Var ska flottan vara?

Dilemmat med Östersjön och västerhavet i ett militärstrategiskt och militäroperativt historiskt perspektiv 1522 till idag

av Lars Wedin

FLOTTAN HAR OFTA fått kämpa för sin överlevnad som organisation. Idag har den närmast karaktären av en ”Bonsaiflotta” – modern, välutbildad men alldeles för liten. Detta gör att flottan inte kan operera samtidigt på väst- och ostkusten; ett strategiskt dilemma! Men detta dilemma är inte nytt – eller?

Rubriken postulerar att det finns ett dilemma – skall flottan vara i Västerhavet eller Östersjön eller båda? Här kan man föra en lång diskussion om dilemmat – vad är ett dilemma? När föreligger ett sådant? Jag väljer att inte fördjupa mig i denna fråga. Ett örlogsfartyg är rörligt så det kan uppträda var som helst längs kusten – men Öresund har tidvis varit ett hinder. Vidare kan ett fartyg bara vara på en plats samtidigt. Med tillräckligt många fartyg kan flottan vara längs hela kusten.

Egentligen handlar frågeställningen om flottans uppgift – kontrollen av kommunikationerna till sjöss. I Östersjön har denna uppgift huvudsakligen handlat om maktprojektion – först utvidgning av det svenska väldet därefter försvar. I väster har däremot uppgiften, i förekommande fall, snarast varit att skydda våra handelsförbindelser. Balansen mellan dessa två uppgifter utgör artikelns huvudtema.

Ett problem är att flottans dagliga verksamhet – ”ständigt pågående verksamhet” som vi säger idag – inte är särskilt glamorös. Det handlar om marin närvaro – patrullering, skydd av svenska intressen etc. Men de stora sjöslagen, som historikerna helst vill skriva om, är få. Skribenten, historikern och politikern Marie-Roche-Louis Reybaud (1799–1879) uttryckte detta väl: ”havet är en väg och inte ett slagfält.”[1] Anledningen är att den flotta som vet sig vara underlägsen inte gärna ger sig in i ett avgörande slag där den riskerar att bli tillintetgjord.

Artikelförfattaren är inte forskarutbildad och har inte haft möjlighet att göra arkivstudier. Artikeln är därför baserad på öppna, tryckta källor och internet.

Teoretiska utgångspunkter

Inför en diskussion om flottans uppgifter är det nödvändigt att göra några nedslag inom sjökrigsteorin eller den marina strategiska teorin. Ett nyckelbegrepp är sjömakt. Makt kan emellertid betyda såväl en kapacitet i betydelsen mäktig, kraftig och en mer eller mindre mäktig stat. På engelska skiljer man på *Sea Power* som är ett strategiskt begrepp och *Seapower* som är en fråga om identitet – politiskt, kulturell och/eller ekonomisk. Storbritannien är en *Seapower* och har alltid haft *Sea Power*. Tyskland hade före första världskriget *Sea Power* men har aldrig varit en *Seapower*. Begreppet *Seapower* kommer från grekiskans *Talassokrati: talassa* = hav and *kratein* = makt.[2] Eftersom det inte

är möjligt att på svenska skilja på sjömakt i den ena resp den andra betydelsen används de engelska uttrycken när så är nödvändigt.

Den amerikanske amiralen A.T. Mahan (1840–1914) är känd som den som införde det strategiska begreppet sjömakt *(Sea Power)* men redan den svenske astronomen Bengt Ferner talade om "Sjö-Magt" i sitt inträdesanförande vid Kungl Vetenskapsakademien 1756.[3] Annars har man hävdat att begreppet först började användas under 1800-talet.[4] Men detta är uppenbarligen fel. *Talassokrati* härstammar från antiken, där Aten var en sådan. Den romerske statsmannen Cicero uttryckte sin tids syn på sjömakt så här: "När man är herre över havet är man herre över allting."[5] Vetenskapsmannen Ferner kunde naturligtvis grekiska och latin och kan inte ha haft några problem att översätta *Talassokrati* med sjömakt; han citerar för övrigt Cicero ovan nästan ordagrant.[6]

Sverige har periodvis haft en stark sjömakt men har knappast varit en sjömakt i betydelsen en *Talassokrati*.

Vad är då sjömakt i strategisk mening? En modern författare som Geoffrey Till ger följande definition:

> vad som krävs för att använda havet ... och förmågan att påverka andra människors eller sakers beteende genom det man gör på eller från havet.

Enligt Till är komponenterna i sjömakt

> örlogsflottor, kustbevakning, marin och civil sjöfart, marina industrier i vid bemärkelse och, i förekommande fall, land- och luftstridskrafter.[7]

Detta stämmer rätt väl med Ferner som ansåg att begreppet sjömakt är sammansatt av en stark örlogsflotta och en framgångsrik handelsflotta. Sjömaktens mål är att öka statens rikedom samt skapa herravälde till sjöss (HtS).[8]

Vi kommer här inte att fördjupa oss i frågan om *hur* handelsflotta och annan maritim industri bidrar till statsfinanserna utan nöjer oss med att konstatera *att* så är fallet. Men samtidigt är det uppenbart att man inte kan diskutera sjömakt utan att både diskutera örlogsflottan och handelsflottan samt övrig maritim industri i förekommande fall.[9]

Ett problem här är att den marinhistoriska litteraturen i allmänhet inte behandlar sjömaktens båda "ben". Inför flottans 500-års-jubileum har flera böcker utkommit. Men varken Ericsson Wolkes och Hammars *Sjömakt & Sjöfolk. Den svenska flottan under 500 år* eller Zetterberg och von Hofstens *Svensk sjömakt under 500 år. Flottan från Gustav Vasa till Carl XVI Gustaf* tar ett helhetsgrepp på frågan om sjömakt utan nöjer sig, i huvudsak, med att diskutera det sjömilitära "benet". Och eftersom utnyttjandet av Västerhavet i mycket är en fråga just om sjöfart blir frågan komplicerad. Jag har utifrån den litteratur jag hittat gjort mitt bästa att föra ihop de båda "benen".

Sjömakten omsätts i handling genom en (marin) strategi. Här är nyckelbegreppet "havskontroll" (från engelskans *Sea Control)* eller det svenska "Herravälde till Sjöss" (HtS) – jämför Cicero ovan.[10] Herravälde till sjöss – ordagrant *herravälde i sjön*[11] – är för övrigt det uttryck som Ferner använder. Vi väljer att i denna artikel använda det svenska begreppet i stället för det "svengelska" havskontroll.

HtS kan aldrig vara fullständigt; det är alltid mer eller mindre lokalt och tillfälligt; det kan aldrig omfatta undervattensdomänen; något som bara varit ett problem de sista hundra åren. En stat som inte har HtS kan fortfarande utnyttja havet för sina kommunikationer men inte utan särskilda försvarsåtgärder.

Enligt Mahan bör HtS uppnås genom ett avgörande slag eller en blockad av den

typen som britterna utsatte fransmännen för under Napoleonkrigen. De avgörande slagen är dock, som sagt, sällsynta i historien. Mer vanligt är att HtS uppnås genom en serie framgångsrika strider; en kumulativ strategi.[12]

HtS kan bestridas genom taktiska offensiver av olika slag och genom *Fleet-in-being*. Det senare begreppet fordrar en förklaring. Uttrycket härstammar från det försvarsbrev som Lord Torrington skrev efter slaget vid Beachy Head 1690: den engelska flottan hade besegrats, men inte förintats, av den franske amiralen Tourville. Torrington gjorde då den korrekta bedömningen att enbart existensen av hans flotta skulle skydda England från ett franskt angrepp.[13] *Fleet-in-being* blev den svenska flottans grundläggande strategi från slutet av 1800-talet till det kalla krigets slut; vi återkommer till detta.

Motsatsen till HtS eller *Sea Control* är *Sea Denial* – ”havsförvägran”. En strategi byggd på *Sea Denial* syftar inte till att kunna utnyttja kommunikationerna till sjöss för egen del men att förvägra motståndandaren denna möjlighet. Ett modernt uttryck är A2/AD – *AntiAccess/Area Denial*. Vare sig *Sea Denial* eller *A2/AD* har några fungerande svenska översättningar varför *Sea Denial* används här. När detta skrives (juli 2022) kan man tala om *Sea Denial* i norra Svarta havet: ukrainska minor och kustrobotar hindrar ryssarna från att använda sig av havet exempelvis för amfibieföretag mot Ukrainas kust samtidigt som ryska minor blockerar kusten. En sorts pattläge.

Men *Sea Denial,* liksom *Sea Control,* är aldrig totalt. Under Operation *United Protector* 2011 mot Libyens diktator Khadaffi hade koalitionen HtS, men trots detta kunde libyska specialförband lägga minor utanför hamnen Misratha. Detta tvingade koalitionen till omfattande minröjningsverksamhet.[14]

Det viktiga med HtS är att det ger handlingsfrihet att utföra egna operationer till sjöss och att hindra motståndarens.

Krig avgörs vanligen inte till sjöss men sjökriget kan skapa de nödvändiga förutsättningarna för seger eller nederlag. Eftersom människan, inklusive regeringar, i allmänhet finns på land krävs ofta att sjökriget skapar förutsättningar för någon form av maktprojektion; d v s flottan projicerar makt – trupp, artillerield, flyganfall etc – från havet mot land. Men det finns också en ”omvänd maktprojektion” där land hotar havet med kustartilleri, flyganfall etc. Teknikens utveckling gör att den zon där land kan bekämpa hav ökar – och tvärtom.[15]

Det viktigaste kommer sist. Som Sir Julian S. Corbett (1854–1922) uttryckte det:

> Herravälde till Sjöss betyder ingenting annat än kontroll av de maritima kommunikationerna; antingen för ekonomiska eller för militära syften. Målet för marin krigföring är kontroll över kommunikationerna och inte, som i landkrig, erövring av territorium. Skillnaden är fundamental.[16]

Den franske amiralen Raoul Castex (1878–1968) gjorde följande sammanfattning:

> Beroende på om man har eller inte har *Herravälde till Sjöss,* kan man eller kan man inte:
>
> - I en offensiv strategi, hindra fiendes kommunikationer och attackera hans territorium från havet.
> - I en defensiv strategi, garantera egna kommunikationer och hindra fienden från att attackera eget territorium från havet.[17]

De klassiska marinstrategerna – Mahan, Corbett och Castex – intresserade sig i första hand för krig. Det är först under modern tid som de marinstrategiska teoretikerna börjat intressera sig för uppgifterna i fred och kris. Flera marinstrategiska författare har

försökt formulera en lista på aktuella marina uppgifter. En sammanställning leder till följande resultat:[18]

- Underrättelsetjänst, övervakning och spaning;
- HtS och åtgärder för att skapa eller bestrida HtS inkl *Sea Denial;*
- Avskräckning – med kärnvapen eller konventionella medel ("krigsavhållande");
- Försvar av och anfall mot sjöförbindelser;
- Maktprojektion och försvar mot;
- Marin närvaro och annan marin diplomati;
- Upprätthållande av god ordning och säkerhet till sjöss;
- Humanitära insatser;

Riket befrias och expanderar

Sent på våren 1522 gick det svenska befrielsekriget in i sin slutfas. Den unge Gustav Eriksson Vasa var nu herre över en del av Sverige, men danskarna under Kristian II höll fortfarande Stockholm och ett antal viktiga fästningar. Gustav behövde en flotta. Han lyckades låna pengar och köpa en flotta från Hansestaden Lübeck. Denna anlände till Sverige den 7 juni 1522 i Slätbaken. Därmed grundades den kungliga svenska flottan. Flottans första uppdrag var alltså att tvinga ut danskarna ur Stockholm och resten av Sverige. Dess första uppgift var alltså *inte*, som Corbett postulerar, att kontrollera Sveriges kommunikationer till sjöss utan att verka mot land – maktprojektion.

Den nya flottan hade sin huvudsakliga bas i Stockholm strax utanför slottet Tre Kronor. Fartyg byggdes och underhölls i olika städer längs de svenska och finska kusterna.[19]

Stockholm hade flera fördelar. Staden ligger där Mälaren mynnar ut i den skärgård som leder till Östersjön. Och Mälaren var egentligen det unga rikets kärnland där resurser som timmer, koppar och tjära transporterades på fartyg för export. Men Stockholm var också strategiskt beläget mellan det svenska fastlandet och de finska provinserna.

Stockholm hade dock minst två nackdelar. Staden ligger mycket längre norrut än Köpenhamn, den viktigaste danska flottbasen – och Danmark var Sveriges ärkefiende fram till 1800-talet. Detta innebar att den danska flottan hade en seglingssäsong – beroende av isens utbredning – som var kanske två månader längre än den svenska. Den djupa skärgården innebar också att färden till öppet hav tog lång tid med dåtidens segelfartyg.

Ett örlogsvarv skapades i Stockholm 1618.[20] Varvet var en mycket viktig industri eftersom det krävdes mycket skickliga arbetare, materiel och en effektiv administration för att bygga tidens stora örlogsfartyg. Därför hade de stor betydelse för utvecklingen av den tidigmoderna europeiska staten.[21] Det fanns även andra varv i till exempel Göteborg, Västervik och Riga.[22]

Enligt gängse sjökrigsteori hänger örlogs- och handelsflottan ihop. Detta var dock inte fallet, som vi sett, i Sverige år 1522 men inte heller senare. Gustav Vasa skaffade Sverige en örlogsflotta, men den var till för att skapa och värna Sveriges oberoende. Handeln fortsatte att skötas av Hansan över Lübeck; den var inte ett svenskt intresse vilket framgår av följande citat av Gustav Vasa:

> Är bättre att de tyske söka hit i riket med deras gods än att vi skulle söka till dem med våra varor och där så vanvyrdes dem föryttra som här till dags alltid skett är.[23]

Det är först mot slutet av 1500-talet som Sverige börjar bedriva handel med egna fartyg.[24]

Synen på handelns nytta ändrades i början av 1600-talet och Sverige antog en mer merkantilistisk politik. I 1619 års "punkter" för borgerskapet angavs:

> Icke allenast handel och vandel utan ock detta rikes välfärd näst Gud består på seglats och skeppsfarten.[25]

Från mitten av 1600-talet stärktes Sveriges handelsposition i Östersjöområdet. Cirka 40 procent av handelsfartygen från Sverige som passerade genom Öresund gick under svensk flagg. Resterande 60 procent seglade under nederländsk flagg.[26]

Göteborg hade fått sina stadsprivilegier 1623 i syfte att förbättra Sveriges handelsvägar västerut. Det skulle dock dröja länge innan staden fick någon större handelspolitisk betydelse. Under några år, fram till 1626, fanns här örlogsfartyg till skydd av staden.

När Sverige befriats från danskarna inleddes en lång expansionstid som avslutas med freden i Roskilde 1658. Sverige förde alltså över tid en offensiv strategi – maktprojektion – som ledde till en expansion längs den baltiska kusten och till vissa delar av Tyskland.

En förutsättning för den svenska expansionen var att den svenska flottan hade, i huvudsak, handlingsfrihet till sjöss. Sverige lyckades nästan nå HtS i Östersjöområdet mot slutet av perioden. En sådan utveckling var dock emot de marinstrategiska intressena hos tidens starkaste sjömakt – Nederländerna. Dessa, och senare engelsmännen, hade stora intressen i Östersjön eftersom det var här man hämtade mycket av det som krävs för att bygga en flotta: järn till kanoner, gran till master, tjära för att täta skroven, hampa till rep etc. Man har jämfört Östersjöns betydelse under de seglande skeppens tid med Persiska vikens för dagens oljedrivna flottor.

Under perioden utkämpar flottan ett antal slag mot framför allt danskarna men också inledningsvis mot Hansan (Grevefejden) och ryssarna. Flottan fick under denna tid givetvis ett antal motgångar, men sammantaget var resultatet tillräckligt bra för att expansionen skulle vara möjlig. På 1570-talet hade Sverige flest örlogsfartyg i Europa![27]

Slaget vid Femern 1644 mot danskarna blev en stor framgång. Svenskarna förlorade ett skepp mot 12 för danskarna. Svenskarna fick nu Hts, vilket banade väg för fredsförhandlingarna i Brömsebro 1645. Ett exempel på ett strategiskt viktigt sjöslag.

Men när svenskarna var nära att i samband med Karl X Gustafs danska krig 1657–1660 erövra HtS i Östersjöområdet ingrep Nederländerna på den danska sidan. Sverige förlorade det stora sjöslaget i Öresund 1658 och HtS förblev omstritt. Därmed överlevde också Danmark som nation.[28]

En viktig uppgift för flottan måste ha varit att hålla samman det expanderande riket. Trupper måste ha skeppats fram och åter över Östersjön, officerare och tjänstemän skickats mellan huvudstaden Stockholm och de nya områdena. Inte minst måste det ha varit nödvändigt med en ständig ström av underrättelser till huvudstaden och instruktioner från denna till företrädarna i de områden som kommit under svenska kronan. Marin närvaro, marin diplomati och skydd av kommunikationerna till sjöss måste ha varit ”flottans dagliga bröd”.

Under andra hälften av 1600-talet ersatte England Nederländerna som främsta handelsnation i Östersjön. England, senare Storbritannien, hade dock samma inställning till HtS som Nederländerna; maktbalans. Varken Sverige eller Danmark eller senare Ryssland fick inneha herraväldet till sjöss i Östersjöområdet.

Under Fransk-Nederländska kriget 1672–1678 blev Sverige indraget de sista fyra åren på fransk sida. Huvuduppgiften blev då att skydda försörjningslinjerna mellan armén i Pommern och hemlandet.[29]

I och med freden i Roskilde nådde Sverige sin största utbredning. Särskilt viktigt var förvärvet av de södra länen (Bohuslän, Halland,

Skåne, Blekinge) som innebar att Sverige nu hade en sjögräns mot Danmark; arvfienden.

Stockholm var nu inte längre det geografiska centrumet av det svenska riket. Detta tillsammans med de ovan nämnda nackdelarna – den djupa skärgården och den nordliga positionen vis-à-vis Danmark – ledde till sökandet efter en ny, mer central örlogsbas med Karlskrona som resultat.

Omedelbart efter freden i Roskilde 1658 inledde fältmarskalken greve Erik Dahlberg sökandet efter en plats för en ny flottbas. Relativt snart identifierades hamnen vid Bodekull i Blekinge som en lämplig plats. Ett skeppsvarv byggdes på ön Bodön 1659–1660. Bodekull blev en stad 1664 med namnet Karlshamn. Därefter upphörde arbetena fram till 1676. Det misslyckade skånska kriget (1675–1679) visade bl a vikten av en örlogsbas som var isfri[30] – i alla fall inte mer nerisad än Köpenhamn.[31]

Den unge kungen Karl XI beslutade nu att sökandet efter en lämplig bas skulle återupptas och beordrade amiralen Hans Wachtmeister att genomföra sökandet. Efter att flera platser hade diskuterats samtidigt som danskarna angrep olika platser i södra Sverige hittades en mycket lämplig vik i Blekinge skärgård. Wachtmeister beslutade att stationera flottan i detta område under vintern 1679–1680. Den 26 september anlände flottan och fann platsen mycket lämplig. Beslutet att bygga en stad på ön Trossö på norra delen av viken fattades den 19 november. Staden skulle få namnet Carlskrona. Och i ett brev av den 5 december 1679 gav kungen sitt samtycke.[32]

Faktum är att staten nu var tvungen att bygga inte bara ett skeppsvarv utan en helt ny stad i skärgården. Varvet byggdes från 1680 och den nya staden, Karlskrona (eller Carlskrona), byggdes från 1683 efter fransk modell.[33] Det första fartyget byggdes redan 1682.[34] Människor flyttades, mer eller mindre med våld, från den närliggande staden Ronneby.

Örlogsfartyg byggdes fortfarande på andra platser som Kalmar, Riga och Stralsund. Men från och med 1688 är Karlskrona det huvudsakliga örlogsvarvet och fram till 1700 byggdes 20 av totalt 22 fartyg i den nya staden. Riga slutade bygga fartyg 1684.[35]

Efter ett besök av kungen 1688 flyttades Amiralitetskollegium till Karlskrona, som nu blev Sveriges främsta flottbas.[36] Vilket den fortfarande är.

Den nya platsen hade flera fördelar. Den ligger på ungefär samma latitud som Köpenhamn, den intog ett relativt centralt läge i Östersjön och med hänsyn till svenska intressen i (vad vi idag kallar) de baltiska staterna och Nordtyskland. Det finns en skärgård men den är ganska tunn – den erbjuder skydd, men utgör inget hinder för tillgången till öppet hav och bildar en naturlig hamn. Normalt sett finns det ingen is. Men Karlskrona är ingen handelshamn. Örlogs- och handelsflottan skiljdes alltså åt.

En annan nackdel var att flottans ledning blev geografiskt skild från riksledningen i Stockholm.

Med Bohuslän och Halland fick Sverige en sammanhängande sjöfront från norska gränsen och söderut. Det strategiska läget förbättrades väsentligt. Ett antal fartyg baserades igen i Göteborg under krigsåren 1644–1645. Manskapsrekryteringen – d v s uppsättandet av båtsmanshåll i Bohuslän – gick dock dåligt, åtminstone fram till 1680-talet.[37]

Det Pfalziska tronföljdskriget (1688–1697) innebar ett genombrott för den svenska handelssjöfarten. Svenska fartyg kunde segla under neutral flagg och ta över engelsk och nederländsk handel och sjöfart. Svenska fartyg började också att segla regelbundet på Medelhavet.[38] Men den svenska sjöfarten behövde skyddas. Ett särskilt konvojkommissariat bildades 1690[39] och flottan enga-

gerades i konvojering av handelsfartyg, särskilt på Nordsjön och i Biscayabukten, men också ned till Medelhavet. Vidare gick hela flottan till sjöss 1688 och 1689 för övning, men också för att manifestera styrka.[40] Det är första gången som uppgiften marin närvaro nämns specifikt.

Karl XII uppdrog 1698 åt Amiralitetskollegium att föreslå en plan för upprustning av västkustens marina försvar. Kollegiets förslag innebar att en örlogsbas skulle anläggas i Göteborg med en eskader och ett varv. Fartygen skulle byggas i Karlskrona och inte vara större än att de kunde användas inomskärs men ändå kunna användas i konvojtjänst. Eskadern skulle också kunna skära av förbindelsen mellan Danmark och Norge, hindra landstigningsförsök på västkusten och stödja de svenska besittningarna Bremen och Verden. Planer för varvet – Nya Varvet – antogs 1699.[41] Bygget gick dock långsamt och det Gamla Varvet vid Stigberget kom länge att användas som provisorium.[42] Västkusten blev uppenbarligen strategiskt viktigare, men inte på långt när lika viktig som syd- och ostkusten.

Mot slutet av 1600-talet ökar handeln på Göteborg. Den viktiga järnexporten, först via Nederländerna men senare direkt till England, sköttes alltmer av handelsflottan från Göteborg.[43] Totalt omfattade den svenska handelsflottan i samband med högkonjunkturen 1693 inte mindre är 750 fartyg.[44] Sjöfarten och dess skydd, såväl i Östersjön som i Västerhavet, måste alltså ha blivit strategiskt allt viktigare för Sverige.

En medelstor europeisk makt

Stora nordiska kriget

Det stora nordiska kriget 1700–1721, mot Danmark-Norge, Sachsen och Polen samt Ryssland, kan delas i två perioder. Under den första för Sverige en strategisk offensiv. Under den andra, efter Poltava 1709, tvingas Sverige till en strategisk defensiv och måste till slut kämpa för sin överlevnad.

Kriget utgör en formlig provtavla på marinstrategiska uppgifter.

Under den första delen hade Sverige närmast HtS i norra Östersjön och kunde därigenom relativt ohotat underhålla förbindelserna mellan det egentliga Sverige och besittningarna på andra sidan Östersjön.[45]

I södra Östersjön stod kampen om HtS mellan Sverige och Danmark. Denna strid avgjordes i princip när Sverige med stöd av England och Nederländerna 1700 genomförde ett överskeppningsföretag till Humlebaek norr om Köpenhamn. Inför övermakten valde Danmark att inte söka strid utan att skydda sin flotta. Danmark tvangs sluta fred men behöll sin flotta.[46] Detta är ett tydligt exempel på svårigheten att få till stånd ett avgörande slag mot en underlägsen fiende.

I och med att Sverige nu i princip innehade HtS kunde flottan relativt fritt förflytta och förstärka fältarmén, vilket ledde bl a till segern vid Narva och hävandet av belägringen av Riga.[47] Samtidigt sökte den svenska flottan att blockera den nu allt starkare ryska flottan i Finska viken.[48]

I väster fortsatte den livsviktiga svenska sjöfarten västerut mot nederländska, brittiska och franska hamnar. Öresundstrafiken var fortfarande livlig. Det fanns nu en eskader i Göteborg och man kan anta att denna var sysselsatt med att skydda sjöfarten inte minst i Skagerrak och Kattegatt, där den svenska kommunikationslinjen korsade den för Danmark livsviktiga linjen till Norge.[49] Däremot tycks konvojtjänsten ha upphört efter Psilanders hopplösa kamp med skeppet *Öland* mot brittiska örlogsfartyg vid Orford Ness 1704.[50]

Men Danmark var ju inte längre krigförande, varför det svenska amiralitet inte kan

Fartyget "Dristigheten" ritad av den kände skeppsbyggaren af Chapman. Fartyget deltog bl a i det misslyckade anfallet mot Reval 13 maj 1790.

ha haft några stora problem med prioriteringarna mellan Östersjön och Västerhavet.

Förlusten i Poltava 1709 förändrade det strategiska landskapet totalt. Danmark förklarade åter Sverige krig och den ryska armén tog allt fler svenska besittningar. Ryssland kunde bryta blockaden och gjorde Reval (Tallinn) till en framskjuten bas.[51] 1713 föll Helsingfors och Åbo samt 1714 Åland. Nu kunde den ryska flottan utgöra ett direkt hot mot det egentliga Sverige. Den svenska flottan fick övergå till en defensiv. Några större

drabbningar mellan de svenska och ryska flottorna inträffade dock inte bortsett från den ryska segern vid Hangö 1714.[52]

Efter Hangö förde Ryssland ett slags hybridkrig mot Sverige 1719–1721. Under somrarna ödelade ryska galärer ostkusten. Den svenska flottan, som endast hade havsgående fartyg, hade stora svårigheter att bekämpa de ryska galärerna i skärgårdens trånga vatten.[53] I slaget vid Ledsundet lyckades dock den svenska flottan förstöra ett stort antal galärer. Det är dock värt att nämna att brittisk-svenska eskadrar lyckades begränsa den ryska galärflottans rörelsefrihet söder om Ålands skärgård.[54]

I samband med slaget vid Köge Bukt 1710 lyckades den svenska flottan förhindra ett danskt-ryskt invasionsförsök mot Skåne.[55] Men framför allt kom detta sjökrig att handla om förbindelserna till svenska Pommern. När Pommern förlorats 1715 bestod sjökriget i första hand av ett ömsesidigt sjöfartskrig.[56]

1716 spelade den svenska flottan i Karlskrona rollen av *Fleet-in-being;* dess potentiella styrka gjorde att ett av den brittiske amiralen Sir John Norris (1670–1749) och Peter den Store planerat anfall mot Karlskrona inte genomfördes. I stället planerades ett stort anfall med galärer mot den svenska ostkusten ned till Kalmar.[57]

Det ryska framträngandet till östersjökusten gjorde att Sverige förlorade viktiga områden i Baltikum med sina utskeppningshamnar av strategiska råvaror (hampa, tjära etc). Detta fick åtminstone två konsekvenser. Den ena var att Sverige fick svårt att förse örlogsvarvet i Karlskrona med råvaror för skeppsbyggnad.[58] Den andra var att Storbritannien kom att handla med Ryssland som tagit över de tidigare svenska områdena.[59] Den svenska sjöfarten upphörde i princip helt under decenniet efter Poltava.[60] Samtidigt förde svenska kapare ett intensivt sjöfartskrig ifrån Finska viken till Nordsjön med tyngdpunkt på Västerhavet. Detta var relativt framgångsrikt, men tycks inte ha medfört några stora finansiella fördelar för den svenska staten.[61] Däremot undrar man vilka konsekvenser den uteblivna svenska sjöfarten fick. Det skulle vara intressant att veta i vilken utsträckning detta ledde till svenska statens ekonomiska svårigheter.

Wolke anger att flottan tog hjälp av civila kapare i brist på ”riktiga” örlogsfartyg. Men kaperi[62] var ett relativt accepterat sätt för den svagare staten att bekämpa den starkares sjöförbindelser; *Sea Denial* i stället för *Sea Control.* Den kände franske fästningskonstruktören Sébastien Le Prestre de Vauban (1633–1707) gav exempelvis ut *Mémoire concernant la caprerie* [Memorandum om kaperiet] 1695 där han just föreslog denna form av sjökrig, som kom att bli typisk för den franska krigföringen mot Storbritannien fram till och med Napoleonkrigen.[63]

De ryska härjningarna gjorde att flottan behövde en bas längre norrut än Karlskrona. Den gamla basen på Skeppsholmen öppnades därför åter 1715. Här baserades dock i första hand det ökande antalet svenska skärgårdsförband.[64] Samtidigt stod bygget av Nya Varvet i Göteborg i stort sett stilla.[65]

Det stora nordiska kriget innehåller också ett intressant exempel på marin diplomati genom den brittiska flottans närvaro. Allmänt sett stod britterna i första hand på Danmarks sida för att mot slutet av kriget hjälpa Sverige mot Ryssland. Målet var hela tiden detsamma: att säkra egna sjöförbindelser och att hindra någon av makterna – i detta fall först Sverige och sedan Ryssland – att bli för mäktigt; att erövra HtS i Östersjön. Men man skulle undvika att komma i krig. Det hela ledde till att de brittiska amiralerna, i första hand Sir John Norris, fick komplicerade instruktioner, som denna från 1716:

> Ni får inte vidta några åtgärder mot Sverige som innebär att kung Georgs flotta behöver ingripa och som skulle beröva dem en synlig fördel, eller som innebär en allians med danskarna som skulle ge dem en synlig fördel. Men bortsett från dessa två fall får ni inte ge danskarna något stöd som skulle kunna antyda en brytning med Sverige.[66]

Detta kräver en kort teoretisk utvikning. Marin närvaro är den grundläggande åtgärden inom ramen för marin diplomati; i detta fall den brittiska närvaron i Östersjön. Utan närvaro ingen diplomatisk effekt. Närvaro kan ge ett antal strategiska effekter: stärka vänskap och förtroende hos vänliga makter respektive respekt hos (potentiella) fiender, beroende på den aktuella flottans agerande. Därigenom fungerar flottan som en strategisk utjämnare. Men resultatet beror också på hållning och trovärdighet. Detta kan illustreras av följande formel: Diplomatiskt resultat = (handling + hållning) x trovärdighet; om trovärdigheten är noll blir resultatet noll.[67]

Sammanfattningsvis består det stora nordiska kriget av en inledande offensiv del medan svenskarna efter Poltava måste övergå till en strategisk defensiv. Flottans uppgifter reducerades i takt med att Sveriges Östersjöprovinser gick förlorade och därmed också behovet av att stödja den svenska armén. Denna hade med greve de Guiberts (1743–1790) ord funnit sin grav i ”de ukrainska öknarna”.[68]

Vilka strategiska dilemman stod då den svenska marina ledningen inför? Eftersom i varje fall inte artikelförfattaren haft möjlighet att läsa eventuella strategiska bedömningar får analysen utgå från ett modernt perspektiv.

Inledningsvis förefaller prioriteringarna inte ha förorsakat några stora problem. Flottan kunde relativt ostört understödja den svenska armén i Baltikum och Pommern. Sjöfarten kunde uppenbarligen skyddas i tillräcklig utsträckning.

Efter 1709 blir det svårare. Sverige ställs dels mot ett framträngande Ryssland som kom att utgöra ett stort hot mot Finland samt ostkusten inklusive Norrland och t o m hota Stockholm (slaget vid Baggensstäket 1719). Samtidigt utgjorde Danmark i kombination med Ryssland och, i början, med understöd av Storbritannien ett stort hot mot rikets södra del. Sjöfarten stoppas mer eller mindre med okända ekonomiska konsekvenser.

Flottan borde nu ha haft en styrka i norra Östersjön bestående av såväl galärer som havsgående fartyg, en stark flotta i södra Östersjön samt fartyg för sjöfartsskydd på västkusten. Kaparna kunde förvisso anfalla handelsfartyg, men de var sannolikt inte byggda och bemannade för att skydda egen sjöfart. I denna situation valde man uppenbarligen att satsa på sydkusten; galärer hade vi inte i någon större utsträckning. Och risken för dansk/rysk invasion måste ha uppfattats som farligare än förlusten av sjöfart.

Frihetstiden

I fredsslutet fick Sverige tillbaka större delen av Finland och Pommern. Ryssland, nu en marin stormakt, utgjorde ett potentiellt hot mot ostkusten, Danmark var fortfarande farligt och sökte sannolikt att återfå sina före detta provinser i Sverige.

Det kanske viktigaste var att den svenska handeln i väster ökade under 1700-talet. Men detta innebar också risker. Barbareskstaterna hade exempelvis satt sjöröveriet i system och de svenska sjömän som uppbringades av de nordafrikanska piraterna såldes som slavar.[69]

Konvojkommissariatet återinrättades år 1724 – det hade sannolikt avskaffats under kriget då sjöfarten i princip upphörde – för att skydda svenska handelsfartyg på rutten mellan Sverige och Gibraltar. Svenska örlogsfartyg, oftast en eller två fregatter, skyddade konvojer av svenska handelsfartyg mot ka-

pare.[70] En annan taktik var kryssning, vilket i princip innebar patrullering i särskilt farliga områden. Denna senare taktik gav förbandschefen en viss handlingsfrihet i agerandet gentemot främmande makt. Genom att det fanns två taktiker att välja mellan fanns en viss i flexibilitet i sjöfartsskyddets utförande. Andra insatser för sjöfartsskydd var beskickningsexpeditioner och presentleveranser.[71]

Under 1700-talet uppstod det vi idag kallar globaliseringen med yttringar som triangelhandeln med slavar och kolonialvaror Storbritannien – Afrika – Amerika och de ostindiska kompanierna som bildades i många länder inklusive Sverige (1731). Ett intressant exempel är följande.[72] Den 14 november 1755 gick det svenska fartyget *Johanna Elisabeth* på grund utanför staden Maguelone på väg till Marseille. Hon hade gått med last av tjära till Lissabon från Stockholm och tog därefter ombord 24 500 silverpiastrar i Cadiz. Mynten hade slagits i området kring Peru och Bolivia 1676 och 1754 – alltså samma år som skeppsbrottet! Varför skulle nu silvret fraktas till Marseille? Jo för att vidarebefordras till Lyon där silvret skulle omvandlas till silvertråd och vävas in i tyger med destination Sydamerika! De sydamerikanska damerna var nämligen mycket förtjusta i sådana tyger. Inom parentes kan nämnas att *Johanna Elisabeth* skulle varit ett av 28 svenska fartyg i Marseille vid denna tid.

Behovet av sjöfartsskydd varierade givetvis med hotbilden. Efter freden med Alger 1729 och fram till 1754 då marockanska kapare började angripa svenska handelsfartyg genomfördes i allmänhet inga expeditioner för sjöfartsskydd. Men efter 1754 och under det (Europeiska) Sjuårskriget, 1756–1763, krävdes ökade insatser av sjöfartsskydd, men konvojering var inte en självklar taktik.[73] Speciellt under detta krig kunde den svenska sjöfarten dra nytta av Sveriges neutralitet.

En annan aspekt på den ökande sjöfarten var att därmed ökade också antalet befarna sjömän i Sverige, vilket också örlogsflottan drog nytta av. Inte minst innebar Svenska Ostindiska Companiet en möjlighet för sjöofficerarna att skaffa sig sjötjänst under tider då få örlogsfartyg var rustade.[74] Den blivande amiralen Otto Henrik Nordenskjöld tjänstgjorde exempelvis många år i handelsflottan för att få erforderlig sjöpraktik.[75]

Var de örlogsfartyg som användes för sjöfartsskyddet i väster baserade på Västkusten – Göteborg/Marstrand? Eller i Karlskrona som var flottans huvudbas? Det förefaller som om det funnits en eskader på Västkusten samtidigt som Nya Varvet i Göteborg i huvudsak förde en tynande tillvaro.[76]

Det Stora Nordiska Kriget hade visat på betydelsen av galärer för försvar av den svenskfinska kusten. Enligt 1722 års försvarsplan skulle 56 nya galärer byggas i syfte att möta det ryska hotet.[77] När krig bröt ut 1741 fanns det dock bara 21 galärer, så Ryssland fick återigen kontroll över skärgårdarna.[78] I krigets enda sjöslag, Korpoström 1743, försökte en eskader bestående av såväl galärer som linjeskepp att hindra ryska flottan att ta kontroll över Ålandsarkipelagen, men misslyckades.[79] Ett problem var att det var svårt att samordna de två flottorna,[80] sannolikt på grund av att galärerna var baserade i Stockholm och linjeskeppen i Karlskrona.

År 1756 blev galärflottan en del av armén – arméns flotta eller skärgårdsflottan, till skillnad från örlogsflottan. Skärgårdsflottan bestod av två skvadroner – en i Stockholm och en i den för ändamålet byggda fästningen Sveaborg i södra Finland. När galärerna inte användes förvarades de i skjul (Stockholm, Karlskrona) eller vid kaj (Sveaborg). Örlogsflottan eller stora flottan var baserad i Karlskrona. Det fanns också galärer base-

rade på västkusten. Organisationen ändrades dock ofta allteftersom olika partier fick makten.[81]

Under Gustaf III:s regering förstärktes såväl örlogs- som galärflottan rejält. Båda kom till användning under kriget 1788–1790. Den svenska örlogsflottan mötte den ryska vid Hogland 1788 i ett klassisk linjekrigslag. Slaget slutade oavgjort men med strategisk förlust för Sverige, eftersom den ryska flottan inte kunnat oskadliggöras. De mest kända sjöslagen under kriget är Viborgska gatloppet och Svensksund; båda 1790. I det förstnämnda slaget lyckades örlogsflottan ta sig ur Finska viken genom en rysk blockad och i det senare vann galärflottan en stor seger mot den ryska. Gatloppet kan kanske karaktäriseras som en kostsam svensk strategisk seger eftersom flottan till sin huvuddel kunde räddas och Sverige därigenom kunde undvika kapitulation. Sammantaget räddade flottorna Sverige från nya landavträdelser till Ryssland.[82]

1789 var Sverige dessutom i krig mot Danmark som bl a anföll Bohuslän, vilket ställde krav på marin närvaro i syd och väster.

1700-talet är också upplysningens tidevarv. Ferners *Sjö-Magt* är särskilt intressant eftersom han gör en stark koppling mellan örlogsflotta, handelsflotta och statens finanser. Hans propå påminner starkt om Walther Raleighs (1552–1618) berömda tes:

> Den som behärskar havet behärskar handeln, den som behärskar världshandeln behärskar världens rikedomar och följaktligen världen självt.[83]

Ferner hade varit i Frankrike och säkert kommit i kontakt med Richeliues politiska testamente där denne bl a skriver:

> Vapnens makt kräver inte bara att kungen är stark på land, utan också att han är mäktig till sjöss

och att tack vare sina fyrtio välbeväpnade fartyg, som alltid är redo att ingripa, skulle kungen alltid vara i stånd att

> skydda sig mot alla förolämpningar och göra sig fruktad i Oceanen av dem som hittills har föraktat hans styrkor där.[84]

De som skriver om taktik – någon riktig marinstrategisk teori finns inte än – är emellertid i upplysningstidens anda särskilt intresserade av att beskriva snarare än att tänka nytt och stort – ingenting fick lämnas åt fantasin.[85] Under större delen av 1700-talet låg fokus på vad vi nu skulle kalla formell taktik, konsten att utföra manövrer och evolutioner, medan tillämpad taktik, d v s förmågan att vinna i strid, diskuterades lite.[86] Ett viktigt exempel på formell taktik utgörs av Paul Hostes (1652–1700) *Traité des évolutions navales, composé sur les mémoires de Tourville* från 1691, som anses vara det första teoretiska verket om sjökrigföring.[87] Amiralen Falkengréen (1722–1789), Kungl Örlogsmannasällskapets förste hederspreses, översatte denna bok som publicerades under namnet *Evolutioner till sjös* (1752).[88] Ett annat exempel är amiralen Salomon Gyllenskepps (1754(?)–1789) *Sjö-Tactique jemte Dag-Signaler för en Örlogsflotta* från 1784 – en titel som är misstänkt lik Bigot de Morogues (1706–1781) *Tactique navale ou Traité des Évolutions et des Signaux* från 1763.[89] Denne hade för övrigt 1752 grundat *Académie de marine* som sannolikt var förebilden till det svenska Örlogsmannasällskapet.

Men dessa verk handlade alltså om hur man skulle kunna manövrera en flotta – formell taktik – och inte om flottans roll gentemot sjöfart och handel. Här finns alltså ett glapp mellan Ferner, Raleigh och Richelieus strategiska insikt och taktiken. Det saknades en teori om hur dessa strategiska idéer skulle kunna förverkligas. Denna sjökrigs-

teori utvecklas först under 1800-talet med Mahan som mest kända namn.

Sammantaget medför 1700-talet en klyvning av Sveriges marina försvar – försvaret av handelsförbindelserna å ena sidan och invasionsförsvar å den andra. Galärflottan har som huvuduppgift att genomföra ett amfibiskt försvar av den svenska kusten medan örlogsflottan är kluven mellan uppgiften att försvara Sverige i öster och söder samt skydda sjöfart i väster. Den marinstrategiska teori som skulle kunna binda samman dessa element saknades.

Sverige blir en småmakt

Kriget 1808–1809 består ur marin synvinkel av två delar. Den ena är den amfibiekrigföring som de svenska och ryska galärflottorna förde. Sveaborgs kapitulation innebar dock att större delen av den svenska galärflottan försvann och sedan var man i princip tillbaka till läget 100 år tidigare: de ryska galärerna kunde härja relativt fritt i skärgårdsområdena där den svenska örlogsflottan inte kunde uppträda. De kvarvarande galärerna gjorde dock sitt bästa att hindra den ryska framryckningen genom att stödja arméns sjöflank med amfibieföretag av olika slag.[90]

Härtill kommer att såväl Sverige som Danmark använde skärgårdsfartyg av olika slag i Öresundsområdet.[91]

Den andra delen utgörs av örlogsflottans verksamhet. Denna hade nu två prioriteringar. För det första att, med brittiskt stöd, hindra dansk-franska anfall i sydväst och för det andra att stänga in den ryska flottan i Finska viken.

Men huvudrollen spelades av den brittiska flottan, under många år under amiral Saumarez (1757–1836) befäl. Denna roll fortsatte britterna att spela under resten av Napoleonkrigen. Royal Navys roll här är en utmärkt illustration av Francis Bacons (1561–1626) kända tes:

> Den som behärskar havet har stor frihet och kan ta så mycket eller så lite av kriget som han vill, medan de som är starkast på land många gånger ändå befinner sig i stora svårigheter.[92]

I sjötåget mot Norge 1814 deltog de båda flottorna. Örlogsflottan gjorde en första insats genom att hämta 6 000 man från den svenska armén i Tyskland. Operationen i övrigt var en amfibieoperation – landstigning och kustbeskjutning – varvid de båda flottorna samarbetade; inte utan friktioner.[93] Därmed hade den svenska flottan gjort sin sista egentliga krigsinsats till dags dato. Det ligger en viss ironi över att denna, den sista krigsinsatsen, utgjordes av en amfibieoperation medan flottans uppgift därefter framför allt varit försvar mot sådana.

Den svenska sjöfarten minskade efter en topp 1801–1805 vilket inte är konstigt med tanke på såväl Napoleonkrigen som de svenska krigen.[94] Men försökte man att skydda den? Fanns det ett dilemma här mellan de direkta krigsinsatserna och sjöfartsskyddet?

Här finns utrymme för spekulation. Det svenska försvaret har från 1819 (se nedan) och framåt framför allt prioriterat försvar mot kustinvasion – en historiskt sett relativt ovanlig och dessutom svår operation. Den mest typiska marina uppgiften – att skydda kommunikationerna till sjöss, har nedprioriterats eller utgått. För att åter citera Corbett:

> Målet för marin krigföring är kontroll över kommunikationerna och inte, som i landkrig, erövring av territorium. Skillnaden är fundamental.[95]

Kan denna nedprioritering bero på erfarenheterna från 1808–1809 och 1814?

Efter krigen ökade den svenska handelsflottan – redan 1830 var handelsflottan större

än den varit under det kommersiellt livliga 1700-talet.[96] Denna positiva utveckling varade under hela 1800-talet med en nedgång under början av 1890-talet i samband med övergång till ånga och fartyg av järn. Men redan i slutet av 1890-talet skedde en ny uppgång sammanhängande med ökningen av den svenska verkstadsindustrin.[97]

1800-tal fram till den första pansarbåten 1885

Denna epok har karaktäriserats av en okänd skribent som:

> Den hundraåriga natt hvars minnesdödande dunkel hvilar öfver gånga tiders ärofulla strider kan endast genom ett ihärdigt upplysningsarbete skingras.[98]

1819 års ”försvarsbeslut” lade fast att centralförsvarsprincipen som Sveriges strategi. Denna kan beskrivas som en defensiv strategi där territorium skulle växlas mot tid – fiendens framträngande in i hjärtat av Sverige skulle innebära att han med tiden kom till vad Clausewitz (1780–1831) kallade kulminationspunkten och då kunna besegras. Denna punkt nås vid det ögonblick då en hittills framgångsrik offensiv förlorar sin energi. Försvararen kan då övergå till en offensiv strategi medan angriparen måste byta till en defensiv strategi.[99] Alternativet var att möta fienden vid kusten, men detta ansågs omöjligt med hänsyn till tidens logistiska möjligheter. Däremot tycks inte idén att flottan skulle hindra fienden från att komma iland ha övervägts.[100] I centralförsvarsstrategin hade skärgårdsflottan en mycket begränsad uppgift och örlogsflottan i princip ingen alls.

Inom ramen för centralförsvarsstrategin skulle flottan i första hand uppträda i Stockholms skärgård och på de stora insjöarna. Enligt boken *Studier öfver Svenska Skärgårdsflottans historia, krigssätt och användande vid Sveriges försvar, af en Infanteri-Officer* (Stockholm 1855), recenserad i *Tidskrift i Sjöväsendet* (TiS) nr 1, 1856, skulle strategin vid ett ryskt anfall vara att armén genomför en fördröjningsstrid, går in i Mälardalen tillsammans med skärgårdsflottan och därmed tvingar den ryska armén att också gå in med sin skärgårdsflotta för att inte få ryggen hotad. Vår skärgårdsflottas viktigaste uppgift skulle vara att behärska Mälaren, och, om detta inte lyckas, hålla Hjälmaren och Vättern. Örlogsflottan hade man inte några behov av eftersom Sverige bör undvika varje

> verksamt ingripande i den yttre politiken, såsom det höfves en magt av underordnad rang, hvilken blott i inre förkofran bör söka ett ökadt inflytande.[101]

Tidskrift i Sjöväsendet kommer med sitt första nummer 1835.[102] Därefter är det alltså möjligt att följa debatten inom Kungl Örlogsmannasällskapet. Det kan därför vara på sin plats att kort beskriva läget för sjöstridskrafterna vid denna tid.

De svenska örlogsfartygen var i allmänhet bara rustade för expedition under några månader per år. Manskapet utgjordes i huvudsak av indelta båtsmän med kort övningstid. Många officerare tjänstgjorde i andra länders flottor eller i handelsflottan för att få tid till sjöss. Utvecklingen i andra länder, speciellt i Frankrike och i Storbritannien, följdes noggrant.

1836 bestod den svenska linjeflottan av:

- 10 linjeskepp
- 2 stora fregatter
- 6 mindre fregatter
- 12 av vardera korvetter, briggar och skonerter

Härtill kom roddflottan med kanonslupar och kanonjollar. Många av dessa var inte färdigbyggda utan låg i en sorts materielberedskap. Rustningsläget är oklart.

Debatten fram till byggandet av HM Pansarbåt *Svea* 1884–1885 präglas av den dynamiska utvecklingen: segel – ånga, hjul – propeller, trä – järn, fullkula – spränggranat och mynningsladdare – räfflade kanoner. Denna debatt ligger i huvudsak utanför det här aktuella ämnet men skildras, liksom debatten i övrigt i ”Tidskrift i Sjöväsendet – en historia 1835–1971” på KÖMS hemsida.

Parallellt med denna tekniska debatt pågår en diskussion om skärgårdsflottan vis-à-vis örlogsflottan, som sammanhänger med den svenska strategin. Hit hör också frågan om sjöfartsskydd; men också frågan om svensk ekonomi. Ett ofta använt argument är att Sverige är ett fattigt land som bör koncentrera sig på ”inre förkofran”. Det senare förändras med den svenska industrins utveckling mot slutet av seklet.

I *TiS* nr 3 1836 gör KÖMS ordförande kommendörkapten Carl August Gyllengranat en strategisk rundmålning. Sverige med Norge hade nu ett fördelaktigt läge; hotet från Ryssland var nu mycket lägre än när Finland var en del av Sverige. De enda tänkbara hoten kom från England och Ryssland. Eftersom Sverige inte hotades längs gränser – ett anfall i norr var i och för sig tänkbart men otroligt – kunde hela uppmärksamheten riktas mot handel och sjöfart. Av de tre alternativen bara armé, bara flotta eller armé och flotta var det sista alternativet bäst eftersom det skulle ge mest flexibilitet. Utan flotta kunde vi inte anfalla fienden och denne kunde välja plats för anfallet. All materiel för flottan fanns inom landet förutom hampa som måste importeras. Det fanns dock en oförståelse för sjövapnet, vilket dels berodde på okunskap, dels på striden mellan stora och lilla flottan (skärgårdsflottan resp örlogsflottan). Flottan borde bestå av tre komponenter: En linjeskeppsflotta med fregatter och mindre fartyg, en roddflotta (skärgårdsflotta) samt ångbåtar fördelade till de båda förstnämnda. Linjeskeppens uppgift vore att anfalla fiendens stora transportflotta, utöva havskontroll (”freda sjön”) samt bestrida motståndarens havskontroll (”oroa fienden”). Roddflottan var nödvändig p g a våra stora skärgårdar och sjöar. Den skulle samverka med armén, underlätta dess kommunikationer och stödja dess flanker. Ångfartygens uppgift var bl a bogsering, exempelvis när linjeflottan var tvungen uppträda i skärgård och för spaning. Sverige behöver bl a 16 linjeskepp om minst 74 kanoner, 100 kanonslupar och 300 kanonjollar ansåg skribenten som avslutar med att utan ”ett fullkomligt sjöförsvar ingen självständighet”.[103]

Den första uppgiften här – ”freda sjön” – var alltså inte självklar; den ingick inte i centralförsvarsprincipen. Egentligen kan hela 1800-talet karaktäriseras som en kamp för förståelsen för behovet av att kunna utöva kontroll över Sveriges omgivande havsområden. Läsaren noterar också att visserligen konstaterar Gyllengranat vikten av handel och sjöfart, men skyddet av densamma ingår inte i hans uppfattning om flottans uppgifter.

Ett annat exempel. I nummer 1 1847 återges ordförandens, konteramiral Carl Reinhold Nordenskjöld, årliga anförande. Ofta, skriver han, hör man sägas att Sverige inte behöver ett sjöväsende och inte kan utgöra en sjömakt. Men vårt geografiska läge, kusternas beskaffenhet, det viktiga fisket, kustsjöfarten (1842 = 1 400 fartyg) samt utrikesfarten (1842 = 10 300 varav 6514 svenska) visade på nödvändigheten av ett sådant.[104]

Vid genomläsning av gamla *TiS* noterar man att sjöofficerarna visserligen argumenterar för en flotta som kunde ta upp striden till sjöss men att de aldrig ser armén som onödig; i stället argumenterar man för strategisk/ope-

rativ samverkan. Ordföranden kommendör Johan Mathias Melander tar i sitt tal vid högtidssammanträdet (nr 12 1851) upp denna fråga. Han efterlyser ett bättre samarbete mellan stora och lilla flottan (örlogsflottan och skärgårdsflottan). Utgångspunkten för en lämplig flotta måste vara geografin och vad som krävs för att hindra fienden från att skapa ett herravälde över omgivande farvatten, samt förmåga att understödja armén. Flottan borde också kunna hindra en överskeppning; här tar ordföranden utgångspunkt i Napoleons planer för en invasion av England. Ett invasionsförsök borde mötas så långt ut som möjligt med linjeskepp biträdda av ångfartyg, medan skärgårdsfartyg mötte inomskärs. Flottans insats borde koncentreras mot transportfartygen medan man försökte undvika fiendens örlogsfartyg. Vid en landstigning krävdes samverkan mellan armén och flottan. Linjeskepp var nödvändiga eftersom fienden skulle komma att ha sådana. Han kräver också mer övning och nämner att svenska linjeskepp bara varit rustade två gånger mellan 1814 och 1851. Det sista är ganska intressant eftersom många fortfarande argumenterade för att linjeskeppen utgjorde flottans kärna. Men antalet officerare som faktiskt kunde föra ett sådant måste ha varit litet.[105] Taktiken med att anfalla transportflottan men undvika fiendens örlogsfartyg gällde, huvudsakligen, fram till och med det kalla kriget. Denna taktik strider mot Mahans lära, som predikade att fiendens flotta först skall besegras.

Tanken på att fienden borde mötas till havs var långt ifrån en accepterad tanke. Sjöminister von Platen var ingen vän av sjöförsvaret, vilket följande citat från 1850 visar:

> omedelbart borde kvävas varje tanke på en högsjöflotta. Allt marint försvar var av underordnad betydelse i jämförelse med landförsvaret, men det borde, i samarbete med detta, kunna ”hindra fientliga landstigningar”.[106]

Den ovan nämnda boken *Studier öfver Svenska Skärgårdsflottans historia, krigssätt och användande vid Sveriges försvar* recenserades i *TiS* nr 1, 1856. Recensenten utmanar författaren ”Prova skärgårdsflottan på hösten i dåligt väder och se vilken nytta den gör!” En roende skärgårdsflotta var inte rimlig i vårt klimat. Författaren hade vinklat historien för att styrka sitt resonemang. Skärgårdsflottan skulle vara ett komplement till armén och inte till örlogsflottan![107]

Ångans inträde i sjökriget innebar en ny vinkling på den strategiska debatten. Skärgårdsflottan debatteras i nr 4 och 5 1856. Två sidor möts. Den ena anser att roddsluparna är överlägsna ångfartygen, som i och för sig kan användas till bogsering. Ångfartygen är dyra, svåra att anskaffa, underhålla och ersätta. Den andra anser att det är hög tid att ersätta roddsluparna med ångkraft. Skärgårdsflottan borde flyttas till armén; den drog mycket folk och det behövde också armén, som är huvudvapnet. Hellre en liten men välövad örlogsflotta än en större med låg kvalitet.[108] 1856 sjösattes faktiskt den första av en serie kanonångslupar som sedermera benämndes 2. kl. kanonbåtar: HMS *Hogland*.

Mot slutet av 1850-talet insåg allt flera att ångfartyg var framtiden. Hur borde då flottan se ut? Ordföranden, kommendör Gustaf Edward Ruuth, tar upp denna fråga i nr 4-5 1858. Fienden borde mötas på eller utanför periferin och inte i centern. Med ångkraft kunde även stora fartyg gå i skärgård; vi borde alltså ha fartyg som kan slåss fritt till sjöss och behövde inte längre dela flottan i två delar. Skulle vi behålla 64 roddslupar? Man skulle inte förstöra vad man har, men de skulle komma att fasas ut. Ånga och bara ånga är framtiden![109]

Sjöfarten ges, som framgått, liten uppmärksamhet. Ett undantag utgörs av ordföranden, viceamiral Carl Reinhold Nordensköld, i nummer, 6 1860. Han konstaterar bl a att det finns en bristande förståelse för flottan. Geografi, handel och självförsvarsbehovet gjorde att Sverige var en naturlig sjömakt.[110]

Men behovet att skydda eller stödja handelsflottan gavs faktiskt viss uppmärksamhet. Ett exempel är författaren till *Vår Tid och Vårt Sjöförsvar af en sjöofficer,*[111] som recenseras i nr 4 1861.[112] Örlogsfartyg borde stationeras så att Sverige fick en kontinuerlig närvaro i främmande farvatten – motiven var att detta dels skulle gynna utbildningen, dels skydda handeln. Ett annat är att i Riddarhuset hade, enligt *TiS* nr 4 1859, ett förslag angående sjöfartsskydd lagts fram. Örlogsfartyg borde stationeras i de utländska hamnar som är av särskild betydelse för handeln. Ett motiv var Sveriges ”undermåliga” konsuler som inte kunde stödja sjöfarten.[113]

1865 tog flottan steget in i maskinåldern med monitorerna – senare 2.kl pansarbåtar – samt de mindre bepansrade ångkanonsluparna – eller 3.kl pansarbåtar. Dessa fartyg, speciellt de senare, var bara användbara i skärgårdar och inre vatten. De passade därför väl in i centralförsvarsstrategin. Men i denna dominerade armén, som såg fartygen, i bästa fall, som flytande artilleri. De dög alltså inte till att möta en fiende till sjöss, något som armén inte heller såg som vare sig möjligt eller önskvärt. Enligt en anonym författare[114] gällde att monitorn för närvarande var det lämpligaste fartygslaget för Sverige. Vi behövde en grundgående flotta som skulle ge oss en viktig roll som allierad vid ett krig mot Ryssland. För avlägsnare hav behövdes ”skruvfartyg” av trä typ *Gefle* och *Vanadis*. Dessa så kallade ångkorvetter var i grunden seglande fartyg men med ångmaskin och propeller. Gefle, sjösatt 1847, var Sveriges första propellerdrivna stridsfartyg. Röster hade höjts för stationering av örlogsfartyg på avlägsna hav för stöd av handelsfartygen.

Det fanns alltså fortfarande i praktiken två flottor; en för invasionsförsvar och en för ”avlägsnare hav”. I periodens början var fortfarande aktivt sjöfartsskydd aktuellt. 1821–1822 kryssade en svensk eskader i nordafrikanska farvatten. 1828 skickades en annan eskader – nu bestående av svenska och norska fartyg – till samma område. Denna typ av expeditioner upphörde efter den franska operationen mot Marocko 1844.[115]

Flottan fortsatte dock att göra långresor. I princip varje år skickades ett, ibland flera, fartyg ut på längre eller kortare utlandsresor. En uppgift var att utbilda kadetter – det går inte att bli sjöman utan sjövana! Men dessa resor hade naturligtvis också uppgifter inom ramen för marin diplomati: visa flaggan, knyta kontakter, stödja svenskar och svenska företag etc. Ibland var uppgiften mer säkerhetspolitisk som när HMS *Balder* avsågs att skydda svenska intressen i Turkiet i samband med rysk-turkiska kriget 1896–1897. Uppgiften utgick dock innan Blenda anlänt.[116] Den sista riktiga långresan genomfördes med HMS *Carlskrona* 2005. Idag upprätthålls traditionen med flottans skonerter HMS *Gladan* och *Falken*.

Brytningen mellan örlogsflotta och skärgårdsflotta under 1700-talet fick alltså svåra följder för Sveriges försvar. Skärgårdsflottan, som mellan 1756 och 1823 tillhörde armén, blev en del av centralförsvarsprincipen, medan den sjögående örlogsflottan marginaliserades. Försvar mot fientlig maktprojektion blev den prioriterade uppgiften som också var i centrum för debatten och senare tids historieskrivning.

Men örlogsflottan hade länge åtminstone tidvis uppgiften att försvara vår sjöfart. De återkommande långresorna är ett exempel på marin diplomati. Men dessa uppgifter innebar inte att flottan baserades på västkusten.

En modern flotta skapas

Betänkandet från 1879 års kommitté avseende förslag till fartygstyper dömde ut monitorerna och speciellt de mindre (3.kl pansarbåtar) som inte ens kunde gå över större fjärdar i hårt väder. Kommittén konstaterar att flottan inte hade ett enda fartyg som kunde uppfylla kravet att kunna försvåra landstigning.[117]

1883 kom en vändpunkt då Riksdagen beslöt om anskaffning av en pansarbåt och en torpedbåt. Därmed hade Riksdagen accepterat tanken på en flotta, som skulle kunna operera fritt till sjöss och därför hade behov av sjövärdiga fartyg. Under de närmaste åren tillfördes ett tiotal pansarbåtar samt ett antal torpedbåtar.

För att frigöra sig från arméns hegemoni i det svenska försvaret var flottans män under slutet av 1800-talet tvungna att bryta med ”det landtmilitära tänkandet”. Arméns företrädare hävdade att flottan borde vara underordnad armén och förstod inte att en flotta till sjöss kan hindra ett invasionsförsök genom att hota angriparens sjöförbindelser. Flottan sågs snarast som ett rörligt kustartilleri eller, i bästa fall, som ett kavalleri som skulle rusa ut och attackera fienden nära det område där denne ville landstiga. Med denna tanke följde att ett marint försvar skulle kräva fartyg spridda längs hela kusten, vilket naturligtvis skulle vara för dyrt.

Det var därför nödvändigt att, genom en mer eller mindre medveten process, skapa en svensk marin strategi som grund för utveckling av fartygsmaterielen, taktiken samt för personalen och dess utbildning. Diskussionerna utgick emellertid från att invasionsförsvar skulle utgöra flottans huvuduppgift.

Kommendörkapten Anton Baeckström publicerade 1887 en *Lärobok i Sjökrigskonst för användande vid Kongl. Sjökrigsskolan*.[118] Boken ger en inblick i hur man såg på sjökrigskonsten vid denna brytningstid, då den svenska strategin förändrades från centralförsvar med fåtaliga uppgifter för flottan, till ett periferiförsvar. Boken består av två delar där den första diskuterar teori och den andra ett antal praktiska exempel som belyser de teoretiska avsnitten. De senare består i sin tur av dels formell taktik – olika slags formeringar och deras utnyttjande – dels tillämpad taktik. I det senare avseendet diskuteras olika former av strid – ensamma fartygs strid, strid fritt till sjöss, strid i skärgård.

Striden i skärgård ges stort utrymme. Baeckström beskrev ett system av pansrade fartyg (2. och 3. kl. pansarbåtar), beväpnade båtar, minor samt infanteri och artilleri i land. Systemet var anpassat till dåtidens svenska flotta och hade låg operativ rörlighet. I praktiken dög det till att försvara ett avsnitt av en skärgård – exempelvis inloppet till Stockholm. Men om fienden dök upp någon annan stans skulle ”beredskapsställningen” inte kunna flyttas. Men sådana ”positioner” användes ännu i samband med mobiliseringen i augusti 1914 för att skydda Stockholms skärgård.[119]

Baeckström diskuterade handelskrig i sin lärobok – då i form av kryssarkrig. Med tanke på de moderna handelsfartygens höga fart vore det inte längre aktuellt att formera konvojer, ansåg han. I krig skulle endast de snabbaste handelsfartygen utnyttjas och dessa skulle skyddas av sin höga fart.[120]

I förbigående nämns att flottans uppgifter omfattar alla åtgärder till skydd och stöd för den maritima handeln. Detta kan dock knappast tas som intäkt för att Baeckström skulle ha förstått tanken bakom ”sjömakt”. Han koncentrerar sig på taktik med syfte att slå eller fördröja en fiende, men inget sägs om hur detta skulle hänga ihop med landets försvar eller den djupare orsaken till att landet behöver en örlogsflotta.

Men skulle flottan kunna frigöra sig från den hämsko som arméns doktrin gjorde måste man utveckla en egen, trovärdig sådan.

Amiral Mahan publicerade sitt berömda verk *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783* 1890, tre år efter Baeckströms bok. Verket fick ett enormt internationellt genomslag. Den uppmärksammades givetvis också i Sverige. Men hans lära var problematisk. Mahans huvudtes är att sjöherraväldet först skall erövras, i första hand genom ett avgörande slag och i andra hand med en blockad.[121] Men hur skulle den svenska flottan kunna hävda trovärdig förmåga att slå den ryska flottan till sjöss?

Det blev *Naval Warfare* av den brittiske viceamiralen Philip Colomb, översatt till svenska 1892, som kom med en lösning på detta problem. Colomb, och i synnerhet hans svenske översättare C G Flach, förde fram en princip kallad *Fleet-in-being*. Begreppet borde definieras som en flotta med förmåga och vilja att attackera en fiende som anfaller det territorium flottan är satt att försvara.[122] Herman Wrangel uttryckte denna strategis grundidé:

> Äfven underlägsna, till och med slagna flottor, hafva gång efter annan utgjort tillräckligt hot mot landstigningsföretag. Detta är så att säga den röda tråd som genomgår större delen av Colombs arbete.[123]

Fleet-in-being kom att utgöra grunden för flottans doktrin till det kalla krigets slut. Det skedde givetvis förändringar beroende på styrkeförhållandena. När flottan var relativt stark, som efter de båda världskrigen, hade man ambitionen att kunna möta fienden längre ut till havs och därigenom hota hans herravälde till sjöss. Omvänt, när den var relativt svag, som under 1970-talet, höll den sig nära den svenska kusten.

Ur vår synvinkel finns det en viktig skillnad mellan Mahan och Colomb (Flach). Mahans teori, om den genomförs, innebär också att de egna kommunikationerna skyddas medan Flachs *Fleet-in-being* är en strategi för att avskräcka från ett invasionsföreteg; den har alltså ett snävare syfte.

Detta problem diskuteras i *TiS* nr 2 1903 av Otto Lybeck och Erik Hägg. Artikeln, ”Strategi och fartygsbyggnad”, inleder med att konstatera att om vi kunde förhindra att fienden fick herravälde till sjöss så löste flottan därmed alla sina uppgifter som hindrandet av invasionsförsök, skydd mot handelsblockad och skydd mot brandskattning. För detta krävdes en effektiv flotta som hade operationsfrihet. Vår flotta skulle sannolikt vara underlägsen den fientliga, den måste alltså kraftsamlas. Men eftersom den kraftsamlade flottan – ”kustflottan” – inte kunde vara överallt så krävdes ”sektionseskadrar”. De senare skulle finnas i Norrland, Stockholm, Karlskrona och Göteborg.[124] Denna indelning kom i princip att gälla till dess att Kustflottan avskaffades 1998.

Borde Karlskrona fortfarande vara örlogsflottans huvudstation? En lång och ganska bitter debatt inleddes av C G Flach med artikeln ”Stockholm eller Carlskrona? Ett riksviktigt spörsmål” i nr 1 och 2 1904. Det handlar om kustflottan, ”vår nyskapade flotta”. Flach föreslår en ”utvidgad operationsbas” omfattande Stockholms, Östergötland och Smålands skärgårdar. Här ligger de stora städerna Stockholm och Norrköping som kunde tjäna som primära operationsbaser och som skulle vara svåra att blockera. Enligt *Fleet-in-being*-principen skulle nu flottans huvudstyrka hålla sig i skydd av skärgårdarna tills den löpte ut för att anfalla fiendens transportstyrka. Efter ett långt geografiskt resonemang kommer Flach fram till att kustflottan borde förläggas till Stockholm.[125] Idén fick inte genomslag då men efter första världskriget blev Hårsfjärdsområdet flottans viktigaste basområde och centrum i en ”ut-

vidgad operationsbas". Några tankar om Göteborg eller västkusten framfördes inte.

I *TiS* nr 1 1907 tar C E Holmberg upp vikten av sjöfartsskydd och föreslår att

> En såväl teoretisk som praktisk utredning angående nationens beroende af sin sjöfart samt den verkliga fara, som denna är utsatt för under ett krig liksom äfven de verksammaste medel att afvärja en sådan fara vore helt visst af stor betydelse och skulle säkerligen äfven för nationen klargöra såväl sjöhandelns som sjöförsvaret stora och viktiga uppgiften.[126]

Svaret gavs under de två världskrigen men glömdes snart bort. Tanken ledde uppenbarligen inte till någon åtgärd.

Daniel Landquist är en av svenska marina historiens få strateger. Som underlöjtnant höll han ett föredrag med titeln "Sjömaktens inflytande på Sveriges historia", infört i *TiS* nr 3 1914. Svensk sjökrigshistoria saknades eller var undermålig, varför många sjöofficerare visste mer om andra länders historia än sin egen. Mahan, sade Landquist, hävdade att behovet av en flotta är en konsekvens av behovet av sjöhandel, men Gustaf Vasas från Lübeck inköpta flotta motiverades av behovet att inta Stockholm.

> Det är rätt egendomligt, att flottan skulle spela en så stor roll även i detta befrielsekrig, som började i centrum – mitt inne i landet – och utvecklades mot periferin – mot kusterna.

Landquist går sedan genom den svenska historien. En slutsats han drar är:

> Det kan förvisso icke nog framhållas i detta sammanhang att sjömaktens inflytande ofta är av sådan art, att dess verkningar icke ligga på ytan.

Landquist avslutar med:

> I och med nedsjunkandet till en makt av andra rangen blev Sverige nödgat att söka bestrida en fiende herraväldet till sjöss. Detta tvång gäller än i dag. Den som behärskar havet omkring Sverige, behärskar Sverige. Må vi icke glömma detta historiens vittnesbörd![127]

Sjömaktens tysta men långsiktiga verkan är kanske bäst beskrivet av Mahan i den klassiska texten:

> Those far distant, storm-beaten ships [of Great Britain], upon which the Grand Army [of France] never looked, stood between it and the dominion of the world.[128]

Vi ser alltså att flottan visserligen fick en större uppgift i invasionsförsvaret men den begränsades också till detta. Relativt få talade för de övriga uppgifterna inom ramen för marin strategi: skydd av kommunikationerna, marin diplomati etc.

Första världskriget[129]

När kriget bröt ut visade det sig att det var neutralitets- och sjöfartsskyddet som blev flottans viktigaste uppgift. Bakom denna uppgift fanns naturligtvis hela tiden en beredskap att försvara Sverige mot invasionsföretag.

Genom en generalorder (GO) 1914[130] reglerades Högste Befälhavarens över Kustflottan (HBK) uppgifter under upprätthållande av neutralitet. Här uppmärksammas behovet av sjöfartsskydd: HBK:s uppgift var att

> på underställt territorialvatten söka förhindra att krigförande makt vidtager åtgärder som kränker Sveriges neutralitet, samt i möjligaste mån bereda trygghet åt rikets sjöhandel.

I princip fick man använda "allt som flöt" för att hjälpligt kunna åtfölja den livsviktiga sjötrafiken längs våra kuster. Och då kunde man i allmänhet bara just följa – inte

konvojera med förmåga att bekämpa anfallande stridskrafter. En gång genomfördes en regelrätt konvoj – i november 1915 av malmlastade fartyg.[131] Flottan var underdimensionerad för sin neutralitetsuppgift. Enstaka, äldre och svagt bestyckade fartyg, utgjorde ofta det enda skyddet för sjöfart och neutralitet längs långa kuststräckor.

De tunga enheterna spelade en viktig roll som *Fleet-in-being* – beredda att stödja de lätta sjöstridskrafterna i deras verksamhet. De kom också att spela en viktig roll i samband med den så kallade Ålands-uppgörelsen vintern 1918. Det gällde här att skydda civilbefolkningen på Åland från de stridande parterna i det finska inbördeskrig som utbröt efter självständigheten 1917. Detta exempel på marin diplomati var framgångsrikt och hade knappast kunnat genomföras utan stöd från tunga fartyg. Olyckligtvis drog varken statsledningen eller krigsmakten några slutsatser av denna insats.

De första krigsåren kunde marinen genomföra avancerade övningar. Inte minst övades samverkan mellan övervattensfartyg, ubåtar och marinflyg. Men efter 1916 blev bränslebristen så stor att endast den absolut nödvändiga verksamheten kunde genomföras.

Mellankrigstid

Vid krigsslutet ansåg flottans folk att Marinen borde utgöra tyngdpunkten i det svenska försvaret. Motivet var den långa svenska kusten och de vitala sjöförbindelserna.[132] Åsikten var rimlig givet erfarenheterna från kriget, men fick inte genomslag. 1927 års försvarskommitté beslöt att huvuduppgifterna skulle vara neutralitetsförsvar och försvar mot kustinvasion. Marinen återkom i 1934 års försvarskommitté med förslaget att försvaret av sjöförbindelserna skulle vara en viktig uppgift, men försvarsstabschefen slog fast att invasionsförsvar skulle vara den prioriterade uppgiften.[133]

Ledamoten Strömbecks ”Årsberättelse i sjökrigskonst och sjökrigshistoria 1928” återges i *TiS* nr 2 1929. Utvecklingen visade behovet av jagare för att kunna skydda vår sjöhandel under neutralitet. Men än viktigare var behovet av lätta fartyg för att upprätthålla maktbalansen i Östersjön, där vi inte kunde räkna med att den brittiska flottan skulle rädda oss.

> Vi måste rycka upp och stärka vår flottmakt, ty utan ett starkt sjöförsvar kunna vi icke skydda vår ställning i Östersjön och vår sjöburna handel.

Under trettiotalet märks särskilt två marina tänkare: kapten Landquist, blivande kommendör och chef för Kungl Sjökrigshögskolan, samt kapten H:son-Ericson, blivande marinchef. Den förre skrev en bok om marinstrategisk teori[134] – en av mycket få som skrivits på svenska språket. Den andre är känd som den lätta flottans skapare; ”lätt” till skillnad från en flotta byggd med pansarskepp som kärna.[135]

Vad är då sjökrigets mål? Enligt Landquist är detta att uppnå *herravälde till sjöss* (HtS). Om detta inte är möjligt skall fiendens HtS *bestridas*.[136] Sjökrigets tvångsmedel är handelskrig och överskeppningsföretag eller, mer allmänt, att utnyttja de viktigaste sjöförbindelserna.[137] Sjökrigskonstens centrala mål är att vara ”överlägsen på den rätta punkten i det rätta ögonblicket.”[138]

H:son-Ericson drog av första världskriget slutsatsen att sjökrigets mål är den absoluta *kontrollen* av kommunikationsvägarna. Däremot var ett absolut HtS inte längre tillämpligt.[139] Här är H:son-Ericson säkerligen inspirerad av den franske amiralen Castex vars formulering är värd att citera:

> i vår tid innebär herraväldet till sjöss kontroll över de viktiga sjöförbindelserna på ytan.[140]

”På ytan” som en konsekvens av flygets och ubåtens betydelse i sjökrigföringen.

Sedermera generalen Helge Jung och hans anhängare i kretsen kring *Ny Militär Tidskrift* var kritiska till nya pansarfartyg och föredrog en övergång till flyg och ubåtar. I *Antingen – Eller* (1930) föreslog man en terrester strategi där försvaret skulle tas upp redan i Finland. Men eftersom transporten skulle ta tid, fanns det ett behov av ett starkt flygvapen för att vinna tid. Marinens uppgift borde främst vara att hindra sovjetiska attacker norr om Åland-arkipelagen och kustförsvar. Det skulle inte finnas något behov av att försvara Sveriges sjöförbindelser eftersom hamnarna på den östra kusten skulle vara oanvändbara medan USA och England förmodligen skulle hålla förbindelserna öppna i väster.[141]

Flottans syn på behovet av sjöfartsskydd framgår av en osignerad men viktig artikel i *TiS* nr 2 1934: ”Sjöfarten på svenska ostkusthamnar, särskilt Stockholm, i fred och krig.” Skribenten inleder med att beskriva den svenska konvojinstitutionen och att skyddet av sjöfart alltid varit en uppgift i krigstid. Generalstaben hade nu, i utredningar från 1931 och 1932, hävdat att i krig skulle all sjötrafik på ostkusten föras över till västkust- och Vänerhamnarna samt till de norska hamnarna medan de inre trafikslagen skulle överta varuutbytet med resten av Sverige. Såväl kommerskollegium, rikskommissionen för försvarsberedskap som järnvägsstyrelsen hade ställt sig ytterst negativa till denna tanke. Artikeln slutar med:

> Men en sak är i varje fall given, och det är, att – om allvarstider komma – så är det handelsflottan, som får sig ålagt att söka upprätthålla Sveriges sjötrafik även under de svåraste förhållanden; och det är också givet, att nationen – och inom den handelsflottans män – förväntar sig, att marinen skall söka skydda handelssjöfarten i dess för riket oumbärliga dagliga gärning.

Skribenten fick som bekant rätt.

Till skillnad från Jung och hans anhängare förespråkade marinens män samverkan. Amiralen von Kruusenstierna noterade att frågan om sjöstridskrafternas direkta deltagande i landoperationer utgör en av sjökrigets svåraste frågor.[142] Landquist hävdade att försvaret mot överskeppningsföretag måste bestå av arméstridskrafter i samverkan med sjö- och flygstridskrafter.[143] Denna insikt förefaller självklar men delades inte av alla. Den då kände majoren Kleen hävdade till exempel att eftersom flottan inte kunde skydda landet mot fiendens slagskepp så borde den stanna i skärgårdarna; huvudrollen skulle spelas av armén.[144]

H:son-Ericson förespråkade balans och samverkan mellan de tre försvarsgrenarna. Den långa svenska kusten kunde inte täckas av armén. Men å andra sidan kunde inte heller sjö- och flygstridskrafter ensamma avvisa alla företag som skulle kunna genomföras om inte armén var så stor att den krävde kraftsamling från fienden.[145]

Trots erfarenheterna från kriget tonades sjöfartsskyddet åter igen ned; försvarets huvuduppgift skulle vara invasionsförsvar och debatten kom att kretsa kring flottans roll i detta. Än en gång tog man miste!

Andra världskriget

Under andra världskriget spelade flottan en utomordentligt viktig roll. Detta framgår med all önskvärd tydlighet av försvarsminister Sköld som i mars 1945 sade:

> Om armén och flyget tror man att de bidragit till att Sverige hållit sig utanför kri-

> get. Om flottan vet man att vi icke kunnat föra den neutralitetspolitik vi gjort utan bistånd av vår flotta.[146]

Flottans betydelse låg främst på fyra plan. Den var krigsavhållande genom sin styrka gentemot Tyskland. Den skyddade våra sjöförbindelser längs kusterna och, när så var möjligt, till världshaven. Till skillnad från första världskriget genomfördes nu regelrätta konvojer, vilket var av stor vikt eftersom Sverige utsattes för ett sjöfartskrig från Sovjetunionens sida. Vidare genomfördes viktiga humanitära operationer speciellt under krigets slutskede i samband med den baltiska flyktingströmmen från den sovjetiska erövraren. Slutligen genomförde flottan en mycket omfattande minröjning som pågick långt efter kriget.[147]

Även om den dagliga verksamheten dominerades av neutralitetsvakt och sjöfartsskydd så utgjorde beredskapen att försvara landet mot invasion – i första hand tysk sådan – huvuduppgiften. I detta sammanhang spelade pansarskeppen en viktig roll som *Fleet-in-Being* – precis som under första världskriget.

Kalla kriget

Försvarsminister Skölds ovan citerade ord glömdes snart bort. Flottan fick åter kämpa för sin överlevnad mot såväl armén som flygvapnet.

I egenskap av ÖB gjorde Jung en ofta lovordad strategisk studie med sikte på 1948 års försvarsöversyn. Studien publicerades i boken *Vårt framtida försvar: Överbefälhavarens förslag*.[148] Här föreslog han en strategi byggd på fördröjning, en defensiv strategi där man använde det stora svenska territoriet för att vinna tid för att få hjälp utifrån (från väst). Strategin prioriterade följaktligen en stark armé före andra försvarsgrenar. Det underströks också att land- och luftstridskrafter var viktigare än sjöstridskrafter eftersom de kunde användas i alla scenarier, medan flottan endast kunde användas vid en kustinvasion. Jung förstod inte att en fördröjande defensiv strategi skulle kräva skydd av import av strategiskt viktiga varor. Lärdomarna från de två världskrigen: att det neutrala Sveriges överlevnad hade varit avhängigt av flottans förmåga att försvara sjöfarten till och från Sverige samt längs dess kuster, hade glömts bort. Lyckligtvis accepterade inte statsmakterna Jungs idéer; det kalla krigets svenska strategi kom att bygga på ett periferiförsvar med fördröjningsstrategin som reservstrategi.

Inledningsvis gavs marinen omfattande uppgifter avseende försvaret mot invasion. Man skulle ha huvudansvaret för försvaret av ost-, väst- och norrlandskusterna. Härtill kom att man skulle kunna avdela huvuddelen av sjöstridskrafterna till sydkusten.[149] Den andra huvuduppgiften var sjöfartsskydd.[150] Den blivande marinchefen H:son-Ericson angav i ett uppmärksammat tal 1948 att *skydd av sjöförbindelserna* borde vare Flottans viktigaste uppgift.[151]

Marinen hade också viktiga uppgifter gentemot eventuella allierade. Så hade chefen för Västkustens marindistrikt 1949 i uppgift att kunna samverka med eventuella allierade sjöstridskrafter och förbereda basering av sådana.[152] Vidare planlades samverkan med brittiska flottan och Norge om samverkan avseende sjöfartsskydd. Med Danmark planerades samverkan avseende mineringar.[153]

I överbefälhavarens förslag till försvarets långsiktiga utveckling 1954 lades ett antal principer fast som kom att, i princip, gälla för hela det kalla kriget. Försvarsmaktens huvuduppgift skulle vara att vara krigsavhållande – d v s avskräcka från anfall. Fram till 1960-talet skulle Försvarsmakten (Krigsmakten som man då sade) hejda en angripare tillräckligt länge för att vi skulle få militär hjälp utifrån; d v s från Nato. Djupförsvarsprincipen kom att utgöra den övergri-

pande doktrinen: angriparen skulle mötas redan utanför sin kust med ubåtar, mineringar och attackflyg men huvudstriden – ”möta, hejda och slå” – skulle utkämpas i närheten av den svenska kusten med avsikt att hindra angriparen från att få ”fast fot på svensk mark”. Sjöfartsskyddet skulle prioriteras ner, vår försörjning skulle bygga på beredskapslagring. Inga särskilda resurser skulle skaffas för neutralitetsskydd.[154]

H:son-Ericson blev chef för marinen 1953, en post som han behöll till 1961. Han hade förstått att Marinen behövde en trovärdig framtidsplan, vilket ledde till *Marinplan 60,* som innebar en övergång till en lätt flotta med jagare och torped-, robot- och kanonbåtar.

Hans tänkande kan sammanfattas i tre punkter:[155]

- Med lätta fartyg och offensiv taktik *bestrida* fiendens kontroll över havet;
- *Citadell:* en defensiv strategi ingående i djupförsvaret och att använda skärgårdarna för skydd;
- *Kombination* med andra försvarsgrenar men med flottan under marint befäl. Till denna punkt hör också vikten av att skydda egna sjöförbindelser; speciellt på västkusten. Det glöms ibland bort att den lätta flottan bestående av ubåtar, torpedbåtar och (senare) robotbåtar också skulle innehålla fregatter för sjöfartsskydd.

Marinplan 60 överlämnades till regeringen 1959. Den var grundad på mycket omfattande studier i marinstaben baserade på vetenskapliga studier, operationsanalys, utländska studier etc. Planen blev ledmotivet i marinens utveckling under 60-talet.

Planen togs ganska väl emot av statsmakterna. Man accepterade helt tanken att fartygen skulle bli mindre, medan ökningen i deras antal var mer tveksam. Fartygen blev mindre, men de blev inte fler. Marinplan 60 förblev därmed ett luftslott eftersom dess kvantitativa mål aldrig fullföljdes.[156] På det taktiska planet blev konsekvensen att invasionsförsvarsuppgiften blev det centrala och att fartygen utnyttjades allt närmare kusten. Det senare berodde också på att flottan fram till mitten av 1980-talet saknade en modern sjörobot.

ÖBs nedprioritering av sjöfartsskyddet följdes upp av beslutet 1972 att överge den fartygsburna ubåtsjaktfunktionen. Beslutet fick allvarliga konsekvenser i samband med de, med all sannolikhet, sovjetiska ubåtsintrången på 1980-talet. Marinstrategiskt innebar beslutet att flottan enbart fick *bestrida* som uppgift. Den marina grunduppgiften att *skydda sjöförbindelserna* försvann.

1980-talets ubåtskränkningar fick stora konsekvenser. U-137, kallad *Whisky on the rocks,* som gick på grund inom militärt område nära Karlskrona, var den mest kända. Härigenom blev ubåtsjakt flottans prioriterade uppgift. Från 1982 fram till början av 90-talet förde den ett regelrätt krig mot dessa ubåtar. Först långsamt därefter i allt snabbare takt skaffade flottan anpassade vapensystem, utvecklade en effektiv taktik och fick det sjöoperativa systemet att fungera. Eftersom inga andra mariner hade sådana förhållanden att bemästra hade det varit nödvändigt att utveckla såväl den taktik som den materiel som man hade behov av. Mot slutet av 1980-talet – och av det kalla kriget! – hade Sverige en välutbildad ubåtsjaktstyrka som hade anpassats till de mycket svåra hydrografiska förhållandena i Östersjön och i skärgårdarna med sina grunda farvatten. Förbättringen av anda och moral kan knappast underskattas.

Med robotsystemet RBS 15M på robotbåtarna av Norrköpingklass fick flottan i mitten av 1980-talet äntligen en kapacitet som medgav strategisk manöver. Men härför krävdes också strategiskt tänkande. Men

den teoretiska underbyggnaden hade fallit i glömska medan ytattacken reorganiserades.

> Vi hade alltså bra fartyg med förnämliga vapensystem men oklarhet rådde rörande sjöoperativa grundläggande uppgifter och begrepp.[157]

Dåvarande kommendören Tornbergs inträdesanförande i Kungl Krigsvetenskapsakademien 1984 är särskilt intressant.[158] Han konstaterade här att Corbett hade understrukit att målet med den marina krigföringen alltid måste vara att, direkt eller indirekt, säkra herraväldet till sjöss eller att hindra fienden från att erhålla detta herravälde. Men han skrev:

> I Sverige hade vi blivit fångade i ett stereotypt studerande och planläggande av försvar mot en kustinvasion och vi har tappat de väsentliga övergripande faktorerna i sjökriget.[159]

1980-talets ubåtsjakt var konceptuellt en del av invasionsförsvaret. Skyddet av vår sjöfart var fortfarande nedprioriterat. Det är först i det kalla krigets sista perspektivplanering – ÖB 90 – som denna uppgift återkommer – som en del av ”ÖBs 10 punkter”.[160]

Efter kalla kriget

Det är en ödets ironi att det internationella systemet förändrades i grunden genom murens fall, samtidigt som marinen äntligen fick anpassad materiel och återfann det marina tänkandet. Nu gällde det att hitta nya strategier.

Under den så kallade strategiska timeouten 2000–2004 skedde en massiv nedrustning. Flottan förlorade större delen av sina fartyg.

Enligt Prop 2004/05:5 skulle tyngdpunkten i flottans verksamhet finnas i sydöstra Sverige.

> Marinbasens ledning bör därför lokaliseras till Karlskrona. Marinbasen bör bedriva verksamhet i Karlskronaregionen, i Stockholmsregionen och på Västkusten. Inom ramen för marinbasen bör det finnas möjlighet till basering av fartygsförband på Västkusten i minst samma omfattning som hittills.[161]

Samtidigt hade det sista fartygsförbandet på västkusten – 48. Patrullbåtsdivisionen – avvecklats 2001. Därmed försvann den lilla återstående kapaciteten att skydda Sveriges sjöfart västerut.

Propositionen innebar vidare

> att sjöstridskrafternas väsentligaste delar vid utgången av 2008 bör innehålla sju ytstridsfartyg, sju minröjningsfartyg, fyra ubåtar, en amfibiebataljon, en sjöinformationsbataljon samt signalspaningsfartyget *Orion*. Patrullbåtar, robotbåtar och korvett typ Stockholm avvecklas.[162]

Man kan jämföra med en artikel av dåvarande marinchefen Lindemalm i *TiS* nr 2 1967. Han framhåller där att

> Marinen hade under senare år allvarligt minskats – från 130 stridsfartyg 1950 till 115 1966.[163]

I och med försvarsbeslutet 2004 försvann i princip uppgiften att försvara landet mot invasion – uppgiften att skydda våra förbindelser till sjöss hade, som vi sett, redan utgått. En ny uppgift tillkom emellertid: internationell samverkan eller marin diplomati. Redan i mitten av 1990-talet hade flottan ägnat allt större kraft åt att skapa interoperabilitet med Nato. Allt större intresse ägnades åt internationella, fredsfrämjande uppgifter. Dessa blev också verklighet i och med insatserna i Libanon och Somalia (operation *Atalanta)* samt uthyrningen av en ubåt med besättning till den amerikanska flottan.

Försvarsbeslutet 2009 innebar att regeringen uppmärksammade sjövägarnas be-

tydelse. Nu ansågs flottans fartyg vara för små! Samtidigt prioriterades Östersjön före fredsfrämjande uppgifter långt bort vilket kan ses som naturligt med tanke på sjövägarnas vikt i detta innanhav. Denna insikt ledde dock ej till några konkreta åtgärder.

Ett viktigt problem här var att marinen under slutet av 1900-talet alltmer integrerats i Försvarsmakten samtidigt som man släppte sina rötter i sjöfartssverige. Allt medan det breda säkerhetsbegreppet i och med det kalla krigets slut blev viktigare har marinens uppgifter paradoxalt nog snävats in. Uppgifter som stöd åt fiske, isbrytning och sjömätning har övergått till civila myndigheter. Ett av de stora framtidsproblemen är därför hur marinen skall kunna vara en del av såväl en integrerad försvarsmakt som av sjöfartssverige.

Västkusten var och är Sveriges öppning mot de stora haven och centrum för den livsviktiga sjöfarten. Försvarsberedningen 2015 skrev:

> Sverige är ett av världens mest globaliserade länder med ett omfattande handelsutbyte. Vårt välstånd och vår säkerhet är nära förknippad med våra grannars men också med andra regioner längre bort.[164]

Icke heller denna gång leder denna insikt till några mer konkreta åtgärder.

Samtidigt som flottan till sin huvuddel har skrotats har den svenskflaggade sjöfarten gått en kräftgång. Denna har spelat en mycket stor roll för den ekonomiska utvecklingen i Sverige. Ännu i mitten av 1960-talet tillhörde Sverige kretsen av de stora sjöfartsnationerna. Svenska varv var världsledande. Från 1970-talet gick utvecklingen bakåt eftersom varken varv eller rederier kunde behålla konkurrenskraften. Det fanns heller inget politiskt stöd. År 2010 förutspåddes att det snart inte skulle finnas några svenskflaggade fartyg kvar.[165] Lågvattenmärket nåddes 2017. Då hade sjöfartens andel av transportarbetet inrikes sjunkit från 56% (1962) till 37% (2012). Sedan dess har olika politiska åtgärder vidtagits och nu växer den svenskflaggade handelsflottan igen. 2019 passerade antalet svenskflaggade fartyg över 100-strecket.[166] Men det är långt kvar – 1974 fanns över 750![167] Här måste man komma ihåg att det bara är svenskflaggade fartyg som kan tas i anspråk i orostider.

Försvarsberedningens rapport 2019 skrev:

> Försvarsberedningen noterar att Försvarsmakten i *Perspektivstudien* (2018) lyfter fram behovet av att kunna genomföra sjöfartsskyddsoperationer i syfte att skydda sjöfart eller transporter inom flera geografiska områden samtidigt. Med begränsade resurser måste behovet av sjöfartsskydd operativt balanseras mot förmågan att kunna möta väpnat angrepp och därmed den sammantagna krigsavhållande förmågan i totalförsvaret. För att i en strategisk kontext lösa bägge uppgifterna, samtidigt och över tid, behövs en väsentlig utökning av marinstridskrafterna.

Så långt är allt gott och väl, men styckets avslutning innebär något helt annat:

> Beredningen menar att hanteringen av sjöförbindelser västerut måste ses i ett internationellt perspektiv.[168]

I klartext innebar detta att sjöförbindelserna västerut, avgörande för vår försörjning, skulle skötas av andra. En återgång till Jungstes från 1930! Slutsatsen blev att

> Försvarsberedningen föreslår att tyngdpunkten för marinens förmåga ska vara att möta väpnat angrepp i Östersjön.[169]

Härmed är titelns dilemma löst – västkusten hanteras av andra eftersom vi inte har, och politiskt inte vill ha, en kapacitet att skydda vår försörjning.

Men beslutet att gå in i Nato kommer att ändra mycket. Hur vet vi inte, men försvarsminister Hultqvists artikel i *DN* 2022-07-27 innehåller några fingervisningar bl a:

> Samma sak gäller för [Ambitionen är att i ökad utsträckning ta gemensamt ansvar för säkerheten i den nordliga regionen] området som sträcker sig från Oslo, svensk västkust ned till de danska sunden och inloppet till Östersjön. Här är det av vikt att såväl sjö- som luftstridskrafter finns närvarande och att ett gemensamt ansvarstagande finns planerat från Norge, Danmark och Sverige.[170]

Frankrikes president Macron sade nyligen att ”det 21. Århundradet blir maritimt.”[171] Det är i havet som framtidens resurser finns, havet spelar en huvudroll för klimatet, utan sjöfart stannar världen och Sverige. Men denna insikt har svårt att göra sig gällande i Sverige.

Sammanfattning

Flottan skapades för maktprojektion – att befria Sverige från den danska armén. Därmed avviker den svenska flottan från den gängse uppfattningen att en flottas huvuduppgift är att säkra egna och hindra fiendens kommunikationer till sjöss.

Denna prioritering av flottans roll i erövringen och senare försvaret av landterritorium går som en röd tråd genom historien. Men det är också en falsk bild. Ända tills Sverige förlorade Finland 1809 var det flottan som höll ihop riket och som gjorde det möjligt för den svenska armén att slåss i Finland, Baltikum, Polen, Tyskland och Danmark. Denna roll har undertryckts åtminstone delvis därför att den etablerade krigshistorien, författad av Generalstabens krigshistoriska avdelning, valt att bortse från den marina delen av vår krigshistoria vilket påpekades av G Unger under den talande rubriken ”Sjöhistoriska vrångbilder” i *TiS* nr 10 1925.

Ett annat skäl är att sjökrigshistorien har valt att koncentrera sig på det spektakulära – de relativt fåtaliga stora sjöslagen. Flottans dagliga verksamhet – marin närvaro och diplomati, skydd av kommunikationerna såväl inom det svenska riket som avseende den internationella handeln – skildras sällan.

Ett tredje skäl är att flottans företrädare själva valt att koncentrera sig på flottans roll i invasionsförsvaret. En anledning är bristen på svensk sjökrigsteori. *Fleet-in-being* är en strategi just för invasionsförsvar. Någon övergripande marin strategi har inte funnits – förrän nu. Man kan här nämna *En Marin för Sverige* utgiven av Kungl Örlogsmannasällskapet och *Vår marin för ett tryggt Sverige och ett starkt Europa* utgiven av Kungl Krigsvetenskapsakademien. Under senare år har *Tidskrift i Sjöväsendet* publicerat ett relativt stort antal artiklar om behovet av svensk sjöfart och skydd av denna. Som citatet från FB 2019 ovan visar är det svårt att få genomslag för dessa idéer.

Ett fjärde skäl är bristen på högre utbildning. Kungl Sjökrigshögskolan skapades först 1898 och avskaffades 1961 då den ersattes av den armédominerade Kungl Militärhögskolan. Nu, tack vare Försvarshögskolans omvandling till en riktig högskola, har också den marina teorin fått ett uppsving.[172]

Nå – dilemmat? Ingenting tyder på att den svenska flottans ledning uppfattat ett dilemma avseende flottans basering. Dilemmat, i den mån man kan tala om ett sådant, har gällt uppgiften – försvar av kommunikationerna relativt maktprojektion – från 1819 invasionsförsvar. Det är först under senare år, efter 2000-talets exempellösa nedrustning, som flottans låga numerär i kombination med en ökad förståelse för sjöfartsskyddets betydelse innebär ett dilemma. Dagens flot-

ta har för få fartyg för att kunna uppträda såväl i öster som i väster.

Vi avslutar med att åter citera Landqvists föredrag från 1914:

> Den som behärskar havet omkring Sverige, behärskar Sverige. Må vi icke glömma detta historiens vittnesbörd![173]

Författaren är pensionerad kommendör i flottan, ledamot av Kungl Örlogsmannasällskapet, Kungl Krigsvetenskapsakademien samt associerad ledamot av Académie de marine (Paris).

Noter

1. Depeyre, Michel: *Entre Vent et eau. Un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques 1790-1890*, Économica et Institut de Stratégie Comparée, 2003, s 294-295. Alla översättningar av författaren.
2. Lambert, Andrew: *Seapower States. Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict that Made the Modern World*, Yale University Press, New Haven och London 2018, s 3, 39.
3. Ferner, Bengt: *Inträdes-Tal om Sjö-Magt hållet för Kongl. Vetensk. Academien den 28 Augusti 1756*, Lars Salvius, Stockholm 1756.
4. Op cit, Depeyre, Michel, se not 1, s 25.
5. Motte, Martin: "Splendor Rei Navalis", *Stratégique*, nr 118, 2018, s 71.
6. Op cit, Ferner, Bengt, se not 3, s 12.
7. Till, Geoffrey: *Seapower. A Guide for the Twenty-first Century*, Frank Cass, London och Portland 2004, s 4.
8. Op cit, Ferner, Bengt, se not 3, s 9, 14.
9. Se Wedin, Lars: *Maritime Strategies for the XXI Century. The Contribution by Admiral Castex*, Nuvis, Paris 2016, kap IV.
10. Castex, Amiral [Raoul]: *Théories stratégiques*, vol V, Économica, Paris 1997, s 87.
11. Op cit, Ferner, Bengt, se not 3, s 14.
12. Se Wylie, Joseph C: *Military Strategy: A General Theory of Power Control*, Naval Institute Press, Annapolis 1967, s 22.
13. Hattendorf, John: "'Fleet in Being' in Historical Perspective," *Naval War College Review*, vol 67, nr 1 (Winter 2014), s 43-44.
14. "Les mines marines, une menace toujours d'actualité", *Brèves marines*, nr 139, CESM, 2011-12-14.
15. Op cit, Till, Geoffrey, se not 8, s 154.
16. Corbett, Sir Julian S: *Some Principles of Maritime Strategy*, Conway Maritime Press, London 1972 [1911], s 90.
17. Op cit, Castex, Raoul, se not 10, vol V, s 87
18. Wedin, Lars: *From Sun Tzu to Hyperwar. A Strategic Encyclopaedia*, The Royal Swedish Academy of War Sciences, Stockholm 2019, s 168.
19. Se Wendt, Einar: *Amiralitetskollegiets historia*, vol 1, Lindbergs, Stockholm 1950.
20. E-mail 2021-09-17 från Fred Hocker, Director of Research, Vasa Museum, Ph.D.
21. Glete, Jan: *Warfare at Sea 1500–1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, Routledge, London, 2000, s 71.
22. Op cit, Wendt, Einar, se not 19, s 82.
23. Heckscher, Eli F: *Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia sedan Gustaf Vasa*, Almqvist & Wicksell boktryckeri AB, Uppsala 1940, s 10-11. (Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet I).
24. Ibid, s 10.
25. Ibid, s 13.
26. Svensson, Harry R:son: "Sveriges historia från sjösidan", *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 1 2019, s 69.
27. Ibid.
28. Zetterberg, Kent och Hofsten, Gustaf von: *Svensk sjömakt under 500 år. Flottan från Gustav Vasa till Carl XVI Gustaf*, Svenskt Militärhistoriskt Biblioteks Förlag, Stockholm 2018, s 42.
29. Ericson Wolke, Lars och Hammar, AnnaSara: *Sjömakt & sjöfolk. Den svenska flottan under 500 år*, Nordic Academic Press, Lund 2022, s 110.
30. Ibid, s 118.
31. Författaren har som sjöofficer upplevt en hel del is i Karlskrona, inte minst vintern 1987.
32. Unger, G: "Förspelet till Karlskrona örlogsstations grundläggande", *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 1 1934, s 3-29.
33. Jag har sett en uppgift om att en fransk hamnstad stod modell för Karlskrona men jag kan inte konfirmera detta.
34. "Karlskronavarvet", *Wikipedia*, *https://sv.wikipedia.org/wiki/Karlskronavarvet*.
35. Op cit, Wendt, Einar, se not 19, s 426.
36. Ljungberg, E A: "Karlskrona. Örlogsstationen och staden", *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 2 1924, s 89.
37. Modig, Nils: *Båtsmän från Bohuslän. Tjänsten i flottan och livet på torpet*, Universus Academic Press, s 15, 39.
38. Op cit, Svensson, Harry R:son, se not 26, s 71.
39. Svensson, Anders: "Konvojkommissariatet", 2018-07-07, *Det Gamla Göteborg*, *https://gamlagoteborg.se/2018/07/07/konvojkommissariatet*.
40. Op cit, Ericson Wolke, Lars och Hammar, AnnaSara, se not 29, s 120.

41. ”Nya Varvet”, *Wikipedia*, *https://sv.wikipedia.org/wiki/Nya_Varvet*.
42. Warfvinge, Henrik: *Nya Varvets historia*, *http://gg-kamratforening.se/arkivet/Nya%20varvets%20historia.pdf*, s 6-9.
43. Op cit, Heckscher, Eli F, se not 23, s 15.
44. Ibid, s 17.
45. Op cit, Ericson Wolke, Lars och Hammar, Anna-Sara, se not 29, s 121.
46. Ibid, s 122-123.
47. Ibid, s 124.
48. Ibid, s 133.
49. Ibid, s 122; Op cit, Heckscher, Eli F, se not 23, s 18; Op cit, Warfvinge, Henrik, se not 42, s 10.
50. Kämpe, Fredrik: ”Konvojsystemet, den seglande flottan och Kungl. Konvojkommissariatet”, *Forum Navale*, nr 79 2022, s 115.
51. Op cit, Ericson Wolke, Lars och Hammar, Anna-Sara, se not 29, s 133.
52. Ibid, s 133-134.
53. Op cit, Zetterberg, Kent och Hofsten, Gustaf von, se not 28, s 43-45.
54. Op cit, Ericson Wolke, Lars och Hammar, Anna-Sara, se not 29, s 136.
55. Op cit, Zetterberg, Kent och Hofsten, Gustaf von, se not 28, s 10.
56. Op cit, Ericson Wolke, Lars och Hammar, Anna-Sara, se not 29, s 127.
57. Modig, Nils: *Brittiska flottan i Östersjön*, Universus Academic Press, 2021, s 42.
58. Op cit, Ericson Wolke, Lars och Hammar, Anna-Sara, se not 29, s 138.
59. Op cit, Kämpe, Fredrik, se not 50, s 115.
60. Op cit, Heckscher, Eli F, se not 23, s 18.
61. Op cit, Ericson Wolke, Lars och Hammar, Anna-Sara, se not 29, s 127-129.
62. En kapare eller fribytare är ett privat fartyg som seglar med ett av regeringen utfärdat kaparbrev i vilket denne fått rätt att ta fientliga handelsfartyg och dess last i besittning.
63. Martin, Motte: *Une éducation géostratégique. La pensée navale française de la jeune école à 1914*, Economica et Institut de Stratégie Comparée, Paris 2004, s 61.
64. Op cit, Ericson Wolke, Lars och Hammar, Anna-Sara, se not 29, s 134-135.
65. Op cit, Warfvinge, Henrik, se not 42, s 10.
66. ”You should observe no measures towards Sweden where the assistance of [king George's I] fleet shall be necessary to deprive them of any signal advantage, or where your joining the Danes may procure them some signal advantage. But without one or the other of these two cases you are not to give the Danes such a degree of assistance as may be interpreted to amount to an open rupture with Sweden.” Citerat i Aldridge, David Denis: *Admiral Sir John Norris and the British Naval Expeditions to the Baltic Sea 1715–1727*, Nordic Academic Press, Lund 2009, s 137.
67. Op cit, Wedin, Lars, se not 9, s 194-196.
68. Guibert, Comte Jacques de: *Essai général de tactique*, Economica, Paris 2004 [1772], s 223. ”Öken” betecknar här frånvaron av logistiska resurser i det fattiga Ukraina.
69. Op cit, Svensson, Harry R:son, se not 26, s 71.
70. Ibid, s 72.
71. Op cit, Kämpe, Fredrik, se not 50, s 118, 144.
72. Föredrag i Académie de marine 2019-05-15 och *https://fr.wikipedia.org/wiki/ Jeanne-Elisabeth* (brick).
73. Op cit, Kämpe, Fredrik, se not 50, s 146.
74. Op cit, Ericson Wolke, Lars och Hammar, Anna-Sara, se not 29, s 143.
75. Marinmuseum: ”Otto Henrik Nordenskjöld”, *Digitaltmuseum.org/021188311429/otto-henrik-nordenskjold*.
76. Op cit, Warfvinge, Henrik, se not 42, s 10-11.
77. Op cit, Ericson Wolke, Lars och Hammar, Anna-Sara, se not 29, s 147.
78. Högman, Hans: ”Skärgårdsflottan”, Militaria, *www.hhogman.se/skargardsflottan.htm*.
79. Op cit, Ericson Wolke, Lars och Hammar, Anna-Sara, se not 29, s 152.
80. Ibid, s 151.
81. Ibid, s 156.
82. Ibid, s 164.
83. Rubel, Robert: ”Command of the Sea. An Old Concept Resurfaces in a New Form”, *Naval War College Review*, vol 65, nr 4.
84. Richelieu: ”De la puissance de la mer” i Chaliand, Gérard (red): *Anthologie mondiale de la stratégie. Des origines au nucléaire*, Robert Laffont, Paris 1990, s 643, 646.
85. Depeyre, Michel: *Tactiques et stratégies navales de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, Economica et Institut de Stratégie Comparée, Paris 1998, s 282.
86. Wedin, Lars: *Marianne et Athéna. La pensée militaire française du dix-huitième siècle à nos jours,* Économica, Paris 2011, kap 4.

87. Op cit, Depeyre, Michel, se not 85, s 90-93.
88. Op cit, Ericson Wolke, Lars och Hammar, AnnaSara, se not 29, s 379. Wolke skriver att *Evolutioner till sjös* till ”betydande del” var en översättning av Hostes verk.
89. Op cit, Depeyre, Michel, se not 85, s 107.
90. Op cit, Ericson Wolke, Lars och Hammar, AnnaSara, se not 29, s 171-172.
91. Ibid, s 173-174.
92. Op cit, Corbett, Sir Julian S, se not 16, s 55.
93. Op cit, Ericson Wolke, Lars och Hammar, AnnaSara, se not 29, s 178-183.
94. Op cit, Heckscher, Eli F, se not 23, s 23.
95. Op cit, Corbett, Sir Julian S, se not 16, s 90.
96. Op cit, Heckscher, Eli F, se not 23, s 28.
97. Virgin, Karin: ”Samhälle och sjöfart under 1800-talet”, *Marinarkeologisk Tidskrift*, nr 4 1992.
98. Osignerad: ”Anmälan av det första numret av ’Vår Flotta’”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 1 1905, s 109.
99. Op cit, Wedin, Lars, se not 18, s 78.
100. Liljedahl, Ragnar: ”Centralförsvar och dogmatism”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 3 1936, s 150.
101. Sign R.o.Ä.: ”Sjökrigslitteratur”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 1 1856, s 40-45, citatet s 45.
102. Debatten i *Tidskrift i Sjöväsendet* återges i Wedin, Lars: ”Tidskrift i Sjöväsendet – en historia 1835–1971”, *www.koms.se*.
103. Gyllengranat, Carl August: ”Tankar om Skandinaviens Sjö-Försvar”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 1 1836, s 132-161
104. Nordenskjöld, Carl Reinhold: ”Anförande af Konteramiralen Friherre C.C. Nordenskjöld i Kongl. Örlogsmanna-Sällskapet den 15 november 1845, vid nedläggning av presidium”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 1 1847, s 11-28.
105. Melander, Johan Mathias: ”Tal vid Presidii nedläggande”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 12 1851, s 341-356.
106. Wrangel H: ”Återblick på svenska flottans öden under nittonde århundradet”, *Tidskrift i Sjöväsendet,* nr 1 1901, s 60.
107. R.o.Ä.: ”Sjökrigs-Litteratur”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 1 1856, s 40-51, nr 2, s 69-94.
108. A.W.L.: ”Om ångkanonbåtar, roddkanonbåtar m.m., *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 4 1856, s 169-176; R.o.Ä.: ”Ännu något mer om ångkanonslupar och roddkanonslupar”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 5 1856, s 192-204.
109. C.A.G.: ”Anförande i Kongl. Örlogsmanna-Sällskapet vid presidii nedläggande den 15 nov. 1858” *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 4-5 1858, s 136-147. OBS. Signaturen C.A.G. stämmer varken med kommendör Gustaf Edward Ruuth eller hans för- resp efterträdare.
110. C.N.: ”Anförande i Kongl. Örlogsmanna-Sällskapet vid presidii nedläggande den 15 nov. 1860”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 6 1860, s 135-153.
111. Herkepe, Olof Georg August: *Vår tid och vårt sjöförsvar. Tankar af en sjöofficer*, Stockholm 1861.
112. R.l.: ”Vår tid och vårt sjöförsvar”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 4 1861, s 135-136.
113. C.F.: ”Om örlogsfartygs utsändande till aflägsna farvatten för handelns skydd och befordran”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 4 1859, s 82-89.
114. Osignerad: ”Tankar om vårt Sjöförsvar”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 1-2 1864, s 19-20.
115. Op cit, Ericson Wolke, Lars och Hammar, AnnaSara, se not 29, s 186-187.
116. ”Långresor och utlandsbesök med svenska örlogsfartyg mellan 1784–2005”, *www.alvsnabben.se/alla_langresor.htm*.
117. ”Underdånigt betänkande af den, den 26 September 1879 förordnade, komité för afgifvande af förslag till fartygstyper,” *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 5 1880, s 283-284.
118. Baeckström, Anton: *Lärobok i sjökrigskonst för användande vid Kongl. Sjökrigsskolan*, Stockholm 1887.
119. Wedin, Lars: ”Första världskriget – flottan sätts på prov” i Hofsten, Gustaf von och Rosenius, Frank (red): *Kustflottan. De svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet*, Kungl Örlogsmannasällskapet, Stockholm 2009, s 37.
120. Op cit, Baeckström, Anton, se not 118, s 68.
121. Mahan var en flitig skribent och kom med tiden att inta en mer nyanserad hållning men det är för den här redovisade synen han är känd.
122. Flach, C G: ”Företal” s VIII till Colomb, P H: *Sjökriget. Dess grundregler och dess förande historiskt behandlat,* Översatt av C G Flach, Tredje upplagan, Linköping 1903.
123. Wrangel, H: ”Naval Warfare af Colomb och The Influence of Sea Power af Mahan”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 2 1895, s 118.

124. Lybeck, Otto och Hägg, Erik: ”Strategi och fartygsbyggnad”, *Tidskrift i sjöväsendet*, nr 2 1903, s 120-143.
125. Flach, C G: ”Stockholm eller Carlskrona? Ett riksviktigt strategiskt spörsmål”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 1 1904, s 54-86, nr 2 1904 s 128-141. Se också Norrbohm, O: ”Carlskrona och Stockholm. Ett riksviktigt – spörsmål”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 4 1904, s 434-439, Flach, C G: ”Carlskrona och Stockholm. Ett riksviktigt – spörsmål”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 2, 1905, s 141-154, Hjulhammar, C A: ”Carlskrona stations betydelse för Sveriges försvar”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 2 1905, s 211-223.
126. Holmberg, C E: ”Engelska flottans stora manövrer 1906 efter utländska tidskrifter och tidningar”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 1 1907, s 67-68.
127. Landquist, D: ”Sjömaktens inflytande på Sveriges historia”, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 3 1914, s 251-269.
128. Citatet från Mahan, Alfred Thayer: *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812*, vol II, 1892, citerat i Heinl, Robert Debs Jr: *Dictionary of Military and Naval Quotations*, US Naval Institute, Annapolis 1966, s 289. Texten återges på engelska eftersom dess *märg* skulle försvinna vid en översättning.
129. När ej annat anges op cit, Wedin, Lars, se not 119.
130. GO 150H, 2/8 1914.
131. GO 428H 2/11 1915.
132. Olofsson, Jan: ”*Försvaret till sjöss. Studier i svensk sjöförsvarspolitik under mellankrigstiden och andra världskriget”, Forum Navale*, nr 40 1984, s 5.
133. Berge, Anders: ”Sakkunskap och politisk rationalitet: den svenska flottan och pansarfartygsfrågan, 1918–1939”, Almqvist & Wiksell International, Stockholm 1987, s 107.
134. Landquist, Daniel: *Några av sjöstrategiens grunder*, Marinlitteraturföreningens förlag, Stockholm 1935.
135. Edling, Per: *La pensée de l'amiral Stigh H:son H:son-Ericson. Une étude de la pensée navale Suédois au vingtième siècle, Mémoire de stratégie*, Paris 2011.
136. Op cit, Landquist, Daniel, se not 134, s 63.
137. Ibid, s 65.
138. Ibid, s 36.
139. H:son-Ericson, S: *Trupptransporter till sjöss: en studie i världskrigets belysning*, Marinlitteraturföreningen, Stockholm 1943, s 161-162, 168. Observera att detta är allmängiltigt påstående, huruvida H:son-Ericson ansåg att denna tanke också skulle appliceras på det svenska försvaret framgår inte.
140. Op cit, Castex, Raoul, se not 10, Tome I, s 105. H:son Ericsons formulering är nästan identisk.
141. Op cit, Wedin, Lars, se not 119, s 225.
142. von Kruusenstierna, H: *Likheter och olikheter mellan sjökriget på innanhaven och på oceanerna*, Marinlitteraturföreningen, Stockholm 1930, s 69.
143. Op cit, Landquist, Daniel, se not 134, s 76.
144. Op cit, Olofsson, Jan, se not 132, s 8.
145. Op cit, H:son-Ericson, S, se not 139, s 261-266.
146. Försvarsminister Sköld vid Flottans Reservofficersförbunds 10-årsjubilieum i mars 1945. H:son Ericson, Stig: *Knopar på logglinan*, Bonniers, Stockholm 1986, s 184.
147. Werner, Christopher: ”Andra världskriget – Kustflottan och neutralitetsvakten” i Hofsten, Gustaf von och Rosenius, Frank (red): *Kustflottan. De svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet*, Kungl Örlogsmannasällskapet, Stocholm 2009, s 81-127.
148. Jung, Helge: *Vårt framtida försvar: Överbefälhavarens förslag*, P.A. Norstedt & söners förlag, Stockholm 1947.
149. Haglund, Magnus och Wallén, Göran R: ”30 år av kallt krig” i Hofsten, Gustaf von och Rosenius, Frank (red): *Kustflottan. De svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet*, Kungl Örlogsmannasällskapet, Stockholm 2009, s 129.
150. Ibid, s 134.
151. Ibid.
152. Ibid.
153. Ibid, s 136.
154. Ibid, s 151.
155. Texten om *Marinplan 60* bygger huvudsakligen på op cit, Edling, Per, se not 135, *s* 188.
156. Bojerud, Stellan: ”Krigserfarenheter, ekonomi och marint nytänkande. Lätt flotta 1945–1963”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 2 1984, s 103, 107.

157. Frisk: ”Från jagarflottilj till ytattackflottilj och ubåtsjaktstyrka”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 2 1994, s 96.
158. Tornberg, Claes: ”Sjömakt eller vanmakt”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 3 1985, s 197-204.
159. Ibid, s 199.
160. Artikelförfattaren deltog i detta arbete.
161. Regeringens proposition 2004/05:5 *Vårt framtida försvar*, Prop. 2004/05:5, s 165.
162. Ibid, s 64.
163. Lindemalm, Åke: ”Aktuella marina försvarsproblem”, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 2 1967, s 90.
164. Försvarsberedningen: *Försvaret av Sverige Starkare försvar för en osäker tid*, Ds 2014:20, s 22.
165. Henriksson, Dick: ”Inga svenska fartyg kvar”, *Göteborgs-Posten*, 2010-12-27, *https://www.gp.se/inga-svenska-fartyg-kvar-1.1060425*.
166. ”Svenska handelsflottan passerar 100-strecket”, *Infrasverige*, *http://www.infrasverige.se/sjofart/svenska-handelsflottan-passerar-100-strecket*.
167. ”Fartyg 2012 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi”, Trafikanalys, *https://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/2009-2015/fartyg_2012_svenska_och_utlaendska_fartyg_i_svensk_regi.pdf*.
168. Försvarsberedningen: *Värnkraft*, Ds 2019:8, s 191.
169. Ibid, s 189.
170. Hultqvist, Peter: ”Natomedlemskap öppnar för operationsplanering med USA”, *DN Debatt*, 2022-07-27.
171. Gallois, Stéphan: ”Emmanuel Macron aux Assises de la mer : « Le XXIe siècle sera maritime »”, *Ouest-France*, 2019-12-03.
172. Erfarenhet av redaktörsskapet för *Tidskrift i Sjöväsendet* 2017–2021.
173. Op cit, Landquist, Daniel, se not 127, s 269.