

Sveriges flotta 500 år

av Bo G Hall

TITEL:

Sjömakt & sjöfolk. Den svenska flottan 500 år.

FÖRFATTARE:

Lars Ericson Wolke & Anna Sara Hammar

FÖRLAG:

Nordic Academic Press. Sjöhistoriska Samfundet.



DEN 7 JUNI 2022 fyllde svenska flottan femhundra år, något som har celebrerats med en rad arrangemang. Detta är också skälet till att den här skriften – i tegelstensformat – tillkommit med en fyllig beskrivning av vårt sjömilitära försvar under det senaste halva årtusendet. Eftersom Sveriges kontakter med omvärlden under alla tider varit helt avhängiga tryggade och pålitliga vägar till och från över vattnen, fyller boken ett verkligt behov.

Totalt ingår arton kapitel, uppdelade i två avdelningar. Den första skildrar kronologiskt flottans utveckling under de fem seklerna; den andra handlar om olika spörsmål kring marin infrastruktur. Båda författare är kvalificerade historiker med tidigare framstående insatser inom det sjömilitära området. Detta gäller särskilt Försvarshögskolans, i vår militärhistoria mycket flitige professor emeritus Lars Ericsson Wolke, vilken stått för en dominerande del av texterna. Anna Sara Hammar – som bland annat studerat social ordning i flottan under årtiondena kring år 1700 – svarar för de övriga. De olika avsnitten har fördelats mellan de två vilket tyvärr lett till dubbleringar av vissa händelser och

teman liksom samtidigt, direkt styvmoderliga behandlingar av andra.

Närmast föregående redovisningar av detta så ofta avgörande verktyg i vår försvarspolitiska historia är numera lätt föråldrade. De består framför allt av Ronny Lindsjös *Marinhistoria* (1993) – i första hand avsedd för elever vid marinens skolor – respektive Gustaf von Hofsten & Jan Waernbergs *Örlogsfartyg. Svenska maskindrivna fartyg under tretungad flagg* (2002). Den sistnämnda skriften är ett oskattbart referensverk och bjuder bland annat på en imponerande skeppskatalog över samtliga svenska maskindrivna örlogsfartyg sedan segel och åror övergavs som framdrivningsmetod.

Trots sina uppenbara förtjänster har sålunda båda skrifter ett antal år på nacken och ett och annat har hänt sedan dess. Det nya verket fyller därför helt klart centrala luckor i den svenska flottans historia – i synnerhet när det gäller de tre första seklen. Allra första början stod Gustav Vasa för när han bekämpade den danske Kalmarunionens siste monark Kristian II, inte helt utan skäl hos oss försedd med tillnamnet ”Tyrann”. Med hjälp främst av tolv fartyg – både in-

hyrda och köpta i Lybeck vilka först landade i Slätbaken – spärrades tillgången till Stockholm så att den danska lantmilitära ockupationen av staden tvangs upphöra liksom i praktiken unionen.

Kampen mot danskarna fortsatte sedan mer eller mindre oavbrutet under de båda följande seklerna. Den utgjorde ett återkommande tema när den svenska stormakten växte fram. Inte minst gällde striderna herreväldet över Östersjön som – sedan olika baltiska områden erövrats liksom ett antal nordtyska hamnar – närmast blivit ett svenskt innanhav, ett Mare Nostrum. Detta var i sin tur en direkt förutsättning till exempel för Sveriges deltagande i trettioåriga kriget. Under denna period noterades vissa svenska segrar men även en hel del motgångar, exempelvis förlusten av två regalskepp: *Vasa* sjönk i Stockholms hamn under jungfrufärden 1628 och *Kronan* sprang i luften fyrtioåtta år senare i kamp med danska och holländska krigsskepp sydöst om Öland och drog med sig mer än 800 man i djupet. En hel rad spännande fynd från det skeppet finns numera utställda på Kalmar Museum.

Många av förutsättningarna på Östersjön förändrades dramatiskt under det stora nordiska kriget (1700–1721) till följd av att en ny kraftfull aktör trädde fram i dessa farvatten. Tsarrysslands Peter den store satsade mycket omfattande resurser på en egen flotta, bland annat bestående av grundgående handrodda galärer. Dessas härjningståg längs Sveriges östkust – även en bra bit upp i Bottenhavet – talas det om fortfarande, inte minst på många öar i Stockholms skärgård och kustnära orter i Roslagen. Stormaktstiden var i praktiken över – Karl XII visade för övrigt aldrig något större engagemang för det som rörde flottan.

Längre fram lade däremot det gustavianiska styret ett klart maritimt intresse i dagen och uppmuntrade sålunda mycket aktivt den

framstående fartygsbyggaren Fredrik Henrik af Chapmans verksamhet. Totalt disponerade örlogsflottan vid denna tid 27 linjefartyg och 15 fregatter medan den parallella så kallade skärgårdsflottan utöver ett antal mindre kanonjollar respektive -slupar omfattade 14 skärgårdsfregatter och 29 galärer. Dessa ställde upp vid periodens ofta omtalade möten med den ryska örlogsflottan – såsom slagen vid Hogland och Svensksund samt det Viborgska gatloppet – vilka dock inte ledde till några egentliga avgöranden. Ett definitivt sådant kom först med kriget 1808–1809 då den tidiga förlusten av Sveaborg – och därmed skärgårdsflottan – blev avgörande när den östliga rikshalvan Finland slutgiltigt förlorades. Skriften täcker allt detta på ett bra sätt.

För att så övergå till närmare tider är det däremot en klar skillnad i fråga om redovisningarna av flottans insatser under 1900-talets båda världskrig. Det senare beskrivs av Wolke fylligt och väl balanserat i ett innehållsrikt kapitel där exempelvis jagarkatastrofen på Hårsfjärden, *Ulvens* undergång, torpederingen av *Hansa* och kampen mot de ryska ubåtarna i Östersjön presenteras utförligt. Marinens tillgängliga fartyg var ofta föråldrade; tung och krävande konvojtjänst samt utdragen och besvärlig minhantering tog en svår tull. I och med 1942 års försvarsbeslut övergick man efterhand till en lättare flotta. Totalt beräknas andra världskriget ha medfört att 145 man i flottans tjänst omkom av de totalt 782 människoliv som beredskapen krävde.

Däremot är händelserna under första världskriget – som det förefaller nära nog demonstrativt – mycket kortfattat skildrade. Avsnittet nämner inget alls om hur en rysk eskader vid krigsutbrottet gick ut för att ”ta hand om” den svenska marinen i Fårösund men kunde kallas åter först i sista stund. Ej heller redovisas en på sin tid

så uppmärksammas händelse som när fyra ryska kryssare på högsommaren 1915 nedkämpade den tyska minfartyget *Albatross* vilket slutade som ett sönderskjutet vrak utanför gotländska Katthammarsvik. Redan under första världskriget var konvojering av fartyg med järnmalm till nordtyska hamnar en mycket betungande uppgift för vår marin som dessutom saknade lämpade fartyg för detta. Tysklands oinskränkta ubåtskrig skapade stora problem för utrikeshandeln. Svenska förluster i samband med kriget uppgick till 181 handelsfartyg och sammanlagt 440 sjömän miste livet.

Med starkt stöd av det mycket försvarsvänliga majoritetspartiet i första kammaren hade redan dessförinnan under åren kring 1900 en remarkabel upprustning skett – men i skriften bara omnämnd i förbifarten – när nya svenska pansarbåtar löpte av stapeln nästan varje år. Mycket av denna utveckling kulminerade i samband med dramatiken kring upplösningen av unionen med Norge 1905 vilken också enbart får marginal plats i Hammars redovisning. Ändå var den samlade svenska flottans närvaro utanför Bohuslän – med uppgift att landsätta trupp på Oslofjordens västra kust – något som alldeles saknar motsvarighet i modern tid och utgjorde en på flera sätt avgörande faktor bakom den fredliga utgången av konflikten. Lika märkligt är att den i vår försvarspolitiska historia helt spektakulära pansarbåtsinsamlingen 1912 bara nämns med några korta rader trots att den finansierade såväl *Sverige* och *Drottning Victoria* som *Gustaf V*. De var länge flottans största fartyg och utgjorde i praktiken dess ryggrad under andra världskriget.

Sammantaget innehåller detta kapitel ett antal luckor i skildringen av centrala faser i vår flottans moderna utveckling och uppträdande. Till del förklaras detta med att författaren haft uppdraget att på bara tjugotvå

sidor skildra utvecklingen under hela den långa perioden från 1824 till 1938. Detta var egentligen en omöjlig uppgift eftersom en rad helt avgörande förändringar inträffade under dessa många år. Hit hör förstås efter ångmaskinens ankomst övergången från segel och åror till paddeljul – och vad det led propellarar – samt att fartygen fick skrov av stål i stället för trä. Vidare ingick också andra revolutionerande nymodigheter såsom trådlösa förbindelser, minor och torpeder liksom på alla sätt förbättrade artilleripjäser och – till slut – ubåtar och flygmaskiner. Mycket härav beskrivs ur ett internationellt perspektiv – men tyvärr inte ur ett svenskt. Ändå hade det varit mer angeläget att få veta hur dessa dramatiska och utdragna övergångar ställde stora krav – inte minst ekonomiska – på den unga svenska industrinationen, exempelvis inom varvs- och vapennäringsarna.

I det stora hela får dock dessa invändningar ses som undantag och hindrar inte att skriften utgör ett direkt storartat bidrag när det gäller redovisningen av Sveriges sjömilitära försvar under de gångna fem århundradena, erbjudande värdefull kunskap även inom en rad inte alltid så uppmärksammade områden. Här kan man till exempel också läsa om människorna och flottan eller om lotisar, fyrar och kartering. Sammantaget fylls ett viktigt utrymme i vår marina bokhylla och det är bara att tacka och ta emot. Mot bakgrund av de stora förändringar som helt nyligen skett i vårt säkerhetspolitiska läge är det inte minst glädjande att Wolke dessutom avslutningsvis vågat sig på några kortare funderingar över den alls icke lätta frågan om flottans uppgifter i framtiden.

Författaren är fil dr, ledamot av KKrVA och tidigare kommerseråd.