marinmusei årsbok* 2018. Utöver detta arbetar Svensson med ett forskningsprojekt om den politiska kulturen inom örlogsflottan 1930–1945.

Hilson konstaterade i sin forskning att historiker och samtida betraktar Karlskrona som något perifert för 1800-talet och det tidiga 1900-talets utveckling och därför hade historiker ignorerat staden. Det saknas alltså tidigare forskning om Karlskrona. Det mesta vi känner till om staden är baserat på lokalhistoriska verk. Det saknas ett vetenskapligt forskningsfält om Karlskrona och det som finns till hands utgår inte från det som är karaktéristiskt för en örlogsstad.

### Örlogsstaden Karlskrona

Örlogsstäder är hemmahamnar för staters örlogsflottor. De medeltida och tidigmoderna städernas funktion var handel och kommunikation. Hade behovet att kanalisera handel eller kommunikation på Trossön i östra Blekinge skärgård funnits, hade det uppstått en stadsbildning där under medeltiden. Dessa funktioner ombesörjdes väl av den medeltida staden Ronneby, varför behovet av en stad inte fanns i det blekingska kustbandet. Karlskrona grundades 1680 för att bli stormaktsväldets nya örlogsbas. Örlogsflottans huvudstation flyttades från huvudstaden Stockholm till det geografiska centrumet i stormaktstidens Sverige. Från den nya huvudstationen kom örlogsflottan att ha en större beredskap och kunde enklare nå alla delar av stormaktsväldet. Operationsbasen låg närmre södra Östersjön, vilket var dess huvudsakliga operationsområde. Vidare kunde försörjningslederna till Svenska Pommern och Baltikum enklare skyddas.

I och omkring Karlskrona kom örlogsflottan att bygga upp det tidigmoderna Sveriges största industrianläggning. För att flottan skulle kunna hållas operativ krävdes att den var självförsörjande. I det glesbefolkade Blekinge fanns inte möjligheten att försörja flottan på entreprenad. Då Trossön saknade vattenfall, kom industrianläggningen att drivas genom ett stort utnyttjande av manuellt arbete. Arbetskraften utgjordes främst av flottans båtsmän. Flottans ideala manskapsorganisation uppgick till 11 000 man vid kommendering och dessa skulle försörjas med mat och dricka. Tekniskt sett var produktionen på hantverksnivå, men den kvantitativa omfattningen var industriell. Produktionen var avsedd för masskonsumtion. Det går alltså att tala om en tidigmodern industriell produktion.

Flottans manskapsorganisation reformerades 1683 och båtsmanshållet var i bruk under perioden 1683–1886, då det ersattes med den värvade stammen inom Matroskåren. Varje år tjänstgjorde 3 000 båtsmän i Karlskrona och för en stad som hade ca 10 000 invånare åren 1730–1810 kom detta att innebära svåra sociala påfrestningar i form av onykterhet, våld och trakasserier mot den kvinnliga befolkningen. Båtsmännen var därför illa sedda av den karlskronitiska lokalbefolkningen. Detta var resultatet av att flottan förlade båtsmännen i staden centralt belägna kaserner och båtsmännens familjer blev kvar på båtsmanstörpen i Östergötland, Småland, Öland, Gotland, Blekinge, Halland och Bohuslän. Det var i torpmiljön båtsmännens sociala kontroll fanns, i storstaden Karlskrona var de en av 3 000 anonyma båtsmän. Till detta kom att de roterade båtsmännen enbart vistades i Karlskrona under 12 månader vart tredje år. De indelta båtsmännen som för att snabbt kunna mobiliseras bodde i Södra Møre och Blekinge, tjänstgjorde på stationen fyra månader varje år.

Båtsmännen skulle när de kommenderades till Karlskrona räknas till stadens befolkning. Med Tabellverkets, föregångare till Statistiska centralbyrån, skapande 1744 blev den svenska statskyrkans primära uppgift att föra bok över församlingarnas medlemsantal. Folkräkningarna ägde rum i samband med husförhören och till medlem räknades den som tog nattvar den i församlingen. Men Tabellverket lyckades aldrig sammanställa någon befolkningsmängd för Karlskrona då Kungl. Karlskrona amiralitetsförsamlingen konsekvent struntade i att lämna några befolkningsuppgifter. Upprepade påtryckningar skickades från Tabellverket till församlingen att lämna uppgifter, men församlingen svarade att de militära kommenderingarna som stundom bara varade en månad gjorde det omöjligt för församlingen att föra bok. Tabellverket hänvisades därför till flottan som förde rullor över det kommenderade manskapet. Några husförhör genomfördes inte heller då det var en icke territoriell församling och medlemmarna bodde blandat med de svenska- och tyska församlingarnas medlemmar. Detta innebar folkräkningen var en omöjlig uppgift i Karlskrona och historikerna får uppskatta det historiska antalet invånare. Klart är dock att båtsmännen skall räknas in i befolkningen vilket innebär att Karlskrona under perioden ca 1721–1820 skall ses som Sveriges näst största stad, med en större folkmängd än Göteborg.

Flottans organisation av 3 000 båtsmän, hundratals underofficerare och officerare, civila tjänstemän och hantverkare utgjorde mer än två tredjedelar av stadens befolkning. Över denna organisation, som av förvaltningsexperten Solomon von Otter i 1723 års riksdag betraktades vara en stat i staten, bestämde Amiralitetet. I den stad som skapats för att bli örlogsflottans huvudstation, där en majoritet av stadens befolkning tillhörde amiralitetsförsamlingen och fick sin utkomst från flottan, utgjorde örlogsofficerarna den sociala eliten. Karlskrona svenska församling som samlade stadens borgerskap, utgjorde mindre än en tredjedel av stadens befolkning och handels societeten bestod år 1791 enbart av 91 personer. Tyska församlingen som grundats på initiativ av Hans Wachtmeister var de facto hans patronatsförsamling och Heliga Trefaldighetskyrkan hans begravningskapell. I samband med församlingens grundande på 1690-talet fanns det enbart 23 tyska familjer i Karlskrona och amiralitetssuperintendenten avrådde från att en tysk församling skulle grundas, med argumentet att det fåtalet tyskar som fanns snabbt skulle försvenskas. Detta skedde också varför en svensk-språkig präst i mitten av 1700-talet fick anställas för att ombesörja församlingens dagliga rutiner.

Lars Feuk, Stadsförsamlingens första kyrkoherde, 1846–1857, skrev följande om Karlskrona år 1883:

Staden Carlskrona, hufvudstation för svenska örlogsflottan, intager naturligtvis ett framstående rum bland rikets städer, dock icke såsom sjöstad i egentlig mening, ty, med undantag af den liflighet, som rådande inom flottans etablissementer, hvilat en viss tungsinthet öfver sjelfva staden, liksom ett tungt moln öfver en klippa i hafvet ... Innevånarne ega i allmänhet icke det blekingska vikingalynnet. De flesta äro icke heller ursprungligen infödda blekingeboar. De utgöra så att säga kolonister från olika landsändar. Den allmänna bildningen står ganska högt, en följd av flottisternas inverkan på det sociala livet. De insigter och den verldserfarenhet flottans officerare ega utöfva sitt inflytande på samhällsandan.<sup>2</sup>

Fortfarande i mitten av 1800-talet dominerade örlogsofficerarna det sociala livet i örlogsstaden, vilket de gjort sedan stadens grundande. Under perioden 1739–1875 krävde örlogsflottan en treårig segelerfarenhet utanför Öresund av löjtnanterna för att de skulle kunna avancera till kaptens grad. Under 1700-talet innebar detta att 47 % av örlogsofficerarna hade tjänstgjort på utländska handels- och örlogsfartyg. Under 1800-talet ökade andelen till 66 % som en konsekvens av statsmaktens nedprioritering av örlogsflottan. I den nya defensiva försvarsdoktrin, Centralförsvarsdoktrinen, som antogs under 1810-talets senare del, fanns det inget utrymme för örlogsflottan, som var ett offensivt vapen. Flottan kom därför inte att rustas någon gång under perioden 1814–1848. För att örlogsofficerarna skulle få segelerfarenhet var därför ett större antal tvungna att söka utrikes tjänst. De internationella erfarenheterna kom sedan att prägla örlogsstaden Karlskrona. De globala rörelserna blev närvarande i det lokala livet och det var till denna miljö Fabian Philip och hans utökade familj anlände 1780.

Fabian Philip och den judiska församlingen

När judereglementet antogs 1782 fanns det ingen laglig rätt för Fabian Philip att stanna i Karlskrona och Handels societeten fick ett oantastligt juridiskt argument för sin klagan. Historikern Viktor Karadý har influerats av Max Weber när han undersökt judarnas historia i Centraleuropa och menar att de utgjorde en protobourgeoisie som underlättade övergången från feodalism till det kapitalistiska ekonomiska systemet. Karadý menar att den godtyckliga situation judarna befann sig i när feodalhärskarna helt plötsligt kunde stänga den ekonomiska nisch judarna tillåtit vara verksamma inom hade utrustat dem med en särskild ekonomisk sensibilitet. De var tvungna att vända varje uppkommen situation till ekonomisk framgång. Fabian Philip hade, som nämnts ovan, fått burskap som nipperhandlare i Karlskrona år 1780. Möjligheten för honom att vara verksam inom denna näring försvann när Karlskrona inte blev en av de platser där judar tilläts bo och verka. Men under sina två år i staden hade Philip identifierat en nisch inom flottans militärindustriella komplex som flottan själv inte utvecklade, segeldukstillverkning.

År 1782 erbjöd sig Philip för egna pengar att till gagn för flottan bygga en segelduksfabrik. Som motprestation ville han att flottan skulle hjälpa till att utverka ett undantagstillstånd från Judereglementet. Chefen för flottan, generalamiral Henrik af Trolle, ledaren för Sveriges största industriäggning insåg fördelarna med förslaget och förordade det. På villkor att Philip byggde och startade fabriken fick han tillstånd av Gustav III att stanna i Karlskrona. När Trolle avled 1784 och Carl August Ehrensvärd utsågs till chef för örlogsflottan hade Philip ännu inte startat fabriken varför Handels societeten åter klagade på den judiska närvaron. Men Ehrensvärd följde samma linje som sin företrädare och försvarade judarna. Den 1 mars 1785 startades segelduksfabriken vid Lyckebyåns utlopp. Fabian Philip var nu ensam leverantör av segelduk till örlogsflottan och en del av det svenska militärindustriella komplexet.

Handels societetens missnöje kvarstod dock. Efter den stora stadsbranden 1790 riktades åter klagomål mot judarna. Amiralen Anton Johan Wrangel och Varvsamiralen Fredrik Henrik af Chapman försvarade då i brev till Kungl. Maj:t den judiska närvaron i Karlskrona. Det sista klagomålet som restes mot judarna i Karlskrona var när handelsmannen S.W. Hackson år 1811 i egenskap av riksdagsledamot för borgarståndet försökte få Fabian Philip förvisad från Karlskrona. Samma år förvärvade Fabian Philip herrgården Afvelsgårde i Lyckeby genom att konteramiralen Nils Elias Rosensvärd transporterade köpet av herrgården på Philip. På detta sätt rundade Amiralitetet och Philip Judereglementets förbud mot judars rätt att äga fast egendom på den svenska landsbygden.

Köpet av Afvelsgårde hade fem år tidigare föranletts av köpet av Rubenska gården i köpmannakvarteret i centrala Karlskrona. Den sociala mobilitet Philip uppvisade genom sina fastighetsförvärv visade att han ingick i Karlskronas sociala elit. År 1819 blev han och hans utökade familj, det vill säga hela den judiska församlingen i Karlskrona, av Kungl. Maj:t upptagna till svenska undersåtar. Den judiska församlingen i Karlskrona var alltså den första i sin helhet att åtnjuta svensk medborgarerätt.

Antagandet av Centralförsvarsdoktrinen innebar en drastisk lågkonjunktur för Karlskrona och denna kom att vara fram till 1870-talet när den svenska staten åter insåg värdet av en svensk örlogsflotta. Efterfrågan på segelduk minskade samtidigt som modernare segelduksfabriker i Göteborg

kunde producera billigare och bättre segelduk. Fabian Philip fick därför avveckla fabriken 1830. Den enda ekonomiska möjligheten som erbjöds i Karlskrona 1830–1870 var jordbruket. Afvelsgårde herrgård som införskaftats som statusobjekt, blev nu centrum för den judiska ekonomiska verksamheten i Karlskrona under perioden.

Fabian Philip äktade 1786 Rosa Fürst och 1790 nedkom paret med deras enda barn, dottern Eleonore. Enligt judisk tradition flyttar vid giftermålet hustrun till sin makes familj, men i äktenskapet mellan Eleonore och Jerachmiel ben Moses Ruben, flyttade maken från Hamburg för att bosätta sig i Karlskrona 1811. Den status Philip vunnit i Karlskrona skulle dottern aldrig nå i Hamburg.

Äktenskapet resulterade i sju barn, fem söner och två döttrar, innan det upplöstes 1830. Att Fabian Philip var besviken på sin tidigare svärson framgår av hans testamente, där den tidigare mågen anklagas för att ha bidragit till Philips allt för tidiga död vid 78 års ålder. Troligtvis hade Ruben sysslat med ljusskygga affärer. År 1818 häktades han och fördes till Kalmar slott anklagad för att ha köpt stulet kyrksilver. I den efterföljande rättegången frikändes dock Ruben, men Philip fick uppstå hela sitt sociala kapital inför rättegången. Chefen för örlogsflottan vice amiral P G Lagerstråle, Varvsamiralen D G Nordenskjöld, justitieborgmästare, hovrättsrådet M. Hjort och kyrkoherde i Tyska församlingen vittnade alla om Rubens och judarnas goda uppförande i Karlskrona. Rättsprotokollen trycktes och gavs ut på Fabian Philips bekostnad för att förhindra ryktesspridning.

De två döttrarna giftes bort till Tyskland och Storbritannien. Av sönerna var det bara den äldsta, Moritz Ruben, som följde den för tiden klassiska judiska utbildningsgången med skolning inom familjeföretaget. Han skickades också till släktingar i Hamburg och London för praktisk handelsutbildning. De övriga fyra sönerna bröt det judiska mönstret genom universitets- och högskoleutbildningar. Isaac Otto och Leopold Ruben gick på lantbruksutbildning i Degeberg i Västergötland och köpte på 1840-talet herrgårdarna Hoby Kulle i Bräkne Hoby och Vedeby Norregård, granne till Afvelsgårde i Lyckeby. Rudolf Ruben studerade medicin vid Uppsala universitet och promoverades till medicine doktor i Heidelberg. Ludvig Ruben utbildade sig till konstnär under en 20-årsperiod i Europa. Motsvarande utbildningsmönster uppvisade inte den övriga judiska gruppen i Sve-

rige förrän perioden 1900–1920. I mitten av 1800-talet kom jordbruket att vara den dominerande näringen för familjen Ruben och den judiska församlingen i Karlskrona. I svenskjudisk historia är det bara judarna i Karlskrona som haft jordbruket som huvudnäring. Men samtidigt investerade Moritz Ruben i Filialbanken i Karlskrona som han var medgrundare till år 1852.

Filialbankerna var affärsbanker som startades på Riksbankens initiativ för att tillgängliggöra kapital i den ganska utvecklade svenska jordbruks-ekonomin. När den nya oktrojen gavs år 1862 ändrades namnet till Filialbanken i Blekinge och år 1872 ombildades banken till AB Blekinge Bank.

Bygget av södra stambanan försämrade möjligheterna för den ekonomiska utvecklingen i Blekinge, då de småländska bönderna lastade sina trävaruprodukter på järnvägen och förde dem till hamnarna i västra Skåne, istället för att föra ut dem över de blekingska hamnarna. Det var först 1874 som Karlskrona anslöts till södra stambanan via Karlskrona-Wäxiö järnväg. Blekinge kustbana nådde Karlskrona 1889. Färdigställandet av järnvägsanslutningen till Växjö sammanföll med den begynnande industrialiseringen av Karlskrona, vilket följde den allmänna svenska industrialiseringen 1870–1890.

Bröderna Anton och Ludvig M Ruben övertog den spannmålshandelsfirma fadern Moritz Ruben startat under 1830-talet. Bröderna omvandlade spannmålsfirman till grosshandelsfirman Ludvig M Ruben & Co år 1866 och år 1873 vann firman upphandlingen av tegelsten till örlogsflottan. Detta kontrakt markerar brödernas övergång till den industrialiserade ekonomin. Åren 1873–1879 producerade Ruben tegel för bygget av Skepps-gossekasernen på tegelfabriken vid Stora Vörta i Nättraby. Nästa steg i utvecklingen var startandet av en tobaksfabrik på den Rubenska gården i centrala Karlskrona år 1876. Fabriken omvandlades år 1886 till Rubens Tobaksfabriksaktiebolag.

Till år 1900 hade tobaksfabriken utvecklats till Sveriges näst största producent. Ludvig M Ruben flyttade 1897 till Stockholm, varför Anton Ruben kvarstod som ensam direktör. Efter sekelskiftet 1900 överläts skötseln av fabriken på Wilhelm Qvarfott medan Anton Ruben skötte sina investeringar från kontoret i AB Blekinge Bank.

År 1917 var AB Blekinge en av fyra regionalbanker som tillsammans med Riksförbundet Landsbygdens Folk bildade AB Lantbrukarbanken.

Detta visade sig dock vara en mindre lyckad banksammanslagning när den krigstida högkonjunkturen ebbade ut i början av 1918. Banken förstatligades år 1921 och ombildades till den statliga AB Jordbrukarbanken. I bankrekonstruktionen räddades insättarnas pengar medan de tidigare ägarna gick lottlösa.

Detta var inte det första slaget mot entreprenörsfamiljen Ruben. År 1914 hade Sveriges förenade tobaksfabriker bildats för att motverka hotet om nationalisering. Detta hjälpte dock föga, den svenska staten nationaliserade den svenska tobaksproduktionen år 1915. Familjen Ruben blev ersatt, men Otto Ruben, son till Anton Ruben gjorde våghalsiga affärer. Den stora svenska exportprodukten under krigsåren var trävaruprodukter till bygget av Västfrontens skyttegravar. I samband med en stor trävaruaffär i Riga blev Otto Ruben lurad av en leverantör. Det timmer han beställt och betalt levererades aldrig.

Förlusten av tobaksfabriken, bankens konkurs och den misslyckade trävaruaffären i Baltikum innebar slutet för familjen Ruben som dominerande entreprenörer i Karlskrona. Åter blev Afvelsgärde och jordbruket central näring för familjen Ruben i Karlskrona.

År 1838 avskaffades judereglementet och Sveriges judar blev undersåtar av mosaisk trosbekännelse. Bostadsrestriktionerna upphörde också detta år. Det är från detta år som de judiska församlingarna i Sverige kallas mosaiska. Den Mosaiska församlingen i Karlskrona var under perioden 1782–1862 en angelägenhet för familjerna Philip/Ruben i Karlskrona. Fram till år 1860 minskade dock församlingens antal till 14 individer, vilket fick praktiska konsekvenser för församlingens inre liv. Judendomen är en ortopraxi och för att fira gudstjänst krävs 10 vuxna män. I mitten av 1800-talet var detta praktiskt omöjligt för Mosaiska församlingen i Karlskrona. Familjen Ruben valde ändå att upprätthålla församlingen, vilket accentuerar kvinnans roll inom familjen Ruben.

Moritz Ruben gifte sig på 1840-talet med Rebecca Symons från London. Hon var uppfostrad inom den anglojudiska traditionen som anammat det anglikanska levnadssättet. Enligt ortodox judisk sedvänja är det mannen som är traditionsförmedlare. I Storbritannien övertog den judiska kvinnan ansvaret för barnens religiösa fostran i det judiska hemmet, den brittiska kvinnans sfär. Detta beteende medförde Rebecca Symons till Karlskrona när hon äktade Moritz Ruben.

År 1862 anlände de första östjudiska invandrarna till Karlskrona. Dessa möttes av skepsis av den mosaiska församlingen. Den lokala ekonomin gav dock inte dessa invandrare många möjligheter. Det var först på 1870-talet som de östeuropeiska judarna kom att bosätta sig i staden och snart blev de fler än de ursprungliga medlemmarna. År 1887 anställdes Herman Flaum som religionslärare, vilket markerade församlingens religiösa omvandling till ortodox invandrarförsamling. Trots detta kom familjen Ruben att fortsätta att vara medlemmar i församlingen och besätta ordförandeposten fram till 1934.

#### Judisk integration i Karlskrona

En händelse vid församlingsföreståndare Arvid Rubens bortgång visar den mosaiska församlingens ställning och dess medlemmars integration i det Karlskronitiska samhället. I samband med dödsfallet infördes "Arvid Ruben In Memoriam" i *Judisk krönika*:

Så har du, Arvid Ruben, med din kärleksfulla personlighet och personliga kärleksfullhet i och utanför Karlskrona förvärvat dig en evig minnesvård. Man behöver icke, så säga våra vise, resa monument av sten åt rättrådiga, deras ord och gärningar äro de bästa och varaktigaste minnesvårdar. Klockringningen från kyrkorna för dig, den judiske, av hela staden högt älskade sonen, verkade upplyftande i denna tid av hat och förföljelse.<sup>3</sup>

Wholstein hävdar alltså att Arvid Ruben, som jude, var stadens son och älskad av hela Karlskrona och att det var därför som kyrkornas klockor ringde i respekt. Det hör till genren att den dödes förtjänster förstoras och det fanns ett behov bland svenska judar att efter det nazistiska maktövertagandet framhålla att relationerna till majoritetsbefolkningen var goda. Wholsteins beskrivning av Arvid Rubens popularitet kan alltså vara något överdriven. Det finns dock inte någon anledning att betvivla uppgiften om klockringningen och det är den som är intressantast i sammanhanget; att ringa själaringning för en främmande trosbekännare stred nämligen mot Svenska kyrkans ordning.<sup>4</sup> Det faktum att detta gjordes ändå får därför sä-

gas ge en antydning om familjen Rubens ställning i lokalsamhället. En sökning i 1934-års kyrkorådsprotokoll för Karlskrona stadsförsamling visar att klockringningen inte föregicks av något beslut i kyrkorådet. Arvid Rubens efterträdare på posten som ordförande för Mosaiska församlingen i Karlskrona blev Israel Kirstein, som invandrat till Karlskrona på 1910-talet. Kirstein blev den förste ordföranden utanför familjerna Philip/Ruben.

En utställning som anordnades på Blekinge Museum år 1943 är ett annat exempel på judarnas integration i Karlskrona. Den 20 april 1943 öppnades utställningen "Mitt vackraste handarbete" på Blekinge Museum i Karlskrona. I denna ingick en avdelning som förevisade "Fru Elise Rubens garderob". Elise Ruben presenterades i utställningskatalogen som köpmannadotter från Hamburg:

Född 1861 22/8, förlovad 1880, gifte sig i Hamburg 1881 11/9 med grosshandlare Anton Ruben. De bebodde sedan början av 1800-talet av släkten innehavda fastigheten Drottninggatan 48, Karlskrona och egendomen Afvelsgårde i Lösens socken, den senare företrädesvis sommarhalvåret.<sup>5</sup>

Katalogen nämner ingenting om makarna Rubens judiska tillhörighet, men giftermålet med Anton Ruben, kopplingarna till Rubenska gården och till Afvelsgårde berättade möjligen för besökarna att hon var judinna.

Genom utställningen gjordes Elise Ruben till representant för lokalsamhället och dess elit. Redan i nyhetsrapporteringen inför utställningens öppnande lät *Blekinge Läns Tidning (BLT)* sina läsare veta att "Av familjen Ruben, Afvelsgårde, skänkta dräkter, bestående av fru Elise Rubens garderob från omkring 1880–1906 exponeras separat i särskilt arrangemang."<sup>6</sup> Utställningen var ett samarbete mellan Blekinge Museum och Karlskrona husmodersförening. Syftet uttrycktes av husmodersföreningens ordförande Millan Borgström till *BLT* under vernissagen: "Mitt vackraste handarbete" vill [...] genom exemplets makt söka uppfostra sina besökare till god smak, när det gäller handarbete."<sup>7</sup>

Fru Elise Ruben framställdes som en förebild för lokalsamhället Karlskrona. I recensionen "Stilfull och stimulerande utställning på Blekinge Museum" som infördes följande dag berördes "Fru Elise Rubens garderob":

En avdelning på utställningen, som säkerligen kommer att tilldra sig särskilt intresse, är den, där framlidna fru Elise Rubens till muséet donerade garderob från tiden mellan 1880 och 1906 visas. I stiltrogen miljö har fru Malmgren här ordnat de väl bevarade dräkterna, vilka på sitt sätt ger en helt intagande bild av den vackra och eleganta karlskronadam, som en gång bar dem.<sup>8</sup>

*Sydöstra Sveriges dagblad* (SSD) recenserade också utställningen under rubriken ”’Mitt vackraste handarbete’ Intressant broderi- och dräktutställning på Blekinge Museum”:

Utställningens intressantaste är utan tvivel fru Elise Rubens garderob, som ägnats inte mindre än två rum. Det är kläder för fest och vardag, som denna förmögna och högt kultiverade dam burit, och som hennes barn bevarat i decennier. Det ger en tidsenlig och intressant bild av kvinnomodet under de senaste decennierna av 1800-talet och kring sekelskiftet och samlingen är smakfullt arrangerad av doktorinnan Thyra Malmgren. [...] De tidigare årens kläder och linnevaror härstamma med största sannolikhet från utlandet – troligast från Hamburg, där fru Ruben var född.<sup>9</sup>

SSD var socialdemokratis organ i Blekinge, medan *BLT* var den liberala morgontidningen. Tidningarna riktade sig alltså till olika läsekretsar, arbetarklassen respektive en mer högerorienterad publik. Trots att *Sydöstrans* läsare kunde förväntas vara mer vänsterorienterade, lyfte tidningens recensent fram den förmögna fru Ruben som en ”högt kultiverad dam”. I *BLT* beskrevs fru Ruben som ”den vackra och eleganta Karlskronadam, som en gång bar dem.”

Familjen Ruben var flitiga bidragare till utställningen och familjens föremål förekommer på 13 av utställningskatalogens sammanlagt 23 sidor. Sista sidan ägnas helt åt en levnadsbeskrivning över Elise Ruben. Bland annat skriver Thyra Malmgren:

Hennes väsen var fint och försynt och hennes goda hjärta uppenbarade sig i den stora hjälpverksamhet för mindre lyckligt lottade, i hennes stora intresse för sådana institutioner som Barnkrubban, Barnhemmet m.fl., som hon var med om att starta och på mångahanda sätt främjade. Hennes och hennes mans filantropiska verksamhet, som tagit sig uttryck i donationer av skilda slag, äro väl kända i Karlskrona.<sup>10</sup>

Fru Elise Rubens judiska tillhörighet var inget som Husmödraföreningen och Blekinge Museum nämnde och som framgått var det inte heller något som lyftes fram i recensionerna. Istället är det den välgörande societetsdamen, medlemmen av en av stadens gamla, ledande familjer som presenteras. Som främsta kvinnliga representant för den Rubenska släkten var det självklart och naturligt för Husmödraföreningen och Blekinge Museum att göra henne till en förebild för det Karlskronitiska lokalsamhället. Samtidigt är det värt att betona att de därigenom under brinnande världskrig framställde en judisk kvinna som förebildlig. Det finns dock, som konstaterats, inte något i det samtida materialet som antyder att detta var en medveten markering och inte heller något som nämndes i utställningskatalogen eller i recensionerna men med tanke på att familjens judiska tillhörighet var känd i lokalsamhället är det inte orimligt att föreställa sig att den av somliga besökare kan ha uppfattats som en sådan.

Avhandlingen kunde visa att tack vare örlogsflottans internationella orientering och örlogsofficerskårens heterogena sammansättning integrerades den judiska församlingens familjer i Karlskrona. Redan år 1819 kom församlingen i sin helhet att bli svenska undersåtar genom Fabian Philips ansökan om att få bli svensk undersåte. Köpet av Afvelsgärde var från början ett statusprojekt, men blev efter år 1830 centrum i den satsning på jordbruket. Flottan hade fått drastiskt minskade anslag efter antagandet av Centralförsvarsdoktrinen och efterfrågade mindre segeltyg, varför Philip blev tvungen att nedlägga produktionen år 1930. Jordbruket kvarstod därför som enda gångbara näringen, trots att detta näringsfång var stängt för judar fram till 1860. År 1850 var jordbruket huvudnäring för den Mosaiska församlingen i Karlskrona och visade att judarna var förbundna med fädernejorden. När den moderna industrialiseringens sköt fart på 1870-talet, fanns familjen Ruben med som entreprenörer och deltog aktivt i moderniseringen av örlogsstadens ekonomi. De bidrog därmed till att bryta det totala lokala ekonomiska beroendet av örlogsflottan.

## Summary

Until 1779 Jews were not allowed to live in Sweden and in 1782 the Jewish settlement of Sweden was restricted to Stockholm, Gothenburg and Norrköping. But the naval establishment in Karlskrona managed to obtain an exception for Fabian Philip and his extended family. The family came to constitute the Jewish congregation in Karlskrona in the period 1782–1862. Karlskrona therefore became the fourth city in Sweden where Jews were allowed to settle. Fabian Philip and his family originated from Bützow in northern Germany.

To understand the local context of Karlskrona it is vital to understand the economic and social structures of the city. The City of Karlskrona was founded in 1680 to become the new principal navy base of Sweden. Founded and built by the Swedish Royal Navy, Karlskrona was to become the only naval city of Sweden. This article shows that the local economy was totally dominated by the Swedish Royal naval shipyard and workshops. The Swedish Royal Navy consumed enormous quantities of food and goods, all produced locally. The consumption was on an industrial scale but produced on an artisan level. The work was organized and led by naval officers who were internationally orientated and experienced. The naval officers constituted the local social elite and whose international experiences created an internationally oriented social environment, contrary to normal Swedish towns, which were dominated by local burghers. Thanks to the naval officers, the local culture of Karlskrona was a product of global forces. At the same time thousands of annually commissioned navy sailors, used in production, created a social disturbance in the local space.

It was Fabian Philip's intention that the sailcloth factory should be inherited by his son-in-law but, due to the competition from Gothenburg and the decrease in demand from the navy, the once thriving business had to close. In 1811 Philip became the first Jew in Sweden to be allowed to own a landed estate. Otherwise Jews were not allowed to own property on the Swedish countryside until 1860. But the naval officers had integrated Philip in the local social elite, and owning a landed estate was part of expressing social belonging. On Philip's behalf the naval officers circumnavigated the legislation and made it possible for him to be a landowner

and own Afvelsgärde mansion. In the 1830s Afvelsgärde became part of the economic strategy when agriculture was the only economic niche possible in the economically neglected Karlskrona. Two additional two landed estates were bought in the 1840s. Of all the landed estates owned by Jews in Sweden, ten percent were to be owned by the Ruben family.

## Källor

"Arvid Ruben In Memoriam"; *Judisk Krönika* Maj 1934.

Borgström, Millan; Malmgren, Thyra. "Mitt vackraste handarbete" *En broderi- och dräktutställning på Blekinge Museum* 20.4- 8.5 1943. Karlskrona 1943.

Feuk, Lars. *Historiska Skizzer och Siluetter från Karlskrona af Larifari*. Kristianstad 1883.

Hilson, Mary. *Political change and the rise of labour in comparative perspective. Britain and Sweden 1890–1920*. Lund 2006.

*Kyrkio-Lag och Ordning*. Stockholm 1687.

*Kyrkoordning 2017 Med angränsande lagstiftning för Svenska kyrkan*. Stockholm 2017.

"Mitt vackraste handarbete. Stilfull och stimulerande utställning på Blekinge Museum"; *BLT* 20 april 1943.

"Mitt vackraste handarbete'. Intressant broderi- och dräktutställning på Blekinge Museum"; *SSD* 21 april 1943.

Svensson, Harry R:son. *Fabian Philip, familjen Ruben och örlogsstaden. Entreprenörsfamiljen som grundade mosaiska församlingen i Karlskrona 1780-1945*. Stockholm. 2017.

## Noter

<sup>1</sup> Hilson 2006, s. 176 f.

<sup>2</sup> Feuk 1883, s. 1 f.

<sup>3</sup> "Arvid Ruben In Memoriam"; *Judisk Krönika* Maj 1934.

<sup>4</sup> Fram till 1993 var det 1686-års kyrkolag som bestämde ordningen inom Svenska kyrkan. Ändringar och tillägg gjordes dock. Lagens 18:e kapitel behandlar ordningen vid begravning. Främmande trosbekännare fick gravsättas men inga kristna riter skulle utövas. I svenska kyrkans ordning av år 2017 stipuleras: "Själarägnings får ske när någon som tillhörde Svenska kyrkan har avlidit." Kyrkoordning för Svenska kyrkan kap. 24 §6.

<sup>5</sup> *Mitt vackraste handarbete. En broderi- och dräktutställning på Blekinge Museum 20.4–8.5 1943*, s. 22.

<sup>6</sup> *Mitt vackraste handarbete. Stilfull och stimulerande utställning på Blekinge Museum; BLT 20 april 1943.*

<sup>7</sup> *Mitt vackraste handarbete. Stilfull och stimulerande utställning på Blekinge Museum; BLT 20 april 1943.*

<sup>8</sup> *Mitt vackraste handarbete. Stilfull och stimulerande utställning på Blekinge Museum; BLT 20 april 1943.*

<sup>9</sup> *Mitt vackraste handarbete. Intressant broderi- och dräktutställning på Blekinge Museum; SSD 21 april 1943.*

<sup>10</sup> *Mitt vackraste handarbete. En broderi- och dräktutställning på Blekinge Museum 20.4–8.5 1943*, s. 1ff & 23.



## Vraket efter Gribshunden (c. 1483–1495) – ett unikt exempel på medeltida skeppsarkitektur

*Niklas Eriksson*

Genom att Östersjöns bräckta vatten saknar skeppsmask kan gamla skeppsvrak bevaras i århundraden. Sedan sportdykning blev populärt på 1960-talet har privatpersoner kontinuerligt påträffat och rapporterat nya fynd. Men ibland kan det ta lite tid innan det uppdagas hur intressant ett vrak verkligen är. Redan 1971 påträffade medlemmar av Dykarklubben Doppingarna ett nedbrutet gammalt skeppsvrak på nio meters vattendjup i Ekösund, en naturhamn i Blekinge skärgård utanför Ronneby.

Genom åren kom vraket att besökas sporadiskt av klubbens medlemmar. Det var först år 2000 som arkeologer gjordes uppmärksamma på just det här fyndet. Dykaren Jonas Thörngren hade observerat ett slags märkliga urholkade stockar på vraket. Han kontaktade arkeologen Lars Einarsson på Kalmar läns museum som drog slutsatsen att det förmodligen rörde sig om lavettstockar till bakladdade smidda järnkanoner. Dessa var vanliga un-

---

Fil.Dr. Niklas Eriksson är forskare vid Institutionen för arkeologi och antikens kultur vid Stockholms universitet. Han har deltagit i undersökningen av Gribshunden sedan 2013. Detta är en sammanfattning av Niklas Erikssons föredrag vid Sjöhistoriska samfundets höstmöte den 21 november 2018. En dansk version av denna text publiceras i tidskriften Skalk.



*Rekonstruktion av en av de bärgade kanonerna från Gribshunden (Blekinge museum).*

der medeltiden och kom att fasas ut under 1500-talet till förmån för mer kraftfulla och pålitliga mynningsladdade bronskanoner.

Kalmar läns museum genomförde flera arkeologiska undersökningar av vraket på uppdrag av länsstyrelsen i Blekinge. En mindre utgrävning genomfördes och ett antal fynd av keramik, matrester, delar av en ringbrynja och många andra föremål av medeltida karaktär tillvaratogs. Dessutom bärgades nio lavettstockar som tillsammans med fynden från utgrävningen finns i Blekinge museums samlingar. Vid fältarbetet togs även träprover för dendrokronologisk analys. En sådan analys utgår från virkets årsringar. Genom att trädet växer till sig olika mycket ved för varje säsong så bildar årsringarna serier av proportioner, som är unika för just det trädets tillväxtperiod. Men inte nog med det, genom att tillväxten varierar med platsen där trädet står så avslöjar dendrokronologiska analyser även var det virket vuxit.

Analysen genomfördes av Hans Linderson vid Lunds universitet och visade att virket i fartyget vuxit i nordöstra delen av dagens Frankrike och att det fälldes år 1482–83. Kanske flottades timren längs floden Maas vars flöde förvisso ändrades kraftigt flera gånger under medeltiden, men som passerar ut genom bland annat nuvarande Nederländerna. Fartyget kan således mycket väl ha byggts någonstans nere i Europa.<sup>1</sup> Den arkeologiska undersökningen visade således att det rörde sig om ett större medeltida skepp med kopplingar till den Europeiska kontinenten och som dessutom var kraftigt bestyckat med ett antal på den tiden toppmoderna kanoner. Det var endast den absoluta eliten som hade råd att skaffa och äga sådana fartyg.

#### Identifieringen

Att identifiera skeppsvrak är svårt och det är väldigt sällan som det verkligen lyckas. Vraket vid Stora Ekön är dock ett lysande undantag. Det var historikern Ingvar Sjöblom vid Försvarshögskolan i Stockholm som först kopplade vrakplatsen till källor som berättar om danske Kung Hans fartyg som förliste i Ekesund.<sup>2</sup> Fartyget framskymtar i de skriftliga källorna för första gången 1486 och kom fram till förlisningen att flitigt användas i striderna för att hålla samman den allt mer bräckliga Kalmarunionen. På försommaren 1495 var kung Hans med flottan på väg till ett möte i Kalmar för att träffa den svenska riksföreståndaren Sten Sture den äldre, som i sin tur gjorde sitt bästa för att förhindra att Hans valdes till kung även i Sverige.

Den danske adelsmannen Tyge Krabbe berättar om resan att:

”....och [vi] kom i en hamn utan Ronneby, [som] kallas Ekesund, och där kom eld uti hans [nådes] huvudskepp, som kallas Gribshunden, och blev där många riddarmän och fattige karlar bränt ihjäl”.<sup>3</sup>

Mot slutet av 1400-talet kom kung Hans att etablera ett inhemskt danskt skeppsbyggeri och genom varvsanläggningar som den på Slotø i Nakskovfjorden byggdes en allt större flotta bestående av specialbyggda krigsfartyg. Men *Gribshunden* härrör från ett tidigare skede och kanske köpte kung Hans fartyget utomlands.

Under medeltiden utvecklas specialbyggda krigsfartyg med höga för- och akterkastell och som var bestyckade med fler kanoner. Sådana skepp var kolossalt dyra att anskaffa och att de utvecklas just vid denna tidpunkt bottnar i att det var då som de ekonomiska förutsättningarna hade skapats genom tullar, skatteintäkter och en mer effektiviserad administration. *Gribshunden* är det enda mer eller mindre komplett bevarade exemplaret av de skepp som introduceras i flottor över hela Europa under slutet av medeltiden, sådana skepp som lade grunden för de stora sjökrigen, upptäcksresorna och i förlängningen även kolonialismen. Vraket ska därför ses som en del av ett internationellt historiskt skeende som är betydligt större än det som rör kung Hans och unionsstriderna.

Sjökrig har självklart förekommit tidigare, men det utkämpades med fartyg som samlats in från olika skeppsägande eliter och som bemannats inför en förestående konflikt. De största skeppen under medeltiden kan därför ses som kombinerade handels- och krigsfartyg. När oroligheterna var över kunde de återlämnas till sina ägare och återgå till att brukas för handel och transport. Medan den medeltida flottan kan beskrivas som en händelse var den tidigmoderna flottan i högre grad en institution.

#### Äntringsstrider

Medeltida sjöslag beskrivs ibland som landstrider som gått till sjöss. I stället för att härarna rusade fram till fots eller till häst rörde de sig med båtar och skepp. Med vapnen i högsta hugg stormade man över på fiendens farkoster och slogs på samma sätt som på land. Dessa äntringsstrider utkämpades långt fram i tiden, men själva äntringsmomentet blev allt mindre avgörande i takt med att kanonerna gjordes effektivare. En egenhet med de tidiga specialiserade krigsfartygen är att de försågs med höga kastell i för och akter, eftersom det vid äntringsstrider var en taktisk fördel att befinna sig högre än sin motståndare.

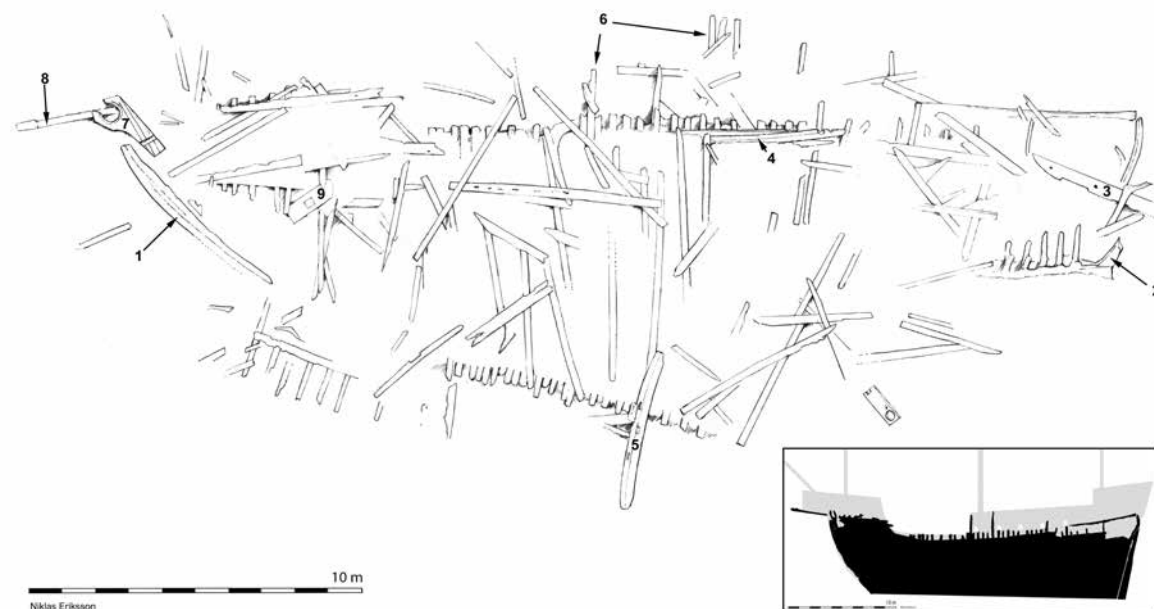
Förkastellen var oftast högst. I det fall man hamnade i underläge så kunde man retirera in och barrikadera sig in i akterkastellet. Medeltida krigsfartyg avbildas ibland med små kanoner som pekar ner mot det egna däck. Även höjdläget uppe i masterna utnyttjades och de så kallade märskorgarna uppe i riggen inrymde pikar och spjut som kunde kastas ner på fiendens däck. I vissa fall kunde märsen även förses med mindre kanoner. För att i någon mån värja sig från skjutna och kastade projektiler och nedfallande riggdetaljer, och för att försvåra äntring, försågs fartygen med nät som spändes upp över ställningar.

De specialbyggda krigsfartygen som började byggas under slutet av medeltiden var imponerande och iögonfallande byggnadsverk. Precis som de medeltida borgarna, stadsmurarna och kyrkorna återkommer de ofta som motiv i den samtida konsten. Men i likhet med andra avbildade föremål, människor, landskap och byggnader så är det inga naturalistiska återgivningar, utan ett värdeperspektiv som kan framstå som lite naivt i jämförelse med renässansens närmast fotorealistiska framställningar.

Det finns fortfarande ganska många hus, borgar och andra byggnader bevarade från medeltiden och ett relativt stort antal handelsfartyg har varit föremål för arkeologiska undersökningar. De specialbyggda krigsfartygen var däremot ovanliga redan under medeltiden. *Gribshundens* vrak erbjuder därför en alldeles unik arkeologisk potential.

Hur mycket finns kvar av *Gribshunden*?

Vid första anblick framstår vrakplatsen som ett svårbegripligt virrvarr av lösbrutna deformerade skeppsdelar, bottensediment, sjögräs och sentida plastskräp. Även för ett tränat marinarknologiskt öga är *Gribshundens* vrakplats inte helt lätt att förstå. År 2013 inleddes förnyade arkeologiska undersökningar av vraket som ett led i projektet Ships at War, vid Södertörns högskola.<sup>4</sup> De ovan botten synliga delarna av vraket har karterats på många olika sätt, bland annat genom akustisk multistrålände ekolod och fotogrammetri.<sup>5</sup> Parallellt med detta genomfördes även konventionell arkeologisk handritning. Ett viktigt resultat från dessa undersökningar är att det mesta av *Gribshunden* faktiskt finns kvar även om det fallit samman.



*Preliminär planritning av vrakplatsen. Siffrorna anger, 1: förstäv, 2: akterstäv, 3: roder, 4: balkvägare som burit upp däcksbalkarna, 5: beting balk där ankartrossarna gjordes fast, 6: stående regler i akterskeppet, 7: klysförtimring som tagit upp påfrestningar från ankartrossen, 8: kastelltimmer med skulpterad "gribshund" (numera bärgad), 9: fockmastfot. Den infällda bilden nedtill visar hur stor del av skeppet som hittills konstaterats att de finns kvar (Niklas Eriksson).*

Det går således att ganska bra lista ut hur kung Hans gamla skepp egentligen såg ut.

Vid förlisningen landade *Gribshunden* på den svagt sluttande sandbotten med en slagsida åt styrbord. Fartyget har haft minst en däcksnivå som löpt från för till akter och i fören. När järnförbindningar, nitar och spikar rostat bort föll skrovsidorna ut åt var sitt håll, samtidigt som däckets föll ner i skrovet. Delar av däckets ligger helt bevarat under sediment, vilket i

sin tur indikerar att man inte har bärgat från vraket. Det mesta av det som fanns under däck vid den sista resan år 1495 finns således kvar ombord nere i sedimenten. Sturekrönikan berättar att kung Hans förlorade "silver, guld, privilegiebrev och kungens bästa fatabur" ombord på *Gribshunden*.

Fortsatta arkeologiska undersökningar kommer inte bara att bringa unika medeltida föremål i dagen. Genom att fynden legat orubbade sedan förlisningen erbjuder vraket en unik möjlighet att förstå hur vardagen ombord på ett stort skepp såg ut för mer än femhundra år sedan. Vilka utrymmen delades av hela besättningen och vilka var privata? Vad fanns i matförrådet? Hur styckades köttet? Hur förvarades maten? Vilka åt tillsammans? Var i fartyget åt man? Hur sov man?

I norra Europa har man sedan järnåldern byggt skepp och båtar på klink, där de långsgående bordplankorna placerats, med visst överlapp. Sådana skrov erhöll styrka genom att spikar eller nitar drevs igenom partiet där bordläggningsplankorna låg om lott. I slutet av medeltiden byggs de största skeppen på kravell, där bordläggningsplankorna i stället lagts kant i kant. Enligt en ofta återberättad tradition byggdes Östersjöns första kravellbyggda fartyg i Danzig år 1465. Ett stort västeuropeiskt kravellskepp, *Peter av Rochelle*, övergavs i hansestadens hamn och lokala båtbyggare tog tillfället i akt att studera och kopiera konstruktionen. *Gribshunden* vars virke alltså fälldes i början av 1480-talet är det hittills äldsta fyndet av ett kravellbyggt fartyg som påträffats i Östersjön.

Att vraket är ett så tidigt kravellskepp utgör ett viktigt argument för att det verkligen är skeppet *Gribshunden*. Skriftliga källor omtalar *Gribshunden* som en "Kraffweel".

Fördelen med att bygga på kravell var att skeppen kunde byggas betydligt större än tidigare. Inga skriftliga källor berättar dock uttryckligen hur stor *Gribshunden* var, annat än att det var ett av de absolut största i kung Hans flotta. Genom att stävarna påträffats kan längden över stäv uppskattas till omkring 30–32 meter. Det kanske inte låter så imponerande med tanke på att skepp kunde mäta en bra bit över fyrtio meter över stäv vid mitten av följande sekel.

## Kanoner och kastell

Det var kanonlavetterna som först avslöjade att vraket vid Stora Ekön var från medeltiden. Kanonerna har varit pivåupphängda i relingen på samma sätt som en årtull på en roddbåt. Förmodligen har *Gribshunden* helt saknat kanonportar under däck.

De högresta kastellen som byggdes i för och akter hör till de mer iögonfallande detaljerna på medeltida krigsfartyg. Dessa var relativt lätta konstruktioner men fullt tillräckliga för att motstå beskjutning med pilbågar, armborst och lättare handeldvapen. På vissa bilder kan man se hur akterkastellets sidor har runda eller valvformade öppningar för kanonerna som alltså satt förankrade utmed relingen på den kravellbyggda delen av skrovet. Gissningsvis satt de kanoner som bärgats från *Gribshunden* arrangerade på motsvarande sätt.

Även förkastellet, varifrån äntringsstriderna utgick finns i viss utsträckning bevarat. Den hittills mest anmärkningsvärda detaljen därifrån är det kraftiga timmer utgjort mitten av den plattform där krigarna stod uppradda inför äntringen. Balkens yttre ände är nämligen skulpterad som ett groteskt monster som slukar en människa. I monstrets panna finns utsparade fästen för horn och därunder plirar små ilskna ögon. Människor som slukas av vidunder är återkommande motiv i medeltida bildkonst och även i litteratur. Ett välkänt exempel på temat är den gammeltestamentliga berättelsen om Jona som straffades för sin girighet genom att slukas av valfiskens.

I en tid då få människor ens kunde skriva sina egna namn så var det vanligt att skeppens namn kommunicerades genom skulpturer. Under från 1500- och 1600-talen placerades den namngivande skulpturen vanligtvis på skeppets akter, men under medeltiden tycks den i större utsträckning ha suttit i fören. Ett belysande exempel återfinns i Ösmo kyrka söder om Stockholm. Här återges episoden när S:t Olof kappseglade med skeppet *Oxen* mot sin hedniske bror Harald ombord på skeppet *Ormen*. De båda skeppen avbildas med ox- respektive ormhuvud i fören.

Gripär omnämns och avbildas redan under antiken, vanligtvis som lejon med örn huvud. När antikens historier och fabeldjur återanvändes under senmedeltiden och renässansen skulpteras de om för att passa den kristna idévärldens ideal och dessutom baserades avbildningarna på andra- el-



*Gripas ansågs mäktiga och farliga, men också lojala och trogna. Men man skulle låta bli att förargas dem, vilket personen stävfigurens gap erfar. Foto: Niklas Eriksson.*

ler tredjehandsinformation. Konstnären kanske inte ens hade sett förlagan till motivet. Är det möjligen därför som skulpturen mer ser ut som en ilsken morrande hund än en örn? I de flesta källor kallas fartyget för Griffen eller Griffone. Är kanske den märkliga benämningen "Gribshunden", som egentligen dyker upp i källorna först under fartygets sista år, i själva verket en kommentar till stävfigurens minst sagt hundaktiga

uppenbarelse? Gripas ansågs mäktiga och skrämmande, men kunde även anses lojala, så länge de inte förargades. De uppträdde ofta som väktare eller dragdjur i såväl antika som medeltida litteratur <sup>6</sup>.

Medeltida skepp var annars ganska blygsamt utsmyckade med skulpturer. Ofta inskränkte sig dekoren till målade sköldar utmed skeppets sidor och just ett skulpterat huvud i fören, ungefär som på vikingatida skepp. En illustration som ger en idé om hur *Gribshundens* dekorationer kan ha sett ut är en scen som visar en fransk flottexpedition från omkring 1483. Omgivet av ett antal mindre farkoster tronar ett stort krigsfartyg med ett stort antal bepansrade knektar ombord. De kulörta sköldarna framträder bjärt mot det mörka, förmodligen tjärade skrovet.

De fartyg som avbildas på hansestädernas vapen har en enda mast, vilket förefaller ha varit den vanliga riggen på såväl större som mindre fartyg i norra Europa under medeltiden. I takt med att skeppen byggdes allt större och tyngre, bemannades med fler personer och bestyckades med fler tunga kanoner, så blev detta framdrivningsmaskineri otillräckligt. Att *Gribshunden* haft tre master avslöjas av mastfötterna för såväl fock- som mesanmasten. Med tanke på det förhållandevis ringa vattendjupet har sannolikt segelduk, tågvirke, själva masterna, mäsens och olika beslag tagits tillvara efter förlisningen.



*Bilden av en fransk flottexpedition kan dateras till omkring 1483. Det stora krigsfartyget i bildens mitt torde ge en förhållandevis god bild av hur Gribshunden kan ha sett ut med avseende på färgsättning, utsmyckning och rigg. Notera även de runda skottgluggarna i akterkastellet, sköldarna utmed sidorna och den skulpterade balken som skjuter ut under förkastellet (efter Flatman 2009, s. 98).*

## Framtiden

Många engagerade personer och institutioner har på olika sätt varit inblandade i och bidragit till forskningen kring *Gribshunden*. Diskussioner kring vidare arkeologiska undersökningar pågår för fullt i samarbete mellan Marinarkeologiska institutet MARIS vid Södertörns högskola, Stockholms universitet, Lunds Universitet, Försvarshögskolan och University of Southampton. Blekinge museum har sedan tidigare tagit hand om fynden och har även svarat för förmedlingen av undersökningen genom utställningar och publikationer, samtidigt som Ronneby kommun tillsammans med nämnda parter resonerar kring nya museiprojekt. Det finns således all anledning att återkomma till detta spännande vrak i Forum navale framöver.

## Summary

In 1971 the remains of an old shipwreck were found in shallow water inside the island of Stora Ekön, south of the town of Ronneby in southern Sweden, but it was not until 2000 that archaeologists observed that it was in fact the remains of a large medieval ship. Several underwater archaeological surveys have been carried out at the site and the recovered artefacts are preserved at Blekinge county museum. Wood samples from the wreck was dated to 1483 and in connection the wreck was identified as the remains of King Hans large warship *Gribshunden*, which sank in the Blekinge archipelago in 1495 on its way from Copenhagen to Kalmar.

In 2013 renewed surveys at the wrecksite were initiated through the project "Ships at War" at Södertörn University. Through these surveys it could be stated that *Gribshunden* resembles one of the state of the art, specially built warships that was introduced in this period. These ships were extremely expensive and very rare already in the 15<sup>th</sup> century. The survey also showed that much of this important ship still is preserved. The text is based on a lecture for the Swedish Society for Maritime History on 21 November 2018.

## Vidare läsning

Einarsson, L. & Wallbom, B. 2001. *Marinarkeologisk besiktning och provtagning för datering av ett fartygsvrak beläget vid St Ekö, Ronneby kommun, Blekinge län*. Rapport Kalmar Läns Museum.

Einarsson, L. & Wallbom, B. 2002. *Fortsatta Marinarkeologiska undersökningar av ett fartygsvrak beläget vid St. Ekö, Ronneby kommun, Blekinge län*. Rapport Kalmar Läns Museum.

Eriksson, N. 2015. *Skeppsarkeologisk analys*, I. Rönnby, J. (Red.) *Gribshunden (1495), Skeppsvrak vid Stora Ekön, Marinarkeologisk undersökning 2013–2015*, Blekinge museum rapport 2015:21, s. 13–32.

Flatman, J. 2009. *Ships and Shipping in medieval manuscripts*, London: The British Library.

Holmlund, J. & Björk, M. 2015. "Metod och tillvägagångssätt", i Rönnby, J. (red.) *Gribshunden (1495): Skeppsvrak vid Stora Ekön, Ronneby, Blekinge. Marinarkeologiska undersökningar 2013–2015*, s. 48–59.

Lavér, R. 2017, *I gapet på Gribshunden: Skulpturer och deras bildspråk under medeltiden*, Kandidatuppsats i arkeologi vid Stockholms universitet.

Rönnby, J. (red.) 2015. *Gribshunden (1495): Skeppsvrak vid Stora Ekön, Ronneby, Blekinge. Marinarkeologiska undersökningar 2013–2015*, MARIS, Blekinge museum.

Sjöblom, I. 2015. "Identifiering och historiskt sammanhang", I Rönnby, J. (red.) *Gribshunden (1495): Skeppsvrak vid Stora Ekön, Ronneby, Blekinge. Marinarkeologiska undersökningar 2013–2015*, s. 33–49.

## Noter

<sup>1</sup> Kalmar läns museums undersökningar finns sammanfattade i Einarsson & Wallbom 2001; 2002; Einarsson & Gainsford 2007; Einarsson 2003; 2008; 2012; Rönnby 2015, s. 5–12.

<sup>2</sup> Sjöblom 2015

<sup>3</sup> Tyge Krabbe, efter Sjöblom 2015, s. 41.

<sup>4</sup> Rönnby 2015, s. 5–12.

<sup>5</sup> Holmlund och Björk 2015, s. 50–59.

<sup>6</sup> Lavér 2017.



## 1943 – när den danska flottan fick asyl i Sverige

Lars Grundberg

Du är fri". Så slutade enligt Aftonbladet ett telegram kl 05.30 söndagsmorgonen den 29 augusti 1943 från viceamiral Aage H. Vedel i Köpenhamn till kaptenlöjtnant P. Würtz i Humlebæk<sup>1</sup>. Vedel var dansk marinstabschef under den tyska ockupationsmakten. Würtz förde befälet på den största enheten, torpedbåten *Havkatten*, i den styrka på tio fartyg, som hade som uppdrag att bevaka Öresund. En minsvepare fanns också i grannskapet samt ytterligare en i Skælskør vid Stora Bält och en tredje i Mariager på Jyllands ostkust, söder om Aalborg. Tyskarna hade fram till augusti 1943 avstått ifrån att avrusta den danska krigsmakten. Men efter Stalingrad och ökande dansk sabotageverksamhet hårdnade greppet. Att en militärkupp och upplösning av armén och flottan var förestående var känt av den danske försvarsministern och officerarna.

Den 29 augusti utfärdade den tyske befälhavaren Hermann von Hanneken militärt undantagstillstånd. Tyska trupper gick till angrepp mot danska försvarsanläggningar. Till skillnad från arméns ledning var flottans personal förberedd. Order om sänkning av alla örlogsfartyg i Köpenhamn utgick kl 04.07. 27 enheter förstördes genom sänkning eller sprängning medan 12 fartyg föll i tyskarnas händer. Dessa var dock av ringa militärt värde, som till exempel kungaskeppet *Dannebrog*. Redan tidigare hade Vedel givit en hemlig order om att de fartyg som kunde skulle ta sig till Sverige om tyskarna hotade att bemäktiga sig dem. Danska flottans största fartyg, artillerifartyget *Niels Juel* befann sig i Holbæks hamn i Isefjorden på norra Sjælland. Fartygschefen befann sig i Folketinget och avgången försenades. När det ljusnade tvingades man ge upp flykten på grund av luftangrepp och analkande tyska marinfartyg. *Niels Juel*, som helt saknade luftvärn, sattes då hårt på grund i 15 knops fart strax söder om Nykøbing Sjælland. Följande dag strök man flagg och saboterade fartyget varefter besättningen avväpnades och fördes iland.

Åter till kaptenlöjtnant Würtz i Humlebæk. Studier visar att det telegram han mottog tidigt på morgonen den 29 augusti inte riktigt slutade som Aftonbladet skrev i sin kvällsupplaga den 30 augusti. Men "Det gives fri manøvre for alle fartøj" var dramatisk nog. *Havkatten* och de tio andra fartygen, nio bevakningskuttrar och en minsvepare, avgick från Humlebæk. Flykten mot Sverige började. En grupp bestående av en minsvepare och tre kuttrar kom först iväg och sökte skydd i Malmö. *Havkatten* och sex kuttrar styrde mot Landskrona. Aftonbladet igen: "ett tyskt bevakningsfartyg tog upp jakten på den flyende eskadern, som dock gjorde bättre fart. [...] då Würtz såg att man var förföljd ändrade han nämligen kurs och skottet avlossades omedelbart innan man kom in under Ven, där de stoppades av kustbevakningen. Ett enda skott avlossades."

Minsveparen MS 7 *Manø*, som låg i Mariager, gick rakt över Kattegatt till Sverige. Den återstående minsveparen tog sig från Skælskør vid Stora Bält och gick söder om Sjælland till Trelleborg med ankomst den 30 augusti. Fartyget hade då målats svart och fått en namnskylt som lydde "Sorte Sara". Den svenska pressen citerade ett obekräftat, som det visade sig felaktigt, rykte att den danske prinsen Knud varit ombord på ett av fartygen.

På svensk sida beslutade man att eskortera de danska fartygen till en

---

Lars Grundberg, f. 1944. Ambassadör, bland annat i Köpenhamn 2005-2010, styrelseledamot i Sjöhistoriska Samfundet och Vasamuseets Vänner.



När tyskarna den 29 augusti 1943 utfärdade undantagstillstånd lyckades 13 danska örlogsfartyg fly till Sverige. Artilleriskeppet Niels Juel bombades i Isefjordens mynning. Stridsledning och elektricitet slogs ut. Tyska flottenheter närmade sig. Då sattes Niels Juel på grund i 15 knops fart.  
Foto: Frihedsmuseets fotoarkiv.

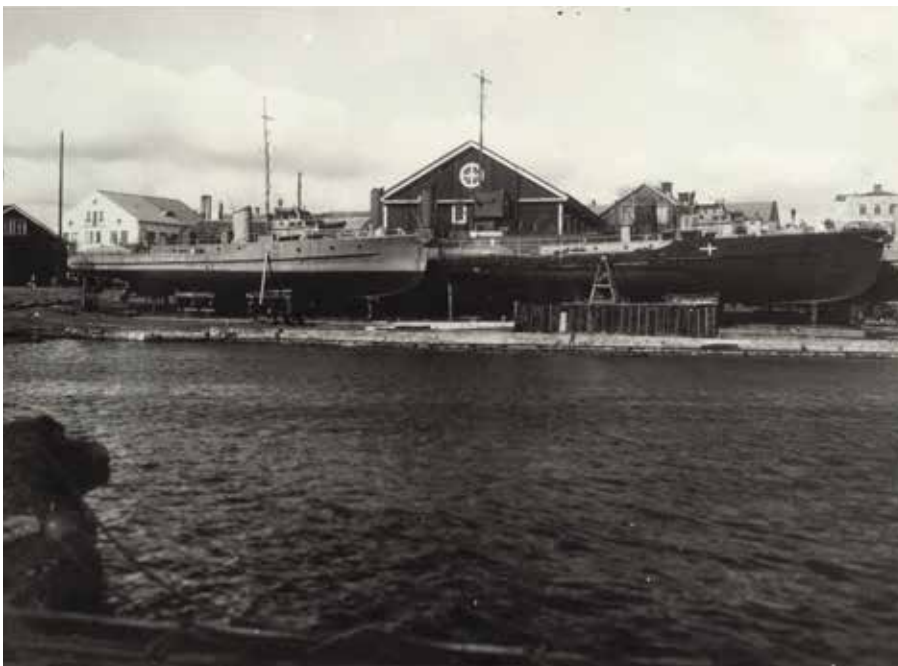
svensk hamn ett stycke från det ockuperade Danmark. Valet föll på marinbasen i Karlskrona. Intressanta förhandlingar följde innan man kom iväg. Chefen för bevakningsgruppen i Humlebæk, det vill säga *Havkatten* och de nio kuttrarna, var örlogskapten J.H.J. Jegstrup. Han hade under flykten varit ombord på en av kuttrarna, noga räknat *K 13*, som var den första att nå svensk hamn, Malmö, redan kl 06.30. Jegstrup tvingades acceptera att förflyttningen till Karlskrona skedde utan att dansk flagg visades. Han fick lov att dokumentera förhandlingsresultatet i en skrivelse till chefen för marindistriktet i Malmö. Där står bland annat: "Accepterar förflyttning till Karlskrona. Under protest att det sker utan flaggor och vimplar men att dessa hissas vid angrepp och att svensk eskort deltar då samt att vapen återlämnas inför förflyttningen."



Den danska flottiljen samövade med den danska brigadens armésoldater som bl.a var förlagda i Ronnebybrunn. Här har man med plankor kopplat samman två svenska överskeppningsbåtar för att kunna landsätta en mindre infanterikanon. Foto: Frihedsmuseets fotoarkiv.

Den svenske marinchefen fastställde i sin order att alla försök från krigförande part att förstöra fartygen skulle avvisas. Om våldshandlingar utspelades på svenskt territorialvatten skulle även de danska fartygens beväpning utnyttjas för att avslå ett angrepp. Den marina motorbåten *Fandango* hade tidigare avvikit till Sverige. Den anslöts till den danska flottiljen, som därmed bestod av 14 fartyg med en sammanlagd besättning på cirka 100 man. Inga incidenter inträffade under färden, som påbörjades påföljande dag, den 30 augusti, och gick via Falsterbokanalen. Under rubriken "Dannebrogen i Karlskrona" skrev Aftonbladet att resan fördröjts till följd av otjänlig väderlek. Den så kallade mobiliseringskajen i Karlskronas marinbas blev slutmålet, som nåddes på aftonen den 31 augusti.

Vid sidan av artiklarna i Aftonbladet skrev svensk press förhållandevis



*De danska fartygen genomgick gediget underhåll och förnyelse på marinbasen i Karlskrona. Här syns i förgrunden en av minsveparna och bakom torpedfartyget Havkatten. Däckstorpederna på Havkatten ersattes med en 40 mm luftvärnskanon och de tidigare obeväpnade bevakningskuttrarna fick maskingevär installerade. Samtliga fartyg gavs svensk kamoflagemålning. Foto: Nationalmuseets fotoarkiv.*

lite om den danska flykten. Men det fanns ju större nyheter dessa dagar. Dagens Nyheter återger dock den 1 september en kort, välvillig notis i The Times: "Det svenska mottagandet och aktiva beskyddet av flyende danska örlogsfartyg håller sig strikt inom neutralitetens regler men innebär en vänskaplig gest, som Sverige dock knappast skulle ha vågat göra när Tysklands stjärna i Skandinavien stod på sin högsta höjd. Sverige har utsatts för många tyska utmaningar på senaste tiden och av krigsförloppet uppmuntrats att intaga en hållning av tilltagande fasthet". Ett foto av bevakningskuttrarna i Landskronas hamn illustrerade notisen.



*Havkatten lämnar Helsingborg och styr mot Helsingör kl 10.00 den 5 maj. En förtrupp ur danska brigaden finns ombord. Redan på eftermiddagen samma dag hade hela brigaden om 5.000 man överskeppats. Foto: Frihedsmuseets fotoarkiv.*

I sin artikel "Den danske Flotille (1944–1945)" har förre danske marinchefen, viceamiral Sven Thstrup en intressant upplysning, som författaren till dessa rader dock inte lyckats belägga. Thstrup, som för övrigt under hösten 1944 praktiserade ombord på den svenska kryssaren *Fylgia*, skriver att "Chefen för Sydkustens marindistrikt, konteramiral, greve Gösta Ehrensvärd fattade det från dansk sida mycket uppskattade beslutet att de danska fartygens uppehåll i Karlskrona, under en period av ca 14 dagar, skulle betraktas som ett förlängt flottbesök". Därmed undvek man kravet att besättningarna skulle interneras. Fartygen avrustades den 14 september



*Ett stolt ögonblick. Havkatten leder paraden in till Köpenhamn den 11 maj 1945. Bakom kommer minsveparna och sedan kuttrarna. Foto: Nationalmuseumets fotoarkiv.*

och besättningarna medgavs tjänstefrihet med inställelseplikt och med rätt att söka civilt arbete. Flera av dem hamnade i skogsarbete. Två män blev kvar för övervakning och underhåll, nämligen *Havkattens* fartygschef, kaptenlöjtnant P. Würtz och dess maskinchef, G. Kirkegaard.

Officerare som flytt till Sverige efter tyskarnas upplösning av den danska försvarsmakten hösten 1943 började omgående planera för militärutbildning av flyktingar i Sverige. Svenskt beslut dröjde men när även ledande danska socialdemokrater framförde samma önskemål gick regeringen i december 1943 med på att både danska och norska flyktingar skulle kunna få så kallad polisutbildning i Sverige. Den första danska utbildningsplatsen blev Sofielund i Småland. Verksamheten utökades efterhand, vapen tillför-



*Flottiljens besättningarna ställdes upp vid den danska flottans huvudkvarter på Holmen i Köpenhamn den 11 maj 1945. Marinchefen Aage Vedel och konteramiral Reginald Holt från Royal Navy inspekterar i strålende sol. Foto: Frihedsmuseets fotoarkiv.*

des och utbildningen militäriserades. "Danska brigaden" kom att omfatta 5 000 män och kvinnor. Den norska blev större, 17 400 personer.

Inom ramen för brigaden upprättades en styrka på 24 män för bevakning och underhåll av de 14 fartygen i Karlskrona. Förutom underhåll arbetade man med att installera svensk sambands- och navigationsutrustning. Våren 1944 beslutade man att inkalla resten av besättningarna till en månads kompletterande militär utbildning vid den danska brigadens läger i Sättra Brunn i Västmanland. De marina inslagen utökades, bland annat genom övningar i Mälaren. Sommaren 1944 överfördes besättningsmedlemmarna till Karlskrona. De blev organiserade som ett kompani inom brigaden och kom att kallas Karlskronastyrkan. Fartygen genomgick grund-

ligt underhåll på Örlogsvarvet i Karlskrona och kamoflagemålades enligt svensk modell.

Det kan nämnas att Blekingetidningarna nästan inte innehåller något om fartygens och de 100 besättningsmännens nästan årslånga vistelse i Karlskrona. Varken museerna eller kommunen har något material i sina samlingar eller arkiv. Locket var på!

I september 1944 upprättades formellt "Den danska flottiljen". Kaptenlöjtnant E.T Sölling blev flottiljchef med tillfällig rang som örlogskapten. *Havkatten*, som blev kommandofartyg, fick sina däckstorpeder ersatta med en 40 mm luftvärnskanon medan de tidigare obeväpnade bevakningskutterarna fick maskingevär installerade. Samtliga fartyg fick apparatur för utläggning av konstgjord dimma. Viss utrustning för minsvepning tillfördes liksom handeldvapen till besättningarna.

De svenska myndigheterna gav tillstånd till viss övningsverksamhet i ett anvisat område i Blekinge skärgård och man ställde bränsle till förfogande. Ibland deltog arméstyrkor från brigadens läger i Ronnebybrunn i landstignings- och markstridsövningar. Man fick tillgång till svenska arméns så kallade överskeppningsbåtar med utombordsmotorer. Dessa var avsedda för passage av vattendrag i inlandet, men visade sig användbara också vid kusten. Man lyckades till och med koppla samman båtarna med plankor så att mindre infanterikanoner kunde landsättas. I sin artikel "En flotta i exil – den danska marinen i Sverige 1943–45" skriver Thomas Roth att de danska sjömännen blev mycket väl mottagna såväl av civilbefolkningen som av militära myndigheter.

Flottiljen kom att förstärkas så att en viss personalreserv skapades. I första hand rekryterades marinpersonal ingående i brigaden. Man slöt också ett avtal med svenska myndigheter om identifiering av åtta upplagda passagerar- och lastfartyg, som vid behov snabbt skulle kunna förvärvas av brigaden och sedan återsäljas till ägarna. Några sådana förvärv kom aldrig att bli erforderliga. Istället förstärktes flottiljen med tonnage på annat sätt. Under loppet av 1944 lyckades Danska Statsbanornas isbrytande färjor *Mjølner* och *Holger Danske* avrika till Sverige under färd i Öresund. Detsamma genomfördes av den stora färjan *Storebælt*. De fick status som örlogsfartyg och ställdes till brigadens förfogande. *Storebælt* kunde utnyttjas som logementsfartyg för flottiljen. Fyr- och Utprickningsväsendets fartyg

*Argus* och *Løvenørn* samt lotsångaren *Skagen* smet också över till Sverige. Någon månad före krigsslutet anslöt sig också 15 bogser- och bärgningsfartyg från Svitzers bärgningsbolag till flottiljen. Thostrup skriver att brigadens sjötransportkapacitet därmed var tillräcklig.

Inte bara blivande marinchefen Thostrup utan ett antal unga danska officerare fick praktisera på svenska örlogsfartyg, med det uttalade målet att tjänstgöringen skulle vara berikande för bägge parter. Två av dem uttogs till att bli chefer på de svenska motortorpedbåtarna *T13* och *T14*. De sändes till den hemliga torpedbåtsbasen på Gålö, norr om Hårsfjärden, och utbildades att framföra båtarna i 54 knops fart. De unga officerarna fick till och med nyuppsydda danska marinuniformer, vilket enligt Roth "kom att väcka en viss förvåning hos den svenska allmänheten".

I april 1945 blev det tydligt att krigsslutet började närma sig. Brigadens landstyrkor försattes i beredskap och förlades i baracker vid Härkeberga, 30 km öster om Malmö. Brigaden anknöts till de allierade styrkorna under beteckningen "Danforce". En unik händelse inträffade i mitten av april när den brittiske generalmajoren Richard Henry Dewing från Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force (SHAEP) avlade ett orienteringsbesök hos brigaden. Thostrup skriver: "Man såg då att en engelsk general som re-



*Värnpliktiga danska sjömän, "orlogsgaster", som var med i den danska flottiljen, har satt upp denna plakett på Bastion Auroras yttermur i Karlskrona, mitt emot landshövdingeresidenset. Uppgifter om detta saknas i museerna i Karlskrona. Kan man gissa att det skedde 1995, vid 50-årsminnet av fredsslutet och flottiljens överskeppning av den danska brigaden till Helsingör? Foto: Andreas Linde-roth, Marinmuseum Karlskrona.*

presentant för en amerikansk befälhavare inspekterade stridsklara danska trupper på neutral svensk mark”. Och den befälhavare Dewing representerade var general Dwight D. Eisenhower.

Den danska flottiljen sattes också i bredskap. Natten mellan den 30 april och 1 maj avgick man under svensk eskort från Karlskrona till Malmö. Några av fartygen dirigerades till Landskrona och Helsingborg. Den del av personalen som inte seglade med flottiljen samlades till ett särskilt kommando i Malmö i avvaktan på händelseutvecklingen. Där samarbetade man hektiskt med en förbindelsegrupp från den svenska marinstaben för att samordna den kommande överskeppningen till Danmark. Flera alternativa scenarier utarbetades, med eller utan den storstilade svenska planen ”Operation Rädda Danmark (RD)” och dess delar ”Rädda Själland” resp. ”Rädda Bornholm”. Såväl i Danmark som i Norge fanns farhågor att ett tyskt sammanbrott skulle kunna leda till att övergivna tyska styrkor desperat fortsatte striderna.

Men så blev det som bekant inte. Den 4 maj, under pågående planeringsmöte i Malmö, inkom ett meddelande via BBC att de tyska trupperna i Danmark skulle lägga ned vapnen kl 08.00 följande dag. Redan på eftermiddagen samma dag telegraferade Sveriges ÖB: ”Planläggning och förberedelser för RD vad avser Själland inställes”. Senare på dagen gavs order till 1. Militärömrådesstaben om transport av den danska brigaden från Häckeborg till Helsingborg.

Vid midnatt inkom order telefonledes från generalmajor K. Knudtzon, chef för det danska ”överkommandot” i Stockholm, om avgång mot Helsingborg. Kommendörkapten F.H. Kjölsen, chef för brigadens marinavdelning, gick ombord på *Mjølner*, som utsetts till kommandofartyg. ”Trots de snabba lägesförändringarna lyckades man få samtliga transportfartyg och flottiljen att avsegla till Helsingborg under eskort av svenska jagare. För första gången på två år syntes åter den danska örlogsflaggan på Öresunds vatten” skriver Roth. Fartygen lade till vid olika kajplatser i Helsingborg kl 06.00. Ytterligare en dansk färja, *Svea*, hade anlänt till Helsingborg. En timme senare började inskeppningen av brigaden. Avgången försenades dock något eftersom man ville undvika närkontakt med en tysk torpedbåt och några ubåtar som passerade mellan Helsingborg och Helsingör i nordlig riktning.

Strax före kl 10.00 den 5 maj avgick flottiljen mot Helsingör med en förtrupp av brigadens arméstyrkor ombord. Man gick i tre kolonner med *Havkatten* och minsveparen *MS-1* i den högra, *MS-7* och *MS-9* i den vänstra och motorbåten *Fandango* i mitten. Förtruppen kunde landsättas utan motstånd. Hamnområdet säkrades och kontakt etablerades med lokala motståndsrörelser. Färjorna *Holger Danske* och *Svea* följde sedan med sammanlagt 2 000 man ombord. Två svenska jagare eskorterade fram till territorialvattengränsen. Andra svenska örlogsfartyg patrullerade den svenska delen av sundet. ÖB Helge Ljung följde operationen från utsiktplats uppe på tornet Kärnan i Helsingborg.

Överskeppningen fortsatte raskt, inte minst med hjälp av den stora färjan *Storebælt*. Vid 13-tiden var hela truppstyrkan överskeppad och iland. På eftermiddagen meddelade motståndsrörelsen att danska hjälppoliser i tysk tjänst var under framryckning. För att kunna möta ett eventuellt angrepp omgrupperades flottiljens fartyg så att kanoner och kulsprutor skulle kunna ge eldunderstöd. Skottväxling uppstod under en timmes tid. Det hela slutade när en personbil med tyska militärer i hög fart körde igenom avspärningarna. Danska vaktposter öppnade eld och två av tyskarna döddes. En dansk kadett blev sårad i foten. Färjorna *Holger Danske* och *Mjølner* som medförde ammunition, återvände under eskort till Helsingborg av säkerhetsskäl. De kunde segla tillbaka till Helsingör påföljande morgon.

Avlastning av vapen och fordon avslutades vid middagstid den 6 maj och brigaden kunde påbörja sin marsch mot Köpenhamn. 4 759 man och ca 3 500 ton material och ammunition hade då överförts. Denna lyckade operation ”var kun mulig med Sveriges storsindede og velvillige støtte” skriver marinchefen Thostrup i sin artikel.

Redan samma dag överlämnades flottiljen till det danska marinkommandot, som genast hade återupprättats. Efter den 8 maj kunde brigadens marinavdelning avvecklas och därmed ”sluttede et ejendommeligt afsnit i søværnets historie – og et nyt kunne begynde i et frit Danmark” - allt enligt Thostrup. Det var naturligtvis ett triumfens ögonblick när den danska flottiljens 14 fartyg den 11 maj 1945 på linje med *Havkatten* i spetsen – i svensk kamouflagemålning - anlöpte Köpenhamn. Besättningarna ställdes upp vid den danska flottans huvudkvarter på Holmen och inspekterades i strålende sol av marinchefen Aage Vedel åtföljd av konteramiral Reginald Holt från Royal Navy. Denne hade just tillträtt som ”Flag Officer” i Danmark.

\*\*\*

Ingen kan påstå att de 14 danska örlogsfartygens flykt till Sverige 1943 var någon betydande händelse i andra världskrigets våldsamma historia. Själv blev jag varse att något ovanligt hade inträffat då jag en sommardag för ett 10-tal år sedan fick syn på mässingsplaketten på Bastion Auroras yttermur i Karlskrona. Händelsen med de danska örlogsfartygen blev också bortglömd, alldeles särskilt i Sverige. Även kunniga historiker och minnesgoda sjöofficerare visar upp en förvånad min då jag fört saken på tal. Undantag är dock de två artiklar som mina rader stödjer sig på.

Men flykten och dess lyckliga slut den 5 maj 1945 förtjänar att minnas. Den bjuder på intressanta frågeställningar på neutralitetsrättens område. De svenska militära myndigheterna agerade snabbt, resolut och kreativt såväl vid mottagandet av flotttiljen, under dess vistelse i Karlskrona som vid avslutningen i månadsskifter april/maj 1945. Att få en inblick i försvarsdepartementets och försvarsledningens överväganden och beslut borde förtjäna ytterligare studier, rent av i en doktorsavhandling. Jag har inte haft möjlighet och kunskap att gå igenom Krigsarkivets material. Till exempel skulle man vilja veta mera om beslutet att uppfatta ankomsten till Karlskrona som "ett förlängt flottbesök". Och beslutet att låta besättningarna "försvinna ut i Sverige", var det i själva verket ett avstående från beslut? Och jag tror att man på svensk sida inte kunde föreställa sig vilken betydelse det hade för Danmark och den danska allmänheten att den danska brigaden redan på eftermiddagen den 5 maj kom till Helsingör!

## Noter

<sup>1</sup> Huvudsakliga källor till denna artikel har varit dels svensk dagspress från den aktuella perioden, dels följande två artiklar:

- Thostrup, Sven, *Den danske Flotille (1944–1945): Søværnets kamp for friheden fortsatte i neutrale Sverige*, Flådens historie / Danish Naval History, tillgänglig på: <http://www.navalhistory.dk/Danish/Historien/1939–1945/DenDanskeFlotille.htm>

- Roth, Thomas, *En flotta i exil – den danska marinen i Sverige 1943–45*, i Marinmuseums Årsbok 2001, Karlskrona 2001.

Fotot av minnesplaketten i Karlskrona har tagits av Andreas Linderöth. Övriga foton kommer från Frihedsmuseets Fotoarkiv och Nationalmuseets Fotoarkiv.



## Recensioner

Dick Henriksson, *Rederiaktiebolaget Transatlantic: I krig & fred 1904–2004* (Göteborg; Breakwater Publishing, 2018), 469 p., ill., inb.

*Anmäld av René Taudal Poulsen*

Overseas liner shipping was a major revenue source for Swedish shipping for almost the entire twentieth century. Dick Henriksson, a journalist from Göteborgs-Posten, narrates a comprehensive history of one of the key players in this business, Gothenburg's Transatlantic. From its imposing head-offices in central Gothenburg, Transatlantic managed an extensive network of liner services from Sweden and Northern Europe to South and West Africa, Australia, US East Coast and in the cross trades from Australia to the US West Coast from 1904 to 1988. Previous studies on The Swedish Club, Gothenburg city's economic history, and several academic journal articles have dealt with different aspects of the development of Transatlantic, but only in brief. Henriksson's book represents a much more comprehensive account of the company's development.

The book, according to Henriksson, came into existence on the initiative of a former Transatlantic ship-owner, Peter Carlsson. In 2015, Carlsson shared an unpublished manuscript of 500 pages, written by his grandfather, Gunnar Carlsson. The latter had had served as managing director for the company from the age of 27 in 1914 until 1953, and specifi-

cally asked his family not to publish the manuscript until 50 years after his death. Henriksson does rely heavily on Gunnar Carlsson's memoirs in the first chapters of the book, but maintains a critical distance to his source. The author had access to Transatlantic archives', including the well preserved board meeting minutes, and also utilized previously published works by Gothenburg economic historians Kent Olsson and Martin Fritz, maritime museum curator Olof Traung and shipping journalists Thorsten Rinman and Rigmor Brodefors. For the latter period, he has also performed several interviews with former employees, including Peter Carlsson. It is unfortunate that the book does not contain any footnotes or detailed references to the sources used, in particular because the author has done such an extensive work.

Transatlantic was established shortly after the turn of the nineteenth century by Wilhelm Lundgren, a former captain. He did not belong to the Gothenburg high society, but managed to convince investors and the government about the value of a Swedish overseas liner network. First he setup on a service to South Africa, and soon Australia was included in the itinerary in order to ensure cargo on the backhaul. The services were backed by Swedish government subsidies during the early phases.

Transatlantic was not established as a traditional family-owned and managed firm, but four members of the Carlsson family served on as top manager from 1914 to 1988, Gunnar, Per, Torkel, and Peter Carlsson. In the interwar period, the company was under creditor control after unfortunate overinvestments in the late 1910s. Transatlantic struggled during the 1920s and 1930s, but in 1936 Gunnar Carlsson managed to convince prominent Gothenburg businesses to help him refinance the company. He was successful and Transatlantic gained its "independence", according to Henriksson. In subsequent decades, Transatlantic followed a very cautious financial policy, largely financing new ships with retained earnings.

During both World Wars, neutral Swedish shipping was left in a difficult position. Gunnar Carlsson played a central role in Swedish negotiations with the British, to maintain business opportunities for Swedish shipping, while also ensuring imports to Sweden. Henriksson is impressed by Carlsson's achievements, and attribute them to Carlsson's high credibility and talents as an international negotiator. He also adds that some colleagues in

---

René Taudal Poulsen (Ph.D.) is associate professor in business history and strategy at Copenhagen Business School, and conducts research on environmental upgrading in the shipping industry.

the Swedish ship-owner community thought that it was “too much Carlsson” at times. A picture of a Transatlantic vessels, carrying air planes and other military equipment for the US during the war is also reproduced in the book. Such a picture could have compromised neutral Sweden during the war, but it became a valuable asset much later, when the Transatlantic management used it to win a contract from the US marine.

The 1960s proved a watershed in liner shipping, as the revolutionary container technology was introduced on the main liner trade lanes. Transatlantic successfully managed this transition, being among the pioneers for deep sea ro/ro container ships. Such new ships were employed in the new consortia on the North Atlantic and Australia trades, in which Transatlantic engaged (Atlantic Container Lines/ACL and ScanAustral). Transatlantic's *Boogabilla*, a ro/ro container ship delivered in 1978 set the design standard for all such subsequent vessels. In contrast to many present day shipping companies, Transatlantic, had a large technical organization engaged in ship technology development during this period.

After the technically successful introduction of ro/ro container ships, Transatlantic lost moment during the great shipping crisis of the 1970s and 1980s. A merger with the Gothenburg neighbor, Broströms with a complementary liner network promised to reduce unit costs. It was first discussed in 1979, but negotiations failed. Five years later, when the Broströms group was on the verge of bankruptcy, a merger was finally decided. Transatlantic became the continuing company, into which Broströms' liner assets were integrated. Carlsson held further consolidation ambitions despite the cultural difficulties that emerged in the integration between Transatlantic and Broströms. In 1986 negotiations on a merger of the overseas liner activities of Transatlantic and Johnson Line from Sweden, Norwegian Wilh. Wilhelmsen, the Danish East Asiatic Company (EAC), and Finnish Effoa took place. Seen in retrospect, it is doubtful whether such a combine – a SAS of shipping – would have become a competitive carrier. All the companies represented weak shadows of their former strongholds, and the Danes brought the discussions to an end, even before the issues of headquarter locations and management appointments were resolved.

After the failed Nordic merger, Peter Carlsson started a new search for a stronger owner for Transatlantic, and found this in Bilspedition, an ex-

panding Swedish trucking and logistics company. For a long time Transatlantic's management had harbored an idea of integration between deep sea container shipping and onshore container logistics. Bilspedition acquired Transatlantic in 1988, but no integration of deep sea container shipping and shore logistics occurred. Instead a demise of Swedish liner shipping followed, as Bilspedition gradually sold the Transatlantic liner services and vessels in the early 1990s. Bilspedition itself was taken over by German logistics firm, Schenker in 1999. Interestingly the idea to integrate deep sea container shipping and onshore container logistics has returned to the agenda of container shipping companies in 2018. The name Transatlantic and the yellow and blue RABT flag reemerged on the oceans in 2004, when Skärhamn shipping company Bylock & Nordsjöfrakt took the old name to new use. In 2016, however, the name finally disappeared as the new Transatlantic was dissolved.

Predominantly a liner company, Transatlantic was also engaged in other shipping segments, and Henriksson also discusses these investments. Transatlantic acquired Sweden's first deep sea oil tanker, the *Oljaren* in 1922. More importantly however, it lost large sums of money on investments in Stockholm-based Salén's Ultra Large Crude Carriers in 1970s. TransBulk, a dry bulk operator, based on mainly chartered vessels represented one of the other segments in which Transatlantic become involved. After Transatlantic's demise, TransBulk was continued by Bylock and Nordsjöfrakt for a couple of years. Another Transatlantic venture, TransProCon, provided niches services for in project cargo shipping from the late 1970s and still exists under the new owners Svenska Orient Linien.

Henriksson contextualizes Transatlantic developments well, describing how international market developments and Swedish and international politics shaped the business opportunities for Transatlantic. *Rederiaktiebolaget Transatlantic: I krig & fred 1904–2004* is very well structured, and contains a great deal of suspense. For instance, an account of the voyage of the *Coolangatta* from Leningrad to Havana during the Cuba Crisis in October 1962 takes the reader onboard the ship, as it was approached by US naval vessels. Perhaps the Swedish ship was carrying contraband? Apparently President Kennedy himself decided to allow the ship to proceed to Cuba after some hesitation in the US administration. Similarly, Henrik-

sen's account of Gunnar Carlsson's arrest in 1924 is written with suspense. The reader follows Carlsson on his way to the police station after a board meeting. The reader gradually learns that Carlsson was charged for perjury, and follows Carlson on his way to the prison. Finally the reader learns that all charges were dismissed seven days later.

To my knowledge many of the illustrations of the book have never been published before, and serve as nice supplements to the text. I could only find two minor factual mistakes in the text. When Henriksson explains that US container line Sea-Land sent the container ship *Fairland* from New Jersey to Rotterdam in 1956, he mistakes this for the first voyage of Sea-Land's first containership, the *Ideal-X*, which sailed from New Jersey to Houston, Texas. And when he argues that the Danish liner company EAC ordered three new container ships in the late 1980s for the North Europe – Asia service, he exaggerates. In fact only two such vessels were ordered by the Danish company. In a book of 469 pages, such minor mistakes do not matter, and the conclusion remains that Henriksson's accounts are convincing. Having worked with the Transatlantic archives from the 1960s to the 1980s myself, I must say that I share Henriksson's interpretations of his sources. The book is recommended to anyone with an interest in Sweden's and Gothenburg's economic history in the twentieth century and maritime history in particular. It provides detailed accounts on the managerial challenges for a major Swedish liner company and adds valuable new insights into the mixed fortunes of Swedish shipping in the twentieth century.



Anders Bergenek (red.), *Vårt Lion Ferry* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2018), 341 s., inb., ill.

*Anmäld av Bo G Hall*

Den 12 juni 1960 lade den nybyggda färjan *Prins Bertil* ut från danska Århus på sin allra första tur till Halmstad. Därmed debuterade det – märkligt nog Bonnierägda rederiet – Lion Ferry i passagerartrafiken. Men 22 år senare försvann det in i Stena Linekoncernen. Det var ju de här åren som branschen utvecklades med en svindlande fart i riktning mot dagens situation då färjerederierna utgör en storindustri med verksamhet i många olika farvatten; även uppe på fasta land.

Redan fyra år efter starten gick verksamheten så bra att man satte in ett större fartyg som övertog namnet *Prins Bertil*. Det skulle få en rad efterföljare. Och ännu bättre blev det när man 1965 tog över ett annat rederis kajläge i danska Grenås hamn och därifrån kunde trafikera de kortare sträckorna till Halmstad och Varberg. Vad det led kom Lion Ferry att utvecklas storartat och trafikera många trader på båda sidor av Atlanten. Toppåren 1973–1974 arbetade upp emot 3 000 personer i företaget och rederiet var en tid det största svenska färjerederiet – rentav större än Stena Line.

Men sedan förändrades förutsättningarna genom en rad negativa faktorer såsom ökade bunkerkostnader, vikande konjunktur och kraftigt stigande bemanningskostnader. Slutet för Lion Ferry kom när det betydligt större och kapitalstarkare Stena från familjen Bonnier tog över ägandet på förhösten 1982.

Dock togs namnet Lion Ferry tillbaka i bruk när Stena insåg hur känt och inarbetat det var; men nu för ett dotterföretag i marknadsföringen av de båda linjerna över Kattegatt till Grenå. 1990-talet var emellertid en svår period för färjetrafiken. Trots några goda år i mitten av årtiondet drogs

Lion Ferry med i den negativa utvecklingen och avvecklades som varumärke och eget bolag 1998.

Ombord på Lion Ferryfartygen var man ofta tidigt ute med olika tekniska landvinningar – om detta nu är rätt metafor för vad som sker på fartyg? Uppenbarligen lyckades man bland personalen skapa en utpräglad vi-känsla där åtskilligt av de tidigare traditionella skillnaderna mellan olika personalkategorier tonade bort. Om denna så kallade och alltjämt omhulade Lionkultur handlar den här boken som är ett initiativ av Lion-Ferryklubben vilken organiserar tidigare anställda.

Redaktör för boken har Anders Bergenek varit; aktiv inom Klubb Maritim och Föreningen Gamla Halmstad och därmed en klar garanti för tillförlitligheten. En gång i månaden bidrar han med lokalhistoriska krönikor i tidningen Hallandsposten. Nu har han samlat vittnesmål och utsagor från ett knappt trettiotal personer som arbetat i Lion Ferryrederiet. Med säker hand har han fogat samman dessa minnesbilder till ett färgstarkt lapptäcke av hög kvalitet och variation.

Boken rymmer förstås mycken nostalgi; inte minst lyckostämningar när nya trader öppnades men också vemod när omtyckta fartyg gick vidare till nya uppgifter i andra rederier. Läsaren bjuds stundtals dessutom på en hel del dramatik. Ett exempel är när färjan *Varberg* – som var insatt på Halmstadlinjen – sändes till varv i Falkenberg för översyn. Torrdockans ena sidoblock brast dock och båten fick kraftig slagsida och började glida ut ur dockan. De nästan femtio ombordvarande fick hoppa i Åtran och plockades upp av småbåtar, men ingen kom till någon svårare skada. Lika lyckosam var utgången när ett av flygvapnets Drakenplan 1986 störtade bara en sjömil från rederiets *Europafärjan III* på dess väg till Grenå. Piloten hade skjutit ut sig och fanns på en flotte varifrån en av fartygets livbåtar kunde plocka upp honom – oskadd.

Som framgått kan boken således betraktas som ett ovanligt tydligt exempel på vad som i forskarkretsar brukar betecknas som "oral history", det vill säga att man försöker förstå historiska skeenden genom att samla in muntliga berättelser utöver att bygga på skriftliga källor. Under senare år har sådana källor tillerkänts ökad betydelse; i synnerhet när det gäller att fånga olika typiska samtida stämningslägen som annars anses vara särskilt svåra att få koll på. För båtologerna finns samtidigt löpande i texten insprängda faktauppgifter om rederiets olika fartyg under de aktuella åren.

Till bokens många kvaliteter hör att den genomgående är utmärkt – för att inte säga slösande rikt och genomtänkt – illustrerad. Dåtida reklambroschyrer har fått en självklar plats; de förmedlar särskilt väl tidsmiljöerna. Härutöver bjuds läsaren på mängder av färgbilder från livet ombord, såväl på kommandobryggor, i passagerasalonger och barer eller nere i maskin. Och allt återges i ett fint tryck. Sammantaget lämpar sig denna bok mycket väl för en rad minnesresor – företagna i den allra skönaste läsfåtöljen. Och det var väl just det som var meningen.



D.C.L. Schoonoord, *Pugno pro patria. De Koninklijke Marine tijdens de Koude Oorlog* (Franeker: Uitgeverij van Wijnen, 2012). 400 p., ill., tbl.

W.J.E. van Rijn, *Overstag en toch op Koers. De Koninklijke Marine en haar Personeel 1945–2005* (Franeker: Uitgeverij van Wijnen, 2015). 608 p., ill., tbl., grf.

Anselm J. van der Peet, *Out-of-Area. De Koninklijke Marine en multinationale vlootoperaties 1945–2001* (Franeker: Uitgeverij van Wijnen, 2016). 592 p., ill., krt.

*Anmällda av Michiel de Jong*

The three books cover the history of the Royal Netherlands Navy in the years 1945–2005. During this period the Dutch Navy adapted twice to a new political strategic course. First, in 1950 it abandoned its role in the Dutch neutrality policy and the defense of the Dutch East Indies. The Dutch Navy participated in the Allied Navy during the Second World War and then continued its course in the combined fleets of the NATO. Its tasks became protection of sea lines of communication and anti-submarine warfare in the Northeast Atlantic against the Warsaw Pact. Second, the Dutch Navy adapted again after this threat disappeared in 1991. It re-focused on international crisis management such as disaster relief and peace-keeping operations of the United Nations.

For the post-1945 period various topics of the Dutch naval history have been studied, but a work comparable to Ph.M. Bosscher's trilogy *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog* (1984–1990) did not exist. With the aim of addressing this niche, the commission of maritime history of the *Koninklijke Nederlandse Academie der Wetenschappen* and the *Nederlandse Instituut voor Militaire Geschiedenis* identified three themes for three naval historians. D.C.L. Schoonoord, colonel of The Royal Netherlands Marine Corps, and Anselm J. van der Peet were commissioned to

cover the Dutch Navy during the Cold War and the Dutch naval operations beyond the NATO area during and after the Cold War. Both published on topics of Dutch naval history since 1945. The late W.J.E. van Rijn was commissioned for a book on the Dutch naval personnel during and after the Cold War due to his expertise as a vice-admiral and flag officer personnel in the Royal Netherlands Navy.

D.C.L. Schoonoord focuses on the continuous tension between the ambitious fleet plans of the Admiralty Board in acquiring new equipment and modernizing existing equipment and its limited budgets during the Cold War. He argues that even given their budget constraints the Admiralty Board opted for fleet expansion. Since its foundation in 1949, the NATO expected the Dutch Navy to concentrate on anti-submarine warfare and minesweeping against Soviet maritime expansion in the North Atlantic.

However, the Admiralty Board pursued a more independent role and aimed at the protection of international sea lines of communication in times of war. Supported by three subsequent state secretaries, all of them former navy commanders, the Dutch Navy drastically expanded its fleet. In the 1950s and 1960s it consisted of an aircraft carrier, cruisers, destroyers, frigates and submarines for squadrons and task groups. The introduction of new technology such as radar and sonar increased the naval expenditures even further. The Admiralty Board opted to expand, but to the detriment of the number of exercises and shipping movements, and expenditures on personnel, ammunition and fuel.

Yet, even with a diminished budget, the Admiralty Board continued the ambitious construction programs in the 1970s and 1980s. Subsequent Dutch governments agreed to their plans and orders as these supported the waning Dutch shipping industry and appealed to the Dutch parliament's ideal of the Netherlands as a maritime nation. This favorable political constellation changed in 1988 when the navy's expenditures on six new submarines had significantly exceeded its budgets without informing the parliament. Consequently, it led to more political monitoring. Nevertheless, in these years the Dutch Navy, including the Royal Netherlands Marine Corps, started to cooperate more closely with the British Navy in order to contain the Soviet threat on NATO's northeastern flank. Thus, they developed the kind of doctrine and cooperation in combined opera-

---

Michiel de Jong is lecturer in military history and strategy at the Faculty of Military Sciences of the Netherlands Defence Academy, Breda and Den Helder.

tions that became routine in international expeditionary missions after the Cold War.

Schoonoord has structured his book chronologically in chapters covering subsequent decades. In each chapter he introduces the relevant international developments, before he thoroughly describes the political and military decision making linked to the main technical and organizational developments. Schoonoord based his extensive research on rich archives of the Dutch Navy in the National Archives and the Ministry of Defense and offers a broad bibliography on the various themes he covers in his book. Appendices on the fleet, ministers, state secretaries, commanders and chiefs of the naval staff are valuable additions to this book. However, one misses an introduction starting out from the development of the Dutch Navy in the 1930s and 1940s and a historiography would have been welcome too. Moreover, an in-depth quantitative analysis of the naval budgets and expenditures, also in comparison with those of the army and air force, and with the aid of tables and graphs, would have been insightful on the book's central theme.

W.J.E. van Rijn's study encompasses the era of Dutch naval personnel policy from 1945 until 2005. Van Rijn studies the effects of development in military threats, technology, and the Dutch society on the personnel of the Royal Netherlands Navy. In his introduction he uses the warship and its crew as a metaphor for the central position of the ships and their personnel within the naval organization that had to adapt to all these various developments. Van Rijn organizes his chapters around the major turning points in Dutch naval history: the rise of the navy and its involvement in the Dutch East Indies 1945–1949, the build-up of the navy from the beginning of the Cold War until the New Guinea affair 1950–1962, the years of the navy's consolidation 1962–1973, the *détente*, culmination and the end of the Cold War 1973–1989, and the navy's reorientation in the years 1990–2005.

Within these chapters, Van Rijn approaches the naval personnel policy thematically and addresses the question what it meant for the personnel to serve in the Royal Netherlands Navy. Along this way he masterfully describes themes such as personnel and operations, sailors, officers, immaterial matters as discipline, care on board and living conditions, and other im-

portant developments. From 1950 the introduction of advanced weapon systems as guided missiles, radar, and sonar required more specialized technical personnel. Van Rijn's vivid accounts of the years 1962–1989 reveal how much impact changes in the Dutch society had on the navy personnel policy, for example employee participation and representation as a result of democratization, a changed attitude towards authority and obedience, and the emancipation of women in the navy. After 1990 a new era began with the centralization of the services of the army, air force and navy under the Ministry of Defense of the fields of operations, sustenance, and personnel. Van Rijn soundly concludes that more than the technological and threat assessments, in particular changes in the Dutch society such as socialization, employee participation and representation had the most impact on the navy personnel policy.

Van Rijn extensively researched the naval archives in the Ministry of Defense and the National Archives as well as a wide range of literature and periodicals. The appendices of Van Rijn's book contain extensive tables on the number of sailors and officers of the Royal Netherlands Navy. In addition to his descriptions of the aspects of personnel affairs and navy personnel policy in rich detail, interviews with Dutch naval personnel on their working environment would have added a valuable perspective.

In his dissertation Van der Peet focuses on the participation of the Dutch Navy in multinational fleets outside the NATO treaty area, that intervened in a number of world conflicts. These missions reflected the structural global ambitions of the Admiralty Board during and after the Cold War.

Van der Peet starts out from a framework of interests, motives, thoughts and goals that set the conditions for the Dutch Navy's contribution to the out-of-area operations between 1945 and 2001. In three chapters he describes the phenomenon of multinational fleet operations, the Dutch foreign policy and overseas interests with regard to these operations, and the naval strategic thoughts within the Dutch Navy on out-of-area operations. Subsequently, he focuses in three chapters on the three main out-of-area operations of the Dutch Navy: Korea (1950–1955), the Red Sea and Persian Gulf (1984–2000) and the Balkan area (1992–2001).

Van der Peet addresses four research questions. Firstly, whether the

Dutch Navy continued a long tradition of similar interventions since the nineteenth century. He states that the Dutch Navy did so and continued from its former gunboat diplomacy. His argument would have been strengthened by more focus on the pre-1945 history of Dutch gunboat diplomacy. Secondly, whether the Admiralty Board influenced the political-strategic decision-making on these out-of-area operations. The Dutch government decided favorably on the participation of the Dutch Navy in multinational fleet operations around Korea, the Middle East and former Yugoslavia. The three expeditions showed, according to Van der Peet, that the Dutch government took the international and national ideal of the Dutch maritime nation and the Dutch Navy's capability to deploy high-quality units quickly into account in its decision-making. The third question delved into to what extent Dutch tasks and operations differed from those of coalition partners, in particular the British Royal Navy. Van der Peet concentrates in all three cases on the cooperation between the Dutch and British Navy. This cooperation gained the Dutch Navy important learning curves and expertise in common doctrine, acquirement of equipment and the planning and conduct of combined operations within the NATO fleet. And fourthly, to what extent did the existing national and international perceptions of the Dutch Navy influence Dutch government's decision-making on these missions, and did these missions contribute to the government's goals? The Dutch Navy's endeavors in these three expeditions gained international, and in particular British and American appreciation and respect. Yet, the effects of enhanced international influence or military export orders seem to have been more restricted than the Dutch government had hoped for.

Van der Peet remarks that three Dutch long-term foreign policy goals formed important conditions for both the favorable decision making of the Dutch government and favorable *modus operandi* for the Dutch Navy. These three interests were: the defense of Dutch territory and its citizens; fostering national prosperity through accessible trade routes and stimulation of economic growth; and contributing to the international order of law. Van der Peet concludes that due to these policy goals the Admiralty Board, and in addition to its tasks in the Northeast Atlantic, could maintain its doctrine and capability to perform global naval expeditions and a

mix of tasks on sea and in coastal and riverine waters. He states that the Royal Netherlands Navy through its out-of-area expeditions, for instance the one in Korea, gained leverage and credit in internal politics and in annual budgets vis-à-vis the army and air force. These kinds of operations gave the Dutch government full command over the Dutch fleet contingent that was quickly deployed, adjusted easily to the mission, and easy to retrieve. Van der Peet concludes that the Dutch Navy developed itself as a tool of first resolve for the foreign policy objectives of the Dutch government. Yet, this statement that this all led the way for the expeditions of the Dutch armed forces in the 1990s in general goes beyond the important roles of the start of the Dutch armed forces' contributions to UN-missions in Lebanon (1979), Iraq (1991), Bosnia and Cambodia (1992-1993). These not only influenced the policies of the Ministries of Foreign Affairs and Defence but also shaped the conditions for planning and conducting the Dutch Navy's operation in the Balkan area.

Van der Peet's dissertation presents thorough research based on relevant archives in the Ministry of Defence, the Ministry of Foreign Affairs, the Dutch government, and the National Archives and made use of a wide range of literature and periodicals. The appendices in his dissertation offer valuable organizational tables and maps related to three case studies.

In conclusion, the three books are welcome contributions on the Royal Netherlands Navy's history during the Cold War and its immediate aftermath that will appeal to all those interested in it. In general the trilogy offers a perspective on its history from within the organization of the Dutch Navy. Whereas these books open rich archival sources of the Ministries of Defence and the National Archives, they will definitely serve as a starting point for further study on the development of the Dutch Navy in the post-1945 era.



Sten Henriksson, *Sviktande neutralitet: den svensk-tyska ubåtsspärren i Öresund 1940–1945* (Stockholm: Carlsson, 2017), 256 s., inb., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Tidigt under andra världskriget lades ett ubåtsnät ut mellan Helsingborg och Helsingör. Detta skedde i juni 1940, alltså bara en månad efter den tyska ockupationen av Danmark. Initiativet kom från tyskarna. Deras syfte var helt enkelt att förhindra att engelska ubåtar skulle kunna ta sig in i Östersjön och Bottenhavet på det sätt de gjort under första världskriget.

Om detta har amatörhistorikern Sten Henriksson skrivit en detaljrik och väldokumenterad bok, uppenbarligen resultatet av ett mycket aktivt arbete i form av sökningar i skilda arkiv och möten med informanter. I ett förord vittnar den nyss bortgångne lundahistorikern Sverker Oredsson om att författaren är *lidelsefullt historiskt intresserad* och väl inläst på den stora litteraturen om Sverige under andra världskriget.

På svensk sida var man införstådd med operationen i norra Öresund och medverkade rentav vid utläggningen av nätet sista sträckan in mot den svenska stranden. Man kan fråga sig varför vi alls ställde upp på detta; Sverige hade ju proklamerat en strikt neutralitetspolitik. Dessutom hade vi ju hävdat att passagen via Öresund enligt folkrätten skulle vara öppen för all sjötrafik.

En ganska given förklaring är att detta inträffade när den tyska krigsmaskinen föreföll oövervinnlig; på kort tid höll den ju på att lägga under sig stora delar av Västeuropa. Behovet för och önskan hos de svenska myndigheterna att visa sig mjuka i ryggen och tillmötesgående mot Nazityskland var tydligt. Ungefär samtidigt gick ju vårt land med på den så kallade permittenttrafiken vilken möjliggjorde att tyska trupper kunde transporteras på svenska järnvägar till det ockuperade Norge. I samband med det tyska anfallet mot Sovjetunionen ett drygt år senare tilläts vidare som bekant den tyska armédivisionen "Engelbrecht" att passera tvärs genom vårt land från Norge över till Finland. Även om detta av regeringen deklarerades vara

ett engångsfall var det uppenbarligen svårt att förena med neutralitetspolitiken.

Ändå är uppgifterna om ubåtsnäten i norra Öresund rätt förvånande, kanske allra mest för att de inte uppmärksammats lika mycket som de andra neutralitetsbrotten. Men det var inte så att man särskilt aktivt sökte mörklägga vad som hände. Uppgiften om spärren kungjordes i sedvanlig ordning i *Underrättelser för Sjöfarande* och bojar etc. kring näten var ju lätta att upptäcka från stranden. I standardverk som Wilhelm Carlgrens *Svensk utrikespolitik 1939–1945* finns den nämnd även om det sker i förbigående.

Så Henrikssons bok fyller vad jag kan förstå något av en lucka i våra kunskaper om det svenska agerandet visavi Hitlertyskland under andra världskriget. Särskilt överraskande är att spärren fick ligga kvar ända till krigsslutet trots att det då sedan länge stått klart att tyskarna skulle förlora. En alldeles speciell ironi låg förvisso i att näten fortfarande fanns kvar när de i Sverige utbildade danska så kallade polistrupperna fördes över Helsingör efter den tyska kapitulationen i maj 1945.

Däremot har jag svårt att följa Henriksson när han hävdar att Sverige inte hade behövt vara så följsamt mot tyskarna. Detta eftersom en stramare hållning enligt honom inte inneburit någon risk för anfall mot vårt land. Då hänvisar han – i efterklokhetens tecken – till att de tyska arkiven inte avslöjat några sådana planer. Men detta kunde ju ansvariga på svenskt håll inte veta – och Hitler hade verkligen inte visat sig redo att respektera neutralitetspolitiska proklamationer från småstater.

Likaså är jag direkt tveksam till de paralleller författaren drar till situationen under kalla kriget, till exempel Hårsfjärdenincidenten 1982, liksom till läget idag. Då har han för länge sedan lämnat rollen som objektiv dokumenterare. Det har han givetvis all rätt att göra men det påverkar tyvärr helhetsbilden av hans bok.



Lars-Gunnar Boman, *Båtar i norr. Trettioen bruks- och fritidsbåtar i Norrbottens län* (Luleå: Black Island Books, 2018), 127 s., varav 76 med uppmättningsritningar.

Anmäld av Åke Sandström

Fleråttlet båtanvändare föredrar numera plast- eller aluminiumbåtar, vare sig det gäller bruks- eller fritidsbåtar. Träbåtar har därför blivit allt sällsyntare i våra farvatten. Nya byggs heller knappast längre, och de få som trots allt går att se har byggts eller hålls vid liv av eldsjälar. I boken *Båtar i norr* beskriver Lars-Gunnar Boman trettioen sådana båtar från Norrbottens län. Centrala data här är varje båts ursprung och ägarförhållande, vad den har använts till och båtbyggaren bakom – om han nu är känd. Utgåvan är genomgående rikt illustrerad med fotografier och gedigna uppmättningsritningar.

Det är i det närmaste ett livsverk som nu fullbordats i och med bokens utgivning. Som tur var anade författaren nog inte denna tidsåtgång i början på 1980-talet, då han inledde sin dokumentation. Då hade kanske arbetet kring hans hemtrakts båtar i norr inte blivit av.

Boken *Båtar i norr* utgör också ett slags norrbottnisk efterföljare till landskapsserien "Båtar i Sverige", med utgåvor som *Båtar i Blekinge* (1983), *Båtar i Halland* (1984), *Båtar i Dalsland* (1985), *Båtar i Skåne* (1986), *Båtar i Bohuslän* (1987) och nu senast *Båtar i Västergötland* (2015), utgiven av Båtdokumentationsgruppen i Skärhamn.

Boken "Båtar i norr" är indelad i 31 kapitel, vart och ett med fokus på en enskild bruks- eller fritidsbåt som belyses ingående. Inför dessa kapitel ges läsaren en kort resumé av vad några tidigare kännare av ämnet redan med-

delat, här med viss tonvikt på kustens båtar. Då ges särskilt två studier av båtetenologen Per-Uno Ågren (1964 och 2006) företräde.

Vid efterforskandet av de gamla träbåtarnas historia i Norrbotten råder det en stor knapphet hos de arkivaliska källorna. Den intresserade blir hänvisad till vad några få existerande båtfynd och den muntliga traditionen kan avslöja. Av bouppteckningar och liknande material går det trots allt att utläsa att de enskilda gårdarnas båtbestånd i äldre tid räknade flera helt skilda båttyper, var och en ofta avsedd för ett särskilt användningsområde. Sålunda uppräknas i ett prästgårdsinventarium från Nederluleå socken 1569 följande fyra båttyper: stödningsbåt, skäriebåt, fälebåt och notbåt. Med undantag av den förstnämnda, som uppenbarligen avsåg en båt använd vid *stödn*ing, ljustring, tycks de övriga båttyperna välbekanta än i dag på sina respektive utbredningsområden, som också Lars-Gunnar Boman konstaterar i sin bok.

*Skäribåten* var den vanlige kustfiskarens största båt i Luleå- och Kalixområdet, och den hade sin motsvarighet i Piteå-fiskarens *storbåt* och *skötbåten* längre söderut längs Norrlandskusten. Likvärdig med skäribåten var *löjskärsbåten*, som nämns i bouppteckningar från Gäddvik och Måttsund 1790<sup>1</sup> och som fått sin benämning av att den användes i det traditionella löjfisket på sensommaren. En mindre version av skäribåten var *lagnbåten* (~ *langenbåten* o.d.), en inomskärsbåt som fått sin benämning efter verbet *lagna* om det att lägga nät, eller av substantivet *lagn*, som var det enkla fisknätets benämning i norr. Användes samma båttyp när man for till sina ryssjor kunde den få heta *ryssjebåt*.

*Fälebåt*, även *fälbåt* (eg. 'färdbåt'), var benämningen på den större båt som användes under vårvinterns säljaktsfärder ute på havsisen. Sälffärdsbåtens lillbåt i jakten var *jullen*, på senare tid ersatt av *isekan*. Den senare var då försedd med två medar och akterspegel.

*Notbåten* i prästgårdsinventariet från 1569 avsåg den båt som användes i det förr så allmänna notfisket, tidigare lika vanligt längs kusten som på inlandets älvar och insjöar.

En ofta förbisedd båtkategori men som också föredömligt lyfts fram i boken *Båtar i norr* är arbetsbåtar, t.ex. en "pålfärja" från Gäddvik (Nederluleå), vilken användes vid byggnationen av laxfiskets *karsina-pator* ute i älven.

---

Åke Sandström, f. 1948 i Umeå. Fil. dr i nordiska språk inom ämnet fornnordisk roddterminologi vid institutionen för språkstudier, Umeå universitet. Han är väl förtrogen med den västerbottniska kustkulturen och har varit starkt engagerad i uppbyggnaden av Holmöns båtmuseum.

Helt försvunnen från skärgårdarna allt sedan båtmotorernas intåg är den jaktriggade *storbåten*, på vissa håll även med benämningar som *haxe* och *slup*. I olika varianter ägdes denna kategori "storbåtar" av kustens lokala handelsmän för deras behov av godstransporter.

Av 1700-talets bouppteckningar framgår, att skäribåtarna i regel var byggda med enbart tre bordgångar, någon gång med fyra bord. När lulebon Algot Lundberg beskriver sin hemtrakts äldre bruksbåtar 1937, uppger han dock det normala bordantalet vara 5–7. Den här iakttagbara tendensen till ett med tiden ökat antal bord i båtarna går igen också på andra håll i landet. Man var uppenbarligen i gammal tid angelägen om att göra så få skarvar som möjligt. Man ansåg sig därmed komma undan billigare med spik, och båten fick inte så många läckande skarvar. Enligt *Båtar i norr* gällde detta ålderdomliga byggnadssätt särskilt länge kategorin forsbåtar

Om bruksbåtar i äldre bouppteckningar framgår vidare, att de var utrustade med segel, oftast *buldan*, ett grovt tvåskaftat linnetyg. Den segelutrustning med två sprisegel, som olika källor beskriver som den vanliga i skärgården, förefaller ha inkommit söderifrån under 1800-talets senare del, och ersatte då den äldre råsegelriggen av närmast vikingatida snitt. Spriseglen konkurrerades sedan själva ut av motorer i båtarna. Någon allmän motorisering skedde dock inte förrän på 1920-talet i Bottenviken, först med så kallade inombordsmotorer. De nättare och löstagbara utombordsmotorerna som sedan anskaffades, visade sig än mer ändamålsenliga vid de här vanligtvis långgrunda kustområdena. Av det skälet är det heller inte så förvånande, att just akterspegeln blivit ett så vanligt karaktärsdrag på allmogens träbåtar längs Norrbottens kuststräckor.

Inlandets sjö- och älvbåtar, lokalt i benämningar som *forsbåt* och *strömbåt*, vartill även senare tids flottningsbåtar måste räknas, är ett kapitel för sig i nordsvensk båthistoria. Och det är också Kalix- och Tornälvens långsmala och högt stävade *stakbåtar*. Förhistorien till denna båttyp synes något dunkel men kan ha inkommit från finska Lappland med invandrare därifrån. I Finland skall typen i vart fall ha varit i bruk under tidigt 1600-tal. Båtbenämningen *håp* (< fi. *haapio*) om en mindre roddbåt använd vid Kalix älvdal,<sup>2</sup> kunde då också föras hit. De långa älvarna i Norrbotten var länge de säkraste och ofta enda transportvägarna sommartid, och dessutom var rodd- och stakbåtar så gott som nödvändiga här för att kunna driva fiske i insjöar och älvar.

En intressant uppgift lämnar också den franske författaren Jean F. Regnard i sin skildring från 1681 av ett möte till sjöss invid Malören i nordligaste Bottenviken med en mycket liten och oansenlig fiskebåt, av vars besättning han bytte till sig strömming mot kex och brännvin. Och han tillägger att bräderna i båten var sydda ihop på ryskt vis. Men också bland samerna i svenska Lappland har det tidigare existerat en sådan uråldrig men ännu ganska obestämbar tradition. Minnen och rester av sydda båtar har påträffats på flera sådana håll.<sup>3</sup> Även om de sydda båtarna kom ur bruk i början av 1800-talet, synes de ändå ha blivit förebilder för sentida spikade insjö- och älvbåtar och som upplevde sin storhetstid under flottningens glansperiod. Vi gör därför samerna orätt om vi, som ofta sker, enbart knyter deras etniska särart till renskötseln och annan hemslöjd.

Det är även i mångt och mycket ett ungt traditionsmaterial boken *Båtar i norr* presenterar. Hit hör då massfabrikationen av fritidsbåtar i standardsvenska benämningar som *roddbåt*, *eka*, *snipa* men förvisso merendels hantverksmässig byggda. Båtbyggeriets traditioner står då på tröskeln till plaståldern med sina strax dessförinnan mindre träbåtsbyggerier i Norrbottens kustland, som till exempel August Fjellströms båtbyggeri i Håkansö (Norrfjärden), Birger Åbergs båt- och årfabrik i Jämtöavan (Råneå), Kallax och AB Luleå båtbyggerier (Nederluleå) och – längre norrut – Överkalix båt- och möbelfabrik.

Författaren till *Båtar i norr* berör dock knappast alls de språkliga vittnesbörden inom sitt arbetsfält. Den båtterminologi som ändå skymtar är otydligt och inkonsekvent hållen. Behandlingen av lokala begrepp ligger väl heller inte inom författarens etnologiska distrikt. En avdelning med "översättningar" av de dialektord som här och där ändå passerar förbi hade kunnat lösa denna brist.

Uppmätningarna av de trettioen båtarna håller desto högre kvalitet och är föredömt instruktiva i all sin renodlade komplexitet. En vägledning om de principer som väglett uppmätaren, och några ord om vad ritningarna i själva verket vill belysa, hade förstås berikat hans studier ytterligare

Dokumentationen *Båtar i norr* avrundas på föredömt sätt med en käll- och litteraturförteckning. Den avslöjar på samma gång författarens goda överblick över den kunskap som redan finns samlad kring norrbottenska allmogebåtar. Ett primärmaterial som eventuellt hade kunnat berika framställningen om de nordbottniska båtarna än mer är det som finns be-

varat vid Nordiska museets arkiv (Etnologiska undersökningarna) i Stockholm, och Landsmålsarkivet i Uppsala (ULMA), detta numera samlat vid Institutet för språk och folkminnen (ISOF) i samma stad.

Jag vill avslutningsvis framhålla, att Lars-Gunnar Bomans dokumentation *Båtar i norr* som helhet, trots vissa brister som nämnts ovan, är ett värdefullt kunskaps tillskott. Det stora och geografiskt svåröverskådliga båt-materialiet i Norrbotten har här lyfts fram på ett avvägt och balanserat sätt. Instruktiva hembygdsböcker sådana som denna utgåva har naturligtvis sitt allra största värde för inbyggarna i norr själva och deras båtbyggare. Men som jag tror framgått av det föregående, har den ambitiöst upplagda båtstudien också ett mer allmänt värde. Här tänker jag på bokens belysning av försvinnande eller redan försvunna arbetsmetoder och de glimtar den ger av båt användarnas levnadsförhållanden i en svunnen tid.

Jag instämmer också i författarens förhoppning med boken, att de uppmåtningsritningar som nu finns på trettioen bruks- och fritidsbåtar från Norrbotten skall ge den intresserade inspiration att själv prova på att bygga en båt.

## Källor

Korhonen, Olavi, 1982. *Samisk-finska båttermmer och ortnamnselement och deras slaviska bakgrund*. Umeå. (Skrifter utg. av Dialekt-, ortnamns- och folkminnesarkivet i Umeå. Serie A. Dialekter 3.)

Lundberg, Algot, 1937. *Svar på Landsmåls- och folkminnesarkivets frågelista "M 93. Båtar"*. Manus i Institutet för språk och folkminnen (ISOF), Uppsala.

Regnard, Jean Francoise, 1946. *Resa i Lappland [originaltitel "Voyage de Laponie", 1731]*, i översättning och med kommentar av Paul-Erik Öhman. Stockholm.

Skanse, Peter (text) & Claesson, Staffan (ritningar), 1983 ff. *Båtar i Blekinge* (1983), *Båtar i Halland* (1984), *Båtar i Dalsland* (1985), *Båtar i Skåne* (1986), *Båtar i Bohuslän* (1987) och *Båtar i Västergötland* (2015). Skärhamn.

Westerdahl, Christer, 1987. *"Et sätt som liknar them uti theas öfriga lefnadsart"*. Om äldre samiskt båtbygge och samisk båt hantering. Umeå. (Skrifter utgivna av Johan Nordlander-sällskapet 11.)

Ågren, Per-Uno, 1964. Båttyper i skärgården. I: *Levande skärgård. En bok om farvattnen kring Luleå*. Luleå. S. 73–82.

Ågren, Per-Uno, 2006. *Folkligt båtbyggeri i Övre Norrland*. Skärhamn.

## Noter

<sup>1</sup> Ågren 1964.

<sup>2</sup> Korhonen 1982, s. 44.

<sup>3</sup> Westerdahl 1987.



Jerry H. Bentley, Renate Bridenthal och Kären Wigen (red.), *Seascapes – Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges* (Honolulu: University of Hawaii Press, 2017), 261 s., häftad.

Anmäld av Linda Johansson

Kären Wigen, en av redaktörerna för antologin *Seascapes – Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges*, som nu finns i mjukpärm, skriver i introduktionen att *oceanen* tycks vara märkligt frånvarande i de "mentala kartorna" hos de flesta forskare – att oceanen verkar ramlar ner i "konceptuella sprickor". Detta väcker mitt intresse, men också en förhoppning som tyvärr inte infrias.

Enligt Wigen fokuserar de flesta forskare på specifika oceaner, och av goda skäl, för utanför de hydrologiska vetenskaperna har ocean-orienterad forskning alldeles nyligen börjat utvecklas ur etablerade fält, som historiskt har varit rotade på land, och framför allt då i imperialistisk historia, litteratur, samt feminist-, arbetar-, och postkoloniala studier. Historiker har sett på oceanen på ett sätt, samhällsvetare på ett annat, humanister på ett tredje. Hon menar att mellan-oceaniska paradigmer ("inter-ocean paradigms") varit "up for grabs".

Antologins texter härstammar från en konferens där deltagarna inte delade någon gemensam uppsättning axiom, prioriteringar eller procedurer för att bedriva forskning inom en gemensam förståelse av sjölandskap. Det enda gemensamma antagandet var att oceaner har betydelse och tanken att det maritima folk, miljöer och dynamik förtjänar att undersökas, teoretiseras och läras ut i sin egen rätt. Men varför? Det är en fråga som hänger i luften under läsningen av boken.

Antologin är indelad i kategorierna *constructs*, som öar, kuster, fartyg och oceanen själv, *vällden* (empires), *sociologier* (i plural) – på fartyg eller i hamnar – samt överträdare (transgressors), främst pirater.

---

Linda Johansson disputerade på KTH 2013 med en avhandling om filosofiska aspekter på autonoma system. Hon är lektor i krigsvetenskap på marina sektionen på Försvarshögskolan.

Dessa kategorier är något svåra att få grepp om. Den första kategorin, *constructs*, innehåller tre texter. Den första, av John R. Gillis, är en sorts meditation över vad han kallar den atlantiska oceanen. Den andra, av Hans Konrad van Tillburg, handlar om skeppet, och att detta inte bara är redskap för transoceaniskt utbyte, utan även produkten av detta utbyte. Jennifer L. Gaynor skriver sedan om föreställningen om havet självt, och där detta är en tydlig del av hemlandet, och avslutar med en "meditation" över hur eroderingen av lokal autonomi vid den sydostasiatiska kusten är en tragedi som även kan ses på andra håll. Texterna är intressanta, men det är svårt att få grepp om den gemensamma nämnaren rent vetenskapligt.

Nästa kategori handlar om *vällden* (empires). Carla Rahn Phillips skriver om maktutövning via vattnet och kolonial logistik, via symboliska och känslomässiga band. Nästa text, av Giancarlo Casale, handlar om parallellerna mellan européernas upptäckt av den atlantiska världen och de ottomanska upptäckterna i Indiska oceanen, paralleller som han menar inte har upptäckts tidigare. Där ligger fokus på upptäckande. Eliga H. Gould skriver i den tredje texten om den juridiska geografin i den engelskspråkiga atlantiska världen under 1700-talet, som låg utanför europeisk lag. Alan L. Karras skriver sedan om en fallstudie från en maritim zon av ifrågasatt suveränitet, det koloniala Karibien, där franska, holländska, brittiska och spanska intressen kolliderade. Dessa fyra texter handlar om transmarin imperialism. Redaktören menar att de beskriver konturerna av ett fascinerande nytt fält, och det är möjligen enklare att få grepp om detta som eventuellt nytt fält, jämfört med den föregående kategorin.

Den sociologiska kategorin fokuserar på ett underifrån-perspektiv i termer av de arbetande männen och kvinnorna. Kerry Ward skriver om Godahoppsudden och hur man sett på den asiatiska sfären som handelsinriktad och hur den atlantiska har förknippats med krig. Alan Gregor Copley skriver om varför karibiska sjömän hade ett så stort inflytande på fackföreningar och svart medvetande. Paul Gilroy skriver om karibiska sjömän och rasmedvetenhet. Risa L. Faussette skriver om en annan grupp av karibiska maritima arbetare, nämligen "waterfront workers" i Västindien. G. Balachandran skriver om lascar-sjömännen i Indien, en grupp som länge har varit osynlig. Dessa texter ger en kraftfull bild av den maritima arbetarklassen och påminner oss om den stora betydelse deras arbete, som ofta skett under mycket hårda förhållanden, har haft, vilket är värdefullt.

Den sista kategorin handlar om överträdare (*transgressors*). Emily Sohmer Tai skriver om pirater i medeltida Medelhavet, Peter D. Shapinsky om medeltida japanska pirater. Marcus Rediker skriver om brott och straff i tidiga moderna Atlanten.

Det jag saknar är en gemensam nämnare som är mer specifik eller vetenskapligt pregnant än "har med havet att göra". Har havet en särskild egenskap som påverkar de olika discipliner som ingick i konferensen, som historia och sociologi? Havet framstår som ett tema, snarare än ett eget vetenskapligt fält.

Wigen erkänner att resultatet är fragmenterat, och menar att det som växer fram är ett ämne som kan beskrivas som "maritima sociokulturella studier".

Jag hade gärna sett en mer analytisk introducerande text som hittar gemensamma nämnare och knyter samman texterna på ett tydligare sätt, det vill säga tydliggör syftet med projektet, med ett diskuterande avsnitt om varför det inte rör sig om en undergrupp till sociokulturella studier, om så är fallet. Detta hade bland annat kunnat göras genom att tydligt motivera urvalet av texter, som nu framstår som godtyckligt.

Just urvalet av de var för sig läsvärda texterna, eller snarare bristen på motivering av detta urval, är tillsammans med en önskan om en mer analytiskt problematiserande introduktion, min främsta invändning mot denna antologi.



Inkeri Lamér, *Tung Metall. Finska fartygsbyggare i Göteborg* (Åbo: Migrationsinstitutet, 2017), 236 s, häftad, ill.

Anmäld av Tomas Nilson

Journalisten Inkeri Lamérs bok om finska varvsarbetare i Göteborg har som syfte att dokumentera varvsarbetarnas erfarenheter, upplevelser och arbete under varvsepokens slutskede, och bygger på intervjuer med 25 tidigare varvsarbetare.

Boken är viktig av många orsaker – författaren påpekar att i tidigare forskning om finländare i Göteborg studeras inte arbetslivet närmare. Generellt saknas till stor del sådana studier även nationellt. De arbeten som finns består av arbetarnas egna återgivna berättelser, och berör främst metallindustrin. En del av berättelserna har publicerats men betydligt fler finns ännu i arkiven.

Precis som författaren inser jag det brådskande med att dokumentera de finska varvsarbetarnas berättelser då de som jobbade på varven börjar bli till åren och det snart är för sent att samla in den första generationens erfarenheter. Att detta nu är gjort ser jag som bokens främsta styrka och bidrag till svensk arbetslivsforskning.

Boken börjar med en historisk översikt över finländsk immigration till Sverige: under en tjugofemårsperiod från 1950 och framåt kom mer än 400 000 personer från Finland till Sverige. Majoriteten av dessa var unga män som sökte arbete. Invandringstopparna var runt 1950 och 1965 men framför allt var det många som kom i slutet av 1960-talet, med toppåret 1970 då mer än 40 000 flyttade till Sverige.

Emigrationen från Finland var främst arbetskraftsinvandring – svensk industri behövde arbetskraft samtidigt som det fanns stor arbetslöshet i Finland. Lönenivån i Sverige var betydligt högre och förutsättningarna för ett åtminstone materiellt bättre liv lockade många. Rörligheten underlättades

av att visumtvånget till Sverige slopades 1949 och av att en gemensam nordisk arbetsmarknad skapades 1954.

Sedan följer några kapitel om industristaden Göteborg, båtbyggandets historia och hamnens utveckling. Författaren målar i dem upp en bild av en stad som från och med 1850-talet och framåt ser en vital metall- och verkstadsindustri byggas upp, vilken med tiden specialiserar sig på fartygsbyggnation. Den industriella expansionen fortsatte under 1900-talet med företag som SKF, Volvo och ESAB. Dessa leder den fortsatta industriella utvecklingen i staden under efterkrigstiden och har tillsammans med varven ett ständigt behov av arbetskraft. Tillväxtperioden mattades av först i och med oljekrisen 1973–74. Hamnen framväxt löper parallellt med industrins och varvens utveckling, och här framkommer tydligt den starka kopplingen som med tiden utvecklas mellan rederiverksamheten och varven samt hur de ständigt större fartygen flyttar huvuddelen av hamnverksamheten längre ut mot havet.

Dessa inledande kapitel menar jag ger en god men också nödvändig bakgrund till de finska varvsarbetarnas berättelser. Dock hade jag önskat att läsaren redan här hade fått en närmare bild av hur själva arbetet med att bygga fartyg faktiskt gick till - till exempel vilka arbetsuppgifter som fanns, vilka av dem som krävde mångårig erfarenhet och vilka som var av enklare sort. På så sätt hade det varit betydligt lättare att placera in de finländska arbetarna i de yrkesmässiga och sociala hierarkier som existerade på varven. Detta är någonting som jag återkommer till längre fram.

Metodiskt har författaren använt sig av intervjuer för att få uppgifter om hur det var att arbeta på varven. Författarens intention var att intervjua finländare från alla de tre stora varven och att "hitta representanter från olika yrkesgrupper, både män och kvinnor" (s. 43). De som fortfarande bodde kvar i göteborgsområdet prioriterades. Urvalet av intervjupersoner skedde via snöbollsmetoden – en första person hittades som i sin tur gav tips på andra vilka i sin tur gav ytterligare tips. Själva intervjuerna var så kallade semistrukturerade intervjuer där ett fast frågeschema utgjorde grunden i samtliga intervjuer men där det också fanns utrymme att följa upp individuella spår. Berättelserna är presenterade i kronologisk form efter tidigaste anställningsår.

Enligt mitt förmenande redogör författaren tydligt och klart för sin an-

vända metod för urval, hur intervjuerna har gått till, och hur de har redovisats men jag menar samtidigt att denne tydligare kunde ha problematiserat urvalet och i förlängningen representativiteten av berättelserna. Vad gäller urval har författaren täckt in de vanligaste förekommande yrkeskategorierna på varven: svetsare och plåtslagare. Dessa 17 personer utgör nästan 70 procent av de intervjuade. Min fråga är om fler berättelser från andra yrkesgrupper på varven hade gett ytterligare perspektiv på varvsarbetet? Ställdes dessa inför samma utmaningar och löstes dessa på samma sätt? Ytterst handlar det alltså om berättelsernas representativitet. Jag menar att det av den anledningen hade varit klargörande med en beskrivning av arbetsprocessen (se ovan) så läsaren hade getts en förståelse av bland annat arbetsuppgifternas innehåll samt den numerära relationen mellan svetsning och plåtslageri kontra andra arbetsuppgifter.

Sedan följer de 25 berättelserna där fyra kommer från kvinnor. Av de teman som går som röda trådar genom berättelserna är arbetsmiljö, sammanhållningen inom den finska gruppen och dess relation till svenskarna, men också hur finländarna hamnade på varven, hur de trivdes där, deras engagemang i fackföreningen samt språkundervisningens betydelse för dem. Intressanta är beskrivningar från de kvinnor som arbetade med traditionellt manliga arbetsuppgifter – kvinnorna själva är nog med att påpeka att de inte fick fördelar av sitt kön och att de bidrog lika mycket – men också de manliga rösterna uppskattar kvinnornas yrkesskicklighet och hårda slit.

Men framför allt är det skildringarna av arbetsmiljön som dominerar. Som en röd tråd löper berättelser om tungt, smutsigt, bullrigt och i många fall farligt arbete, där olyckorna var många, i vissa fall med dödlig utgång. Majoriteten av respondenterna återger sina personliga reaktioner till framför allt dödsolyckorna men berättar också om andra typer av tillbud – en fallande metallbit som kunde ha träffat någon i huvudet, nära fall från hög höjd, osv. Många av de intervjuade råkade själva ut för skador till följd av arbetet medan andra idag har förslitningsskador. En orsak till skadorna som ofta anges är ackordshetsen som gjorde så att arbetstempot blev högt och olyckor kunde hända. De flesta är glada över att tempot drogs ned i och med att månadslön infördes.

En av de intervjuade påpekar att arbetsmiljön för en nyanställd var svår att förstå och man därför gjorde som de äldre gubbarna, som inte använde

den skyddsutrustning som fanns. Exempelvis berättar en av de intervjuade om att när de brände balkar under däck så var det massor av os och starka svetsgaser. Arbetarna använde inget skydd alls, bara en trasa för munnen: "[v]isst har en fått sin del av gifterna" konstaterade personen lakoniskt (s. 113).

Även om arbetsmiljön var tuff var det bara att gilla läget. Att svetsa i trånga utrymmen gav kroppen stryk – en man berättar att han idag inte kan röra sig riktigt på grund av sitt tidigare arbete men säger samtidigt att när det begav sig var det bara att "svära lite, så nog klarar du dig" (s. 116). Andra intygar att arbets säkerheten inte var särskilt stor men att finnarna var de som gjorde jobbet trots det – "[h]älsan tänkte man nog inte på. Och nog var det finländare som var dom mest galna på att jobba vad det än gällde. Det var några av mina bekanta som dog sen efteråt" (s. 141). Dock påpekas att arbetet var fritt utan alltför stor inblandning av förmännen och att det viktiga var att det blev färdigt.

Att det fanns en stark maskulin kultur på varven vittnar citaten ovan om. Denna framgår tydligt mellan raderna och bygger på föreställningar om dels den egna arbetsmoralen och yrkesskickligheten, som var omvittnad hög, dels på en finsk självidentitet av att uthärda och överkomma svårigheter.

Men det är också viktigt att påpeka att dessa skildringar uppvägs av andra berättelser, där intervjupersonen vägrar att jobba då det inte är säkert, eller av röster som påpekar att förmännen borde ha ingripit tydligare när det var riskabla jobb som skulle utföras.

Det exklusivt finska på varven framträder tydligt utifrån språkets roll, det finska kaféet (Finlandshemmet) och den gemensamma finska arbetsmoralen och maskuliniteten. Men dessa företeelser kunde vara både en styrka och en svaghet – någon säger att varvens tuffa arbetsmiljö uppvägdes av en stark inre solidaritet och en arbetsglädje, andra påtalar den viktiga roll som Finlandshemmet på Arendal hade för sammanhållningen medan ytterligare någon pratar om den segregering som fanns på rasterna när finnarna fikade för sig.

Frågan om hur relationerna var mellan de finska arbetarna och svenskarna vid varven besvaras av majoriteten som god och väl fungerande. Många påpekar att finländarnas goda arbete och arbetsmoral uppskattades av

ledningen medan arbetarna däremot var rädda att de skulle förstöra ackordet. Men generellt var de väl ansedda som goda arbetare. En av berättarna säger att finländarna och de från Jugoslavien accepterades "ganska bra, för vi var duktiga arbetare och gjorde rätt för oss" (s. 146).

Majoriteten av de finska arbetarna såg sig alltså själva som väl behandlade och integrerade i gemenskapen. Dock framkommer också utsagor om diskriminering. Det gällde framför allt under ackordstiden då finländarna såg sig som utnyttjade eftersom de på grund av låga språkliga kunskaper i svenska inte förstod riktigt hur ackorden skulle fyllas i: en av intervjupersonerna menar att lönen inte var den som var bestämd och att finländarna alltid fick de jobb som svenskarna inte ville göra. Men denna mer eller mindre latent diskriminering kom till ytan på allvar när det började gå dåligt för varven. En finsk arbetare berättar att då "var det ju rasism och utskällning som lyfte sina huvuden. Så är det alltid när det blir sämre tider. Man måste hitta en fiende nästanstans ifrån" (s. 152). Andra är mer öppna och säger att de från Finland ofta kallades "finnjävlar" eller pekar på det faktum att det fanns inga eller få finnar på arbetsledande positioner.

Boken avslutas med en värdefull sammanfattning av innehållet i varvsarbetarnas berättelser. Av bokens kapitel är detta det absolut viktigaste då det är i detta avsnitt som författaren systematiskt ställer samman de teman som kommit till uttryck via intervjuerna: det är här som det gemensamma i erfarenheterna och upplevelserna går att lyfta fram. Författaren gör det enligt mitt förmenande på ett förträffligt sätt genom att jämföra, fördjupa och försöka att kontextualisera genom att knyta an till de första kapitlen. Det framgår tydligt i kapitlet att erfarenheterna inte är isolerade företeelser utan i stort delades gemensamt av dem som intervjuades.

Min främsta invändning mot boken är att de finska varvsarbetarnas upplevelser aldrig sätts i perspektiv – var deras upplevelser unika eller delades dessa erfarenheter också av svenskarna på varven? En jämförelse med andra invandrargrupper hade gett perspektiv på hur finländarna bemöttes. Det existerar faktiskt en ganska rik flora av akademiska arbeten om arbetslivet med fokus på hur specifika grupper (invandrare, kvinnor) upplevde industriarbete inom enskilda branscher (bilindustrin, teko m.fl.). En sådan jämförelse hade kunnat göras i det annars utmärkta sista kapitlet.

Boken är vidare till stor del underteoretiserad. Att ta utgångspunkt i

exempelvis forskning om *life-scripts*, det vill säga hur biografiska berättelser är uppbyggda, hade kunnat användas för att närmare analysera varvsarbetarnas egna berättelser. Det är känt att det vardagliga ofta tonas ned eller är osynligt medan det spektakulära och ovanliga istället lyfts fram i självbiografiska berättelser. Hur ser detta ut i finländarnas berättelser? Men också genom att knyta an till den omfattande teoretiska diskussionen om maskulinitet hade den uppenbara machismo som uppvisades av de finska arbetarna gjorts mer begriplig och tydligare förklarat dess orsaker och uttrycksformer.

Trots de invändningar jag har gett uttryck för ovan menar jag att boken är både välskriven, väldokumenterad och väl uppfyller författarens syfte om att ge oss läsare detaljerade och personliga inblickar i hur en specifik grupp på varven uppfattade arbetsliv och social tillvaro där. Boken utgör därför en viktig pusselbit i den stora historien om varvsarbete i Göteborg som ännu inte är skriven. Jag rekommenderar starkt att så många som möjligt läser den!



Kristian Wedel och Lars O. Carlsson, *Skeppsbron i Göteborgs hjärta* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2017), 342 s., inb., rikt ill.

*Anmäld av Lennart Bornmalm*

I mitten av 1800-talet behövde Göteborgs hamnområde byggas ut. Hamnen hade fram till dess huvudsakligen varit koncentrerad till stadens vattenkanaler, främst Stora hamnkanalen och Rosenlundskanalen. Nu uppstod behovet att anlägga hamnkajer ut mot Göta älv. Först byggdes Stenpiren under åren 1844–1845 i sten utanför Skeppsbroplatsen och Stora Hamnkanalens mynning. Därefter följde Skeppsbron och blev tillsammans med Stenpiren den första kajanläggningen utefter Göta älv. Skeppsbron löper mellan Stenpiren och Rosenlundskanalen. I början av 1600-talet var området en vassbevuxen, lerig strand och Göta älv var på den tiden ganska grund med ett vattendjup runt 2–3 meter. Detta innebar att inga större fartyg kunde trafikera området, utan de var hänvisade till att lägga till längre ut i älven vid Klippan. Därifrån transporterades godset från fartygen i mindre farkoster in till godsmagasinen i Stora hamn- eller Rosenlundskanalen. Så såg i stort sett hamnmiljön ut de första 200 åren i Göteborg. Därefter omvandlades staden under första hälften av 1800-talet från en befästningsstad till en handels- och sjöfartsstad. I samband med att stadsmurarna revs med början 1807 blev det också angeläget att anlägga en yttre hamn längs Göta älv och muddra upp denna så att större fartyg kunde trafikera längre upp i älven. Byggandet av den 440 meter långa Skeppsbron var alltså en viktig del av det nya öppna Göteborg.

Föreliggande bok om Skeppsbron belyser på ett lättamt men samtidigt intressant sätt den första etapp i utbyggnaden av Göteborg som en betydelsefull hamnstad. Inledningsvis ger författarna i några korta kapitel Göteborgs tillblivelse och historia i stora drag, innan berättelsen riktas in på

---

Lennart Bornmalm, fil.dr., är universitetslektor på Göteborgs universitet, Institutionen för marina vetenskaper och Institutionen för biologi och miljövetenskap.

Skeppsbron. Mycket spännande har hänt på Skeppsbron vilket beskrivs på ett medryckande sätt så att dofterna nästan känns från fartygen och Göta älv i en svunnen tid.

I början av 1800-talet hade Göteborg cirka 13 000 invånare och var redan då Sveriges näst folkrikaste stad och många flyttade nu in till Göteborg och stadskärnan började gradvis byggas ut liksom en del ytterområden som exempelvis Haga och Majorna, vilka hade anlagts redan på 1600-talet.

Det var dock inte helt enkelt att anlägga hamnen vid Skeppsbron vilket också noga beskrivs. Berättelserna tar oss med på en spännande resa i tid och rum och vi får genom cirka 50 korta men informativa kapitel stifta bekantskap med ett brett spektrum av såväl händelser som betydelsefulla personer för både Skeppsbron och Göteborg. Författarna turas om i sina berättelser och bredden är omfattande och intressant. Trots att kapitlen är relativt korta, vanligen 3–5 sidor, lyckas författarna delge oss det mest kärnfulla utan att man upplever att de missat något väsentligt. Skeppsbron har en lång och händelserik historia, där vi får en inblick en lång rad verksamheter som pågått på Skeppsbron under de cirka 170 år som området funnits. Bland annat berättas i ett kapitel om Residenset som blev landshövdingarnas hemvist och några av dem som varit verksamma för Göteborg och Bohus län ges också en närmare bild. Bland annat Per Nyström som var landshövding under en dynamisk period i Göteborgs historia mellan 1950 och 1971. Han medverkade exempelvis till etableringen av ett petrokemiskt centrum i Stenungsund. Nyström fick till och med trappan mellan Stora Badhusgatan och Otterhällan uppkallad efter sig. Förutom Nyström har flera andra framstående personer givit namn till gator och torg i Göteborg vilka omtalas i boken. Ett kapitel ägnas åt ingenjören Alexander Keiller som skapade Göteborgs mekaniska verkstad vilken senare blev storvarvet Götaverken. Keiller köpte redan 1841 ett antal tomter i området som då endast bestod av vassar och muddar från älven samt rivningsmassor och när Skeppsbron byggdes ut inramades tomterna snart av Göta älvs strand, Verkstadsgatan, samt Stora och Lilla Badhusgatan. Här uppförde Keiller förutom sin verkstad även ett varmbadhus. År 1842 anlades Göteborgs första gasverk vid Skeppsbrons västra ände längst ut mot Göta älv på den plats där Rosenlundsverket idag är beläget. Även detta tillägnas ett kapitel i boken. Längre in längs Rosenlundskanalen etablerades

ett bomullsspinneri 1847, vilket beskrivs kort i ett kapitel. Alexander Keiller hade även ett starkt engagemang i etablering av såväl gasverket som Rosenlunds bomullsspinneri. Ett kapitel belyser varför den torgliknande ytan i området kallas Esperantoplatsen. Denna plats ligger mellan Rosenlundsgatan 2 och Kungsgatan 1. I området runt den blivande Esperantoplatsen fanns sedan länge olika lager- och industrilokaler, placerade nära kajerna vid Vallgraven och Göta älv. Bland annat det gamla bomullsmagasinet.

De första kajerna för Göteborgs hamn behandlas i kapitlet om Stenpiren och Skeppsbron och där får vi veta om att längs älvstranden anlades 1842 en första kajanläggning i form av en L-formad träbrygga. Detta var ett par år innan Stenpiren byggdes och efter ytterligare några år anlades 1852 en ångbåtsbrygga, vilken fick namnet Träpiren. Från denna utgick skärgårdstrafiken till norra skärgården under många år fram till 1969. Därefter revs träpiren, vilken låg där det nya färjeläget Stenpiren ligger idag. Stora Badhusgatan som uppkallats efter Keillers badhus fick sitt officiella namn 1852 och gatan löpte då mellan Keillers badhus och Keillers mekaniska verkstad. Lilla Badhusgatan som avgränsade verkstadstomterna i nordost fick sitt namn samma år. Under slutet av 1800-talet flyttade Göteborgs Mekaniska Verkstad successivt över till norra älvstranden på Hisingsidan efterhand som verkstaden växte och blev en varvs- och industrikoncern. Norra älvstranden var då relativt obebyggd. Dock fanns en stor del av verkstadsbyggnaderna kvar på Skeppsbron till långt in på 1960-talet. De revs i slutet av 1960-talet och början av 1970-talet.

Vidare omnämns personer som haft stor betydelse för Göteborgs utveckling och välbefinnande. Flera av dessa var invandrare med efternamn som Chalmers, Campbell, Hall, Keiller, Gibson, Dickson, Thorburn, Carnegie, Bonnier, Wilson, Mannheimer med flera. Sjöfarten och skeppsrederierna har och har haft sin hemvist på Skeppsbron. Exempel på sådana är tidigare Svenska Lloyd och på senare år Ektank AB. Svenska Lloyd som hade sitt rederikontor i Merkurhuset, har kallats Göteborgs egentliga ångbåtsrederi och grundades 1869. Detta rederi är främst känt för passagerartrafiken mellan Sverige och Storbritannien. Denna trafik skapades för rederiet efter att 1916 ha övertagit Ångfartygs AB Thule, Göteborg, vilket från starten 1870 var inriktat på passagerartrafik till England. Genom att atlantångarna till USA utgick från England såg Thule tidigt möjligheten att

föra emigranterna den första etappen från Sverige. Svenska Lloyd blev därmed genom övertagandet av Thule helt dominerande på passagerartrafiken mellan Sverige och Storbritannien, en position man behöll fram till mitten av 1960-talet när TOR Line etablerade färjetrafik till England. Parallellt med passagerartrafiken drev också rederiet linjetrafik med lastfartyg. I slutet av 1960-talet inledde även Svenska Lloyd trafik med en linje mellan Southampton och Bilbao, samt en annan över engelska kanalen med snabba sväware. Den senare trafiken drevs tillsammans med Svenska Amerika Linien under namnet Hoverlloyd. År 1972 blev Broströmskoncernen majoritetsägare i Svenska Lloyd. Det blev nu uppenbart att Lloyds verksamhet drogs med stora förluster och en omstrukturering av bolaget var nödvändig. Den sista Englandsfärjan togs ur trafik för försäljning 1977 och samma år upphörde också namnet Svenska Lloyd som rederirörelse. Kvarvarande fartyg överfördes till Broströms rederi och deras skorstensmärke. Vidare berättas i boken att Sveriges Redareförening, numera Svensk Sjöfart, hade sitt kontor de första åren i Merkurhuset. Stena Line är ett annat rederi som hade sitt ursprung på Skeppsbron vilket också berättas om i ett särskilt kapitel. Stena hade sin färjeterminal vid Stenpiren under 10 år fram till 1972, då denna flyttades till Masthugskajen efter att Göteborgs hamn upphört med konventionell lasthantering vid denna kaj. Därutöver behandlar några kapitel byggnadernas historia och även några av de hantverkare som haft sin rörelse i området.

Detta är en del av innehållet i denna rika berättelse om området Skeppsbron. Det rikliga illustrationsmaterialet utgörs av tidiga målningar, kartor och unika fotografier från sent 1800-tal fram till idag. Sedan tre år tillbaka är Stenpiren ett resecentrum och numera trafikerar även spårvagnar Skeppsbron och Stenpiren. Snart skall 350 lägenheter stå färdiga på Skeppsbron vid Göta älv. Det är en fantastisk historia och boken avslutas bland annat med ett kort kapitel, där Skeppsbrons framtid belyses. Planen är att för första gången inom vallgraven (Göteborgs egentliga stadskärna) kommer bostäder att byggas som når fram till Göta älv. De kajer som utgjort mark för den viktiga handelsverksamheten, för lager, för rederier och mäklare växlar nu över till de rörelser vilka finner sin plats i det Göteborg som byter skepnad från tung industri till service, handel och tjänster.

Sammanfattningsvis är det en såväl intressant som fin bok om ett av de historiskt viktiga områdena i Göteborg.



Lulu Anne Hansen, Søren Byskov, Lars Hyldahl Brockhoff, and Flemming Just (Eds.), *The Course: Port of Esbjerg since 1868* (Esbjerg: Liljebjerget, 2018), 139 p., ill., inb.

*Anmäld av Peter Birch*

Esbjerg is one of Denmark's larger ports and this book was published to commemorate its 150<sup>th</sup> birthday. The port was founded after Denmark lost its southern territories to Prussia in 1864, a new port facing west was needed. There was no town there at the time and Esbjerg came into being as a result of the port, like a gold-rush town. Initially agricultural exports were the main commodity but fishing soon became the main industry and set the tone for the port, and the town, for most of the twentieth century. Industrial fishing for fishmeal and fish oil took off after the Second World War and Esbjerg is still associated with the 'stink'. Fishing subsequently dwindled but supporting oil and gas in the North Sea grew instead and later the port became a leader in supporting wind farms. Energy became the main business, both black and green. Roro traffic was also initiated after the war, and although passenger traffic has been replaced by budget air-travel, the carriage of short-sea cargo continues.

The port of Esbjerg, as we see, has changed its course over the years, thus the name for the book. It is a specialised port, leading the way in a few niches, but seldom visited by other kinds of vessels like container ships and bulkers. It's even rare for cruise ships to make a stop in Esbjerg, perhaps because it's not the quaint historical town that tourists seek out. An interesting theme explored by one of the authors is Esbjerg's image, particularly with its connection to fish and to the rough culture and industrial disputes that the town has historically been associated with. Another chapter looks specifically at the dockside culture and how it has changed with internationalisation, safety and the professionalisation required by the energy sector. Other chapters recount the history of the port in differ-

---

Peter Birch, M.A. is lecturer at the Division for Industrial Engineering and Management at Uppsala University

ent ways: its physical development, management, role in global shipping, and chapters specifically devoted to the fishing and offshore sectors.

The book's focus is mainly historical with some economic and sociological factors also accounted for. The book is rich in detail and very interesting, yet this also exposes the sheer quantity of material that is left out, 150 years of history can only be perfunctorily catered for in one volume. In the foreword the port's chairman writes "... the symbiotic relationship between the town and port in Esbjerg is perhaps not as tight as it used to be..." and is an example of something that could be further explored. Likewise, we read that fishermen switched to working on offshore support vessels. What was that change like for the people involved? We can also ask many more questions about *how* the port changed its course and learn more of the consequences for people, companies and the town. How did people reason at the time? Change is a key theme and is always relevant. There are many aspects that can be further expanded upon and this perhaps highlights the book's potential value for the maritime researcher: it is an excellent source of questions for further research.

## Forskarpriset till Jan Gletes minne

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.

Prismottagare hittills har varit:

**2013:** Niklas Eriksson, intendent vid Sjöhistoriska museet och doktorand i marinarkeologi vid Södertörns högskola (han avlade sin doktorsexamen 2014). I prismotiveringen sägs, att han "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."

**2014:** AnnaSara Hammar, fil dr vid Umeå universitet. Hon tilldelades priset för sin avhandling *Mellan kaos och kontroll. Social ordning i svenska flottan 1670–1716*. I motiveringen sägs, att "boken är en både gedigen och välskriven undersökning, i vilken författaren kombinerar ett marinhistoriskt med ett rättshistoriskt perspektiv. På det sättet tillför hon den marinhistoriska forskningen nya aspekter, helt i Jan Gletes anda."

**2015:** James Davey, PhD, curator, National Maritime Museum. Han tilldelades priset bl.a. för sin bok *The Transformation of British Naval Strategy – Seapower and Supply in Northern Europe, 1808–1812*. I den engelskspråkiga motiveringen konstateras att Davey har "from a British perspective and founded on extensive original research, thrown light upon important aspects of the naval history of the Baltic area, in particular the logistic foundations for naval warfare in the early 19<sup>th</sup> century."

**2016:** Victor Wilson, historiker vid Åbo Akademi. Han tilldelades priset för sin avhandling *Krig och handel i den karibiska frihamnen Gustavia, 1793–1815*. Avhandlingen utgör ett viktigt forskningsbidrag till svensk historieskrivning och ett nytt och betydande bidrag till den atlantiska kolonialismens historia. Wilsons arbete placerar historien om den svenska kolonin S:t Barthélemy och dess frihamn Gustavia för första gången i ett relevant maritim historiskt sammanhang.

**2017:** Jakob Seerup, intendent (museumsinspektör) vid Bornholms Museum, tidigare vid Orlogsmuseet i Köpenhamn. Han belönades för sin omfattande vetenskapliga produktion om den danska örlogsflottans verksamhet i Östersjön under det långa 1700-talet. I Jakob Seerups forskning ryms både internationella utblickar och jämförelser med den svenska flottan. Genom att belysa mindre uppmärksammade aspekter av flottans verksamhet och sociala organisation har han även bidragit till att utveckla örlogsforskningen i nya riktningar.

**2018:** Inget publicerat forskningsarbete uppfyllde kriterierna.

## 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 över hittills utgivna titlar se: [www.sjohistoriskasamfundet.se](http://www.sjohistoriskasamfundet.se)

Stöd utgår ej för forskning, resor, litteratur mm.

Stödet utgår antingen genom att Sjöhistoriska Samfundet ombesörjer publiceringen av skriften eller genom att Samfundet utbetalar tryckningsbidrag till annan utgivare. I bägge fallen distribueras skriften till Samfundets medlemmar och ingår i *Forum navales skriftserie*.

Ansökningar om publicering av manuskript eller tryckningsbidrag ställs till:

Thomas Taro Lennerfors  
Uppsala universitet  
Teknikvetenskaper / industriell teknik  
Box 534  
751 21 Uppsala  
e-post: [thomas.lennerfors@angstrom.uu.se](mailto:thomas.lennerfors@angstrom.uu.se)

Till ansökan ska manuskript och kostnadsberäkning bifogas. Beslut om stöd fattas av Sjöhistoriska Samfundets styrelse. Sökande rekommenderas att vara ute i god tid med ansökan med hänsyn till aktuella sammanträdesdatum för styrelsen. Ytterligare information om detta ges av sekreteraren eller redaktören. I samband med avtalet om tryckningsbidrag förbinder sig sökanden att tillse att överenskommet antal exemplar av boken levereras till Sjöhistoriska Samfundet och dess medlemmar.

På bokens titelsida (eller motsvarande) anges "Utges med stöd av Sjöhistoriska Samfundet och Sune Örtendahls stiftelse, samt ingår i Forum navales skriftserie som (aktuellt löpande nummer)".

## Anvisningar för manusförfattare, Forum navale

Manus till *Forum navale* skall vara skrivna på dator och skickas till redaktionen som bifogad fil (Word dokument) till e-post. Efter överenskommelse med redaktionen kan manuskript även skickas på 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](http://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 litteraturförteckning till artikeln skall hänvisningar till böcker eller artiklar i not göras i förkortad form (författarens efternamn, titel, sidor), medan fullständig titel anges i litteraturförteckningen. 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.

### 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 (pensionerad)       |
| Vice ordförande:     | F.d. museichef Klas Helmerson              |
| Skattmästare:        | Kommendörkapten Mikael Råman (pensionerad) |
| Redaktör:            | Docent Thomas Taro Lennerfors              |
| Biträdande redaktör: | Fil. Dr. Andreas Linderöth                 |
| Biträdande redaktör: | Fil. Dr. AnnaSara Hammar                   |
| Övriga ledamöter:    | Fil. lic Mirja Arnshav                     |
|                      | Ambassadör Lars Grundberg                  |
|                      | Professor Leos Müller                      |
|                      | Fil.Dr. Ingvar Sjöblom                     |

***Board of the Swedish Society for Maritime History***

|                       |                                            |
|-----------------------|--------------------------------------------|
| Chairman:             | Captain Bo Wallander (Ret'd)               |
| Vice Chairman:        | Museum Director (ret) Klas Helmerson       |
| Treasurer:            | Commander Mikael Råman (Ret'd)             |
| Editor:               | Associate Professor Thomas Taro Lennerfors |
| Deputy Editor:        | Ph.D. AnnaSara Hammar                      |
| Deputy Editor:        | Ph.D. Andreas Linderöth                    |
| Members of the Board: | MPhil. Mirja Arnshav                       |
|                       | Ambassador Lars Grundberg                  |
|                       | Professor Leos Müller                      |
|                       | Ph.D. Ingvar Sjöblom                       |

*Forum navales redaktionsråd*

Prof. Lars Ericsson Wolke, Försvarshögskolan, Sverige.  
Prof. Leos Müller, Stockholms universitet, Sverige.  
Prof. Steve Murdoch, University of St Andrews, Storbritannien.  
Prof. Jari Ojala, University of Jyväskylä, Finland.  
Prof. Stig Tenold, Norwegian School of Economics, Norge.  
Prof. Nils Villstrand, Åbo Akademi, Finland.  
Fil. Dr. Hanna Hagmark-Cooper, Åland Maritime Museum, Finland.  
Fil. Dr. Gijs Rommelse, Haarlemmermeer Lyceum, Nederländerna.  
Fil. Dr. René Taudal Poulsen, Copenhagen Business School, Danmark.  
Fil. Lic. Mats Kero, Sjöhistoriska Samfundet, Sverige.

***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  
c/o Rosenius  
Kornhamnstorg 2  
111 27 Stockholm  
E-mail: [info@sjohistoriskasamfundet.se](mailto:info@sjohistoriskasamfundet.se)

Back issues of Forum navale are available on the website below.

***Website***

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

***Membership***

The annual membership fee is 300 SEK.

***Forum navale***

Editor: Thomas Taro Lennerfors, email: [thomas.lennerfors@angstrom.uu.se](mailto:thomas.lennerfors@angstrom.uu.se)  
Deputy Editor: AnnaSara Hammar, email: [annasarahammar@gmail.com](mailto:annasarahammar@gmail.com)  
Deputy Editor: Andreas Linderöth, email: [linderötha@gmail.com](mailto:linderötha@gmail.com)

Forum navale  
c/o Thomas Taro Lennerfors  
Uppsala universitet  
Teknikvetenskaper / industriell teknik  
Box 534  
SE 751 21 Uppsala, Sweden

Forum navale accepts manuscripts in English.





Pris 200 kr  
Beställes genom bokhandel  
ISSN 0280-6215

eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet