

Aldrig Östersjöns härskare

av redaktör Olof Santesson

Rune Kjellander: *Svenska marinens högre chefer 1700–2005. Chefsbiografier och befattningsöversikter samt Kungl Örlogsmannasällskapets ämbetsmän och ledamöter 1771 – 2005*, Probus, Stockholm 2007.

Vår sjömakthar inte räckt till. Målen var för högt satta. Den var oundgänglig för förbindelserna mellan rikshalvorna och för det väpnade upprättande av ett och ett halvt sekels baltiskt välde. Efter stormaktstiden har det dock gått upp och ned.

Berövad varaktiga framgångar behöll visserligen marinen in på 1800-talets början en internationellt respektabel förmåga till amfibiekrigsföring.¹ Ett kort skede efter första världskriget, innan Tyskland och Sovjetunionen återhämtade sig, räknades den faktiskt som Östersjöns starkaste. Men i dagens svenska småstat är flottan trots pionjärinsatser (smygkorvetter, tysta ubåtar) både lätt och liten, och kustartilleriet har smält ned till amfibieregemente.

Vilka är de ledande män som från Karl

XII:s tid har kämpat med tillgångar som de alltid måste ha funnit otillräckliga? Somliga, även från äldre tider, är kända i historiska verk eller i nutidshistorien. Om dem och alla de andra, överslagsmässigt 1 700 officerare, har Rune Kjellander skrivit en stor biografisamling, *Svenska marinens chefer 1700–2005*. Upplägget är detsamma som i denne personhistorikers tidigare arbeten, uppslagsverket över *Kungl Krigsvetenskapsakademiens ledamöter 1796–1995* (Karlskrona 1996) och *Sveriges regementschefer 1700–2000* (Stockholm 2003).

Nu handlar det om en försvarsgren som oftast har stått i skuggan av storbror armén. I ett förord slår akademiledamoten och tidigare chefen för marinen, Per Rudberg, fast att svenskarna egentligen inte är något

¹ Flottan landsatte 1808 en av arméns fördelningar i Kristinestad för den sista striden om Finland vid Pravais. 1809 lyckades man, kanske ännu mer direkt, sätta in en fördelning i strid vid Sävar norr om Umeå. Frågan är om vid den tiden några andra än briter och ryssar skulle ha klarat av detsamma, sedan när Napoleon gett slaget om haven förlorat.

sjösinnat folk. Flottan har i alla fall snart sina femhundra år starka traditioner, räknat från det organiserade svenska sjöförsvarets tillblivelse med Gustav Vasas anskaffning av fartyg från Lübeck 1522.

Man fäster sig vid att Rudberg till marinens uppgångsskeden räknar inte bara storhetstiden utan även Gustav III:s regeringsår (med Fredric Henric av Chapman och Gilbert Sheldon som framgångsrika fartygskonstruktörer). Flottans förfall åren 1720–1772 retar honom å andra sidan till den grad att han talar om *den så kallade* (kurs.här) frihetstiden.

Den nya boken av märket Kjellander tar avstamp inför Sveriges sista strid som europeisk stormakt. Sedan, efter Stora Nordiska kriget blir det alltmer tunt med försök till avgörande sjöslag och individuella bragder. Per Rudberg konstaterar också att en del av våra mest framstående sjömän, 1500- och 1600-talets Jakob Bagge, Clas Fleming, Klas Kristersson Horn, Claas Uggla och Karl Gustav Wrangel, inte finns med i och med begränsningen till en senare tid.

Nej, några riktigt stora segrare till sjöss får man leta efter hos Kjellander – utom Gustav III själv vid Svensksund 1790. Nya tillfällen återkommer inte. Från 1814 har Sverige fred.

Men trehundra år av brist på avgörande bragder följer egentligen ett mönster. Den svenska flottan har aldrig varit Östersjöns härskare under längre ofärdstider. Resurserna har inte räckt till för att man vare sig skulle bevara herravälde, *sea control*, eller hindra fienden från att utnyttja viktiga

sjöförbindelser, *sea denial*. Danskar, holländare, briter och ryssar har inte låtit oss hållas i vårt grunda hav.

Den som går till samlingsverket *Svenska slagfält* finner endast två segrar till sjöss för stora flottan, Bornholm (Ölands norra udde) 1565 och Femern 1644, och två för skärgårdsflottan (arméns flotta av mestadels galärer): Stettiner Haff 1759 och Svensksund. Till de oavgjorda får räknas Öresund 1658 och Hogland 1788 (den gustavianska flottans missade chans). Och så har vi nederlagens tunga rad: Öland 1564, Ölands södra udde 1676, Køge bukt 1677, Hangö 1714, Viborg (”gatloppet”) 1790; en del andra bakslag icke att förglömma.

Sjöslag är nu inte Kjellanders ärende. Han vill visa den organisatoriska utvecklingen, påminna om arvet bakom dagens marin och om tidigare bärare av detta arv.

Sjöförsvarets utveckling belyses av några årsvisa sammanställningar, först med antalet amiraler och fartyg just år 1700. Skeppslistan då omfattar ansevärd 39 linjeskepp, 9 fregatter och fyra mindre fartyg (med ett modernare uttryck snarast korvetter). De var tydligen i gott skick. Nästan alla sattes in vid Karl XII:s landstigning på Själland i juni. Det är en tillgänglighet som veterligen inte ens briter varit i närheten av under segelfartygens tid.

Efter detta gör författaren nedslag i organisationen på frihetstiden, under Karl Johan och Oscar II, vid andra världskrigets utbrott (med pansarskeppen som ryggrad, och rätt omfattande om man räknar in även lokalstyrkorna), i de marina förhållandena

inför år 2000 och som avslutning i läget den 1 september 2005. Ytterligare ett avsnitt, befattningsöversikter med organisationsregister, redovisar mer i detalj en marin i byråkratiskt tätt återkommande omvandlingar under hela 300-årsperioden.

Därtill skriver kommandören Herman Fältström om ”Sveriges äldsta militärvetenskapliga samfund”, Kungl Örlogsmanasällskapet, som stiftades i Stockholm 1771 av tretton mestadels yngre sjöofficerare, och som sedan 1956 varit tillbaka i Stockholm efter 172 år i Karlskrona. Uppräknade är dess ämbetsmän genom åren och alla ledamöter i nummerordning fram till 2005.

Tyngdpunkten hos Kjellander utgörs förstås av de korta biografierna, omfattande flottans högre officerare från och med kommandörs grad och kustartilleriets från och med överstes, jämte ingenjörer, läkare etcetera av motsvarande rang.

Författaren har lagt ned ett stort arbete på att vaska fram personuppgifter ur arkiv, rullor, kalendrar och uppslagslitteratur. Liksom i de tidigare biografiska verken är det tunt med uppgifter ju närmare man kommer dagens läge. Åtminstone från 1800 och framåt blir det dessvärre lätt ganska mekaniskt; mest en fråga om karriär, viktigare befattningar och familjeförhållanden. Vad dessa officerare åstadkom och hur de sågs av sin samtid ges ingen plats. Det är litet torrt och magert, även för att vara kortbiografier.

En sak är slående hos Kjellander: landet har haft många amiraler i politiken, som flottans energiska förespråkare och som

sjöförsvarsministrar, men inga revolutionärer. Ett undantag hittar man möjligen i Johan Toll (1743–1817), som var Gustav III:s handgångne man vid kungens statskupp 1772. Men så var han lantmilitär och är endast med i boken som generalintendent för flottorna 1789–1791.

Ett relativt fåtal marina chefsfigurer redovisas som författare, mestadels av sjöhistoriska arbeten. En av dem, konteramiralen Gunnar Unger (1871–1952) blev filosofie hedersdoktor. Andra sjömän var konstnärer som marinmålaren Jacob ”Jacques” Hägg, med två söner på höga marinposter (totalt finns fyra med namnet Hägg hos Kjellander).

Ingenjörskonsten har en rätt undanskymd plats bland de ledande i en försvarsgren som numera är starkt teknikpräglad. Nils Ericson (1802–1870), vår store järnvägsbyggare, är föga känd som överste i flottans mekaniska kår. Högre chefer tycks annars perioden igenom i ringa grad ha varit tekniskt verksamma som kanonkonstruktörer och dylikt.

Åtminstone tre startade sin karriär som kapare (inte ovanligt på Karl XII:s tid), bland dem bröderna Gathenhielm; mest berömd av dem Lars, ”Lasse i Gatan” (1689–1718). Dussinnet har varit i brittisk örlogstjänst, nästan lika många i holländsk och fransk; idag skulle kanske någon komma på att kalla dem för legoknektar till sjöss. Det var ett sätt att förkovra sig i yrket. Någon lärde sig om monitorer hos John Ericsson, och en följde i USA spansk-amerikanska kriget 1898.

För litet mer än nakna data om våra

högre sjöofficerare får man dock gå tillbaka till framför allt sjuttonhundratalets sjöstrider. Det blir roligare läsning, men här lutar sig Kjellander, liksom tidigare, väl mycket mot G Elgenstiernas *Den introducerade svenska adelns ättartavlor*, 1–9 (Stockholm 1925–1936). Där flödar anekdoterna.

Några hjältar går att vaska fram. En är schoutbynachten (lägsta amiralsgraden 1630–1771) Nils Ehrenskiöld (1674–1728), som sålde sig dyrt som svensk befälhavare vid nederlaget utanför Hangö 1714. Historiskt mer känd är nog alltjämt Gustaf von Psilander (1669–1738) som 1704, hörsammande Karl XII:s påbud, fann sig nödsakad att med skeppet *Örnen* ensam ta upp striden mot åtta brittiska skepp i Engelska kanalen. Efter förbittrad strid blev han uppbringad men lovordades av drottning Anna och fick fritt fortsätta hem med sin konvoj.

Ifråga om deltagande i sjöstrid gäller, som väntat överlägset, de flesta noteringarna slaget vid Hogland 1788 och därefter Viborgska gatloppet 1790. I det senare fallet bröt sig flottan ut ur en hotande total katastrof men förlorade likafullt en tredjedel av sina linjeskepp. En förlust som i storleksordning mäter sig med de värsta under 1700- och det begynnande 1800-talets sjöslag mellan de största sjömakterna. Loppet var egentligen kört redan efter Hogland, där Sverige förlorade det strategiska initiativet.

Flaggkapten hos hertig Karl vid Hogland var Otto Hindric Nordenskiöld (1747–1832), representant för en av flera kända

sjösläkter. Tre med detta namn hittas i boken, plus en som stavas Nordenskiöld. Ett lika stort marint släktnamn är Ehrensvärd. Fältmarskalken Augustin (1710–1772), skaparen av Sveaborg och skärgårdsflottan vid mitten av sjuttonhundratalet, hade en son som blev generalamiral. Ytterligare två bärare av namnet, far och son, blev amiraler. Totalt därmed fyra.

Lika många noteras med namnet Cronstedt. Såvitt det har gått att utröna slår dock både nordenskiöldar, ehrensvärdar och cronstedtar med hästlängder av släkten Krusenstierna med hela sju högre sjömilitärer. Detta om kuriosor.

Ibland är även porträtten av välbekanta äldre väl magra. Om viceamiralen Olof Cronstedt (1756–1820) får man bara läsa att han, denne Gustav III:s stöd vid Svensksund, var kommandant på Sveaborg 1801–1808, inte att han gav upp fästningen och därmed blev den store förrädaren i svensk populärhistoria. När det gäller Baltzar von Platen (1766 – 1829) kommer skapandet av Göta kanal i skymundan.

Läsaren kan i gengäld få svårt att värdera en del personomdömen, kanske särskilt de nedgörande. Hur var det t ex med viceamiralen Christer Ludvig Jägerskiöld (1711–1798), i detta nya standardverk enligt en konkurrent om höga befälsposter ”känd för sina ’elaka faconer’ och sitt ’brutala och oförnuftiga befäl’”? En svensk kapten (eg löjtnant) Bligh?

Riktigt illa ut hos Kjellander råkar väl annars några andra flaggmän. Den ene är konteramiralen Pehr Lilliehorn (1729–1798), avskedad efter ett sjöslag

vid Ölands södra udde i juli 1789, då han tydligen höll sin division kvar utom stridsavstånd. Den andre är konteramiralen Carl Ulner (1796–1859), en sjöförvarsminister som inte ville omdana sitt vapen utan höll fast vid den föråldrade seglande linjeflottan. Då såg det mörkt ut för flottan.

Departementschefer under en modernare tid, i början av 1900-talet, blev två av tre sjöofficersbröder Dyrssen, på grund av sitt stora inflytande över flottan anklagade för ”Dyrssenväldet”. Det hade man gärna sett någon rad om. Märkvärdigt för våra dagar är att de faktiskt var andra generationens invandrare.

En av dem, Wilhelm Dyrssen (1858–1929), var i hela tolv år (1904–1916) inspektör för Flottans övningar till sjöss, vad som senare kallas för Kustflottan. Under departementschefer som den ryktbare Louis Palander af Vega (1842–1920), och därefter Arvid Lindman (1862–1936), var han den som den oroliga sommaren och hösten 1905 skulle ha lett våra sjöstridskrafter i krig mot Norge, om inte unionskonflikten hade bilagts fredligt.

Lidman hade strax före sitt korta inhopp som sjöförvarsminister lämnat det militära för att bli chef för Telegrafstyrelsen. Få får annars plats hos Kjellander utan egen militär chefskarriär. En sådan verklig hedersman tycks marinen ha haft i överkommissarien Jacob Hubendick (1801–1872). Han sägs ha räddat Örlogsmannasällskapets *Tidskrift i sjöväsendet* (TiS) från att upphöra genom att han på egen bekostnad gav ut den 1841–1842.

Mellan 1911 och 1920 hämtades tre ma-

rina departementschefer utanför sjöförsvaret. Liberalen Jacob Larsson (1841–1940) var den förste civilisten på posten, i Staaffs regering 1911–1914, och socialdemokraten Bernhard Eriksson (1878–1952) blev den siste 1920, innan departementet försvann in i försvarsdepartement. Båda står med i Kjellanders förteckning över ämbetets innehavare sedan starten 1840. Ingen av dem har hittats bland biografier. Där finns däremot skeppsredaren Dan Broström (1870–1925), som var chef för sjöförvarsdepartementet under större delen av första världskriget.

Lindman återkom sommaren 1905 i rullorna som kommandör, innan det blev dags för de allra högsta politiska posterna. Utnämnd till konteramiral i reserven 1907 fortsatte han sedan att kallas amiral, bland annat i två statsministeromgångar (1906–1911, 1928–1930); rimligtvis utan risk för upprepning av någon svensk regeringschef. Att han omkom i en flygolycka nämns särskilt.

Första världskrigets år avsätter inga egentliga spår utöver grunddata om aktörerna. Detsamma gäller även andra världskriget, trots särskilt flottans synliga roll i det inringade Sveriges neutralitetsvakt. Föga ära i samtiden fick dessvärre kommandören Torsten Hagman (1893–1968), som 1940 räddade Sverige från en väpnad konflikt med Storbritannien genom att *inte* ta upp strid mot överlägsna briter, när han skulle föra hem i Italien inköpta jagare. Något mer om denna dramatiska affär kunde det kanske ha funnits plats för i boken. Trots kritik från vissa högre sjöofficerare

stäcktes dock inte Hagmans karriär.

En av jagarna som han förde hem gavs, kanske utan ironi, namnet *Psilander* efter den tidigare nämnde sjöhjälten. Den andra döptes till *Puke*, efter befälhavaren för Sveriges hittills sista stora amfibieanfall utanför Umeå 1809 (Sävar och Ratan).

Bland verksamma efter andra världskriget finner man vid en kanske alltför ytlig granskning extra rader i bara några få fall. Om konteramiralen Carl-Fredrik Algernon (1925–1987) har författaren tagit med vad tre av hans officerskamrater skriver: att som krigsmaterielinspektör ”blev han invecklad i de komplicerade vapenexportaffärerna där hans omdöme och oförvitlighet rönt stor uppskattning”. Beträffande konteramiralen Yngve Ekstrand (1888–1951) citerar Kjellander uppgiften i Svensk Uppslagsbok 1948 att denne ”i tal och skrift kraftigt verkat för att sprida kännedom om sjöförsvarets och flottans betydelse”. En officer uppskattas för att ha bidragit till att skapa torpedbåtsvapnet, en annan för att ha lett robotförsöksförband.

Marinens mest spektakulära insatser under det kalla kriget, ubåtslarmens tid, berörs däremot inte. Exempelvis kunde kanske bilden av kommendören av 1. graden Emil Svensson (f 1940) ha blivit intressant med någon rad om honom som nyckelman i Sveriges jakt på främmande undervattensfarkoster.

Det här är en bok där flottans män domi-

nerar. Vapenslaget kustartilleriet sattes upp först 1902 – men har i gengäld de senaste årtiondena producerat generalspersoner på löpande band, inklusive dagens ÖB, Håkan Syrén. En tidig chef var den olycklige Otto Beckman (f 1856), som vid ryske tsarens besök i Stockholm 1909 egendomligt nog förväxlades med honom och sköts till döds i Kungsträdgården. Författaren påpekar att han i alla fall fick statsbegravning.

I några sammanhang har även officerare närmast under kommendörer/överstar tagits med. En är kommendörkaptenen av 1. graden Emil Boldt-Christmas (1892–1977), som i boken *Voro vi neutrala?* (1946) väckte våldsamt debatt med anklagelser mot flottans ledning under andra världskriget för nazistsympatier och förhoppningar på tysk seger. Han tvingades ta avsked. Samma rang uppnådde Hans von Hofsten (1931–1992), men han förfaller att främst ha beretts plats som redaktör för *TiS* och antyds sålunda inte alls som en av regeringen Palmes fräna kritiker under ubåtskrisens år.

Åtskilligt mer kunde sägas, men läsaren kan själv botanisera i Bo Kjellander och hitta eventuella guldkorn kring äldre tiders officerare. Den stora mängden av våra egna dagars marina chefer får nog, likt världskrigens, vänta på en kommande biografiker för mer än karriäruppgifter. Några av dem är kanske tacksamma för det.