



Recensioner

Sundström, Arne, *Samuel Owen: teknik- och ångbåtspionjär*
Daedalus 2009, Tekniska museets årsbok
(Stockholm: Stockholmia förlag). 224 s., inb., ill.

Anmäld av Olle Krantz

I maj 1804 kom engelsmannen Samuel Owen för första gången till Sverige där han stannade i ett och ett halvt år. Hans uppgift var att installera fyra ångmaskiner som inköpts av en industriidkare. Maskinerna gick skiftande öden till mötes men de ledde till att Owen fick intresse för Sverige, och svenska kretsar i än högre grad för Owen. Snart var han tillbaka igen, denna gång för att stanna. Hans initiala uppgift var då att stå för installationen av en ångmaskin i Eldkvarn i Stockholm. Därefter blev han verkmästare vid Bergsunds gjuteri. Han ville emellertid bli sin egen och 1809 anlade han ett gjuteri på Kungsholmen. Därmed inleddes en karriär som på det hela taget kan karakteriseras som framgångsrik.

Owens verkstad tillverkade bland annat mudderverk och tröskverk; totalt över 1 000 tröskverk lär ha levererats. Eftersom Owen var väl förtrogen med ångmaskinteknologi var också ångmaskiner en viktig produkt. En känd sådan

Olle Krantz är professor emeritus i ekonomisk historia vid Umeå universitet.

är den stora maskin som levererades till Höganäs gruvor för läns-pumpning. Den användes i många år och flyttades sedan till Tekniska museet i Stockholm där den fortfarande finns till allmänt beskådande. Owen började så småningom intressera sig även för båtar och ångmaskiners användande i dessa. Han gjorde ett antal mer eller mindre djärva försök vilka resulterade i ett flertal patentansökningar.

Owens verksamhet var mestadels lyckosam men så småningom kom konkurrenter – och avundsmän. Han blev också äldre men ville fortfarande sköta allting själv. Därtill kom att dålig likviditet gjorde sig alltmer påmind. 1843 gick företaget i konkurs och avvecklades. Owen var sedan under ett par år verkställare på Åkers styckebruk innan han avled 1854, 80 år gammal.

Om denne man och hans verk har Arne Sundström skrivit en innehållsrik bok grundad på en gedigen genomgång av källor och litteratur. Vi får veta mycket om Owens uppfinnar- och entreprenörsverksamhet, om hans liv och familjeförhållanden. Boken fyller en lucka i den meningen att någon samlad biografi inte tidigare publicerats. Däremot är Owen inte förbisedd i litteraturen. Eli Heckscher, Sveriges troligen mest kände ekonomihistoriker någonsin, har till exempel i sin monumentala framställning om Sveriges ekonomiska historia karakteriserat Owen som "... den i många hänseenden banbrytande engelske ingenjören..." och "... han har betytt mycket för den svenska verkstadsindustriens grundläggning."¹ En annan ekonomihistoriker, Torsten Gårdlund, har också många uppskattande ord om Owen i sin bok om den svenska industrialismens framväxt. Han betonar emellertid samtidigt att Owen var långt ifrån ensam som pionjär i svensk verkstadsindustri.² I modernare litteratur nämns likaledes Owen i uppskattande ordalag.³

Sundströms bok om Owen har förtjänster, särskilt genom det digra material som grävts fram och som belyser olika sidor av aktiviteterna. Därmed bidrar den också till att den svenska teknikhistorien, och i viss mån den ekonomiska historien, berikas. Samtidigt skulle man önskat fördjupade analyser av olika delar av skeendet, både vad gäller Owens verksamhet och inte minst hans plats i de större historiska sammanhangen. Här finns material för detta. I en utförlig bilaga redovisas till exempel den Owenska verkstadens produktion och arbetarantal årligen, med något undantag, 1809–1843. Detta kunde med fördel ha gjorts i form av tabell och diagram. Därmed hade man fått en bättre bild av den långsiktiga utvecklingen av företaget liksom dess variationer. Därtill kunde

utvecklingen ha jämförts med total industriproduktion och ekonomisk förändring i landet som helhet.

Mycket kortfattat ses Owens verksamhet i samband med landets ekonomiska förändringar. Sveriges ekonomi befann sig enligt framställningen i kris i slutet av 1700-talet och in på 1800-talet och lite senare drabbades Owen av lågkonjunktur. Några antydningar om de större ekonomiska sammanhangen finns också i Björn Hallerdts inledning till Sundströms bok men det är inte fråga om någon analys. Sveriges jordbruk sägs till exempel ha varit "svagt utvecklat" i början av 1800-talet men då frågar man sig: i förhållande till vad? Det är vanligt i litteraturen att framhäva att Sverige var så oerhört efterblivet under 1800-talet och att den ekonomiska utvecklingen sedan satte en fantastisk fart. Men ser man närmare efter finner man att landet tillsammans med ett antal andra länder i Europa låg en bit efter de ledande, särskilt England, men någon extrem efterblivenhet var det inte fråga om för Sveriges del. I den här situationen är det inte konstigt att impulser till teknisk förändring utgick från England till andra delar av Europa, vilket inte minst Samuel Owen är ett påtagligt exempel på. I Hallerdts inledning liksom i huvudframställningen finns dock ytterst få referenser till ekonomisk-historisk litteratur och inga till arbeten om den övergripande utvecklingen.

Ser man på produktionen vid Owens verkstad finner man att den var diversifierad. "Owen hade då /1818/ tagit fram en priskurant för 300 olika produkter från sitt gjuteri, alltifrån balkongräcken till ångmaskiner i standardstorlekar med allt från tre till 100 hästkrafter." (s. 85) En viktig produkt var tröskverk och som nämndes ovan skall över 1000 ha producerats vid verkstaden. Oavsett om uppgiften är helt korrekt eller ej är det ingen tvekan om att tillverkningen var stor och att ett viktigt bidrag därmed lämnades till den svenska jordbruksproduktionens ökning.

Owen kan betraktas som en pionjär när det gällde ångbåtar i svensk sjöfart och han bidrog starkt till utvecklingen av ångbåttsteknologin. Detta beskrivs på ett förtjänstfullt sätt i boken. En utförlig presentation görs av samtliga ångbåtar, ett trettiotal, där Owen på något sätt var inblandad. Som pionjär är han naturligtvis värd stor uppmärksamhet. Inte minst intressant kan väl vara hans försök med propellerdrift. Det skedde först i en roddbåt där propellern drevs av en rotationsanordning skött av två personer. Senare monterades en propeller i en ångbåt, *The Witch of Stockholm*, eller som Owen kallade den, *The Water-*

witch. Owen skrev senare om detta i ett sammanhang där han bestämt invände mot John Ericssons anspråk på att vara först med att använda propeller. Det blev emellertid ingen framgång med Owens försök och hans båtar kom att drivas med sidohjul av olika former. Denna drivordning förbättrade han också på olika punkter.

Det kan dock vara värt att påpeka att Sveriges ångsjöfart, sett i ett större perspektiv, länge var av blygsam omfattning. Eli Heckscher påpekar exempelvis: "Ångbåtar fick Sverige tidigare än de flesta länder, nämligen redan 1818, genom den kände, i Sverige naturaliserade engelsmannen Samuel Owen. Men därefter blev ångbåtsflottans tillväxt mycket långsam, vare sig det berodde på oföretagsamhet eller på kapitalbrist."⁴ Med andra ord ledde inte Owens insatser till någon betydande innovationsverksamhet och expansion av ångsjöfarten i Sverige.

Det är inte utan att man vill utbrista: det var på tiden att vi fick en biografi över Samuel Owen. Han hade ett intressant levnadsöde och hans verk var av stor betydelse för den svenska ekonomiska utvecklingen. Det är sålunda med tacksamhet man tar del av Arne Sundströms bok. Att anmärkningar kan riktas mot den i olika avseenden är föga märkligt; finns det någon bok som är helt invändningsfri? Sundströms bok är läsvärd och här finns en rik källa att ösa ur för framtida forskare i teknikhistoria och ekonomisk historia.

Noter

¹Heckscher, Eli, *Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa. Det moderna Sveriges grundläggning*, II:1, Stockholm, Bonnier, 1949, s. 491 och 74.

²Gårdlund, Torsten, *Industrialismens samhälle*. Stockholm, Tidens förlag, 1942, passim.

³Se t.ex. Schön, Lennart, *En modern svensk ekonomisk historia: tillväxt och omvandling under två sekel*. Stockholm, SNS förlag, 2007, s 102f.

⁴Heckscher, *Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia*, [http://www.sjohistoriskasamfundet.se/Heckscher\(1940\).html](http://www.sjohistoriskasamfundet.se/Heckscher(1940).html).

Martin Estvall, *Sjöfart på stormigt hav – Sjömannen och Svensk sjöfarts tidning inför den nazistiska utmaningen 1932–1945* (Växjö: Växjö UP, Acta Wexionensia, Nr 166, 2009). 274 s., häftad, ill.

Anmäld av Sven Nordlund

För att tala med historikern Johan Östling: "När 1980-tal övergick i 1990-tal bröt andra världskriget ut på nytt i Europa. Då öststatskommunismen kollapsade och den europeiska kontinenten skiftade hamn dök traumatiska minnen från 1930- och 1940-talen upp igen."¹ I Sverige gick också glömskans och förträngningens ridåer upp. Det neutrala Sveriges okända eller undangömda skelett i garderoben kom fram i dagsljuset.

Det som främst fångade historikernas intresse beträffande andra världskriget var handelspolitiken, den svenska statens eftergifter och anpassning till Nazityskland samt den svenska politiken visavi tyska flyktingar. Däremot röntede den antinazistiska kritiken i Sverige mindre uppmärksamhet. Den antinazistiska opinionen sågs länge som en relativt marginell företeelse främst företrädd av mindre grupper eller enskilda intellektuella. Kärnan i det antinazistiska motståndet sågs främst som liberalt. Under senare år har dessa generaliseringar ifrågasatts. I sin avhandling menar Växjöhistorikern Martin Estvall att om vi vill komma förbi dylika förenklingar måste vi undersöka samtidens svenska sociala maktförhållanden och uttrycksformer. Han frågar sig om inställningen till nazismen som ideologi och dess praktik i Tyskland påverkades av tidens svenska klassförhållanden? Uppvisade olika samhällsgrupperingar skilda reaktionsmönster? Eller fanns det i Sverige en klassöverskridande nationell ideologi som mötte den nazistiska utmaningen med samförstånd.

Författarens undersökningsobjekt är två aktörer för samtidens arbete och kapital, Svenska Sjöfolksförbundet och Sveriges Redareförening. Valet är intressant då bägge grupperna hade en påtaglig och kontinuerlig kontakt med Nazityskland under hela undersökningsperioden. Studien visar hur dessa manifesterade sin syn på nazismen i Tyskland i sina opinions- och medlemsorgan, tidskrifterna *Sjömannen* respektive *Svensk Sjöfarts Tidning*. Hur skildrades

Sven Nordlund är f.d. universitetslektor vid Umeå universitet och fil.dr i ekonomisk historia.

och analyserades diktaturen, rättsövergreppen, förföljelsen, terrorn och den antijudiska rasismen i Nazityskland och hur såg de bägge tidningarna på nazismen? Vid sin genomgång av tidningarna har författaren använt sig av både kvantitativ och kvalitativ analys i såväl texter som illustrationer.

Sjömannen bedrev under 1930-talet en kraftfull och omfattande opinion mot nazismen i Tyskland. Tidningen beskrev ofta nazisterna och deras ledare som omoraliska förbrytare, alkoholister, sadister, mördare, narkomaner, mentalt defekta, och sexuellt perversa. Den framhöll, tidstypiskt, homosexualitet som pervers och tog upp SA-chefen Ernst Röhm som exempel. Nazismen var en våldsideologi och man fördömde starkt den nazistiska rättskulturen. I sin kritik och analys av naziregimen och dess ledare använde sig tidningen under 30-talet flitigt av satirteckningar som vapen.

Ett genomgående drag i *Sjömannens* argumentering var att det var kapital och borgerlighet i Tyskland som låg bakom nazismen och som tjänade på dess uppkomst. Den antinazistiska kritiken fortsatte oförtrutet under andra världskriget men i försiktigare ordalag. Man solidariserade sig med regeringens krav på återhållsamhet och höll tillbaka sin öppna kritik. Satirteckningarna, till exempel, minskade kraftigt och blev nu i huvudsak textlösa. Det fanns också ett annat skäl till återhållsamheten. En för öppen antinazistisk kritik kunde få allvarliga konsekvenser för svenska sjömän i tyskkontrollerade hamnar.

Svensk Sjöfarts Tidning (Sjöfartstidningen) varken analyserade eller kritiserade nazismen i Tyskland under 30-talet. Tystnaden var mycket påtaglig. Det ansågs oklokt att protestera mot utvecklingen i Nazityskland. I den mån rederinäringens språkrör rapporterade något om förhållanden i landet handlade det om sporadiska notiser av harmlös karaktär. Det gällde såväl före som efter 1940. Indirekt kritiserade emellertid redarintressena Nazityskland. I likhet med *Sjömannens* skribenter kritiserade redarnas språkrör Storbritannien och Frankrike för deras undfallenhet under slutet av 30-talet. Båda parter, *Sjömannen* och *Sjöfartstidningen*, talade om västs svek. Redarintressena menade att det var kommunister och socialdemokrater i Tyskland som genom sin politik hade släppt fram Hitler till makten. Det som ansågs hota redarintressena under 30-talet var inte nazismen utan hotet kom från tidens socialistiska krafter. Efter april 1940, speciellt 1940–1941, menar Estvall att det inte spelade någon roll för rederinäringen om diktaturen var kommunistisk, nazistisk eller fascistisk. Dess strategi var handel under tystnad. Det viktiga var att fartygen nådde fram och

att betalningsvilliga mottagare fanns. Affärer som vanligt. I detta sammanhang hade framställningen och analysen vunnit på att författaren ägnat mer uppmärksamhet åt de svenska handelspolitiska beroendeförhållandena och dess konsekvenser framför allt under åren 1940–1941.

Sjömannen tog redan våren 1933 mycket starkt avstånd från nazistisk rasism, antisemitism och terror. Den informerade mycket tydligt sina läsare om de tyska judarnas vidriga förhållanden, om övergreppen mot dessa och deras rättslöshet. 1939 rapporterade den om de fruktansvärda förhållandena för judar och politiska fångar i koncentrationslägret Dachau i Tyskland. Under de första krigsåren var *Sjömannen* också en av de första som berättade om vad som hade hänt judarna ute i de av nazismen ockuperade länderna. I en artikel i januari 1942 publicerade tidningen en artikel om nazismens förföljelse och övergrepp mot såväl den judiska som andra grupper av befolkningen i olika länder i Europa. En intressant aspekt som Estvall lyfter fram är det faktum att vissa av tidningens skribenter som mycket kraftigt visade sin avsky för judehatet, förföljelserna och våldet mot judarna samtidigt själva, medvetet eller omedvetet, gav uttryck för fördomar i form av antisemitiska stereotyper.

Sjömannen solidariserade sig med den 1933 av LO beslutade bojkotten av tyska varor. Redarna avfärdade bojkotten som ogenomtänkt och menade att den främst skulle drabba tyska arbetare. Många artiklar och skribenter i *Sjömannen* engagerade sig under 30-talet starkt för de tyska flyktingarna, såväl de judiska som övriga.

Sjöfartstidningen nämnde inget om nazismens förföljelse av judar och dess konsekvenser i Tyskland under 30-talet. Det rådde tystnad om antisemitism och övergrepp mot judar. Det gällde hela perioden med undantag för det sista krigsåret då det var tydligt att Tyskland skulle förlora kriget. Redarintressena intog under 30-talet samma flyktingnegativa hållning som Sveriges regering och riksdag. I den mån man berörde flyktingfrågan rörde det hur man med repressiva åtgärder skulle få ett stopp på vad man kallade smygpassagerare, det vill säga flyktingar, på svenska fartyg. Från och med 1942 var en del rederiföretag verksamma med hjälpsändningar för Röda Korsets räkning. Det var, som Ingela Karlsson i *Kriget, staten och rederierna Den svenska handelsflottan 1937–1947* påpekat, en lönsam affär för rederierna som genom denna trafik fick användning för de fartyg som hamnat på andra sidan av Skagerackspärren.

En av avhandlingens förtjänster är skildringen av hur starkt relaterad de båda tidningarnas olika syn på nazismen i Tyskland var till samtidens svenska

inrikespolitiska motsättningar. Dessa blev tydliga inom fackföreningsrörelsen i konflikten mellan kommunister och socialdemokrater, en konflikt som på olika sätt kom till uttryck i *Sjömannen* med dess socialdemokratiska värderingar. Det gällde speciellt under decenniets sista år och under de första krigsåren efter Molotov- Ribbentropaktens tillkomst i slutet av augusti 1939. Tidningens kritik mot kommunism och nazism stegrades. Sålunda framhöll en skribent i *Sjömannen* efter Sovjets angrepp på Finland att "alla" önskar att såväl nazister som kommunister skall interneras."

Vid början av 30-talet präglades *Sjömannen* i likhet med den reformistiska arbetarrörelsen i övrigt av pacifistiska stämningar och en stark aversion mot nationalism och fosterländska manifestationer. Estvall lyfter på ett intressant sätt fram den omsvängning som de socialdemokratiska attityderna till försvarsvilja, fosterlandskärlek och nationalism undergick under slutet av 30-talet. Denna åsiktsförskjutning speglade en ökad medvetenhet om de totalitära grannstaternas hot mot landet och den svenska demokratin under slutet av 30-talet. I en artikel 1939 i *Sjömannen* hette det sålunda "Om fosterlandet representerar och erbjuder socialistiska värden som politisk och social frihet är det värt kärlek. Arbetarrörelsen har alltid varit fosterlandsvänlig och fientligheten mot fosterlandet har varit skenbar. Orsaken har varit att överklassen monopoliserat och profiterat på de nationella yttringarna för den har haft makten." *Sjöfartstidningen* å sin sida ville stärka försvaret för att avskräcka det ryska hotet. Samtidigt är det intressant att notera att tidningen i detta sammanhang åberopade de ekonomiska fördelarna med handeln med såväl de kommunistiska och nazistiska diktaturerna som de västliga demokratierna. Tidningen framhöll att det var ett sätt att finansiera uppbyggnaden av försvaret.

Samlingsregeringens censur och inskränkningar i tryckfriheten skapade problem för *Sjömannen* och de antinazistiska krafterna under krigsåren. De upplevdes som ett hot mot demokratin. Men tidningen ville trots sin kritik av censuren visa solidaritet med den av socialdemokraterna ledda samlingsregeringen. För att ta ett exempel. I en artikel i augusti 1942 diskuterar man "fri-brytare" som Ture Nerman, Israel Holmgren och Torgny Segerstedt och en del socialdemokraters verksamhet varvid skribenten var medveten om att demokratin inskränktes men hävdade: "Den som hävdar sin åsikt när faran hotar är självvåldig. Eftersom kriget hotar alla kan inte någras rätt att fritt uttrycka sig gå före allas rätt till säkerhet och fred." Ambivalensen var stor. *Sjömannen* hyste

på olika sätt stark sympati med fribrytarnas åsikter och attityder i kritiken av den tyska nazismen. Samtidigt ville den i landets utsatta läge vara solidarisk med regeringens och partilinjens strävan efter nationell säkerhet. Klassintresset fick här vika för nationens intresse.

Estvalls val att studera sjöfartsnäringens ställningstagande till nazism och Nazityskland utifrån ett klassperspektiv tillför fördjupade insikter i vad som kännetecknade svensk antinazistisk opinion under perioden 1932–1945. Studien av antinazismen i *Sjömannen* ger också ett intressant perspektiv på hur hoten från de stora diktaturerna i söder och öst gav upphov till ideologiska attitydförändringar.

Det fanns ingen klassöverskridande nationell ideologi som unisont mötte den nazistiska utmaningen. Men som Estvall visar fanns det en antinazistiskt aktiv opinion såväl under 30-talet som under kriget. Sjöfartsnäringens arbetstagare, sjömännen, var i sin tidning antinazistiskt aktiva. Avhandlingen visar att det i *Sjömannen* artikulerades tydlig kraftfull kritik och avsky mot Nazitysklands antisemitism och dess följder för judar i och utanför Tyskland – en kritik som lyste med sin frånvaro i såväl regering och riksdag som bland sjöfartsnäringens arbetsgivarpart, redarna.

Den tystnad som *Sjöfartstidningen* visade när det gällde vad nazismen stod för, antijudisk rasism och andra uttryck för den nazistiska våldsapparaten förklarar Estvall med bl.a. opportunist eller ekonomisk pragmatism. Det kanske var riktigt för dess hållning under krigsåren. Men är det en tillräcklig förklaring till redarintressenas tystnad om antisemitism och judeförföljelser under det maktpolitiskt mindre riskabla 30-talet?

De antinazistiska opinionsyttringarna var inte bara främst ett liberalt eller individuellt fenomen. De fanns som Estvall på ett övertygande sätt visar också inom facket, sjöfolksförbundet. Estvalls undersökning väcker nyfikenhet rörande den antinazistiska opinionen och dess karaktär inom andra av arbetstagarnas fackliga organisationer. I sina avslutande kommentarer gör Estvall, tycker jag, en viktig markering. Det är de skrivandes vittnesmål vi lärt oss mer om. Fortfarande vet vi dock mycket lite om den antinazistiska opinionen bland svenskarna i gemen.

Noter

¹Johan Östling, "Svenska berättelser om andra världskriget. Från patriotism till universalism under efterkrigstiden", i Lars M Andersson & Mattias Tydén (red.), *Sverige och Nazityskland – skuldfrågor och moraldebatt*. Stockholm, Dialogus, 2007, s. 26.

Ingvar Henricson, *Briggen Gerda – den gamla och den nya* (Gävle: Natur & Kultur, 2009). 132 s., inb., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Till mina tidiga barndomsminnen hör den stolta Gävlebriggen Gerda. Uppvuxen i stapelstaden vid Gavleåns mynning har jag tydliga hågkomster av fartyget som ett självklart inslag i stadsbilden. Jag såg det dagligen under promenaden från bomhusspårvagnens ändhållplats vid Islandstorget till läroverket vid Norra Kungsgatan.

Den gamla briggen var ett märkesfartyg, levererat redan 1869 av Brodins varv i Gävle, och enligt brittisk expertis det sista i sitt slag i Europas handelsflotta. Den duktige skeppare som använde sig av samtliga segel kunde få en brigg att stanna upp, vända och till och med backa. Med alla tänkbara laster gick Gerda under mer än 60 år i Bottenhavet, Östersjön och Nordsjön. Och i alla väder: en gång år 1927 var fartyget efter en storm till och med så illa ute att det övergavs av sin besättning vid Svenska Björn. Till all lycka hittades hon drivande av en ångare som bogserade båten till Sandhamn. Tack vare detta kunde hon tas till varv och repareras. Kort därefter var Gerdas seglande tid ändå över och år 1930 blev hennes sista säsong. Ångdrivna farkoster och global lågkonjunktur i kombination bjöd på övermäktig konkurrens.

Vad skulle då ske med det gamla fartyget? Lösningen blev att hon 1936, vid väl uppnådd pensionsålder, hamnade som populärt museum och café i den stad där hon en gång byggts. Den främsta äran av denna räddning tillkom Läns museets initiativkraftige chef Philibert Humbla. Många skolklasser fick därefter chansen att trampa däcket, beskåda kajuta och lastrum samt kanske dricka en Citronil. Väl synlig för alla tågresenärer utgjorde Gerda ett uppskattat blickfång på Södra Skeppsbron i Gavleåns mynning, bara ett stenkast från stambanan och Gävle centralstation.

Men som allt sjöfolk väl vet är nu en gång gamla träfartyg kostsamma att underhålla och det oundvikliga förfallet satte in. Regn, oväder, isar och snö

Bo G Hall är fil.dr och ledamot av Kungl. Krigsvetenskapsakademien. Han disputerade våren 2010 i Uppsala på avhandlingen *Perspektiv på Patron – Bruksägaren och statsministern Christian Lundeberg (1842–1911)*.

gjorde sitt, men också skrovet fick sig en knäck. Till slut vågade helt enkelt inte de ansvariga låta människor gå ombord då delar av riggen riskerade att falla ner. Och så gick det som det gick – många önskade rädda fartyget, men ingen ville lätta på pungen. När så kommunalpolitikerna 1951 inte längre var beredda att stå för fiolerna var Gerdas öde i realiteten utmätt. En utdragen lidandets process följde tills brandkåren fick uppdraget att ge henne dödsstöten. Men lågorna slocknade vid vattenlinjen och man tvangs spränga sönder det gedigna skrovet och täcka över det med fyllnadsmassor. Vemodigt, men båtens saga var definitivt över.

Ja, så trodde väl de flesta men som väl många sjöfartsintresserade vid det här laget känner till fick historien en fortsättning. Likt en Fågel Fenix har sålunda fartyget återuppstått under namnet *Gerda Gefle*. År 1993 bestämde sig nämligen en skara maritimt engagerade personer i den gamla stapelstaden att bygga en replik av den så skamligt försvunna Gerda. Vad vore det här landet utan alla sina entusiaster! Med stor energi och tack vare omfattande stöd från privatpersoner, företag, AMS och EU gick man till verket. Några år senare skedde kölsträckningen och redan i juni 2000 sjösattes skrovet. Sex år senare kunde den nygamla briggen göra sin premiärtur. Nå, en exakt kopia är hon inte. Sjöfartsverket ställer krav på säkerheten. Det 36 meter långa och sex meter breda skrovet döljer en marindiesel om 550 hästkrafter. Fartyget är vederbörligen handikappanpassat med både hörslinga, rullstolslift och handikapptoilet. Totalt tar hon hela 80 passagerare, av vilka hela 36 kan övernatta.

Om denna inspirerande återkomst, liksom om den första Gerda, har Gävles eminenta fartygshistoriker Ingvar Henricson skrivit en bok – ja, närmast ett praktverk, med tanke på det generösa formatet och de förnämliga illustrationerna. Skriften är ett stordåd men så har författaren också arbetat med den i bortåt femton år. Det rör sig om en mycket gedigen forskning med dokumentation i en lång rad bilagor där ingen sten lämnats orörd. Detta är angeläget eftersom tidigare skrifter om den första Gerda innehållit en del felaktigheter. Henricson har nu kartlagt alla hennes resor och förtecknat besättningarna under åren liksom dramatiken med stormar och förskjutningar i lasten. Läsarna får på så vis en rad värdefulla inblickar i det hårda slitet ombord, en vardag som få skulle acceptera idag.

Samtidigt får författaren alltså möjlighet att rätta en del skepparhistorier som varit i svang ända sedan 1930-talet, t.ex. att fartyget skulle ha seglat på

Sydamerika och Australien. I själva verket kom Gerda aldrig längre än till Madeira. Och Afrika besökte hon bara vid ett enda tillfälle och då i form av en avstickare till Oran på den algeriska kusten. Däremot är det sant att hon under första världskriget faktiskt lyckades med bedriften att vid Ölands norra udde undfly en tysk zeppelinare, vars kapten misstänkte att Gerda förde kontraband för västmakterna. Allt beskrivs mycket kunnigt med en knapphändig men varm och lättsam prosa, kryddad med en närmast brittisk torr humor.

Också tillkomsten av den nya Gerda redovisas sorgfälligt. Denna historia om sjöfartsmässig kompetens och storstilat engagemang fick dock, kort tid efter boken utgavs, ett vemodigt slut. Alla som bygger repliker av äldre fartyg lär sig smärtsamt erfara att det är en sak att bygga ett fartyg, men en helt annan att sedan finna uppgifter med vettig ekonomi för det. När det gällde den nya Gerda letade man under flera somrar sådana på olika håll i Östersjön, närmare bestämt i Stockholm, Visby och Pataholm, den senare för övrigt länge det gamla fartygets hemmahamn. Sommaren 2007 besöktes i samma syfte flera medelpadiska och ångermanländska hamnar. Tanken var att även den sydnorrländska kusten i Bottenhavet skulle ingå i Gerdas sommarprogram. Själv hade jag då förmånen att få beundra den magnifika Höga Kusten från hennes däck.

Finanserna förblev dock hela tiden ett sorgebarn, vilket också klart framgår av bokens förord. På våren 2010 gick de inte längre att bemästra. Den stiftelse som ägde Gerda gick i konkurs och fartyget såldes, via hälsingska mellanhänder, till rederiet Fregatti Oy i Helsingfors. De nya ägarna uppges besitta viss kompetens när det gäller att sysselsätta annorlunda farkoster. Under sin flagg har de redan förut ytterligare tre segelfartyg och en ångbåt. Det är bara att hoppas att de ska finna en vettig användning för Gerda med hennes nya bas invid Uspenskijkatedralen, mitt i den finska huvudstaden. Även om det svider i hjärtat att hon den 17 juni samma år tvangs lämna Gävlebukten bakom sig är ju trots allt det väsentliga att fartyget seglar vidare och inte, liksom sin osaliga föregångare, döms att ligga stilla som museum och café vid kaj!

Knud J. V. Jespersen m. fl., *Danmarks krigshistorie 700–2010* (Köbenhavn: Gad Forlag, 2010). 869 s., inb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

På senare år har det ofta hävdats att marknaden för militärhistorisk, inklusive marinhistorisk, litteratur i Danmark relativt sett är betydligt mindre än den i Sverige och Norge, för att inte tala om i Finland. Kanske förhåller det sig så sett i mängden titlar som bjuds ut till försäljning, men i vissa avseenden tillhör danskarna, tillsammans med norrmännen, de ledande i Norden. Det gäller främst rejält påkostade handboksverk. Sådana handboksserier har under senare år publicerats bl.a. rörande den danska utrikespolitikens historia, Danmark under det kalla kriget och, inte minst, det massiva sjubandsverket om den danska sjöfartens historia.

Till denna kategori av standardverk sällar sig nu boken om Danmarks krigshistoria. Här har ett halvt dussin av Danmarks främsta historiker – Kurt Villads Jensen, Knud J V Jespersen, Gunner Lind, Ole L Frantzen, Michael H Clemmesen och Thomas Wegener Friis – samlat sig till ett helhetsgrepp på dansk krigshistoria från tidig vikingatid till tiden efter det kalla kriget. Som bekant är Danmark idag det nordiska land som har lidit de största förlusterna i Afghanistan, så den danska krigshistorien är ingalunda något avslutat kapitel.

Detta är med andra ord en samlad dansk krigshistoria och därmed har den ingen specifik marinhistorisk vinkling. Men en dansk krigshistoria är ju närmast per definition till betydande del en historia om marina operationer. Den danske marinhistorikern Hans Christian Bjerg brukar framhålla att staten Danmark är ett antal öar (inklusive en halvö) som är sammanbundna av vatten. Så har det varit länge. Förhållandena innan förlusten av Norge 1814 var likartade då kontrollen över vattenvägarna mellan de danska öarna och Norge var avgörande för att hålla ihop riket. Även före katastroffreden i Roskilde år 1658 var de strategiska och operativa förhållandena delvis likartade. Också när nuvarande Sydsverige ännu var Östdanmark så var det vattnet som band ihop riket.

Lars Ericson Wolke är professor i historia, särskilt militärhistoria, vid Försvarshögskolan.

Tillkomsten av Köpenhamn som huvudstad för runt 800 år sedan illustrerar detta tydligt; Danmark fick en huvudstad som låg mitt i riket, med sjöförbindelser i alla riktningar, till Skånelandskapen och Bornholm, till de danska öarna och (senare) till den norska delen av riket, och än längre bort Island, Färöarna och Grönland. För en svensk kan det vara tänkvärt att jämföra förhållandena med det svensk-finska rike som växte fram under tidig medeltid, vars huvudstad, Stockholm, hamnade mitt i riket med vattenförbindelse in i Mälaren, upp i Bottenviken, över Ålands hav och in i Finska viken. När de (från år 1536) två nordiska kungarikena positionerade sig så var det två havsriken, där vattenvägarna var länkarna som band ihop ett antal olika landmassor.

Därmed är den grundläggande förutsättningen för den danska krigshistorien definierad och denna förutsättning löper som en röd tråd genom boken. Just kopplingen mellan land- och sjökrig, så viktig i svensk militär historia, är en ständigt närvarande faktor i den danska historien. Boken har ett strikt kronologiskt upplägg, med få redigeringsmässiga överraskningar. Här bjud läsaren, efter ett läsvärt inledande avsnitt om krig och samhälle, på en resa genom den danska historien, en resa med militära förtecken. Det är konflikterna, och i viss mån deras politiska bakgrund, som dominerar framställningen, medan saker som rekrytering, utbildning, utrustning, militär och samhälle samt andra företeelser dyker upp mera strövis, beroende på respektive författarens preferenser. I så måtto innehåller boken inga överraskningar, men den är en synnerligen gedigen och mycket läsvärd framställning och för en svensk läsare är det mycket nytt som serveras.

Just att läsa om dansk-svenska förvecklingar ur ett danskt perspektiv är mycket nyttigt. I skildringen av Kalmarunionens tid talas det om "svenska uppror", men samtidigt görs det klart att den danske unionskungen ofta hade betydande svenska styrkor på sin sida i kampen med motståndarna ur Sturelägret.

Skildringen av de senmedeltida striderna inom den nordiska unionen visar vilken operativ fördel som danskarna hade genom att kunna kontrollera sjövägarna. Detta hade gott kunnat poängteras ännu kraftigare. Genom att Danmark var bland pionjärerna i Europa, genom att i slutet av 1400-talet och början av 1500-talet bygga upp en statlig örlogsflotta, så fick kungen i Köpenhamn en oerhörd fördel mot sina upproriska svenska undersåtar. Han kunde låta sätta iland trupper varsomhelst i det svensk-finska riket han önskade, medan den mera landbundna svenska krigsmakten nästan bara försökte parera angreppen.

Endast undantagsvis genomfördes svenska amfibieinsatser mot t.ex. mål i Blekinges skärgård. Som bekant började detta ändras först på 1520- och 30-talen.

Även om boken är tjock så är det också ett stort ämne som ska famnas på de drygt 800 sidorna. Det gör att bristen på analys och problematisering ibland lyser igenom, eftersom författaren ständigt måste rusa vidare till nästa steg i utvecklingen. Ett bra exempel på en sådan skildring, som med fördel hade kunnat fördjupas, är den dryga sidan om slaget vid Svolder, som ägde rum omkring år 1000. Det är ett av de klassiska sjöslagen i Nordens historia, men också ett av de mest omdiskuterade, där flera forskare (dock en minoritet) velat förlägga det till en annan plats än den vedertagna i Öresund. Läsaren får ta del av de sentida berättande källorna – dansken Saxo och islänningen Snorre – och deras klassiska berättelse om skeppet *Ormen långe*s kamp mot övermakten, inklusive den närmast övermänskliga båtskytten Ejnar Tambarskelve. Men nästan ingen diskussion förs om de källkritiska problemen och den vetenskapliga diskussion som de har gett upphov till. Det är synd för det hade berikat framställningen och introducerat läsaren till den vetenskapliga debatten.

Problemet kring framställningen av slaget vid Svolder illustrerar väl hur svåra avvägningsfrågorna är i ett översiktsverk av detta slag. Allt kan inte diskuteras, de övergripande linjerna måste hålla och prioriteras, men ändå, forskningsprocess och analys har en plats också i den här typen av bokverk.

Flottans betydelse för Danmark kan knappast överskattas. Så var det fram till mitten av 1600-talet i förhållande till Sverige, och så var det ännu under 1800-talets senare del i förhållande till den tyska fienden i söder. Katastrofen i kriget 1863–64, då den dansk-tyska gränsen försköts norrut på Jylland, innebar att den danska arméledningen ansåg att inte ens hela den mobiliserade danska armén kunde hejda ett eventuellt förnyat tyskt anfall. Problemet var att preussiska trupper redan 1864 hade gått iland på Als och därmed illustrerat hur sårbart Danmark var. I kriget 1848–49 hade den danska flottan ännu kunnat kontrollera de betydligt svagare tyska sjöstridskrafterna, men efter 1864 förmodade den danska flottan inte längre skydda öarna, rikets hjärtområde. Ja, inte ens Köpenhamn ansågs kunna skyddas från havet och därmed inleddes i slutet av 1800-talet omfattande arbeten på en befästningsring runt den danska huvudstaden. Befästningsarbetena runt Köpenhamn symboliserar Danmarks degradering som sjömacht. Den kejserliga tyska flottan nådde nu, inte minst efter det kraftiga upprustningsprogram som inleddes på 1890-talet, en sådan styrka

att det danska försvaret fick koncentreras på att om möjligt hejda anloppet vid huvudstadens portar.

Det våldsamma överflyglandet av det danska försvaret den 9 april 1940 belyser landets svåra strategiska läge, även om delar av flottan lyckades fly till Sverige i augusti 1943. Under det kalla kriget framträdde Danmarks strategiska läge tydligt och därmed Natos behov av att stänga igen de danska sunden för Warszawapakten. Ett gemensamt dansk-tyskt försvar av Själland samt Lolland-Falster stödde sig på mineringar, det senare en av den danska marinens viktigaste krigsuppgifter. De operativa planer som forskarna kunnat ta del av efter Warszawapakten sammanbrott visar vilken vikt man där hade lagt vid en snabb erövring och kontroll av de danska sunden.

Den danska krigshistorien är både i kvantitativt och kvalitativt hänseende ett storverk som väl belyser ett med tiden allt mindre sjörikes krigiska förvecklingar och växel-spelet mellan land- och sjökrigsoperationer.

Johan Lupander, *Skagerackslaget 1916 – titanernas kamp* (Stockholm: Militärhistoriskt bibliotek, 2009). 351 s., inb., ill.

Anmäld av Bengt Larsson

Det i månadsskiftet maj-juni 1916 utkämpade Skagerackslaget, eller slaget vid Jylland, fortsätter alltjämt att fascinera såväl författare som läsare, framför allt i Storbritannien och USA. Mellankrigstidens tidvis infekterade och hätska debatt präglad av propagandistiska övertoner och partsinlagor har dock ersatts av ett nyktrare och mer objektiva forskningsperspektiv. Särskilt under de senaste tjugofem åren har ett antal bitvis banbrytande arbeten givits ut. Tvivelsutan viktigast av dessa är *Jutland – An Analysis of the Fighting* av John Campbell (1986), *The Rules of the Game – Jutland and British Naval Command* av Andrew Gordon (1996), och *Jutland – The German Perspective* av V. E. Tarrant (2002) samtliga utgivna i Storbritannien. Även verk centrerade på tekniska förhållanden eller det mänskliga perspektivet har också utgivits under denna period, vilket fördjupat förståelsen för slagets olika aspekter och skeenden. Den samlade produktionen av bearbetningar är således omfattande och sannolikt finns få saker som ännu inte utforskats. Några större sammanfattande verk på svenska har aldrig publicerats även om slaget belysts i mer begränsad form i krigshistoriska verk, uppsatser eller artiklar. Det är framför allt detta faktum Johan Lupander vill förändra med sin bok.

Johan Lupander är i grunden civilekonom, men har de senaste åren etablerat sig som militärhistorisk skribent. Hans huvudsakliga intresse är teknik och taktik och dess ömsesidiga växelverkan framför allt inom marin- och luftkrigsföring. Lupander debuterade som författare med boken *Midway 1942 – vändpunkten i Stilla Havet* (2007). Han publiceras löpande i svensk och utländsk press och anlitas också som militär faktagranskare. *Skagerackslaget* är framtagen för Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek.

Boken inleds med att författaren tecknar bakgrunden till slaget. Sjökrigets vapen, mål och medel beskrivs på ett initierat och lättfattligt sätt vilket ger läsaren den nödvändiga grunden att stå på inför skildringen av själva slaget.

Bengt Larsson är örlogskapten och tjänstgör för tillfället som sekond på korvetten HMS Nyköping.

Därefter följer en lika omfattande som ingående beskrivning av slaget och dess olika skeenden i huvudsak redovisade i strikt kronologisk ordning. Den rent deskriptiva beskrivningen interfolieras med förklaringar och målande beskrivningar av både de tekniska och mänskliga aspekterna i händelseutvecklingen. Bokens avslutande del utgörs av ett antal intressanta bilagor omfattande detaljerade tekniska frågor, statistik, slutkommentarer och källförteckning.

Bokens främsta förtjänst är hur Lupander behandlar det synnerligen omfattande och komplexa källmaterialet. Såväl taktiska som tekniska beskrivningar av skeenden, personer, fartyg och övrig materiel är fylliga och pedagogiskt distinkta. Lupanders berättarglädje skiner igenom och den goda språkbehandlingen gör framställningen lättsmält.

Tyvärr hamnar Lupander ibland alltför nära bearbetningarna, vilket gör det svårt att urskilja vilka som är författarens slutsatser respektive uppfattningar och vilka som härstammar från hans källmaterial. Detta blir särskilt påtagligt i de fall författaren återger andra författares uppfattningar såsom varande fakta. Särskilt när Lupander söker motiv eller förklaringar till vissa personers beslut slinter han ibland, med uppenbara motsägelser. Han går därvidlag i förlagornas analytiska fällor som tillskriver inblandade egenskaper som inte styrks och avstår från att presentera alternativa synsätt. Likaså förekommer vissa onödiga upprepningar. I det annars så välskrivna verket känns dessa skönhetsfläckar lite onödiga. Boken hade således vunnit på en ännu striktare redaktionell hantering.

Till bokens höga kvalité bidrar annars att fakta- och korrekturgranskning generellt genomförts med hög grad av noggrannhet. Det ägnar därför att förvåna att ett kapitel betitlas "Krigsfartyg" i stället för det korrekta "Örlogsfartyg" men, det är å andra sidan en fröjd att den korrekta benämningen sjöofficer används genomgående. I alla skildringar av slag är kvalité på kartor och skisser av närmast avgörande betydelse för förståelsen av de för läsaren stundtals komplicerade eller förvirrade skeendena. I det avseendet är Lupanders 34 skisser exemplariska till utformning, överskådlighet, placering och antal. Även de elva tabellerna tjänar väl sitt syfte att noggrant redovisa de faktiska resultaten av stridsinsatserna. De 14 bilagorna bidrar på ett avgörande sätt att förtydliga ett antal för läsaren centrala frågeställningar. Boken är rikt illustrerad – inte mindre än 81 noga utvalda fotografier bidrar till att ge liv åt den ambitiösa skildringen.

Lupander har författat en mycket välskriven och läsvärd bok, där han placerar in slaget och dess resultat i ett historiskt och strategiskt sammanhang. Boken står sig väl i förhållande till dess anglosaxiska motsvarigheter. Vad viktigare är så har Lupander faktiskt till stor del fyllt ett hittills tomrum inom svensk marinhistorik. Att så lång tid förflutit innan någon svensk på allvar behandlat Skagerackslaget är något av en gåta. Slaget var nämligen det enda av det första världskrigets slag som faktiskt påverkade Sverige på ett mycket konkret sätt, då ett 60-tal av slagets offer vilar i svensk jord.

Ove Allansson (red.),
Sjölivets berättare: en refererande och citerande översikt
(Göteborg: Tre Böcker Förlag, 2009). 393 s., inb., ill.

Anmäld av Mats Kero

Få yrkesgrupper i Sverige under 1900-talet torde vara så väl företrädade inom skönlitteratur och memoarskrivande som sjömännen. Inom arbetarlitteraturen har det t.o.m. talats om en "sjöfararskola" med namn som Ragnar Holmström, Josef Kjellgren och Harry Martinson under mellankrigstiden. Under efterkrigstiden har åtskilliga andra mer eller mindre kända författare litterärt gestaltat sina erfarenheter som sjömän: Eric S. Alexandersson, Anderz Harning, Arvid Rundberg, Ove Allansson och Reidar Jönsson för att nämna några. Går vi längre tillbaka i tiden finner vi sjöliv och kustfart behandlat i klassiker som Jacob Wallenbergs *Min son på galejan* (1780) och Emilie Flygare-Carléns *Rosen på Tistelön* (1842). Dessa och rader av oftast mindre namnkunniga och ibland oförtjänt bortglömda skönlitterära författare – för det mesta med egen bakgrund av arbete till sjöss – behandlas i *Sjölivets berättare*. I bokens försätsblad har den också getts undertiteln *en refererande och citerande översikt*, vilken sammanfattar bokens syfte och karaktär.

Sjölivets berättare omfattar naturligtvis mycket mer än skönlitterära skildringar och genomgången i boken av memoarskildringar av sjömän är omfattande. Även sjöfackliga tidskrifters, maritima museers och sjöfartsföreningars bidrag inom sjömanskulturen avhandlas. Maritim folklore, skepparhistorier och sjömansvisor, hamnarnas musik och deras roll historiskt som inkörspört för nya musikgenrer behandlas kort, liksom sjömannens bildkonstnärer – då med avgränsning mot rent marinmåleri där fartygen och havet är huvudmotivet. Boken kan kort sagt karaktäriseras som en sjökulturell uppslagsbok avsedd att stimulera till vidare läsning. Redaktören för boken Ove Allansson, f.d. sjöman och en författare med en rik litterär produktion bakom sig, har haft till hjälp en arbetsgrupp om sex i sjöfartskulturella sammanhang kända personer och ytterligare tio skribenter medverkar dessutom. De flesta av artiklarna är

Mats Kero är fil.lic., f.d. sjökaptan och Sjöhistoriska Samfundets sekreterare.

nyskrivna men åtskilliga är hämtade från *Rallarros* temanummer "Till Havs" från 1984. Allt som allt presenteras eller listas 312 svenskspråkiga sjöskildrare med tillsammans 515 böcker och tjugotalet häften, enligt bokens omslag. Till författarpresentationerna finns i många fall utdrag ur de skönlitterära berättelserna och många dikter återges.

Det är naturligtvis inte lätt att tillfredsställa alla önskemål på ett verk av denna karaktär om det inte ska spränga alla ramar. Så vitt denna recensent kan bedöma har Allansson och arbetsgruppen gjort ett gott arbete utifrån bokens syfte. Mina synpunkter är att de åländska och finlandssvenska författarna gärna kunde ha behandlats något utförligare. Ulla-Lena Lundbergs romantrilogi *Leo* (1989), *Stora världen* (1991) och *Allt man kan önska sig* (1995) över den åländska sjöfartens historia hade varit värd en artikel och inte bara att listas; sjökaptten Sven Bris och hans *I Gestapos våld* (1979) finns inte med alls, liksom inte heller *Åländska sjömän under andra världskriget* (1999). Finlandssvenske Håkan Mörne, en av de etablerade författarna med erfarenhet av arbete till sjöss, som även fick Stora skandinaviska romanpriset 1954 för *Havets bröd*, benämns för övrigt felaktigt som ålänning.

Beträffande sjömansmemoarerna behandlas sjökapttenen Gustaf Stenfelt (1858–1934) utförligt. Stenfelt var en driven skribent och skrev flera böcker om sin tid till sjöss, inklusive om tiden som befälhavare i belgisk tjänst i Kongo, vilka är intressant läsning ur flera aspekter (och dessutom underhållande). Men man kan inte undgå att höja på ögonbrynen inför Stenfelts oförblommerrade rasism, som emellertid tycks ha undgått artikelförfattaren John E. Persson och även Allansson. Vad vi idag uppfattar som fördomsfulla kommentarer om främmande folkslag är naturligtvis vanlig i äldre sjömansmemoarer, liksom i annan äldre reselitteratur. På ett mera allmänt plan kommer Anders Lindström in på frågan om rasistiska reaktioner inför en främmande och svårtolkad verklighet utifrån reflexioner på sin egen sjötid på 1960-talet i artikeln "Litteraturen som medvetandegörare". Fler kommentarer om detta i anslutning till sjömansmemoarerna än de kritiska anmärkningarna på *Min son på galejan* – utan att nödvändigtvis ta till den moraliska storsläggan som i de senare – hade dock varit på sin plats.

I alla böcker måste man naturligtvis göra en avgränsning av ämnet och här är avgränsningen svenskspråkiga sjöberättelser. Avsnitten "De sju havens folklore" och "Hamnarnas musik" ligger dock utanför denna avgränsning. Dessutom

skrev en av de oförtjänt bortglömda författarna som uppmärksammas, svensk-amerikanen Gösta Larsson, på engelska. Så nog kunde några engelska memoarskildringar, som är bland de bästa som skrivits om segelsjöfartens sista tid i åländska och svenska fartyg, varit med. Eric Newbys bok *The Last Grain Race* (1956) är en klassiker med ett flertal nyutgåvor och finns även i tre svenska utgåvor under titeln *Sista seglatsen*. Pamela Erikssons *The Life and Death of the Herzogin Cecilie* (1958) finns i två upplagor på svenska som *Hertiginnans sista resa*. Mindre känd är *Strange Sea Road: the Story of a Sea Venture* (1936) av den engelske journalisten Warren Bednall, som följde med en resa på fyrmastbarken *C.B. Pedersen* 1935. Boken finns i en svensk bearbetning av en av fartygets dåvarande besättningsmän och sedermera legendarisk hamndirektör i Umeå, sjökapten Gustaf Holmquist under titeln *Främmande sjöväg* (1991). Dessa tre böcker är skrivna av drivna skribenter med en blick för den sociala interaktionen och problem ombord som skiljer sig från de flesta liknande berättelser, just genom deras roll som utländska iakttagare. Bednalls bok har också sitt särskilda intresse genom dess porträtt av den svenska segelsjöfartens mest berömde men excentriske kapten Hjalmar Dahlström, vars memoarer *Sjölivets berättare* för övrigt avhandlar.

Både för den sjökulturellt intresserade och den som söker efter dokumentära sjöskildringar av historiskt intresse är *Sjölivets berättare* ett välkommet uppslagsverk. Utsökt illustrerad är den dessutom en njutning att bara bläddra i. Man får hoppas att boken skall inspirera till litteraturvetenskaplig forskning om oförtjänt bortglömda skönlitterära författare på området och genren som sådan. För denna tidskrifts läsare kunde boken även tjäna som inspiration till ett liknande verk om "örlogslivets berättare".

Max Engman & Kasper Westerlund (red.), *Petsamo och havet*
Meddelanden från sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi nr 30
(Åbo: Sjöhistoriska institutet vid Åbo akademi, 2009). 225 s., häftad, ill.

Anmäld av Lars Elenius

De områden som nationen förlorat får gärna ett särskilt skimmer omkring sig, som de inte skulle ha haft om de funnits kvar i nationens ägo. Så är det också med Finlands förhållande till Petsamo. När området vid fredsöverenskommelsen i Dorpat 1920 tillerkändes Finland, så var det ett sedan 1860-talet framfört krav från Finland att nationen skulle få en hamn vid ishavskusten. Bolsjevikerna i den ryska rådsrepubliken gick med på detta under tryck av de pågående fredsförhandlingarna och ett ännu pågående inbördeskrig. I boken *Petsamo och havet* beskrivs den finska tiden i Petsamo mellan åren 1920 och 1944, då Petsamo blev sovjetiskt. Redaktörerna Max Engman och Kasper Westerlund har utifrån en konferens med samma namn sammanställt artiklar som ger en detaljerad bild av hur Petsamoområdets betydelse förändrades under de dryga två decennier som området var finskt. Konferensen arrangerades av Sjöhistoriska institutet vid Åbo akademi vilket också märks i urvalet av artiklar som till största delen är fokuserade på sjöfarten.

Sammantaget är boken om Petsamo mycket lärorik. De olika artiklarna fogar pusselbitar till varandra och bygger en större bild av den lilla ishavshamnen i en storpolitiskt turbulent tid. Här beskrivs också en period i moderniseringen då övergången sker från häst till hjulbunden transport, från familjeanknutet fiske till större rederier som fiskar med industriella metoder. Läsaren får samtidigt lära sig hur det ekonomiska systemet fungerade under mellankrigstiden, allt ifrån fiskarens och tullklararens arbete till ministerns och rederichefens överväganden. Artiklarna är något ojämna till sin kvalitet men håller överlag en god nivå. Det är också en vacker bok i bildvänligt format med många illustrationer.

Lars Elenius är universitetslektor vid Institutionen för idé och samhällsstudier, Umeå universitet, och Institutionen för ekonomi, teknik och samhälle, Luleå tekniska universitet.

Boken inleds, något oväntat, med hur Petsamo användes som flyktväg under mellankrigstiden och andra världskriget. Nästan hälften av utrymmet handlar om hur den norska kronprinsessan med sina barn flydde till USA över Petsamo. En sida handlar om Bertolt Brecht som såg Petsamo som en möjlig utväg, men inte flydde över Petsamo. Trots en del klargörande statistik om flyktingströmmarna känns det inte som ett självklart öppningskapitel. Det blir lite tunt och lätt spekulativt i en för övrigt fullmatad bok.

Desto mer intressant är Max Engmans artikel om Petsamo i sitt storpolitiska sammanhang efter första världskriget. Han sätter in de finländska kraven på en landrensning vid Ishavet i sin ryska bakgrund. Det var tsaren som på 1860-talet gav ett möjligt löfte till Finland att som kompensation för landavträdelser på annat håll erhålla ett område vid Ishavskusten. Engman sätter med säker historisk hand in Petsamos korta politiska tid i finsk ägo i ett europeiskt perspektiv. Tanken om nationers rättigheter att få tillgång till havet diskuterades intensivt i anslutning till Versaillesfreden, och diskussionen fortsatte under 1920- och 30-talet med förslag till tänkbara korridorer från bl.a. Tjeckoslovakien och Polen till havet. Det var bl.a. den polska korridoren till Östersjön som gav Hitler en förevändning att starta andra världskriget, med argumentet att det delade det tyska området vid Östersjökusten i två onaturligt avskilda delar. Fixeringen vid havet ska ställas mot bakgrund av att varken vägnätet eller järnvägsnätet ännu långt ifrån var utbyggt, vilket gällde än mindre för flyget. Havet hade en stor både reell och symbolisk betydelse för enskilda stater.

Leif Rantala beskriver hur skoltsamerna hamnade mitt i kilen mellan Norge, Finland och Ryssland och hur de drabbades mycket hårt av den nationella misstänksamheten mellan länderna. Freden i Dorpat, som gav Petsamorensan i norr till Finland, innebar också att skoltsamernas lokalsamhälle styckades upp mellan tre stater. De var tvungna att välja medborgarskap och anpassa sig till nya förhållanden. Inte minst det nyväckta finska intresset för området med turismtrafik och inflyttning av finsk majoritetsbefolkning påverkade starkt den lilla gruppen av skoltsamer. Rantala skriver mycket läsvärt och kunnigt om hur den nya kulturen påverkade samerna och hur deras världsbild slogs sönder, inte nödvändigtvis av illvilja, men av säkerhetspolitik och modernisering i en ödesdiger kombination.

I sin artikel om norsk syn på Petsamoområdet anknyter Einar Niemi till Engmans geopolitiska analys, men hos Niemi är det gränserna och gräns-

dragningarna som är utgångspunkten. På ett kunnigt och elegant sätt delar han in den norska mellanrigspolitiken i tre faser av konfrontation, avskärmning och konsolidering i förhållande till Petsamoremsan som finskt territorium. I introduktionen beskriver han Petsamo som ett motstridigt stycke minneshistoria där föreställningen om Petsamo som ett norskt historiskt arv övergår i minnen av ett finskt turistområde under mellanrigstiden för att sluta i samerna som urfolk och deras exponering för koloniseringen som helhet. De generösa fotnoterna är en guldgruva för den historiker som vill fördjupa sig i ämnet. De inledande kapitlen är sammantaget mycket perspektivrika och sätter in Petsamo i en större historisk kontext.

De artiklar som följer fokuserar på råvaruutvinningen i Petsamo och de logistiska förhållandena. Finland var efter 1920 ägare till ett territorium vid norra Ishavet utan någon landförbindelse i form av väg eller järnväg. Desto mer prekärt blev läget när andra världskriget bröt ut och Linhammar i Petsamoområdet var den enda havsförbindelsen som inte låg i direkt krigsområde. Aarvo Aitamäki utforskar i sina artiklar landstransporternas utveckling i det hårda subarktiska klimatet. Det ger inblickar i ett heroiskt pionjärbete som de många tusentals chaufförerna gjorde i ändlösa karavaner längs den smala Ishavsvägen. Ilkka Nummela koncentrerar sig på nickeltransporterna och beskriver hur de får allt större och större internationell strategisk betydelse allteftersom kriget kommer närmare. Likt i Brechts pjäs "Den goda människan från Sezuan" avlöser segermakterna varandra och utnyttjar nickelmalm för sina syften, och alla har de logistikproblemen till lands och till sjöss att brottas med.

Därefter beskriver Birgitta Ekström Söderlund, Raimo-Ragnar Nordström och Gustaf B. Thordén i olika artiklar hur olika rederier utvecklades i mellanrigstiden och vilken roll Petsamo spelade i deras strategier. De ger en fascinerande inblick i hur entreprenörer från den tiden tog risker, men också tjänade stora pengar, på transfereringen från småindustri till storindustri. Deras insatser i andra världskriget är, från min sida sett, ett förbisett kapitel som är väl värt att lyftas fram. Janne Nokki ger en inträngande beskrivning av de problem tullverket hade att handskas med, vare sig det gällde undermåliga lokaler och långa arbetstider eller oförstående och diktatoriska chefsämbetsmän i Helsingfors. Kapitlet är väl genomarbetat och mycket lärorikt. Det ger också en beskrivning, i Max Webers anda, av hur byråkratiseringen av vardagslivet tillhör det

moderna politiska skeendet. Det är i slutänden byråkratin som håller samman samhället, hur mycket vi än kan besväräs av den. Det är de sega institutionerna som utgör kittet i demokratin. Erik Hag avslutar med en sammanfattande syn-tes av sjöfarten i Petsamo.

Den första delen av boken har en mer stram akademisk hållning. Den avslu-tande delen känns ibland mera som partsinlagor med olika perspektiv. Ibland ger artiklarna motstridiga bilder, som när en artikel beskriver hur de fattiga fin-ländarna tvingades stjäla från lastbilskonvojerna medan en annan beskriver hur just finländarna i den norra delen av Lappland hade det mer välbeställt än i andra delar av Finland. Även rederiernas betydelse för framväxten av ett indu-striellt fiske framhålls på olika sätt beroende på författarens närhet till redaren. Redaktörerna berör i förordet det motstridiga i vissa tolkningar, men har låtit de olika tolkningarna ligga kvar. Det är en relevant hållning när amatörer och professionella möts i en gemensam konferens.

Nackdelen med de många författarna är att varje författare vill ge läsaren sin bakgrund till Petsamo, vilket leder till upprepningar. Detta hade lätt kunnat undvikas med en lite aktivare redigering, men här har författarna fått skriva fritt. Det kan i och för sig finnas en fördel i att inte redigera för hårt, utan låta olika perspektiv komma fram mer spontant. I det här fallet vinner nog hel-heten på den friare hållningen och många av författarna är verkligen kunniga inom sina specialområden. Det enda som saknas är egentligen ett mer genuint underifrånperspektiv där exempelvis fiskarnas, chaufförernas och fiskrenser-skornas röster kommer till tals. Skoltsamernas historia är ett undantag. Annars är det tjänstemännen, politikerna och redarna som hörs mest. Men deras röster är av stort intresse. De ger en fascinerande inblick i hur fiskeindustrin och den landburna transportindustrin växte fram i symbios med varandra och förändra-des i en tid där företagarna var tvungna att ta stora risker och också förlorade stora kapitalvärden genom kriget. Ännu mer fascinerande är det att få läsa om hur detta gick till i en subarktisk del av Europa.

Sven-Erik Nylund,
Torpederade och internerade: finska sjömän i andra världskriget
(Helsingfors: Schildts Förlag, 2009). 320 s., inb., ill.

Anmäld av Mats Kero

De nordiska ländernas handelsflottor gick skiftande öden till mötes under andra världskriget, sammanhängande med ländernas olika utrikespolitiska situation. En gemensam nämnare är att de alla i varierande grad seglade för både de allierade och axelmakterna, samt även utsattes för angrepp och sanktioner från bägge sidor. Unikt för Finland var dock att dess sjömän kom att bli krigsfångar och internerade i bägge krigförande läger. Denna föga kända historia behandlas av före förbundssekreteraren i Finlands Skeppsbefälsförbund, sjökaptén Sven-Erik Nylund. Ämnet är tidigare sparsamt belyst i svenskspråkig litteratur – det som stått till buds har främst handlat om den åländska handelsflottan och åländska sjömän under andra världskriget.

Författaren introducerar ämnet på ett personligt sätt, väl ägnat att väcka intresse bland en sjöhistoriskt icke-bevandrad läsekrets. Utifrån Nylunds egna tidigare kontakter med f.d. krigsseglare, samt familjens och äldre släktingars erfarenheter av den krigstida sjöfarten, lotsas läsaren in i berättelsen. Sedan följer en kort översikt av handelsflottornas förluster i övriga nordiska länder, USA, England och Tyskland. Tabellsammanfattningen på sidan 33 är här problematisk, som så ofta är fallet när förlustsiffror för olika handelsflottor redovisas. För Sveriges del citeras siffrorna både i SOU 1963:60 *Svenska handelsflottans krigsförluster under andra världskriget* och i Richard Areschougs *Dödlig resa: svenska handelsflottans förluster 1939–1945* (2008), men utan att påpeka att de inte är helt jämförbara. SOU 1963:60 sträcker sig till den 8 maj 1945 medan Areschougs bok omfattar efterkrigstidens minsprängningar. En förvirrande uppgift i *Brantevikaren* nr 4 2006 citeras också. Uppgiften härrör från en sammanblandning av förlusterna utanför Skagerackspärren (94 fartyg på tillsammans 333 000 bruttoton) med de totala förlusterna 1939–1945 i samtliga farvatten. Sedan blandar Nylund själv ihop sänkta fartyg med krigsförluster för Sveriges del. Den officiella svenska siffran 270 krigsförluster inkluderar, förutom av krigförande sänkta fartyg, även kapade, beslagtagna och, pga. krigsförhållanden, förlista fartyg. Den angivna siffran 77 sänkta finska fartyg är alltså inte jämförbar med den svenska siffran; för en

jämförelse får man lägga till författarens tabell över beslagtagna finska fartyg som redovisar 89 fartyg, vilket ger siffran 166 förlorade fartyg. Freden med Sovjet i september 1944 resulterade dessutom i att ytterligare drygt 80 000 bruttoton fick överlämnas som krigsskadestånd.

De personella förlusterna i finska handelsflottan anges vidare i ovan nämnda tabell till 376 sjömän. Ett problem med siffran är emellertid hur den står i relation till Nylunds tabellbilagor rörande personförluster på finska handelsfartyg samt de som avled i interneringsläger. Tabellen över personförluster ombord pga. krigshandlingar anger 221 omkomna och antalet avlidna i internering är 48 (av vilka alla inte kan anses vara krigsförluster), dvs. sammanlagt 269 döda. Hur övriga dryga 100-talet dödsfall uppstått lämnas läsaren utan förklaring.

Även angivna krigsförluster för Danmark och Norge innehåller en del tveksamheter. Sålunda torde uppgiften om 590 sänkta fartyg för Norges del hänföra sig till rederiet Nortraships förluster åren 1940–1945 och inte de totala norska krigsförlusterna. För Danmarks del anges en uppskattning på 2 400 döda sjömän, varav de flesta på allierade fartyg. Även om siffran kan stämma är den inte utan vidare jämförbar med de andra ländernas angivna förlustsiffror.

Bokens huvuddel undersöker förhållandena för de omkring 1 700 finska sjömän som internerades eller strandsattes runt om i världen till följd av krigshändelserna. Här baseras framställningen i stor utsträckning på författarens egna undersökningar och intervjuer med överlevande sjömän. I Röda Korsets och andra arkiv har författaren funnit 1 312 internerade angivna med namn och anger därutöver en uppskattning om 400 internerade sjömän i USA. De sistnämnda var emellertid bara anhållna en kort tid i samband med att fartygen lades i beslag och sedan fria att ta arbete ombord på amerikanska fartyg och i land, då USA aldrig förklarade Finland krig.

Storbritannien och samväldesländerna förklarade Finland krig den 6 december 1941, men redan på sommaren hade finska fartyg beslagtogs av engelsmännen. Merparten av internerade finska sjömän hamnade också på olika platser runt om i det brittiska imperiet. Största gruppen, 420 sjömän, internerades på Isle of Man i Irländska sjön. En stor grupp internerades också i Australien, 129 personer, följt av 69 på Trinidad, 53 i Kanada och 46 i Indien samt mindre grupper och enstaka sjömän utspridda över världen. Förhållandena i dessa läger var i allmänhet goda med ungefär samma mat som soldaterna i garnisonerna. På Isle of Man började de internerade finländarna också överföras till fritt

arbete redan hösten 1942, men ännu i september 1943 var 411 internerade på ön. Om det berodde på att de arbetade på ön eller vägrade skriva under en deklARATION om att de var villiga "to assist" den allierade krigsansträngningen framgår inte i Nylunds redogörelse. Finska myndigheter tycks dock inte ha haft invändningar mot att sjömännen arbetade för de allierade. I Sydafrika gjorde bristen på kompetent sjöfolk att besättningen på barken *Lawhill* helt enkelt fick fortsätta att segla för sydafrikanska statens räkning, bestyckad med Boforskanoner mot tyska ubåtar! Men politiska motsättningar bland de internerade förekom och ledde i ett fall till ett dråp på Isle of Man. Annars var den stora majoriteten av sjömännen antinazister, något som vållade motsättningar i läger där man blandades med tyska krigsfångar.

Om förhållandena var drägliga i de allierades läger, så var de desto sämre för de som internerades av tyskarna efter vapenstilleståndet med Sovjet den 4 september 1944. Fyrtiosex fartyg i norsk kusttrafik och i tyskkontrollerade hamnar på kontinenten lades i beslag och besättningarna ställdes inför valet att gå i tysk tjänst eller interneras. Några lyckades fly från Norge till Sverige, ett fåtal gick i tysk sjötjänst medan 363 internerades i olika läger: koncentrationslägret Stutthof och dess satellitläger Pölitz i nuvarande Polen, arbetslägret Brauner Berg nära Kiel, samt ett ytterligare arbetsläger nära Hamburg. Umbärandena var här svåra i krigets slutskede och 28 sjömän dog av sjukdomar, hunger och bombanfall. 55 finska sjömän blev också strandsatta i Shanghai under svåra förhållanden varvid sex avled.

Intervjuerna med före detta internerade sjömän och utdrag ur dagboksanteckningar ger en levande bild främst av förhållandena i de tyska lägren. Liksom hos svenska krigsseglare finns här en underton av bitterhet mot hemlandets myndigheter. Hur kunde man ännu efter vapenstilleståndet tillåta att finska fartyg avseglade mot tyska hamnar och internering av sjömännen? Lika så finns det en bitterhet över bristen på offentlig erkänsla för sjömännen som aldrig fått veteranstatus.

Boken innehåller också ett längre avsnitt, benämnt "En lång julresa 1939–1945", skrivet av Kristina Nyman. Som tvååring åkte hon år 1939 med modern till Danmark från det pågående vinterkriget för att fira jul ombord på *S/S Rolfsborg* i Aalborg med fadern, som var förste styrman ombord. Krigsförhållandena gjorde att de sedan inte kom hem till Finland förrän i augusti 1945. De första åren tillbringades ombord på fartyget i trafik på USA och Sydamerika innan

fartyget uppbringades av britterna i juni 1941 på resa till Petsamo. Nymans berättelse om tiden ombord, faderns internering och sina minnen som barn i London under såväl lek som bombanfall är en finstämd och gripande skildring av en sjömansfamilj under världskriget.

Boken avslutas med fem tabellbilagor över internerade sjömän, avlidna sjömän i interneringsläger, sänkta fartyg och dödade sjömän vid sänkningarna, samt beslagtagna fartyg. I tabellbilagorna 4 och 5, som visar ett relativt stort antal sänkta finska fartyg i Nordatlanten och Nordsjön 1939–1941, uppges *S/S Signe* som försvunnen i april 1940 medan den auktoritativa *Axis Submarine Successes of World War Two* av Jürgen Rohwer anger att fartyget sänktes av *U 38* den 2 april 1940. Likaså anger Rohwer att *S/S Daphne* sänktes av *U 76* den 3 mars 1941. Nylund å sin sida uppger i tabellerna 4 och 5 *Daphne* som försvunnen i mars 1941. Samtidigt citerar han i den senare tabellen en referens enligt vilken rådstuvurätten i Mariehamn skall ha fastslagit fartyget som försvunnet den 19 juni 1941. Möjligheten finns att kaptenen på *U 76* misstagit sig, men det är svårt att förstå hur Nylund kunnat förbigå en så fundamental referens på området som Jürgen Rohwer.

Här har kritiska anmärkningar gjorts mot en del detaljer i Nylunds bok. Det ska emellertid inte undanskymmas att författaren på ett läsvärt sätt lyfter fram en föga känd aspekt på Finlands krig och den finska sjöfartshistorien under andra världskriget och även bidrar med en del ny kunskap. Som författaren påpekar återstår ännu mycket att reda ut kring interneringarna. Det torde gälla också allmänt rörande den finska handelsflottan under kriget.

Gustaf von Hofsten / Frank Rosenius (red),
Kustflottan. De svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet
(Stockholm: Kungliga Örlogsmannasällskapet, 2009). 420 s., inb., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Låt det omedelbart vara sagt: Denna skrift fyller en betydande och länge känd lucka i bokhyllan. Med både breda penseldrag och mycken detaljrikedom tecknas här historien om den svenska Kustflottan – den första tiden kallad Kusteskadern – under det för marinen så omtumlande 1900-talet. En lång rad specialister har medverkat och låter taktik, fartyg och ledande gestalter passera revy. Ändå har resultatet, tack vare redaktörsduons insatser, blivit väl sammanhållet och lättillgängligt. Boken vänder sig både till den marint intresserade som vill sätta sig in i sjöstridskrafternas verksamhet, till dem som vill fördjupa tidigare kunskaper och till dagens beslutsfattare. Förhoppningen är vidare att den ska utgöra en bra grund för fortsatt forskning. Det är bara att konstatera alla dessa mål uppnås med råge. Forskarna kan exempelvis glädjas åt en utförlig litteraturförteckning, en omsorgsfull notapparat och, inte minst, ett avslutande rejält person- och fartygsregister.

I åtta huvudsakligen kronologiskt upplagda kapitel redovisas utvecklingen från en flotta dominerad av dussinet pansarskepp till dagens situation. Neutralitetsvakten under de båda världskrigen får ordentligt utrymme liksom situationen under det kalla kriget. Här ges rika tillfällen både till nostalgi och senkomna aha-upplevelser; detta i synnerhet som layouten och trycket är av hög klass och bildmaterialet och övriga illustrationer väl valda. Även en DVD-skiva med äldre filmer ingår.

Relevant forskning, t.ex. de båda projekten Sverige under andra världskriget och Sverige under kalla kriget, har gjort att vi har goda kunskaper om de senaste sjuttio årens Kustflotta. Men perioden dessförinnan är trots allt mindre välkänd. Åtskilligt har oförtjänt hamnat under den historiska horisonten och lyfts nu fram på nytt i skriften. Ett sådant numera nästan bortglömt skeende behandlas redan i det första temakapitlet. På sin tid var det dock så betydelsefullt att jag funnit skäl att ägna resterande del av denna recension åt det. Jag syftar på upplösningen av den svensk-norska unionen – den dramatiska sommaren och förhösten 1905. Kapitlet, författad av Gustaf von Hofsten, ger en välkommen och sannolikt för

flertalet läsare okänd redovisning över våra marina styrkors uppträdande och inverkan på den fredliga utgången av konflikten. Det är nämligen ingen överdrift att hävda att Kustflottans agerande vid detta tillfälle var av direkt betydelse när det gällde att undvika att vårt land hamnade i krig.

Hur såg då de militära realiteterna ut? Redan sju dagar efter att Stortinget utlöst krisen genom sitt abrupta 7 juni-beslut att bryta upp unionen lovade den svenske generalstabschefen Axel Rappe att inom tre veckor presentera en offensiv plan för krig mot Norge med goda chanser att bli framgångsrik. En för Sverige gynnsam faktor var för övrigt att Tsarryssland försvagats genom sitt nyligen inträffade katastrofala nederlag mot Japan, då bland annat hela dess Östersjöflotta gått förlorad. Den svenska försvarsledningen såg därför inga skäl att avdela särskilda styrkor österut. I stället kunde hela fälthären och kustflottan utan inskränkningar disponeras mot Norge. Enligt planerna skulle den norska lantmilitären besegras på dess egen mark och kraftsamlingen ligga sunnanfjälls; alltså med riktning mot Kristiania, som Oslo då alltså hette. Huvuddelen av armén koncentrerades i Värmland. I Jämtland och Härjedalen skulle samtidigt en mindre enhet gå över gränsen och erövra Trondheim. Överst i norr förutsattes slutligen en bataljon ur Norrbottens regemente hindra en möjlig norsk attack längs Ofotenbanan i riktning mot Kiruna.

Parallellt härmed avsågs den svenska Kusteskadern samlas på Västkusten och inledningsvis neutralisera de norska Valöarna, norr om Idefjordens mynning. Därefter skulle den blockera infarten till Melsomvik, Norges främsta marinbas på västra sidan av Kristianiafjorden. Dit sändes svenska spioner för att skaffa exakt kunskap om de norska örlogsfartygens placering. När dessa fartyg slagits ut eller stängts in skulle ett särskilt bohusdetachment landsättas och säkerställa området kring flottbasen. Möjligen avsågs denna trupp senare framrycka mot den norska huvudstaden för att där falla det norska försvaret till lands i ryggen. Några sommarveckor, och under maximal sekretess, genomfördes detaljplaneringen av hela denna operation av en särskild stab, placerad i Uddevalas rådhus.

Men innan förhandlingarna med Norge inleddes i Karlstad vidtog regeringen under den nye statsministern Christian Lundeberg en rad åtgärder. I själva verket ägnade man sig åt förberedelser för ett eventuellt krig. Ett speciellt orosmoment skapades av uppgifter – som senare visade sig vara grundlösa – att Norge höll på att förstärka sin flotta genom inköp av örlogsfartyg i England och

Argentina. Sjöförsvarsministern Arvid Lindman umgicks en tid med tanken att hinna före norrmännen och lägga beslag på dessa fartyg för svensk räkning.

Under sommaren drog kustflottan samman ett stort antal enheter i väst där intensiva samövningar inleddes. I den svenska eskadern ingick en teknologisk nyhet utan motsvarighet på norsk sida: u-båten Hajen som levererats året före. Eftersom den var så liten slapp den gå runt Skåne och tog sig i stället, liksom ett antal torpedbåtar, till Västkusten via Göta Kanal. Redan sista augusti, dvs. samma dag som regeringsförhandlingarna inleddes i Karlstad, hade landningsstyrkan för attacken mot Melsomvik utsetts. Den bestod av grenadjärregementena i Vaxholm och Karlskrona samt Bohusläns regemente, kompletterade med fästningsingenjörer och sjukvårdare. Nu samlades trupperna och embarkering skulle ske i olika hamnar söder om Strömstad. Svenska marinofficerare rekognoserade Valöarna och Tönsbergsområdet per civil bogserbåt liksom de norska farlederna med hjälp av en mindre motorbåt. Dessutom återvände de särskilt utsända kunskaparna med foton och skisser vilka visade var de norska örlogsfartygen, inklusive Norges fyra pansarskep, legat förankrade den 7 september.

Hur stor var risken för en militär urladdning de där ödesdigra septemberdagarna 1905? Majoriteten forskare som studerat frågan avfärdar föreställningen om en överhängande krigsrisk. Liknande slutsatser har även andra bedömare dragit, inte minst under hänvisning till att den svenska arméns insats aldrig trappades upp till en mobilisering och att dess norska motparts mobilisering enbart var partiell. Jag vill dock hävda att krigsriskan ändå var högst reell. Forskarnas analyser saknar nämligen slående ofta resonemang om de risker som den marina uppladdningen innebar. Ifråga om den är det fullt rimligt att tala om total mobilisering på båda sidor.

Som framgått fanns de svenska örlogsfartygen på plats och med hög beredskap. Nerverna var på helspänn på båda sidor. Den 14 september meddelade svenska handelsfartyg felaktigt att de siktat norska örlogsmän i Kattegatt. I själva verket var de danska men uppgifterna ledde till att full stridsberedskap intogs hos förbanden i Göteborg och en minering lades ut vid Älvsborg. Jacob Børresen, den mera offensive, och för att inte säga stridslystne, av de båda ledande norska amiralerna, bedrev så sent som den 20 september medvetet övningar så nära motståndarna att man kunde se den svenska eskaderns skorstenar. Hans avsikt var att visa att ”de ikke var engstelige for svenskerne”. Vid minst två tillfällen försattes de norska krigsfartygen i alarmberedskap,

redo att öppna eld. Sista gången var natten till den 23 september, dvs. den dag man slutligen enades i Karlstad om en fredlig lösning. Ytterligare en risk för att händelseutvecklingen skulle kunna gå överstyr kan ha legat i rivaliteten på svensk sida mellan de båda berörda försvarsgrenarna. Sålunda saknades exempelvis all samordning när det gällde den viktiga underrättelsefunktionen.

Även om ett antal särskilt kritiska lägen i regeringsförhandlingarna alltså kunde lösas kan man inte bortse från riskerna för att i den nervösa stämning, som ändå rådde, en förflugen kula lett till en händelseutveckling som blivit svår att bemästra. Sådana situationer kan, utan att någon medveten avsikt ligger bakom, ändå landa i krig. Till all lycka blev det inte så.

Med tanke på att eskadern måste betecknas som Sveriges genom tiderna utan jämförelse största sammandrag av örlogsfartyg har förvånansvärt nog de sjömilitära styrkornas agerande och betydelse för unionsupplösningen behandlats av forskarna blott i styvmoderlig omfattning. Trots flera försök har jag faktiskt bara funnit fem tidigare studier härom värda namnet, samtliga kortfattade; två svenska från 1958 resp. 2005, samt tre norska från 1980, 2005 resp. 2007. Detta gör att den definitiva och mera sammanfattande redogörelse som lämnats i den nya skriften måste anses vara särskilt värdefull. Den slutsats som den utmynnar i har förvisso mycket som talar för sig: "Måhända bidrog Kusteskadern genom sin blotta existens [...] också till att de svenska villkoren vid förhandlingarna blev gynnsammare". Detta får snarast ses som ett ordentligt understatement. Numera vet vi att den svenska eskadern utanför Bohuslän oavbrutet utgjorde ett stort orosmoment för de norska förhandlingarna i Karlstad.

De studier som omnämns i det avslutande stycket är följande:

Børresen Jacob: "Sjøemilitære krigsforberedelser i ytre Kristianiafjord sommeren 1905". Uppsats i *Militære perspektiver på unionen mellom Norge og Sverige 1814–1905. Forsvarsmuseets skrifter nr 5* (Oslo 2007).

Moen Stein: "Marinen 1905". Uppsats i *Forsvarsmuseets årbok 1980* (Oslo 1980).

Olsen Ove Sten: "Den norske marinen fra 1895–1905. Tiltak og vurderinger frem til unionsoppløsningen". Uppsats i *Skilsmässan som förde oss samman* (Karlstad 2006).

Roth Thomas: "Den svenska marinen och unionskrisen 1905". Uppsats i *Marinmuseum årsbok 2005* (Karlskrona 2005).

Scholander Arne: "Händelseutvecklingen och de militära beredskapsåtgärderna under unionskrisen". Kapitel 3 i *Militärt kring 1905* (Stockholm 1958).

Överbefälhavare Lennart Ljungs tjänstedagböcker, utgivna genom Evabritta Wallberg (Stockholm: Samfundet för utgivande av handskrifter rörande Skandinaviens historia, 2010). Två band (1978–1983 resp. 1984–1986), 500 + 435 s., inb.

Anmäld av Andreas Linderoth

Nyligen har två för forskningen och andra militärhistoriskt intresserade värdefulla volymer publicerats med Lennart Ljungs tjänstedagböcker från sin tid som överbefälhavare under åren 1978–1986. Dagböckerna som tidigare endast varit tillgängliga för forskningen i Krigsarkivet ger en unik inblick i Sveriges högste militära ledares syn på försvaret och förutsättningarna för dess verksamhet under 1980-talet. Inte minst är det mycket givande läsning för den som är intresserad av marinens historia.

Större delen av Lennart Ljungs tid som överbefälhavare kännetecknades av ett hårdnande internationellt klimat. Det kalla kriget tog ny fart efter avspänningsåren under 1970-talet. Kalla kriget med dess latent hot om krig mellan öst och väst kan sägas ha ryckt närmare Sverige under 1980-talet. USA under sin nyvalde president Ronald Reagan menade att USA hade halkat efter Sovjetunionen militärt under 1970-talet. Därför förstärkte man militärmakten och blev mer aggressiv än tidigare i uppträdandet gentemot Sovjetunionen, inte bara verbalt utan även militärt där USA på olika sätt testade den sovjetiska beredskapen. USA antog bland annat en ny marin strategi som medförde en ökad amerikansk närvaro med örlogsfartyg i Östersjön.

Samtidigt som orostecknen hopade sig i omvärlden kämpade Sveriges militär med krympande anslag. Denna spända tid skildras mycket intressant och livfullt i Lennart Ljungs tjänstedagböcker. Ljung är relativt frispråkig och personlig i sina anteckningar, inte minst i bedömningarna av hans underordnade och ansvariga politiker. Samtidigt är han emellanåt förvånansvärt neutral och nykter. Anteckningen angående U137:s grundstötning konstaterar torrt: "Omkring 1130 kom ett telegram från Örlogsbas syd med innehåll att en rysk

Andreas Linderoth är fil.dr i historia och intendent vid Marinmuseum i Karlskrona.

Whisky-ubåt stod på grund i Karlskrona skärgård. Naturligtvis ett ganska sensationellt meddelande”.

Tjänstedagböckerna ger intressanta och värdefulla inblickar i det politiska spelet mellan regering, opposition och Försvarsmakten i försvarsfrågor. Det svåra ekonomiska läget för Försvarsmakten och hur det skulle hanteras var en central problematik som upptog mycken av Lennart Ljungs tid och tjänsteanteckningarna åskådliggör den hårda interna kampen om medlen mellan de olika försvarsgrenarna.

Tjänstedagböckerna visar på tydliga skillnader i bedömningen av läget mellan Försvarsmakten och ansvariga politiker både när det gäller det säkerhetspolitiska läget i stort och inte minst den främmande ubåtsverksamheten. Ljung uttrycker en oro för vilka signaler nedskärningarna av försvarets storlek sände till omvärlden och hur de påverkade tilltron till Sveriges neutralitetspolitik och Sveriges förmåga att försvara sig i händelse av krig. Samma oro kommer även till tals när det handlar om marinens misslyckande att stoppa ubåtskränkningarna. Marina frågor, och då i första hand ubåtskränkningarna, har tillsammans med diskussionerna kring anskaffandet av en ny flygplanstyp (JAS) till flygvapnet, är något som Lennart Ljung fick ägna mycket uppmärksamhet åt. Nittonhundraåttiotalets ubåtsjakter fick omfattande utrymme i massmedierna och väckte ett så stort allmänt intresse att ÖB oroade sig för att frågan skulle växa sig så stor att den helt skymde andra viktiga militära frågor.

Relationen mellan ÖB och politiker i ledande ställning belyses också mycket intressant i tjänstedagböckerna. Det framgår med stor tydlighet att det inte sällan var svårt att övertyga politikerna om korrektheten i marinens ubåtsrapporter. Inte minst krävdes det ansträngningar för att få politikerna att gå med på att göra insatsreglerna när främmande makt kränker svenska gränser tydligare och underlätta vapen användningen mot misstänkta ubåtar.

Ljung uppvisar i tjänstedagböckerna en kritiskt granskande attityd till marinens verksamhet i stort och ubåtsproblematiken i synnerhet. Han ställer sig frågande till det stora antal indikationer som marinen får in och noterar att det är märkligt att det kommer in så väldigt många indikationer när marinen övar i ett visst område. Ljung tror helt enkelt inte att det kunde förekomma så många främmande ubåtar i svenska vatten. Att de fruktlösa ubåtsjakterna skapade frustration inom marinen är Ljung mycket medveten om och han försöker på olika sätt förbättra stämningen bland marinofficerarna. I alla fall vid

ett tillfälle, under den intensiva ubåtsjakten i Karlskrona 1984, låter han, trots att han själv är väldigt tveksam till om det verkligen fanns en ubåt i området, marinen sätta in vapen. Det kan också ses som ett tecken på hur hårt pressad marinens personal var av att inte lyckas i sina ubåtsjakter, att Ljung ansåg en åtgärd av detta slag som motiverad.

Lennart Ljung är inte alltid helt överens med marinen i vilken typ av materiel som borde införskaffas. Han gör t.ex. en annorlunda bedömning än marinen när det gäller hur man bäst kunde förstärka ubåtsjaktkapaciteten och ville satsa mer på fasta system än vad marinen tänkt. Problemen internt inom marinen, främst motsättningarna mellan flottan och kustartilleriet, är också ett återkommande tema. Det var en problematik som, enligt Ljung, påverkade marinens verksamhet och inte minst dess insatser i ubåtsjaktverksamheten.

Samtidigt som ÖB var mån om sin personals moral så uttrycker han hård kritik mot marinens ledning och främst chefen för Marinen, Per Rudberg. Ljung uppfattar hans agerande som oansvarigt eftersom han bara tillvartog marinens intressen och inte såg till hela Försvarmaktens bästa. Han menar att marinen utnyttjade ubåtskränkningarna till att försöka få till stånd en grundläggande omfördelning av Försvarmaktens resurser. Tjänstedagböckerna innehåller dock även liknande kritik mot Flygvapnet och Armén i andra sammanhang. Det var uppenbarligen mycket svårt för de olika försvarsgrenarna att hantera minskade anslag och planera om sin verksamhet.

Sammanfattningsvis kan konstateras att Lennart Ljungs tjänstedagböcker är mycket intressant läsning som ger en värdefull inblick från högsta ort i militärens verksamhet under 1980-talet. Tjänstedagböckerna är tveklöst en värdefull källa för utforskningen av 1980-talets svenska (militär)historia och rekommenderad läsning för alla som är intresserade av Sveriges 1980-tal.

Bengt Gustafsson, *Sanningen om ubåtsfrågan – ett försök till analys* (Stockholm: Santérus förlag, 2010). 389 s., inb.

Anmäld av Per Edling

Under de senaste åren har frågan om vad som egentligen hände i de svenska vattnen mot slutet av det kalla kriget tagits upp för diskussion, bl.a. i denna tidskrift. Debatten har tillförts nytt bränsle av kritiska argument som inkluderar konspiratoriska sammanslutningar av sjöofficerare, utsläppta västubåtar och ett helt folk som förts bakom ljuset. Dessa framförda omständigheter har på olika sätt bemötts av mer traditionella uppfattningar. En av frontfigurerna i det senare lägret är generalen och den förre överbefälhavaren Bengt Gustafsson. Denne har genom sin bok *Sanningen om ubåtsfrågan* lämnat ett nytt inlägg i meningsutbytet.

I syfte att skapa större klarhet i denna komplicerade problematik ger sig Gustafsson i kast med att besvara tre frågor: Hade vi kränkningar? Vem svarade för dem? Var U137:s inträngande avsiktligt eller ej? Gustafssons utgångspunkt är det aktiva stöd som Sverige lämnat de västallierade alltsedan det andra världskriget och han visar hur nära Sverige i själva verket stod Nato under det kalla kriget. Det slås också fast att Sverige ur en sovjetisk synvinkel i bästa fall kunde betraktas som opålitligt. Det blev därmed en självklar sovjetisk slutsats att det var lämpligt att bedriva olika typer av underrättelseföretag mot denna "alliansfria" nation. Det gällde att hålla Sverige under uppsikt.

För att kunna besvara sina frågor empiriskt har Gustafsson studerat ett omfattande material, främst bestående av skrifter av memoarkaraktär, men även av dagboksanteckningar, televiserade dokumentärer och egenhändigt gjorda intervjuer. Han har sedan provat såväl den kritiska sidans slutsatser som sina egna argument mot detta underlag. Genom slutledningar som förefaller använda sig av uteslutningsmetoden, Ockhams rakkniv, eller möjligen sunt bondförnuft, ger Gustafsson sina frågor svar: Sverige var utsatt för ubåtskränkningar. Det var Sovjetunionen som svarade för dem. U137:s inträngande var avsiktligt. Dessutom har Gustafsson i boken bilagt sin tidigare publicerade text "Det sovjetiska

Per Edling är kommandörkapten och officier stagiaire à l'École de Guerre, Paris.

hotet mot Sverige under det kalla kriget". Artikeln ger en tänkvärd geopolitisk bakgrundsbild och förklarar det sovjetiska intresset för Sverige.

Gustafsson sticker inte under stol med att hans inlägg kan uppfattas vara partiskt. Han skriver sin bok med målsättningen att ge sin egen bild av vad som egentligen skedde och han hoppas att den fria forskningens arbete kommer att underlättas av hans eget. Parallellt med sökandet efter sanningen och efter de konkreta svaren berättar Gustafsson om sina egna erfarenheter från olika ledande befattningar i Försvarsmakten under ubåtskräkningarnas tid. Han drar sig vidare inte för att nypa till sina meningsmotståndare så snart som ett tillfälle uppenbarar sig i den löpande texten.

Sanningen om ubåtsfrågan är ett ambitiöst försök att efter flera års arbete bringa klarhet i vad som egentligen hände i de svenska vattnen. Gustafsson har gjort en noggrann genomgång av det material som stått eller ställts till dennes förfogande. De tre frågeställningarna ges, genom Gustafssons grundliga arbete och drivna argumentation, svar som framstår som både rimliga och troliga. Hans framställning är dessutom intressant att läsa och vissa partier, t.ex. när han skildrar dråpliga händelser i den högsta militära och politiska ledningen i vårt land, är riktigt underhållande.

Gustafssons inlägg är emellertid behäftat med en svaghet som öppnar för nedslag i den framtida diskussionen: Han lämnar inte några bevis på att han har rätt. Rimliga lösningar, indiciekedjor och sunt bondförnuft i all ära, men det saknas fortfarande hårda fakta. Exempelvis utgörs det material som Gustafsson bygger utpekandet av Sovjetunionen på, i huvudsak av en intervju i TV-programmet "Reportrarna" från 1996, och en dagboksanteckning i f.d. ÖB Lennart Ljungs dagbok. Materialet förmedlar uttalanden från tre män som enligt egen utsago tjänstgjort på sovjetiska ubåtar samt en anteckning om att en bekants sovjetiska bekants avlägsna släkting rapporterats saknad. Dessvärre håller inte detta stoff för grundläggande källkritisk granskning. Det har inte tillräcklig trovärdighet och den skyldige ubåtskränkaren kan därmed inte med säkerhet pekas ut med hjälp av det.

Huruvida uteslutningsmetoden och indicier räcker till för att slå fast vad som verkligen är sanningen om ubåtsfrågan är tveksamt. Att det trots allt gått till på det sätt som Gustafsson beskriver och att framtida forskning kan ha nytta av hans arbete är mer troligt. Att denna fråga kommer att vara föremål för fortsatt debatt så länge som de säkra bevisen saknas är däremot helt säkert.

Anders Jallai, *Spionen på FRA* (Stockholm: Lind & Co, 2010). 486 s., inb.

Anmäld av Per Andersson

Boken *Spionen på FRA* av Anders Jallai är enligt författarens egen beskrivning en spionroman baserad på delvis verkliga händelser och ska spegla händelser som inträffat på 1980 talet, dels avseende spioner på FRA, dels ubåtskränkningar. Jallai har enligt egen utsago använt sig av olika arkivdokument ur en mängd arkiv som SÄPO, MUST, FRA, UD, Krigsarkivet samt intervjuat ca 200 personer från olika myndigheter, såväl svenska som utländska. Detta ger intrycket att bokens innehåll skulle stå på solid grund. Lyckligtvis lägger författaren in en brasklapp att boken är en roman och att allting i boken inte är sant. Det var nog bra att detta klargjordes för en närmare granskning av bokens innehåll ger vid handen att väldigt lite är sant.

När jag skulle börja skriva denna recension, efter att ha läst boken en första gång, fanns tvivel om jag överhuvudtaget skulle skriva något alls eftersom boken närmast är att betrakta som en ren fiction och att detta knappast skulle passa in i de recensioner som normalt publiceras i Forum navale. Efter kontakt med redaktionen beslutades dock att jag trots dessa invändningar skulle recensera boken.

Alla böcker och filmmanuskript har normalt en eller flera röda trådar som leder läsaren genom boken eller filmen. De kan vara korta eller långa trådar men någon av dessa leder alltid genom hela handlingen till slutet. För att inte intresset hos läsaren eller betraktaren ska avta så ska dessa trådar få en lösning innan boken eller filmen slutar.

När det gäller röda trådar i boken *Spionen på FRA* så finns inget att klaga på. Här finns flera sådana som inte saknar spänning. Den långa genomgående röda tråden är att den svenska Marinen sänkt en rysk miniubåt utanför Singö. Hela bokens handling baseras i hög grad på denna händelse och där uppstod mitt problem att skriva en recension. Boken baseras nämligen på en händelse som aldrig har inträffat. Om författaren inte så tydligt skrivit att boken baserades på verkliga händelser utan i stället klargjort att det var en fiction hade det varit

Per Andersson är överstelöjtnant (numera pensionerad) och tidigare medlem i marina analysgruppen (MAna), en enhet som bl.a. var verksam under 1980-talets ubåtskränkningar.

en spännande läsning. Men när den bärande händelsen i boken är tagen helt ur luften tappar boken all bärkraft eftersom de andra händelser som tas upp, mer eller mindre sannolika, baseras på en ickehändelse. Därmed saknar ju även de andra beskrivningarna en fast och realistisk grund att stå på.

Det är något märkligt att en tidigare chef på SÄPO:s kontraspionage, Olof Frånstedt kan skriva i bokens förlaga att "Den här boken är inte bara trovärdig, den är sannolik". De händelser som författaren använder för att bygga upp hur bokens huvudperson får insikt i vad som hände 1982, och vad som sedan skulle läggas in i SÄPO-arkiven, är inte sannolikt utan i högsta grad osannolikt.

Tyvärr speglas författarens egna personliga motsättningar med en annan person, vilka uppstod i hans tidigare arbete med eftersökningen av den nedskjutna DC 3:an. Denne person, Chris Loklint, hade senare en ledande uppgift i dokumenteringen av denna händelse. Loklint har i Jallais "semi-fiktiva" bok utsetts till chef för en av avdelningarna på den hemliga militära agentunderrättelsetjänsten SSI och är i boken den onda personen som inte drar sig för att använda inhyrda "torpeder" från olika öststater för kidnappningar m.m. Att han dessutom i boken skriver att denna fiktiva SSI-chef, som är lätt identifierbar av alla som känner honom, skulle var pedofil m.m. är osmakligt och sänker bokens trovärdighet ytterligare. Dessa fakta är viktigt för läsaren att veta och denna visshet gör att bokens innehåll kan ses med helt andra ögon än man annars skulle ha. Här och var i boken har författaren lagt in utdrag ur olika allmänna handlingar från rapporter och krigsdagböcker utan någon egentlig koppling till texten i övrigt som för att styrka att innehållet baseras på riktig information.

Anders Jallai är själv huvudpersonen i boken och en genomgående tråd är hans hat mot den i boken utpekade SSI-chefen och sina egna ansträngningar att hitta den sänkta miniubåten. Under de år som undervattensverksamheten pågått har det alltid funnits olika skrönor om vad som egentligen hänt. Det finns alltid personer som tror sig ha informationer om sanningen som myndigheterna försöker dölja. Sålunda har det flera gånger uppstått rykten om såväl sänkta miniubåtar och döda och/eller tillfångatagna ryska dykare. Under Hårsfjärdenincidenten hösten 1982 uppkom rykten om en sänkt miniubåt som dolt skulle ha förts in i skadat skick och gömmts i en av bergdockorna på Muskö. Den döda personalen som funnits ombord skulle under stort hemlighetsmakeri ha utväxlats en mörk natt i oktober på södra Landsort och där hämtats av rysk personal i gummibåtar och förts ut till ett väntande fartyg en bit söder om

Landsort. Dessa rykten är givetvis rena fantasier men likväl finns det personer som säger sig personligen sett den skadade miniubåten i dockan. Även senare föddes nya rykten om "den döde dykaren", denna gång i trakten av Långbärning i Stockholms södra skärgård. Här fanns det visserligen en gedigen dokumentation som polisen gjort och SVT Uppdrag Granskning hade planer på att ta med detta i ett av sina granskande program om ubåtskränkningarna. Efter att SVT läst det befintliga underlaget avstod de med rätta från att väcka liv i denna skröna.

Författaren skriver ingående om den teknik som bokens huvudperson använde sig av för att slutligen lokalisera den troliga platsen för den sänkta miniubåten utanför Singö. Han beskriver hur oljefilmen från ubåten åstadkommer för ögat ej märkbara förändringar på ytan och som bara kan ses med särskild radarteknik från luften. Det är en riktig beskrivning av en teknik som används av andra länder med stor kapacitet för att indikera en ubåt under gång i undervattensläge även om det inte alltid är oljefilm man spanar efter utan andra fenomen som uppstår när en stor massa rör sig under vattnet. Här finns även beskrivningar av störsändare/transpondrar som skulle ha varit utsatta för att dölja den havererade miniubåtens position och släcka ut de reflekterade signalerna från egen sonar utrustning. Det är tveksamt om de skulle ha fungerat i verkligheten. De skulle dessutom ha krävt att batterier relativt regelbundet byttes ut, även om de varit isotopbatterier. Det skulle nog ha varit enklare att dolt bärga miniubåten särskilt vintertid när isen vissa år ligger tjock även på denna plats och svenska Marinen inte hade någon möjlighet att övervaka vad som skedde under denna.

Bokens titel antyder att det funnits spioner på FRA. Det kan visserligen ha funnits spioner i flera av våra myndigheter. Det vet vi ju genom att flera faktiskt avslöjats som Wennerström, Bergling och Ströberg (även att den sistnämnde nu lyckats få igenom en ny granskning av fallet eftersom han fortfarande hävdar att han är oskyldig). FRA har såvitt jag vet inte drabbats av någon känd spionhistoria och eftersom vi i Sverige inte har några hemliga domstolar så skulle det ha varit känt om någon dömts. I boken antyds i själva verket att det skulle ha varit en "spionring" med flera personer som lämnade information som inte var sanktionerat till andra länder. Även internationellt är det mycket ovanligt med spionringar eftersom en spion i regel inte vill riskera att åka fast och om mer än han själv har kunskap om vad han gör ökar risken dramatiskt.

Trots detta har det vid ett par tillfällen inträffat i USA och England att flera personer samarbetat i spionringar, så visst kan det ske. Stig Bergling hade ett skrytsamt sätt och avslöjade sin verksamhet till en av sina kvinnliga bekanta. Att en spion som fortfarande bor kvar i sitt hemland och inte är avslöjad på ålderns höst skulle lätta sitt hjärta och dessutom ha gömt undan handlingar som kan avslöja honom är även detta extremt ovanligt. Jag kan inte på rak hand minnas något sådant fall.

Om den sänkta miniubåten är den ena ingrediensen i Jallais bok är Mr X och kopplingen till FRA den andra. Mr X är enligt författaren en gammal tro-tjänare på FRA som skulle ha hjälpt Wennerström. Han skulle bl.a. ha hjälpt till med sändningar och mottagningar av agenttrafik till och från Wennerström. Nu hade ju Wennerström ingen sändare i bostaden utan enbart en avancerad kortvågsmottagare av märket Hallicrafter SX-100. Att ha en sändare i bostaden måste ha varit något av det första som den ryska underrättelsetjänsten bestämt avrått ifrån eftersom sådana sändningar ganska lätt kan pejlas in. Det är mycket osannolikt att Wennerström överhuvudtaget hade behov av att meddela sig med Moskva på radio eftersom sändningar till en agent normalt innehåller instruktioner om nästa möte, nästa sändning till denne, osv. Att därför peka ut en faktisk person som Mr X, som är lätt att känna igen, och som dessutom aldrig delgivits minsta misstanke om brott, är inte särskilt snyggt. Nu är ju den person som Mr X avser död sedan några år tillbaka men hans anhöriga har tagit illa vid sig av utpekandet. Jallai fortsätter, trots att boken är skriven och utgiven, att driva sina konspirationsteorier mot allt och alla på sin hemsida. Här är det ingen roman längre utan nu har det förvandlats till påstådda fakta som av förklarliga skäl inte kan bemötas, särskilt inte av Mr X eftersom han inte lever. På samma sätt ger sig författaren på Olof Palme och ger honom karaktärsdrag som långt ifrån stämmer med verkligheten.

Om nu Anders Jallai intervjuat närmare 200 personer från våra olika tjänster genom tiden som IB, SSI, KSI, MUST, SÄPO, FRA, Polisen m.m. borde väl någon av alla dessa kunnat ha förklarat för honom att det faktiskt inte går till på det sätt som han sedan skriver i sin bok. Det kan ju knappast ha varit fallet att han lyckats hitta 200 personer som inte haft någon kunskap om verksamheten i allmänna termer. Sen är det väl knappast så att de skulle berätta några djupare hemligheter för honom. Läsarna får ta boken för vad den är, dvs. en ren fiction som har väldigt lite med verkligheten att göra.

Hervé Coutau-Bégarie, *Le meilleur des ambassadeurs – théorie et pratique de la diplomatie navale* (Paris: Economica, 2010). 384 s.

Anmäld av Per Edling

Den världsordning som uppstått efter Sovjetunionens kollaps, och som vi i Sverige många gånger uppfattar vara amerikanskt unipolär, förstås snarare från franskt håll vara fylld av stora möjligheter att influera omvärlden. Diplomati och militärmakt är två klassiska medel för att uppnå denna påverkan och någonstans i gränslandet mellan de båda finns den marina diplomatin. Detta ämne har nyligen behandlats av professor Hervé Coutau-Bégarie, bl.a. strategilärare vid den franska skolan Collège Interarmées de Défense i Paris och korresponderande ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet. Han publicerade i våras *Le meilleur des ambassadeurs – théorie et pratique de la diplomatie navale* (*Den främste av ambassadörer – marin diplomati i teori och praktik*).

Även om sjömakter sedan tusentals år har använt sina örlogsfartyg för att påverka andra länder är det påfallande sent som denna fråga teoretiserades. Huvuddelen av detta arbete skedde mitt under det kalla kriget, närmare bestämt år 1971, då den första upplagan av engelsmannen Sir James Cables *Gunboat Diplomacy* publicerades. I denna, numera klassiska skrift, formulerades fyra kategorier marin diplomati: avgörande, målinriktad, underlättande och förtydligande. Boken skrevs alltså under det kalla kriget, vilket är särskilt intressant. Under denna epok var nämligen konsten att överlämna skarpt formulerade noter med hjälp av blotta närvaron av örlogsfartyg bortglömd, enligt Coutau-Bégarie. Idag, när den tydliga tudelningen av världen är ett minne blott, har metoden återigen blivit användbar och därmed finns det anledning att på nytt studera frågan.

Coutau-Bégarie lägger till att börja med en teoretisk grund där Cables idéer utvecklas. Själva kärnan i resonemanget om marin diplomati är växelverkan mellan makt och inflytande. Det handlar alltså om att övertala och övertyga, som i allt diplomatiskt arbete, men till skillnad mot den klassiska underhandlingskonsten är den marina diplomatin hela tiden redo att använda sig av våld, eller hot därom, för att staga upp sina argument. Coutau-Bégarie konkretiserar sedan Cables arbete genom att först förtydliga skillnaden mellan permanent diplomati och diplomati i händelse av kris och sedan lägga fram tre egna

begreppspar: prevention resp. reaktion, samarbete resp. avskräckning och nationell resp. multinationell diplomati. Hans definition är således betydligt bredare än Cables klassiska beskrivning. Därefter diskuteras de olika marina förbandstypernas användning som diplomatiska instrument och Coutau-Bégarie nämner särskilt betydelsen av att konkret kunna projicera makt från havet med hjälp av amfibie- och specialförband.

Coutau-Bégarie gör sedan en grundlig genomgång där han exemplifierar hur franska diplomatiska målsättningar världen över har uppnåtts med hjälp av utnyttjandet av marina enheter. Här nämns bl.a. ett stort antal humanitära insatser, evakueringar av franska medborgare från olika oroshärdar, exempelvis Libanon 1982 och 2006 eller Liberia 1990 och 2003, skydd av franska diplomater i Zaire 1991 och i Libanon 2000 samt åtskiljande av stridande parter, t.ex. på Komorerna 1989 och 1995 och Djibouti 1991. Mot dessa franska ansträngningar ställs sedan motsvarande sovjetiska, amerikanska och asiatiska insatser, med likaledes övervägande positiva resultat. Slutsatsen är att marin diplomati fungerar väl och att den har tillämpningsområden som inget annat maktmedel kan lösa lika bra.

Efter att ha dragit denna slutsats konstaterar Coutau-Bégarie att EU:s militära och diplomatiska samverkan inte har utvecklats i lika rask takt som organisationens politiska och ekonomiska samarbete. De olika europeiska medlemsstaterna har av olika anledningar, t.ex. juridiska problem, motivationsskäl eller lojalitetsfrågor, inte någon tillfredställande förmåga att tillsammans lösa de diplomatiska utmaningar som unionen står inför. Den diplomatiska splittringen innebär att EU:s fulla kraft inte kan utnyttjas och att onödiga fördröjningar uppstår när det är dags att agera. En rimlig väg framåt är alltså att förbättra det diplomatiska samarbetet. I syfte att stärka unionen bör dessutom det marina samarbetet utvecklas.

I bokens avslutning filosoferar Coutau-Bégarie över den marina diplomatins inneboende och unika kraft samt den diplomatiska nytta som Frankrike har av sina sjöstridskrafter. Mot bakgrund av detta resonemang frågar han sig sedan om det verkligen är vettigt att den franska flottan dragits ner till sin nuvarande, historiskt låga, nivå.

Le meilleur des ambassadeurs är en intressant bok, kanske särskilt för svenskt vidkommande. Den tar upp och förnyar teorierna bakom ett klassiskt utnyttjande av sjöstridskrafter, som bara på de senaste åren har blivit en naturlig och

tydlig del i den svenska marinens dagliga verksamhet. Istället för att enkom förbereda sig för den stora röda pilen som en dag förväntas komma över Östersjön, används flottan och amfibiekåren idag för att skydda svenska intressen, t.ex. genom att bidra till att hålla Suezkanalens södra inlopp öppet.

Boken förtydligar också den nytta som en nation kan ha av sin marin och den beskriver sjöstridskrafternas inneboende flexibilitet. Denna marina mångsidighet är användbar även i fredstid och åtskiljer världens flottor från flertalet armé- och flygförband. Av denna anledning kan boken även vara till nytta för den som kanske inte ännu har förstått de fördelar som den marina dimensionen normalt medför. Dessutom är boken skriven på en franska som är vacker samtidigt som den är tydlig och lättläst.

I en av de många frågor som Coutau-Bégarie tar upp kommer han till en slutsats som är diskutabel, i alla fall ur ett praktiskt perspektiv. I samband med att han beskriver hur sjöstridskrafter har använts för att bidra till lösningen av kriser tar han även upp ledningen av dessa styrkor. Han konstaterar att sjöstyrkor under olika chefer vid ett flertal tillfällen utnyttjats sida vid sida inom ramen för samma operation. Gulfkriget 1990 och operationerna utanför f.d. Jugoslavien under 90-talet används bl.a. som exempel. Även idag ser vi exempel på denna typ av organisation utanför Afrikas horn där förband ur EU och Nato parallellt löser liknande uppgifter. Dessutom pågår samtidigt flera nationella uppdrag, t.ex. på indiskt, ryskt och kinesiskt initiativ. Denna splittring av styrkornas ledningsförhållanden framställs av Coutau-Bégarie som ett nödvändigt ont. Utan politisk enighet är ett samlat militärt befäl inte möjligt, enligt denne. Det må så vara, men gränser mellan militära förband är ofta tillräckligt tilltrasslade även om de råkar lyda under samma chef. Att samordning genom befäl är att föredra framför samverkan torde således vara självklart och gälla även till sjöss, även om man helst vill undvika att ansluta sig till den amerikanska hegemonin.

Den som läser *Le meilleur des ambassadeurs* får för det första klart för sig hur sjöstridskrafter kan användas över hela konfliktskalan. För det andra får läsaren en djupare insyn i franska diplomatiska frågor. Båda dessa lärdomar är lika viktiga.