

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 55*

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 dessutom i mån av medel separata skrifter*
- ... anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen*

Samfundets adress är Sjöhistoriska Samfundet, c/o Per Clason. Krigsarkivet. 115 88 Stockholm. E-post: per.clason@krigsarkivet.ra.se

Tidigare nummer av "Forum navale" och andra av Samfundet utgivna skrifter kan av Samfundets medlemmar beställas av sekreteraren under ovan angivna adress.

Sjöhistoriska Samfundets postgiro: 15 65 19-1. Årsavgift 200:–

Arbetsutskott: kommandör Sune Birke (ordförande), professor Jan Glete (vice ordförande), arkivarie Per Clason (sekreterare), förste arkivarie Björn Gäfvert (skattmästare) samt fil.dr Gunnar Åselius (redaktör).

Manuskript sändes till redaktören under adress:

Gunnar Åselius, Sjöhistoriska Samfundet, c/o FHS/SI, box 27805, 115 93, Stockholm. E-post: gunnar.aselius@fhs.mil.se

Manuskript bör inlämnas i två exemplar, med dubbelt radavstånd och bred marginal, och mottages tacksamt på diskett varvid använt ordbehandlingsprogram och filnamn anges. Författare får kostnadsfritt tio exemplar av det nummer där deras bidrag varit infört.

Vid ändringar mot manuskript svarar författaren själv för kostnaden.

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 55*

Innehåll

<i>Sune Birke</i> : Beträktelser med anledning av Sjöhistoriska Samfundets 60-åriga tillvaro	5
<i>Per Clason</i> : Meddelanden om Sjöhistoriska Samfundets verksamhet under 1999	7
<i>Lennart Rosell</i> : In memoriam: Sune Örtendahl	9
<i>Bengt Schuback</i> : Marina vändpunkter under Sjöhistoriska Samfundets 60-åriga verksamhet. Anförande vid Samfundets jubileumsmiddag på Sjöofficerssällskapet i Stockholms mäss den 18 november 1999	11
<i>Jan Glete</i> : Hur stor var <i>Kronan</i> ? Något om stora örlogsskepp i Europa under 1600-talets senare hälft	17
<i>Håkan Jakobsson</i> : Tekniska influenser och centrala normer i svensk skeppsbyggnation – Lübeck 1664–1667	26
<i>Christer Hägg</i> : <i>Eugenies</i> sjöexpedition till Medelhavet 1846–47	44
<i>Magnus Haglund</i> : Torpedkryssarna <i>Örnens</i> och <i>Psilanders</i> evakuering av svenska medborgare från revolutionens Ryssland	55

Betraktelser med anledning av Sjöhistoriska Samfundets 60-åriga tillvaro

Sune Birke

I och med årsmötet 1999 förfångade jag Christer Hägg som Samfundets ordförande. Det är på sin plats att här än en gång framföra vårt tack till Christer för hans insatser samtidigt som vi önskar all lycka i fortsatt gärning, nyligen eklant manifesterad i den storslagna boken om fregatten *Eugenies* världsomsegling 1851–1853.

Sjöhistoriska samfundet har nyss firat sin 60-årsdag. I detta sammanhang fann jag anledning att rikta ett varmt tack till föregående ordförande och styrelsemedlemmar. Utan deras osjälviska insatser hade Samfundet inte kunnat bestå. Vi vet att deras arbete många gånger kan ha förefallit något otacksamt. Samtidigt vet vi hur stimulerande det kan vara och vilken påtaglig glädje de funnit i sin uppgift, en glädje som inte minst manifesterats vid våra sammankomster och bidragit till god stämning och kamratskap även i djupt allvarliga sammanhang.

Vårt samfund har bakom sig sextio verksamhetsår. Man kan härvid lägga märke till att medelåldern på samfundets medlemmar välvilligt räknat kan sägas motsvara samfundets egen, något som i och för sig antyder en harmonisk parallellitet. Men det aktualiserar också behovet av en viss nyrekrytering för att inte denna parallellitet skall fortsätta intill 100-årsdagen.

Mycket har bevisligen hänt under de 60 år som samfundet har verkat. Men även nutiden rymmer sina avgörande händelser: vi inser att detta nådens år 1999 i maritima sammanhang dessvärre kommer att gå till historien inte på grund av Samfundets 60-årsjubileum utan för den dramatiska halvering av det svenska sjöförsvaret som nu inleds.

Det är förståeligt, om bitterheten och vilsenheten hos dem som direkt berörs av denna ödeläggelse gör att de historiska frågorna för många inte förefaller särskilt angelägna.

För oss inom Samfundet är det emellertid inte så: vi är nämligen övertygade om, att först genom studiet av historien kan vi få förståelse för vad som händer i dag och vad som kan hända i morgon. Detta historiska perspektiv är dessvärre sällan uppmuntrande, men det är alltid angeläget.

Sune Birke, f. 1944, är kommandör, verksam vid Statens Försvarshistoriska Museer och Sjöhistoriska Samfundets ordförande. Artikeln är en förkortad version av hans tal vid Samfundets jubileumsmiddag i Sjöofficerssällskapets i Stockholm mäss den 18 november 1999.

Vi vet också, att vi genom att stödja studiet av vår maritima historia bidrar till att i detta land bibehålla något av den svårdefinierade och stundom miss-tänkliggjorda bristvara, som kallas för kultur, och i ett lite mer själviskt perspektiv vet vi, vilken intellektuell stimulans detta historiska studium kan skänka.

För vi befinner oss i den yttersta skärningspunkten mellan tre värnadsbjudande storheter: historien, kunskapen och havet. Och det är det som ger vårt Samfund dess särskilda karaktär – jag ville säga tjusning.

Även inom Samfundet har mycket hänt under dessa sextio år. För mig känns det som en utomordentlig förmån att kunna slå fast, att de rent ekonomiska förutsättningarna för vår verksamhet nu håller på att förändras på ett avgörande sätt, och i positiv riktning.

Genom en storslagen donation av en av Samfundets mångåriga ledamöter, framlidne örlogskaptenen Sune Örtendahl, har utgivningen av Forum navale tryggats för överskådlig tid framåt.

Det är nu emellertid så inrättat här i tillvaron, att det inte räcker med rött guld och klingande mynt för att ge ut en tidskrift. Man måste ha något meningsfullt att trycka också, en insikt som ögonskenligen inte omfattas av alla pressalster men under alla omständigheter måste präglade Forum navale .

Jag väddar därför till alla läsare att hjälpa Samfundet att hedra donatorns minne genom att bidra till vår utgivningsverksamhet. Vår redaktör, fil. dr Gunnar Åselius, historiker vid Försvarshögskolan, är alltid tillgänglig för diskussion. Så är även övriga medlemmar av styrelsen.

Sammanfattningsvis är alltså förutsättningarna för en fortsatt betydelsefull och stimulerande verksamhet inom Samfundet givna. Nu ankommer det på oss.

Meddelande om Sjöhistoriska Samfundets verksamhet under 1999

Per Clason

Sjöhistoriska Samfundets årsmöte 1999 avhölls å Krigsarkivet torsdagen den 22 april 1999. På revisorernas förslag beviljades styrelsen ansvarsfrihet för 1998, och det beslöts att styrelsen i fortsättningen skulle bestå av 15 ledamöter.

Till ordförande efter kommandör Christer Hägg, som av sagt sig sitt uppdrag, valdes kommandör Sune Birke. Avdelningsdirektör Åke Lindwall och tandläkare Bo Wiklund, styrelseledamöter vilkas mandattid utgått, omvaldes. Till ny ledamot av styrelsen efter fil. kand. Ronny Lindsjö, som av sagt sig sitt uppdrag, valdes fil. dr. Gunnar Åselius. Till ny ledamot av styrelsen valdes chefen för Vasamuséet, intendent Klas Helmersson.

Övriga styrelseledamöter var docent Jan Glete, 1:e arkivarie Björn Gäfvert, arkivarie Per Clason, arkivarie Anders Degerström, forskningsingenjör Bengt Grisell, redaktör Jan Magnus Fahlström, kommandörkapten Jarl Ellsén, avdelningsdirektör Lars Ulfving, kommandör 1. Olof Bergelin, professor Oscar Bjurling, överstelöjtnant Stellan Bojerud samt överläkare Björn Werner.

Till revisorer omvaldes säkerhetschef Ove Ringdahl och arkivarie Börje Nygren. Till revisorssuppleanter omvaldes kommandörkapten Sverker Olow och civilingenjör Sten Edström.

Till valberedningen omvaldes krigsarkivarie Ulf Söderberg (sammankallande), 1:e arkivarie Lennart Rosell, 1:e arkivarie Lars Ericson samt Björn Gäfvert (styrelsens representant).

Vid styrelsens konstituerande sammanträde samma dag valdes Jan Glete till vice ordförande, Björn Gäfvert till skattmästare, Gunnar Åselius till redaktör samt Per Clason till sekreterare. Till att ingå i arbetsutskottet utsågs ordföranden, vice ordföranden, skattmästaren, redaktören och sekreteraren.

Med anledning av Sjöhistoriska Samfundets 60-årsjubileum avhölls Samfundets höstmöte 1999 med högtidsmiddag den 18 november å Sjöofficerssällskapet i Stockholm. Tidigare marinchefen vice-amiral Bengt Schuback höll föredrag över ämnet "Marina vändpunkter under Sjöhistoriska Samfundets 60-åriga verksamhet".

Sjöhistoriska Samfundet hade den 2/12 1999 239 medlemmar. Nya medlemmar under året var

Per Clason, f. 1946, arkivarie vid Krigsarkivet och Sjöhistoriska Samfundets sekreterare.

Stefan Andersson, biblioteksassistent, Sjöhistoriska museet, Stockholm.

Jan-Olof Berg, tandläkare, Saltsjöbaden.

Harry Engblom, kommandör 1., Stockholm.

Jan Larsson, civilingenjör, Stockholm.

Hans-L. Ohlsson, avdelningschef, Stockholm.

Anna Sandell, bibliotekarie, Sjöfartsverket, Norrköping.

Bengt Schuback, viceamiral, f d chef för Marinen, Sigtuna.

In memoriam



Sune Örtendahl
(1915-1998)

Lennart Rosell

Örlogskapten Sune Örtendahl avled den 24 juli 1998 i en ålder av 82 år. Hans närmaste är hustrun Barbro Löfgren-Örtendahl.

Sune Örtendahl blev officer i marinintendenturkåren 1938. Större delen av hans aktiva tjänst var förlagd till de marina myndigheterna i Karlskrona. I oktober 1952 blev Sune Örtendahl, då kapten, chef för intendenturavdelningens intendentursektion vid Karlskrona örlogsvarv. År 1960 blev han chef för intendenturförvaltningens materielsektion vid Marinkommando Syd och 1966 chef för byggnadsavdelningens driftsektion vid Ostkustens örlogsbas. Samtidigt med denna utnämning bosatte sig makarna Örtendahl i Enebyberg norr om Stockholm.

År 1952 blev Sune Örtendahl utöver chefskapet vid intendentursektionen även chef för arkivet vid Sydkustens marindistrikt som vid denna tid var en stor centraldepå för flottans myndigheter i Karlskrona. (Dessa arkiv är fram till modern tid numera överförda till Krigsarkivet). Sune Örtendahls stora intresse för historia i allmänhet, och flottans i synnerhet, gjorde honom mycket lämpad för uppgiften som arkivchef. Hans intresse för flottan och dess historia tog sig många uttryck. Inte minst hans privata bibliotek speglar detta intresse. Under många år var han även en aktiv vårdare av Sjöofficerssällskapets i Stockholm bibliotek.

Lennart Rosell, f. 1926, tidigare 1:e arkivarie vid Krigsarkivet, under många år sekreterare i Sjöhistoriska Samfundet och redaktör för *Forum navale*.

I Sjöhistoriska samfundets verksamhet tog Sune Örtendahl del med stort engagemang och han besökte regelbundet dess sammankomster. I Forum navale publicerade han "Skildringar av svenska örlogsfartygs sjötåg till främmande farvatten samt berättelser om enskilda svenskars upplevelser i utländsk tjänst" (nr 28, 1973) och "Anteckningar om en svensk sjöburen handelsexpedition till Sibirien år 1919" (nr 44, 1988).

Sedan Sune Örtendahl avlidit, framkom det att han i sitt testamente ihågkommit Sjöhistoriska samfundet med ett betydande belopp. För överskådlig tid tryggar detta utgivandet av Forum navale.

Sune Örtendahl hade en bred humanistisk bildning som sträckte sig långt utöver ovan nämnda områden, vilket alltid gjorde det berikande att samtala med honom. Han var bl a väl bevandrad i isländsk kultur och litteratur. Han fann det också helt naturligt att lägga ned mycket tid och möda på att hjälpa sina vänner att få fram fakta i något ämne som intresserade dem. Hans goda språkkunskaper gav honom en vid horisont.

Sune Örtendahl var en trogen vän. Med sina ungdomskamrater höll han kontakt livet ut. Han var en människa många bevarar i minnet med respekt och tacksamhet.

Marina vändpunkter under Sjöhistoriska Samfundets 60-åriga verksamhet

Bengt Schuback

Anförande vid Samfundets jubileumsmiddag på Sjöofficerssällskapet i Stockholm måss torsdagen den 18 november 1999.

Inledning

Anförandet utgår från läget efter andra världskrigets slut 1945 och behandlar därefter särskilt de förändringar för den svenska marinen som författaren personligen kommit i beröring med under sina aktiva officersår 1950 – 1990.

1. Läget för den svenska marinen vid krigsslutet maj 1945

Den svenska marinen omfattade vid krigsslutet 148 stridsfartyg av skiftande ålder och mer än 118 kustartilleribatterier av likaså högst varierande ålder och kvalitet. Neutralitetvakten 1939 –1945 hade tårt hårt på materiel och personal. Den svenska marinen representerade dock då en aktningvärd styrka om man betänker att den tyska flottan upphört att existera och den sovjetiska var svag efter krigshandlingarna i Östersjön. Övriga strandstater saknade sjöstridskrafter av betydelse.

Möjligheter fanns nu att bygga vidare på de moderna delarna av de marina stridskrafterna och göra sig av med enheter vars livslängd gått ut men måst behållas så länge beredskapen upprätthölls. För sjöstridskrafterna satsades på att bygga upp eskadrarna kring kryssarna *Tre Kronor* och *Göta Lejon* med landskapsjagare. 1952 års flottplan innehöll också en avsevärd förnyelse med ubåtar och fartyg. Kustartilleriet präglades länge av inriktningen enligt 1942 års försvarsbeslut med fem kustartilleriförsvar, byggda på huvudsakligen fasta batterier och få rörliga förband.

Emellertid kom de återkommande försvarsbesluten till följd av bedömningen av den säkerhetspolitiska utvecklingen att i hög grad påverka den planerade inriktningen av de marina stridskrafternas uppbyggnad.

Men låt mig först summariskt beskriva förändringarna av de marina styrkeförhållandena i Östersjön fram till 90-talets början.

2. Styrkeförhållandena i Östersjön under perioden 1950 -1999

1949 bildades Atlantpakten och sedermera den gemensamma militära organi-

Bengt Schuback, f. 1928, vice-amiral och tidigare chef för marinen.

sationen NATO som våra grannländer Norge och Danmark anslöt sig till. Västtyskland blev medlem 1955 vilket föranledde Sovjetunionen och övriga öststater att bilda försvarsalliansen Warszawapakten. Under nästan 40 år dominerades det militärpolitiska läget i Europa av hotet om storkrig. Sveriges säkerhetspolitiska grund blev alliansfrihet i fred syftande till neutralitet i krig mellan stormaktsblock.

Styrkebalansen i Östersjön präglades i mer än 40 år av att Warszawapakten förfogade över flott- och flygbaser från Finska viken till Rügen. Östersjömarinens fartygs- och flygförband förnyades i ökad takt under 60- och 70-talen. Deras robotbeväpning kom att utgöra ett allt farligare hot. På 70-talet och in på 80-talet höll Östersjömarinen med sina allierade ett antal stora överskeppningsövningar och dess aktivitet var rutinmässigt livlig i södra Östersjön och kring ut- och inloppen till samma hav.

Den västtyska flottan hade emellertid successivt byggts upp med många robotbärande fartyg och ubåtar i Östersjön och under 80-talet tillfört sitt marinflyg de effektiva Tornado-flygplanen. NATO demonstrerade under samma skede i överensstämmelse med USA:s nya doktrin "maritime strategy" sin offensiv styrka med att genomföra några omfattande flottmanövrar i Östersjön. Det var i denna successivt förändrade omgivning som den svenska marinen genom åren hade att förbereda sig för uppgifterna i neutralitet och krig.

Sedan Sovjetunionen och därmed också Warszawapakten upplöstes 1991 ändrades förhållandena naturligtvis radikalt.

3. Svensk försvarsdoktrin

Marinens utveckling måste givetvis ses i ett nära sammanhang med försvarsmaktens i övrigt. En allmän målsättning för försvaret tillkom i 1948 års försvarsbeslut (FB). Hela landet skulle försvaras och ingen del uppges utan segt försvar.

Efter FB 63 begränsades målsättningen. Den tidigare uppgiften att samtidigt kunna avvärja en kust- och en gränsinvasion inriktades nu på uppgiften att kunna avvärja invasion i endast en riktning, vid kust eller gräns. Den strategiska defensiven fick alltmer syftet att skapa tid för att få hjälp utifrån.

FB 68 och FB 72 bekräftade inriktningen av den svenska försvarspolitik, dock inom ramen för minskade anslag. Särskilt kännbar för försvarsekonomi blev borttagningen av ersättningen för teknisk fördyring. Först i FB 82 inträdde härvidlag en tillfällig förbättring. Men det blev följderna av FB 58 och 72 som på ett avgörande sätt skulle komma att omdana marinen.

Som följd av FB 58 minskades marinens andel av försvarsanslagen från ca 19% till 13% till förmån för flyg och robotvapen. Detta yttersta hårda slag krävde som bekant avbeställningar av två jagare mm. En radikal och framsynt ominriktning åstadkoms genom Marinplan 60 som dock aldrig kom att förverkligas vad gällde antalet enheter men med tiden vad beträffade kvaliteten.

FB 72 begränsade de marina stridskrafternas uppgifter till att inrikta sig mot försvar mot invasion. Motiveringen att ”frågan om import- och exportsjöfart i ett avspärrningsläge i första hand bör lösas med andra medel än militära” skulle med tiden visa sig få ödesdigra konsekvenser. Chefen för marinen varnade tidigt i klara ordalag för dessa. Sjöstridskrafternas förmåga till insatser mot ubåtar kom nämligen att raseras på några år.

Försvarsbesluten under 80-talet kännetecknades av ytterligare ekonomiska åtstramningar. Försvarets uppgifter inriktades mer mot att avvärja strategiskt överfall än storinvasion som ansågs bli mindre sannolik. Åtgärder för att hejda främmande undervattenskränkingar fick en viss prioritet även om de ej föranledde större påslag till den marina budgeten. Medlen för anpassning till det akuta hotet togs till stor del genom omplanering inom marinens ordinarie anslag. Det ökade medelsbehovet för JAS inom den gällande försvarsramen verkade också återhållande.

Oavsett allvarliga skärpningar och kriser mellan stormaktsblocken som Suez–Ungern 1956, Berlin 1956, notkrisen i Finland samma år, Cuba 1962, Israel 1967 och 1973, Tjeckoslovakien 1968, Polen 1980–81 och ubåtskränkingarna under 80-talet minskades anslagen till det militära försvaret successivt. Försvarsutgifternas procentuella andel av statsutgifterna sjönk från ca 22% 1955 till ca 8% 1994. Antalet marina enheter halverades i det närmaste under samma period. Kvaliteten hos de enskilda fartygs- och kustartilleriförbanden förbättrades dock i hög grad.

Det kan med inledning av vad som ovan sagts med fog påstås att det svenska försvarets styrka och förmåga sedan FB 61 snarare bestämts av ekonomiska än strategiska hänsyn.

Mot bakgrund av de genomgripande politiska förändringarna och därav följande nya militärpolitiska och -geografiska förhållanden i Europa omkring 1990 kom FB 92 att innebära en ny inriktning av det militära försvaret. Kvaliteten på förbanden prioriterades före kvantiteten i alla försvarsgrenar. Det torde dock vara för tidigt om att uttala sig om de långsiktiga konsekvenserna av det försvarsbeslutet och i än högre grad om följderna av FB 96 och instundande beslut.

4. Utsjöflotta eller skärgårdsflotta?

Denna frågeställning har präglat uppgiften för och inriktningen av de svenska sjöstridskrafterna under mer än 250 år. Diskussionen har på sitt sätt pågått även under samfundets verksamhetsperiod och fått inflytande på övervattenfartygens roll och stridssätt.

En huvudsaklig anledning till den i vår tid återkommande diskussionen är de skiftande värderingarna av flygstridskrafternas möjligheter att upptäcka och anfälla mål till havs. Det gäller både bedömningar av vårt eget flygs och

tänkbara angripares verkan. Inom landet har flygvapenförbandens ständigt ökade kostnader inom en krympande totalram för det militära försvaret påverkat viljan och möjligheterna att tillgodose bla marinens behov att följa med i den tekniska utvecklingen.

Detta blev påtagligt när det gällde att i marinplan 60:s anda utrusta fartyg och kustartilleri med en sjörobot med lång räckvidd. Den genom samarbete med Frankrike utvecklade svenska första sjöroboten rb 08 kunde först i slutet av 60-talet tillföras *Halland*-jagarna och ett nyuppsatt kustrobotbatteri. Marinledningen hade under hela 60- och 70-talen förgäves strävat att få råd att förse torpedbåtarna med sjörobotar. Förslag framställdes med tiden att utrusta dem med den amerikanska Harpoon. Politiska hänsyn till svensk robotindustri fick dock gå före. Ombestyckningen fördröjdes därmed ytterligare några år innan rb 15 kunde tas i bruk.

Avsaknaden av moderna och tillräckligt många sjörobotar med stor räckvidd tvingade jagarflottiljerna att uppträda kustnära och utnyttja det skydd mot angripares robotar som skärgården kunde erbjuda. Den operativa tanken var att flyg och ubåtar skulle ute till havs reducera överskeppningsstyrkan varefter flottiljerna från utgångslägen i kustlinjen skulle insätta frontala anfall med fjärrstyrda torpeder och automatartilleri för att omintetgöra en större landstigning. Det krävdes styrka och mod av kustflottans ledning att få denna taktik att genomsyra organisationen. Först när Norrköpingsklassen i mitten av 80-talet utrustades med rb 15 kunde farhågorna att bli reducerad till en skärgårdsflotta läggas åsido. Rb 15 är nu en fullgod robot även för kustartilleriet och flyget.

Ubåtsvapnet fick under ytstridskrafternas ovan nämnda svaghetsperiod alltmer spela utsjöflottans roll. Den systematiska förnyelsen av ubåtarnas vapen och maskineri har väl svarat upp mot denna uppgift. Styrande har varit ökad uthållighet under vattnet tack vare Stirlingmotorn, tyst gång genom lämplig utformning av skrov, förstärkta spaningsmöjligheter genom moderna hydrofoner och god verkan genom fjärrstyrda torpeder för anfall mot både övervattensfartyg och andra ubåtar.

5. Övergången från utbildningsflotta till beredskapsflotta

Under den större delen av 60- och 70-talen rådde föreställningen att försvaret skulle vara en utbildningsanstalt i fred som efter förvarning skulle mobiliseras. En effektiv underrättelsetjänst skulle sörja för att en sådan erhöles. Flygvapnet och kustflottan hade dock en viss beredskap mot kränkningar av territoriet. Trots de internationella kriser som tidigare nämnts var de politiska initiativen för att nå en bättre omedelbar beredskap få.

I FB 92 fästes uppmärksamheten på behovet av att öka den fredstida beredskapen mot överraskande anfall hos våra flyg- och vissa marina förband.

Överbefälhavaren fick större befogenheter att inkalla personal och göra beredskapsavtal med frivilliga. På förslag av dåvarande chefen för marinen övergavs systemet med fartyg i malpåse och ersattes av ett system med "varmhållna" fartyg i depå. Motsvarande åtgärder inom kustartilleriet inriktades på utbildningsbatterier och utläggning av fasta markeringar. Flottans utbildningssystem förändrades genom att den allmänmilitära utbildningen förlades ombord och genomfördes med stöd av landorganisationen. Fartygens tillgänglighet kunde med denna av marinchefen också föreslagna modifiering ökas med någon månad.

Först in på 90-talet nådde man fram till det sedan länge eftersträlvade systemet "ett fartyg – en besättning – ett år ombord."

De nämnda åtgärderna kom väl till pass och utnyttjades under Polenkrisen 1980–81 och i samband med den sovjetiska ubåten U 137 grundstötning i Karlskrona skärgård.

De därpå följande talrika och långvariga ubåtskränkningarna som pågick in på 90-talet medförde stora förändringar i utbildning och materielanskaffning. Kustflottan övergick från att ha varit en utbildningsflotta till en beredskapsflotta. Under den tid kränkningarna varade prioriterades naturligen ubåtsjakten, medförande att annan övningsverksamhet gavs lägre prioritet. Kustartilleriet satte upp speciella ubåtskyddsförband på utsatta platser.

Marinstridskrafterna fick alltmer inrikta sin verksamhet på att kunna lösa klassiska uppgifter som kontroll av sjöterritoriet och havet utanför. De nya korvetterna fick en god aktiv och passiv utrustning för ubåtsjakt utan att förmågan till yt- och luftstrid behövde sättas ned.

Materiellt tog uppbyggnaden av det sedan 1972 försummade skyddet mot undervattensverksamhet mycket lång tid. Anskaffning av kustkorvetter, minröjningsfartyg och bevakningsbåtar mm och modernisering av helikoptrar tog visserligen snabbt fart men kunde inte fullföljas förrän efter ca tio år. Denna vändpunkt borde vara värd att generellt beakta i den nu pågående omstruktureringen av försvarsmakten! **Forskning och yrkeskunskap försvinner snabbt om de inte kan nyttiggöras i levande förband!**

6. Marinen blir en samlad försvarsgren

Rivaliteten mellan flottan och kustartilleriets företrädare är av gammalt datum. Sedan kustartilleriet grundades 1902 har relationerna varierat. När de varit som sämst har oenigheten kunnat utnyttjas av utomstående beslutsfattare till marinens nackdel.

Integrationen mellan de två vapenslagen har under min aktiva tjänst underlättats genom längre gemensam utbildning, växeltjänstgöring och samtida tjänstgöringar i framför allt regionala staber. Samverkan i skyddet mot ubåtskränkningarna medförde ökad praktisk kunskap om resp vapenslags

möjligheter och begränsningar och erfarenheterna därav har bidragit till att skapa en bättre ömsesidig förståelse.

Sammanlagning av marinens regionala ledningsförband, örlogsbaser resp kustartilleriförsvaret till en gemensam ledning – marinkommando – genomfördes 1990. Det hade under de många ubåtsskyddsoperationerna blivit uppenbart att alla marina förband måste ledas av en ansvarig chef vilkens uppgift det är att styra verksamheten till sjöss och i skärgårdsterräng.

Kustartilleriets ökade satsning under senare årtionden på rörliga förband som kabataljoner med 12 cm artilleri, kustrobotförband och amfibiebataljoner har ökat behovet av en nära samverkan med sjöstridskrafterna. Det synes i nu föreliggande underlag för nästa års försvarsbeslut som om de fasta kustartilleriförbanden skulle avvecklas helt. Stor risk föreligger att även de rörliga kustartilleribataljonerna går samma öde tillmötes, vilket vore synnerligen allvarligt. Amfibieförbanden berövas i så fall ett angeläget eget understöd med tung artilleri.

Enligt min mening kan vi ånyo se en indelning av marinens rörliga förband på en utsjöflotta och en skärgårdsflotta. Denna gång i positiv mening och tillhörande samma försvarsgren.

7. Slutord

Det senaste försvarsbeslutet FB 96 kommer inte att kunna fullföljas. Planeringsramen har tvingat överbefälhavaren att radikalt omstrukturera såväl krigs- som fredorganisationen inför nästa års försvarsbeslut. Resultatet kommer med all sannolikhet att innebära den största vändpunkten även för marinen under detta samfunds historia.

Kvar av stridande förband synes bli 12 kustkorvetter, 2 minröjningsförband, 5 ubåtar och 3 amfibieförband. Dessa enheter är helt moderna och har en hög materiell och personell kvalitet. De är allsidigt användbara i nationella och till stor del även i internationella uppdrag. Detta förhållande bör locka kommande generationer att ta tjänst i marinen liksom det en gång gjorde för dem som var unga då FB 58 fattades.

För kommande år finns således en bas för att kunna återgå till ett starkare försvar, något som enligt min bestämda mening kommer att bli nödvändigt.

Sverige behöver i sin försvarsmakt förfoga över en kapabel maritim förmåga med vilka landets säkerhetspolitik och intressen i vårt primära närområde – Östersjön och Västerhavet kan främjas och tillgodoses på ett trovärdigt sätt.

Hur stor var *Kronan*?

Något om stora örlogsskepp i Europa under 1600-talets senare hälft

Jan Glete

Hur stort var det svenska skeppet *Kronan* som så dramatiskt gick under i slaget vid Öland den 1 juni 1676 och som återfanns 1980? Ett svar kan ges inom rätt snäva osäkerhetsmarginaler, trots att vrakets nuvarande tillstånd inte gör det möjligt att mäta upp det i dess helhet. Skeppets längd och bredd är nämligen kända från samtida fartygslistor. Längden över stäv (ett tekniskt mått som var betydligt kortare än längden över allt) var 178 1/2 svenska fot (53,00 m) medan största bredd på spant (dvs exklusive de yttre bordläggningsplankorna och berghulten) var 43 fot 5 tum (12,89 m).¹ Djupgåendet varierade beroende på hur tung last som skeppet hade och något "normalt" djupgående eller konstruktionsdjupgående är inte känt. Tiden var sannolikt inte riktigt mogen för att tänka i sådana termer men redan ett fåtal år efter *Kronans* undergång började man göra det i Sverige. Detta är dock inget stort problem. Med ledning av vad som är känt om andra svenska och utländska skepp av samma storleksordning från senare delen av 1600-talet är det rimligt att anta att *Kronans* djupgående med full utrustning för en expedition var i storleksordningen 21 till 23 fot (6,23–6,83 m).

Kan dessa dimensioner omräknas till ett mått som gör det möjligt att jämföra skeppet med andra skepp? Ja, det är fullt möjligt om man gör ett antagande om den s k blockkoefficienten. De tre dimensionerna kan multipliceras med varandra och resultatet blir volymen av ett block i vilket skeppets undervattensropp är inskrivet. Skrovets volym är naturligtvis mindre än det totala blocket och blockkoefficienten anger hur stor del av detta som är fartygsskrov. Ju lägre koefficient desto skarpare skrov. För stora seglande örlogsfartyg under senare delen av 1600-talet finns inga samtida uppgifter om blockkoefficient och skrovvolum och endast ett fåtal bevarade ritningar är så detaljerade att dessa uppgifter kan tas fram genom uppmätning. Med ledning av de fåtaliga uppgifter som finns för skepp i tjänst omkring år 1700 kan vi våga anta att blockkoefficienten för *Kronan* var i storleksordningen 0,50 till 0,52.²

Jan Glete, f. 1947, professor i historia vid Stockholms universitet, Sjöhistoriska Samfundets vice ordförande. Inom hans marinhistoriska produktion märks särskilt *Kustförsvaret och teknisk omvandling* (1985), *Navies and Nations I-II* (1993) samt senast *Warfare at Sea, 1500-1650* (London: Routledges 2000).

Om vi utnyttjar denna blandning av kända och antagna data kan vi räkna ut att skeppet vid lägsta antagna djupgående (21 fot) och minsta antagna blockkoefficient (0,50) hade en volym på 2,132 kubikmeter. Vid största antagna djupgående (23 fot) och största antagna blockkoefficient (0,52) blir volymen 2,429 kubikmeter. Detta är således skeppets displacement med volymmått, d v s volymen undanträngt vatten. Enligt Arkimedes välkända princip väger en kropp nedsänkt i vatten lika mycket som den mängd vatten som den undantränger. En kubikmeter vatten väger som bekant ungefär ett ton, även om salt vatten har något högre täthet än 1,0. För Östersjöns bräckta (föga salthaltiga) vatten kan man lägga till 1/2 % vid omräkning från kubikmeter till ton (d v s en täthet på 1,005). *Kronan* kan således beräknas ha haft ett displacement i storleksordningen ca 2,150 till ca 2,450 ton. Medeltalet av dessa maxi- och minimimått blir 2,300 ton. Vi kan betrakta detta som *Kronans* ungefärliga displacement (vikt) även om vi måste hålla i minnet att det finns en osäkerhetsmarginal och att det rör sig om ett avrundat tal.

Var ett örlogsskepp om 2,300 ton en gigant eller något ganska normalt? Det är huvudfrågan i denna artikel: hur ska vi se på skeppets storlek i ett internationellt sammanhang och hur kan samtiden ha uppfattat det? I det följande kommer jag att använda de ungefärliga displacement som jag beräknat för örlogsfartyg från olika länder i samband med min studie "Navies and Nations" (1993).³ Det måste betonas att det för 1600-talets del rör sig om just ungefärliga beräkningar vilka utgår från dimensionsuppgifter så långt sådana är kända. När dimensionsuppgifter saknas bygger beräkningarna på andra uppgifter om skeppens storlek. De viktigaste av dessa är bestyckningens och besättningens storlek samt tonnaget, d v s måttet på lastförmåga för handelsfartyg. I brist på bättre storleksmått användes tonnage i en del flottor även som mått för örlogsfartyg. För de åtta länder som vid denna tid hade segelfartygsflottor av större betydelse är fartygsdimensioner kända för de flesta engelska, nederländska, franska, svenska, dansk-norska och venetianska skepp medan uppgifterna i litteraturen om spanska och portugisiska skepp är knapphändiga. Några samtida displacementberäkningar för skepp från *Kronans* tid är inte kända även om det var just vid denna tid som ett vetenskapligt intresse för fartygs-konstruktion började på allvar. Matematiskt skolade skeppsbyggmästare försökte göra uppskattningar av skeppens vikt för att koordinera detta med beräkningar av undervattenskroppens volym, d v s displacementberäkningar började användas som ett medel i optimering av fartygens konstruktion. Från omkring 1700 börjar även samtida displacementberäkningar att uppträda i bevarade källor.

Kronan var otvivelaktigt ett av sin tids största skepp men dess placering i en internationell "rankinglista" blir olika om man jämför skeppet när det påbörjades (1665), när det sjösattes (1668) och när det sjönk (1676). Örlogsfartyg

på 2,000 ton och mer hade varit ytterst ovanliga under 1600-talets första hälft.⁴ De hade faktiskt varit mer vanliga under 1500-talet då inte minst Danmark-Norge och Sverige byggde mycket stora skepp. Vid mitten av 1600-talet fanns endast ett skepp som var klart större än 2,000 ton. Det var det i samtiden och kanske ännu mer i eftervärlden berömda engelska skeppet *Sovereign of the Seas* (sjösatt 1637, grundligt reparerat 1660), senare kallat *Royal Sovereign*. Dess displacement kan beräknas till omkring 2,700 ton. Närmast i storlek kom portugisiska *Sacramento* (1650) om minst 2,000 ton och dansk-norska *Sophie Amalie* (1650) på ungefär 2,000 ton. Därefter kom engelska *Prince Royal* (1610) om 1,900 ton (vid en omfattande reparation 1661–63 förstörd till ca 2,300 ton). Den svenska flottans största skepp vid halvsekelskiftet var *Kronan* (1632) om 1,700 ton, också det ett av sin tids största skepp.

Under 1650-talets första hälft bedrev de engelska och nederländska flottorna en intensiv upprustning men denna var koncentrerad till medelstora skepp (ca 600–1,000 ton). Endast en verklig jätte byggdes, engelska *Naseby* (1655) om 2,000 ton, vid Stuart-restaurationen 1660 omdöpt till *Royal Charles*. Åren kring 1660 var det i stället Spanien och Portugal som satsade på att bygga mycket stora skepp. Data om dessa länders flottor under senare delen av 1600-talet är knapphändiga och de displacementberäkningar som kan göras är mycket ungefärliga. Spanien byggde i slutet av 1650-talet ett stort skepp, *Roncesvalles* eller *Nuestra Senora de la Concepción*, som var av samma storlek som *Kronan*, ungefär 2,100/2,300 ton.⁵ Det kan inte helt uteslutas att Spanien hade fler stora skepp men inga har påträffats i litteraturen. Portugal – som var i krig med Spanien – svarade med dels ett nästan eller ungefär lika stort skepp (900 mans besättning), *Nuestra Senora de Ajuda*, dels en gigant som av något osäkra dimensionsuppgifter att döma har varit på åtminstone 3,000 ton: *Padre Eterno*.⁶ Portugiserna betraktade detta skepp, byggt 1659–64 i Rio de Janeiro, som det största fartyget i världen vid denna tid och de hade förmodligen rätt. Portugals intresse för mycket stora skepp kan ha haft ett samband med att landet tidigare byggt mycket stora beväpnade lastfartyg för handeln på Indien.

När *Kronan* kölsträcktes 1665 såg ”rankinglistan” över världens stora örlogsskepp ut så här:

<i>Padre Eterno</i>	Portugal	1664	3,000 ton (minst)
<i>Royal Sovereign</i>	England	1637/60	2,700 ton
<i>Royal Prince</i>	England	1610/63	2,300 ton
<i>Roncesvalles/N S de la C</i>	Spanien	ca 1658	2,200 ton
<i>Sacramento</i>	Portugal	1650	2,000 ton (minst)
<i>Nuestra Senora de Ajuda</i>	Portugal	1660	2,000 ton (minst)
<i>Royal Charles (ex Naseby)</i>	England	1655	2,000 ton
<i>Sophie Amalie</i>	Danmark-Norge	1650	2,000 ton

Det var som synes Portugal och England som dominerade listan, två länder som Sverige inte kapprustade med. Den franska flottans största skepp *St Philippe* (1663), 1,900 ton och *Vendome* (1651), 1,800 ton, var mindre än det nya svenska storskeppet. Nederländerna, ett land vars flotta Sverige haft att kämpa mot åren 1658–60, hade vid denna tid inga skepp över 1,500/1,600 ton. Den svenska flottan största enheter var *Svärdet* (1662) på 1,800 ton och *Kronan* (1632) på 1,700 ton.

Det nya svenska storskeppet skulle således bli ett av världens största skepp. Bara *Padre Eterno* och *Royal Sovereign* var klart större. Man kan fråga sig varför det svenska Amiralitetsskollegiet och Karl XI:s förmyndarregering ville bygga ett så stort skepp. Någon allmän trend mot att bygga mycket stora skepp var inte synlig. Undantaget var Portugal men någon ambition att tävla med detta land – som delvis byggde sina stora skepp för transoceaniska ändamål – kan inte gärna ha funnits i Sverige.⁷ *Kronans* skeppsbyggmästare, engelsmannen Francis Sheldon, hade rimligen kännedom om de engelska skeppen – han kan ha medverkat i bygget av *Naseby* 1655. I Sverige fanns även sedan 1650-talet en spionrapport⁸ som gav korrekta informationer om de danska skeppens dimensioner, däribland *Sophie Amalie*, som svenskarna även kunnat iaktta till sjöss under kriget 1657–60. Kanske fanns det en ambition att överträffa arvfjenden. Danskarna själva nöjde sig dock i det nybyggnadsprogram som startade 1663 med skepp på högst 1,500/1,600 ton, d v s ungefär lika stora som de större skepp som Sverige byggt under första hälften av 1660-talet; *Svärdet*, *Äpplet* och *Nyckeln* på 1,400 till 1,800 ton.

Man kan misstänka att *Kronan* kanske främst byggdes av prestigeskäl. Förmyndarregeringen för Karl XI var mycket angelägen om att upprätthålla rikets höga anseende som stormakt men mycket ovillig att manifesteras detta på det handfasta sätt som Sverige gjort fram till 1660 – genom aktiv krigföring. Aktiv diplomati, lagom hotfulla trupprörelser i Nordtyskland och ett stort prestigeskepp kunde vara andra sätt än krig att manifesteras rikets höga ställning och regeringens beslutsamhet att upprätthålla denna.⁹ Frågan om det stora ”riksamiralsskeppets” betydelse som symbolisk manifestation kunde förtjäna ett närmare studium. Här får det räcka med att undersöka i vad mån skeppet verkligen blev en gigant med för tiden ovanliga mått.

Under åren 1665–67 rasade det andra engelsk-nederländska sjökriget och samtidigt bedrev Ludvig XIV och Colbert ett intensivt upprustningsprogram för den franska flottan. När *Kronan* 1668 sjösattes hade antalet skepp om 2,300 ton och större fördubblats på tre år:

<i>Padre Eterno</i>	Portugal	1664	3,000 ton (minst)
<i>Royal Louis</i>	Frankrike	1668	2,700 ton
<i>Royal Sovereign</i>	England	1637/60	2,700 ton

<i>Royal Duc</i>	Frankrike	1668	2,600 ton
<i>Dauphin Royal</i>	Frankrike	1668	2,500 ton
<i>Kronan</i>	Sverige	1668	2,300 ton
<i>Monarque</i>	Frankrike	1668	2,300 ton
<i>Roncesvalles/N S de la C</i> ¹⁰	Spanien	ca 1658	2,200 ton
<i>Nuestra Senora de Ajuda</i>	Portugal	1660	2,000 ton (minst)
<i>Sacramento</i>	Portugal	1650	2,000 ton (minst)
<i>Charles</i>	England	1668	2,000 ton
<i>Royal Charles</i>	Nederländerna	1655	2,000 ton
<i>Sophie Amalie</i>	Danmark-Norge	1650	2,000 ton

Engelska *Royal Charles* hade 1667 erövrats av den nederländska flottan som dock inte använde skeppet. Det ansågs för djupgående för de grunda nederländska farvattnen. Som framgår av listan hade en serie franska nybyggen redan under byggnadstiden flyttat ned *Kronan* från en delad tredjeplats till en delad sjätteplats. Den franska flottan hade 1667–68 dessutom stapelsatt inte mindre än fem skepp i storleksordningen 2,000 till 3,000 ton vilka sjösattes 1669–70. Dessa skepp ingick i en mäktig expansion av denna flotta men det förefaller sannolikt att de även byggdes av prestigeskäl. De stora tredäckarna var flytande konstutställningar med namn som symboliserade den nya absolutistiska kungamakten. Danmark-Norge planerade under 1667 att bygga ett skepp i *Kronans* storleksordning men detta bygge inställdes, sannolikt av kostnadsskäl.¹¹

Stuartregimen i England hade på grund av parlamentets ovillighet att bevilja anslag svårt att expandera sin flotta. Omkring 1670 hade den reducerats till en tredjeplats efter Nederländerna och Frankrike. De medel som fanns koncentrerade Charles II på att bygga ett fåtal stora skepp, tredäckare med omkring 100 kanoner. Detta kan förklaras både av betydande förluster bland de största skeppen och av att det redan fanns många medelstora och mindre skepp i den engelska flottan men även här kan man misstänka att det också fanns prestigeskäl. Inte mindre än sex skepp om 2,000 till 2,300 ton sjösattes 1670–75 av vilka dock ett, *Royal James* (1671) antändes av en brännare och gick förlorat 1672 i slaget vid Solebay mot den nederländska flottan. Det var en ungefär lika dramatisk undergång som *Kronans* fyra år senare. Även den franska flottan tillfördes ytterligare två stora skepp under 1670-talets första hälft.

Vid tidpunkten för *Kronans* undergång 1676 dominerades därför ”rankinglistan” över stora skepp av franska och engelska skepp, till stor del med namn efter kungligheter eller symboler för kungamakten. Portugisernas största skepp var nu i storleksordningen 1,800 ton och Nederländerna hade inte gått över ca 1,600 ton. Det stora spanska skeppet *Roncesvalles* förefaller ha utgått:

<i>Soleil Royal</i>	Frankrike	1669	3,000 ton
<i>Royal Louis</i>	Frankrike	1668	2,700 ton
<i>Royal Sovereign</i>	England	1637/60	2,700 ton
<i>Reine (ex Royal Duc)</i>	Frankrike	1668	2,600 ton
<i>Victorieux</i>	Frankrike	1675	2,500 ton
<i>Dauphin Royal</i>	Frankrike	1668	2,500 ton
<i>Magnanime</i>	Frankrike	1673	2,300 ton
<i>Royal Charles</i>	England	1673	2,300 ton
<i>Prince</i>	England	1670	2,300 ton
<i>Kronan</i>	Sverige	1668	2,300 ton
<i>Monarque</i>	Frankrike	1668	2,300 ton
<i>Royal James</i>	England	1675	2,200 ton
<i>Royal Therese</i>	Frankrike	1669	2,200 ton
<i>St Andrew</i>	England	1670	2,100 ton
<i>Sceptre</i>	Frankrike	1670	2,100 ton
<i>London</i>	England	1670	2,000 ton
<i>Souverain</i>	Frankrike	1669	2,000 ton
<i>Lys</i>	Frankrike	1669	2,000 ton
<i>Charles</i>	England	1668	2,000 ton
<i>Sophie Amalie</i>	Danmark-Norge	1650	2,000 ton

Kronan var 1676 visserligen fortfarande ett stort skepp men det tillhörde nu en betydligt större grupp än när det stapelsattes 1665, då det skulle ha blivit ett av världens allra största skepp. Sex skepp var nu klart större och ytterligare sex var ungefär lika stora (2,200–2,300 ton). Som prestigeprojekt hade det därmed förlorat något av sitt värde även om det är tvivelaktigt i fall samtiden var särskilt medveten om den här uppställda ”rankinglistan”. Hade *Kronan* uppnått en mer normal livslängd och fortsatt att göra tjänst in på 1690-talet hade det efterhand blivit ett alltmer ”vanligt” skepp. Den engelska flottan sjösatte 1678–85 tio tredäckare om 2,000 till 2,400 ton och den franska byggde, i synnerhet i början på 1690-talet, ett betydande antal stora skepp, kulminerande med en ny *Royal Louis* på omkring 4,000 ton (1692). År 1700 fanns omkring 30 europeiska skepp om 2,300 ton eller större, de flesta franska. Den svenska flottan följde trenden med ett antal tredäckare om 82 till 108 kanoner: *Carolus* (108), 1694, på 2,650 ton, *Enigheten* (94), 1696 och *Göta Lejon* (94), 1702, båda på 2,300 ton (lika stora som *Kronan*) och *Tre Kronor* (82), 1706 på 2,200 ton.

Samtidigt är det uppenbart att de stora skeppen inte var någon säker väg till framgång. Den nederländska flottan, som på 1670-talet framgångsrikt försvarade sitt land mot en kombination av de engelska och franska flottorna och som kunde sända ut eskadror till stöd åt sina spanska och danska allierade, hade avstått från att bygga skepp på mer än 1,500/1,600 ton. I slaget vid Öland

i juni 1676 var det Sverige som hade de största skeppen. Den svenska flottans sex största enheter var i storleksordningen 1,400 till 2,300 ton. Medan Sverige hade sänt ut alla stora skepp som fanns hade den danska flottan lämnat fyra av sina sju största skepp (i storleksordningen 1,300 till 2,000 ton) hemma. Kärnan i den nederländska eskader som deltog i slaget var sex skepp om 900 till 1,100 ton. Det var de två största skeppen som deltog i slaget som sjönk: *Kronan* (2,300 ton) och *Svärdet* (1,800 ton).

Var *Kronan* genom sin storlek och tunga bestyckning ett tekniskt experiment som misslyckades? Frågan går inte att besvara entydigt. Det fanns otvivelaktigt ett drag av djärvt experimenterande men det går inte att beskriva skeppet som ett misslyckande av den fatala karaktär som *Vasa* representerar. *Kronans* stabilitetsproblem ska inte överdrivas. Skeppet hade fungerat bra i strid med danska flottan en vecka före sin undergång och om det hade varit något verkligt fundamentalt fel med det borde detta ha uppdagats under den stormiga höstexpeditionen 1675. Stabilitetsproblem var vanliga för de stora engelska tredäckarna som i en rad fall måste förses med "gördel", en extra omgång bordläggningsplankor i vattenlinjen, för att fungera någorlunda tillfredsställande. Även minst en av de franska giganterna, *Royal Louis*, var mycket rank.¹² De erfarenheter man fått av *Kronan* under 1675 års expedition hade tydligen inte varit sådana att någon reducereing av bestyckningen eller "gördling" blivit aktuell. De många problem som uppstod i England och Frankrike förefaller ha berott på den snabba produktionen av stora skepp under ett fåtal år, främst 1666–73. Erfarenheterna från de tidigaste skeppen hann inte bearbetas och utnyttjas när nästa omgång påbörjades. De engelska och franska tredäckare som byggdes från 1670-talets senare del och framåt förefaller däremot ha varit mer välavvägda konstruktioner.

Det var inte heller så att små skepp varit till sin fördel i de många slag som utkämpades mellan de engelska, nederländska, franska, svenska och danska flottorna från 1640-talet och fram till 1670-talet. Tvärtom var de i snabb takt på väg elimineras från de växande linjeskeppsflottorna eftersom deras artilleri var för svagt och deras skrov och rigg alltför klen dimensionerade för att vara användbara i ett intensivt slag. Men de största skeppen hade också problem, främst beroende på att de egentligen var för små för det tunga artilleri de utrustades med. Snarare var det skepp i storleksordningen 1,000 till 1,500 ton som var de mest användbara. De var tvådäckare som var tillräckligt stora för att föra tungt artilleri (24-pundingar) på nedre däck men tillräckligt små för att vara någorlunda lättmanövrerade. De var också mer sjövärdiga och bättre lovartshållare i hårt väder än de höga tredäckarna. Jämfört med tredäckarna representerade de en mer mogen och beprövad teknik som sjömän av olika grader var vana vid. Även den svenska flottan byggde under 1660-talet en serie sådana skepp (de flesta med namn efter himlakropparna: *Saturnus*, *Mars*

o s v) på ca 1,200 till 1,400 ton, vilka blev utgångspunkten för den kommande utvecklingen av större tvådäckade svenska linjeskepp.

Kronans storlek kommer i ett annat ljus om man jämför med senare tiders seglande örlogsfartyg. Den bestyckning om 124–128 kanoner som brukar anges (det är osäkert om skeppet verkligen hade så många kanoner ombord) kan ge ett intryck av att det var ett av tidernas största seglande skepp. Så var inte alls fallet. Jämfört med skeppen under 1700-talets senare del (då stora örlogsskepp i allmänhet kallades linjeskepp) var *Kronan* och de andra giganterna från 1600-talet inga verkligt stora skepp. De normala tvådäckarna om 70–74 kanoner var då på ca 2,300 till 3,000 ton medan tredäckare om 90–120 kanoner var på omkring 3,000 till 5,000 ton. Med det senare 1700-talets mått var skepp om 2,300 ton alltför små för att ha tre batteridäck. Tvådäckare av samma storlek kunde föra nästan lika tung bestyckning på sina två batteridäck men de hade större möjlighet att använda sina kanoner i hård vind. De kunde därför anfalla en fiende från lovart (vindsidan) utan att de kanonportar som vändes mot fienden (på skeppets läsida) pressades ned under vattenlinjen. De kunde också utkämpa slag med betydligt fler segel, dvs de kunde använda sitt artilleri under rätt hög fart och de kunde vända utan att riskera att drabbas av den katastrof som sänkte *Kronan*.

Kronan var i sin samtid inte något misslyckat prestigeskepp eller något övermodigt tekniskt experiment. Till skillnad från *Vasa* deltog det i två sjöexpeditioner och ett sjöslag innan katastrofen inträffade och det måste därför sägas ha visat prov på att vara tjänstedugligt. Det var emellertid ett skepp med betydande begränsningar jämfört med senare generationer av örlogsfartyg av samma storlek vilka konstruerats för att tillfredsställa betydligt högre krav på stridsduglighet och operativ förmåga. Begränsningarna var sådana att säkerhetsmarginalen vid en oförsiktig manöver var ringa. Den 1 juni 1676 överskreds den. Därför finns i dag ett *Kronan*-museum.

Noter

- 1 Index Navium (odaterad fartygslista från 1670-talet), Amiralitetskollegiet, Nya nummerserien, vol 12a, Krigsarkivet.
- 2 För de två svenska tredäckare för vilka samtida displacementberäkningar finns var blockkoefficienten 0,516 för skeppet *Carolus* (*Konung Karl*) från 1694 (displacement 2,640 kubikmeter, 108 kanoner) och 0,507 för *Drottning Ulrika Eleonora* från 1719 (2,066 kubikmeter, 84 kanoner). Båda skeppen var konstruerade av Charles Sheldon, son till *Kronans* skeppsbyggmästare Francis Sheldon.
- 3 Jan Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500–1860*, 2 vol (Stockholm, 1993). Vissa displacementuppgifter för franska skepp har reviderats med ledning av nya data som publicerats i Alain Demerliac, *La Marine de Louis XIV: Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à*

- 1715 (Nice, 1992) och J C Lemineur, *Les Vaisseaux du Roi Soleil* (Nice, 1996). Jag har även erhållit viktiga informationer om dansk-norska skepp från den danske marinhistorikern Niels M Probst. En del av dessa är publicerade i Niels M Probst, *Christian 4s flåde* (Köbenhavn, 1996).
- 4 Jan Glete, "Hur stor var Vasa? Något om stora örlogsskepp under 1600-talets första hälft", *Forum Navale*, nr 51, 1995, 5–15.
 - 5 Césareo Fernández Duro, *Armada Espanola*, vol 5 (1899, nytryck Madrid, 1973), s 46, 68, David Goodman, *Spanish naval power, 1589–1665: Reconstruction and defeat* (Cambridge, 1997), s 272. Dessa två böcker anger två olika namn på ett skepp med identiskt byggnadsort och nästan exakt samma dimensioner, tonnage och byggnadsår. Med stor sannolikhet rör det sig om ett och samma skepp vilket, som ofta var fallet i Spanien, hade både ett religiöst och ett icke-religiöst namn.
 - 6 Uppgifter om dimensioner, m m för detta skepp enligt Frédéric Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570–1670*, vol 1 (Lissabon, 1989), s 64f.
 - 7 John F Guilmartin, "The Guns of *Santissimo Sacramento*", *Technology and Culture*, 24 (1983), s 559–601.
 - 8 Odaterad handling (senare anteckning "omkring 1651") i M 1848, Riksarkivet.
 - 9 Förmyndarregeringens utrikespolitik åren 1660–1672 är grundligt undersökt av Birger Fahlborg, *Sveriges yttre politik, 1660–1664* (Stockholm, 1932), *Sveriges yttre politik, 1664–1668*, 2 vol (Stockholm, 1949) och *Sveriges yttre politik, 1668–1672*, 2 vol (Stockholm, 1961).
 - 10 Det är inte helt säkert att detta skepp fanns kvar 1668.
 - 11 H D Lind, *Frederik den Tredjes Sömagt* (Odense, 1896), s 288.
 - 12 Åtskilligt om konstruktionsproblem för stora skepp under dessa årtionden finns i Frank Fox, *Great ships: The battlefleet of king Charles II* (London, 1980).

Tekniska influenser och centrala normer i svensk skeppsbyggnation – Lübeck 1664–1667

Håkan Jakobsson

Inledning

Den här artikeln kommer att beröra betydelsen av tekniska influenser vid ett skeppsvarv i Lübeck, där det svenska amiralitetet under mitten av 1660-talet påbörjade flera större fartygskonstruktioner. Ett övergripande mål är att undersöka om tekniska idéer kunde introduceras i en central byråkratisk organisation genom lokal påverkan, och därmed även att utröna om lokala influenser kunde påverka en dominerande central normbild.

Den period inom vilken undersökningen rör sig är på många sätt ett mycket intressant, men ofta försummat kapitel i svensk marinhistorisk forskning. 1660-talet ses ofta som ett fredligt mellanspel då flottan återhämtade sig efter de regelbundet återkommande krigen. Emellertid förändrades samtidigt organisationen genom påverkan från nya tekniska idéer och en annorlunda varvsstruktur. Problem förknippade med bristen på gemensamma normer vid olika delar av den expanderade verksamheten gjorde även att den centrala kontrollen successivt ökade, även om idealet var en strävan mot relativt oberoende lokala varv.

Svenska skeppskonstruktioner hade traditionellt varit baserade på holländska tekniker och de visuella normer som under 1660-talet styrde den centrala inriktningen var fortfarande till stor del utpräglad holländska. Introduktionen av andra tekniska principer skedde i större skala först i slutet av 1650-talet, då två nyrekryterade engelska skeppsbyggmästare började bygga skepp på svenska varv. De nya konstruktionerna accepterades emellertid inte centralt, och skeppen avvisades som både tekniskt och visuellt undermåliga. För att undvika ytterligare avsteg från de dominerande normerna försökte kollegiet under 1660-talet successivt öka den centrala kontrollen av de lokala varven.¹

Arbetet i Lübeck påverkades däremot inte, till skillnad mot flera andra svenska varv, av idéer med ursprung i engelsk skeppsbyggnation. Istället influerades verksamheten främst av förslag med impulser från geografiskt närliggande danska konstruktioner. Att Lübeck överhuvudtaget kom att utnyttjas för att bygga nya skepp var i grunden ett utslag av en plötslig ekonomisk möjlighet och praktiska tillfälligheter och knappast ett ställningstagande baserat

Håkan Jakobsson, f. 1977, doktorand vid historiska institutionen, Stockholms universitet. Publicerar snart "The Warship in Swedish 17th Century Society – a Cultural Construction?" *Scandinavian Journal of History* 24 (1999).

på en långsiktig planering. Detta var i sig inget ovanligt, snarare hade planeringsprocessen bakom tillkomsten av ett krigsskepp ofta en temporär karaktär och styrdes inte sällan av tillfälliga ekonomiska och materiella möjligheter.

Den svenska krigsmakten hade under början av 1660-talet drabbats av en serie kraftiga ekonomiska nedskärningar, där det centrala målet var att återinföra en fredstida normalstat. Inom amiralitetet blev de nya förutsättningarna snabbt kännbara och problemen att reparera och underhålla den nedgångna flottan uppmärksammades tidigt. Förhållandena försvårades ytterligare genom en omfattande nybyggnation som hade påbörjats i samband med krigsslutet, och behovet av extra resurser blev successivt alarmerande. Svårigheterna att vidmakthålla flottans numerär påvisades under 1664 års riksdag och ledde efter omfattande förhandlingar till att ett beslut om att acceptera en extra s.k. skeppshjälp antogs. Både förvaltning och redovisning av de utlovade medlen lades under amiralitetskollegiets kontroll där pengarna anslogs till nybyggnationer.² Vid beslutet om en extra ekonomisk tilldelning var emellertid de statliga amiralitetsvarven redan hårt ansträngda, vilket gjorde att kollegiets intresse uteslutande kom att riktas mot den privata varvs- och skeppsbyggnadsindustrin. Redan innan riksdagens formella avslut, hade förfrågningar om lämpliga orter för etableringen av den planerade verksamheten skickats till kontinentala kontakter. Bl.a. fick de svenska agenterna i Holland: Harald Appelboom och Peter Trotzig i Haag respektive Amsterdam två liktydiga brev med begäran att undersöka möjligheterna att beställa ett eller flera skepp. Kollegiets goda kunskaper om den holländska marknaden framgick tydligt i skrivelserna: "Det säyer fuller här[Stockholm], at den Skepzbygning som sker i Rotherdamb, plägar wara fästare än den i Ambsterdamb;"³ Båda Trotzig och Appelboom ansåg emellertid att riskerna var för stora och påpekade bl.a. att skeppen efter fullbordan kunde konfiskeras av det lokala amiralitetet. En hänvisning till vad som hade skett med två skepp beställda av republiken Genua, vilka efter fullbordan hade tvingats in under holländsk flagg underströk farhågorna.⁴ Möjligheterna att beställa skepp i Holland var små och dessutom, p.g.a. det spända läget i området högst osäkra.

Istället kom en skrivelse till faktorn Heinrich Brehmer i Lübeck, daterad samma dag som breven till Holland och med ett innehåll baserat på en likartad förfrågan att lägga grunden för den nya verksamheten.⁵ Till skillnad mot Appelboom och Trotzig var Brehmers svar positivt, vilket resulterade i att ett centralt upprättat förslag till den planerade byggnationen avsändes ifrån Stockholm till Lübeck.⁶

Organisatorisk tillväxt – bristande teknisk kontroll?

Arbetet som påbörjades i Lübeck kan till synes ses som ett relativt isolerat fenomen, baserat på den extra tilldelning som skeppshjälpen utgjorde. I själva verket

var varvet en del av en större organisatorisk förändring som bl.a. i viss mån förflyttade tyngdpunkten i verksamheten ifrån Skeppsholmen i Stockholm, men framförallt skapade flera nya skeppsbyggnadsorter. En viktig orsak till expansionen var möjligheten till lokal försörjning, där exempelvis närheten till materiella resurser i form av lämpliga skogar hade stor betydelse för en fortlöpande varvsproduktion.⁷ Indrivningen av tilldelade räntor på ett regionalt plan, gjorde även att ett lokalt varv kunde basera sin ekonomiska existens på en social och ekonomisk närhet, som bara på en övergripande nivå var styrd av ett centralt finansiellt ramverk. De logistiska vinster som kunde uppnås genom både geografisk och social närhet måste ses som starka incitament för att upprätta nya varv. Samtidigt var naturligtvis även behovet av nya skeppsbyggnadsorter ett utslag av en tilltänkt produktiv expansion, d.v.s. en faktisk byggnation av en större mängd skepp. De mål för skeppsflottans expansion som figurerar i amiralitetskollegiets nybyggnationsplaner under perioden måste ses som ideala tankar, utan varken finansiell eller praktisk genomförbarhet. De egentliga nytillskotten till den svenska flottan under 1660-talet var ändå, i ljuset av dåliga finansiella förutsättningar relativt många, och troligtvis ogenomförbara utan den vidgade varvsorganisationen.

Utnyttjandet av Lübeck som skeppsbyggnadsort skedde under en period då andra provinsiella svenska varv samtidigt etablerades (Bodekull och Medelpads varv) eller åter aktivt började användas (Göteborgs varv). Kan man därmed, d.v.s. utifrån den tidsmässiga överensstämmelsen utgå från att de lokala förhållandena var jämförbara? Fanns exempelvis generella likheter i den organisatoriska strukturen och funktionen?

Vid en undersökning av möjligheten att centralt övervaka och inverka på arbetet inom amiralitetet, framkommer ofta en tydlig skillnad mellan kollegiets kontakter med de provinsiella varven respektive centralvarvet i Stockholm. Generellt sett försvann till stor del den personliga, visuella kontrollen av verksamheten vid kontakterna med de geografiskt avlägsna lokala varven. Detta gav i många fall istället upphov till och ersattes även i viss mån av en omfattande korrespondens. De mycket fåtaliga kommentarerna kring arbetet på Skeppsholmen i kollegiets protokoll kan i sin tur ses som ett utslag av de väsentligt bättre möjligheterna att direkt kontrollera den centrala verksamheten. Utnyttjandet av informella kanaler för att påverka arbetet var ett fungerande alternativ, medan en formell kontakt även existerade genom den i kollegiet närvarande och över Skeppsholmen ansvarande holmamiralen. Därmed blev inte heller behovet av kunskapsförmedling genom officiell korrespondens en nödvändig kanal för att kontrollera verksamheten. Bristen på överblick måste ses som en viktig orsak till skillnaderna i kollegiets agerande, där de centrala beslut som riktades mot de lokala varven ofta var starkt påverkade av de sämre möjligheterna till effektiv kontroll.

Till skillnad mot kollegiets breda och direkta inflytande vid Skeppsholmen, blev dess främsta funktion vid de lokala varven renodlat administrativt, med ett övergripande ansvar för den materiella tillförseln, tekniska inriktningen och det finansiella planeringsarbetet. Avsaknaden av en direkt visuell kontakt och alternativa informationskanaler ersattes genom centralt tillsatta inspektörer, vilka idealt fungerade som en verkställande del av den kollegiala organisationen. I verkligheten var den centrala kontrollen fortfarande mycket liten, bl.a. p.g.a. de begränsade verifikationsmöjligheter som beroendet av en enskild kontrollperson skapade. En nödvändig förutsättning vid utnämningen av en varvsinspektör var givetvis att personen hade goda kunskaper om skeppsbyggnation, men dessutom även en förmåga att korrekt vidarebefordra sina iakttagelser till en central nivå. Kompetens skulle med andra ord kompletteras av lojalitet gentemot centralmakten, vilket i praktiken kom att skapa ett centralt behov av en regelbunden korrespondens.⁸ En teoretisk modell av en byråkratisk lojalitet baserad på centrala behov och grundad på ett finansiellt beroendeförhållande är däremot svår att acceptera utan en noggrannare undersökning av arbetsorganisationen vid de lokala varven.⁹

Varvsorganisationen på en provinsiell nivå var genomgående baserad på en tudelad arbetsuppdelning, där inspektören som en verkställande administrativ chef kompletterades av en byggmästare med ett grundläggande produktionsansvar. Den övriga organisationen rekryterades och tillsattes sedan kring dessa personer, vilket resulterade i att arbetsstyrkan kom att baseras på en lokal hierarkisk maktstruktur, med inspektören som central rapportör. Jämfört med de redan etablerade sociala kontakter, som bl.a. tillhandahöll skeppsmateriel och arbetskraft i Stockholm, blev arbetet på de nystartade varven i viss mån sociala experiment, där behovet av lokal acceptans exempelvis blev en förutsättning för att underbygga en materiell tillförsel. Bristande sociala nätverk, och konflikter med redan fungerande lokala nätverk gjorde exempelvis att konstruktionerna kunde bli kraftigt försenade.

Om man jämför Lübeck med de övriga lokala varven framkommer emellertid vissa viktiga skillnader. I Lübeck existerade t.ex. liksom i Stockholm en redan fungerande varvsorganisation, där den nödvändiga materiella tillförseln administrerades av en personalstyrka centrerad kring den ansvariga byggmästaren. Samtidigt hanterades de viktigare ekonomiska transaktionerna av en lokal agent, en position som i Lübeck innehades av faktorn Brehmer. Inspektörens roll blev i princip enbart övervakande, och kompletterades inte av några omfattande administrativa uppgifter. Eftersom problem förknippade med förvaltning föll bort, borde möjligheten att utöva en noggrannare kontroll över verksamheten åtminstone tidsmässigt ha förbättrats. Den skråbaserade organisation som utnyttjades för att bygga skeppen var däremot samtidigt betydligt svårare att påverka än om arbetsstyrkan och byggmästaren hade varit

direkt underställde det svenska amiralitetet. Lokala tekniska skillnader kunde exempelvis tämligen lätt introduceras i byggnationsprocessen, förutsatt att man inte frångick grundläggande specifikationer. Möjligheten att stävja tendenser som avvek från centrala normer var uttryckligen inspektörens ansvar, men underställdes samtidigt de tekniker som var dominerande i det lokala skeppsbyggnadssamhället.

Som den fortsatta undersökningen vidare kommer att utvisa måste däremot även graden av, eller snarare mängden av yttre influenser, i sig bl.a. förknippat med geografisk belägenhet och lokala informationsnätverk beaktas. Lübecks läge och skeppsbyggnadstraditioner kan exempelvis i minst lika hög grad som Amsterdams betydelse som informationscentrum, ses som både direkt och indirekt inverkan på en dominerande teknisk utformning.¹⁰ Ur ett geografiskt och skeppsbyggnadstekniskt perspektiv var de nordtyska hamnarna goda kandidater vid beställningar av nya skepp. Kontakten med de dominerande nordvästeuropeiska sjömakterna var exempelvis på många plan intensiv, vilket påverkade den lokala utvecklingen dynamiskt. Detta tillsammans med goda traditioner gjorde att gynnsamma miljöer för att bygga skepp existerade nära det svenska kärnområdet. Samtidigt kunde ett redan etablerat samfund för skeppsbyggnation uppvisa annorlunda grundförutsättningar och därmed oväntat påverka en nystartad verksamhet.

Inledande arbete – lokala tekniker och influenser

På hösten 1664, i samband med förhandlingarna kring skeppsbyggnationen och kontrakteringen av lämpliga byggmästare beslutade även amiralitetskollegiet att utse en "god Karl" till att övervaka det förestående arbetet. Man ansåg att amirallöjtnanten Claes Uggle var tillräckligt kompetent för att fungera som inspektör med uppdrag att "[...] angifwa det wärket, som man ämnade låta der hafwas för händer [...]"¹¹ Uggle kom till Lübeck i mitten av april 1665 och rapporterade att konstruktionen av de första två skeppen (senare benämnda *Jupiter* och *Mars*) fortskred enligt besticket.¹² I sitt första brev uppmärksammade han emellertid även ett oväntat förhållande som kom att väcka stort intresse på central nivå. Genom lokala kontakter hade Uggle nämligen fått närmare vetskap om det danska amiralitetets verksamhet i regionen: "[...] uthi Neyenstadt 4 mil här ifrån bygger Kongen i Danmark ett stoort skeep, hwilket aflöopa skall, af sin stapell, nu om pingzdagz tydher." (senare benämnt *Tre Kroner*)¹³ Uggle påpekade även att planer för både en "[...] lyten Fregat af 70 foot [...] som skall byggias synnerlig på Seglation [...]" och ett fartyg som var 16 fot längre än det som stod på stapeln fanns klara.¹⁴

Amiralitetskollegiets respons var positiv och intresset av vidare information om den danska verksamheten framhölls i ett svarsbrev.¹⁵ I slutet av maj

red Ugglan till Neustadt för att personligen inspektera skeppet och undersöka dess konstruktion. Rapporten till kollegiet betonade ett välproportionerat skepp, men ändå byggt “[...] mycket mehra skarpt förr och baak, ähn som elliest wanliget wore plägar.” I fören var samma förhållande uppenbart, då skrovet egentligen inte nådde någon egentlig bredd förrän 8 fot innan kölens underkant, för att först därefter snabbt plana ut, och nå en vidd på åtminstone 28 fot vid flacket.¹⁶ Bogen var vackert rundad, men spegeln i aktern var “[...] mycket flak neder wedh wattnet [...]”, ett förhållande som en medföljande avritning även vidare utvisade.¹⁷ Längden över stammen var enligt Ugglan 155 danska fot och bredden 40 fot, det fanns 13 portar på långsidan och 2 portar baktill, trots att spegeln var bred nog för 4 portar.

Trots det danska varvet i Neustadt underlät inte Ugglan sitt egentliga uppdrag, d.v.s. inspektionen av den svenska skeppsbyggnationen i Lübeck. Hans detaljerade uppgifter ger tvärtom ofta både en god insyn i verksamheten och de problem som uppkom under arbetets gång. Intressanta tekniska skillnader blir även märkbara om man jämför med andra svenska varv.

I slutet av maj rapporterade Ugglan ifrån Lübeck att den ene av de två skeppsbyggmästarna (senare benämnd Albert Gaul) hade “[...] uppsatt sina spann [spanten, d.v.s. träribborna som formade skrovets profil], som dhe häär bruuka, och inlagt alla buukstykkorna, skapadhe Efter bestäcket, nu påhåller han, baak mädh twillor och andra inhulter.” Rapporten gav en koncis, men uppenbart kompetent beskrivning av skeppets grundläggande utformning. Samtidigt uppmärksammade Ugglan det speciella virkesutnyttjandet vid de två byggnationerna: “Eftersom dhän Ena betiänar Sigh krumwirket i sin bygning, och dhän andra plankorna. hwilket Elliest heelt förhinderliget falla skulle, dhär dhe bååda en Faccon brukad. Synnerligen, som ännu ey heelt mycket wirke wedh wärfuet framkommit ähr.”¹⁸ Att den olikartade virkesåtgången berodde på att mästarna byggde skepp enligt två olika metoder framgår rent byggnadstekniskt än tydligare i ett senare brev. I början av juni upplyste Ugglan kollegiet om att Gaul efter att ha satt in “[...] alt fast up till sin skärgångh [...]” påbörjat fasttimrandet av 4 eller 5 lager av stabiliserande plankor, för att senare “[...] klädha medh plankor uthan och innom.” I samma skrivelse framgick att den andre mestaren benämnd Cardenal *först* hade byggt ut flacket till 34 fots bredd och uppsatt 4 lager plankor “[...] och nu inlägger han sina buukstycken och sittare, så att [...] honom och så innan En månatz förlöp kunna uparbeeta till sin skärgångh [...]”¹⁹

Konstruktionsskillnaderna var ett utslag av influenser från de olika metoder som fanns att tillgå vid utformningen av skrovet från kölens och uppåt.²⁰ Gaul använde sig av en teknik där spanten, uppfördes från kölens, för att först därefter stadgas genom en yttre beläggning av plankor. Den yttre plankbeläggningen, den s.k. bordläggningen bestämde därmed inte direkt skeppets

form, utan naglades istället fast vid ett tidigare uppsatt skelett. Cardenal byggde istället upp skrovets nedre del genom att lägga ut horisontella lager av plankor, för att först därefter på grundval av den nedre plankkonstruktionen resa spanten.²¹ I det senare fallet låg skrovets styrka i den externa bordläggningen, medan styrkan i det förra fallet var beroende av de inre spanten.²² Skeppsbyggnad baserad på en skalkonstruktion, vad som i dagligt språkbruk skulle kallas att bygga på klinker, var en teknik som i norra Europa länge dominerat vid konstruktionen av bl.a. mindre fartyg. Under inflytande från en utveckling med ursprung kring Medelhavet ersattes successivt klinkerprincipen av en metod baserad på en inre skelettkonstruktion. Med den styrka som uppkom genom en spantstomme blev inte längre en byggnation baserad på stabilt överlappande plankor nödvändig. Övergången till en kravellkonstruktion, där de yttre plankorna fogades kant i kant gjorde att större, men samtidigt lättare skepp kunde byggas.²³

Skalkonstruktionen levde däremot i betydande utsträckning kvar hos holländska skeppsbyggmästare, där metoden under stora delar av 1600-talet till skillnad mot exempelvis England kraftigt kom att influera konstruktionsutvecklingen. Unger pekar emellertid på en brist i förståelsen av den förändring som de skeppsbyggnadstekniska lösningarna skapade och menar att en sorts hybridform av de ovan skissade metoderna istället dominerade i Holland. Han presenterar en teori som förklarar övergången från en skal- till en skelettkonstruktion som ett evolutionärt skeende, där mellansteg med influenser från båda metoderna var ett självklart inslag. Exempelvis präglades en typisk skalkonstruktion av att *hela* bordläggningen först restes, för att därefter stödjas av ett inre ramverk. Samma renodlade metod användes däremot inte regelbundet vid holländska skeppsvarv. Istället kom bordläggningen liksom hos Cardenal att föras upp till en nivå kring vattenlinjen, för att sedan förstärkas genom ett inre ramverk.²⁴

I Lübeck fanns även direkta skillnader gentemot en typisk skalkonstruktion, vilka bl.a. framgick då amiralitetet efter en förfrågan om en lämplig byggmästare fick Uggla att närmare precisera de lokala mästars färdigheter.²⁵ Kollegiets önskemål om en byggmästare som kunde bygga på certer, replikerades av Uggla med att: “[...] alla byggia på Certerh och ingen på klampar [...]”²⁶ Att bygga på klampar var en traditionell metod för att uppföra skrovet enligt en skalkonstruktion, där klamparna var de yttre trästötter som i avsaknad av ett inre skelett höll ihop ett skrov där plankorna var fogade kant i kant. Metoden användes när inget inre stödande timmer fanns uppsatt och de yttre stöttorna togs bort när skrovet byggts upp och de inre spanten infogats.²⁷ Uggla gjorde uppenbarligen en distinktion mellan den metod som praktiserades av Cardenal och traditionell skalkonstruktion med klampar.²⁸

Försök till omsättning av danska influenser

Jämfört med de första rapporterna om verksamheten i Neustadt, blev Ugglas synpunkter märkbart positiva då det danska skeppet närmade sig sitt färdigställande. Liksom i sin första rapport uppmärksammade han detaljer som avvek från den centrala normbild som styrde det svenska arbetet. Exempelvis märktes ett tydligt intresse av skrovets utformning i breven. Skrovets betydelse måste åtminstone delvis anses bero på de bättre möjligheterna att observera avvikelser i skeppets yttre kropp jämfört med innandömet, men ger även en god antydning om vad som utmärkte den danska konstruktionen jämfört med en svensk idealbild. Senare kan man även se hur samma skillnader påverkade idéerna vid arbetet i Lübeck.

Fartyget färdigställdes under sommaren 1665 och gick troligtvis av stapeln i början av juni. Den ursprungliga modellen var baserad på ett kontrakt från januari 1664, men hade senare genom påverkan från den danska amiralgeneralen Cort Adeler både breddats och förlängts.²⁹ Enligt Ugglas beräkningar var fartyget 145 svenska fot långt, 40,5 fot brett och utrustat med 72 styckeportar.³⁰ I en tidigare skrivelse hade även portarnas inbördes läge och andra specifika drag uppmärksammats, och Ugglas hade påvisat vissa likheter med det svenska skeppet *Draken*.³¹

Efter centrala diskussioner under hösten 1665 hade även förhandlingar om en fortsatt svensk skeppsbyggnation påbörjats.³² Det tredje skeppet (senare benämnt *Solen*) skulle i stort utformas efter samma bestick som de två första, även om Ugglas brevledes hade beordrats att speciellt övervaka ett flertal anorlunda och troligtvis nytillkomna detaljer.³³ Samtidigt framkom planer för ett mindre fartyg byggt av det timmer som blivit över efter konstruktionen av *Jupiter* och *Mars*. Förslaget: en 70 fot lång fregatt var troligtvis ursprungligen Ugglas men framfördes till kollegiet genom en viss Claus Edenberg.³⁴ Edenberg hade efter ett personligt besök i Lübeck rest till Stockholm och kunde antagligen i samband med sin rapportering inför kollegiet presentera tankarna kring fregatten.³⁵ Kollegiet ansåg däremot att ett så pass litet fartyg inte var intressant och såg hellre att en “[...] längre och beqwämbigare af samma aflewor kunde där bygdh blifwa [...]”³⁶ Ugglas svar gjorde klart att det överflödiga virket inte tillät byggnationen av en större fregatt, men framhöll att ett intresse av att bygga likartade skepp fanns i Lübeck. Han hade nämligen genom faktorn Brehmer, d.v.s. den finansiella agenten vid byggnationen förstått ett intresse av, eller snarare sett en möjlighet till att bygga flera fregatter.³⁷ Måtten skulle emellertid ökas väsentligt till samma storlek “[...] så som dhe nu ähro som på stapelen stå [...]”, vilket åsyftade de svenska skeppens betydligt längre skrov. Tekniken var ny för Brehmer, eftersom han “[...] förrgaf sig nu först wara bekant i dhät wäsendet.”³⁸

Dels p.g.a. det generella intresset av det danska skeppet och dels genom

tankarna på att bygga större fregatter, kan även två orsaker till Ugglas plötsliga förslag att konstruera *Solen* annorlunda än vad som föreskrevs i besticket klarläggas.

Med det danska skeppets smalare fregattinspirerade skrov som direkt förebild skrev nämligen Ugгла i mitten av oktober, att det tredje skeppet kunde “[...] på dhän facon och sätt byggias måtte, som Ett aff dhe i neynstaadh effter som förmodeligen dhe wäll sägla måtte, warandes så skarpa förr och baak, män hafwer des mehra flak. nämbl medh 30 foot mitt uppe [...]” Ugгла trodde att konstruktionsförslaget skulle falla amiralitetsråden i smaken och förväntade sig ett centralt utlåtande om huruvida idéerna kunde accepteras. Kollegiet var emellertid föga intresserade av att experimentera med en ny modell. Ugгла beordrades istället strikt följa besticket och utifrån vad som normalt brukade eftersträvas ge både för och akter en skarp profil. Måttet av normbildning hänvisade bl.a. till vad som i utformning skett på skeppet *Wrangel* och *Draken* och “[...] aldenstundh det, när det byggas efter den faconen, som ofwanbem:^{11a} Skepp äro uptimbrade, då skall det lära för unddeligen wäl kunna segla.”³⁹ Svaret var i själva verket en kraftig markering av kollegiets ståndpunkt inom det tekniska området och uppmärksammade både behovet av normer, och det centrala problemet att kontrollera en lokal byggnation. Synen på andra influenser var långt ifrån positiv, och idéerna ansågs istället kunde påverka byggmästaren till att bli “[...] irrat och förledd [...]”

Att hänvisa till tidigare konstruktioner var en konkret lösning på ett beskrivningsproblem, en lösning som givetvis förutsatte att den mottagande personen hade personlig kunskap om det som åsyftades. Till vikten av lokala inspektörer med en lojalitet och intellektuell kapacitet som möjliggjorde informationsupptagning och -spridning måste även läggas en gemensam teknisk och visuell kunskapsbas hos kollegiet och dess lokala företrädare. Inspektören fungerade underförstått som representant för en central norm, men förutsattes därmed även besitta kunskaper om och följa samma inriktning.

Hinder – ekonomiska efterräkningar

Skroven till *Jupiter* och *Mars* färdigställdes på senhösten 1665 och arbetet koncentrerades efter stapelavlöpningen till fartygens överbyggnader.⁴⁰ Under 1666 kom korrespondensen främst att beröra de halvfärdiga skeppen, medan det nystartade arbetet på *Solen* fortgick något mera undanskymt.⁴¹ Att kollegiet var medvetet om faran att byggmästarna p.g.a. fel signaler kunde konstruera skeppen annorlunda än besticken utvisade, hade tydligt framgått vid Ugglas förslag att bygga det tredje skeppet efter en dansk förebild. Även det fortsatta arbetet karakteriserades av en liknande central vaksamhet, vilket främst märktes genom en kraftig betoning på att de normgrundande besticken fullständigt skulle efterföljas.

Samtidigt framkom även ekonomiska risker vid utnyttjandet av en privat organisation, där ett annat profitintresse kunde inverka på produktionsutformningen. Exempelvis uppmärksammades kollegiet på vårvintern 1666 om att Brehmer tänkte utnyttja (billigare och svagare) furuplankor istället för tåligare ekvirke vid en del av överbyggnaden, utan att varken material eller tillvägagångssätt kunde sanktioneras i besticket. Ugglan framhöll samtidigt en allmän motsträvighet hos Brehmer.⁴² I svarsbrevet underströks ett generellt behov av att besticket skulle efterföljas och Ugglan uppdrogs att noggrant följa de tidigare uppställda dimensionerna.⁴³ I ett senare brev, där en kraftig förändring av planerna för *Solen* försökte genomdrivas framkom även de ekonomiska risker som kunde uppkomma om besticken inte efterföljdes. I brevet rapporterade Ugglan i positiva ordalag om möjligheten att öka längden på skeppet med 10–12 fot till 152 fot.⁴⁴ De övriga dimensionerna skulle enligt samma förslag inte nämnvärt förändras och resultatet borde bidra till en vackert utformad fregatt med ett längre flack.⁴⁵

Återigen måste inflytandet från den danska skeppsbyggnationen ses som en klar teknisk influens till ett smalare skrov. Samtidigt kom de ekonomiska riskerna att överskugga möjligheterna att förändra utformningen av skeppet. I kollegiets svar framskyntade nämligen både en teknisk, men framförallt en ekonomisk aspekt på det nya förslaget. Amiralerna i Stockholm ansåg att det rent tekniskt var möjligt att öka längden på skeppet, men att detta enbart kunde ske genom en motsvarande ökning av de övriga dimensionerna. Den främsta risken var istället de efterräkningar som kunde inverka på de tidigare kontrakterade kostnaderna, men även problem att materiellt underbygga skrovet ökade storlek.⁴⁶

En generell trend i den bevarade korrespondensen från 1666 antyder att Brehmers ställning som finansiell organisatör successivt utvidgades till att direkt influera skeppsbyggnationen. Detta är intressant nog främst märkbart genom kollegiets vaksamma beteende vid konstruktionsarbetet. I många fall bidrog nämligen riskerna för senare ekonomiska krav, beroende på icke-kontrakterade kostnader till att ytterligare avskräcka från förändringar. Sammanfattningsvis speglade kollegiets agerande vid lokalt nytänkande inte bara behovet av att följa centrala tekniska normer utan byggde även på riskerna för ekonomiska efterräkningar vid avvikelser.

Tekniska grunder – centrala, visuella normer

Det fortsatta arbetet på *Jupiter* och *Mars* kretsade som tidigare nämnts främst kring utformningen av överbyggnaderna, ett arbete där centrala idéer ofta kom att spela in. I slutet av mars 1666, när skeppen hade nått “[...] en temmelig vakker skapnadh och proportion [...]” undrade Ugglan hur backen och skansen, d.v.s. den främre respektive bakre delen av själva däckprofilen, skulle utformas.⁴⁷ Kollegiet svarade att både backen och skansen skulle byggas öppna,

vilket inte uteslöt att man senare kunde stänga dem.⁴⁸ En fråga som ur en teknisk synvinkel är betydligt mer intressant rörde placeringen av kabyssen. Ugglan undrade om den skulle byggas i skansen eller mellan överloppen enligt vad som var brukligt i England, eller om man istället skulle placera den i själva (hål) rummet efter holländskt maner.⁴⁹ Kollegiet menade att den rätta platsen var “[...] nedre i Rummet, som det befinnas på dee andra Skeppen här i Flottan.” Svaret uttryckte inte bara ett traditionellt holländskt inflytande, utan visade även att kollegiet ofta baserade sina beslut på tidigare metoder och inarbetade normer.⁵⁰ Genom diskussionen om de inre avdelningarna framgår dessutom att inte bara den yttre utformningen påverkades av de olika manererna. Den bredare holländska skrovformen möjliggjorde nämligen, till skillnad mot ett smalare brittiskt skrov att kabyssen placerades i hålrummet. På en brittisk konstruktion var samma placering, p.g.a. platsbrist inte genomförbar.

Traditionellt sett styrdes även grunderna för utformningen av viktiga visuella kännetecken och utsmyckningar genom centrala beslut. I linje med detta hade avritningar på de bakre gallerierna, gallionerna och de akte utsmyckningarna redan under hösten 1665 skickats till Ugglan. Genom ett representativt akterskepp framhövs skeppets tekniska funktion visuellt, men samtidigt i proportionerlig överensstämmelse med skrovets storlek och kvalitet. Det rika bildspråket centrerades bl.a. kring riksvapnet och fungerade som en klar markering av centrala kännetecken.

Vikten av styrande normer och en enhetlig syn på deras betydelse blev uppenbar när vissa oklarheter, trots den tillskickade avritningen, framkom vid galleriernas slutliga utformning. Samstämmigheten om betydelsen av visuella/estetiska grunder gjorde däremot att Ugglans förslag till förändringar kunde accepteras av kollegiet. Det grundläggande problemet handlade om huruvida gallerierna skulle vara öppna in mot kajutan, d.v.s. fungera som en utvidgning av den inre hytten, eller om en dörr skulle leda ut till det yttre rummet. Ugglan ansåg att gallerierna skulle vara öppna inåt, eftersom de då kunde bli “[...] bätter och zirligare, Jämnwäll nyttigare och bequämare [...]” och dessutom ge “[...] mehra Ljus, rum och bequämheet [...]”⁵¹ Samtidigt påpekades att lösningen inte skulle inverka negativt på skeppets styrka förutsatt att gallerierna byggdes tillräckligt högt. Kollegiets svar uttryckte en klar acceptans och framhöll de estetiska fördelarna, men påpekade samtidigt att gallerierna inte fick bli försvagade genom den föreslagna konstruktionen.⁵²

Nya influenser och arbetets avslutning

Under våren försökte man föra ut de två färdiga skeppen till Travemünde, men hindrades ideligen av det låga vattenståndet utanför Lübeck. Först i juli 1666 rapporterades att *Jupiter* hade nått fram till Travemünde.⁵³ Kollegiet hade emellertid beslutat att fartygen skulle byggas färdiga på plats och att de

därmed även skulle bli kvar i norra Tyskland under den kommande vintern.⁵⁴ I mitten av juli 1667 fick slutligen Ugglas order om att med de båda skeppen segla till Stockholm. I september nåddes efter en stormig överfart skärgården utanför Stockholm och några dagar senare kallades Ugglas in till kollegiet för att redogöra för överfarten och skeppens beskaffenhet.⁵⁵ Genom avresan ifrån Lübeck förflyttades även Ugglas ifrån sin post som inspektör och den omfattande brevväxlingen avslutades.⁵⁶

Dessförinnan, d.v.s. under slutskedet av Ugglas vistelse, hade viktiga influenser, rörande ett smalare skrov återigen framkommit. Idéerna var troligtvis liksom tidigare främst grundade på annorlunda tekniska lösningar hos de danska skeppen. Emellertid kan även kompletterande orsaker till ett annorlunda skrov anas i korrespondensen. Under våren 1666 blev bl.a. information ifrån utländsk tidningspress tydlig i Ugglas brev, som ett faktiskt bevis på Lübecks goda geografiska läge och ställning som informationscentrum.⁵⁷ Nyheterna berörde främst det pågående sjökriget mellan Holland och England, och var ifråga om krigets verkningar, vilket Ugglas själv uppmärksammade inte alltid helt pålitliga. Huruvida det ökade intresset för krigshändelserna gav upphov till en ökad korrespondens med kontakter i Amsterdam och London är svårt att bevisa. Det är emellertid klart att Ugglas under perioden både blev relativt välinformerad om det pågående sjökriget, men dessutom, möjligtvis som ett resultat av ett ökat informationsflöde fick information om de senaste tekniska lösningarna. I slutet av mars 1666 rapporterade han nämligen i korta ordalag om hur man i Holland mest byggde långa fregatter som tidigare hade utrustats med back och skans, men nu istället fick "[...] 3 fasta öfwerlåg, seonde sådant mehra wärbaart waara [...]"⁵⁸ Holländska tekniska lösningar hade som tidigare nämnts ett fortsatt stort genomslag inom den centrala svenska marina organisationen. Ovanstående exempel visar emellertid även att utländska influenser kunde spridas till organisationen oberoende av en central normbild.

I början av 1666 höll även det andra danska skeppet (senare benämnt *Prins Christian*), d.v.s. det som i Ugglas tidiga brev enbart hade existerat på planeringsstadiet, på att färdigställas. I mars framkom att skeppet snart skulle löpa av stapeln och att det var utrustat med tre fasta överlopp. Sjösättningen genomfördes under påskveckan och det nya skeppet kom under en längre period att tilldra sig ett större intresse.⁵⁹ Skeppets djupgående rapporterades till 13 fot, och det totala antalet styckeportar till mellan 80 och 90 st.⁶⁰ Förutom två sidogallerier, skrev även Ugglas att ett bakre öppet galleri var beläget i höjd med kajutan, och beskrev vidare hur en dörr ledde ut till samma plats ifrån den inre hytten. Den tekniska beskrivningen ger däremot inga klara bevis för att de olika lösningarna direkt påverkade konstruktionsidéerna som styrde utformningen av de svenska skeppen. Bland de sista brev som Ugglas skrev

under 1666 finns även en beskrivning av arbetet på *Solen* och ett förslag på hur samma konstruktion kunde utvecklas. Ugglas ansåg bl.a. att hålskeppet kunde minskas jämfört med de två tidigare skeppen, "ty dhät skall doch ey blifwa någon Lastdragare [...]" och att höjden mellan överloppen kunde minskas så att skeppet låg lägre och "[...] fast wakrare på watnet [...]" Målet var att bygga det nya skeppet med tre överlopp, men ändå bibehålla samma höjd som på de tidigare tvådäckade skeppen, med den extra fördelen att skeppet kunde bli "[...] nyttigare och wärbarare [...]" Ursprunget till idéerna blev tydligt när Ugгла, genom att hänvisa till det nya danska skeppet, fördelaktigt exemplifierade sina tankar. Återigen poängterades det skarpa skrovet, men även det mindre hålrummet. Han avslutade sin framställning med att understryka att skeppet låg "[...] mäd sina 3 fasta öfwerlöp mycket smugare och Läger på watnet ähn som något af våra [...]"⁶¹ Tyvärr hindrar bristerna i korrespondenskedjan, eller avsaknaden av kommentarer i de fortsatta breven några närmare reflektioner över hur synpunkterna mottogs av kollegiet. Klart är däremot att kollegiet i sitt sista brev från 1666, skrivit några dagar efter Ugglas ovanstående kommentarer, återigen underströk behovet av att fullständigt följa det normgrundande besticket.⁶²

Slutsatser

En generell tendens i den bevarade korrespondensen mellan medlemmarna i amiralitetskollegiet och Claes Ugгла är det faktum att behandlingen av tekniska idéer ofta upptar mycket tid och plats. Naturligtvis kan detta ses som ett bevis för att tekniska frågor tillmättes stor vikt, vilket i sin tur kan ses som en nödvändig slutsats i den teoretiskt svagt underbyggda och därav i viss mån mindre styrda varvsindustrin. Behovet av att ventilerade frågor rörande den tekniska utformningen var helt enkelt nödvändigt för att uppnå en god konstruktion vid avsaknaden av klart fastställda teoretiska ramar. Det var vid ett lokalt varv även ett uttryckt mål för den övervakande inspektören, där vidarebefordrandet av lokala förändringar till en central nivå eftersträvades. Samtidigt existerade, visserligen ofta i hög grad rudimentära men ändå centralt upprättade bestick, där en teknisk inriktning åtminstone ifråga om grundläggande dimensioner kunde skisseras.

I Lübeck förvärrades emellertid möjligheterna till kontroll över och inverkan på det faktiska arbetet, eftersom skeppsbyggmästarnas grundläggande färdigheter och metoder inte kunde regleras på samma vis som vid ett svenskt varv. Visserligen kunde Ugгла genomgående övervaka att skeppsutformningen följde besticket och även verka som en förmedlande instans vid frågor som inte direkt berördes i samma bestick. Emellertid låg viktiga materiella faktorer som virkeskvalité och framförallt den egentliga tekniska utformningen, d.v.s. byggnadsmaneret utanför inspektörens händer.

Situationen i Lübeck komplicerades emellertid främst av den danska verksamheten i Neustadt. Fallet var direkt unikt – lokala agenter rapporterade visserligen kontinuerligt om lokala konstruktioner ifrån både Köpenhamn och Amsterdam, men kunde aldrig skapa en liknande direktkontakt mellan två etablerade skeppsbyggnadsorter. Skillnaderna jämfört med de grunder efter vilka de svenska skeppen utformades var uppenbarligen tillräckligt stora för att Ugglan med stort intresse skulle rapportera om specifika detaljer hos de danska konstruktionerna. Försöken att införa samma, främst skrovbaserade nymodigheter i den svenska varvsorganisationen uppfattades däremot sällan positivt av kollegiet och hänvisningar till det centralt upprättade besticket och tidigare skeppsutformningar utnyttjades för att avvisa innovativa förslag.

Jag vill hävda att de tekniska nymodigheter med danskt ursprung som försökte införas på det lokala varvet stötte på ett centralt motstånd som grundade sig på riskerna för minskad kollegial kontroll. Kollegiets position som ett övergripande administrativt organ var helt enkelt beroende av en kunskapsbas, som genom formella direktiv kunde förmedlas till en lokal skeppsbyggmästare eller agent. Det var därmed omöjligt att acceptera idéer, som inte var fast förankrade genom välkända centrala normer, eller kunde härledas till tidigare modeller eller bestick.

De problem som normalt sett kunde uppstå vid kontakterna med ett provinsiellt varv, där den visuella kontrollen över den estetiska och tekniska utformningen försvårades genom ett ökat geografiskt avstånd, fanns även till stor del i Lübeck. Om en förändring av viktiga delar av besticket skulle sanktioneras på en central nivå, fanns egentligen inget enkelt sätt att övervaka att teorin omsattes till en acceptabel praktik. P.g.a. riskerna för att de centrala normer som skulle styra utformningen förändrades genom lokala initiativ, kunde mycket få nya idéer tillåtas influera byggnationen. Detta skulle inte bara skapa ett annorlunda utformat skepp, utan dessutom och framförallt även undergräva den dominerande ställning som kollegiet försökte utöva i frågor av teknisk art. Samtidigt måste inte heller de ekonomiska riskerna underskattas, något som i hög grad även påverkade arbetet i Lübeck. Även om förbättrade konstruktioner var möjliga var risken för efterräkningar en tillräckligt starkt vägande orsak för att undvika att ändra nedskrivna skeppsdimensioner.

Noter

- 1 För samma process, och betydelsen av kollegiets distinktion mellan skrov och överbyggnad vid synen på skeppen se H. Jakobsson, "The Warship in Swedish 17th Century Society – a Cultural Construction?" i *Scandinavian Journal of History* 24(1999).
- 2 För närmare detaljer se G. Wittrock, *Karl XI:s förmyndares finanspolitik*. Gustaf

- Bondes finansförvaltning och brytningen under bremiska kriget. 1661–1667* (Uppsala 1914), s. 247–258.
- 3 *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Appelboom 27/8 1664. Likalydande skrivelser skickades även till Peter Trotzig i Amsterdam och till residenten Vincent Möller i Hamburg.
 - 4 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Appelboom 16/26/9 1664 och fr. Trotzig 30/9 1664.
 - 5 *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Brehmer 27/8 1664.
 - 6 *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Brehmer 17/9, 24/9 och 8/10 1664.
 - 7 Se exempelvis *KrA, Am. koll., Protokoll*, 15/8 och 28/9 1664.
 - 8 Jfr. med fullmakten för Ebbe Simonssons förordnande till inspektör vid varvet i Bodekull. Bl.a. poängterades att Simonsson skulle “[...] wårt oh Chrononas gagn åh bästa efter yttersta förmågo sökia till att befrämia [...] och sitt ämbete der Uthi bestå, att hafwa een noga och flytigh inspection med Skiepsbyggeryet, att det blif:r wår nådige intention lykna [...]” *RA, RR*, 17 april 1659, pag. 911.
 - 9 Synen på pengar som ett lojalitetshöjande medel var som följande citat utvisar även uppenbart i Simonssons fullmakt: “Och på det han dätta sitt ämbete med desto större flyt och troheet må förrätta, dy bestå wy honom åhrligen den Löhn som honom, på Staten tilordnad blif:r” *RA, RR*, 17 april 1659, pag. 912.
 - 10 Se K.-F. Olechnowitz, *Der Schiffbau der Hansischen Spätzeit* (Weimar 1960) om skeppsbyggnation i det nordtyska området fram till 1600-talet.
 - 11 *KrA, Am. koll., Protokoll*, 10/12 1664. Närmare skriftliga order utformades och sändes till Uggla i mars 1665. *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Uggla 15/3 1665. Samtidigt skickades även ett brev till den svenska skeppsbyggmästaren Jakob Jakobsson med order om att bege sig till Lübeck för att samarbeta med Uggla. *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Jakobsson 15/3 och 29/3 1665. Jakobsson kom troligtvis aldrig till Lübeck, och senare samma vår förordnades han istället åt Norrland som skeppsbyggmästare. *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Jakobsson 20/5 1665.
 - 12 I likhet med de flesta andra skeppskonstruktioner under perioden, var de övergripande dimensioner som styrde utformningsarbetet i Lübeck fastlagda i ett s.k. bestick. I princip innehöll besticket (åtminstone teoretiskt) den grund på vilken arbetet skulle byggas, och fungerade samtidigt p.g.a. sitt centrala ursprung som en viktig mall för att förhindra lokala avvikelser. Ett första bestick, som inledningsvis kom att styra arbetet hade skickats till Brehmer på hösten 1664 och tecknade ett skepp med en längd på 140 fot och en bredd på 38 fot. *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Brehmer 5/10 1664.
 - 13 Uggla talade om Neustadt, en liten by i Oldenburg strax norr om Lübeck där den danska kronan sedan 1640-talet regelbundet hade byggt örlogsfartyg. J.T. Lauridsen, “Skibsbyggeri for den danske krone i Neustadt i 1640’rne”, s. 70–83 i *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg Årbog* 41(1982) och K. Klem, *Skibsbyggeriet i Danmark och Hertugdømmerne i 1700-årene* (2 vol.) (Köpenhamn 1985), Bind II, s. 217–218.
 - 14 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla 29/4 1665.
 - 15 *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Uggla 13/5 1665.

- 16 Jfr med H. Börjeson, "Om danskt Skeppsbyggeri 1664–65. Ur svenske amirallöjtnanten frih. Clas Ugglas korrespondens", s. 271 i *Tidsskrift for Søvæsen* 99(1928), där det felaktigt hävdas att bredden efter 8 fot innan kölens underkant, ej tvärt ut-flackar. I Ugglas brev står "[...] dhär dhät sig twärt uthflackar [...]". *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Ugkla 27/5 1665. Se även P. Holck, *Cort Adeler* (Köpenhamn 1934), s. 127 för samma felaktiga uppgift. Flacket var den understa delen av skrovet, som tog över då bukens rundning, d.v.s. den egentliga skrovformen planade ut på båda sidor om själva kölén.
- 17 För ovanstående inkluderat avritningen av skeppet se *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Ugkla 27/5 1665. En flat akter gjorde att skeppet låg stabilt i vattnet, men påverkade samtidigt snabbheten negativt. Skrovet bibehöll dessutom lättare sin form och skevade inte lika lätt i bordläggningen om en rundad och därmed skarpare skuren akter undveks. J.J.A., Wijn, "Shipbuilding and strategy, an ever changing interaction", s. 190 i *Revue Internationale d'Histoire Militaire* 58 (1994).
- 18 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Ugkla 27/5 1665.
- 19 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Ugkla 10/6 1665.
- 20 För noggrannare undersökningar av den dåtida skeppsbyggnationen finns ett stort antal verk att tillgå. Se exempelvis Å.C., Rålamb, *Skeps Byggerij eller Adelig Öfnings Tionde Tom* (Stockholm 1691), N. Witsen, *Aeloude en hedendaegsche Scheepsbouw en bestier* (Amsterdam 1671) och C. van Yk, *De nederlandsche scheepsbouw-konst open gestelt* (Amsterdam 1697). Rålamb beskriver ett engelskt skeppsbyggnadsmaner, medan Witsen och van Yk främst behandlar holländska metoder. Viktiga moderna översikter inkluderar B. Lavery, *The Ship of the Line* (2 vol.) (London 1983–84), där den andra volymen behandlar skeppskonstruktion. *Deane's Doctrine of Naval Architecture, 1670*, ed. B. Lavery (London 1981) är intressant ur ett engelskt perspektiv, medan G. Schoerner, *Regalskeppet* (Stockholm 1964) och speciellt den första volymen av *Svenska flottans historia* (3 vol.) (Malmö 1942–45) är viktiga för svenska förhållanden.
- 21 Se W. zu Mondfeld, *Schiffbaukunst im 17. Jahrhundert* (Herford 1987), s. 28–31, Rålamb, s. 43–44, Täfl. I. och Fig. 9. samt Schoerner, s. 20–21.
- 22 R.W. Unger, "Dutch Design Specialization and Building Methods in the Seventeenth Century", s. 154 i *Postmedieval Boat and Ship Archaeology*, ed. C.O. Cederlund (Oxford 1985).
- 23 Ibidem, s. 154–155.
- 24 Ibidem, s. 155–162. Ungers sammanfattning är bl.a. baserad på O. Hasslöf, "Main Principles in the Technology of Shipbuilding", s. 27–72 i *Ships and Shipyards. Sailors and Fishermen: Introduction to Maritime Ethnology*, ed. O. Hasslöf (Köpenhamn 1972).
- 25 *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Ugkla 17/6 1665. Se även *KrA, Am. koll., Protokoll*, 7/6 1665. Bakom beslutet att söka anställa en skeppsbyggmästare ifrån Lübeck låg kollegiets tanke om att påbörja en furuskeppsbyggnation vid ett nytt varv i Medelpad.
- 26 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Ugkla 18/7 1665.
- 27 zu Mondfeld, s. 28, Rålamb, s. 25 och 43–44 samt Unger, s. 156–157.

- 28 Kollegiets önskemål om en skeppsbyggmästare ifrån Lübeck uppfylldes aldrig, eftersom Uggla inte hittade någon som var intresserad av att börja arbeta för den svenska kronan. Cardinals son var en god kandidat, och Uggla uppmärksammade att han byggde ett skepp för en lokal borgare. Sonen var dessutom både kapabel att bygga på certer “[...] till dhät hållänksa maneret” och att bygga på klampar. Emellertid antogs han aldrig i svensk tjänst, eftersom fadern inte ville släppa iväg honom. *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla 16/9 1665.
- 29 Se Holck, s. 126–127 för samma process, och s. 104–105 för Adellers utnämning till amiralgeneral.
- 30 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla 17/10 1665.
- 31 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla 9/9 1665.
- 32 *KrA, Am. koll., Protokoll*, 30/9 1665.
- 33 *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Uggla 31/10 1665.
- 34 Genom beteckningen fregatt avsågs en konstruktion som var baserad på ett långsmalt skrov, och som framförallt skulle uppvisa goda seglingsegenskaper. En fregatt var däremot inte automatiskt ett litet skepp, utan byggdes likt de flesta större fartygen efter storleken på det tillgängliga virket. Ursprunget till fregatten var flamländskt/holländskt, men den vidare utvecklingen skedde, efter introduktionen till den engelska flottan på 1640-talet, främst av engelska skeppsbyggmästare. Den ursprungliga typen byggde på en enkeldäckad, låg övervattens kropp, utan en främre skans, men utvecklingen gick snabbt mot ett betydligt större skepp, där både dimensionerna men även slagstyrkan ökade. Utvecklingen gjorde att skillnaden gentemot det traditionellt tyngre bestyckade slagskeppet blev betydligt diffusare. Det smala och snabbseglade skeppet var däremot fortfarande en dominerande grundtanke i fregattkonstruktionen. Senare kom även dessa idéer tydligt att visa sig i verksamheten i Lübeck. Lavery (1983–84), vol. 1, s. 18–22ff. och R.W. Unger, *Dutch Shipbuilding before 1800* (Amsterdam 1978), s. 47.
- 35 *KrA, Am. koll., Protokoll*, 8/7 1665. Edenberg rapporterade bl.a. att skeppen, som enligt det ursprungliga besticket skulle haft en längd på 140 fot hade blivit något större och istället mätte 145 fot.
- 36 *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Uggla 19/7 1665.
- 37 Om Brehmers finansiella roll se *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Brehmer 27/1, 3/3, 31/3 och 7/4 1666.
- 38 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla 5/8 1665.
- 39 *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Uggla 31/10 1665. Både *Wrangel* och *Draken* hade färdigställts på Skeppsholmen och framförallt *Draken* (färdig 1655) fungerade under 1660-talet som en flitigt använd modell för att vidarebefordra en central bild av en välproportionerad konstruktion.
- 40 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla ank 24/11, 25/11 och 2/12 1665.
- 41 Arbetet på det tredje skeppet dröjde, trots (eller möjligtvis beroende på) intensiva diskussioner om utformningen och påbörjades tidigast i maj 1666. *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla 12/5 1666.

- 42 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla 10/2 1666.
- 43 *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Uggla 24/2 1666.
- 44 Uggla jämförde här ökningen med originalbesticket 140 fot. Jfr. med not 35.
- 45 Se *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla 25/2 1666, men även 24/3 och 31/3 1666. Genom samma förändring skulle även en lättare stapelavlöpning ha kunnat genomföras i det grunda vattnet. I kombination med det låga vattenståndet hade de tidigare sjösättningarna resulterat i bottenkänning. *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla ank. 24/11 och 25/11 1665.
- 46 *KrA, Am. koll., Protokoll*, 30/3 1666 och *Registratur*, t. Uggla 31/3, 7/4 och 14/4 1666.
- 47 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla 31/3 1666.
- 48 *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Uggla 14/4 1666.
- 49 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla 31/3 1666.
- 50 *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Uggla 14/4 1666 och även *Ink. handl.*, fr. Uggla 28/4 1666.
- 51 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla ank 24/11 1665.
- 52 *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Uggla 25/11 1665.
- 53 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla 28/4, 5/5, 12/5 och 7/7 1666.
- 54 *KrA, Am. koll., Protokoll*, 27/8, 31/8 och 4/9 1666.
- 55 *KrA, Am. koll., Protokoll*, 17/9, 19/9 och 20/9 1667.
- 56 Det sista brevet till Uggla i Lübeck är från andra halvan av juli. *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Uggla 16/7 1667.
- 57 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla 24/3 och 7/7 1666.
- 58 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla 31/3 1666.
- 59 *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla 21/4 1666.
- 60 Djupgåendet kan jämföras med de två svenska skeppen. Cardinals skepp låg efter avlöpningen 7 fot djupt i fören och drygt 11 fot i aktern, medan Gauls skepp till Ugglas stora förvåning låg något grundare, eller 8 fot fram och 10 bak. Emellertid beräknades att skeppen skulle ligga djupare än 12 fot efter att de hade blivit fullt upptimrade. *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla ank. 24/11, 2/12 och 9/12 1665.
- 61 För ovanstående se *KrA, Am. koll., Ink. handl.*, fr. Uggla 5/10 1666.
- 62 *KrA, Am. koll., Registratur*, t. Uggla 12/10 1666.

*Eugenie*s sjöexpedition till Medelhavet 1846 – 47

Christer Hägg

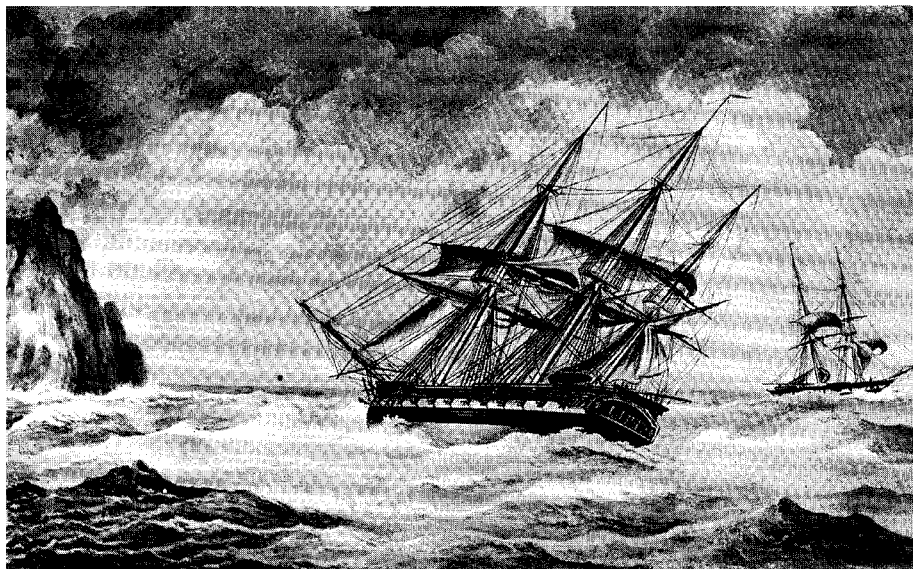
Förberedelser inför jungfruresan

Den 22 maj 1846 påbörjades rustningen av den alldeles nya fregatten *Eugenie* inför hennes första expedition och den 2 juni inmönstrades besättningen. Våren hade varit full av arbete på Kungliga Skeppsvarvet i Karlskrona – inte mindre än fyra fregatter (*af Chapman, Desirée, Josephine* och *Eugenie*) och två korvetter, tre briggar och ett par ångfartyg skulle göras klara under maj månad. Dessutom skulle linjeskeppet *Manligheten* läggas ut på redde som ett stillaliggande övningsfartyg.

Eugenie erfordrade särskilda omsorger. Hon skulle nämligen göra sin jungfrusegling under sommaren och sedan direkt ge sig ut på en längre expedition till Medelhavet och inte återkomma förrän till sommaren 1847. *Eugenie*s första chef var kommandörkapten S.M. von Krusenstierna. Ombord fanns ytterligare 16 officerare, däribland den endast 17-årige premiärlöjtnanten Oscar Fredrik, hertig av Östergötland, sedermera kung Oscar II. Prinsens resa var en "bildningsresa" efter gammal tradition. Ingen högre ståndsynglings utbildning ansågs fullständig förrän han besökt de främsta kulturcentra i Europa och helst också i antikens länder i Mindre Asien. Prinsens resa var nog bara unik i det avseendet att ett örlogsfartyg utnyttjades som transportmedel samt att ytterligare ett skulle eskortera fregatten under större delen av resan. Briggen *Nordenskjöld* skulle nämligen, efter sommarens övningsexpedition, återgå till Karlskrona och skifta besättning för att i september avgå till Medelhavet och där ansluta till *Eugenie*.

Den 4 juni steg prinsen med svit ombord på *Eugenie* i Karlskrona och avsegling skedde samma dag. Kursen lades mot Öresund med ett kort besök i Helsingborg och därefter styrdes *Eugenie* ut i Nordsjön för att man skulle få möjligheter att pröva henne i lite hårdare väder. Detta infann sig också och *Eugenie* fick den 20 juni, i halv storm, reda sig med endast bottenrevat stormärssigel och stagflock. Allt utföll till belåtenhet utom för prinsens sjösjuka svit som tyckte att "Nordsjön icke tycktes bära mycken aktning varken för stort eller smått folk" och som gladdes högeligen när kursen sattes mot Köpenhamn, där prinsens far, kung Oscar I:s höga födelsedag firades med stor flaggning och saluter, som besvarades från alla i hamnen liggande örlogsfartyg.

Christer Hägg, f. 1939, kommandör. Har nyligen publicerat *Fregatten Eugeniés världsomsegling* (Mariehamn: Förlaget Magnus Ullman 1999)



Eugenie och Nordenskjöld under långresan till Medelhavvet. Olja av Camilien Nicolas. Kungl Slottet.

Samma dag gick *Eugenie* över till Malmö, där prinsen debarkerade och med ångkorvetten *Thor* gav sig av till St. Petersburg för ett kort besök hos den ryske tsaren. Under tiden seglade *Eugenie* åter ut i Västerhavet för intrimning och inträffade i Göteborg i början av september för förrådskompletteringar inför vinterexpeditionen. Bland annat togs 42 stora kistor med slöjdmateriel från Svenska Slöjdföreningen, en del möbler samt ett par tunnor smidd spik ombord för att söka främja svensk export till besökta länder.

Den 17 september var prinsen åter ombord och resan startades. Med ombord var även prinsens "kammartjänare" vars dagbok bearbetades och gavs ut i ett litet häfte, under pseudonym, år 1869. Kammartjänaren var uppenbarligen en bildad man, sannolikt en militär adjutant, dock ej sjöofficer. Han lärde sig så småningom en hel del sjötermer, vilket framkommer i slutet av dagboken. Citaten nedan från denna resa, är hämtade ur nämnda lilla skrift.

Eugenie fick snart storm från väst och tvingades länsa in i Göteborgs skärgård där hon ankrades upp. På eftermiddagen besöktes fregatten av mängder av skärgårdsbor, som kom seglande eller roende ut från öarna. Större delen var flickor "hvarföre dans arrangerades på backen. Flickorna voro lika fula och skrofliga som skärgårdens klippor, och mycket dåliga danserskor, men det oakadt svängde några bland officerarna och besättningen hurtigt om med dem."

Stormig seglats

Den 22 september sattes segel igen och gott väder gynnade seglingen förbi Skagen och vidare norr om Skottland och Irland, ”där en engelsk brigg påträffades som kommit ur sin kosa. Hans bestick rättades och han satte genast kurs på England.”

Den 11:e oktober kom en svår storm från NV och *Eugenie* slörade undan med stormsegel. Hon slingrade ganska våldsamt – upp till 43° – men riggen höll och besättningen kände efter detta stor tillförsikt för *Eugenies* styrka och seglingsegenskaper.

Seglingen fortsatte i allt bättre väder till Gibraltar, som besöktes, och därifrån sattes kursen mot Grekland. Utanför Alger mötte oväder och kryss. Under 18 dagars kryssande tillryggalades endast cirka 150 M i färdriktningen, vilket var vad *Eugenie* kunde göra under cirka 14 timmar i god förlig vind. Åska, störtregn och valnötsstora hagel gjorde livet miserabelt ombord. Straxt innan stormen observerade man s.k. ”säkra oväderstecken”, delfiner, som i stora flockar snabbt tog sig åt norr samt mängder med sparvar som ankom till skeppet och utmattade satte sig att vila. Bortåt Grekland mötte man en ”Levant” från NO och *Eugenie* fick kryssa i åtskilliga dygn innan hon kunde ankra upp i hamnen på ön Milos. Efter några dagars studier av antikens lämningar på ön, seglade man till Pireus där örlogsbriggen *Nordenskjöld* (Kapten A. Råfelt) väntade. *Nordenskjöld* skulle åtfölja *Eugenie* under resten av resan.

I antikens länder

Den 1 december var det kung Oscars namnsdag och salut avgavs från alla örlogsfartyg i hamnen. Efter *Eugenie* och *Nordenskjöld* sköt det franska linjeskeppet *Triton* salut med hela lag från alla batteridäcken och alla grekiska, engelska och ryska örlogsfartyg i hamnen följde exemplet. Prins Oscar hedrades med råmanning och saluter och på eftermiddagen kom kung Otto av Grekland ombord på besök, vilket åtföljdes av ytterligare saluter från alla fartyg, råmanning och hurrarop. Krutröken måste ha lägat tät över hamnen i Pireus denna dag!

Dagen efter fortsatte *Eugenie* till Smyrna (nu Izmir) i det Ottomanska väldet. Straxt efter ankringsmanövern kom en turkisk pascha ombord med en fransktalande tolk, några äldre ämbetsmän och sex unga adjutanter. De senare ”voro ohyfsade ynglingar hvilka, så snart de nedkommit i chefens kajuta, uppförde sig i högsta grad plump och obehfvadt, och plundrade i största hast konjaks-karafferne på deras innehåll”.

I Smyrna besöktes bl.a. basarerna och slavmarknaden; ”men skådespelet var för den dermed ovane rysligt och vämjeligt. Slafvarne ligga alldeles nakna på halm eller lumpor inom små afskrankningar, liknande våra svinstior. Ännu mera

upprörande är åsynen af det sätt på hvilket slafvarne föras till marknaden. Hvarje slaf har kring halsen en järnring med vidhängande kedja, som slafhandlaren, ridande på sin häst, har fäst vid sadelknappen. På detta sätt få slafvarne springa otaliga mil genom sandöknarne. Alla dessa olyckliga varelser äro svarta, fångade i Asiens och Afrikas omätliga skogar, der de lefvat vilda.”

Den 12 december lämnade *Eugenie* Smyrna och satte kurs mot Alexandria. Redan samma eftermiddag började det blåsa upp och ännu en storm drabbade skeppet – den värsta hittills under resan. I flera dygn tvingades *Eugenie* ligga bi med enbart stagflock och sviktad gaffelapa och stormmesan. Den 20 december angjordes dock Nildeltat i bra väder. Det var mycket svårt att segla in till Alexandria om inte vinden var gynnsam. Inseglingstrännan var kantad av sandrevlar. För *Eugenie*s del, var förhållandena marginella och medan man låg i yttre delen av inseglingen och väntade på lots, var det nära att *Eugenie* överseglade ett engelsk barkskepp. Under inseglingen seglade man nära en preussisk brigg, som emellertid just då man passerade kom för nära en sandbank och gick på grund. Till slut kunde *Eugenie* ankra upp i Alexandrias hamn, mitt för Said Paschas palats.

Denne Said Pasha, som var son till vice konungen Mehemed Ali, besökte *Eugenie* den 23 december. ”Han var en ung man af 28 års ålder, utomordentligt fet, så att han tycktes mer rulla fram än gå, men det oaktat vara ganska vig och lätt i sina rörelser.” Said ankom i en vacker grön slup med guldornament och egyptisk storamiralsflagg, rodd av 16 vitklädda roddare med röda fezer. Efter Pashans besök började man förbereda sig för julfirande ombord på *Eugenie*.

Alla officerare på *Eugenie* och *Nordenskjöld* åt julgröt hos von Krusenstjerna i fregattens kajuta och ett litet julklappslotteri var även arrangerat. Några officerare uppförde små tablåer och sånger och matroserna gick omkring med ”Bethlehems Stjärna”. Jul- och Annandag tillbragtes ombord med vila och gudstjänster.

Uppför Nilen

Den 30 december lämnade prinsen med ett tjugotal officerare *Eugenie* för en längre resa med ångbåt till Kairo och vidare upp för Nilen ända till Assuan. I Kairo avlades visit hos vice konungen och när det svenska följet senare lämnade palatsets trädgårdar fick de se vice konungen lämna palatset, åkande i en engelsk vagn, förspänd med fyra grå arabiska hingstar. ”Ett långt stycke framför vagnen sprungo tvenne slafvar, efter dem redo tvenne, tvenne sprungo och tvenne redo bredvid vagnen. Midt emot Mehemed Ali satt uti vagnen en person som fläktade bort flugorna med en viska af brokiga fjädrar. Bakpå vagnen satt en adjutant med konungens tobakspipor och sist red på en kamel hans kaffekokare, med sina koksaker och dynor.” Svenskarna begapade detta skå-

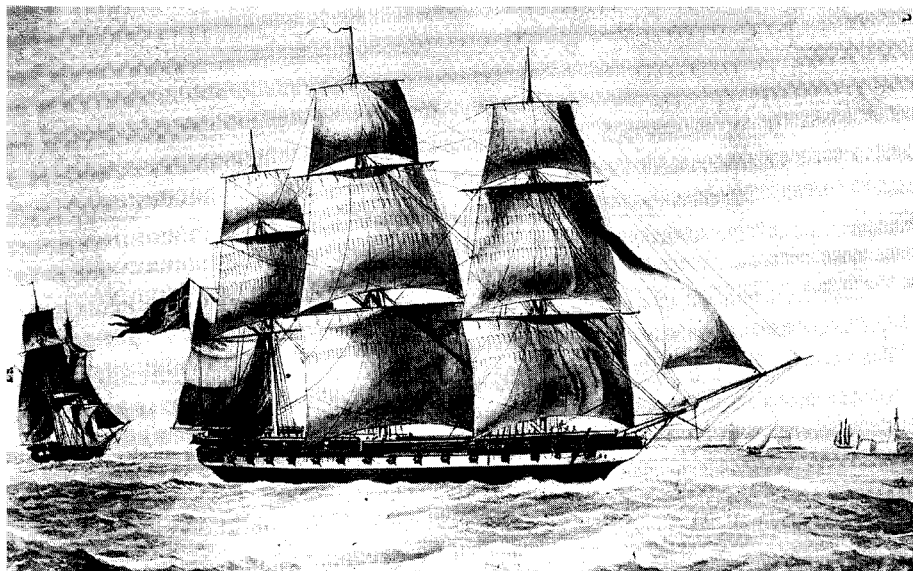
despel och förundrades. Deras guide berättade att: ”en arab nyligen mördat en europé. Ställd inför rätta föregaf han helt frimodigt, att den store profeten i en dröm befallt honom att mörda européén, emedan denna eljest skulle komma att skada honom. Mehemed Ali befriade honom på denna grund genast från åtal, men några dagar derefter lät han kalla till sig araben och sade: ’Den store profeten har i en dröm befallt mig att döda dig, emedan du inför mig ljugit på honom’; hvarefter mannens huvud genast rullade på mattan”. Mehemed Alis rättskipning ansågs mycket vis.

Naturligtvis besöktes pyramiderna och den största bestogs. Från toppen blickade svenskarna ned på det fält ”der Napoleon utkämpade slaget vid pyramiderna, och den kulle hvarifrån han, pekande på dessa jättestoder, ”elektriserade sina soldater, med de verldsbekanta orden: fyrtyo århundraden skåda från dessa Pyramider ner på eder”.

Från Kairo fortsatte resan uppför Nilen under flitigt studium av alla gamla kungagravar och fornminnen. Först den 21 januari 1847 var sällskapet åter ombord på *Eugenie* i Alexandria. Den dagen var det prinsens 18-årsdag och de svenska fartygen kläddes i stor flaggning och avgav kunglig salut. På *Nordenskjöld* inträffade då en olycka. Båtsman Cirkel fick båda armarna avskjutna under omladdning av en kanon. Det måste ha legat kvar en bit glödande kardus efter viskningen, som antände den nya krutkardusen när Cirkel ansatte den med laddstaken. Båtsmannen fördes genast iland för vård och kvarlämnades när fartygen lämnade Egypten den 24 januari. Cirkel anslöt senare till *Nordenskjöld* i Toulon med ”båda sina armstumpar läkta, och tycktes finna sig temligen väl i sitt öde”, Prinsen och alla övriga på de båda fartygen gjorde en insamling till Cirkel för att trygga hans framtida behov – i flottan kunde han ju inte stanna kvar efter hemkomsten till Sverige.

I Italiens sköna land

Kursen lades nu mot Malta och vår kammartjänare suckar uppgivet i sin dagbok att återigen fick *Eugenie* kryss och det förfärligaste oväder och man kunde inte gå in i Maltas hamn, La Valetta, förrän den 6 februari. Samtidigt anlände de engelska linjeskeppen *Albion* och *Rodney*, det senare gick dock oturligt nog på grund i hamninloppet och fick dras loss med hjälp av en ångbåt. De svenska besättningarna fick nu undergå 10 dagars karantän, eftersom senaste hamn hade varit i Egypten. Under denna tid fick ingen kommunikation med land ske. Den svenske konsuln kom ut i båt och fick liggande utanför *Eugenie*s sida, avhandla fartygens behov av förnödenheter m.m. Värst var att det pågick en karneval i staden och ljuden av musik och glam kunde höras ut till *Eugenie*, där besättningen vackert fick stanna. När karantänen hävdes var karnevalen sorgligt nog över och den 16 februari hissades den engelska flaggan på förtoppen och fästningen saluterades.



Eugenie och Nordenskjöld utanför Malta. Olja av Camilien Nicolas. Kungl. Slottet.

La Valetta besågs och ett trevligt utbyte ägde rum med de engelska örlogsfartygen. Den 20:de ankom ett engelskt trupptransportfartyg med avlösningar till garnisonen. De nya trupperna var skottiska, som ”voro mycket dyrbart, nästan kvinnligt klädde. Till uniformen hörde, att lären, från knäet till midjan, voro bara.” Så var det alltså med *den* ”hemligheten”!

Från Malta sattes kurs på Neapel där prinsen med ett antal officerare debarkerade för att landvägen ta sig till Rom och andra städer i norra Italien och senare ansluta *Eugenie* i Genua. I Rom besöktes naturligtvis St Peters katedralen. Allt studerades noga ända upp till och inuti det stora kopparklot som bär upp korset på den stora domens topp. Inne i klotet återfanns såväl drottning Kristinas som Gustav den III:s namnteckningar och prins Oscar passade på tillfället att skriva dit sitt eget namn vid de förras sida. Grafiti var inte heller på 1800-talet en okänd företeelse!

Drottning Kristinas grav i katedralen besöktes men man upplevde mest bittra känslor inför griften. Man mindes Carl August Nicanders dikt om Kristina efter det att han besökt hennes grav 1838 :

” Här blef ditt stoft, om ej din själ, beskärd
 En evig ro, oroliga Christina!
 Du for från Sverige och de stora dina;

Du fick ej rum i Sveas hjeltevärd.
Kall släppte Du din faders ärfvda svärd. ”

” För påvens kyssta fötter lade ner,
Och svor ifrån dig dina fäders lära,
Du var ej Gustav Adolfs dotter mer;
Och därför mången svensk en tår dig ger,
Men till din graf skall ingen blommor bära.”

Efter Rom besöktes Livorno, Pisa och Florens och resesällskapet ankom därefter till Genua den 17 mars där *Eugenie* och *Nordenskjöld* väntade. På Långfredagen den 2 april hade man högmässa och nattvardsgång ombord på *Eugenie*. På kvällen blåste det upp en storm rätt in i hamnen. På *Eugenie* strök man bramrår och bramstänger samt lade ut ytterligare två ankare. Fregatten draggade trots detta en bit mot land och satte aktern på grund. Genom att förflytta alla kanonerna så långt förut som möjligt kunde man dock hålla rodret och akterstaven från grundet. Den 7 april var vädret åter gott och *Eugenie* lät-tade men fick snart – som vanligt – storm och kryss mot Toulon.

Otur i Toulon

Den 10 april seglade *Eugenie* in i Toulons hamn och gick strax på grund. Efter losstagning med varp förhalades *Eugenie* längre in närmare det kungliga varvet. Fartygscheferna på de svenska fartygen hade glömt att begära sundhetspass vid avseglingen från Genua så hamnmyndigheterna i Toulon beordrade fem dagars karantän. Svenska och norska ministern vid franska hovet, greve Löwenhjelm och några franska amiraler kommunicerade från slupar vid fartygsidan. Löwenhjelm sände snart en anhållan per semaforitelegraf till Paris att karantänen måtte inhiberas eftersom ett friskhetsintyg kunde utfärdas av franska flottan i Toulon. Nu var det emellertid mulet och disigt väder, så semaforerna kunde inte sända svaret tillbaka från Paris förrän på 6:e dagen och då hade karantänstiden redan utgått.

Officerarna gjorde ett uppskattat besök på varvet och studerade bl.a. fregatten *Murion*, som hade fört Napoleon tillbaka från Egypten. På varvet fanns en hel del galärslavar som arbetskraft, alla klädda i röd tröja, röd mössa och gula byxor. Bland dem fanns flera f.d. ministrar och generaler. På sina lediga stunder ägnade de sig åt att tillverka små arbeten av trä, ben, kokosskal m.m., som de försökte sälja till de förbipasserande.

Dagen efter *Eugenies* ankomst till Toulon hade en fransk fregatt gått hårt på grund i hamnen straxt innanför hamninloppet, men hade efter det att alla kanoner förts över till prämar kommit flott. ”Fregatten, kommenderad af en ung, *af den kungliga nåden* framskuffad odugling, skulle nu seglas in i hamnen. Efter-som fregatten hade tillräckligt med svängrum, ville kaptenen åter sjelf taga ro-

paren och föra kommandot, men lyckades icke bättre, än att han till allas vår förundran och harm, styrde ner på *Eugenie*, som låg till ankars, och afbröt vår mesanbom. Hamnamiralen skyndade genast att gifva oss en ny från varvet.”

”Det är bedröfligt i hvad land som helst, att se af den kungliga nåden framdragna oduglingar bekläda ansvarsfulla poster, hvilka de icke äro vuxna, på hvilka de endast begå dumheter, åstadkomma förargelse och förosaka onödiga kostnader.”

Vår indignerade kammartjänare måtte ha glömt bort att hans egen herre, prins Oscar, var premiär löjtnant redan som 17-åring. Som 22-årig kapten förde han befälet över korvetten *Lagerbjelke*. En sådan vacker karriär kunde inte de yppersta av flottans unga sjöofficerare räkna med, knappast ens under ett blodigt krig, då snabbare befordran kunde påräknas, åtminstone av dem som överlevde. Men det var väl en helt annan sak.

Fransmännen beundrade mycket *Eugenies* vackra linjer och höga och luftiga rigg – arvet från skeppsbyggmästaren af Chapman – och begärde och fick lov att kopiera hennes ritningssats.

Med kurs mot hemlandet

Den 20 april lämnade man Toulon och anlände den 7 maj till Gibraltars redd för komplettering av förråden. En dag kom den berömde norske violinisten Ole Bull ombord, han var på väg till Afrika och sedan vidare till China. Bull gav en bejublade konsert där han exekverade många egna stycken bl.a. ”Säterjäsentans söndag”.

På Kristi Himmelfärdsdag hade man högmässa ombord och därefter lättades ankar och den franska ångfregatten *Cacique* tog såväl *Eugenie* som *Nordenskjöld* på släp genom Gibraltarsundet och bortåt Tariffa. Vid solens nedgång saluterade det franska fartyget med 21 skott, släppte draget och återvände till Gibraltar. *Eugenie* fortsatte nu med gynnande vindar upp mot Portsmouth. Straxt innan ön Wight mötte man en skonare som med fulla segel men utan besättning korsade *Eugenies* stäv med några meter till godo. Skonaren var dock bara två fot lång och säkert djupt saknad av sin lille redare på Isle of Wight!

Den 3 juni ankrade *Eugenie* på Portsmouths redd och prinsen besöktes av Amiralen Napier – som år 1854 förde befälet över den engelsk – franska eskader som bombarderade och sedan helt förstörde Bomarsunds fästning på Åland. Prins Oscar lämnade fregatten och for till London för att gå på teater m.m. Den 9 juni satte man segel och medförande lots gjorde *Eugenie* och *Nordenskjöld* en vacker passage av Engelska Kanalen. Bortom Dover prejades en engelsk fiskesmack med begäran att den skulle föra lotsen tillbaka till land, men fiskaren krävde 5 pund, så lotsen behölls ombord tills vidare. På Doggers bankar – ett par dagar senare – hittade man ett fiskefartyg som kunde

ta lotsen med sig tillbaka för ett pund och så skedde. Vad lotsen tyckte om denna sparsamhet förmåler inte historien.

Den 15 juni på morgonen kom ett par fiskebåtar upp mot *Eugenie* och ville sälja torsk – de hörde hemma i Marstrand – så de fick sälja nästan allt de hade fångat. Alla blev upprymda av detta första tecken att man nu var nära hemlandet – för att inte tala om bohusfiskarna som gjorde en god förtjänst och nu kunde ta en ny fångst före hemfärden!

En kalamitet i Öresund

Eugenie seglade nu längs den svenska kusten ned mot Öresund. Utanför Marstrand räknade man vid ett enda tillfälle inte mindre än 400 seglare som omgav *Eugenie*. De flesta kom söderifrån med ledseglen tillsatta, medan *Eugenie* långsamt fick kryssa sig åt motsatt håll. Under kryssning utanför Höganäs de 18 juni kolliderade *Eugenie* med ett norsk barkskepp, varvid *Eugenies* jagar- och klyvarbom förlorades, men först efter det att den kapat barkens bogspröt jäms med stäven samt även dess fock- och stormast jäms med däck. Båda masterna brakade i däck och rev med sig toppstången på mesanmasten. Det norska skeppet blev liggande redlost och avmastat. Det var tur i oturen att ingen blev skadad. Den norska besättningen hade insett faran och sprungit ned under däck och därmed undkommit utan skador. *Eugenie* förlorade även förbramstången och fockhalsdäverten och fick ankra på platsen. Ångbåt rekvirerades från Helsingör som under natten tog barken på släp till Helsingör för reparationer. På *Eugenie* arbetades hela natten med att rigga upp en ny klyvarbom (tillverkad av reservstorstången) och en ny förbramstång. På morgonen dagen efter hämtades både *Eugenie* och *Nordenskjöd* av en ångare och togs in till Helsingör där reparationerna slutfördes.

Denna otrevliga händelse glömdes snart för nya saluter och honnörer i Helsingör, varefter *Eugenie* satte segel och gick direkt till Stockholm. Den 23 juni togs lots vid Landsort och *Eugenie* seglade i stora lotsleden upp till Dalarö där ankring skedde i avvaktan på ett ångfartyg, som skulle bogsera fregatten in till Stockholm nästa dag. Båtsman Stoppare stod i förröset och hyvade lodet för att utröna djupet på ankringsplatsen. Det bar sig inte bättre än att han gick överbord och trots försök att undsätta honom, drunknade han genast.

Ankomsten till Stockholm

Den 24 juni klockan halv elva på kvällen passerades Waxholms fästning där garnisonen stod uppställd och skyldrade gevär. Vår kammartjänare var lättad ty ”här blef äntligen ingen salut, ty reglementet hindrade fregatten att saluera efter solens nedgång och så fingo Waxholmarne återgå med oförättat ärende.”

”Ett stycke från Waxholm mötte vi en ångbåt med Stockholmsboar, hvilka med hurrarop och sång hälsade prinsen välkommen till fosterlandet, äfvensom

stränderna voro på många ställen fyllda af folk som hurrade. Klockan kvart i ett på natten ankrade *Eugenie* på Stockholms ström, hvarefter prinsen landsteg vid Logårdstrappan och begaf sig upp till Kungl. slottet”.

Efter någon vecka i Stockholm återvände *Eugenie* till sin hemmahamn i Karlskrona och den 17 juni halades befälstecknet i samband med den officiella avmönstringen.

Epilog

Eugenies första eldprov var avklarad. Hon hade bestått det väl och prins Oscar hade förutom en hel del turistande, fått en ingående kännedom om vad fregatten gick för. *Eugenie* hade visat sig vara stark, snabb och sjövärdig. Kryssegenskaperna var vad de var – ingen hade väntat sig varken bättre eller sämre. Höll man sig bara väl ut från land och undvek trånga hamnar och farleder samt dåliga ankarbottnar – det var ju uteslutande vid sådana tillfällen som incidenter hade inträffat – så kunde man uthärda vilket väder som helst och segla vart man ville på klotet. Prinsen hade säkert anledning att minnas sina erfarenheter från resan då frågan om en svensk världsomsegling kom upp fyra år senare.

Tilläggas kan, att den svenska ”exportsatsningen” från Svenska Slöjdföreningen blev ett misslyckande. Svenska slöjdalster och praktmöbler väckte ett artigt men svalt intresse – däremot såldes all spik!

Våren 1848 rustades *Eugenie* igen för att ingå i en eskader under konteramiral C. A. Gyllengranats befäl. Eskaderchefen och hans lilla stab innehållande tre flaggadjudanter embarkede på fregatten *Desirée* (chef: kommandörkapten S.M. von Krusenstjerna). Förste flaggadjutant var kommandörkapten Christian Adolf Virgin och 2:e flaggadjutant var kaptenlöjtnant J.B. Kleman. Just dessa två skulle senare bli skeppskamrater (chef respektive sekond) på *Eugenie* under hennes världsomsegling. Eskadern hade formats för att i enlighet med den 11 maj 1848 ingångna militärkonventionen med Danmark, demonstrera närvaro utanför den danska kusten under det dansk – tyska kriget som brutit ut i april samma år.

Den 20 maj hissade kommandörkapten C.S. Annerstedt sitt befälstecken på *Eugenie*. Sekond var kapten F. Engelhart och äldste kommanderad officer var prins Oscar, nu kaptenlöjtnant. Den 2 september var expeditionen slut och *Eugenie* lades upp på laget och täcktes med ett träkapell inför vintern, all uppörd togs iland och fartyget nedacklades, men undermasterna fick stå.

Under sommaren 1849 ingick *Eugenie* i en eskader under befäl av den nybefordrade Kommandören och förre chefen på *Eugenie*, S.M. von Krusenstjerna, som tillika var fartygschef på den svåra fregatten *Desirée*. *Eugenie* stod under kommandörkapten F.M. af Pukes befäl.

Eskaderns uppgift denna gång, var att överföra 4000 man svensk – norska trupper till Slesvig – Holstein för att efter freden mellan Danmark och Preus-

sen i juni, som ett led i den preliminära freden, besätta norra hälften av Slesvig. Därefter upplöstes eskadern, medan landtrupperna kvarstod i Slesvig till 1850. Avmönstring skedde i Karlskrona den 17 september.

Efter dessa tre expeditioner – sammanlagt 20 månader – fick *Eugenie* ligga avrustad under 1850 och ävenledes under 1851 fram till den 18 september, då rustningsarbetena inför världsomseglingen påbörjades. Men det är en helt annan historia.

Torpedkryssarna Örnens och Psilanders evakuering av svenska medborgare från revolutionens Ryssland

Magnus Haglund

Forskningsbakgrund

Endast några få månader efter unionsupplösningen 1905 sände den svenska regeringen två örlogsfartyg till Ryssland för att undsätta svenska medborgare i ett land där kaos, strejker och uppror rådde efter det förlorade kriget mot Japan. Tsarmaktens valhända försök att reformera landet till någon slags parlamentarisk monarki förmådde inte dämpa oroligheterna i landet.

Hur kommer det sig att den svenska regeringen i denna rysskräckens tid kunde fatta ett så – med dagens ögon – avancerat beslut? Vad låg bakom och hur genomfördes företagen? Hur passade den här typen av verksamhet in i det ganska oklara utrikespolitiska läget? Medförde torpedkryssarnas expeditioner några förändringar i den svenska försvarsdebatten? Påverkade expeditionerna flottans framtida materielplaner? Fanns det vid den här tiden några funderingar på verksamhet eller operationer på lägre konfliktnivåer, som till exempel utnyttjande av örlogsfartyg för andra uppgifter än rena krigsuppgifter? Skulle fartygscheferna rapportera om läget i Ryssland eller fanns andra syften än att ”evakuera svenska medborgare” i ett utsatt läge? Frågorna är många och som utgångspunkt har jag använt en hypotes, som innebär, att företag av detta slag betraktades som ett normalt inslag i flottans verksamhet och att denna typ av understöd till det civila samhället med flottans fartyg var en del av vardagen.

Som källmaterial för beskrivning av det politiska läget i Ryssland har jag främst använt *Den ryska revolutionen* av Richard Pipes och Bengt Jangfeldts *Svenska vägar till S:t Petersburg* (med förarbetet ”Sjvedi na beregach Nevy”/”Svenskar på Nevas stränder”), vilka båda är nyligen utgivna och innehåller den senaste forskningens uppfattning utan sovjetiska förvanskningar. En god allmän uppfattning av det oroliga läget i Ryssland lämnas även av den dåtida svenska dagspressen. I viss utsträckning uppfattades dock läget i de baltiska provinserna som allvarligare än det i själva verket var på grund av tysk nyhetsförmedling. Man bör uppmärksamma att tyskarna hade egna nationella anledningar att överdriva lägets allvar. Skillnaden mellan telegramrapporterna från

Magnus Haglund, f. 1942, kommandörkapten med 25 års tjänst på olika befattningar ombord, samt som marinattaché i Moskva och som chef för den svenska underrättelseenheten i SFOR-staben i Sarajevo.

Berlin och den självupplevda verkligheten kommenteras också av de medföljande reportrarna.¹ Några officiella svenska politiska bedömningar av utvecklingen i Ryssland finns egendomligt nog inte och har t ex inte någon tydlig eller framträdande plats i *Den svenska utrikespolitikens historia*, som får betraktas som nästan en halvofficiell historieskrivning. Inte ens oroligheterna i Östersjöprovinserna föranledde några överväganden inom regeringskretsen enligt de privata dagböcker, som förts av så centralt placerade politiker som justitieminister Johan Widén och konsultativa statsrådet Hellner. Deras publicerade dagböcker tillmäter jag främst betydelse vid bedömningen av opinionsläget i Sverige vid den aktuella tiden. Att krigsminister Tingsten inte beaktade frågan finner jag mindre egendomligt. Han planerade ju för att möta det stora ryska anfallet mot Sverige. Avsaknaden av bedömningar är dock så mycket mer anmärkningsvärd som det samtidigt antogs, att Sverige hotades militärt av Ryssland och att krigsriskerna var betydande. Av detta drar jag slutsatsen att utvecklingen och den inre oron i Ryssland i unionskrisens skugga inte hade någon framträdande plats hos den politiska eliten i Sverige.

För beskrivningen av den utrikespolitiska situationen har jag använt *Den svenska utrikespolitikens historia* och, vad avser Första Marockokrisen och Björköpolitiken, även Virginia Cowles' *Kaisern*, som är ett mera populärhistoriskt verk, men ändå ger en god allmän bakgrund till förändringarna i stormakternas relationer omkring 1905. För en aspekt från "andra sidan" har Jungars studie *Ryssland och den svensk-norska unionens upplösning* varit värdefull.

Det inrikespolitiska skeendet är mera knutet till regeringsskiftet i november 1905 och för den tiden kan Ivar Ömans *Karl Staaffs första ministär* betraktas som ett standardverk. Det har dock fått kompletteras vad avser försvarsfrågan med Burgmans *Svensk opinion och politik under rysk-japanska kriget 1904-05*, Holméns *Försvaret och samhällsförändring* och Sandströms *Pansarskepp åt Sveriges flotta*. Den allmänna utvecklingen inom flottan omkring sekelskiftet beskrivs i den halvofficiella *Svenska Flottans historia* och den har tillsammans med Kungl. Örlogsmannasällskapets minnesskrift från 1921 använts som käll- och referensmaterial vad avser flottans inre utveckling och doktrindiskussioner under perioden.

Fartygschefernas rapporter efter genomförda företag återspeglar händelserna såsom de uppfattades vid rapporteringstillfället och bedöms mycket tillförlitliga och sakriktiga.

Det visade sig ganska snart, att forskningsuppgiften snarast fått en negativ inriktning i så måtto, att det gäller att hitta något, som inte finns dokumenterat, men som ändå kan klarläggas med hjälp av mer eller mindre professionella bedömningar av det tillgängliga materialet. Man kan av detta preliminärt dra slutsatsen, att denna typ av verksamhet för flottan inte betraktades som

något kontroversiellt utan som en del av den normala tjänsten, vilket återspeglar sig i den gjorda hypotesen.

En värdering av företagen avslutar uppsatsen. Därvid har jag valt att använda James Cables *Gunboat Diplomacy* som värderingsinstrument. Det närmast konkurrerande alternativet är det som Edward Luttwak beskriver i sin *The Political uses of Sea power*, där han beskriver sin teori om väpnad påtryckning. Eftersom avsikten med de aktuella företagen inte var att påverka Ryssland utan enbart att tillvarata egna medborgares liv, bedömer jag Cable's klassificeringsmodell vara mera tillämplbart i de här fallen.

I sökandet efter material tillskrev jag en kollega, kommandörkapten Jan Åkerhielm, och frågade om han händelsevis kände någon i släkten, som eventuellt kunde ha några handlingar eller liknande kvar efter fartygschefen på *Örnen* 1905, kaptenen Ludvig Åkerhielm. Det visade sig att den förre var sonson till den dåvarande chefen på *Örnen* och hade ett kuvert med tidningsklipp märkt "Riga 1905" kvar efter sin farfar Jag är mycket tacksam för lånet av detta material från tiden. Innehållet visade en något annan bild från tiden än den hittills gängse och resulterade i en i mitt tycke motiverad mera positiv bedömningen av undsättningsexpeditionerna.

Allmän politisk bakgrund

Att konstatera, att tiden kring förra sekelskiftet, innebar en tid av stora förändringar, är kanske en plattityd, men för Sverige var perioden verkligen en tid av mycket stora inre och yttre förändringar. En utrikespolitisk omorientering blev nödvändig efter unionsupplösningen 1905 och vi lämnade definitivt en äldre neutralitet garanterad av stormakterna Storbritannien och Frankrike. Novembertraktaten från 1855,² som skulle skydda De Förenade Kungarikena från ryskt angrepp, hade helt förlorat sin giltighet och ett svenskt närmande till Tyskland hade i stället inletts. Första Marockokrisen inträffade på våren 1905, då den tyske kejsaren oanmäld landsteg i Tanger för att visa ett tyskt intresse för Marocko i konkurrens med fransmännen. Redan på sommaren – i anslutning till unionupplösningens inledning – sammanträffade sedan kejsar Wilhelm med tsar Nikolaus till ankars vid Björkö utanför Viborg för att markera ett närmande. Därmed kunde en inledning till ett ryskt-tyskt närmande befaras och det skulle kunna få mycket omfattande följder för Sverige. Vad som skulle komma ut ur förändringarna i stormakternas relationer och vilken innebörd detta kunde få för Sverige, var således ännu mycket oklart och en naturlig slutsats borde ha varit, att det svenska uppträdandet på det utrikespolitiska området borde vara ytterst försiktigt tills situationen klarnat.

På det inrikespolitiska planet befann vi oss i inledningen av ett parlamentariskt genombrott samtidigt som ett nytt, mera demokratiskt, samhälle började ersätta det gamla lantmannadominerade "Fattigsverige". Industrialiseringen

hade inletts. Fortfarande var dock rikets styrelse främst en uppgift för konungen, Oskar II, personligen och för en begränsad elit. Inom försvaret hade en modernisering och uppbyggnad inletts. För försvarsfrågan var föreställningen om ett kommande ryskt angrepp en viktig inrepolitisk drivkraft. Rysslands mål uppfattades vara att skaffa sig tillgång till havet i den norska rikshalvan. Mot den bakgrunden är det något förvånande att misstankarna mot Ryssland ökade efter unionsupplösningen. Ryssarna hade ju dessutom alldeles nyligen lidit stora förluster i kriget mot Japan och tycktes för viss tid sakna militära handlingsmöjligheter. Det hävdades till och med på "aktivisthåll", att nu skulle de opålitliga norrmännen kunna falla Sverige i ryggen vid det kommande ryska anfallet. Försvaret behövde därför förstärkas. Rysskräcken var påtaglig och de verkliga händelserna i Ryssland – den militära svagheten, landsomfattande uppror och en gryende demokratisering – syntes inte alls kunna påverka denna grundläggande bedömning. Jag har för övrigt inte sett någon "aktivist" någonstans föra några tankar till torgs om en återerövring av Finland i samband med det uppenbara ryska svaghetstillståndet. Det, om något, hade väl legat ett aktivistiskt beteende nära, och falla sig ganska logiskt efter det att unionen med Norge upplöst. Norge betraktades ju på många håll som en ersättning för Finland. Nu kunde omvändningen lätt komma på tal, men sådana tankar eller diskussioner fördes uppenbarligen inte någonstans.

Regeringen Lundeberg, som för svenskt vidkommande genomförde Karlstadsuppstöret med norrmännen, avgick i november 1905 och efterträddes av den första Staaffska regeringen, som med viss rätt räknas som Sveriges första parlamentariska. Rekordung utrikesminister i denna liberala regering blev, delvis efter kungligt ingripande i regeringsbildningen, Eric Trolle, som var karriärdiplomat och som tidigare bland annat tjänstgjort som kabinetssekreterare. Från den avgående "kungaregeringen" kvarstannade krigsminister Tingsten och på sjöministerposten efterträddes Arvid Lindman av chefen för Flottans stab, konteramiral Ludvig Sidner. Denne var en novis inom politiken, men hade kommit i kontakt med Staaff 1901, då han som chef för Sjökrigsskolan hade anlåtats som expert vid revisionen av krigslagarna.³ Sidner förvånade regeringskollegorna med att som första regeringsärende föreslå sin svåger, konteramiralen Theodor Sandström, till sin efterträdare som chef för Flottans stab, vilket kanske visar en ganska svag politisk fingertoppskänsla.⁴ Sidner var annars en framstående sjöofficer, som bl a även visat stor kunskap i sociala frågor. Han ansågs – uppenbarligen med viss rätt – som liberalt sinnad av sina sjöofficerskollegor. Senare – under den stora F-båtsstridens tid – skulle han, i januari 1912 under ganska uppseendeväckande omständigheter, känna sig tvungen att lämna ordförandeskapet för Kungl Örlogsmannasällskapet, eftersom han inte delade ledamöternas syn i nybyggnadsfrågan.⁶

Den nya regeringens program var inriktat på socialpolitik, arbetarfrågan,

”Norrlandsfrågan” samt rösträttsfrågan. Utrikespolitiskt fortsatte, inom ramen för en neutralitetspolitik, ett närmande till Tyskland med en handelstraktat.⁷ Vid Rysk-japanska krigets utbrott i februari 1904 hade val av neutralitets-system skett, men någon neutralitetsförklaring hade inte ansetts behövlig. Senare kompletterades neutralitetsbestämmelserna med beslut om att ett antal krigshamnar skulle stängas för krigförande länders örlogsfartyg. Åtgärderna visar, enligt min bedömning, den svenska regeringens ambivalens i utrikespolitiken. Endast Storbritannien, som sedan 1902 var i samarbete med Japan och som var den viktigaste garantstaten för Novembertraktaten, kunde ha skadats av dessa svenska neutralitetsbestämmelser, om konflikten spridit sig till Östersjön.

Staaff uppfattades som huvudsakligen försvarsvänlig och de s k ”Staafflagarna” inriktades delvis mot den försvarsfientliga agitationen inom försvaret. Regeringens försvarspolitiska inriktning styrdes till del av det program, som Tingsten ställt som villkor för sitt fortsatta innehav av krigsministerposten och som framgick av hans PM från 28 november 1905. Med denna helt lantmilitärt inriktade PM som grund vidgade Staaff dock regeringens försvarspolitik och beslöt, att en gemensam försvarsplan för det nya strategiska läget skulle uppgöras i samråd av cheferna för generalstaben och flottans stab. Därefter skulle vapen och materiel anskaffas för att uppfylla denna försvarsplan. Konseljbeslut om att en försvarsplan skulle tas fram fattades den 5 januari 1906.⁸ Eventuella följder av torpedkryssarnas företag i december 1905 borde således ha kunnat inarbetas i direktiven för den nya försvarsplanen, om regeringen hade beaktat erfarenheterna därifrån.

Försvarsdebatt och intern debatt i flottan

Försvarsdebattens drivkraft var det förmodade angreppshotet från Ryssland och hur ett ryskt angrepp mot De Förenade Kungarikena – efter unionsupplösningen mot enbart Sverige – skulle kunna gestalta sig. De stora försvarsfrågorna rörde Bodens fästning och flottans ersättningsbyggnad. Diskussionerna rörde sig därför i mycket om konkurrensen om anslagen. Detta har delvis sin förklaring i att de flesta större försvarsprojekt under perioden bekostades av extra ordinarie medel och således måste beslutas av riksdagen varje år. Det Rysk-japanska kriget och händelser kring detta stimulerade förstås debatten om försvarsfrågorna, men några djupare strategiska analyser eller bedömningar om det förändrade strategiska läget har jag inte kunnat hitta någonstans. Det som förekom var snarast försök att hitta argument för redan fattade ståndpunkter och påfallande ofta grundades argumenten på taktiska eller vapentekniska förhållanden och inte på strategiska.

Framför allt saknas analyser av Sveriges situation med hänsyn till händelserna i Ryssland, vilket måste betecknas som anmärkningsvärt. Den gemen-

samma försvarsplanen, som beordrades i januari 1906, hade också som utgångspunkt ett ryskt invasionshot mot Sverige.⁹

Sett ur S:t Petersburgs perspektiv hade unionsupplösningen och utvecklingen i Skandinavien en mycket perifer betydelse och Rysslands militärattaché i Stockholm och Köpenhamn rapporterade att ”inga ansträngningar från rysk sida skulle ändra svenskarnas attityd som var ett resultat av den historiska utvecklingen, finländarnas upproriskhet, engelsmannens, japanernas och kanske tyskarnas intriger, samt epokens vurm för Karl XII.”¹⁰

Debatten inom flottan återspeglade den aktuella internationella marina debatten, vilket kan ha sin grund i de idémässigt nyskapande verken av Mahan och Colomb, som givits ut på svenska åren 1900 respektive 1903.¹¹ Dessa och följande ”navalistiska” verk inspirerade en ström av svenska avläggare under perioden 1905–1925, varav serien ”Svenska sjöhjältar” av kommandörkaptenen Arnold Munthe inledde. De viktigaste frågorna för att uppnå ett herravälde till sjöss och som främst diskuterades var mycket snävt professionella och handlade om artilleriutveckling, granaters genomträngningförmåga, pansarutveckling och liknande vapentekniska frågor. Diskussioner fanns också om huruvida ubåtar på allvar skulle kunna ingå i flottorna och om deras roll var defensiv eller offensiv. Det japanska anfallet på den ryska flottan till ankars på Port Arturs redd ledde till många meningsutbyten – inte minst med pansarskeppsmotståndare från riksdagen inblandade – om artillerifartygens omöjlighet när en torpedbåt med en enda torped kunde sänka ett stort (och dyrt!) slagskepp.¹² En specifikt svensk marin debatt – frågan om Karlskrona eller Stockholm som flottans huvudstation – flammade förstås också upp och den fick ofta sina argument från taktiska iakttagelser från krigsskådeplatsen i Asien, men hade också viss näring i en mera strategisk syn på behovet att kunna uppträda till sjöss i Södra Östersjön.¹³

Ingenstans har jag dock kunnat finna några diskussioner om flottans användning i fred eller under andra omständigheter än krig, vilket är notabelt eftersom ingripanden med örlogsfartyg faktiskt hade genomförts tidigare, då svenska intressen varit hotade – även relativt långt från vårt direkta närområde. Bland annat hade kanonbåten *Blenda* i samband med rysk-turkiska kriget 1877–78 och korvetten *Balder* i november 1896 beordrats till ända till Konstantinopel för att bevaka svenska intressen där.¹⁴ En alldeles normal fredsuppgift för flottan var dessutom fiskeriövervakningen på Västkusten, som vid den här tiden ofta ombesörjdes av kanonbåtar.¹⁵ Kanonbåten *Svensksund* beordrades således exempelvis i december 1905 till Smögen för att ”ordna trafiken i hamnen” inför det kommande sillfisket.¹⁶

Ledningsstrukturen var med moderna mått primitiv och mycket formell. Fartygsrustningar och expeditioner beordrades av Sjöförsvarsdepartementet genom dess kommandoexpedition. Skrivna instruktioner utfärdades till expe-

ditions- och fartygschefer och rapporter lämnades efter fullgjorda uppdrag skriftligt till Konungen. Det förutsattes tydligen att cheferna med instruktionen som hjälp och i förekommande fall i samverkan med utrikesrepresentationen, skulle fatta självständiga beslut och genomföra sina uppdrag.

För undsättningsexpeditioner hade således tidigare kanonbåtar eller ångkorvetter använts. Sedan cirka tio år tillbaka fanns dock ett modernare alternativ i de sk torpedkryssarna. Dessa hade föreslagits av 1892 års sjökrigsmaterielkommitté som "avisofartyg"; fartyg på cirka 800 ton och 108 mans besättning, som främst skulle kunna spana och fungera som ledarfartyg för torpedbåtar. I realiteten blev dessa fartyg både långlivade i flottans tjänst och fullgjorde många uppgifter – en slags föregångare till jagare, fregatter eller korvetter beroende på hur man ser till dessa fartygstypers huvuduppgifter.

Den första ryska revolutionen

Den 8 februari 1904 anföll japanska torpedbåtar utan föregående krigsförklaring den ryska eskadern i basen Port Arthur. Det för Ryssland ödesdigra kriget mot Japan hade inletts. Motgångarna förorsakade ytterligare jäsning i det ryska samhället, som sedan i 1860-talet präglades av ett ökande politiskt våld och reaktionärt förtryck. En kulmen nåddes i januari 1905, då en fredlig vädjan till tsaren möttes med eldgivning från gardesregementena. "Den blodiga söndagen" inledde en period av landsomfattande uppror, mord och strejker; något som aldrig riktigt upphörde i Ryssland, utan bara minskade i intensitet fram till kulmen under det stora inbördeskriget på 1920-talet. Inte ens 1905 års Oktobermanifest, där tsar Nikolaus II på pappret gav ryssarna medborgerliga friheter samt en riksduma, kunde hejda oroligheterna. Strejker och upplopp fortsatte även i städerna och i vissa av dessa fanns betydande svenska intressen bland andra i S:t Petersburg och Riga. Svenska entreprenörer hade där en omfattande affärsverksamhet, främst var Nobelkoncernen, LM Ericsson och ASEA, men även inslaget av vanliga hantverkare och konsthantverkare var betydande.¹⁸ Oroligheter förekom även på den lettiska landsbygden, där nationalisternas uppror dock främst riktade sig mot den tysk-baltiska godsägargadeln. Även i Finland, där generalguvernören Bobrikov i juni skjutits av Eugen Schauman som protest mot förryskningspolitiken, hade oron delvis nationalistiska förtecken.

Oroligheterna i grannlandet Ryssland rapporterades fortlöpande av beskickningen i S:t Petersburg och återspeglades mycket flitigt i svensk press under hela 1905.¹⁹ En initierad tidningsläsare i Sverige kunde således skaffa sig en ganska bra bild av skeendet i Ryssland den som dessutom hade tillgång till beskickningens rapporter borde ha fått en i det stora hela tydlig bild av det jäsande grannlandet, som ju, paradoxalt nog, samtidigt uppfattades som det militära hotet mot Sverige. Självklart var det så att den ryska krigsmakten var

betydande mätt med svenska mått, men alldeles tydligt var dess uppgifter inriktade internt och mot öster. Marinattachéns, kapten Kraak, rapporter om den ryska flottan behandlade främst nybyggnationer och de anslag, som använts för dessa.²⁰

Ingenting i rapporteringen handlade dock om svenska medborgare eller om svenska intressen förrän den 21 november, då konsuln i Riga, Eugene Bergh, begärde hjälp med evakuering från oroligheterna i Riga med en förhyrd ångare. Några dagar senare kompletterar han sin begäran med att det rörde sig om cirka 150 svenskar, som behövde evakueras.²¹

Anmärkningsvärt är, att ingenting finns angivet i "Den svenska utrikespolitikens historia om de inre oroligheterna i Ryssland – inte ens oroligheterna i Finland, Kurland eller Estland – något som hade en direkt påverkan på svenska affärsintressen. Inte heller regeringsmedlemmarnas kvarlämnade dagböcker beskriver några bedömningar eller farhågor inom regeringen rörande oroligheterna i Ryssland, något om Rysk-japanska kriget eller om några åtgärder för att undsätta svenska medborgare. Min slutsats av detta är, att de inrikespolitiska frågorna under hela 1905 och i unionskrisens skugga till den grad överskuggade de utrikespolitiska, som dessutom av tradition hanterades av monarken personligen, att några bedömningar eller överväganden faktiskt aldrig gjordes. Därför diskuterade regering eller riksdag inte heller några undsättningsinsatser eller andra åtgärder med hänsyn till läget i Ryssland. Försvarsdebatten påverkades av samma skäl inte heller.

Undsättningsexpeditionerna beordras

Frågan om att med örlogsfartyg skydda nationella intressen i samband med oroligheter var således inte ny i Sverige. Det fanns dock inga krav på någon form av tidig svensk insats i det aktuella fallet. Man kunde ju kanske, trots årstid och isläge, ha reagerat på något sätt redan i anslutning till "Den blodiga söndagen" i januari! Andra stater reagerade också ganska sent, men hade dock under sommaren försiktigtvis sänt örlogsfartyg till Östersjön. Detta uppmärksammades bland annat av beskickningen i S:t Petersburg, som den 3 augusti rapporterade, att en brittisk eskader anlät till Östersjön²³. Samma förband rapporteras även i dagspressen i början av september, där det också antyds, att tyskarna har en motsvarande enhet i beredskap²⁴. Mot slutet av året rapporteras även, den franska kryssaren *Cassini* anlät till Köpenhamn.²⁵ De främsta sjömakterna, som kunde ha nationella intressen att bevaka i anslutning till oroligheterna i Ryssland, fanns således närvarande i Östersjön med örlogsfartyg som ett slags beredskapsåtgärd.

Den 11 november begärde konsuln i Riga, under rubriken "oroligheter i Riga", att UD skulle förhyra lämplig ångare för evakuering av de svenskar i Riga, som kände sig hotade av upploppen i staden. Om det bedömdes lämpligt

borde ett "kronofartyg" också ingå. På konsulns framställning svarade utrikesminister Trolle samma dag, att "ångare ska sändas om behovet kvarstår".²⁶ Uppenbarligen ansåg regeringen – i alla fall utrikesminister Trolle – att behovet kvarstod i början av december och i sjöförvarsdepartementets konseljlista anges ett beslut den 6 december, som ett protokollsutdrag "ang. Utrikesdepartementsärende", om "afsändande till Ryssland af fartyg för hemförande af nödställda landsmän", men redan den 5 december hade generalorder utgivits om rustning av torpedkryssarna *Örnen* och *Psilander*.²⁷ Riktigt hur handläggningen skett i regeringskansliet kan inte utredas med hjälp av tillgängligt arkivmaterial, men bedömningsvis har vissa underhandskontakter förevarit mellan departementen och dessa inte dokumenterats.

På motsvarande sätt torde vissa underhandskontakter även förevarit mellan Sjöförvarsdepartementet och Stationsbefälhavarna, eftersom en inledande generalorder (nr 1055) den 5 december avsändes telegrafiskt till Karlskrona och anger att "okänd" torpedkryssare skall rustas, vilket senare samma dag korrigeras och kompletteras i go nr 1057. Instruktionen till fartygschefen *Örnen* utges samma dag,²⁸ medan instruktionen för fartygschefen *Psilander* gavs ut först nästa dag, vilket kan indikera ett något annorlunda uppdrag. Det visar sig också vara en annan typ av uppdrag för fartygschefen *Psilander*. Hans uppgift var att överföra envoyé Wrangel till Kronstadt eller eventuellt till S:t Petersburg. Där ställdes han till svenske ministerns förfogande för att vara beredd överföra svenska undersåtar till lämplig plats i Finland.²⁹ Beslutet om beredduppgiften skulle utlösas, var alltså ålagd den svenske beskickningschefen och inte fartygschefen, vilket innebar ett klart annorlunda uppdrag för fartygschefen *Psilander*. Till fartygschef på *Psilander* utnämndes kapten Hermelin och på *Örnen* kapten Åkerhielm. I en tilläggsinstruktion³⁰ anges, att, om envoyé Wrangel bedömer det så, kan *Psilander* beordras gå in till Reval i liknande uppdrag.

"Tredje statsmakten" var tidigt ute och den 6 december medges ett antal tidningars korrespondenter att medfölja ombord under expeditionerna.³¹

Någon extra hjälp att lösa sina uppgifter fick inte fartygscheferna. Man kunde kanske tänka att någon språkkunnig skulle ställas till förfogande, men så skedde inte. Bedömningsvis ansågs Åkerhielm kunna tillräckligt med tyska för att lösa sin uppgift i Riga och Hermelin hade ju med sig rysktalande beskickningspersonal ombord. För övrigt var tyska det viktigaste språket för utlänningarna i S:t Petersburg vid den här tiden och även Hermelin får antas ha kunnat tillräckligt med tyska för sitt uppdrag.³²

Inte heller utfärdades några särskilda provianteringsanvisningar vid fartygens rustning. Proviant för normalbesättningen under en månad skulle tas ombord och det var faktiskt allt. Några särskilda anvisningar om att rapportera läget i Ryssland utfärdades inte heller, vilket kanske, borde ha varit naturligt med

hänsyn till det intressanta militära läget. Endast fartygschefen *Psilander* rapporterade således och på eget initiativ något om den rådande fartygsbeläggningen i Kronstadt; i övrigt finns ingenting i rapporterna. Här fanns ju annars ett mycket bra tillfälle, att själv inhämta underrättelser, men det försattes således.

Varför valdes torpedkryssarna för uppdraget? I den skriftliga dokumentationen finns inga överväganden och vi får inget direkt svar på frågan. Omständigheterna och tillgången på fartyg kan kanske sprida visst ljus över valet. Troligen ansågs flottans mest prestigegivande fartyg – pansarskeppen – vara alltför viktiga för att riskeras i en verksamhet, som inte ansågs ha direkt bärighet på rikets försvar. De hade dessutom haft en stor och betungande uppgift vid unionsförhandlingarna och 1905 års kusteskader hade inte upplösts förrän den 16 oktober, då fartygen avgått till sina hemmastationer, där underhållsarbeten genomfördes. En ledtråd till valet får vi även genom Aftonbladets rapporter, som medföljde *Psilander* till S:t Petersburg och som bland annat rapporterade att torpedkryssarna valts, eftersom de vara rimligt stora och med hänsyn till djupförhållandena på floderna Neva och Düna.³³ Till detta bör kanske läggas att, som det visar sig, fartygen tydligen var tämligen okomplicerade och därmed möjliga att rusta snabbt. Dessa förhållanden bedömer jag vara tillräckliga som motiv för det gjorda valet.

När fattades beslut om insats? Inte heller på denna fråga får vi något svar i dokumenten, men det får antas, att vissa underhandlingar förts mellan UD och Sjöförsvarsdepartementet samt med stationsbefälhavarna under tidsperioden 21 november i 1905, då telegrammet från konsuln i Riga anlände till UD, till den 5 december, då beslutet finns skriftligt i form av generalordrar. Att det trots allt förekommit någon kommunikation under denna mellantid, kan kanske bedömas troligt, eftersom rustningen inför expeditionen annars får anses ha skett sensationellt snabbt. Det förhållandet att generalordrarna även innehåller namn på fartygschef, officerare och fartygsläkare, bedömer jag tyda på att vissa underhandskontakter – kanske till och med viss ”smygrustning” – förevarit innan generalordrarna utfärdades.

Det kan således konstateras, att de båda företagens syften inte längre var identiska. *Örnens* uppdrag var enligt den ursprungliga avsikten och den av marinförvaltningen inhyrda ångaren, ”*Drottning Sofia*”, hade redan avseglat, och hon låg redan i Riga när *Örnen* anlände. Frågan är: Varför sändes även *Psilander* på ett liknande uppdrag? Detta är ytterligare en fråga som inte direkt besvaras av dokumenten. Vid den här tiden kan svenskkolonins storlek i S:t Petersburg räknas i tusental och inte i något hundratal, som möjligen tillfälligt skulle kunnat medföras ombord på en torpedkryssare.³⁴ Redan detta gjorde tilläggsuppgiften i stort sett omöjlig att genomföra utan ytterligare transportfartygsresurser. En trolig förklaring lämnas i en intervju med envoyén Wrangel. Hans bedömning var, att ett par hundra svenskar så fort som möjligt måste

kunna rädda sig undan ”de stundande blodiga dagarna” och framställningen om en undsättningsexpedition hade han tydligen gjort själv, men vi vet inte när den gjordes och på vilket underlag.³⁵

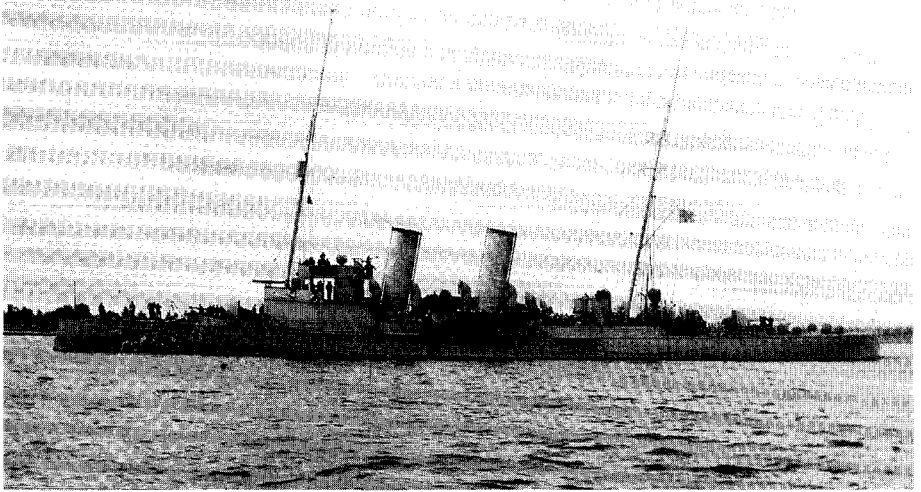
Det förefaller således klart att det var UD som varit pådrivande för beslutet om undsättningsexpeditionerna – vad avser företaget till S:t Petersburg tydligen understött av envoyén Wrangel – och att Sjöförvarsdepartementet mest fungerat som brevlåda åt sin kommandoexpedition, som verkställde handläggningen i regeringskansliet. Respektive departementschefers informella rang och verkliga ställning inom regeringskretsen kan även understödja denna förmodan. Minister Wrangels bedömning om läget i S:t Petersburg var tydligen instrumentell avseende *Psilanders* expedition till S:t Petersburg, men hans bedömning av läget i staden verkar inte ha varit så välgrundad.

Det finns därutöver i arkivet ett kodat telegram från UD till generalkonsulatet i S:t Petersburg den 2 december 1905, där det heter: ”Maria unwohl reist nicht komme anfang nächster woche”. Man kan fundera över betydelsen och om det kan ha samband med det planerade företaget till S:t Petersburg. Min bedömning är att det finns ett samband, men betyder telegrammet enbart, att envoyé Wrangel skulle komma eller betydde det något ytterligare? Skulle kanske de cirka 150 svenskarna börja göra sig resklara? Tyvärr är det omöjligt att fastställa telegrammets betydelse, men det är troligt att det betydde någon form av beredskap inför en kommande evakuering eftersom det adresserats till generalkonsulatet och inte till beskickningen.

Psilanders företag till S:t Petersburg

Det följande är ett sammandrag av fartygschefens rapport, som den 27 december inkom till Stationsbefälhavaren i Stockholm och dagen därpå överlämnades till Sjöförsvarets kommandoexpedition.³⁶

Rustningen inleddes den 6 december och befälstecken hissades 1/2 11 fm, varefter *Psilander* förhalades till Östra Brobänken för kolning. Envoyé Wrangel embarkerade kl 11 em, varpå *Psilander* kastade loss och gick ut Sandhamnsleden. Överfarten gick utan problem, men några nautiska iakttagelser noteras.³⁷ *Psilander* gick den 8 december kl 4 em utan lots och utan några formaliteter in vid Kronstadt och ankrade söder om farleden vid fortet ”Paul”. Dagen efter, som var en lördag, avgavs salut med 21 skott, vilken besvarades efter 20 minuter. Därefter avgavs salut för befälhavande amiralen, men den besvarades aldrig. Detta fick sin förklaring senare vid de visiter, som fartygschefen avlade. Befälhavande amiral, viceamiralen Nichonoff, beklagade den uteblivna svarssaluten och förklarade, att på grund av revolterna hade allt krut och alla mekanismer till fartygens kanoner undanförts från Kronstadt! Fartygschefen passade även på att telegrafera en rapport till Sjöförsvarets kommandoexpedition från Kronstadt, att *Psilander* kommit dit



Torpedkryssaren Psilander.

dagen innan och att han avsåg fortsätta till S:t Petersburg. På eftermiddagen lättade således *Psilander* och gick uppför Nevan till S:t Petersburg och ankrade nedanströms Nikolajevskibron. Envoyé Wrangel debarkerade på kvällen samma dag. Därmed hade alltså fartygschefen löst sitt huvuduppdrag. På måndagen avlade han officiella visiter iland, vilka besvarades ombord. Samma dag anlände minister Wrangels skrivelse om att kryssaren kunde avgå hem igen och den 12 december avgick *Psilander* till Kronstadt, där hon kolarde vid kaj (vilket, han noterar, var gratis!). Dagen därpå fick fartygschefen ytterligare ett brev från beskickningen i S:t Petersburg, där han, i enlighet med tilläggsinstruktionen, anmodades gå till Reval för att där konferera med den svenske vicekonsuln. Han låg emellertid kvar ett dygn i Kronstadt på grund av en storm, vilket han även telegrafiskt rapporterade till Sjöförsvarets kommandoexpedition. Den 14 december på förmiddagen avgick *Psilander* mot Reval, dit hon kom nästa dags gryning. På Revals redd sjösatte *Psilander* sin ångslup och sände en officer in till staden för att underrätta, sig om läget. Vicekonsuln meddelade därvid, att allt för närvarande var lugnt, men att han själv med familj och några andra svenskar skulle följa med ångaren *Oihonna* via Hangö till Stockholm. Evakuering pågick således redan och fartygschefen *Psilander* hade därför inte någon uppgift att lösa i Reval. *Psilander* återgick därför direkt till Stockholm och förtöjde den 16 december kl 1/2 7 fm vid Östra Brobänken, Skeppsholmen.

Förutom den direkta redogörelsen för företaget, föreslår fartygschefen "i Underdånighet Eders Kungliga Majestät" om att låta korkmåla fartygets bo-

stadsinredningar, för, som han skriver, ”Dessa fartyg behöver erhålla en effektiv isolering. Detta har nu bekräftats. Den alltför stora fuktigheten ombord – särskilt i eldarmässarna och främre trossbotten.” Fartyget är enligt hans bedömning inte beboeligt vid en temperatur på -5 grader eller därunder!

Till rapporten är bifogat kopior av mottagna instruktioner, minister Wrangels skrivelse av den 11 december om att ”Som fullständigt lugn synes råda i S:t Petersburg och någon anledning till oro för våra härvarande landsmäns säkerhet, enligt min mening, för närvarande ej föreligger, får jag äran meddela, att från Kungl beskickningens sida intet hinder möter, för att Ni anträder återfärden till Sverige.” Det innebar verkligen en förändrad bedömning jämfört med vad samme man gjort endast fem dagar tidigare! Även skrivelsen med anmodan om att gå till Reval ”om att därstädes till äventyrs uppehållande svenskar till hjälp” finns med i rapporten som bilaga.

Minister Wrangels träffsäkerhet vid sin bedömning, var kanske inte så utpräglad, eftersom det redan den 14 december rapporteras i tidningarna, att belägringstillstånd övervägdes även i S:t Petersburg!³⁸

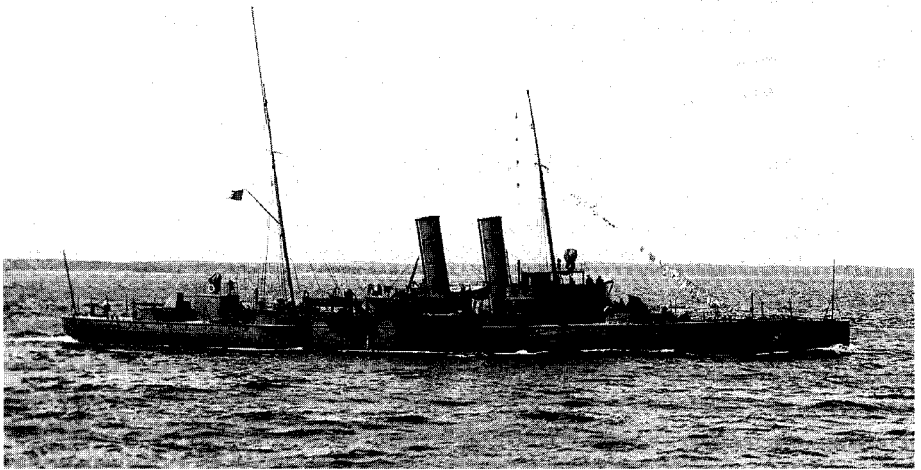
Den 19 december, d v s mindre än två veckor efter rustningen inleddes, rapporterar Stationsbefälhavaren i Stockholm, att *Psilander* åter avmönstrats.

Örnens företag till Riga

Även beskrivningen av *Örnens* förflyttningar och verksamhet bygger på fartygschefens rapport efter fulljord expedition. Den inlämnades den 14 december direkt till Sjöförsvarets kommandoexpedition av befälhavaren på *Drottning Sofia*, sjökapten Friberg, som fått skriftlig order av fartygschefen *Örnen*, att vid ankomsten till Stockholm omedelbart bege sig till ämbetsbyggnaden och överlämna den skriftliga rapporten.³⁹ Till viss del kunde *Örnens* verksamhet under expeditionen även följas på kommandoexpeditionen, eftersom ett antal telegram från Befälhavande Amiralen i Karlskrona successivt anlände dit.⁴⁰

Av de inledande tidningsartiklarna från de korrespondenter, som medföljde ombord på *Drottning Sofia* får man intrycket av en viss förvirring och oro. Artiklarna antyder att befälhavaren inte fått tillräckliga instruktioner och man undrar mycket över hur och när man skulle få det skydd som *Örnen* skulle lämna. Möjligen bidrog en sporadisk skottlossning i staden, en viss sjögång under förflyttningen dit och det faktum att *Drottning Sofia* aldrig tidigare varit i Riga till oron.⁴¹

Örnen hissade befälstecken och påbörjade rustning den 6 december. Rustning och kompassjustering skedde snabbt och den 7 december kl 3.10 lämnade *Örnen* Karlskrona, vilket telegrafiskt rapporteras till Sjöförsvarets kommandoexpedition av Befälhavande amiralen. Kursen sattes mot Dünamünde dit *Örnen* anlände och ankrade morgonen efter. I Dünamünde fick fartygschefen



Torpedkryssaren Örn.

ett brev från konsuln, som meddelade, att myndigheterna inte kunde medge *Örn* att anlöpa hamnen eftersom förbindelserna med S:t Petersburg var avbrutna. Detta var dock inte svar tillräckligt vare sig för konsuln eller för fartygschefen. *Örn* avgav därför salut med 21 skott, vilken besvarades, och gick sedan in och förtöjde i Hafendam cirka sex distansminuter nedströms Riga! Efter att ha avlagt officiell visit hos fästningskommendanten, gick Åkerhielm med ångslupen upp till Riga för att träffa konsuln och befälhavaren på *Drottning Sofia*. Han beslöt därefter, eftersom utklareringen av de passagerare som skulle medfölja ombord på "*Drottning Sofia*" beräknades ta sin tid, att tills vidare skicka en mindre bevakningsstyrka till Riga för att skydda ångaren. Han utfärdade till och med särskilda skriftliga instruktioner för den officer, som ledde styrkan och för befälhavaren på "*Drottning Sofia*" att förlägga och utspisa styrkan. Det rörde sig dock bara om en styrka på en officer, en underofficer och tio man (dock inte ur kanonbetjäningarna, som Åkerhielm särskilt påpekar)! Preliminärt bestämdes också att "*Drottning Sofia*" skulle avsegla den 12 december på eftermiddagen, då alla passagerare bedömdes ha passerat passkontrollen.

Emellertid kunde Åkerhielm på söndagen den 10 december utverka tillstånd hos fästningskommendanten om att få gå upp till Riga med kryssaren och ligga kvar där till den 13 december. *Örn* gick därför omedelbart in till Riga och förtöjde med "*Drottning Sofia*" utanför sig, så att all gångtrafik till ångaren måste ske över *Örn*ens däck.

På måndagen övades *Örn*ens besättning i "Klart skepp" och i "Äntrings av-

slående” med skarp och lös ammunition samt med kryssarens brandslangar.⁴² På tisdagen rapporterade konsuln, att *Örnens* hjälp inte längre var nödvändig, varför Åkerhielm beslöt att *Örnen* och *Drottning Sofia* skulle avgå dagen efter kl 3 e m. Tydligt gick dock utklareringen fortare än beräknat, vilket kan bero på att endast ett 30-tal av föränmälda 80 personer medföljde *Drottning Sofia* till Stockholm. Avgången tidigarelades därför till kl 3 på natten och efter losskastning och utsegling detacherades *Drottning Sofia* till Stockholm, medan *Örnen* planenligt återgick till Karlskrona.

På torsdag morgon, den 14 december, anlände fartygschefens rapport skriftligt med bud från *Drottning Sofia* till Sjöförsvarets kommandoexpedition. Till sin redogörelse har Åkerhielm fogat kopior av mottagen instruktion och av givna instruktioner enligt tidigare. Därutöver finns kopior av framställningar från de brittiska och amerikanska konsulatet om att få utnyttja passagerarplatser ombord på *Drottning Sofia* för respektive lands medborgare. När det kom till kritan utnyttjades inte denna möjlighet, för passagerarlistan, som publicerades i flera tidningar, innehåller praktiskt taget endast vanliga svenska namn.⁴³

Efter att ha läst reportagen i de tidningar, som hade reportrar ombord på *Drottning Sofia* uppfattar jag, att Svenska Dagbladets korrespondent bäst sammanfattar hur expeditionen uppfattades av de som varit med under företaget.

*”Den allmänna meningen är att såväl Drottning Sophias som Örnens befäl ha på ett korrekt och för Sverige hedrande sätt utfört sina uppdrag och att valet av undsättningsbefäl icke kunna falla på lämpliga personer. Det fordrades både fasthet och takt, då det gällde att i sådant ärende göra en visit i en rysk stad under krigstillstånd”.*⁴⁴

Befälhavande amiralen i Karlskrona rapporterade den 14 december, att *Örnen* anlant till Karlskronas fästning kl 8.45 fm och den 18 december att hon avmönstrats d v s mindre än två veckor efter påmönstring.

Tidningarna rapporterar senare, att oroligheterna fortsatte även i Rigaområdet efter det att den svenska undsättningsexpeditionen lämnat området.⁴⁵ Oron i Livland och Kurland upphörde egentligen inte förrän 1908.

Företagens påverkan på försvarsdebatt och materielplaner

Självfallet rapporteras torpedkryssarnas företag mycket positivt i pressen i anslutning till återkomsten till Sverige. Även några dagar därefter – i samband med att nya oroligheter rapporteras från Ryssland – omnämns företaget, men efter den 20 december finns ingenting. Av nyheter från marinen fanns andra och mera ”vanliga” nyheter: Pansarkryssaren *Fylgia* sjösattes den 20 december⁴⁶ och en ny jagare, *Magne*, presenterades den 21 december, utan några som helst hänvisningar till torpedkryssarna och deras verksamhet.⁴⁷ Nyhetsvärdet var borta och julfriden sänkte sig över landet!

Hur påverkades försvarsdebatten av verksamheten? Svaret på den frågan är beklagligtvis mycket enkel. Den påverkades inte alls. I den allmänna försvarsdebatten omnämns aldrig torpedkryssarnas undsättningsföretag. De stora frågorna i försvarsdebatten förändrades inte och inte heller direktiven för den kommande gemensamma försvarsplanen. Inga diskussioner förs och inga riktlinjer anges om hur verksamheten inom försvaret skulle inriktas före ett krigsutbrott. Detta oflexibla synsätt medförde, att det inte fanns något utrymme för funderingar om hur försvarets resurser skulle kunna användas i en mera total säkerhetspolitik eller på lägre konfliktnivåer.

Möjligen levde dock minnet av denna typ av insatser kvar, för i februari-mars 1918 genomfördes en liknande expedition till Åland efter det att representanter för lokalbefolkningen där begärt skydd mot befarade oroligheter vid den ryska garnisonen på öarna.⁴⁸ Åtminstone borde minnet från expeditionen till Riga funnits kvar hos kommandörkapten Åkerhielm, som nu var chef för den svenska styrkan mot ”rödgardisterna”.⁴⁹

Regeringens inriktning för den framtida materielanskaffningen var, att först skulle en gemensam försvarsplan tas fram och därefter skulle nödvändig materiel för denna plan anskaffas. Det verkar ju logiskt och riktigt, men har dock den avgörande nackdelen, att om försvarsplanen görs upp mot en alltför snäv förutsättning, hela verkets giltighet blir tveksam.

För försvarsplanens genomförande lade chefen för flottans stab, konteramiral Sandström, fram en fartygsanskaffningsplan, där han faktiskt föreslog anskaffning av två nya torpedkryssare och, om möjligheter fanns, önskade han ytterligare två. Huruvida dessa förslag på något sätt kan kopplas till undsättningsexpeditionerna 1905 kan dock inte beläggas. Flottans huvudfråga i planen rörde anskaffning av pansarskepp. Sjöminister Sidner uppfattade Sandströms förslag som genomförbara – han förordade personligen nybyggnad av flera pansarskepp av typ *Oscar II* – men ville, av ekonomiska skäl, ersätta de föreslagna torpedkryssarna med jagare,⁵⁰ eftersom dessa endast kostade hälften så mycket per enhet.⁵¹ Några bedömningar eller reservationer om huruvida dåtidens mycket små jagare skulle kunna lösa uppgifter liknande de som torpedkryssarna löst finns dock inte.

Värdering

Min värdering av de båda företagen är att de genomfördes på ett hedrande sätt och att resultatet som uppnåddes, får anses vara tillfredsställande. Beredduppgiften för *Psilander* skulle dock bedömningsvis vara omöjlig att lösa utan att extra transportresurser ställts till förfogande. Varför evakueringen skulle ske till Finland, kan möjligen förklaras av att den ordinarie ångfartygstrafiken dittills uppenbarligen inte påverkats av oron i landet.

Det som främst slår en modern betraktare, är med vilken fart rustning sker

och att personalen alldeles uppenbarligen redan fanns både tillgänglig och tillräckligt utbildad. En förutsättning för detta var, att flottan redan 1887 börjat avveckla de indelta båtsmanskåren och i stället byggt upp en stam på 4 000 man.⁵²

En annan iakttagelse är fartygschefernas stora målmedvetenhet och goda förmåga att, i förekommande fall i samverkan med den diplomatiska representationen på platsen, på ett ändamålsenligt sätt tillvarata svenska intressen även under svåra yttre förhållanden.

Kabinettsekreterare Strömfelt ska senare ha yttrat till den brittiske ministern i Stockholm, att regeringen ångrade expeditionen, eftersom *Psilander* hade funnit den ryska huvudstaden ”alldeles lugn”, vilket britten rapporterade hem till London redan den 15 december 1905.⁵³ Strömfelts uttalande verkar mot den aktuella bakgrunden inte särskilt väl överlagt eller täckande. Han nämnde tydligen inte heller *Örnens* företag till Riga. Möjligen kände han inte till att torpedkryssarna haft olika uppgifter att lösa.⁵⁴

Principen att med begränsad marin styrka uppnå politiskt önskvärda mål kallas i allmänhet – och särskilt bland stater som utsatts för denna typ av påverkan – för kanonbåtsdiplomati och ordet har fått en ganska negativ klang. Man glömmar då ofta bort, att ingripanden på låg konfliktnivå – om det görs på tydligt och på rätt sätt – kan få mycket positiv påverkan på en annars hotande konflikt och att man därigenom kan undgå eskalation eller tvingas agera med mera våldsanvändning.

Cable vars värderingssystem jag valt att använda,⁵⁵ urskiljer följande behov av örlogsfartyg m m i ett antal principiella situationer:

- a) Överlägsen styrka – lokal överlägsenhet skapar en fait accompli-situation.
- b) Ändamålsenlig styrka – fartygsförflyttningar för att mera direkt påverka en motståndares beslutsfattning, som exempelvis genomfart av omstritt sjöterritorium.
- c) Katalytisk styrka – närvaro som påverkar endera eller båda parter i en konflikt i vilken man vill åstadkomma en viss utgång.
- d) Uttalad styrka – tydligt tillkännagiven uppgift och påverkan på beslutsfattningen – idag kanske vi skulle kalla denna form en nära släkting till ”ledningskrigföring”.

De kapaciteter som kan krävas för att uppnå dessa lägen, kan vara allt från enskilda fartyg eller enkla förband och till sammansatta förband med förmåga att landstiga mot försvarat område – allt beroende av syfte och bedömda eller möjliga motåtgärder.

En situation, som i vissa delar påminner om torpedkryssarnas företag – eller i alla fall *Örnens* – är den brittiska användningen av örlogsfartyg för att underlätta evakueringen av spanska republikanska flyktingar i maj 1937. Eftersom na-

tionalisterna hade viss marin kapacitet, måste britterna utnyttja slagskeppet *Royal Oak* med två eskortjagare för att vara säkra på att lyckas. Genom att manövrera mellan den spanska kryssaren *Almirante Cervera* och flyktingfartygen och samtidigt göra alldeles klart för nationalisterna att man hade i uppdrag att skydda flyktingarna, lyckades britterna få spanjorerna att ge upp. *Royal Oak* var i ett alla stycken överlägset fartyg jämfört med *Almirante Cervera*. Skyddet av flyktingfartygen lyckades alltså på grund av överlägsen styrka.⁵⁶

I de föreliggande fallen användes också ”överlägsen styrka”. Det fanns egentligen ingen motverkansmöjlighet alls på den ryska sidan. Med Cable's metod för klassificering var uppdragen dessutom möjliga att lösa med enskilda fartyg, vilket också gjordes. *Psilander* löste relativt enkla uppdrag – envoyé Wrangel transporterades till S:t Petersburg – och *Örnen* löste sitt – ett antal svenska medborgare evakuerades från Riga. Företagen är därför att betrakta som framgångsrika enligt Cable's klassificeringssystem. I fallet *Örnen* kan man i viss utsträckning dessutom anse Ryssland som ”offer” (victim) och Sverige som ”angripare” (assailant), eftersom ingången till Dünamünde inledningsvis skedde trots ryskt motstånd.

Det framgår ganska tydligt mellan raderna i källmaterialet, att undsättningsexpeditioner av den aktuella typen inte alls betraktades som något exceptionellt utan som en ganska normal verksamhet för flottan. Några stora eller omfattande förberedelser behövde inte göras för sådana företag. Tydligen fanns såväl reglementariska grunder som erfarenhet från andra undsättningsexpeditioner och ordinarie fredsrutiner kunde snabbt brytas. Personellt och materiellt fanns tillräcklig beredskap och några omfattande politiska beslut behövde inte fattas inför en insats; ibland inte ens för insatser inom andra staters territorier. Någon politisk strid eller andra meningsskiljaktigheter om insatser av den aktuella typen tycks inte ha förekommit.

Uppenbarligen uppfattades flottan ha viktiga uppgifter att lösa även under fredsförhållanden, men detta återspeglades inte i den aktuella försvarsdebatten. Inte ens flottans företrädare tycks ha hävdad fredsuppgifternas betydelse och behovet av fartyg för att lösa dessa.

Man kan avslutningsvis inte undlåta att reflektera över den stora skillnaden mellan teori och praktik inom det svenska försvaret vid den här tidpunkten. Under det att diskussioner fördes om ett teoretiskt framtida krigsläge och vilka resurser försvaret skulle behöva under sådana omständigheter, löste två ganska oansenliga fartyg litet i skymundan uppgifter för att tillvarata landets intressen.

Det är kanske också så man trots allt ska använda försvarets resurser? Man agerar på bästa sätt med de resurser man råkar ha till buds i den aktuella situationen – oberoende av vilka teoretiska uppgifter de egentligen var anskaffade för.

Käll- och litteraturförteckning

Icke tryckta källor

Riksarkivet

UD 1902 års dossiersystem

- Rapporter från beskickningen i S:t Petersburg Vol nr 29 Dossiern 5 serie 1–2 1905
- Rapporter från konsulatet i S:t Petersburg Vol 924 serie 1–4 1888–1918
- Rapporter från konsulatet i Riga Vol 898 serie 1–3 1876–1920
- UD huvudarkiv Inkommande diarium Vol 12 1905 och Vol 16 1906

Krigsarkivet

Sjöförsvarsdepartementets huvudarkiv. Ingående diarium serie CIa Vol nr 66 (1905)

Sjöförsvarsdepartementets Kommandoexpedition Konzept Bi:96

Sjöförsvarsdepartementets Kommandoexpedition Ank handlingar, huvuds E Ia: 198, 199

Marinstabens arkiv E IIIj:4

Marinstabens Expedition Generalrapporter Serie E XVI 1905 Vol 67

Enskilt arkiv

Efter kommandörkapten Ludvig Åkerhielm (hos kommandörkapten Jan Åkerhielm, Stockholm)

Tryckta källor

Dagböcker, memoarer

Hellner, Johannes: *Minnen och dagböcker*. Stockholm 1960.

Tingsten, Lars: *Hågkomster*. Stockholm 1938.

Widén, Johan: *Dagboksanteckningar 1901–1913*. Stockholm 1984.

Tidningar

Aftonbladet (redaktionssekr Hellkvist medföljde ombord *Psilander*)

Dagens Nyheter anm.

Post och Inrikes Tidningar

Stockholms Dagblad anm.

Stockholmstidningen anm.

Sydsvenska Dagbladet anm.

Snällposten anm.

anm: reporter från resp. tidning medföljde ombord *Drottning Sofia*

Litteratur

Burgman, Torsten: *Svensk opinion och politik under rysk-japanska kriget 1904–05*. Uppsala 1965.

- Cable, James: *Gunboat Diplomacy 1919–1979*. New York 1981
- Cowles, Virginia: *Kaisern*. Stockholm 1964
- Holmberg, Ernst: *Kungl. Örlogsmannasällskapet 1771–1921*. Karlskrona 1921.
- Holmén, Hans: *Försvar och samhällsförändring. Avvägningsfrågor i svensk försvarsdebatt 1880–1925*. Göteborg 1985.
- Jangfeldt, Bengt: *Svenska vägar till S:t Petersburg*. Trelleborg 1998.
- Jungar, Sune: *Ryssland och den svensk-norska unionens upplösning*. Acta Academiae Aboensis ser A vol 37 nr 3. Åbo 1969.
- Lindberg, Folke: *Den svenska utrikespolitikens historia Vol III:4 1872–1914*. Stockholm 1958
- Luttwak, Edward: *The political uses of Sea power*. Baltimore 1974
- Lybeck” Otto m fl: *Svenska Flottans Historia*, Malmö 1945
- Pipes, Richard: *Den ryska revolutionen*. Falun 1997
- Sandström, Anders: *Pansarskepp å Sveriges Flotta*. Borås 1984.
- Steckzen, Birger m fl: *Klart Skepp. Boken om Sverigeskeppen*. Stockholm 1949
- Stjernfelt, Bertil: *Ålands hav och öar – brygga eller barriär?* Karlskrona 1991
- Taube, Fredrik m fl: *Kungl. Örlogsmannasällskapet 1771–1971*. Östervåla 1971
- Unger, Gunnar: *Sjömaktens inflytande på Sveriges historia*. Stockholm 1929
- Westerlund, Karl-Erik m fl: *Svenska Örlogsfartyg 1855–1905*. Karlskrona 1992
- Åselius, Gunnar: *The Russian Menace to Sweden*. Stockholm 1994. Ett sammandrag av avhandlingen finns på svenska i Engström och Ericson: *Mellan Björnen och Örnen. Sverige och Östersjöområdet under det Första världskriget, 1914–1918*. Västervik 1994
- Öman, Ivar: *Karl Staffs första ministär*. Nyköping 1923

Noter

- 1 Bland annat i SvD den 20 december 1905.
- 2 Novembertraktaten avlöstes först 1908 genom Nord- och Östersjöavtalen.
- 3 Öman sid 80ff.
- 4 Hellner sid 108.
- 5 Biografin ”Svenska män och kvinnor”, Stockholm 1954.
- 6 Holmberg sid 284 ff.
- 7 Lindberg sid 106ff.
- 8 Öman sid 211
- 9 Även ett tyskt angrepp hade inledningsvis övervägts, men det alternativet lämnades åt sidan vid utformningen av försvarsplanen; den första ”integrerade” i landets historia.
- 10 Jungar sid 115 och 119
- 11 Holmberg passim
- 12 Sandström sid 26

13 Holmberg. Egentligen hade diskussionen inletts redan 1903 av ledamoten Flach, som för övrigt varit en av de två första svenska eleverna vid US Naval War College 1894 och därvid kommit i kontakt med den navalistiska rörelsens idévärld. Libau/Liepāja var vid denna tid den ryska flottans främsta operationsbas i Östersjön.

14 *Svenska Flottans Historia* Band III sid 254 samt Åselius sid 221. Balders företag inställdes dock eftersom den turkiska regeringen inte tillät fartyget tillträde till turkiskt territorium.

15 *Svenska Flottans historia* Band III sid 254 ff

16 Post och Inrikes Tidning 11 december 1905

17 Westerlund sid 185

18 Jangfeldt sid 233ff. Antalet svensktalande uppskattades vid sekelskiftet till drygt 4000, men av dessa var endast omkring 1000 svenska medborgare. Dessa uppgifter finns i förarbetet till Jangfeldts bok och som heter "Sjvedy na beregach Nevy" Svenska Institutet 1998 sid 110

19 Rapporter till UD Vol 29 Dossiern 5 serie 1–2

20 MS arkiv 1905 nr 62-. I en rapport i april 1905 drog Kraak slutsatsen att Ryssland "otvivelaktigt inom ett decennium förflutit, eger en starkare flotta, än det någonsin förut haft". Vid Tsushimaslaget, som inträffade ungefär en månad senare, förintades den ryska eskadern och ryska flottan hade därmed i praktiken upphört att existera. "Hotbildskramare" fanns tidigt i Sverige! Å andra sidan drogs befattningen in det kommande årsskiftet (go nr 1060)

21 Rapporter till UD Vol 898 ser 1–3 (1876–1920)

22 Unionspartnern Norge var å andra sidan mycket aktiv när det gällde att utnyttja sina örlogsfartyg för att understödja sina intressen utomlands, vilket förefaller ha varit en medveten linje i nationsuppbyggnaden och "konsulatsstriden" med Sverige

23 UD mottagna rapporter från beskickningen i S:t Petersburg 1905 vol nr 29

24 Svenska Telegrambyråns utlandstelegram, som publicerades bl a i Post och Inrikes Tidningar, dagligen 1 till 11 september 1905

25 Ibid

26 Rapporter till UD Vol 898 ser 1–3 (1876–1920)

27 Go nr 1054 resp go nr 1057 den 5 december 1905

28 Go nr 1058 den 5 december 1905

29 Go nr 1065 den 6 december 1905. Val av evakueringsriktning förbryllar något, eftersom det kunde befaras oroligheter även i storhertigdömet Finland.

30 Go nr 1069 den 6 december 1905

31 Go nr 1064 och 1066. Redaktionssekreterare Hellkvist, Aftonbladet medges i den förstnämnda go att medfölja ombord på *Psilander*. Svenska Dagbladet, Dagens Nyheter, Stockholms Dagblad och Stockholmstidningen medgavs i go 1066 den 6 december att medfölja med reportrar ombord på *Drottning Sofia*, som tydligen redan inhyrts för den planerade transporten från Riga. Varför Nya Dagligt Allehandas framställan om att skicka en reporter avslogs, motiveras inte av handlingarna, men så skedde i go nr 1068.

32 "Ryska var inte nödvändigt, man redde sig väl med tyska, franska och engelska". Citat ur Jangfeldt sid 250

33 AB 6 december 1905

34 Jangfeldt. Främst sid 233–280. Den svenskspråkiga närvaron i staden var så betydande, att en egen skola fanns och en ny kyrkobyggnad invigs så sent som 13 november 1905. Jag kan inte underlåta, att kortfattat referera det närmast tidigare (?) örlogsbesöket i staden, som skedde med korvetten *Freja* i augusti 1902. Det finns återgivet på sid 277. Den Nobelska middagen medförde att några kadetter fick disciplinstraff för onykterhet, sedan de inledningsvis misstaget det ryska zakuski-bordet med åtföljande vodka som hela förtäringen, men ända huggit in på huvudrätten och kuvertflaskorna med champagne med frisk törst. Efter desserten med likörer blev stämningen hög och ett antal ryska medbjudna generaler hissades, men man missade något med mottagningen, varefter kadetterna beordrades ombord igen. Enligt en muntlig tradition (kk Jarl Ellsén, vars pappa var en av kadetterna) fick kadetterna med sig en levande björn – "bror till den björn man just ätit till huvudrätt" – som avskedsgåva och denna skänktes så småningom till Skansen i Stockholm, efter vissa förvecklingar i samband med kadetternas förflyttning tillbaka till korvetten på nattkröken

35 AB dec 1905 sid 2. I intervjun säger Wrangel därutöver att han just är återkommen från en semester i Frankrike, varför han inte egentligen kunnat ha någon egen aktuell förstahandsinformation om läget i S:t Petersburg

36 Sjöförsvarets kommandoexpedition Inkommande Dnr 1871 28 december 1905

37 Hermelin noterar således, att Revalstens (utanför Tallinn) och Londongrunds (vid Kronstadt) fyrskepp var indragna liksom lotsuppassningen vid Kronstadts angöring.

38 Bl a i SvD och AB 15 dec. 1905

39 Sjöförsvarets kommandoexpedition Ink Diariendr 1812 14 december 1905

40 Främst Sjöförsvarets kommandoexpedition Inkommande dnr 1777 8 dec, dnr 1786 9 dec. samt dnr 1809 14 dec 1905, som utgör ett slags primitiv "operativ rapportering"

41 Detta anges i varierande grad i rapporterna från de ombord medföljande reportrarerna i respektive tidningar omkring den 15 december

42 På något sätt känner man igen flottans ordinarie måndagsrutin bakom rapporten!

43 30 svenskar och 2 danskar enligt Post och Inrikes Tidning 14 december 1905.

44 SvD 15 dec. 1905. En stor skillnad mot de tidigare rapporterna. Stämningen hade helt förändrats. Åkerhielm tilldelades också efter expeditionen guldmedalj för berömliga gärningar. (Holmberg sid 243)

45 Bl a i SvD 18 december

46 Westerlund sid 124

47 AB 21 december

48 Steckzén sid 197ff

49 Även för denna insats tilldelades Åkerhielm en guldmedalj för berömliga gärningar (Holmberg sid 243)

50 En antydan om Sidners inställning får man av statsverkspropositionen 1 januari

1906, där sjöministern begär anslag till jagare och torpedbåtar, grundat på erfarenheterna från rysk-japanska kriget. Öman sid 211.

51 Holmén sid 158

52 Unger sid 302

53 Åselius sid 379

54 Några rapporter från företagen har inte överlämnats från Sjöförsvarsdepartementet, vilket är anmärkningsvärt eftersom expeditionerna ansågs vara "UD- ärende". Endast kopior av de utfärdade instruktionerna till fartygscheferna finns anmälda (den 6 december) i UD inkommande diarium 1905 från Sjöförsvarsdepartementet. Inte heller 1906 års motsvarighet innehåller några rapporter från expeditionerna

55 Jfr inledande kapitel "Forskningsbakgrund"

56 Cable sid 119ff. I samma sammanhang för Cable ett resonemang om örlogsfartygs lämplighet för bl a evakueringstransporter. Om den brittiska marinen under tiden strax före Första världskriget känt till, att *Royal Oaks* största säkerhetspolitiska roll skulle inträffa under den Spanska inbördeskriget i samband med evakuering av flyktingar och andra civila, hade man i stället förstås byggt ett passagerarfartyg. *Royal Oak* var bara ett av flera slagskepp under Första världskriget och hon sänktes redan i Andra världskrigets inledning. Men sådant vet man aldrig i förväg; därför gäller det alltid att bygga örlogsfartyg som har en inneboende flexibilitet.

Innehåll

<i>Sune Birke</i> : Beträktelser med anledning av Sjöhistoriska Samfundets 60-åriga tillvaro	5
<i>Per Clason</i> : Meddelanden om Sjöhistoriska Samfundets verksamhet under 1999	7
<i>Lennart Rosell</i> : In memoriam: Sune Örtendahl	9
<i>Bengt Schuback</i> : Marina vändpunkter under Sjöhistoriska Samfundets 60-åriga verksamhet. Anförande vid Samfundets jubileumsmiddag på Sjöofficerssällskapets i Stockholms mäss den 18 november 1999	11
<i>Jan Glete</i> : Hur stor var <i>Kronan</i> ? Något om stora örlogsskepp i Europa under 1600-talets senare hälft	17
<i>Håkan Jakobsson</i> : Tekniska influenser och centrala normer i svensk skeppsbyggnation – Lübeck 1664–1667	26
<i>Christer Hägg</i> : <i>Eugenies</i> sjöexpedition till Medelhavet 1846–47	44
<i>Magnus Haglund</i> : Torpedkryssarna <i>Örnens</i> och <i>Psilanders</i> evakuering av svenska medborgare från revolutionens Ryssland	55

Pris 200 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet,
Krigsarkivet, 115 88 Stockholm

ISSN 0280-6215