

Recensioner

Michael Pitassi, *Roman Warships* (Woodbridge: The Boydell Press, 2011). 191 s., inb., ill.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Få imperier torde ha varit så beroende av sin örlogsflotta som det romerska. Med ett imperium byggt kring Medelhavets stränder var havet den förenande länken mellan staden Rom och rikets alla provinser, men inte bara det utan också i hög grad den autostrada – även jämfört med det väl utbyggda romerska vägnätet – på vilken en stor del av de snabbast och tyngsta transporterna gick. Mot den bakgrunden kan man ibland förvåna sig över att de marina aspekterna tenderar att bli negligerade eller i alla fall nedtonade i arbeten om det romerska imperiets utveckling eller om dess militära förmåga. Landsperspektivet är ofta tungt.

Självfallet finns det också en stor fackvetenskaplig litteratur om de romerska sjöstridskrafterna, men dess resultat har ibland kommit i skymundan, möjligen då med undantag för det spektakulära slaget vid Actium i Joniska havet år 31 f. Kr., som ju inte bara var en inbördes kamp mellan romerska sjöstridskrafter, utan också med inblandning av den egyptiska flottan. Den romerska flottan var den första riktiga stormaktsflottan som seglade på och behärskade Medelhavet under en längre tid. Den Atenska flottan, tidvis stödd på sina allierade i Delosförbundet, hade en stark ställ-

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

ning på 400-talet f. Kr., medan persiska sjöstridskrafter spelade en viktig roll i Medelhavet bara kortare perioder i början av 400-talet f. Kr., och då ofta med fartyg bemannade av fenicier, egyptier och greker.

Mot den bakgrunden är Michael Pitassis bok om de romerska örlogsfartygen extra välkommen. Författaren har delat in sin bok i två avdelningar, varav den första består av tre kapitel: källorna, tolkningen av källorna och fartygen. Det finns i princip tre typer av källor till vår kunskap om den romerska flottan och dess fartyg, nämligen de skriftliga, de arkeologiska fynden och så, sist men inte minst, de ikonografiska källorna. Just avbildningarna kan verksamt fungera som stöd i tolkningarna av såväl de skriftliga källornas ibland knapphändiga utsagor, som av de bokstavligt talat styck-evis och delat bevarade arkeologiska fynden. Som vanligt, frestas man säga, ger Pompeji oss viktiga källor, men också till exempel avbildningar på mynt kan ge viktiga pusselbitar.

En del fartygskonstruktioner levde vidare i mer eller mindre utvecklad form sedan den grekiska antiken, och främst bland dessa är självfallet triremen, fartyget med tre våningar av roddare, som kraftigt utökade fartyget roende kapacitet. Det största fartyg som romarna utvecklade var det där antalet roddare ökade från en till två per åra – där den yttre mannen bara kunde tillföra ungefär $\frac{3}{4}$ extra mankraft utöver den inre roddaren – samtidigt som man behöll triremens tre våningar med roddare.

I en andra del följer Pitassi den romerska flottans utveckling och operationer från början till slut, dvs. i ungefär 900 år. Det första omnämnande av romerska fartyg sker redan 509 f. Kr., men det är först ett sekel senare, från 394 f. Kr. som vi får den första beskrivningen av ett romerskt fartyg. Därefter förs historien fram till rikets splittring på 390-talet och slutligen till Västroms fall år 476. Under hela denna långa tid var det självfallet högst varierande krav som ställdes på den romerska flottan. De båda puniska krigen mot Kartago, och då i synnerhet det första (264–241 f. Kr.), var huvudsakligen sjökrig, även om det under det andra kriget (218–202 f. Kr.) utspelades viktiga operationer även till lands (slaget vid Cannae 216 f. Kr.). Den senare invasionen av Gallien och framför allt de båda invasionerna av Britannien, förde romerska fartyg till helt nya typer av farvatten: Biscayabukten, Engelska kanalen och delar av Nordsjön. Behovet av amfibieförmåga, liksom omfattande sjötransporter över Engelska kanalen för att

försörja invasionsförbanden, var något delvis nytt för den romerska flottan. På motsvarande sätt var etablerandet av särskilda flottiljer på viktiga floder som Rhone, Rhen och sedermera även Donau en annan ny och viktig uppgift för den romerska flottan.

Dessutom innehåller boken både en förklarande ordlista över fartygstyper och en vägledning till var man kan studera bevarade rester av romerska skepp eller rekonstruktioner av dito. Boken är med andra ord en god introduktion till den romerska flottan, dess historia, fartyg och, inte att förglömma, besättningar. Ska man påpeka något mindre bra, så är det att författaren uteslutande har lutat sig mot engelskspråkig facklitteratur. Det innebär att han har missat en del viktiga arbeten, inte minst från den traditionsrika tyska forskningen – exempelvis H D L Vierecks klassiker *Die Römische Flotte* från 1975. Om den romerska flottans verksamhet ofta har kommit i skymundan, så är dess närmaste arvtagare, den bysantinska flottan (som i århundraden fr.o.m. 500-talet spelade en aktiv roll för att hålla ihop det bysantinska riket längs östra Medelhavets och Svarta havets stränder) i än högre grad förbisedd. Men det är, som det brukar heta, en annan historia.

Katarina Villner, *Under däck – Mary Rose, Vasa, Kronan* (Stockholm: Medströms förlag, 2012). 224 s., inb., ill.

Anmäld av Patrik Höglund

Under däck – *Mary Rose, Vasa, Kronan* är en redogörelse över människors villkor ombord på örlogsfartyg under 1500- och 1600-talen. Författaren, Katarina Villner, avhandlar ämnen som kost, kläder och hygien, men störst fokus ligger på det som är författarens huvudintresse – läkekonsten – och kampen mot sjukdomar och skador under de hårda förhållandena till sjöss. Villner har en mångårig bakgrund på Vasamuseet och Statens maritima museer. Det är tydligt att hon där förvärvat goda kunskaper inom

Patrik Höglund är marinarkeolog och arbetar som intendent vid Statens maritima museer.

det marinhistoriska området. Dessa har kombinerats med ett stort intresse för medicinhistoria. För drygt 25 år sedan publicerade Villner boken *Blod, kryddor och sot: läkekonst för 350 år sedan* (Stockholm, 1986) och nu kommer alltså uppföljaren.

Under däck beskriver livet ombord utifrån tre fantastiska och välkända marinarkeologiska fynd; vraken efter *Mary Rose*, *Vasa* och *Kronan*. Den engelske kungen Henrik VIII:s *Mary Rose* förliste när den engelska flottan drabbade samman med den franska utanför Portsmouth 1545. *Vasa* kapsejsade och sjönk i Stockholms hamn på sin jungfruresa 1628. *Regalskeppet Kronan* exploderade utanför Öland under ett sjöslag mot danskar och holländare 1676. Efter en kort beskrivning av det tidigmoderna Europa och dess flottor redogör författaren för de tre skeppen och deras historia. Samtliga har undersökts i modern tid och de arkeologiska fynden kan kombineras med historiska källor kring skeppen, flottan och läkekonsten. Här går Villner in på detaljnivå avseende fynden ombord och vad de kan berätta. I kapitlet "De omkomna" beskrivs kvarlevorna av besättningarna och vad som går att utläsa från skelettmaterialet kring de sjukdomar och skador manskapet haft. I "Livet ombord" finns lika detaljerade redogörelser av fynd som kan kopplas till besättningens dagliga bestyr och arbete – hur och var sov, åt, och tvättade man? Hur slog man ihjäl tiden under händelselösa veckor i blockadtjänst?

Efter dessa beskrivningar av fynd och fartyg följer ett par kapitel med uttömmande redogörelser för den dåtida läkekonsten och hur den fungerade i praktiken. Återigen går Villner på djupet när hon berättar om innehållet i de barberar- och apoteksutrustningar man funnit på de tre fartygen. I redogörelser av de sjukdomar och skador som ofta förekom ombord kopplar hon sedan många av fynden till olika krämpor samt hur man försökte behandla och bota dessa med – för den nutida läsaren – ofta ganska bisarra metoder. Vissa botemedel innehöll mängder med svåråtkomliga preparat som skulle tillredas på ett synnerligen komplicerat sätt. Enklare var då en kur mot brännsot (troligen malaria) som tillreddes på följande sätt – "Tag koträck som färskt är, pressa ur vattnet. Och ge den sjuke att dricka därav" (s. 177). Uppräknanndet av jämförelser mellan de tre skeppen tenderar att bli en smula enformigt, men det kanske är svårt att undvika. Jämförelserna kan också halta lite, särskilt när det gäller *Kronan*, som ännu inte under-

sökts, analyserats och publicerats i samma utsträckning som *Mary Rose* och *Vasa*. Villner gör dock det bästa av situationen och lyckas vaska fram vad som går från ett ojämnt publicerat material. Ibland får man en känsla av att vissa partier i *Under däck* inte är riktigt genomtänkta eller avslutade, till exempel uppslaget med rubriken "Ett liv till sjöss" där kaptenen Olof Nortman utgör exemplet som illustreras med en karta. Men kartan redogör endast för fyra år, 1676–1679, i Nortmans liv, vilket blir ett mycket kort "liv till sjöss" (s. 52–53). Kanske hade någon annan person som nämns i boken, Claes Ugglå – sjöhjälten som gick under med *Svärdet* 1676, eller Anders Homan, som överlevde samma katastrof, passat bättre? Båda hade långa karriärer till sjöss i olika befattningar och detaljerade redogörelser för deras förehavanden finns tillgängliga (se t.ex. Kurt Lundgrens *Anders Homan: en sjöofficer från Kalmar under svensk stormaktstid*, Kalmar 2002). När det på ett uppslag finns en sprängskiss av *Mary Rose* med intressanta upplysningar om fynd och rumsindelning, borde den rimligtvis följas upp av något motsvarande från *Vasa* och *Kronan*, vilket inte görs. Boken avslutas också en smula abrupt och det känns lite orättvist att sammanfatta det gedigna arbetet i blott tre meningar.

Under däck är lättläst och har en attraktiv layout med mycket illustrationer. Målningar och kopparstick från 1500- och 1600-talen samsas med fotografier på föremål från de tre skeppen. Bokens fokus ligger på den medicinska delen, vilket en presumtiv läsare bör vara medveten om. Villner är kunnig, engagerad och påläst. Sina fakta har hon hämtat från en gedigen litteraturlista, men även en del förstahandskällor som brev, instruktioner och sjöartiklar har använts. Boken saknar på populärvetenskapligt vis fotnoter i texten vilket kanske heller inte kan krävas. Det hade underlättat för läsaren om litteraturhänvisningarna varit sorterade till respektive kapitel (jfr Fred Hockers *Vasa*, Stockholm 2011). Den som vill fördjupa sig får nu inte mycket vägledning till var uppgifter i texten kommer ifrån, trots den omfattande litteraturlistan.

Medströms förlag har gjort till sitt signum att ge ut populärvetenskapliga böcker baserade på väl underbyggda fakta och författade av välrenommerade personer. En bok av det slag som Villner skrivit fyller på ett lättillgängligt sätt en marinhistorisk lucka. *Under däck* klär därför sin plats i varje marinhistoriskt intresserads bokhylla.

Anne Agardh, *Brink – Den svenske slavkaptenen*
(Stockholm: Atlantis, 2012). 184 s., inb., ill.

Anmäld av Rolf Hörnfeldt

Anne Agardh skriver i förordet till denna sin första bok att hon här funnit en livsberättelse som hon känt att hon ville lyfta fram och föra vidare. Läraren och specialpedagogen Agardh har vid sidan av sitt arbete i många år ägnat sig åt släktforskning. När hon släktforskade i The National Archives i London kom hon av en händelse att hitta ett dokument, som handlade om den svenske sjökaptenen Abraham Bring. Det hon där fann väckte ett intresse, som gjorde att hon fortsatte att leta och blev mer och mer intresserad av hans liv och släktförhållanden. I den nu utgivna boken beskriver Agardh i litterär form Abrahams släktförhållanden och hur han kom att inleda ett liv till sjöss. Vidare beskrivs det arkivarbete i ett antal olika länder, som ledde fram till den bild av Abrahams liv som avspeglas i bokens ord. I bokens fem huvudkapitel är detta arbete invävt i form av korta avsnitt.

I kapitel 1, som omfattar tiden 1746–1780, ges en detaljrik inblick i hur några inflytelserika släkter styr småstaden Åmåls utveckling. Borgmästarämbetet verkade gå i arv och med något som man i dag skulle kalla svågerpolitik verkade staden viktigaste poster besättas av släkt och nära bekanta. Kapitlet inleds med att Abrahams mors storebror kommer på besök tillsammans med sin lärare Carl Linnæus, senare känd som Carl von Linné. Abrahams far gör konkurs ett år senare och det blir nog anledningen till att Abraham går till sjöss och inte åker till Uppsala för studier, som de flesta sönerna till Åmåls välbeställda familjer verkade göra.

Nästa kapitel, 1781–1795, beskriver hur Abraham går från lärogosse till kapten och hur han får befälet över skeppet *Sveriges Wapen*. Här beskrivs även redarnas arbete att få skeppet registrerat som svenskt – något som var viktigt när kriget mellan Frankrike och England gjorde världshaven osäkra,

Rolf Hörnfeldt är civilingenjör, f.d. adjungerad professor vid Luleå Tekniska Universitet samt major i väg- och vattenbyggnadskåren.

speciellt för de med oklara papper. Tredje kapitlet, 11 februari – november 1796, omfattar både resan till Afrika och sedan hela arbetet med inköp av lasten. Totalt blev det 191 slavar inköpta under en tid av åtta månader. Resan gick från Texel i Holland till Gallinas, ett område söder om Freetown i Sierra Leone. Under färden stoppades *Sveriges Wapen* en gång av ett engelskt krigsskepp, vars kapten efter att ha inspekterat last och skeppspapper avgjorde att det svenska skeppet var neutralt.

När skeppet nått Afrika och ankrat utanför floden Gallinas mynning, började Abraham sitt arbete med att köpa in den planerade lasten av slavar. De flesta slavarna köptes från slavforten längs Ghanas kust. Den första slaven, en kvinna, köptes dock redan i Gallinas och sedan seglade skeppet vidare söderut. När de anlant till New Sester och ankrat, närmade sig ett engelskt skepp. Abraham strök genast flagg enligt sina instruktioner. Den engelske kaptenen visade upp sitt kaparbrev och tog över kommandot. Efter en hel del besvärligheter slutade kapningen med att den engelske befälhavaren skrev ut ett certifikat, om att han funnit allt i sin ordning. På den fortsatta resan söderut blev de kapade än en gång, men efter uppvisande av intyget från förra kapningen tilläts de segla vidare. Under de åtta månader som Abrahams handel pågick, fick han och hans besättning känna på en hel del påfrestningar främst i form av olika febersjukdomar. Slavarna hade det ännu värre, och av de inköpta 191 var det bara 168 kvar när det var dags för avresa mot Amerika.

Resan till Amerika, 29 november 1796 – 19 januari 1797 utgör det fjärde kapitlet och beskriver bl.a. de hemska förhållandena för slavarna under däck ombord på ett slavskepp till sjöss. Man får även en inblick i Abraham Brinks liv ombord. Förutom beskrivning av det dagliga arbetet får man läsa om Abrahams korrespondens, mest med sin halvbror Pehr innehållande redogörelser för olika släktförhållanden och Pehrs svar på Abrahams funderingar kring filosofi och religion. Resan gick bra och endast fem slavar förlorades. I kaptensinstruktionerna redogjordes noggrant för var Abraham fick gå iland och vad de förväntade sig ifråga om försäljningen av slavarna. Om Surinam fortfarande var holländskt skulle lasten säljas där.

Det femte kapitlet, 18 januari – 4 oktober 1797, behandlar händelserna i Amerika som ledde till en fortsättning London. Den 18 februari 1797 ankrade *Sveriges Wapen* utanför Surinams kust. När ett skepp närmade sig

anade Abraham oråd och seglade vidare västerut. Nästa dag överraskades de av två engelska kaparskepp från Grenada. Nu hjälpte inte dokumenten från de tidigare kapningsförsöken utan *Sveriges Wapen* togs som pris och fördes till Grenadas huvudstad, Saint Georges. Efter två dagar blev Abraham förhörd vid domstolen i Saint Georges. Förhören fortsatte och fler av befälen ombord förhöordes. Det hela slutade, trots Abrahams ständiga protester, med att skeppet och dess last beslagtogs.

Den bild Agardh får fram från tiden i Grenada ger ingen vacker bild av den rättsliga situationen i dessa engelska kolonier. Korruptionen verkar utbredd och tidens ideal med jämlikhet och demokrati syns avlägsna här. Abraham beger sig nu till London och den 20 september lämnar han in sin protest till amiralitetsdomstolen där. Hur det gick med överklagandet har inte Agardh lyckats få fram. Här försvinner spåren av Abraham Brink. Agardh skriver på sista sidan att berättelsen om Abraham är som berättelser ur verkliga livet ofta är, utan absolut början och med inget definitivt slut. Detta är säkert riktigt, men gör också att boken känns delvis ofullbordad. Nu ger den ändå så mycket intressant att läsa både om livet i Sverige för 200 år sedan och om slavhandelns olika delar, att det väl lönar sig att läsa boken. Tänk om Agardh kunde hitta något om Abrahams fortsatta liv, är en tanke man får vid läsningen.

Det skulle också ha varit intressant att veta mer om Agardhs forskning i arkiven. Hennes tankar kring slavhandeln, och de hemska förhållanden som rådde vid dess utövande, är intressanta. Detta gäller även hennes påpekande om att dokumenten avspeglar en vit manlig vardag där tidens jämlikhet huvudsakligen är något för den vita mannen.

Erik Nagel, *I dialog med muntliga och skriftliga berättartraditioner – en undersökning av svenska sjömäns livsberättelser, Stockholm Studies in Ethnology 6* (Stockholm: Acta Universitatis Stockholmiensis, 2012). 222 s., hft.

Anmäld av Mats Kero

Hösten 1953 inbjöd Nordiska Museet svenska sjömän att bidra till museets samling av levnadsberättelser av personer inom olika yrkesområden. Insamlingen av yrkesminnen hade påbörjats 1945 med statarna och totalt dokumenterades på detta sätt 19 olika yrkesgrupper fram till 1960. Valda delar av yrkesminnena publicerades i en populär bokserie *Svenskt liv och arbete* med titlar som *Statarminnen*, *Skogsarbetarminnen*, *Verkstadsminnen*, etc. fram till 1973. I kvantitativa termer blev insamlingen av sjömansminnen den framgångsrikaste och besvarades av ett åttioatal sjömän med omkring 4 000 sidor skriven text. Ändå kom sjömansminnena aldrig att publiceras i *Svenskt liv och arbete*. Av övriga insamlade yrkesminnen var det bara tulltjänstemännens minnen som inte heller publicerades. Utifrån detta faktum ställer Erik Nagel i sin doktorsavhandling i etnologi en rad intressanta frågor, av vad man kunde kalla ”minnespolitisk” art (ett begrepp som på senare tid kommit i svang bland kulturhistoriker), med bäring på svensk sjöhistoria och efterkrigshistoria.

Nagels övergripande syfte är annars att analysera hur ”sjömännen komponerade sina levnadsberättelser i dialog med folkliga, muntliga berättarkonventioner och skönlitteratur, inte minst traditionella hjälteberättelser, med folklivsforskningen och det samtida offentliga samtalet” (s. 13). Avhandlingen fokuserar därvid på fyra aspekter: i) berättelsernas tillkomst som bidrag till de museala samlingarna; ii) berättelseintriger, berättelsemotiv, strukturer och litterära anspelningar; iii) författarnas sätt att uttrycka sig skriftligt i ett uppenbarligen muntligt idiom; samt iv) författarnas ”dialog” med berättelser om krigshandlingar. Författaren har valt ut sju bidrag för undersökningen. Det primära urvalskriteriet har varit att bidragen

Mats Kero är fil.lic i ekonomisk historia, f.d. sjökaptän, och har tidigare varit både sekreterare i Sjöhistoriska Samfundet och redaktör för Forum Navale.

omfattar krigsminnen, vilket gällde omkring en fjärdel av det åttiotal inskickade sjömansminnena. Nagel konkluderar själv att urvalet inte gjorts i syfte att vara representativt, utan han har velat tränga djupare in i ett antal berättelser än vad som skulle varit möjligt vid en analys av det samlade materialet.

I andra kapitlet diskuteras avhandlingens teoretiska utgångspunkter. Sjömännens berättelser kan betraktas som en sorts muntlig litteratur, skrivna berättelser med spår av ett tidigare muntligt framförande och en syntax och interpunktion som ibland gör dem svårlästa. Nagel har därför arbetat med en transkriberingsmetod av texterna hämtad från etnopoetiken. Den innebär i korthet att texterna skrivits om från sakprosetext till verser och strofer. Resultat är förbluffande och visar på en långt driven (muntlig) berättarkonst hos upphovsmännen, jämfört med berättelserna nedskrivna som sakprosa. Inspirerad av den ryske litteraturhistorikern Michail Bachtin ser Nagel texterna inte bara i sin samtida kontext, utan menar att de även måste analyseras i ett litteraturhistoriskt perspektiv. Här diskuteras Nagel hur intrig och komposition av sjömännens livsberättelser kan analyseras utifrån olika scheman för analys av homerisk och annan äldre epik.

I tredje kapitlet redogörs närmare för bakgrunden och metodiken i Nordiska museets insamling av yrkesminnen. Sedan kommer Nagel in på frågan om behandlingen av krigsminnen i den svenska folklivssfären (ett sammanfattande begrepp för discipliner och verksamhetsområden som studerar och lyfter fram folkliga uttrycksformer). Han finner en överraskande om än inte total tystnad i den folkloristiska och etnologiska litteraturen mellan 1945 och 1990 om människors upplevelser av krig, inklusive det kalla kriget, en tystnad som inte bara kan bero på att Sverige inte varit skådeplats för krig sedan 1809. Krigens inverkan har ju analyserats i andra discipliner som historia, statsvetenskap och inom massmediaforskning, konstaterar Nagel. Kapitlen 4–6 ägnas åt en analys av de olika utvalda sjömansminnena (fem kortare och två längre bidrag). Här tillämpas de olika analys-scheman för äldre epik som diskuterats i kapitel 2; även krigsminnena ses här influerade av litteraturhistoriska mönster ("dialog med berättelser om krigshandlingar").

I kapitel 7 utvecklas frågeställningen i kapitel 3 om tystnaden kring krigsupplevelser inom folklivssfären och då specifikt frågan om varför

sjömansminnena aldrig publicerades. Bo G. Nilsson diskuterade detta i sin doktorsavhandling *Folkhemmets arbetarminnen: en undersökning av de historiska och diskursiva villkoren för svenska arbetares levnadsskildringar* (1996). Nilsson menade att det sannolikt hängde samman med en tilltagande tidsbrist hos den ansvarige för insamlingen och utgivningen av yrkesminnena, den kände etnologen Mats Rehnberg. Nagel ställer sig tvivlande till denna hypotes och anknyter istället till en av de grundläggande tankegångarna i Nilssons avhandling. Denne hävdade att yrkesminnena spelade en roll som inspiration och legitimering av folkhemsbygget – de satte ljuset på brister och orättvisor som utmärkte det klassamhälle som föregick välfärdsstaten. Med tanke på att serien *Svenskt liv och arbete* 1957 var uppe i över 100 000 tryckta exemplar och att alla utgåvor recenserades och refererades flitigt i pressen är det knappast en förflugen slutsats.

Men krigserfarenheterna i sjömännens yrkesminnen passade dåligt in i den debatten. Nagel citerar här historikern Alf W. Johansson som framhållit att det då fanns föga intresse för krigserfarenheterna. Sverige skulle bli världens mest moderna nation och andra världskriget var en parentes i utvecklingen. Fanns det något att lära av historien för Sveriges del var det av den långa fredsperioden. Vidare var sjömännens krigserfarenheter problematiska på ett annat sätt. De visade inte bara hur sjömännen deltagit i kriget, utan också bidragit till Nazitysklands krigsinsats genom skeppning av järnmalm och permittenter. Samtidigt hade det svenska samhället dåligt lönat sjömännen för deras insats, fast den hade varit av strategisk betydelse för det svenska folkhushållet och industrin. Allt detta passade dåligt in i den bild av välfärdsbygget, som enligt Nagel målas upp i förorden och kommentarerna till yrkesminnena i serien *Svenskt liv och arbete*. De ger "(...) det generella intrycket att det svenska välfärdssamhället hade växt fram som en naturlig följd av svenskars fredliga mentalitet, höga moral och idoga arbete" (s. 184).

Nagels observationer och slutsatser angående hanteringen av sjömansminnena har mycket som talar för sig. Man kan visserligen invända att han uttrycker sig något svepande och förenklat om synen på krigserfarenheterna i det svenska samhället under efterkrigstiden. Som den återopade Alf W. Johansson även påpekat, både utreddes och debatterades den förda politiken under de första efterkrigsåren. Men när insamlingen av sjöfolksmin-

nen genomfördes 1953 var denna debatt passé och det "småstatsrealistiska" perspektivet, som sköt åt sidan de moraliska invändningarna mot den förda politiken, det gängse (åtminstone till 1990-talet). När det sedan gäller synen på just sjömännens krigsinsatser under denna tid, liksom hur hemvändande traumatiserade sjömän (tusentals hade också varit avskurna från hemlandet i årtal och somliga möttes av polishämtning till militärtjänst och kronofogden för uteblivna deklARATIONER) behandlades efter krigsslutet, skulle det behövas forskning. Mitt intryck av det som skrivits kring detta i sjöfackliga skrifter och minnesböcker samt av samtal med äldre sjömän motsäger i vart fall inte Nagels slutsats.

Förutom avhandlingens här diskuterade sjöhistoriska och "minnespolitiska" intresse är Nagels läsning av sjömansminnena av allmänt intresse för historiker som arbetar med självbiografiskt material. Hans slutsats att även livsberättelser av förment enklare art, framförda av personer som förutsätts sakna litterär bildning, vid närmare analys kan placeras in i olika berättartraditioner och är tankeväckande ur källkritiskt perspektiv. Till sist vill recensenten framhålla att de i avhandlingen publicerade avsnitten från Nagels etnopoetiska transkribering av berättelserna väcker mersmak. Det förefaller onekligen som om några av berättelserna vore värda en publicering i sin helhet med sådan transkribering samt sjöhistoriska kommentarer och tekniska förklaringar.

Elisabeth Lundin, *Älskade Kyssenos! En brevväxling mellan sjökaptan Gustaf Andersson och hans Johanna* (Malmö: Landskrona museum och bokförlaget Arena, 2010). 312 s., danskt band, ill.

Anmäld av Eva Eggeby

Som historiker är man inte bortskämd med källmaterial som belyser vardagslivet; det mesta som finns bevarat är sprunget ur en eller annan form av myndighetsutövning och belyser därför främst en mer formell sida av tillvaron. Spåren efter "den lilla människan" är mer sporadiska och återfinns oftast som brev eller dagböcker. En brevsamling som skänkts till Landskrona museum, kompletterad med skeppsdagböcker, tidningar, kartor, foton och annat material från tiden, ligger till grund för denna kultur- och sjöfartshistoriska skildring av livet i Borstahuset under 1800-talets sista decennier och, inte minst, om livet för sjökaptan Gustaf Andersson och hans närmaste, deras släktingar och grannar samt om handelssjöfartens villkor under denna tid.

Breven täcker, med vissa luckor, in perioden 1877–1895. De flesta bevarade breven är Johannas brev till maken Gustaf och endast några få är hans brev till henne. Det framgår dock av hennes brev att han i allmänhet har skrivit lika många brev till henne. Bland de bevarade breven finns också några brev från barnen till pappa och några stycken från Gustafs svåger och svägerska (Johannas bror och dennes fru). Johanna har även vid några tillfällen fått brev från styrmannen på Gustafs fartyg och från skeppsklarerare.

Boken inleds med en kort beskrivning av Borstahuset, en förort till Landskrona där Johanna kom att bo under hela sitt liv, vilket sätter berättelsen i ett tidsperspektiv. Texten kompletteras med en karta och ett antal foton som både ger oss kunskap och skapar en tidsanda. Boken avslutas med en epilog; en kortfattad beskrivning av hur det gick sedan för Gustaf och Johanna och barnen. Det första bevarade brevet skrevs i oktober 1877. Johanna Olsson, 21 år gammal, och Gustaf Andersson, 24 år, var redan ett par men de var ännu inte gifta. Av formuleringarna att döma var Johanna

Eva Eggeby är fil.dr i ekonomisk historia och skattmästare i Sjöhistoriska Samfundets styrelse.

mycket förälskad i Gustaf, och hennes kärlek kom att bestå, i nöd och lust, livet ut. Både Gustaf och Johanna kom från familjer som levte av handels-sjöfart. Gustaf var först kapten på skonaren *Augusta* som ägdes av hans far och farbror, men blev senare partsredare och kapten på barkskeppet *Franciscus*. Johannas far hade varit kofferdiskeppare, men han hade drunknat redan 1862. Johannas bror Olof kom så småningom att bli sjökapten även han.

Utifrån breven målas bilden av en familj upp. Gustaf och Johanna gifte sig 1878, första barnet kom ca ett år senare och så småningom kom barnskaran att bestå av sex barn. Familjen bodde i Johannas barndomshem, och i hushållet ingick även Johannas mamma som med åren blev ganska skröplig och kom att behöva hjälp av dottern. Gustaf, försörjaren, var till sjöss under långa perioder och hemma fanns Johanna och barnen som längtade. Rädslan för att Gustaf skulle drabbas av hårt väder och förolyckas följde Johanna under alla år Gustaf var till sjöss, men med tiden smög sig även en annan rädsla in i hennes liv – Gustaf hade börjat dricka i en sådan omfattning att han fick svårt att sköta sitt fartyg och sina affärer, och Johanna måste klara sig och barnen på allt mindre pengar. Johanna förmanade, bad, hoppades att Gustaf skulle ta sitt förnuft tillfång, men utan varaktig framgång. Till slut ansåg Johannas bror, som var delägare i det fartyg Gustaf var skeppare på, att enda lösningen undan konkurs var att sätta in en annan skeppare i Gustafs ställe (och Gustaf i ett slags arrest ombord på hans eget fartyg). Verksamheten kunde på detta sätt räddas och Gustaf fick återinträda som skeppare tills han gick i land för gott år 1896. Gustaf och hans Johanna fick därefter många år tillsammans.

Under de lyckliga åren, innan Gustaf började dricka, handlade breven främst om vardagslivet, barnen och grannarna och om andra skeppare och fartyg. Gustaf skickade hem pengar till Johanna med uppdrag att betala försäkringar, avgifter m.m. som var en följd av verksamheten, och Johanna redovisade till honom när hon hade tagit emot pengar från andra fartyg m.m. Brevväxlingen berättar därför även om det liv som levdes i Borstahuset, om de ekonomiska förutsättningarna, fisket, om väder och vind – och om "skandalerna", t.ex. Gustafs pappas planerade äktenskap med en betydligt yngre kvinna (trots att han var änkling sedan ett antal år). Gustafs brev handlade även om de orter, in- eller utrikes, där han lossade och

lastade, om svårigheterna ibland att få en lönsam last på återvägen för att slippa barlasta fartyget med sten för att över huvud taget kunna segla hem, om skador på fartyget som krävt åtgärder och om andra större eller mindre förtretligheter eller ljuspunkter.

Det är lätt att gripas av Johannas och de äldre barnens kamp för brödfödan hemma i Skåne när Gustaf slarvade bort den egentliga försörjningen månad efter månad, men också av Gustafs vanda när han inte ville fortsätt segla utan gå iland för gott. Då känns det bra att veta att han, vid 43 års ålder, kunde starta en skeppshandel och diverseaffär hemma i Borstahusen och att både han och Johanna var uppskattade samhällsmedborgare när de så småningom lämnade jordelivet, båda mer än 80 år gamla.

Folke Patriksson berättat för Ulla Linton, *Att kunna ta en storm* (Göteborg: Breakwater, 2012). 302 s., inb., ill.

Anmäld av Thomas Taro Lennerfors

Det gick nog lite för fort på vägarna mot Tjörn och Skärhamn den förmiddag våren 2009 då jag skulle intervjuar Folke Patriksson om hans tidigare styrelsepost i det Stockholmsbaserade OBO-rederiet Frontline, samt hans koppling till dess storägare – löntagarfonderna. Jag var sen. Skärhamn var mycket större i mitt sjöfartsindränkta medvetande än det var på en geografisk karta. En gammal lånad Volvo utan GPS gjorde inte sökandet lättare. Efter ett telefonsamtal och en ursäkt om försening kom jag fram. Folke tog emot mig i TransAtlantic-huset uppe på berget och vi talade nog i en timme, något som kan kallas djupintervju men egentligen är ganska ytlig. Jag är nu mycket tacksam att jag har fått chansen att läsa och fördjupa mig i Folkes bok *Att kunna ta en storm*.

Thomas Taro Lennerfors är docent och arbetar som universitetslektor vid Institutionen för Teknikvetenskaper, Uppsala universitet.

Boken är Folkes livsberättelse, och som akademiker tilltalas jag av den här sortens personliga berättelser. Istället för att bedöma sanningsenligheten i Folkes bok, ser jag den som ett narrativ som skapar mening för och om Folke. Filosofer såsom Alasdair MacIntyre menar till och med att personlig identitet i huvudsak är konstruerad genom berättelser. Vad är det då för berättelse som Folke ger oss? En kronologisk livshistoria skriven av en 72-årig man, en återblick, ett slags individuellt meningsskapande, ett spridande av ett livsöde, och kanske en memoar. Den är därmed inte skriven av en tjugooårig Patriksson som nybliven skeppare, eller en trettioårig Patriksson som far och ägare till ett antal fartyg, en fyrtioårig Patriksson som ledare för Nordsjöfrakt och knappt tio fartyg, en femtioårig Patriksson i partnerskap med Lennart Bylock och på väg in på börsen, eller en sextioårig Patriksson som ordförande i Redareföreningen, VD för Transatlantic och ägare till trettiotal fartyg. Säkerligen hade vi fått andra berättelser om Patriksson skrev vid dessa tidpunkter. Berättelser om nuet, det förflutna och framtiden förändras hela tiden. Boken börjar med Folkes uppväxt i Skärhamn där Folkes far, liksom nästan alla andra pappor, var till sjöss. Hela samhället levde med sjöfarten: skäggiga frånvarande män, dofter av olja, tjära och sill, och inte minst Tjörnkakorna. Folke mönstrade som kockjungman på den tremastade skonaren *Wandia* som hans far köpt med sin svåger Ernst. Folke beundrade sin fars sjömanskap, kompetensen att reparera maskinen, lappa segel och inte minst, hur han kunde ta en storm. I kontrast till respekten för sjöfartstradition, närs hos Folke också en idé om effektivisering, rationalisering och snålhet. Folke får mersmak för havet, tar skepparexamen och köper fartyget *Sandön*.

I den andra delen, Skeppare på egen båt, beskrivs Folkes första tid som skeppare med en besättning bestående av Folkes far, Ernst, och kusinen Göte. Folke lär sig att göra ekonomiska kalkyler av Bosse Langley på mäklariet Kihlship. Inte att förglömma gifter han sig och får sin första, andra och tredje dotter. Folke köper en större båt och bryter sedan med familjetraditionen genom att bli tvåbåtsredare. Även vanliga pojkar verkar kunna lyckas. I den tredje delen, Ett bolag i blåstall, skapas Nordsjöfrakt som bolag, men varje båt ägdes såsom tidigare av ett antal partredare vilket skapade en kommunistisk-kapitalistisk blandekonomi. Hur skulle redarna komma överens? År 1975 var det femton delägare i Nordsjöfrakt och fem

fartyg. Men det gick bra. En affärsfilosofi i blåställ, där alla skulle vara lika och solidariska, kanske bidrog till samarbetsviljan. Under denna period gick Folke i land.

Den fjärde delen, I sjöfartskrisens svall, handlar om det kärva slutet av 1970-talet och 1980-talet. Patriksson blev tillfrågad att sitta med i en sjöfartspolitisk utredning och här möttes han av stora chefer och pampar; av lyx, makt och byråkrati. I dessa sammanhang efterfrågades Folkes kompetens som sjöman. Samtidigt arbetade Folke med att tänja reglerna för att få bättre villkor på sina egna fartyg. Här läser vi hur Oden Line startades och lades ned, och hur ScanAmerica (ett joint venture mellan Nordsjöfrakt och Gorthon) satsade på containertrafik, men avslutades. Nordsjöfrakt hade 36 delägare och tio fartyg.

I den femte delen, På kurs mot börsen, får vi insikt i den ovan nämnda kopplingen till löntagarfonderna. Västfonden gick in i Nordsjöfrakt med ett lån på 15 miljoner, vilket väckte ett ramaskri i näringen. Samarbete med finska EFFOA inleddes och Västfonden satsade 30 miljoner kronor i denna affär – svindlande belopp i förhållande till Folkes första investeringar. År 1985 gjordes företaget om till ett aktiebolag – den kommunistisk-kapitalistiska företagsformen hade blivit ett hinder för företagets utveckling. Folke sökte då efter en ny partner eftersom det var osäkert om löntagarfonderna skulle få finnas kvar, och fann Lennart Bylock som hade gått till sjöss i tonåren men sedan gjort snabb karriär i näringslivet. Bylock, som hade en brokig koncern med bl.a. massafabrik och åkeri, förde in det internationella tänket i Nordsjöfrakt.

Fusionen mellan Bylock och Nordsjöfrakt (B&N) på nyårsafton år 1989 inleder den sjätte delen, Bylock & Nordsjöfrakt. Gorthon köptes upp och rederidelen av B&N hade då trettio fartyg och ett tusental anställda. Professionaliteten ökade i koncernen. B&N noterades på Stockholmsbörsen och flyttade senare in i Läppstiftet i Göteborg. Folke blev erbjuden att sitta med i styrelsen för Frontline, som var en produkt av Uddevallavarvets tidigare nödlidande fartygsengagemang och vissa delar av återuppståndelsen av Salén. Folke fyllde femtio år och det var kalas. Men samtidigt vantrivdes han med kostym och slips i det fina kontoret. Banden till gamla vänner och kollegor försvagades. Då B&N köpte Svenska Orient Linien, fick de en flotta på runt fyrtio fartyg. Detta var guldår för företaget. Men Lennart Bylock

och Folke drog åt olika håll, och skilsmässan var ett faktum: en flyttade till Stockholm och en tillbaka till Skärhamn.

I öst och väst, börjar med inflytten i det nya kontorshuset uppe på berget i Skärhamn 1997, där jag träffade Folke. B&N Nordsjöfrakt, som företaget nu hette, mötte isbrytarna. Genom att sysselsätta isbrytare för isbrytning vintertid och offshore resten av året kunde man skapa lönsamhet. Men varken Folke eller någon i hans närhet kunde något om den senare verksamheten. Därför inleddes samarbete med Kistefos-koncernen vars huvudägare var Christen Sveaas. Förutom nybeställningar på bl.a. tre isbrytare ägdes år 1998 tjugofem fartyg inom ro-ro och bulk. Folke sökte en ny partner efter Bylock, och det blev den svenska industrimannen Ulf G Lindén. Folke blev sedan, år 1999, ordförande i Redareföreningen.

Från Pol till Pol, del åtta, är både en avslutning och en blick framåt. Folke avsade sig VD-jobbet och Håkan Larsson, tidigare VD på Schenker, tillträdde. Man köpte tillbaka Gorthons, som såldes av vid skilsmässan mellan Folke och Bylock, och företaget bytte namn till TransAtlantic. Fartygen som beställdes på varv i Kina levererades i en mycket bra marknad, men mest spännande var offshore-satsningen. Dock dök marknaderna 2009. Håkan Larssons avgick och det följdes av en VD-karusell. Lägga till detta att Ulf Lindén dog och hans dotter inte ville fortsätta att äga aktier i företaget. Folke var i en svår sits – dåliga tider och ägarproblem. Lösningen kom genom partnern i TransAtlantics offshoreäventyr Christian Sveaas. Folke släppte kontrollen och Christian Sveaas blev ny huvudägare i TransAtlantic. Offshoredelen Trans Viking lämnade Skärhamn för Köpenhamn och den resterande delen Industrial Shipping köpte upp Österströms och flyttade till Göteborg. På den sista sidan i boken läser man att "Nu flyttar vi kontoren, och får trösta oss med att rederierna och arbetstillfällena till sjöss är i mycket goda händer".

I boken framställs Folke som en autentisk sjöfartsmänniska, en sjökapten in i benmärgen, en solidarisk medmänniska i blåställ. Det är en historia om tillit och en Skärhamnsanda som höll ihop företaget. Denna enkla Folke kommer i kontakt med industrikapitalisterna och storredarna, med politiken, med lyxen, kändisarna och de fina salongerna. Men äktheten är en central princip genom hela berättelsen. Men i kombination med denna äkthet som sjöman, finns vilja till tillväxt, modernisering, rationalisering

och professionalisering. Folke kalkylerade noggrant. Partrederierna gjordes om till ett aktiebolag som senare börsnoterades. Från att vara svenskägt blev det internationellt ägt. Ägandeproblematiken som nästan per automatik drabbar ett växande rederi med ambitioner är tydlig i berättelsen. Avbrutna partnerskap med Bylock och Lindén, ledde till slut till att Sveaas tog kontrollen över rederiet. Ingen kan säga vad som kommer att hända med TransAtlantic i Sverige, men många tidigare utländska ägare har valt att avveckla den svenska verksamheten efter övertagande.

För att sammanfatta är boken är ett viktigt bidrag för förståelsen av modern svensk sjöfart. Den är välskriven och välillustrerad. Det enda som sticker i ögonen rent prosamässigt är slutet – att man på några sidor får följa sjöfartskrisen på 2000-talet och försäljningen av aktierna till Christian Sveaas. Det blir ett abrupt slut som lämnar läsaren i en slags emotionell limbo. Annars har boken något för nästan alla. Det finns mycket material att hämta för båtologer (en förteckning och bilder på alla fartyg), för sådana som är intresserade av Folkes privata liv (utsmyckat med många privata fotografier och betraktelser om hummerfiske), och för sådana såsom jag som är intresserade av det affärsmässiga, det entreprenöriella och det industriella. Något som jag också uppskattar är hur boken är kryddad med smarta trick som Folke använt sig av under sin karriär. Men förutom att vara en individuell berättelse tycker jag att boken förmedlar något annat – en uppmaning till alla att berätta och dokumentera sitt livs historia, om och om igen.

Gustav Jakob Petersson, *Insurance and Cartels through Wars and Depressions – Swedish Marine Insurance and Reinsurance between the World Wars, Umeå studies in economic history, No. 44* (Umeå: Department of Economic History, Umeå University, 2011), 343 s., hft.

Anmäld av Kent Olsson

Som en infallsvinkel kan man välja tre nyckelord – svensk sjöförsäkring, karteller och mellankrigstiden. Sjöförsäkring anses vara en svår bransch. Bland utövarna sägs att kan man sjöförsäkring, så förstår man också andra former av försäkringar. Det är således ett komplext område författaren valt att hantera. Karteller, nyckelord nummer två, gör avhandlingen till en del av en vid flera ekonomisk historiska institutioner pågående forskning. Slutsatserna kommer därför att integreras i ett större sammanhang, vilket ger fördelar såväl för forskningen om karteller som för möjligheterna att på ett fruktbart sätt hantera sjöförsäkring. Det tredje nyckelordet är tidsperioden, tiden 1919 till 1939, känd som den gamla onda tiden och kartellernas mest intensiva tid. Dessutom tillkommer att medan mellankrigstiden förr betraktades som en transportsträcka före den stora och ständiga tillväxtens tid, så har den oroliga ekonomiska utvecklingen på senare år fått mellankrigstiden att framstå som en spegel av vår egen tid med ökat intresse som följd. Valet av epok ter sig därför väl motiverad.

De källor författaren utnyttjat är vad gäller primärmaterial den svenska branschorganisationens och den internationella sammanslutningens arkiv. I övrigt används främst statliga utredningar, deras underlag och ett antal företagshistoriker. Branschorganisationens historia sätts därmed in i ett ekonomisk historiskt metodiskt och teoretiskt sammanhang, vilket är en nödvändighet för att sammanhangen ska bli gripbara. Sjöförsäkring är nämligen en komplex verksamhet. De tre "ursprungliga" försäkringarna var fartyg och laster samt återförsäkring. Det senare innebar att de som direkt försäkrat fartyg och laster minskade risktagandet, samtidigt som de delade med sig av premierna. Med tiden tydliggjordes allt fler försäkringsbehov.

Kent Olsson är docent och arbetar som forskare vid Ekonomisk-historiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.

En slags övrig försäkring infördes med början vid sekelskiftet, en redarnas drulleförsäkring. Krig visade sig också svåra att täcka inom ramen för vanliga försäkringar. Vid världskrig eller när det egna landet var krigförande part blev staten den enda tänkbara garanten. Privata försäkringar dominerade däremot när det egna landet inte var inblandat, men där konflikter skapade svårbedömbara risker.

Det ter sig också nödvändigt att säga något om företagsformerna, aktiebolag och ömsediga bolag, där de senare var kooperativa. I Sverige blev last- och återförsäkring en verksamhet främst för aktiebolagen, medan försäkringen av fartyg mestadels var ömsesidig med dominans för ett företag, Ångassurans Föreningen i Göteborg. Last- och återförsäkring däremot utövades av många aktörer, som inte sällan också arbetade med olika slags försäkringar. De olika organisationsformerna fick till följd att branschens lönsamhetsproblem löstes på olika vis. Fartygsförsäkringarna fick en anglosaxisk lösning, ett stort företag dominerade, medan lastförsäkringen fick en tysk lösning med ett utnyttjande av nationella och internationella karteller. Avhandlingen sysslar främst med den del av sjöförsäkringen som hanterade laster och återförsäkring. Men då det inte fanns någon tydlig renodling mellan sjöförsäkringens olika delar, har också fartygsförsäkring och ömsesidiga bolag med nödvändighet en inte obetydlig del i framställningen.

Arbetet fokuserar på fem frågor. Den första gäller vad bolagen uppfattade som utmaningar. De hade sitt ursprung i tidens karaktär av lång nedåtgående ekonomisk väg med en stagnerande handel och sjöfart. Det innebar fallande premieinkomster kombinerat med stigande administrationskostnader. Andra konkreta hot var introduktionen av motorfartyget, minrisker och växelkursernas fluktuationer. Det senare försvårade kalkylerbarheten i den internationella verksamheten. Den andra frågan är vilka följder det fick för försäkringsbolagen. En intressant slutsats ger jämförelsen mellan vinsterna för aktiebolag och ömsesidiga. Den rimliga tanken är att aktiebolagen borde sträva efter att maximera sina vinster, medan de ömsesidiga istället skulle ha som mål att göra modesta vinster och gynna sina ägare redarna. Krisen på 1920-talet ger motsatt resultat med goda vinster för de ömsesidiga och svaga för bolagen. Båda misslyckades således att nå sina mål.

Den tredje frågan gällde kartellstrategierna, hur svårt det blev att ge-

nomföra dem och hur varaktiga de blev. Lösningen på de sjunkande premieintäkternas problem blev samverkan genom en kartell i branschorganisationen, Sjöassuradörernas Förening (SAMU). Svaga konjunkturer minskade risken för nya nyetableringar. SAMU effektiviserades. Bindande majoritetsbeslut infördes och organisationen fick döma ut böter. Kartellens stora insats gällde tarifferna. Andra åtgärder var en uppdelning av marknaden för försäkringar för svensk import och för svenska offentliga institutioner. Åtgärderna gav utslag för lastförsäkringar, men inte för fartygsförsäkringar.

De ömsesidiga vägrade medverka. På lastsidan fanns inget ömsesidigt bolag och uppkomsten av ett sådant under andra halvan av 1930-talet lyckades bolagen förhindra. Men problemet var konkurrensen från utlandet, inte minst från England. Kunder kunde hota med att försäkra utomlands. Men inga utländska bolag var verksamma i Sverige, varför hotet att förlora kunder kom från ett aktivt agerande från deras sida. Trots svårigheter fanns alla medlemmar kvar i kartellen fram till år 1939. Det skedde ett ökat samarbete efter år 1929 genom International Union of Marine Insurance (IUMI) den internationella organisationen. Det var följden av 30-talskrisens stora överkapacitet. Genom sådant samarbete kunde man sträva efter att minska den internationella konkurrensen. Bolag som bröt mot reglerna kunde hindras att nå lönsamhet genom att de inte fick återförsäkra.

De fjärde och femte frågorna handlar om i vilken grad bolagens eget agerande kompenserade tidens svårigheter. Svaret blev att så delvis var fallet, men att fluktuerande handel och växelkurser skapade ständiga problem. Aktiebolagen inriktade på lastförsäkring var mer utsatta än de ömsesidiga med skrovförsäkringarna, vilket markerar en skillnad i fluktuationer mellan handel och sjöfart. Företagen genomförde en ökad återförsäkring och en diversifiering. Den ökade återförsäkringen innebar att bolagen minskade riskerna – en nödvändighet i de oroliga tiderna. Till slut kom hälften av bolagens premier från återförsäkring. Diversifieringen fick sjöförsäkringsbolagen att gå in i andra försäkringsbranscher och att försäkringsbolag utifrån tog upp sjöförsäkring.

Med hjälp av ett ekonomisk historiskt synsätt och regelverken kring karteller har författaren således framgångsrikt lyckats skapa en intresseväck-

ande analys och översikt över den svårfångade lastförsäkringens villkor under den ekonomiskt besvärliga mellankrigstiden. Bland annat med hjälp av jämförelser mellan villkoren för last- och skrovförsäkringar erhålls intressanta slutsatser, samtidigt som kartellvillkoren för en internationellt utsatt bransch klarläggs. Det framgår tydligt av avhandlingen att sjöförsäkringens villkor i stort bestämdes av variationer i handel och sjöfart. Det är därför möjligt att en framtida forskning måste inriktas på att närmare förklara de sambanden genom att mer utförligt penetrera förändringar i handel och sjöfart.

Niklas Zetterling och Dan Öberg, *Kampen om Stilla havet. Den kejserliga japanska flottans hangarfartyg*, (Stockholm: Norstedts, 2012). 273 s., inb., ill.

Anmäld av Pär Flyghed

Det har skrivits hyllmeter, och säkerligen hyllkilometer, om andra världskriget i allmänhet och Stillahavskriget i synnerhet. Den relevanta frågeställningen när en ny bok kommer ut är således vad nyttan är med att skriva ännu en bok i genren? Till att börja med är boken skriven av svenska författare på svenska, vilket är ovanligt vad avser litteratur om Stillahavskriget. Det andra är att författarna främst har använt sig av japanska primärkällor såsom dagböcker, arkivhandlingar och intervjuer för textunderlaget. De flesta böcker i genren är skrivna av amerikaner på engelska, d.v.s. utifrån vinnarens version av kriget. I den här boken är det med andra ord det japanska, och därmed förlorarens perspektiv, som är ledstjärnan. Dessa båda faktorer, det japanska perspektivet, skrivet av svenska författare, utgör en kombination som är unik. Men är innehållet unikt? Kommer författarna fram till nya slutsatser i diskursen kring Stillahavskriget? Jag ska återkomma i den frågan.

Pär Flyghed är kommandörkapten och arbetar vid Insatsstaben, Högkvarteret, Försvarsmakten.

Boken kretsar kring de två japanska hangarfartygen *Zuikaku* och *Shokaku*s operationer under det andra världskriget. Från att fartygen byggs till krigets slut, genom kända slag som Pearl Harbour, Midway och Salomonöarna, lotsar författarna läsaren genom Stillahavskriget. Författarna beskriver även i ett kapitel hur utbildningen av sjöofficerare i Japan gick till. Som grund för den fortsatta berättelsen använder författarna skickligt de japanska primärkällorna från personer som tjänstgjort ombord eller i nära anslutning till hangarfartygen.

I många böcker om andra världskriget som skildrar personliga händelser är det oftast chefer eller personer som på ett eller annat sätt hjälteförklaras som står i fokus. Inom flyglitteratur är det dessutom nästan alltid piloter som skildras. Zetterling och Öberg bryter det här mönstret och låter istället den vanlige sjömannen, akterskytten, mekanikern eller läkaren få framträda. Piloters skildringar finns visserligen med men de tar inte överhand utan utgör bara en del av alla japanska kombattanter vars upplevelser återberättas.

Genom den stora mängden primärkällor framkommer det synnerligen väl att författarna har lagt ner mycket möda på att få fram en så äkta japansk bild av Stillahavskriget som möjligt. Denna ambition är synlig genomgående i boken och bidrar därmed till ett synnerligen seriöst intryck. Texten är vidare välskriven och lättläst varför det är en fröjd att läsa och det är svårt att lägga undan texten när ett kapitel tagit slut.

Källornas berättelser vävs in mellan allt från taktik, operativ verksamhet och krigets strategi. Det är oftast vanskligt att i skrift ständigt svänga mellan krigföringsnivåerna på detta sätt då det nästan alltid finns risk för sammanblandning dem emellan. Men Zetterling och Öberg gör det naturligt, välbalanserat och som nämnts mycket lättläst. Berättarstilen är i mångt och mycket lik den som förekommer i Antony Beevors böcker, t.ex. boken *Stalingrad*, och bidrar därmed till en ny typ av stilbildning inom militärhistorisk litteratur när den vanlige människan är i centrum men omgiven av en beskrivning om ett större sammanhang. Då och då görs vissa sidoutvikningar i *Kampen om Stilla havet* som egentligen inte har med de båda hangarfartygen att göra vilket kan kännas störande. Dessa sidoutvikningar berikar visserligen helhetsbilden av kriget men det hade kanske funnits andra delar att fördjupa sig inom som varit mer intressanta och mer relevanta

för huvudberättelsen. T.ex. behandlas nedskjutningen av amiral Yamamotos flygplan med en enda mening, vars konsekvenser borde kunnat få mer utrymme i boken.

Författarna återkommer ständigt till den strategiska orsaken att Japan förlorade kriget, nämligen USA:s överlägsna industripotential. Det finns nog ingen idag som tvivlar på att detta inte skulle innehålla någon sanning. Men eftersom boken även spänner över operativ- och taktisk nivå så hade den tjänat på flera djupare resonemang i liknande frågor på dessa båda nivåer. Säkerligen som en följd av en medveten avgränsning har inte heller den tekniska utvecklingen, och dess betydelse, givits något egentligt utrymme. Exempelvis är varken de japanska hangarfartygens bristande konstruktion vad avser skydd eller det japanska luftvärnets avsaknad av zonströmmar medtaget. Det hade säkerligen inte inneburit någon skillnad för utgången av kriget på lång sikt, men sjöslag såsom Midway och Salomonöarna hade kanske kunnat få ett annat utfall.

Har boken något nytt att tillföra? Är boken unik till sitt innehåll? Det enkla svaret är – nej! Många av de perspektiv som återfinns i *Kampen om Stilla havet* finns i andra böcker, om än kanske inte i alla detaljer. Men det mer komplicerade svaret är ändå att många av de japanska primärkällorna som används är nya i litteraturform och mängden sammantaget ger ett unikt perspektiv i sig. Det faktum att boken är skriven om en del av det andra världskriget som för de flesta svenskar är okänt gör att den blir synnerligen läsvärd för alla som på något sätt har intresse för krigshistoria i allmänhet och andra världskriget i synnerhet.

Kan boken användas till mer än bara intressant läsning om Japans Stilla-havskrig? Bokens bredd utgör en potential för varierad användning. Exempelvis skulle det vara möjligt att med Mahans teorier om sjökriget använda boken som del av litteratur i ämnet sjökrigsvetenskap med seminariebehandling där Japans operativa doktriner under det andra världskriget kan tänkas stå i centrum. Boken visar också tydligt på hur den enskilda människan kan påverkas av krig vilket kan leda till filosofiska reflektioner kring detta och den bör därför vara nyttigt studiemateriel för alla blivande officerare.

Nicholas Black, *The British Naval Staff in the First World War* (Woodbridge: The Boydell Press, 2011). 333 s., inb.

Anmäld av Bengt Larsson

Studier av militär stabsverksamhet i vid mening, dvs. stabers tillkomst, funktioner, bemanning, utveckling, arbete och effektivitet tillhör sällsyntheterna i den akademiska floden av publikationer. Studier av marin stabsverksamhet är om möjligt än mer sällsynta. Det är därför dubbelt glädjande att ställas inför något så sällsynt som en studie över marin stabsverksamhet som dessutom välförtjänt uppmärksammas och prisbelönats. Nicholas Blacks bok belönades 2010 med The Society for Nautical Research's prestigefyllda Anderson-medalj. Black tillhör dessutom inte det etablerade skiktet av akademiska forskare med marin inriktning, utan han försörjer sig som huvudlärare i historia vid anrika Dulwich College.

Den brittiska marinstaben, ofta felaktigt sammanblandad med och därför vanligen benämnd "Amiralitetet", har inte mer än hundra år på nacken. Under mellankrigstiden utsattes den och dess prestationer under kriget för skarp kritik, vilken bl.a. gick ut på att staben varit för liten, för svagt bemannad, oskickligt ledd och varit mer till hinder än till nytta för krigföringen till sjöss. Denna kritik stammade framför allt från ledande sjöofficerare, men kom att nå acceptans och legitimitet även hos ledande forskare in i modern tid. Black vill med sin studie bl.a. undersöka om den etablerade bilden verkligen håller för en vetenskaplig undersökning.

Boken inleds med en omfattande analys av stabens personella förhållanden. Personalens grad av professionalism, kompetens, sammansättning, bemanning och rekrytering skärskådas och i samband med detta förs också ett källkritiskt resonemang om hur denna studie i detta fall skiljer sig från tidigare redovisningar. Därefter redogör författaren för bakgrunden till stabens tillkomst, dess uppsättande, utveckling och huvudsakliga arbete intill krigsutbrottet. Författaren väljer sedan en i huvudsak kronologiskt redovisning, där krigsåren tidsmässigt kapitelindelas utifrån vilka som för tillfället tjänstgjorde som Marinminister (First Lord of the Admiralty) respektive

Bengt Larsson är örlogskapten och tjänstgör vid Tredje sjöstridsflottiljen, Karlskrona.

Chef för Marinen (First Sea Lord). Den personliga och yrkesmässiga relationen mellan dessa kom i mycket hög utsträckning att på olika sätt prägla och påverka stabens utveckling och verksamhet. Mot bakgrund av dessa skiftande huvudmän och dessas varierande grad av intresse och påverkan redogörs sedan i kapitlen för stabens utveckling och roll i olika större frågor och operationer.

Resultaten och slutsatserna av Blacks studie är om inte revolutionerande inom sitt ämne så åtminstone närmast sensationella. Författaren påvisar på ett övertygande sätt att den brittiska Marinstaben var både betydligt större, mer diversifierad, specialiserad och väsentligen mer effektiv och därmed betydelsefull, än vad som tidigare varit den gängse uppfattningen. Personalen var t.ex. i hög utsträckning professionellt rekryterad, hade hög kompetens och stabstjänstgöringen var dessutom meriterande för vidare tjänstgöring och befordran. Black konstaterar också att mycket av den kritik som riktats mot staben bottnar i att man tidigare inte förstått att staben skapats och fungerade som en informationshanteringsorganisation snarare än en planeringsorganisation med operativ inriktning.

I boken har Black inte tvekat för att rikta tidvis kraftig, för att inte säga förintande kritik av tidigare sjöhistoriska auktoriteter och deras beskrivning av samma ämne. Framför allt drabbar denna kritik de f.d. stabs- tillika sjöofficerarna Herbert Richmond, Joseph Kentworthy och Kenneth Dewar men även t.ex. professor Arthur Marder. Dessa, menar Black, låg i allt väsentligt bakom den felaktiga och alltigenom negativa bild av den brittiska Marinstaben som varit dominerande alltsedan krigsslutet år 1918. Till bokens styrka hör bl.a. författarens förmåga att på ett initierat och lättfattligt sätt beskriva relativt komplexa och långt ifrån lättillgängliga förhållanden. Till detta bidrar ändamålsenliga, belysande tabeller och diagram, samt författarens goda stilistik och utmärkta språkbehandling.

Studien har i första hand genomförts med grundforskning utgående ifrån primärkällor vilket ger den hög vetenskaplig trovärdighet. Denna förstärks ytterligare genom att författaren har utnyttjat en avsevärd mängd sekundärkällor som referensmaterial och med dessa som grund för han övertygande källkritiska resonemang. Black har författat en mycket välskriven och läsvärd bok. Boken är av intresse framför allt för den marinhistoriskt

intresserade, främst med intresse för ledning och stabstjänst och den kan med fördel tjäna som modell och inspirationskälla för forskare inom stabs- och organisationslära. Nicholas Black har genom sin studie inte bara genomfört en vetenskaplig prestation, utan han har också lyft fram och i viss mån också räddat äran hos de tidigare bortglömda individerna i det stabsmaskineri vilket faktiskt var en förutsättning för att nå framgång i sjökriget 1914–18.

Helen Doe & Richard Harding (red.), *Naval Leadership and Management 1650–1950* (Woodbridge: The Boydell Press, 2012). 206 s., inb.

Anmäld av Per Edling

I den kungliga brittiska flottan minns man amiral Nelsons bedrifter som om det vore igår. Det förekommer till och med att officerare som seglar under den brittiska örlogsflaggan idag rycker på axlarna och förkastar ett förslag med orden "Nelson wouldn't have done that". Även i Sverige är Nelson den namnkunnigaste av amiraler. Han är mer omsjungen än våra egna sjöhjältar Ehrenskiöld, Horn och Psilander. Nelson är dock bara en i raden av brittiska sjömän som upprätthållit och utökat det brittiska imperiet långt från London. Hur hålls örlogsfartyg rustade tusentals sjömil från byggnadsvarvet? Hur mönstras besättningar och hur sker vakansrekryteringen flera månaders sjöresa från hemmahamnen? Svaret är: genom ledarskap, organisation och "jävlaranamma". Det är om dessa discipliner som *Naval Leadership and Management 1650–1950* handlar.

Marinhistorikerna Helen Doe och Richard Harding har i sin bok samlat artiklar från framstående kollegor och fördelat dem på fyra kapitel – sjöhjältens plats, ledarskap och organisatoriska friktioner, förmåga att leda och utövande av sjömakt, samt slutligen utvecklingen av ledarskapsträning un-

Per Edling är kommandörkapten, stabschef vid Första ubåtsflottiljen och doktorand i historia vid Åbo akademi.

der åren 1800–1950. Tillsammans har författarna studerat olika aspekter av det marina ledarskapet. De har belyst frågor som ledarskapsutmaningar på bortastation, vådan av slapphet samt samverkan med officerare från andra försvarsgrenar. Likaså skildras örlogshamnarnas logistikfunktioner, myterier, kapare och det modernare ledarskap som den industriella revolutionen framtvingade.

Förutom de intressanta och detaljerade beskrivningarna av respektive spörsmål förs en mer övergripande diskussion om den marina betydelsen för utvecklingen av det europeiska statsbygget. Vi känner här igen vår egen svenske marinhistoriker Jan Glete och dennes studier för att pröva sin tes: marint våldsmonopol som förutsättning för statsbyggande. Rustandet av sjöstridskrafter ledde till att de europeiska nationerna utvecklade administrativa system som i sin tur gav dem marina stridskrafter, vilka kunde hålla sjövägarna öppna och därmed kontrollera handeln till sjöss. Lokala maktstrukturer, pirater och vrakplundrare, kunde konkurreras ut och statens välstånd började växa. När våldsmonopolet sedan spred sig iland fick det feudala samhällets adelsmän se sin handlingsfrihet bli beskuren. Skatteintäkterna hamnade i kungens kistor. Trots sitt annars goda internationella rykte nämns dessvärre inte Glete. Möjligen har dock författarna tagit hänsyn till Gletes påpekande att den moderna marina utvecklingens tät en gång utgjordes av länder som Nederländerna och Sverige. Det brittiska primatet till sjöss skildras i boken som något evigt, vilket må vara sant under den studerade perioden, men varken före eller efter. Plötsligt förstår man varför arbetet just spänner över åren 1650–1950.

Hursomhelst, boken för alltså ett antal olika diskussioner på flera plan och man skulle kunna tro att läsaren skulle ha svårt att få ett ordentligt grepp om det mångfacetterade ämne som den avhandlar. Så är dock inte alls fallet. Redaktörerna Doe och Harding har omsorgsfullt valt ut och kategoriserat artiklarna. Dessutom introduceras respektive avsnitt i en smart inledning, vilken ger bra stadga åt resten av den angenäma läsningen. Några mer omfattande teoretiska resonemang förs inte, men det faktum att frågan belyses från flera olika håll gör att den tecknade bilden känns gedigen och relevant. De olika författarna har givetvis använt olika typer av källor. Vissa skribenter refererar till omfattande arkivarbeten medan andra har nyttjat andra forskares framställningar. Denna skillnad gör dock inte att bo-

ken känns spretig eller ojämn utan istället påfallande välkammad. Även i detta avseende kan man ana redaktörernas vakande ögon och vässade pennor. Möjligen beror den stilistiska likriktningen även på att majoriteten av forskarna är verksamma vid Exeters universitet.

Boken handlar alltså om ledarskap i med- och motvind. Vilka särdrag i det marina ledarskapet är det då som lyfts fram i denna bok? Vad var det egentligen i Nelsons befälsföring som gjorde att han kunde behärska de sju haven? Utan att de nödvändigtvis påtalar det, lyfter kapitlen tillsammans fram tre faktorer som svar på dessa frågor. Den första faktorn har vi redan snuddat vid. Britterna lyckades före sina främsta konkurrenter Frankrike och Spanien utveckla ett fungerande administrativt system för att personal- och materielförsörja sin flotta. Detta var uppbyggt kring amiralitetet, som hade ett järngrepp om sjöstridskrafterna. Trots att amiralitetets herrar var tvungna att samarbeta med många andra statsorganismer, för att flottan skulle få det stöd som dess verksamhet krävde, visade den valda organisationen på nyttan av ett centralt marint befäl.

Den andra faktorn har att göra med de brittiska koloniernas långtgående politiska, merkantila och ekonomiska åligganden. För att kunna verkställa Londons vilja och säkra inflödet av rå- och kolonialvaror krävdes en samordning av den brittiska kronans samtliga resurser. Sjöstridskrafternas uppgift var inte begränsad till att kontrollera de livsnödvändiga sjövägarna. De ansvarade också för att föra fram det brittiska imperiets absolut främsta maktmedel: dess marina övertalningsmetod, vilken senare skulle få smeknamnet kanonbåtsdiplomati. Denna kombination, garanterad för varutillströmningen och yttersta frambärare av den politiska viljan, gav sjöstridskrafterna en central plats i det brittiska politiska och socioekonomiska systemet. Det fanns helt enkelt inte något alternativ än att lyckas och det var mot denna bakgrund som sjöstridskrafterna byggdes och bemannades. Flottan visste vad den skulle göra.

Den tredje faktorn till de brittiska officerarnas goda förmåga att leda sina män i strid var att det var just vad de gjorde. En officer fick inte lära sig några andra yrken än att navigera och att slåss. Detta synsätt lever kvar än idag och skillnaden med de amerikanska kusinerna är påtaglig. Exempelvis måste en ubåtschef i den amerikanska flottan genomgå en lång reaktorinjörsutbildning och dessutom varit fartygsingenjör ombord innan han

får hissa sitt befälstecken. Den brittiske kollegan får istället, förutom sin grundläggande akademiska skolning innan Sjökrickans curriculum anträds, lära sig navigation, sjötaktik och marinhistoria – han får lära sig att slåss till sjöss.

Tiden går. Slakten följer släktens gång. Läget förändras. I många avseenden är dagens chefers till sjöss sits annorlunda än vad den var för Nelson. Det finns dock all anledning att tro att de framgångsfaktorer som Doe och Harding lyfter fram – ett marint chefskap, tydliga och samhällsviktiga uppgifter och en sjöofficerskår som vet hur man slåss – är både eviga och sanna. Vad kan vi lära oss av detta?

John D. Grainger, *Dictionary of British Naval Battles*
(Woodbridge: Boydell Press, 2012). 602 s., inb., ill.

Anmäld av Ingvar Sjöblom

John D. Grainger är en flitig militärhistorisk skribent och har författat ett antal böcker som spänner mellan romersk sjökrigföring fram till andra världskriget. Nu är han aktuell med ett uppslagsverk om brittiska sjöslag. Eller rättare sagt är det en katalog eller en lång lista i alfabetisk ordning. På 500 sidor presenteras tusentals sjökrig, fartyg, sjöslag, städer och havsområden. Det är en minimalistisk framställning där varje nedslag får ett par rader eller upp till ett stycke vardera. Grainger redogör i inledningen för en av bokens många utmaningar. Vad var brittiskt före 1707? De brittiska öarna med Irland, Skottland och Wales inkluderas, medan kanadensiska, indiska, australiensiska och sydafrikanska flottor räknats bort trots att de under senare perioder mer eller mindre kontrollerades av briter. Grainger tar ett enormt kronologiskt svep och avslutar med andra världskriget. Bokens styrka finns i det nästan hundra sidor långa registret som avslutar boken.

Ingvar Sjöblom är adjunkt i krigsvetenskap vid Försvarshögskolan och styrelsemedlem av Sjöhistoriska Samfundet.

Utan registret hade det varit svårt att navigera rätt, men det krävs förkunskaper om brittisk sjökrigshistoria för att fullt ut kunna utnyttja boken.

Urvalet kan ibland tyckas lite märkligt. Lord Nelsons amiralsfartyg *HMS Victory* saknas under framställningen av slaget vid Trafalgar 1805 (s. 469). Däremot får vi som enskilda händelser reda på att *HMS Victory* anföll en fransk konvoj år 1781, erövrade fartyget *Embuscade* år 1803 och två danska kanonbåtar år 1811 (s. 485–486). Rent generellt är fartyg med i framställningen då de aktivt anfaller eller på annat sätt deltar i en sjökrigshändelse, på gott och på ont. Boken inleds med bokstaven "A" och den gamla kryssaren Aboukir som i september 1914 sänktes av ubåten U-9 vid Doggers bank. Därefter följer presentationen av två landstigningsoperationer mot viken (Aboukir Bay) som genomfördes 1801 och 1807. Nelsons briljanta och avgörande sjöslag mot Napoleons franska flotta i Aboukir 1798 presenteras under bokstaven "N" och heter kort och gott "The Nile, 1 August 1798" (s. 316). Eftersom slaget om Nilen också är känt som Battle of Aboukir borde rimligen framställningen tjänat på en korskoppling för att underlätta bläddrande i uppslagsboken.

Även själva sjöslagspresentationen diskuteras. Här anges hur Nelsons något underlägsna flotta angriper den förankrade franska flottan. Vi får reda på antalet fartyg som förloras. Av fransmännens 13 linjeskepp och fyra fregatter, sänks två linjeskepp och två fregatter. Nio linjeskepp erövras och bara fyra franska fartyg lyckas fly. Konsekvent presenteras aldrig förlustsiffror i framställningarna. Det hade säkerligen lett till ett tjockare uppslagsverk, men samtidigt hade nog framställningen tjänat på detta i vissa fall. I slaget vid Nilen förlorar Nelson ett par hundra besättningsmän medan flera tusen dör på fransk sida. Lika många tas till fånga. Konsekvensen av slaget blir att Napoleons styrkor i Egypten isoleras under ett år.

Det är inte många gånger som svenska fartyg dyker upp i Graingers uppslagsbok. Svenska kopplingar återfinns första gången under uppslagsordet "Baltic Sea" (s. 65). Där uppmärksammas att amiral Sir John Norris inte anföll något fartyg alls under sina sex år i Östersjön mellan 1715–1721. Syftet var att skydda brittiska handelskonvojer mot svenska kapare. Det gjorde däremot amiral Sir George Byng som år 1716 erövrade svenska fregatten *Ilderim* om 36 kanoner. Fregatten skänktes senare till den danska flottan. Den danska huvudstaden Köpenhamn får relativt stort utrymme i

boken (s. 129). Här får vi reda på att det år 1700 seglade en engelsk-nederländsk flotta tillsammans med en svensk flotta till Köpenhamn i syfte att tvinga fram en dansk fred. Tilltaget lyckades. I slaget vid Köpenhamn 1801 beskrivs att orsaken till det brittiska anfallet mot staden var att splittra alliansen mellan Sverige, Danmark och Ryssland. Efter den brittiska segern drog sig den svenska flottan tillbaka till Karlskrona och den ryska flottan tog sedermera tillflykten till Kronstadt.

Under rubriken "Leeward Islands 1801", redogör Grainger för hur konteramiral John Duckworth tvingade svenskarna att kapitulera öarna Sankt Barthelemy och Sankt Martin (s. 264). En kort notis berör den brittiska fregatten *Pallas* som vid Conquet Roads 1759 beslagtogs fyra svenska handelsfartyg (s. 341). En annan notering handlar om fartyget *Phenix* som i december 1653 transporterade den brittiske ambassadören Bulstrode White-locke till Sverige (s. 357). Avslutningsvis nämns att år 1808 anfölls det brittiska fartyget *Quebeck* av det danska skeppet *Prins Christian Frederik*. Ombord på *Quebeck* fanns subsidier till Sverige (s. 376). Som sagt, svenska flottan återfinns i periferin.

Ur ett svenskt perspektiv skulle det även ha varit intressant att läsa om Gustaf von Psilander och slaget vid Orford Ness 1704. Händelsen är naturligtvis för liten där Psilander på skeppet *Öland* eskorterade svenska handelsfartyg genom den engelska kanalen. En engelsk flotteskader gick till anfall efter att Psilander vägrat hälsa och fällt märsseglet. Han gav sig efter fyra timmars strid då fartyget var manöverodugligt. Däremot hade det varit spännande att läsa mer om belägringen av ryskkontrollerade Bomarsunds fästning på Åland 1854. Bara fyra rader om den fransk-brittiska sjöoperationen under Krimkriget känns för lite (s. 84).

Det är lite svårt att fullt ut förstå målgruppen för John D. Graingers bok. Uppslagsverket kräver en del förkunskaper för att hitta rätt. Här finns korta (på några rader) redogörelser över spanska armadan 1588, slaget vid Jutland 1916 eller D-dagen 1944. Frågan är om den vetgirige får tillräckligt med underlag? Litteraturlistan lämnar en del i övrigt att önska. Författaren utger sig heller inte för att vara komplett eller fullständig i sin framställning, men formatet är för otillräckligt för min del. Det är en snygg och omfattande bok. Den som söker utförligare underlag får söka sig någon annanstans.

Richard Areschoug, *Brännpunkt Sydatlanten: Falklandskriget 1982* (Stockholm: Svenskt militärhistoriskt bibliotek, 2012). 255 s., inb., ill.

Anmäld av Fredrik Eriksson

Falklandskriget, som utspelade sig för trettio år sedan, är på många sätt mytomspunnet. Det utspelade sig på en avlägsen plats med synnerligen bistert klimat. Kriget utkämpades mellan Storbritannien och Argentina vilka, trots motsättningar över Falklandsöarna, inte var arvfienter, eller hade varit i krig tidigare. Kalla kriget pågick och Storbritannien såväl som Argentina var fast förankrade i den västliga sfären. Det var också ett krig där båda sidorna använde moderna västliga vapensystem. Falklandskriget hade långtgående politiska konsekvenser, bl.a. i relationen mellan Storbritannien och USA, men också genom diskussioner om internationell rätt.

Richard Areschoug har nu valt att skildra Falklandskriget i boken *Brännpunkt Sydatlanten* och i huvudsak slutför han sitt syfte väl. Utgångspunkten är att beskriva och diskutera de stora komplikationer som det innebar att strida på denna avlägsna plats. I inledningen diskuterar författaren också den problematiska rättsliga situationen gällande Falklands, något som utgör själva fonden till kriget. Detta är något som återkommer idag eftersom upptäckten av oljetillgångar i området gör att Falklands återigen är grunden för motsättningar mellan Storbritannien och Argentina.

En anledning att skriva boken är att det saknas en studie av den operativa kontexten på svenska. Det stämmer, eftersom svenska förläggare valt att ta bort exempelvis avsnitten om politiken i översatta verk. De politiska motsättningarna i Storbritannien och i Argentina är nämligen av central betydelse för hur vissa beslut skall förstås. Inte minst Argentinas beslut att invadera Falklandsöarna är ett sådant, liksom Storbritanniens val av svar. Det finns dock brister i den politiska redogörelsen även hos Areschoug, exempelvis det något enögda brittiska perspektivet. I allt väsentligt är det intressant och fyller sitt syfte. Till Areschougs försvar måste dock anföras att denna bok har bra mycket mer information och diskussion om Argentina än många andra verk.

Fredrik Eriksson är docent i historia och verksam vid Försvarshögskolan.

I vissa fall blir, som redan nämnts, historieskrivningen något enögd och en blick på litteraturförteckningen visar på en nästan bedövande övervikt för brittisk litteratur, också när det gäller Argentina. Detta behöver i sig inte vara ett problem, om man är tydlig med detta och diskuterar vilken problematik det leder till. Detta kan låta gnälligt men är faktiskt en väsentlig invändning. Det finns nämligen stora problem i den brittiska historieskrivningen omkring Falklandsöarna, eftersom det finns ett definitivt "före" Falklands, med en historieuppfattning karaktäriserat av ekonomisk, politisk och militär nedgång.

Det finns också ett "efter", karaktäriserat av uppfattningen att Storbritannien fortfarande är en global makt, med stora militära företräden. Falklands är en milstolpe i brittisk självbild och att då använda främst brittisk litteratur gör att man ibland blir lite tveksam.

Ytterligare ett källkritiskt problem är användandet av minneslitteratur, memoarer och dylikt. Detta hade kunnat förtjäna en diskussion omkring minnen och memoarers källvärde. Vissa delar av minnena kan faktiskt vara efterhandskonstruktioner och detta bör man hela tiden vara medveten om. Med detta sagt är redogörelsen synnerligen intressant och som läsare får man en bild av hur komplicerad denna konflikt faktiskt var. Inte bara från det brittiska perspektivet med att sätta samman en militär styrka för att resa till södra halvklotet, utan även från Argentinas synvinkel. Man kunde tro att Falklands ligger mycket nära Argentina och att militära operationer i närområdet inte borde vara särskilt komplicerade, men tvärtom. Areschoug visar hur underhållsproblemen, klimatet och avstånden, hotade att omöjliggöra operationen.

När det gäller själva striderna beskriver Areschoug dessa till sjöss och till lands såväl som i luften. Några av de faktorer som sticker ut är de stora problem som den brittiska styrkan hade med sjötransporterna och möjligheten att skydda sina fartyg.

Ett lika stort problem hade den argentinska sidan med att bekämpa de brittiska fartygen. Britterna hade inget ordentligt jaktflyg utan förlitade sig på sina Sea Harriers, vilkas primära uppgift egentligen inte är luftstrid. Ur detta fenomen kommer också konflikten mellan militärer och politiker i Storbritannien, nämligen att med nedrustning följer alltid en prislapp.

Avskaffandet av de stora hangarfartygen gjorde att luftskydd helt och hållet byggde på Harriers och luftvärnsrobotar.

På den argentinska sidan var problemen också mycket stora, främst eftersom Harrierflygplanen faktiskt fungerade i jaktstrid mot det argentinska attackflyget, som i och för sig inte var helt modernt. Men lika stora problem var räckvidder, lufttankning, brist på jaktskydd och brist på Exocetrobotar. Inte minst blindgångare är ett återkommande problem för argentinarna. Många av de bomber som släpptes exploderade aldrig, men trots allt gjorde de amerikanska andra världskrigsbomberna stor skada på lätt bepansrade brittiska fartyg. Om bomberna faktiskt exploderat hade de brittiska förlusterna stigit ordentligt. Det Areschoug faktiskt åskådliggör är problemet med ny teknik och en ibland alltför stor tilltro till denna. Brittiska flottans luftvärn byggde nämligen på robotar och det fanns inget eldrörsluftvärn att tala om. Detta hade avskaffats, men återinfördes fort efter kriget, eftersom det snabbt visade sig att luftvärnsrobotar inte var tillräckligt. Under kriget infördes således nödlösningar i stil med lätta kulsprutor monterade på relingar och dylikt. Falklandskriget åskådliggjorde problemen med den moderna tekniken och möjligheten att faktiskt slå ut robotar och stoppa flyganfall med luftvärnsrobotar.

Argentinarna hade motsatt problem. Bortsett från några moderna Super Étendardflygplan och Exocetrobotar, samt några moderna fartyg, var materielen synnerligen ålderstigen. Det var främst amerikanskt surplus från andra världskriget som fanns i den argentinska arsenalen. Därmed blev Falklandskriget en brytpunkt mellan ny teknik och gammal, där det ingalunda var klart vad som fungerade bäst. Areschoug lyckas väl beskriva denna spänning och problematik.

Generellt är boken läsvärd och intressant. Den ger en inblick, om än ofullständig, i det politiska spelet men åskådliggör också de militära aspekterna av Falklandskonflikten på ett relevant och bra sätt. Som läsare får man definitivt en inblick i hur nära det var att den brittiska expeditionen misslyckades. Genom sänkningen av transportfartyg hade exempelvis britterna mycket ont om helikoptrar vilket komplicerade markoperationerna avsevärt. Men de absolut viktigaste fartygen var hangarfartygen som för argentinarna också var de primära målen. En sänkning av ett brittiskt hangarfartyg hade sannolikt hotat operationen. På samma sätt löpte inte de större argentinska fartygen ut, utom kryssaren *Belgrano* som sänktes. Vi har all anledning att återkomma till Falklandskonflikten, eftersom den innehåller många brytpunkter som i sig är väl värda vidare studier.

Robert J. Blyth, Andrew Lambert & Jan Rüger (red.), *The Dreadnought and the Edwardian Age* (Farnham: Ashgate, 2011). 244 s., inb., ill.

Anmäld av Bengt Larsson

HMS *Dreadnought*, det epokgörande brittiska slagskeppet, fortsätter halltjämt att fascinera såväl forskare som lekmän. Möjligen har hon under efterkrigstiden hamnat mer i skuggan av sentida efterföljare, men det finns fortfarande historiska vinklingar på hennes tillkomst väl värda att utforska. Med anledning av hundraårsminnet av *Dreadnoughts* sjösättning samlades 2006 ett antal historiker och andra akademiker till konferens vid National Maritime Museum i Greenwich, London. Syftet var att med *HMS Dreadnought* som utgångsplattform och med en tvärvetenskaplig ansats belysa delar av framför allt den s.k. Edwardianska epoken (Edward VII 1901–1910).

Att sätta den marina kapprustningen kring det förra sekelskiftet i relation till det övergripande historiska skeendet i övrigt är i sig inte nytt. Så har t.ex. Robert K Massies behandlat detta i *Dreadnought: Britain, Germany, and the Coming of the Great War* (1991) och i *Castles of Steel: Britain,*

Germany, and the Winning of the Great War at Sea (2004). Även Barbara Tuchman berör densamma i *The Proud Tower: A Portrait of the World Before the War, 1890–1914* (1966) och *The Guns of August* (1962). Till skillnad från dessa stora sammanfattande verk, resulterade konferensen i en antologi, där ett tiotal olika forskare och akademiker från vitt åtskilda discipliner, i korta uppsatser belyser olika historiska förhållanden med större eller mindre koppling till just fartyget *HMS Dreadnought*. På detta sätt hamnar fartyget i en historisk kontext också utanför den traditionellt marina.

Antologin är löst indelad under fyra huvudrubriker vardera bestående av ett antal kapitel med olika författare. Under den första rubriken, "Den symboliska betydelsen och tyngden i begreppet Dreadnought", utforskar Jan Rüger symbolvärdet av *HMS Dreadnought* i allmänhetens ögon. Andrew Lambert kopplar i sin tur i hop betydelsen och innebörden av namnet Dreadnought i förhållande till marin tradition, teknologisk utveckling och förändring. Under den andra rubriken "Den politiska och diplomatiska kontexten" beskriver Martin Daunton hur den marina kapprustningen 1890–1914 möjliggjordes endast genom genomgripande förändringar inom hela den statliga finanspolitiken. T.G. Otte belyser i sin tur vilken påverkan Dreadnought fick på den brittiska utrikespolitiken och diplomatin. Michael Epkenhans avslutar med att utforska konceptet Dreadnought och de möjligheter detsamma innebar för den tyska marinen.

Under den tredje rubriken "Den sociala och kulturella kontexten" tas tidigare ofta förbisedda aspekter i örlogshistorisk forskning upp. Först av Lucy Delap som beskriver hur det marina symbolspråket påverkade frågor om kön i det samtida Storbritannien, och därefter av Max Jones som redogör för hur örlogsflotta, teknologi och fosterland beskrevs i ungdomstidningar riktade till pojkar. Under den avslutande rubriken, "Den teknologiska och operativa kontexten" inleder Crosbie Smith med att beskriva hur det sena 1800-talets allmänkulturella strävan efter effektivitet och användbarhet påverkade den teknologiska utvecklingen, fartygsutvecklingen och slutligen Dreadnought. Eric Grove fortsätter sedan med att föra in Dreadnought i utvecklingen av örlogsfartyg i en övergripande teknologisk, ekonomisk och strategisk kontext. John Brooks belyser därefter införandet av Dreadnought på taktisk nivå genom en genomgång av hennes påverkan på sjötaktikens utveckling under perioden 1901–1916. Paul Kennedy avslutar

med en betraktelse över Dreadnought och hela slagskeppsepokens avtryck i 1900-tals historia.

Antologins disposition upplevs som oproblematiske trots flera författare. Detta om något vittnar om ett skickligt utövat redaktörskap. Samtliga författare är goda stilister och språkbehandlingen är god. Författarna behärskar verkligen sina ämnen vilket framgår i analyser och beskrivningar. Antologin är sparsamt illustrerad med endast ett tjugotal noga utvalda fotografier och kartor vilka väl tjänar sitt syfte. Till antologins höga kvalité bidrar att fakta- och korrekturgranskning generellt genomförts med hög grad av noggrannhet. Bokens främsta förtjänst är att den visar hur stor interaktion marina projekt faktiskt har med en rad olika vetenskapliga fält. Genom att sätta in Dreadnought i ett större historiskt sammanhang är verket av intresse inte enbart för den marinhistoriskt inriktade akademikern utan även för lekmannen. Verket kan med fördel tjäna som modell och inspirationskälla för vidare forskning. När kommer den svenska motsvarigheten – *HMS Sverige* i ett tvärvetenskapligt perspektiv?

Richard Harding, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy – The War of 1739–1748* (Woodbridge: The Boydell Press, 2010). 374 s., inb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Att Storbritannien länge var havens obestridde härskare torde vara en av de mindre omstridda marinhistoriska utsagorna. Men hur började det hela? Att det rör sig om en i tid utdragen process torde vara oomtvistligt, men sedan då? Ett försök att nå ett svar på denna frågeställning görs av Richard Harding i hans bok om utvecklingen av den brittiska marina makten under 1740-talet.

För Storbritanniens del handlade det om en tredelad konflikt, dels en kamp mot Spanien, dels ett brittiskt deltagande i den stora kontinentala kampen, det österrikiska tronföljdskriget, och dels, som en utlöpare av det

österrikiska kriget, (som vanligt, frestas man säga) ett krig mot Frankrike. Till samtliga dessa tre konflikter hörde marina operationer. Därutöver kom det sista stora skotska upproret som slutade med den förkrossande brittiska segern vid Culloden 1746, i samband med vilket britterna fruktade en fransk invasion för att stödja de upproriska.

Det är en gammal sanning att en marin överlägsenhet också ger en aktör en operativ rörelsefrihet i landkriget. Det bevisades redan i början av detta krig, då brittiska sjöstridskrafter angrep spanska fästen som Guantanamo på Cuba 1741, Panama 1742 och Caracas i Venezuela 1743. Men på alla platser var britterna alltför svaga för att kunna åstadkomma mer än nålstick och knappt det.

Relativt svaga, men hyfsat väl befästa, spanska garnisoner kunde utan svårigheter hålla emot. Kriget i Europa gjorde snart att den hårt ansträngda brittiska armén inte kunde detachera förband för den karibiska krigsskådeplatsen, och därmed kunde flottans framgångar inte utnyttjas. Men samtidigt får man inte negligera betydelsen av en ökad brittisk marin överlägsenhet i den västra hemisfären, eftersom den bl.a. innebar att Royal Navy säkrade en fri handel i Karibien och på de nordamerikanska kolonierna, men också på det brittiska moderlandet, vilket självfallet var helt avgörande för krigsansträngningen. Men det var en faktor som inte tilldrog sig samma uppmärksamhet som aldrig så obetydliga landstigningsförsök i de karibiska farvattnen.

Under de följande åren, 1743–44, minskade tilltron till flottans förmåga efter strider mot fransmännen vid Toulon och ett allt aggressivare franskt marint uppträdande i Engelska kanalen. När en fransk örlogsskader, baserad i Brest, i februari 1744 uppträdde i kanalen, så sände det chockvågor över de brittiska öarna och framför allt in i parlamentet i London. Men krigsutvecklingen var viktig också på ett annat sätt. Från 1748 stod det klart att britterna inte förmådde landsätta en ny expeditionskår på kontinenten, i praktiken i Flandern. För att kunna uppnå en rimlig fred med fransmännen så återstod därmed flottan som det enda brukbara instrumentet. Någonstans här föds den brittiska strategin att utkämpa kontinental krig med hjälp av allierade markförband och samtidigt säkra dominansen till sjöss med den egna flottan. Bevarandet av ett starkt Habsburg och ett självständigt Nederländerna som en balans mot Bourbonernas Frankrike