

the many RAF aircraft which diverted to Sweden during the Second World War, there were three aircraft of the FAA. The 2008 edition has not been translated.

¹²J D Brown, *Carrier Operations in World War II* (London, Seaforth, 2009) pp. 16-17

¹³In July 1985, Hugh Hearn visited Leka again and met some of the people who had helped him.

¹⁴Rating aircrew were drawn from the fleet and were either naval airmen (NA) or more-skilled torpedo air gunners (TAGs).

¹⁵The son of Sir Henri Deterding, shipping and oil magnate, head of Royal Dutch Petroleum and of Shell Transport and Trading.

¹⁶Poynter would take part in the 'Great Escape' from Stalagluft III on the night of 24-25 March 1944. He was recaptured but was not one of the many murdered by the Gestapo.

¹⁷Some records erroneously put Laing in Swordfish L9731, which crashed in Norway.

¹⁸Wrongly spelled 'Wigginson' (with 's') in Wegmann.

¹⁹Peter C Smith, *Skua! The Royal Navy's Dive Bomber* (Barnsley, Pen & Sword, 2006) pp. 184, 188-189.

²⁰Operation Tungsten was a series of attacks on the German battleship *Tirpitz* by the FAA in Altenfjord in April 1944. *Tirpitz* needed extensive repairs and was put out of action for several months.

²¹And at the time of writing (2011) was a hale 90-year-old living in Canada.

²²Wrongly given as 'E Graham' in Wegmann, a mistake repeated in other sources. He was, in fact, Edward Graham Savage, and he was the pilot, not the navigator.

²³In an exchange of letters in the mid-1970s, Savage and Hayes contemplated going back to find their Skua, but neither man was certain as to which lake they had landed in. Copies of these letters and Savage's annotated chart have been deposited with the Swedish Military Archives (Krigsarkivet) in Stockholm.

²⁴Letter, Savage to Hayes, 22 January 1975.

²⁵Letter, Savage to Hayes, 7 March 1975.

²⁶Krigsarkivet Dnr 422-2011-974.

²⁷Op cit.

²⁸Obituary, *The Daily Telegraph* 31 May 2011. In October 1941, Savage was given command of 809 Naval Air Squadron, flying the two-man Fairey Fulmar fighter from the carrier *Victorious*. After winter operations in the Arctic, *Victorious* was part of the escort for Operation Pedestal, a vital convoy regarded as a last chance to relieve Malta. Despite bomb damage to *Victorious* on 12 August, and fierce attacks by the German Fliegerkorps X, Savage's squadron shot down two enemy aircraft, but lost three of its sixteen Fulmars. Five merchant ships arrived in Malta, thus lifting the siege of the island. Savage was awarded the Distinguished Service Order "for bravery and dauntless resolution in the face of relentless attacks by day and night from enemy aircraft."



Recensioner

Jan Glete, *Swedish Naval Administration, 1521–1721 – Resource Flows and Organisational Capabilities* (Leiden and Boston: Brill, 2010). 816 s., inb., ill.

Anmäld av Martin Bellamy

With Jan Glete's passing, maritime history lost one of its great original thinkers. This is his last book, in which he presents the results of a lifetime's study of the Swedish navy. Readers of his previous books, notably *Navies and Nations* (1993), *Warfare at Sea* (2000) and *War and the State in Early Modern Europe* (2002), will be familiar with his approach. He does not regard navies as entities in their own right, but treats them in a holistic fashion, examining the political, geographical, economic and technological factors in their development. His main area of enquiry was the relationship between naval administration and early modern state formation. While his earlier books took a global perspective, this study is a detailed examination of one very important example of the interaction between the development of a state navy and the ambitions and capabilities of the state as a whole.

Martin Bellamy, PhD, is Head of Research at Glasgow Museums.

The first chapter probably provides the best summary of Glete's theories of state formation and naval power to be found in any of his writings. He is heavily influenced by both economic and organizational theory and argues that states gained their power through protection selling, offering greater security in return for taxation. As central administrations became more sophisticated and competent at raising taxes and organizing their navies, they were able to impose a monopoly of violence at sea, thereby ensuring greater security for the population and stability for the central administration.

Sweden provides an exceptionally powerful case study in support of this model. It was not traditionally a great maritime power. It did not have a large indigenous seagoing community and relied heavily on foreign ships and expertise for its shipping needs. However, the early Vasa monarchs recognized the importance of controlling sea power as a means of strengthening their domestic position and protecting against potential threats from overseas. Their ability to effectively maintain control of the sea enabled the development of a Swedish Baltic empire, which in turn provided resources to further strengthen their power. In this book, Glete aims to examine just how Sweden managed to develop from a state with little maritime expertise into one of the great sea powers of early modern Europe or, more specifically, to "trace how the state attempted to achieve power at sea by developing organisational capabilities to use resources in an optimal fashion" (p. 582).

He argues that the ability to maintain control of sea lanes and to fight naval wars successfully was not simply a matter of military strategy, but was largely dependent on the state's ability to send ships to sea in sufficient numbers and to maintain them there as long as possible. This required resources in the form of raw materials for the construction of ships' hulls and their fitting out with sails, rigging and guns. It also required the administrative ability to ensure that the right equipment was available at the right time. It was no use having a fleet of large warships if there were not enough sails or cannon to go around. The navy also required sufficient skilled men to sail its ships and enough food to feed them for an operational season that lasted several months. This presented a particular problem as food was required in vast quantities at the beginning of the sailing season in the spring, just when domestic food supplies were traditionally at their lowest. The introduction of taxation in kind around 1540 is

viewed not as a backward step, but as a bureaucratic innovation that helped to resolve an increasingly difficult problem.

Gustav Vasa (Gustav I) and Gustav II Adolf appear as the key administrative innovators in the Swedish navy. Gustav Vasa created the navy in the 1520s, first by buying a fleet of armed merchantmen from Lübeck and later through hiring the necessary technical expertise to build and man the navy within the state system. He also established the taxation regime that financed it. Gustav II Adolf, together with Axel Oxenstierna, reformed and simplified the naval administration into a centralized state admiralty. Glete somewhat controversially claims that Breitenfeld was “the most decisive battle ever in Swedish naval history” (p. 600). The victory on land allowed a major reallocation of resources from the army to the navy. In the short term, this enabled a major construction programme for new warships. In the long term, it led to the creation of the Amiralitetskollegium (Admiralty Board) in 1634 and the successful new manning system that served the Swedish navy for the next quarter of a millennium. Under absolutism, the navy became an ever more professional organisation, but the relocation of the naval administration to Karlskrona removed it from the centre of power and political influence. Ultimately, Swedish naval policy and administration stagnated while its competitors innovated. Glete argues that it was administrative failings combined with Karl XII’s failure to understand the amphibious nature of warfare in the Baltic that led to military defeat and the loss of the empire.

The first part of the book explores the political and operational factors that shaped the need, size and make-up of the navy. Glete stresses the importance of understanding the amphibious nature of most of the campaigns that were undertaken and the impact that this had on the size and nature of the Swedish navy. A large central chapter details how ships were built or procured and examines the strength of the navy in comparison with the other major navies of Northern Europe. Individual chapters then examine the resources and organizational capabilities required to supply the navy with sails and cordage, cannon, seamen and provisions. Each chapter is similarly structured. Glete provides an overview of the subject, discusses the archival sources and historiography that have informed his research and he then explores the subject chronologically, finishing with conclusions based on his analysis. In some cases, he has carried out groundbreaking primary research, while in other areas he

provides more of a synthesis of published research. He is refreshingly honest in dealing with the current state of knowledge in certain areas of naval and state administration and in many ways this book could be used as a research agenda for future work.

Much of what he writes is truly innovative, but he has the ability to present extremely complex issues in such a clear and matter-of-fact way that his conclusions appear self-evident. Although he is heavily influenced by theoretical approaches, he does not overburden his text with jargon and his unpretentious manner helps to sustain the reader through what is a very large book. The book is completed with an extensive appendix that lists all Swedish naval ships during the period and a comprehensive bibliography.

Although hugely impressive, the book is by no means perfect. It is clear that Glete was aware of his health whilst writing it and some parts feel a little as though he was using his last chance to get everything down on paper. This is perhaps truest of the rather-too-long and over-detailed chapter on warships and naval strength. One suspects that had circumstances been different, Glete may have developed the content into two or even three books on the subject. The book would have also benefited greatly from an editor with a stronger grasp of English who could have eliminated the all too numerous grammatical errors and directly translated Swedish idioms that appear throughout. However, these are minor quibbles that do not detract from the fact that this is an extremely important book, not just in terms of increasing our knowledge of the Swedish navy but of understanding the importance of navies and state formation in early modern Europe. It should be required reading for anyone studying naval history in the early modern period, although its size and very high price may prohibit this to a certain extent.



Dan Lennervald (red.), *Torsten Billman – Bildmakaren*
(Kungsbacka: ABF Norra Halland, 2010). 464 s., inb., ill.

Anmäld av Björn Marten

De svenska bildkonstnärer som företrädesvis valt sjömännen och deras arbete som motiv är tämligen lätt räknade. För *Forum navales* läsare är sannolikt Gösta Werner (1909–1989) mest känd. Hans färgstarka alster återfinns ofta reproducerade, bl.a. som illustrationer i marint präglade böcker och tidskrifter, där han i bild berättar om sitt eget sjömansliv. Till Werners rykte bidrar naturligtvis även hans deltagande i Vega-jubileet 1980, vid vilket han skildrade resan från sin utsiktsplats ombord på isbrytaren Ymer.

En annan konstnär, som gärna valt samma motivområde som Gösta Werner, är Torsten Billman (1909–1989). Märkligt nog hade dessa två konstnärer både samma födelse- och dödsår, och liksom Werner gick Billman tidigt till sjöss, men såväl deras respektive sjömansbanor som konstnärskap hade något olika karaktär. Båda växte upp under enkla förhållanden, men medan Werner knappast torgförde någon uttalat politisk uppfattning, kom Billmans socialistiska samhällsuppfattning, fackliga engagemang och pacifism att mycket starkt prägla hans konst.

Torsten Billman föddes i Kullavik, där fadern drev ett skrädderi, vars specialitet var högtidskläder och uniformer. Skolgången inskränkte sig till åttaårig folkskola och betygen var tämligen slätstrukna med ett viktigt undantag, teckning. Trots faderns idoga försök att få in honom i skraddaryrket kände den unge Billman havets lockelse och som sjuttonåring mönstrade han som jungman i Svenska Lloyds ångfartyg Valencia. Ett år senare valde han tjänstgöring under däck och mönstrade som kollämpare i samma fartyg. Han kom att uppskatta det hårda livet i kolboxar och pannrum med dess speciella stämning, och som lämpare och eldare tillbringade han resten av sitt sjömansliv.

Under tiden till sjöss, vilken även omfattade värnpliktstjänstgöring 1930–31 som eldare ombord på pansarskeppet Sverige, ägnade sig Billman åt att teckna. Det stod nu, trots faderns motvilja, klart för honom att han ville ägna sig

Björn Marten är f.d. kommendörkapten och fil.kand i konstvetenskap.

åt konstnärstyrket. Under en period av arbetslöshet efter fullgjord värnplikts-tjänstgöring hade han en kort anställning som tecknare på en reklambyrå, men denna gick i konkurs. Hans första formella konstnärsutbildning påbörjades vid Slöjdföreningens skola, men redan efter en termin tröttnade han på undervisningen som han ansåg alltför enahanda och fantasilös. Än en gång gick han till sjöss och när han ett knappt halvår senare mönstrade av medförde han ett antal teckningar, skisser m.m. från resan. Dessa skulle utgöra en del av hans inträdesansökan till Valands målarskola i Göteborg, där han antogs vårterminen 1933. Därmed hade han tagit ett avgörande steg på sin konstnärsbana. Redan före antagningen på Valand var Billmans viktigaste uttrycksätt teckning och grafik, det sistnämnda främst i form av träsnitt. Det är också dessa två slags tekniker som kom att prägla hans fortsatta konstnärskap och gav honom en plats i svensk 1900-talskonst. Inte minst har hans utveckling av en mycket arbetskrävande gråtonad träsnittsteknik givit honom välförtjänt ryktbarhet.

Billmans motivkrets kom, naturligt nog, inledningsvis främst att omfatta minnesbilder från hans eget sjömansliv. Med mycket stark inlevelse skildras företrädesvis eldarnas och kollämparnas smutsiga och ansträngande arbete för att hålla ångtrycket uppe. Lika inlevelsefullt och realistiskt skildras frivakterna i eldareskansen omväxlande med krog- och bordellbesöken i land. Billman blev tidigt engagerad i den fackliga kampen för att sjömännens arbetsvillkor skulle förbättras. Hela hans konstnärliga produktion genomsyras av ett starkt socialt patos och det är ingen tillfällighet att motiven ofta hämtats från situationer där sjömannen är ett offer för både sina förmän ombord och diverse lurendrejare iland. Bilderna från sjömännens värld varvas efterhand alltmer med mörktonade skildringar av andra människor i socialt utsatta positioner. I detta avseende kan Billman, såväl tekniskt som motivmässigt, ses som arvtagare till storheter som den franske 1800-talsrealisten Honoré Daumier (1808–1879) och den tyska expressionisten Käthe Kollwitz (1867–1945). Inte minst den senares pacifistiska inställning och avståndstagande från allt våld delades av Billman, och detta har han visat i ett stort antal teckningar och grafiska verk, vilka tydligt illustrerar hans avsky för nazismen och andra totalitära rörelser i politiken.

Billman är representerad i både Nationalmuseum och Göteborgs konstmuseum, och hans verkförteckning visar en omfattande produktion. Förutom skapandet av de grafiska verken och tuschteckningarna var han en tämligen frekvent illustratör av tidningar, tidskrifter och böcker. Bland tidskrifterna

märks framförallt de fackliga *Eldaren* och *Sjömannen*, och bland böckerna finns så olika litterära alster som Harry Martinsons *Nomad* och Fjodor Dostojevskis *Brott och straff*. Av hans bokillustrationer är kanske de som pryder B. Travens klassiker *Dödsskeppet: en amerikansk sjömans historia*, utgiven i Atlantis klassikerserie, mest intressanta för Forum navales läsare. Utöver det nämnda har han tecknat ett stort antal ex libris åt privatpersoner, de flesta med marina motiv, och det var sannolikt ingen tillfällighet att han fick ge form åt den frimärksserie som gavs ut vid Sjöräddningssällskapets femtioårsjubileum 1957.

Billmans mångsidighet visas även i de monumentala verk som vi idag finner i samlingslokaler på olika platser i landet. Av de sistnämnda kan särskilt nämnas den stora fresken *Till sjöfolket – Havets arbetare* från 1944, i det då nybyggda Sjömanshemmet i Göteborg. Det var nog ganska djävt av Billman, som dittills hade arbetat i det lilla formatet och med svart och vitt som huvudsaklig kolorit, att ta sig an uppgiften att skapa ett större verk i den svåra frescotekniken. Ett av freskens delmotiv visar hur hakkorsmärkta flygplan bombar handelsfartyg och här finns infogad en bild av en person med Joseph Goebbels anletsdrag som iordningställer en mina. Förväntade politiska förvecklingar ledde till att fresken inte invigdes förrän efter krigsslutet 1945.

I samarbete med Hallands konstmuseum har ABF Norra Halland utgivit en omfattande och mycket ambitiös antologi över Torsten Billman och hans konstnärskap. Redan formgivningen med sitt svartvita omslag berättar vilken slags konstnär boken handlar om. I tjugotre kapitel av varierande längd bidrar olika författare med sin bild av konstnären och hans verk. De olika kapitlen har som upphovsmän skönlitterära författare, journalister, konst- och litteraturvetare, museimän, representanter för arbetarrörelsen m.fl., och bland författarna finner man även Torsten Billman själv (ett brev till Gunnar Jungmarker, intendent vid Nationalmuseum) och hans dotter Helena Billman-Hildingh. I varje kapitel tar respektive författare upp sin relation till Billman och/eller olika delar av hans konstnärliga gärning. Några ägnar uppmärksamhet åt personen Billman, andra ägnar sig mer åt det renodlat konstnärliga. Att flera personer ligger bakom bokens innehåll är märkbart, men detta är i och för sig ingen nackdel utan bidrar till att ge en bredare bild av konstnären. Bortsett från de inledande rent biografiska och de avslutande katalogiserande avsnitten, finns ingen klart redovisad kronologi i materialet. Bokens olika avsnitt kan därför med fördel läsas i den ordning som läsaren själv avgör. Varje läsare väljer om han vill läsa

allt eller endast vissa delar, och med en inte alltför djärv gissning torde *Forum navales* läsare finna kapiteln om Billmans erfarenheter till sjöss och konstverken med motiv därifrån mest intressanta.

Boken är tryckt på papper av hög kvalitet och mycket rikt illustrerad. Nästan varje sida innehåller en eller flera bilder, vilka väl visar variationerna, såväl motiv- som teknikmässigt, i konstnärens rika produktion. På ett antal utvikningssidor, tryckta på blankt papper, återges helt eller delvis ett antal av Billmans fresker i färg. Bilderna ledsagas i de flesta fall av text, vilken dock inte alltid återfinns på samma sida som bilden. Det sistnämnda gäller framför allt illustrationerna till freskerna. Detta kräver en del bläddrande och det hade varit bättre om texten varit direkt knuten till bilden. Oavsett denna anmärkning har bildredaktören utfört ett gediget arbete och bilderna speglar på ett utmärkt sätt Billmans produktion, även om man ibland mätts av det agitatoriska.

Sammanfattningsvis kan man säga att boken om Torsten Billman, genom sitt format (den väger ca 2½ kilo) knappast inbjuder till sträckläsning i läsfåtöljen, även om den är lättläst. Den har mer karaktär av referenslitteratur, till vilket bidrar ett antal fylliga faktabilagor tillsammans omfattande ca femtio sidor inklusive kapitelvis ordnad notapparat och källförteckning i slutet av boken. Även om boken *Torsten Billman – Bildmakaren*, ganska ofrånkomligt med tanke på vem som är utgivare, har en viss karaktär av hyllningsskrift, bjuder den på mycket intressant läsning. Som konstnärsporträtt betraktat har den nog få motsvarigheter i svensk konsthistorisk litteratur.



Maria Dalhed & Ulrika Djerw (red.), *100 ting ur samlingarna = Objects from our collections, Sjöhistorisk Årsbok 2010–2011* (Stockholm: Sjöhistoriska museet, 2010). 255 s., inb., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Detta är framför allt en presentbok avsedd för svenska och utländska läsare, med parallella texter på svenska och engelska, och med det uttalade syftet att locka besökare till Sjöhistoriska museet i Stockholm. Med det syftet har en särskild grupp valt ut jämna hundratalet föremål ur samlingarna. Dessa har därefter återgivits i bild med generöst utrymme i boken, inte sällan i form av hela uppslag. Där har de kompletterats med korta men upplysande texter. En stor del av behållningen bygger på ett alldeles utmärkt arbete av museets skickliga fotograf Karolina Kristensson. Mycken – och framgångsrik – möda har vidare lagts på den grafiska formgivningen. Skriften är helt enkel klart tilltalande för ögat.

Utan större svårighet kan man förstå att redan själva urvalet måste ha varit en mycket svår process för de fyra medlemmarna av redaktionsgruppen. Registret över museets samlingar upptar nämligen idag sammanlagt gott och väl 29 000 poster. Bilderna i boken understryker också mycket riktigt materialets utomordentligt varierade bredd. Här samsas *M/s Estonias* bogvisir med en skeppsklocka från 1677 samt med sirligt präntade dagboksutdrag från livet ombord, rader av utomordentligt detaljrika fartygsmodeller, t.ex. hjulångkorvetten *Thor* (1841), Salénrederiernas första bananbåt *Sandhamn*, tankfartyget *Stena Primorsk* och tremastskonaren *Baltica*, liksom ritningar av klassiska segelbåtar såsom Per Brohälls *Vega* eller den kända kungaslupen *Vasaorden*. Sidor som uppvisar förlagor att användas av tatuerare trängs med kaptenstavlor, flaskskepp av de mest skilda format och innehåll, en rysk kejsarlig flagga som erövrades vid slaget vid Hogland samt ornament från akterskeppet på örlogsskeppet *Carolus XI*. Likaså ingår ett antal foton som kommit från marinens pressdetalj, t.ex. en grafiskt vacker helsida med åtta torpedbåtar under force-ring, fångade från ovan.

Bo G Hall är fil.dr och ledamot av Kungl. Krigsvetenskapsakademien.

Från museets omfattande bibliotek visas utdrag ur paradverk som den storartade skeppsbyggaren Fredrik Henrik af Chapmans berömda *Architectura Navalis* och kommandören Thomas Rajalins klassiska "Nödig underrättelse om skeppsbygget" från 1738. Som vid det här laget torde ha framgått skulle listan över avbildade föremål utan svårighet kunna göras mycket längre, men redan de anförda exemplen bör vara tillräckligt för att ytterligare understryka samlingarnas mångsidighet.

Redan historien om hur dessa samlingar har hopbragts är spännande. En första början skedde i samband med 1897 års stora Stockholmsutställning när man firade att Oscar II suttit 25 år på tronen. På initiativ av kommandören Herman af Sillén och amiralen Jacob Hägg, båda välkända som marinmålare och för övrigt representerade i den nya boken, arrangerades nämligen en särskild "Flottans paviljong" med fartygsmodeller, vapen och memorabilia från marinens egna samlingar från 1600-talet och framåt. Dessutom visades modeller av samtida fartyg. Detta var ju en tid då marinen tillfördes rader av torpedkryssare och inte minst pansarskepp. Publiken strömmade till i mängder och därmed var tanken inte avlägsen att skapa ett särskilt sjökrigshistoriskt museum. I det syftet registrerades därför rader av arkivalier, föremål och böcker.

Sex år senare samlades ett antal företrädare för den civila sjöfarten (redare, varv, Stockholms hamn, Kommerskollegium, befälssammanslutningar, navigationsskolan i Stockholm) på Hotell Reisen vid Skeppsbron i huvudstaden och bildade Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm. Inledningsvis siktede man in sig på att samla in fotografier, föremål, arkivalier, modeller och annat som belyste den svenska handelssjöfarten. Syftet var att på sikt skapa ett Sjöfartsmuseum för hela landet. Redan från allra första början inleddes dessutom samarbete med de sjökrigshistoriska samlingarna.

År 1938 var det så äntligen dags för de båda samlingarna, som dessförinnan var och en inhysts i olika och tillfälliga lokaler i huvudstaden, att förenas när Sjöhistoriska Museet på Djurgården kunde invigas. Arkitekt var Ragnar Östberg, bland mycket annat skapare av Stockholms stadshus, och bygget finansierades till största delen av bidrag från Knut och Alice Wallenbergs stiftelse. Här fick verksamheten ett ordnat hem där örlogsflotta och kommersiell sjöfart kunde presenteras gemensamt. Förvisso är det både inspirerande och stimulerande att bläddra i boken, men dess karaktär av axplock är ändå tydlig. Sjöhistoriska museet är ju en del av Sveriges maritima museer, i vilka även Vasamu-

seet och samlingarna i Karlskrona ingår. Mycket vill ha mer och man längtar efter den väl inte så avlägsna tid då det mesta av samlingarna finns tillgängliga på nätet.

Lyfter man blicken och ser västerut hamnar omgående ytterligare två förnämliga institutioner i blickpunkten. Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg är den ena. Det har under senare år genomgått en remarkabel ansiktslyftning, närmare beskriven i senaste utgåvan av museets skriftserie *Unda Maris*. Den andra är förstås Göteborgs Maritima Centrum, alltså den anhopning av sammanlagt tjugo museifartyg som återfinns invid Göta älvskajen, nära Göteborgsoperan. Där kan besökaren bl.a. beskåda jagaren *Småland*, u-båten *Nordkapparen*, fyrskeppet *Fladen* och monitoren *Sölve*. Detta måste vara ett av världens allra största flytande fartygsmuseer. Alldeles invid ligger dessutom *Marieholm*, under mellankrigsåren länge Svenska Amerikalinjens trotjänare som matarbåt för passagerare från Östersjöhamnarna, men numera en trivsamt restaurang-pensionär nära vattenspegeln. Är det en orimlig tanke att på webben söka sammanföra bilder av representativa föremål ur alla dessa förnämliga institutioners samlingar? Nog skulle det eftertryckligt visa hur, och att, vi i Sverige slår vakt om vårt maritima kulturarv. Samtidigt skulle utländska besökare även lockas till annat än Vasamuseet.

Anders Lindström & Gert Malmberg (red.), *Svensk Sjöfartshistoria – I storm och stiltje* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2010). 400 s., inb., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Efter mötet med denna verkligt gedigna och välskrivna dokumentation får man lust att spontant högljutt utbrista "Äntligen!" Här kommer nämligen en efterlängtat, samlad och genomarbetad redovisning av svensk sjöfartsnäring under ett halvannat sekel fram till idag. Visst finns det redan åtskilligt skrivet härom, men praktiskt taget allt har haft en särskild vinkling. Vanligen har det då rört sig om jubileumshistoriker, ofta med utpräglade rederiperspektiv eller skrivna med påtagligt fackliga utgångspunkter. Till skillnad från dem har den nya bokens båda mycket meriterade redaktörer aktivt eftersträvat ett övergripande upplägg, där givetvis också dessa två sidor kommer till tals, men där syftet varit att sätta in sjöfartsnäringen i ett ekonomiskt och politiskt sammanhang samt att dessutom lyfta fram faktorer som haft avgörande inflytande på utvecklingen.

I hela sextiosju kompakta och innehållsrika kapitel får läsaren följa svensk sjöfart från mitten av 1800-talet, då skråväsendet upphörde och näringsfriheten proklamerades, fram till dagens verklighet med en omfattande utflaggning. Titlarna för de olika perioderna ger klara antydningar om deras innehåll: "Bort från Bondesamhället (1860–1920)", "Krisåren kommer (1920–1939)", "Europa reser sig (1945–1960)", "De gyllene åren (1960–1974)", "Ganska bra trots allt (1975–1989)" och "Globaliseringen (1990–2009)". För varje period lämnas inledningsvis en redovisning av de aktuella yttre politiska och ekonomiska förutsättningarna, författad Kent Olsson, ekonomhistoriker vid Handelshögskolan i Göteborg. Detta är ett mycket lyckat grepp eftersom kunskaper om det internationella skeendet är ett direkt måste om man vill förstå branschens utveckling. Ingen annan svensk näring är i sådan grad beroende av vad av som sker på världsmarknaden.

Givetvis är teknikutvecklingen, skildrad i en rad kapitel, särskilt intressant. Introduktionen av ångmaskinen som drivkälla ledde ju till en storartad omvälvning och utveckling av hela branschen. Successivt fick segelfartygen lämna plats. Längst höll de ut på de långa distanstraderna där brådskan inte var lika tvingande och de konkurrerande ångfartygen fick alltför långt mellan kolstatio-

nera. Överhuvudtaget har ju teknologin lett till revolutionerande framsteg, där senare årtiondens övergång till containrar eller satellitnavigering bär syn för sägen.

Det här är ju en verksamhet som formligen ropar efter entreprenörer och nytänkande. Därför känns det extra värdefullt att redaktörerna lämnat stort utrymme åt presentationer av en rad enskilda framstående aktörer inom näringen t.ex. Wilhelm R Lundgren, Emanuel Högberg, K R Bökman, Helge Källsson, Folke Patriksson, Hans Laurin, Christer Ericsson, Clarence Dybeck, Sven-Olof Kristensson och Lars Höglund. Ofta rör det sig dessutom om betydelsefulla insatser av flera generationer såsom ifråga om familjerna Carlsson, Gorthon, Salén, Malmros och Broström. En särskilt viktig gestalt var Gunnar Carlsson, vilken som ledare för Sjöfartskommittén 1939 säkerställde att sjöfarten västerut vissa tider under andra världskriget ändå kunde upprätthållas i form av den så kallade lejdrifiken. Han hade ett så gott anseende i de berörda kretsarna i London att avtalet med engelsmännen undertecknades av honom och inte av den svenska regeringen. På så vis undveks diplomatiska fnurror med Berlin.

Att Anders Lindström bland mycket annat arbetat inom flera av sjöfartens kulturinstitutioner kan vara skälet till att det spännande kapitel medtagits som är betitlat "Sjöfolket och litteraturen". Här passerar ett antal författare revy i snabb takt, allt ifrån Jacob "Min son på galejan" Wallenberg via bland andra Dan Andersson, Evert Taube, Harry Martinson, Josef Kjellgren, Lasse Dahlqvist, Martin Nilsson till Ove Allansson och Anders Wällhed. Påpassligt citeras Ruben Nilssons parodi som han kallade "Den sanna sjömansvisan" vars sista fem rader lyder:

"Hans skuta segla ej i sank
och sjönk på tusen famnar.
Han söp sig aldrig full och pank,
och aldrig gick han och slog dank
i världens stora hamnar."

Möjligen saknar man i sammanhanget Povel Ramels saltstänkta drift med genren "Balladen om Eugen Cork" liksom hans båt till Curacao som måste "gynga så" – i själva verket Saléns bananbåt *San Blas*, byggd på Ekensbergs varv 1955.

Kanske är det onödigt att påpeka att den nya boken handlar om vår civila sjöfart. Marinens historia finns som bekant redan beskriven i rad verk på senare tid, allt ifrån studier av enskilda fartygstyper som kryssare, pansarskepp, jagare, minsvepare, torpedbåtar och ubåtar till redogörelser för den samlade kustflottans utveckling. Detta hindrar inte att den militära närvaron ändå stundtals blir mycket påtaglig och central även i den nya skriften. Inte minst gäller det vid skildringen av branschens situation under de båda världskrigen, men även t.ex. i redogörelsen ifråga om de svenska varvens utveckling.

Ett tiotal skribenter har medverkat i arbetet. Som man snabbt inser har de valts så att alla viktigare sakområden inom näringen ska bli tillgodosedda. Ytterligare ett plus är att de överlag visat sig besitta goda pennor. Att de dessutom, med bara något undantag, är hämtade från rikets andra stad är självklart eftersom Göteborg i dessa avseenden är navet i svensk sjöfartsnäring. Möjligen kan man sätta ett litet frågetecken för att alla medverkande är av manligt kön. Visst är sjöfarten av tradition en maskulin bransch men åtminstone inom den akademiska världen finns det flera kvinnliga ekonomhistoriker av hög klass.

De båda redaktörerna har verkligen förtjänat all uppskattning. De har åstadkommit ett uppslagsverk om vår kommersiella sjöfart som länge saknats och som därmed fyller en stor lucka i bokhyllan. Inte minst glädjande är den systematiska och genomförda satsningen på bokens illustrationer, där särskilt det rikhaltiga arkivet på Svensk Sjöfartstidning kommit till flitig användning. Så det är bara att ödmjukt tacka och ta emot.

Jan Häggström & Bengt Westin, *De gula färjorna – Statens vägfärjor 1944–2010* (Vaxholm: Trafikverket Färjerederiet, 2011). 120 s., inb., ill.

Anmäld av Bo G Hall

I våra svenska sjöar, älvar, åar och skärgårdar finns många sorters flytetyg som svarat och alltjämt svarar för förbindelserna över vattnen. Kanske tenderar några av dem att hamna lite i skymundan trots att de är nog så väsentliga för att landet ska fungera. Därför är de ångermanländska parhästarna Häggström/Westins nya skrift om våra vägfärjor under de senaste sjuttio åren mera än välkommen. Nu tar visserligen författarna utgångspunkt redan i 1734 års lag och dess gästgiveriförordning. I den ingick nämligen i vissa fall en skyldighet att även hålla färja. Men deras egentliga ärende är att skildra vad som hänt sedan 1944 då Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, sedermera omdöpt till Vägverket, av regeringen fick det samlade uppdraget att ansvara för landets vägfärjor.

I egna kapitel redovisas statens organisation av färjetrafiken under åren liksom de många färjelederna i Sverige. Så följer avsnitt om färjelägena, för varje led finns ju två, och hur dessa utvecklats från ganska enkla anläggningar till nutidens moderna ramper. Likaså belyses sommar- resp. vintertrafiken i egna kapitel. Den senare erbjuder ju särskilda bekymmer med tillfrusna vatten. Olika sätt att hålla vattnet fritt, t.ex. nedsänkta propellrar i ständig rörelse eller sprängningar med dynamit, har prövats under åren. Men ofta har vintrarna varit så kalla att man kunnat ersätta färjorna med ordentligt underhållna vägar över isarna.

Den större och senare delen av boken är en noggrann redovisning av färjorna med nummer, namn och inte minst färg – alla har inte varit gula! Här ingår också byggnadsvarven och en intressant beskrivning av hur en färja blir till, samt en uppräknig av färjerederiets egna varv och slipar. I anslutning här till uppräknas alla 345 färjor som Färjerederiet har och har haft med mått, tillkomstår och byggnadsvarv. Boken avslutas med en förteckning över alla färjor som nämns i boken. Detta måste vara en veritabel guldgruva för alla kalenderbitande båtologer, men också ha ett stort värde för hembygdsforskarna i de berörda trakterna i vårt land. Och de är som bekant många, både forskarna och trakterna.

Boken är slösande rikt illustrerad, vilket underlättas av det generöst tilltagna formatet. Här blandas bilder av gamla handrodda färjor med moderna gula

stora skrov. Vägverkets museum har i sammanhanget visat sig vara en överflödande rik källa. Särskilt har jag fäst mig vid ett 1930-talsfoto som täcker ett helt uppslag och hämtats från Svinesundsleden. Det föreställer en påtagligt primitiv färja, egentligen bara en flytande träflotte, med enkla metalledstänger på båda sidor. Trots det tronar på den, och det är i stort allt som där ryms, en stor personbil av dåtida amerikansk modell. Bilisten har uppenbarligen varit i Norge och åkt skidor eftersom några par sådana vilar mot bilens yttre fotsteg, ordentligt surrade vid dörrhandtaget. Två kepsförsedda färjekarlar hanterar färjans tillägg på den svenska sidan, en av dem med hjälp av en lång båtshake. Något att tänka på för de nutida bilister som susar förbi högt ovan vattnet på den nyaste Svinesundsbron! En annan härlig illustration har Sundsvallsbåtologen Lars Pettersson stått för genom en helsidesbild från Alnösundet där boserbåten *Galtström* med timmersläp tvingar *Färja 233* att göra en extrasväng under det att kollegan *Färja 243* däremot kan hålla sin vanliga kurs. Bilden är sålunda tagen före Alnöbrons tillkomst 1964.

Just att många färjeleder försvunnit och ersatts med broar ger boken åtskilliga exempel på. I själva verket rör det sig om dramatiska förändringar. År 1940 fanns det 136 färjor i vårt land medan motsvarande siffra sjuttio år senare var 37. De flesta leder har alltså avvecklats, men några nya har också tillkommit. Det helt dominerande antalet nedläggningar har skett i de fyra nordligaste länen. I Norrbotten har sålunda 40 färjor bantats till tre och i Västernorrland återstår bara en färja – den till Hemsön i Sannasundet norr om Härnösand – av de ursprungliga 19. Totalt har staten sedan 1944 drivit ca 160 allmänna färjeleder. Idag återstår alltså 37 leder där 62 färjor årligen transporterar 22 miljoner passagerare och 11 miljoner fordon. Författarna har valt ut 14 färjeleder som de presenterar närmare i ord och bild.

Landets längsta färjeled går egentligen över öppna havet till den lilla Holmön öster om Umeå, välkänd från väderrapporterna. Sträckan mäter nästan en mil och är snarare en båtled. Den trafikeras av *Helena Elisabeth* som på fastlandssidan landar i Norrfjärden. Färjan är byggd vid Holms Skeppsvarv i Råå 1983 och kan ta en personbil och 173 passagerare. Som jämförelse kan nämnas att den kortaste färjeleden bara är på 75 m och finns vid Högsäter.

Det är svårt att tänka sig några som är bättre lämpade att skriva denna de moderna vägfärjornas historia. Bägge författarna är nämligen sedan länge etablerade som gedigna båtologer. Bland mycket annat har de ägnat avsevärd tid

och forskning åt att i text och bild dokumentera de många bogserbåtar som varit i tjänst i våra norrländska älvar och, släpandes oändligt långa timmerbuntar, utmed Bottenhavets kuster. Jan Häggström är en hängiven fotograf och var länge skeppare vid färjan mellan Veda och Nyadal, vilken upphörde först när Högakustenbron invigdes 1997. Dessutom hade han därefter centrala uppgifter som avdelningschef och operativ chef vid Färjerederiet. Bengt Westin, å sin sida, har tjänstgjort som lärare och skrivit läromedel samt dessutom under tjugo år varit redaktör för *Lubrikatorn*, Medelpads Sjöhistoriska Förenings förnämliga medlemsblad. Bara det innebär en storartad insats när det gäller att slå vakt om vår maritima kulturhistoria i denna del av landet och i tid rädda sådant som annars skulle ha skattat åt förgängelsen.

Kanske deras skrift hade mått bra av att struktureras lite bättre. Ibland tvingas man bläddra fram och tillbaka några gånger för att få fram alla fakta om en enskild färja. Och nog hade en Sverigekarta med återstående färjeleder inprickade varit till god nytta. Men detta är bagatellartade invändningar. Mitt slutomdöme måste bli mycket gott. Boken ger helt enkelt ett antal viktiga bidrag när det gäller att förstå hur vår moderna logistiska svenska värld formats.

Benerson Little, *Pirate Hunting – The Fight against Pirates, Privateers, and Sea Raiders from Antiquity to the Present* (Washington DC: Potomac Books, 2010). 376 s., inb., ill.

Anmäld av Karl Sörenson

Under många år har det rått en brist på systematiska studier av fenomenet sjöröveri. Denna avsaknad har säkert haft sin naturliga förklaring. Sjøröveri har under efterkrigstiden och det kalla kriget varit en företeelse som främst varit ett bekymmer för sjöfarten, men som existerat bortom tidningsrubriker och det allmänna medvetandet. Geostrategin liksom populärkulturen var avlägsen. För de som likväl ville bilda sig en uppfattning om sjöröveri bortom de mer enkla beskrivningarna var utbudet skralt, även om det funnits undantag. Janice E. Thomsons bok *Mercenaries, Pirates and Sovereigns* (1994) ger en god bild av sjöröveriets *raison d'être*, och som framgår av titeln, jämför den fenomenet sjöröveri med legosoldater varpå dessa kategorier kopplas till regenters skiftande behov, men bristande kontroll, av privata säkerhetsaktörer. Detta är en bok som, sina 15 år till trots, fortfarande är högaktuell. Annars har det varit ont om mer seriös litteratur som är kopplad till modernt sjöröveri.

De senaste åren har dock inneburit en monumental kanonad av piratlitteratur. Två faktorer verkar tillsammans ha aktualiserat sjöröveri och skapat en ny efterfrågan på litteratur i ämnet. Den första anledningen är det ökande sjöröveriet i Sydostasien och framförallt utanför Somalias kust där sjöröveriet börjat få strategiska konsekvenser för handel och sjöfart. Den andra faktorn, som nog inte ska underskattas, är Walt Disneys omåttligt populära *Pirates of the Caribbean* filmer. Kombinationen har gett upphov till ett lätt schizofrent utbud. Många är de böcker som fortsätter på den redan inslagna vägen och ger populära skildringar av kända pirater som t.ex. *The History of Pirates* av Konstam Angus från 2002. Denna skjut-och-hålla-i-hatten litteratur står jämte mer seriösa försök att nå nya insikter om det nygamla fenomenet sjöröveri.

En författare som uppenbarligen insett att piratlitteraturens bästa tid kan vara nu är den amerikanske författaren Benerson Little. Little, en före detta Navy Seal och tidigare verksam vid Naval Special Warfare Strategy and Tactics

Karl Sörenson är forskare i krigsvetenskap vid Försvarshögskolan.

Group, har de senaste åren skrivit inte mindre än fem böcker, alla på temat sjöröveri. Av dessa böcker är kanske *Pirate Hunting – The Fight against Pirates, Privateers, and Sea Raiders from Antiquity to the Present* den mest ambitiösa. Precis som de flesta som försöker tackla fenomenet sjöröveri ställs Little inför problemet: Vem är egentligen en pirat? Man kan som Thomson problematisera begreppet pirat och koppla det till kapare och länka detta till statens roll? Men här finns även alternativa förklaringar, där en del t.ex. vill sammanföra sjöröveri med terrorism, medan andra finner det maritima säkerhetsperspektivet vara en lämplig utgångspunkt för att försöka förstå fenomenet.

Som en entusiast i ämnet verkar Little främst intresserad av bekrigandet av de som rövar eller förstör till sjöss, och han låter sin definition återspegla detta. Little bygger ett familjetråd där alla stryker omkring till havs (roves) ingår. Detta innebär att det inte endast är pirater som studeras, utan även kapare (privateers), vilka författaren kallar piraternas kusiner. Kaparna har i sin tur en lillebror, enligt Little, *lettre de marque*, ett ord som saknar motsvarighet på svenska då även dessa brukar benämnas kapare och syftar på handelsfartyg som kapar. Kaparen har även en storebror, "kapar-kryssaren" (cruiser), vilket är ett krigsfartyg som kryssar på jakt efter handelsfartyg att uppbringa eller förstöra. Anfäderna till hela denna brokiga skara är sjöplundrare (sea-raiders) där t.ex. vikingarna och mycenaerna ingår. Med en sådan kategorisering, som måste betraktas som den bredast tänkbara, skrider Little sedan till verket.

Författaren börjar i antiken och arbetar sig systematiskt genom historien via vikingar, buccanjärer i Västindien och de nordafrikanska korsarerna vidare till ubåtskrigen under första och andra världskrigen för att sedan runda av i dagens Somalia. Det är hela tiden piratfamiljens olika taktiker och hur man bäst bemöter dessa som är Littles studieobjekt. Genomgången görs också med viss noggrannhet. Skeppsbyggen beskrivs ingående, liksom bestyckningen vid olika tidpunkter genom historien.

Little gör således ett försök att s.a.s. överbrygga gapet mellan författare som Thomsons seriösa analys och Angus populära ansats och enkla tilltal. Mycket av beskrivningarna blir tyvärr en smula triviala – att vikingarna inte hade horn i sina hjälmar eller att vindens riktning var viktig vid strid under segelskeppens tid känns som onödiga upplysningar även för den relativt oinsatte. Ibland har man även anledning att misstänka att Little gör det något enkelt för sig då han t.ex. påpekar att Vitalibrödernas härjningar i Östersjön inte är så vida kända,

vilket möjligen är sant för den som endast har tillgång till källor skrivna på engelska. Att Vitalibröderna alls nämns vittnar ändå om Littles vilja att vara så heltäckande som möjligt. Det som dock borde vara Littles styrka, modernt sjöröveri och bekämpandet av detta, verkar för Little vara av underordnat intresse jämfört med de många historiska pirater i vars sällskap han verkar trivas bättre. Dessutom tenderar skildringar där hans egna gamla förband, Navy Seals, är inblandade att kännas lite väl flaggviftande.

Efter att ca 4000 års sjöröveri diskats av konstaterar Little att taktiken för sjöröveri egentligen alltid är densamma – mindre fartyg i kombination med snabbhet och djärvhet förenar dagens somaliska pirater med sina historiska och samtida kollegor. Samtidigt påpekar han att även om det finns taktiska lärdomar som bör beaktas, så är de strategiska lärdomarna kanske än viktigare att förstå. Här menar Little att det endast i undantagsfall går att bekämpa sjöröveri till havs då orsakerna så gott som alltid måste sökas på landbacken.

Littles kategorisering vållar honom själv också en del problem. Enligt Little är sjöröveri inte en form av terrorism, då terrorism är politiskt motiverade handlingar medan sjöröveri generellt brukar sägas vara profitdrivet. Men med Littles egen kategorisering är det dock svårt att utesluta terrorism, då han själv öppnat för bl.a. andra världskrigets ubåtskrig där ekonomisk skada endast var ett medel för att nå ett i högsta grad politiskt mål. Det är denna sortens svepande skrivningar som hindrar *Pirate Hunting* från att bli det klagörande bidrag till en redan brokig litteraturflora det annars skulle kunna ha blivit.

Richard Areschoug, *Hitlers pirater: tyska kapare under andra världskriget* (Svenskt Militärhistoriskt Biblioteks förlag, 2011). 228 s., inb., ill.

Anmäld av Fredrik Eriksson

Oredet kapare för onekligen tanken till pirater, 1600-talets Karibien och män som Henry Morgan, Svartskägg och Kapten Kidd. På våra breddgrader dyker tankarna på Lasse i Gatan upp. Men kapare är någonting som funnits långt fram i tiden, och piratdåd är någonting som fortfarande sker i delar Asien och inte minst kring Afrikas Horn. Man måste dock ha klart för sig att kapare och pirater inte är samma sak, då kapare verkar på uppdrag av en stat, även om gränserna inte alltid är självklara. Författaren Richard Areschoug har tagit sig an temat tyska kapare under andra världskriget som en del i den ekonomiska krigsföringen mot Storbritannien. Boken är indelad i kronologiska kapitel som behandlar den första vågen av kapare 1940–1941 och den andra vågen under 1942. Därefter var tyska kapare, eller egentligen hjälpkryssare, inte aktiva i någon större utsträckning. Generellt handlade det aldrig om någon stor mängd hjälpkryssare som var aktiva och Areschoug redogör för totalt nio fartyg, men också för flera depåfartyg och uppbringade fartyg som sattes i tysk tjänst. I boken berör författaren också de av tyska flottans slagskepp, "fickslagskepp" och tunga kryssare, som utförde räder på Atlanten under kriget.

Själva idén att bygga om handelsfartyg och sätta dessa i tjänst som hjälpkryssare med uppgift att föra handelskrig, sammanhängde egentligen med den tyska flottans svaghet. Detta i sin tur sammanhängde med den tyska förlusten i första världskriget och Versaillesfördragets flottbegränsning. Upprustningen av flottan efter Hitlers makttillträde 1933 hade ännu 1939 inte fått genomslag och dessutom var satsningen på flottan inte helhjärtad. Men redan under första världskriget använde den kejserliga flottan kapare och övervattensfartyg för handelskrig. Den stora skillnaden då, gentemot under andra världskriget, var att Tyskland hade kolonier som stödjepunkter för kaparna, även om dessa snart föll för ententens styrkor. Tyskland hade således föregångare på kaparområdet, liksom man hade på ubåtsområdet (man måste hela tiden minnas att ubåtarna

Fredrik Eriksson är fil.dr i historia vid Samtidshistoriska institutet, Södertörns högskola.

både under första och andra världskrigen var de allra viktigaste medlen för att bedriva handelskrig och kaparna var aldrig något annat än en marginell företeelse), och anledningen var givetvis den brittiska flottans numerära överlägsenhet. Därför blev kaparnas verksamhet aldrig mer än nålstick för Storbritannien, även om britterna var tvungna att avdela resurser för att övervaka världshaven. Man kan dock säga att det finns två punkter som förtjänar att diskuteras mer i detalj, nämligen problemen med underhåll och relationen mellan kapare och ubåtar.

För det första, visar Areschoug på de stora svårigheter som kaparna stötte på under sin verksamhet och det absolut största problemet var underhåll. Medan Tyskland under första världskriget hade haft kolonier i Afrika, Asien och Stilla havet som utgångspunkt för sina kapare, och även flotteskadror, fanns ingenting av detta under andra världskriget. Därför krävdes depåfartyg för att överhuvudtaget möjliggöra verksamheten. I framställningen syns detta tydligt, bl.a. avseende olika platser som användes för att bunkra, men också att kaparna tog förnödenheter från uppbringade fartyg. Underhållsproblemen i kombination med brist på väderrapporter och bristande tysk flygspaning gjorde att kapare, såväl som ubåtar, hade stora problem. Författaren hade dock kunnat göra en ännu större poäng av denna problematik som sammanhänger med att kaparverksamheten från tysk sida egentligen var ett symptom snarare än en vald strategi. Det var ett symptom på en svag flotta utan ett stort underhållsnät, som trots detta globalt måste ta sig an det brittiska imperiets och Royal Navys styrka. Kaperiet var en fattigmanslösning för att störa den brittiska handeln, men liksom under första världskriget, var det ubåtarna som tekniskt, taktiskt och strategiskt bäst kunde utföra denna uppgift. Kaparnas verksamhet under första världskriget hade också varit begränsad, men den bakomliggande tanken var densamma. Trots att Tyskland då hade en stor högsjöflotta kunde man inte utmana Royal Navy.

Det är relationen mellan tysk svaghet och försöken att lösa detta som inte i tillräcklig grad syns i Areschougs resonemang. Av samma anledningar som ovan, bristande underhåll och spaning, fick de tyska övervattensfartygens räder heller ingen större effekt på kriget, annat än att Royal Navy var tvungen till brandkårsutryckningar vid några tillfällen. Ubåtskriget under andra världskriget är dock väl utforskat, inte minst av Clive Blair, vars böcker också utgivits av Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek. Som läsare saknar jag dock länken till den

stora strategiska kampen om Atlanten då ubåtskriget endast har en perifer roll i Areschougs framställning.

För det andra, tar författaren även upp de svenskar som tjänstgjorde på fartyg i allierad trafik och som sänktes eller uppbringades av de tyska kaparna. Denna del av studien är hittills okänd och är därför en viktig del i vår kunskap om Sverige under andra världskriget. Areschoug har även tidigare berört den svenska handelsflottan under kriget i andra verk. Materialet för Areschougs bok är främst tidigare litteratur, varav den tyska författaren Jochen Brennecke framstår som den absolut viktigaste. Hans verk om tyska hjälpkryssare, blockadbrytare och specifika övervattensfartyg utgör en central del av materialet för Areschoug, tillsammans med en mängd andra tyska titlar på temat. Detta är inget problem i sig eftersom syntetiserande historieskrivning har en viktig och central plats.

En faktor om problematiken mellan kaperi och sjöröveri bör också beröras, nämligen det stora behovet av att maskera de tyska kaparna. Detta är och har varit en gråzon bland krigets lagar. Maskering är givetvis tillåtet, medan maskering till ett allierat civilt fartyg är mer problematiskt. Man kan dra en parallell till tyska soldater i amerikansk uniform under Ardenneroffensiven. Deras verksamhet för att förvirra de allierade betraktades som ett allvarligt krigsbrott och reglerna om krigsfångar gällde exempelvis inte dessa tyska soldater. Det finns således en problematik i kaperiet vad gäller maskering och förledandet av fienden. Detta innebär inte att de tyska hjälpkryssarna var brottslingar, utan man bör endast hålla denna försvårande omständighet i minnet. Författaren är dock inte helt tydlig i denna problematik även om det i inledningen finns en definition av kaparen kontra piraten. Trots detta är titeln onekligen *Hitlers pirater* (min understrykning) och ingenting annat.

Framställningen är god även om den periodvis mer bär spår av en kronologisk uppräknings aktivitet än av en analys (det senare är i ärlighetens namn inte heller författarens syfte). Relationen till de stora skeendena finns med men endast vid horisonten och boken skulle ha tjänat på en tydligare länk till den tyska planeringen och inte minst ubåtskriget. Bortsett från detta är boken både spännande och ger läsaren en lätt romantisk känsla. Det är svårt att tänka bort de tyska kaparna och fartygen under första världskriget, som *Goeben*, *Breslau*, Amiral Spees flottilj och kryssaren *Königsberg*.

Ruddock MacKay & Michael Duffy, *Hawke, Nelson
and British Naval Leadership, 1747–1805*

(Woodbridge and Rochester: The Boydell Press, 2009). 240 s., inb., ill.

Anmäld av Bengt Larsson

Storbritanniens framväxt som världsmakt under 1700- och 1800-talen var helt och hållet avhängigt dess örlogsflottas förmåga att skydda rikets handel. Historien om hur *Royal Navy* blev havens okrönte dominant och instrument för *Pax Britannica* förtjänar därför fortfarande studium. Särskilt det marina ledarskapet var av helt avgörande betydelse för utvecklingen och studiet av detsamma kan alltså ge nya perspektiv och insikter till förståelsen av händelseförloppet. Detta är också där författarna fokuserar sina ansträngningar. Förutom att allmänt lyfta fram amiral Sir Edward Hawke (1705–1781), som författarna helt orättfärdigt menar kommit i skymundan, vill man genom en komparativ studie påvisa vissa avgörande egenskaper som gjorde Hawke och sedermera Nelson till de ojämförligt främsta bland likar.

Boken inleds med att författarna, på ett initierat och lättfattligt sätt, översiktligt tecknar huvuddragen av den sjömilitära utvecklingen på taktisk och strategisk nivå under 1700-talet intill 1815. Sjökrigets vapen, mål och medel, inklusive de mänskliga aspekterna, beskrivs. Författarna återkommer sedan regelbundet till dessa förhållanden i framställningen. Därefter låter de amiral Hawkes levnadsteckning löpa som en röd tråd genom hela beskrivningen av situationen från tidigt 1700-tal till 1760-talet. Den rent deskriptiva beskrivningen av händelseutvecklingen interfolieras med förklaringar, kommentarer och bataljbeskrivningar.

Med utgångspunkt i Hawkes bedrifter ställer författarna upp tolv kriterier (standarder) för exceptionellt ledarskap under segelfartygsperioden. Kriterierna innefattar ledarskap på taktisk- såväl som strategisk nivå, likväl som aspekter på ledarskap för flottan som organisation. Mot dessa ställs sedan successivt de tongivande amiralerna under de följande fyrtio åren, då de strategiska och taktiska lärdomarna från Hawke faller i glömska vilket, enligt författarna, leder till brittiska motgångar. Dessa motgångar resulterar i att lärdomarna från Hawkes tid återupptäcks och ingen arvtagare framstår som mer rättmätig än

Bengt Larsson är örlogskapten och tjänstgör vid 3. Sjöstridsflottiljen, Karlskrona.

Nelson, vars levnadsbana tecknas i avslutningskapitlet som den ende som fullt ut kan mäta sig med Hawke. Bokens avslutande del utgörs av sammanfattning, slutkommentarer och källförteckning.

Till bokens styrka hör bl.a. det sätt på vilket personbeskrivningarna i biografierna verkligen för fram kärnan i de olika personligheterna. Författarna är goda stilister, språkbehandlingen är utmärkt, och de behärskar verkligen sitt ämne vilket framgår i analyser och beskrivningar. Varje kursändring, vändning eller gir placeras korrekt i sitt taktiska sammanhang. Trots att verket är författat av fackmän lyser berättarglädjen igenom. Bokens disposition upplevs emellertid inte som helt igenom oproblematiske. Till del känns den något "spretig" vilket möjligen kan bero på att det är två författare.

Lättast att kritisera är dock den komparativa studien av de olika amiralerna. Framtagandet av de tolv kriterierna upplevs inte som helt invändningsfri. Även om kriterierna i allt väsentligt upplevs som relevanta är de också något otympliga till sin utformning. Den största invändningen är ändå det sätt på vilket kriterierna tillskrivs eller inte tillskrivs amiralerna. Metodologi och systematik kan upplevas som något godtycklig och ibland uppstår tvivel på hur viktningen av visade egenskaper gjorts. Alternativa synsätt förekommer men sparsamt. Författarna påvisar att de är medvetna om problematiken, vilken är generell för studier av denna typ. Sammantaget upplevs dock studien ändå som övertygande, vilket förklaras inte minst av att författarna verkligen är experter inom sitt ämnesområde.

I alla skildringar av slag är kvaliteten på kartor och skisser av närmast avgörande betydelse för förståelsen av de för läsaren stundtals komplicerade eller förvirrade skeendena. De åtta kartorna är föredömligt tydliga och enkla i sin utformning och till antalet tillräckliga. Boken är sparsamt illustrerad med endast porträtt av Nelson och Hawke. Framställningen hade vunnit på om också de övriga i boken recenserade amiralerna illustrerats. De tre tabellerna tjänar väl sitt syfte, men kunde gott kompletteras av fler för ökad tydlighet. Källförteckningen omfattar ett antal primärkällor, men också en ansevärd förteckning av bearbetningar, något som mot bakgrund av tidsperioden knappast kan anses som anmärkningsvärt.

Ruddock Mackay och Michael Duffy har författat en mycket välskriven och läsvärd bok. Verket är av intresse icke blott för dem som kan sin Hornblower eller Nelson utan också för den marinhistoriskt inriktade akademikern. Författarnas komparativa studie av ledaregenskaper placerar inte bara in de redovisade amiralerna i sitt historiska och strategiska sammanhang utan den kan också med fördel tjäna som modell och inspirationskälla.

David Loades, *The Making of the Elisabethan Navy 1540–1590*
– *From the Solent to the Armada*
(Woodbridge and Rochester: The Boydell Press, 2009). 243 s., inb.

Anmäld av Ingvar Sjöblom

Den brittiske professorn David Loades har skrivit en mycket intressant bok om skapandet av Elisabeth Tudors flotta. Boken *The Making of the Elisabethan Navy 1540–1590 – From the Solent to the Armada*, som utgavs år 2009, är en uppföljare till hans tidigare verk *The Tudor Navy* från år 1992.¹ Boken är så mycket mer än en beskrivning av flottan under Elisabeth I. Vi får följa utvecklingen under Henrik VIII med start från sjöslaget vid Solent 1545 mellan Henrik VIII och Francis I av Frankrike. Det kan redan nämnas här att Loades ger en detaljerad och källnära kronologisk beskrivning av händelserna som följer.

Halva boken ägnas åt utvecklingen före Elisabeths tillträde till makten 1558. Elegant ges även en bred beskrivning av den historiska kontexten. Loades är genom sin mångåriga forskning expert på Tudorsläkten. Bokens kapitel är också huvudsakligen indelade efter kungatronen, där flottans framväxt under Henrik VIII, Edvard VI och Filip och Mary penetreras. Liksom i Sverige har kungamakten en central roll för utvecklingen, även om kungens råd för marina saker (the King's Council for his Marine Causes'), senare amiralitetet, delegerades ansvaret. Väl kända var Henrik VIII:s magnifika krigsfartyg *Mary Rose* (600-ton) och *Great Harry* (1200-ton). Loades går grundligt igenom fartygslistor, fartygsstorlekar och artilleriets utveckling under den här tiden. I jämförelse kan nämnas Gustav Vasas fartyg *Stora Kravelen* (1800-ton) och *Kamperman* (700-800 ton) från 1530-talet.² Redan då byggdes större fartyg än skeppet *Vasa* som sjönk 1628 (1200-ton).

En skillnad mellan den svenska flottan och engelska flottan är att det i England tidigt utvecklades ett system för att inlåna och bestycka privatägda handelsfartyg. Detta skedde i Sverige mer undantagsvis. Under Henrik VIII utvecklades också kaperiverksamheten, vilket ledde till att flottan i

Ingvar Sjöblom är historiker och adjunkt i krigsvetenskap vid Försvarshögskolan.

slutet av 1540-talet blev en viktig ekonomisk faktor i samhällsapparaten. När det gäller flottans ledning bestod amiralitetets medlemmar hela tiden av aristokrater. Loades menar också att det var naturligt att disciplineringen ombord på fartyget underlättades om kaptenen var en gentleman, en adelsman. Det skapade också en social överhöghet över både knektar och besättningsmän (s. 48). Samma förhållande synes föreligga i den svenska flottan under en stor del av 1500-talet.

En viktig detalj var navigatören Sebastian Cabot som återvände till England i slutet av 1540-talet. Han hade ett förflutet som Karl V:s överstyrman (Pilot Major), baserad i Sevilla. Med sig hade han hemligheten från *Casa de Contratacion*, dvs. organisationen som kontrollerade den transoceaniska handeln. Där fanns en avdelning som kan liknas vid en spansk navigationshögskola. Detta var centralt för kunskaper om oceangående navigationskonst. Det dröjde dock till år 1561 innan en av navigationsböckerna, Martin Corte's *Arte de Navegar*, översattes till engelska. Den oceangående navigationskonsten var därmed inte längre en spansk hemlighet.

I Sverige är Erik XIV:s giftermålsförsök med Elisabeth I väl känt. Där presenterades också den svenska flottan som under hertig Johans ledning rest till London för hertig Eriks frieri år 1559. Genom den nyligen bortgångne professor Jan Gletes forskning vet vi att den svenska flottan under åren 1563–1566 utvecklades till Europas största flotta av seglande krigsfartyg. Runt år 1580 var den störst i världen.³ Sett till antal fartyg blir kalkylen annorlunda, då både Spanien och England hade ett stort antal mindre bestyckade handelsfartyg.⁴

Ottomanska riket hade en enorm galärflotta. Det ger ändå perspektiv, men i historien om den engelska flottans framväxt under Elisabeth I, hamnar Sverige i skymundan. Storleksmässigt passeras Sveriges flotta av England under mitten av 1580-talet. Loades ger en bred beskrivning av flottan under Elisabeths regeringstid. Genom administrativa källor redovisas den ekonomiska utvecklingen där personalen inledningsvis synes utgöra hälften av kostnaden. Flottan hade mångdubblats sedan tiden för Henrik VIII:s flotta. År 1582 kunde flottan uppbringa 13 000 sjömän, 2 300 fiskare och 1 000 av Thames vattenmän (watermen). År 1536 ska sjömännen bara ha uppgått till mellan 500 och 600 personer (s. 129). När det gäller löneutbetalningar till personalen i flottan återfinns enligt Loades så kallade Quarter Books för åren 1562-63, 1570, 1574, 1578 och 1601. I Sverige är räkenskaperna i stort sett bevarade årligen från 1540-talet. Här vore det intressant med en forskningsjämförelse.

Boken går också igenom den oceangående pirat- och kaperiverksamheten. Sir Francis Drakes resor till Västindien i början av 1570-talet kanske inte var så lönsamma, eftersom bytet mest täckte utgifterna, men det ledde till kändisskap och finansiering av ytterligare expeditioner där spanskt silver gjorde honom förmögen. I samband med kaperierna under världsomseglingen 1578–1580 inbringade han guld och silver till ett officiellt värde av 307 000 pund (och ett verkligt värde av 600 000 pund). Han kunde därmed leverera pengar till ett helt års statsbudget till drottning Elisabeth. Detta gick inte obemärkt förbi. Tillförseln av guld och silver till Spanien var hotad. Det här blev sedermera ett led i upptakten till Spanska armadan 1588 och ett skifte där England blev en marin stormakt.

Katastrofen på spansk sida förstärktes av stormar och överlägset artilleri på de engelska krigsfartygen. Enligt Loades saknade spanska artillerister även erfarenhet av strid till sjöss. Här fanns också exempel på linjetaktik från engelsk sida. Dödstalen var enorma. Det beräknas att 8 000 av 16 000 personer som tjänat i den spanska armadan dog. Trots detta var det få som dog i verklig strid. Kostnaden som uppgick till 2,5 miljoner pund gjorde Filip och den spanska staten nästan bankrutt. Sammanfattningsvis ger David Loades bok en alldeles förträfflig beskrivning av den engelska flottan under 1500-talet. Den källnära beskrivningen gör att den har en given plats hos marinhistoriker långt fram i tiden.

Noter

¹Loades, David, *The Tudor Navy* (Aldershot: Scolar, 1992).

²Glete, Jan, *Swedish Naval Administration 1521–1721. Resource Flows and Organisational Capabilities* (Leiden: Brill, 2010), s. 683f.

³Glete 2010, s. 160, 375.

⁴Rushdie, Salman. *The Ground Beneath Her Feet* (New York: Henry Holt, 1999).

Andreas Linderoth (red.), *Kriget som aldrig kom – 12 forskare om kalla kriget* (Karlskrona: Marinmuseum, 2011). 223 s., ill.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Forskningen om Sverige under det kalla kriget har under senare år upplevt en i det närmaste explosionsartad utveckling. Efter en viktig, men lite dröjande start i form av två statliga utredningar om vår neutralitetspolitik under förra respektive senare hälften av kriget (1949–89), har forskningen kommit på bred front. Främst måste man räkna det huvudsakligen statsvetenskapliga projektet *Sverige under det kalla kriget* (SUKK) och det militärhistoriska *Försvaret och det kalla kriget* (FOKK). Inte minst det senare projektet, drivet av den energiske och kunnige Kent Zetterberg, har nu avsatt ett 25-tal publikationer av olika tyngd.

Detta är en viktig bakgrund till den uppsatssamling som Marinmuseum gav ut i anslutning till sin utställning om det kalla krigets sista tio år, 1979–89. Flera av bidragen är skrivna av forskare som sysslar med perioden, medan andra utgör sammanfattningar av forskningsläget. Såväl utställningen som boken fokuserar på 1980-talet, med dess djupfrysta första del och den stegvisa uppbyggnaden mellan maktblocken från 1985–86.

Boken är ett vällovligt försök att beskriva hur det kalla kriget såg ut i vardagen, såväl längs den hermetiskt avspärrade gränsen mellan DDR och Förbundsrepubliken, som i sovjetiska som svenska garnisonsorter, förvisso två mycket, mycket skilda världar. Viktiga uppsatser av Thomas Roth, Samuel Palmblad och Marie Cronqvist belyser hur utbyggt det svenska totalförsvaret var, med förgreningar i snart sagt alla samhällets delar och funktioner. I ett komparativt perspektiv resonerar Beate Feldmann Eellend om garnisonens betydelse för garnisonsorten på östtyska Rügen, i det svenska Fårösund och på Ösel i det sovjetockuperade Estland. Här anknyter hon till tidigare nordisk forskning på garnisonsstadens betydelse, men gör ett intressant försök till komparation mellan olika krigsmakter och samhällssystem.

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

Mentalitetshistoria är ett intressant, men inte alldeles enkelt, forskningsområde. Den väl meriterade historikern Sverker Olofsson diskuterar svensk rädsla under 1980-talet och berör såväl svensk rysskräck i ett historiskt perspektiv som samtida främlingsfientlighet. Men här anser jag att han skjuter lite vid sidan av målet. Den stämning av oro, ja i en del fall rädsla, som växte fram under 1980-talets ubåtskriser var högst reellt upplevt och hade sin grund i en konkret hotbild. Andreas Linderoths väl balanserade uppsats om kalla krigets 1980-tal i Blekinge belyser detta väldigt tydligt.

Som torde ha framgått av det ovanstående är Marinmuseums kalla kriget-bok inte primärt en marinhistorisk sådan, men Östersjön, det maritima och det marina finns där hela tiden, som en mer eller mindre tydlig och viktig bakgrund. Samtidsarkeologen Anna McWilliams diskuterar dessutom direkt "Östersjön som järnridå" i sin jakt på fysiska lämningar av det kalla krigets avspärrningar. Boken är ett till större delen gott bidrag till forskningen om det kalla kriget och visar att ett museum som Marinmuseum ibland mycket väl kan göra en bredare ansats än man vanligen brukar, utan att förlora kärnuppgiften ur fokus.

Mikael Holmström, *Den dolda alliansen – Sveriges hemliga Nato-förbindelser* (Stockholm: Atlantis, 2010). 656 s., inb.

Anmäld av Andreas Linderoth

Mikael Holmström, journalist på *Svenska Dagbladet*, har skrivit en omfattande och gedigen bok som ger ett viktigt bidrag till bilden av Sveriges säkerhetspolitik under den senare delen av kalla kriget. Han visar och menar, som titeln *Den dolda alliansen* antyder, att Sverige i princip hade ett så nära men samtidigt dolt samarbete med väst att landet i praktiken var Natomedlem. Det fanns ett nära samarbete med väst på såväl underrättelseområdet, där bl.a. svensk signalspaning i realtid vidarebefordrades västerut, som på mer konkret militär nivå när det handlade om planerna för att möta en sovjetisk attack. Holmström uppger att Sverige, i händelse av krig med Sovjetunionen, skulle ha behandlats som vilken annan Natomedlem som helst och fått amerikanskt militärt understöd lika snabbt som exempelvis Norge och Danmark.

Holmström betonar starkt kontinuiteten i Sveriges militära kontakter med väst. Mönstret för kontakterna skapades åren efter andra världskriget och fortsatte på samma sätt hela kalla kriget ut. Detta är viktigt och uppseendeväckande eftersom det strider mot den bild som tidigare offentliga utredningar om Sveriges säkerhetspolitik under kalla kriget har givit och där det hävdas att kontakterna med Nato efter 1960-talet sakta klingade av. Grunden för Holmströms ifrågasättande av denna uppfattning är de intervjuer av 140 personer i inflytelserika positioner som han gjort. Personerna som intervjuats är huvudsakligen svenskar men Holmström har även frågat ut danskar, norrmän, finländare, amerikaner och västtyskar. Bilden som framträder är att kontakterna med väst och Nato inte alls klingade av utan snarare intensifierades och förstärktes under 1970- och 1980-talen även om det skedde mer informellt än tidigare. Samarbetet skedde vanligen genom att svenska, norska och danska representanter (normalt civilt) besökte och tog emot sina motparter en gång per år. Då kunde de prata sig samman om hur de skulle bete sig i händelse av krig. Holmström visar tydligt att detta skedde med regeringens goda minne.

Andreas Linderoth är fil.dr i historia och verksam som forskare vid Marinmuseum i Karlskrona.

Det framgår i boken att alla delar av det svenska försvaret hade nära kontakter med Nato (främst Norge och Danmark, men även i viss mån Västtyskland) och att man på Natosidan tveklöst räknade med att Sverige skulle stå på deras sida i händelse av en konflikt med Warszawapakten i Europa. Även på svensk sida, såväl militärer som tongivande politiker, räknade man enligt Holmström med att man snabbt skulle komma att hamna på västsidan i en eventuell militär konflikt med Sovjetunionen i Europa. Möjligheten att ta emot hjälp västerifrån övades bl.a. i krigsspel på Försvarshögskolan.

Men det fanns också mer konkreta, praktiska överenskommelser. På det marina området förekom exempelvis samarbete med Danmark angående mineringen av Öresund i en krigssituation. Mineringen var samordnad ur ett praktiskt perspektiv så att såväl Sverige som Danmark på vissa ställen kunde lägga ut sina minor på det andra landets territorialvatten. De svenska och danska kustartilleribatteriernas placering var också samordnade för att kunna täcka hela Öresund. Till detta kan läggas att de underrättelser som det svenska signalspaningsfartyget Orion samlade in vidarebefordrades västerut. Det var en förutsättning för att Sverige skulle få köpa den avancerade avlyssningsutrustningen från USA.

Att Holmström är journalist har det goda med sig att han skriver mycket bra och intresseväckande. Förhoppningsvis kommer boken att läsas av många eftersom den belyser en tidigare okänd dimension av Sveriges säkerhetspolitiska agerande under kalla kriget. Boken har alltså tveklöst många förtjänster och Holmström belägger övertygande sin grundtes att samarbetet med väst fortsatte och kanske till och med intensifierades under 1970- och 1980-talen. Flera intressanta detaljer om hur detta samarbete med väst gick till kommer också fram.

Som kritisk läsare kan man dock emellanåt vara lite fundersam över hur stark källkritik Holmström har ägnat sig åt. Man får intrycket av att han emellanåt låter intresset för att berätta en fängslande och bra historia tar överhanden över den kritiska granskningen av de källor han använder. Ett sådant exempel är diskussionen av den sovjetiska ubåten U137:s grundstötning utanför Karlskrona i oktober 1981. Här bygger han okritiskt delar av sitt resonemang, angående de sovjetiska fartygens avsikter, på intervjuer med två svenska tidigare marinofficerare (båda berättelserna går för övrigt att läsa i Marinmusei Vänners Årsbok 2010). Eftersom de sovjetiska arkiven inte är öppna och sov-

jetiska beslutsfattare inte är tillgängliga för forskningen så är det väldigt svårt att säga något mer säkert om avsikterna bakom incidenten eller planerna för den sovjetiska "räddningsstyrka" som sändes ut eller hur det svenska agerandet påverkade Sovjetunionens handlingar.

Holmström visar att man på svensk sida medvetet undvek att sätta samarbetet med väst på pränt. Risken för att det känsliga samarbetet skulle komma i offentlighetens ljus skulle minimeras. Detta är inte bara ett demokratiskt problem, att svenska folket inte fick en korrekt bild av Sveriges säkerhetspolitik, utan innebär även ett problem för den framtida forskningen. Det finns nämligen många intressanta uppgifter i boken som borde undersökas mer ingående för att kunna ge en bättre kunskap och förståelse för den svenska säkerhetspolitiken i praktiken under kalla kriget. Det vore inte minst intressant att mer ingående undersöka hur de marina kontakterna med väst såg ut. Vilka planer på samarbete fanns det i en krigssituation? Förändrades dessa över tid? Möjligen kan man på denna väg också kasta lite mer ljus över 1980-talets ännu så hett omdebatterade ubåtsproblematik. För att kunna belysa denna dimension av Sveriges agerande i kalla kriget borde ett brett upplagt intervjuprojekt genomföras inom kort och helst innan alltför många av den tidens tongivande aktörer blir för gamla. För att sätta in det svenska agerandet i ett större perspektiv vore det synnerligen viktigt med mer kunskap om hur man på sovjetisk sida såg på Sveriges säkerhetspolitik.