

# Sjöfärder i österled<sup>I</sup>

av Lars-Göran Tedebrand

---

TITEL:

Sjöfärder i Österled. En resa i historien

FÖRFATTARE:

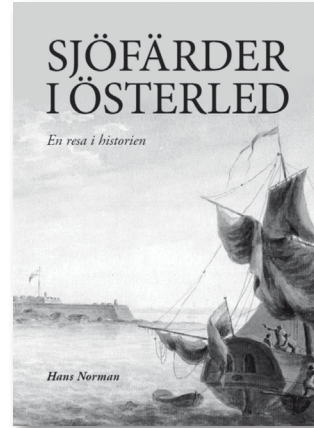
Hans Norman

FÖRLAG:

Balkong Förlag 2020

(Forum Navale skriftserie nr 68)

---



SVERIGE BRUKAR MED rätta beskrivas som ett långsträckt land. Det gamla svensk-finska riket före 1809 hade emellertid en mer fyrkantsliknande konfiguration. Avståndet Malmö till Torneå var förvisso längre än mellan norska gränsen och gränsen till Ryssland, inte så många mil från St. Petersburg. Men det var efter midjebältet Göteborg-Stockholm-Åbo-Helsingfors-Viborg som befolkningen var koncentrerad. Mellan den svenska och finska riksdelen och efter de gamla baltiska provinserna låg Östersjön som ett Nordens Medelhav. Öar, skär och hav bildar här världens största arkipelag, unik för vår jord-”den underbara labyrinten av öar och vatten”, som Tranströmer skriver.

Om det gamla svenska rikets väst-östliga utsträckning och skärgårdarnas betydelse påminns man i allra högsta grad vid läsningen av den upsaliensiske historieforskaren Hans Normans bok om sjöfärder i österled. Norman har tidigare publicerat böcker om den svenska utvandringen till och bosättningen i Nordamerika. Han har lett projekt i emigrations- och familjehistoria och medverkat i flera stadshistoriker. Böcker

om generalamiralen och statsrådet Johan Puke och om de svensk-finska skärgårdsflottorna ingår även i bagaget. På fritiden har Norman från sin kajplats vid Skarholmen utanför Uppsala gjort många långfärdsseglingar till skärgårdshaven, Finska viken och den baltiska kusten. Som medlem i Svenska Kryssarklubben och styrelseledamot i dess Uppsalakrets har han ansvarat för eskaderverksamheten. I den nya boken förenas två av hans kapaciteter: Östersjökännaren och marinhistorikerns med långfärdssegelarens.

När vad som kallades för ”Österland” blev en del av Sverige på 1100- och 1200-talen förekom redan sedan vikingatiden handelsfärder från Sverige via floden Neva till marknaderna vid Ladoga, Europas största insjö, vars yta låg fem meter högre än idag. Norman ger en föredömligt kronologisk och systematisk skildring av det gamla ”Österlands” utveckling med befästningar, stadsbildningar, krig och försvarsplaner. De civila och militära flottorna under segelsjöfartens tid och skärgårdskrigen får ett särskilt avsnitt. Informativa undertexter till de omkring 300 bilderna, flertalet i färg, åtföljs

av fördjupningar här och var. Den 100-sidiga historiken skulle med fördel kunna utges som en särskild bok och då inte bara för skolbruk utan även för universitetsbruk eftersom okunnigheten om tematiken är ganska utbredd även bland studenter, en erfarenhet recensenten gjort efter närmare 40 år som universitetslärare.

Norman tar med säkert omdöme ställning till seglivade myter om Finlands medeltida inlemmande i det svenska riket. Kolonisationen från Mellansverige av Nyland, Åboland, Österbotten m m var fredlig. Erik den heliges (död 1160) korståg till Finland för att grunda en kyrka där har nog aldrig ägt rum. Legendan om det medeltida helgonet tillkom tidigast 1270 och dess uppgifter är osäkra i de katolska hagiografiernas anda. De viktigaste stadsbildningarna Åbo, Helsingfors och Viborg får sin givna plats. Viborgs slott hade byggts 1293 som den västerländska kristendomens sista utpost mot öster. Åbo Akademi, grundat 1640 och länge Finlands enda universitet, spelade en inte oviktig roll även för rikssvenska studenter. Bondestudenten Pehr Stenberg (1758–1824), senare komminister i Umeå landsförsamling och född i Stöcke utanför Umeå, reste med båt Umeå-Stockholm-Åbo tur och retur när han studerade till präst vid Akademin där han också disputerade i botanik 1773. Under sin tid i Åbo var han informator inom familjen Carpelan och hann även se Gustav III när denne gjorde en snabbvisit i staden.

Författaren uppehåller sig givetvis som militärhistoriker utförligt vid Sveaborgs tillkomst utanför Helsingfors, påbörjad 1748 men färdigbyggd först 1791. Fästningen betecknades allmänt som "Nordens Gibraltar". Här kan nämnas att en annan västerbottning, porträttmålaren Nils Schillmark (1745–1804) född i Drängsmark, vistades en tid på Sveaborg och avporträtterade officerarna där. Han anses vara Finlands främste por-

trättmålare under sin tid och avled i staden Lovisa i Nyland vid Finska viken. Sveaborg, sedan 1917 Suomenlinna, kom efter den vita segern i inbördeskriget att våren och sommaren 1918 inhysa 10 000 fängslade rödgardister. Flera tusen avled på grund av näringsbrist och skandalösa sanitära förhållanden. Suomenlinna har idag en stor inbjudande gästhamn.

Norman skriver åskådligt om de krigiska förvecklingarna i Finska viken med början i Hattarnas misslyckade krig 1741–43, som resulterade i att tusentals ryska soldater en tid kom att förläggas till Stockholmstrakten. Gustav III:s framprovocerade krig 1788–1790 med den dyrköpta segern vid Svensksund, Nordens genom tiderna största sjöslag, skildras. Avgörande för utgången var här den sedan 1740-talet uppbyggda svensk-finska skärgårdsflottan, förlagd i Stockholm och med den officiella beteckningen "Arméns flotta". Dess krigsskepp var galärer, som färdades både med segel och åror. Ryska galärer hade redan den 18 september 1714 gått in i Umeälven och bränt ner den mindre än 100 år gamla staden Umeå

Med Anjalaförbundet och främst de finska officerarnas missnöje med kungens krigsäventyr inleddes det 600-åriga Svensk-Finska rikets svanesång, som ledde till freden i Fredrikshamn, den hårdaste i svensk historia. Men rikssprängningen efter 1808–1809 års krig, stramt skildrat av Norman, var psykologiskt förberedd av de ledande skikten i Finland och mindre dramatisk än vad man kanske föreställer sig. Den finske historikern Matti Klinge går så långt att han menar att den finska överklassen förstod vad klockan var slagen och till och med välkomnade ryssarna med baler och andra arrangemang. Bönderna, främst på Åland och i Karelen, deltog ett tag i ett gerillakrig mot ryssarna, sannolikt medvetna om den ryske bondens livegna ställning. Men det folkliga

motståndet bröts genom de högre ståndens ganska eniga ställningstagande för ockupationsmakten och tsarens lugnande proklamationer. Den protestantiska religionen och den svenska ämbetsmannakulturen fortsatte att gälla i Storfurstendömet Finland liksom de svenska lagarna. Tabellverkets formulär, obsoleta i Sverige efter 1859, kom att användas i modifierat skick ända in på 1930-talet. 1811 överfördes Viborgs län, som förlorats till Ryssland vid Nystadsfreden 1721, åter till Finland, en stor eftergift från tsar Alexanders sida, som säkert bidrog till att desarmera kvarvarande ryssfientliga stämningar.

Den svenska civil- och militärstatens resor över Bottenhavet upphörde givetvis efter 1809. Men handeln mellan Sverige och Finland fortsatte i oförändrad omfattning, vilket kom särskilt Stockholm till godo. Men det kan också nämnas att Umeå tulldistrikt under Krimkrigets år 1855 anlöptes av inte mindre än 1472 finska fartyg. 1840 öppnades även regelbunden turtrafik över Kvarken mellan Umeå och Vasa.

Två sentida entusiaster som gärna kryssade över till Finland och Balticum var Anders Zorn och Albert Engström. Engström har skildrat sjöfärderna i boken *Kryss och landkänning* och i sin biografi över Zorn. Sommaren 1905 seglade de två konstnärsvännerna, givetvis med flera gästar som hjälpredor, i Zorns kryssare *Mejt II* över Åland till Åbo och Helsingfors där de möttes av Finlands främste konstnär Axeli Gallen-Kallela. Färden fortsatte sedan till Borgå och Haikko där de träffade en annan konstnär Albert Edelfeldt. Därifrån vek de av mot söder till Reval, efter 1918 Tallinn,

och svenskbygderna i Estland där det ända till 1940 fanns en inte obetydlig svensk-talande minoritet. I Engströms och Zorns efterföljd färdas nu 100 000-tals svenskar varje år samma rutter genom de svenska och finska skärgårdarna ombord på väldiga våningskryssare. SVT sände i samarbete med finska Yle i 20 säsonger mellan 1992–2002 den populära såpan Rederiet, som även reprinterats flera gånger.

Sydsvenska långfärdsseglare kan med fördel följa den gamla historiska leden, Valdemarsleden, uppkallad efter kung Valdemar Sejr (1170–1241). Leden gick från Utlängan i det då danska Blekinge via den svenska skärgården till Åland och vidare över Ålands hav till Hangö udd och sedan söderut till Reval/Tallinn. Tallinn betyder danskstaden.

Hans Normans välskrivna och vackra bok är en ovärderlig manual för alla seglaren-tusiaster, som vill befara de unika svenska, finska och baltiska skärgårdarna och be-se sevärtheterna efter lederna. Faktarutor upplyser om skär, kobbar, vikar, öar och hamnar ofta flygfotograferade. Sjökartor, sjökort, sjömärken, uppgifter om fyrar och ett utförligt ortsregister underlättar användandet. Men boken är kanske framför allt, som framgått, en förnämlig historisk odysse över det gamla svensk-finska rikets framväxt över Åland, Åboland, Finska vikens och Balticums kuster. Inte bara seglare utan alla historiskt intresserade har en skattkammare att tillgå i boken.

Recensenten är professor emeritus i historia vid Umeå universitet.

## Not

1. Recensionen har tidigare varit införd i Historielärarnas Förenings Årsskrift 2021.