



Recensioner

Tricia Cusack (ed.) *Framing the Ocean, 1700 to the present* (Farnham: Ashgate Publishing, 2014). 265 s, inb, ill.

Anmäld av Linda Johansson

Havet har en stark lockelse på oss människor. I svenskan finns det några ord som gärna används i bestämd form singular, vars gemensamma nämnare tycks vara att de representerar något stort, farligt och okontrollerbart – något som dyker upp i skogsbrynet när man minst anar det, eller slukar allt som kommer i dess väg. *Havet* är ett av dessa ord, vid sidan av exempelvis *ryssen* och *vargen*. Antologin *Framing the Ocean, 1700 to the Present*, handlar om havet. Det engelska språket har en smidigare användning av *sea* respektive *ocean*, och jag har valt att tala om *havet* snarare än *oceaner*. Anledningen är framför allt att essäerna behandlar havets symbolvärde. Antologin, en hybrid av idé- och konsthistoria, består av femton essäer insorterade i fyra huvudkategorier: utforskandet av oceanen och koloniala resor, skepp som en minimodell av samhället, berättelser om skeppsbrott, flottor och vrakgods, samt naturliga och övernaturliga historier. Nedan behandlas några av dessa essäer.

Bokens redaktör Tricia Cusack skriver i ett förord att visuell konst har varit en stark faktor i hur havet har uppfattats och att havsinspirerad konst aldrig har varit fri från ideologi. Hon menar vidare att texterna visar hur havet har konstruerats socialt över tid, vilket indikerar en eventuellt konstruktivistisk grundsyn hos redaktören, något som möjligen har färgat urvalet av dessa texter, som i vissa fall visar feministiska och vänsterorienterade tendenser.

Linda Johanson är fil. dr i filosofi och adjunkt i krigsvetenskap vid Försvarshögskolan.

I den första delen beskriver Emily Burns amerikanernas reslust efter amerikanska inbördeskrigets slut. Resandet över Atlanten utgjorde plötsligt själva essensen av självförverkligande, och 1865 var Europa "översvämmat" av amerikanska turister. Atlanten erbjöd en övergång inte bara fysiskt mellan Amerika och Europa, utan mellan kulturella normer och förväntningar. Elizabeth C. Childs skriver om den nostalgiska våg som uppstod i både Amerika och Europa när motståndet mot kolonialismen började sprida sig över de södra haven. Man försökte dölja eller tona ner besvikelsen eller ambivalensen i kolonialismen, genom att måla dessa i ett sorts sken av en gyllene tidsålder av upptäckande, där vita exploatörer välkomnades med öppna armar.

Geoff Quilley ställer i antologins andra del frågor om havet och fartyget som ett socialt universum, och tar upp satir i form av bilder. Han menar att det finns paralleller mellan grafisk satir och 1700-talsbilden av sjömannen. Både satiren och sjömannen var så att säga *off shore*. Ett annat motiv är sjömannen som rider, där ridandet symboliserade förmågan att leva i ett civiliserat samhälle, något som sjömannen inte ansågs klara av.

I den tredje delen skriver Carl Thompson om maritim mytologi och det politiska undermedvetna kopplat till skeppsbrott, myteri och kannibaler under 1700-talet. Skeppsbrott har ofta skildrats mytiskt, snarare än realistiskt. En sådan myt är kannibalism, vilket ofta sammanlänkas med upplopp och myteri, och symboliserar avsteg från det civiliserade samhället, men också vikten av att hålla sig på sin plats och lyda auktoriteter. Thompson poängterar vidare att det maritima bildspråket har varit viktigt för skapandet av den brittiska självbilden när Storbritannien blev en stormakt. *Rule, Britannia!* – brittenas högt älskade inofficiella nationalsång (*Rule, Britannia! Britannia rules the waves. Britons never, never never will be slaves!*)¹ – som tonsattes 1740 av Thomas Arne, baserat på en dikt av James Thomson, sjungs än idag i många sammanhang.

Pam Longobardi skriver om plast och att plastföremål är vår tids kulturella arkeologiska efterlämningar, ett giftigt arv som blir en symbol för det

¹ Från början löd raden "Britannia, rule the waves", något som senare ändrades till *rules the waves*, för att poängtera brittenas marina världsherravälde.

kapitalistiska konsumtionssamhället. Plastbråtet speglar enligt Longobardi människans begär, hybris och påhittighet. Hon går så långt som att påstå att havets plastbråte reflekterar Marx idé om «varufetischism» – innan plastsakerna förloras till havs, har de en framträdande roll i våra liv och fungerar som de flydda skuggorna i Platons idégrotta. Vi lever i en värld av vålnader som vi tar för verklighet, men plötsligt blir produkten av vårt arbete utom vår kontroll och dominerar oss. Hur detta kopplas till Platons idévärld är för undertecknad dock en smula oklart.

Victoria Carruthers och Cortina McAARA skriver i den fjärde och sista delen om sjöjungfrur, metaforer och surrealism, och att havet symboliserade olika saker för manliga respektive kvinnliga surrealisterna. För de manliga surrealisterna symboliserade havet ett ställe där omedvetna romantiska och freudianska drifter flödade, och där män lurades ner i djupet av diverse lockande kvinnliga figurer. För kvinnliga surrealisterna var havet ett feminint område där sjöjungfrur och sirener länkades till äldre berättartraditioner som kunde symbolisera våld, ritualer och idén om en feminin subjektivitet som har en fantasifull och transformerande potential.

Undertecknad hade gärna sett en inramning i anslutning till respektive del, där de olika företeelserna – och texterna – knyts ihop och kanske placeras i ett historiskt perspektiv. Antologin har nu karaktären av att vara väl spretig, med många lösryckta texter som gärna skulle ha fått motiveras och placeras i ett större sammanhang. Ett exempel på ett plötsligt hopp är att en text om dhow-skeppen i Indiska Oceanen, som symboliserar den romantiska bilden av Orienten såväl som slavhandeln, följs direkt av en text om dagens rika resenär, och att de som arbetar ombord minsann inte har tid att drömskt blicka ut över horisonten.

Texterna utgörs av det mellanting mellan vetenskaplig text och kåseri som utgör den lite svårdefinierade essäns väsen, men i kombination med bristen på sammanhang blir läsaren lätt splittrad. Flera texter är för röriga, och tar upp verk eller företeelser som inte motiveras. Detta gör att boken inte är så underhållande och pedagogisk som man hade kunnat hoppas. Ett gott råd till läsaren är att välja ut de delar som väcker intresse, för att där få inspiration till vidare forskning, i både vardaglig och vetenskaplig mening. Nya tankebanor öppnas upp kring tolkningar av konst och idéhistoria, vilket är bokens främsta förtjänst.



Lars Ericson Wolke, *Kapare och pirater i Nordeuropa under 800 år* (Lund: Historiska Media, 2014). 384 s, inb.

Anmäld av Karl Sörenson

Den amerikanska populärhistorikern Benerson Little konstaterar i *Pirate Hunting – The Fight against Pirates, Privateers, and Sea Raiders from Antiquity to the Present* att inte så mycket är känt om det nordeuropeiska sjöröveriet efter vikingarna. Efter att ha läst Lars Erikson Wolkes *Kapare och pirater i Nordeuropa under 800 år* kan man konstatera att intet kunde vara mer fel. Erikson Wolkes uttalade syfte är att berätta den nordeuropeiska historien om kapare och pirater samt att undersöka förutsättningarna för att sjöröveri förekommit. Det första kapitlet handlar också om den senare ambitionen och vikten av maktmonopol diskuteras till del tillsammans med andra mer generella faktorer som fartygsutveckling, sjökort, handelsrytm, varuslag samt vilka nationer som vid olika tidpunkter dominerat handeln i Östersjön och då framförallt till Sverige. Författaren diskuterar även distinktionen kapare – pirat, en nog så knepig sak då definitionen tenderar att vara avhängig vem och när den efterfrågas. Ericson Wolke hakar inte upp sig på någon enstaka definition utan låter, som den historiker han är, de rådande tidsdokumenten sörja för hur en person eller verksamhet betraktades. Detta är klokt då en egen eller nutida definition ofrånkomligen skulle politisera historiska händelser i onödan.

Ett av de mest praktfulla exemplen på relativiteten i relationen pirat-kapare är kanske en av de mest kända nordeuropeiska piraterna: Klaus Störtebecker. Med kaparbrev från Wismar och Rostock, kom Störtebecker alltmer att betraktas som en sjörövare utom kontroll. Hansan började känna sig pressad av hans härjningar och sponsrade en flotta som slutligen lyckades infånga honom, varpå han sedermera rannsakades och avrättades i Hamburg 1401 för sjöröveri. Störtebecker har sedan figurerat som såväl delar av tyska högerns som vänsterns symbol, fotbollslaget St Paulis emblem för att sluta (?) som ett ölmärke.

Karl Sörenson är doktorand vid KTH och forskningsassistent i krigsvetenskap vid Försvarshögskolan.

Det är också den historiska utveckling med ständiga nedslag i personliga öden och tilldragelser som är den stora behållningen med *Kapare och Pirater i Nordeuropa*. Med andra ord är det bokens första syfte som står i fokus för Wolke. Med början i vikingatidens efterdyningar arbetar författaren sig igenom 800 års historia. Mycket hinner man ta del av: Alv Erlingssons plundringar i Danmark; vitalianernas utbredning, framgångar och slutliga borttynande; kaparkrigen mellan Sverige och Danmark; kaperi under de stora nordiska krigen, för att bara nämna några av de mest centrala nedslagen. Parallellt relaterar författaren skickligt politiska skeenden, Hansans utveckling och syn på handel, samt det diplomatiska spelet som ibland krävdes för att släta över eller rättfärdiga olika Östersjönationers inblandning i sjöröveri. Ämnet är omfattande, men Ericson Wolke är väl förtrogen med materian, och det märks.

Författaren anstränger sig även för att gå igenom och utreda den praktiska organisationen av hur kaparbyten skulle delas och eventuella kapartvister skulle lösas. Boken blir därmed även en illustration över hur vitt och brett ämnet spänner, från enskilda händelser som historien om de två svenska adelsmän som plötsligt slog in på sjöröveriets bana, till ren storpolitik. Att få skeenden från en sådan omfattande period som de 800 år Ericson Wolke arbetar med ger också något extra.

Det svenska kaperiet under tidigt 1700-tal är sedan tidigare känt och belagt, bland annat att av författaren själv, men när man ser det i relation till föregående decennium och sekel så blir dess relativa omfattning tydligare. För att hantera ett sådant digert material blandar han egen tidigare forskning, andra historikers forskningsinsatser samt en del för den här boken egna arkivdykningar.

Däremot ägnar författaren inte mycket tid åt att värdera eller jämföra olika tiders kapare och pirater, dess orsaker, påverkan eller betydelse. På många sätt är det befriande att läsa ett verk som inte skriver läsaren på näsan hur olika fenomen ska förstås. Ericson Wolke är också tydlig med vad man heller inte historiskt kan belägga. Samtidigt kan man ibland längta efter att författaren, som behärskar ämnet väl, inte mer utförligt pekar på paralleller mellan olika tider och epoker – sådant som annars kan gå en förbi. Han gör heller ingen jämförelse eller analys av det moderna sjöröveriet utan låter det nordeuropeiska sjöröveriet sluta där det övergår till

världskrigens ubåtskrig. På detta sätt faller den andra ambitionen, nämligen att undersöka förutsättningarna för sjöröveri och kaperi.

Det är heller inte orsakerna till sjöröveri som Ericson Wolke återkommer till och i sista kapitlet väljer han istället att som hastigast återknyta till distinktionen, eller snarare relationen, sjöröveri-handelskrig. Den relationen har naturligtvis med våldsmonopol att göra då stater med bristande resurser som försöker sig på handelskrig ofrånkomligen tvingas använda sig av kapare, antingen genom att skapa dem, eller genom att legitimera redan existerande sjörövare med kaparbrev. Men ämnet sjöröveri-kaperi-våldsmonopol kräver någon form av tolkning då de tre endast ibland har liknande orsaker och allt som oftast är konsekvenser av varandra. Ett standardverk som Janice E. Thomsons bok *Mercenaries, Pirates and Sovereigns* (1994) hade måhända varit den inramning till ämnet som Ericson Wolkes bok i någon mening saknar. Det är just den relationen som Thomson avhandlar och det hade nog endast behövts lite av den varan för att det som nu gömmer sig mellan författarens välskrivna rader också skulle ha givits en tydligare analytisk skärpa.



Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard Blakemore & Tijn Vanneste (eds.), *Law, Labour and Empire: Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2015). xix, 357 s, inb, ill.

Anmäld av Gustaf Fryksén

Sjömäns arbete och livsvillkor har historiskt sett alltid präglats av gränsöverskridande interaktioner. Genom handel och sjöfart etablerades ständigt skiftande förbindelser mellan nära eller avlägsna hamnar och stater. Ombord på fartygen skedde interaktionen dagligen genom besättningens varierande sammansättning. Särskilt påfallande var kanske detta på handelsfartygen i Medelhavet där besättningarnas nationella eller kulturella ursprung var synnerligen varierande. I det gemensamma arbetet i hamn och till sjöss blev nationstillhörigheten mindre viktig genom strävan efter att dra fördelar av de möjligheter som arbetet tillsammans erbjöd dem.

Detta är grundpremisen i en nyligen utkommen antologi om komparativa perspektiv på sjömän under tidigmodern tid. Kapitlen bygger på bidrag som presenterades på en konferens vid University of Exeter i september 2013 i det ERC-finansierade projektet *Sailing into Modernity: Comparative Perspectives on the Sixteenth and Seventeenth Century European Economic Transition*. Huvudredaktör för antologin är Maria Fusaro, historiker och föreståndare för Centre for Maritime Historical Studies i Exeter. De övriga redaktörerna, Bernard Allaire, Richard J. Blakemore och Tijn Vanneste, är också historiker. Sammantaget bildar redaktörerna och kapitelförfattarna en bred internationell forskargrupp med många kompetensområden, vilket kan anses vara särskilt lämpligt för en komparativ ansats. Antologin omfattar däremot inga bidrag som berör svenska perspektiv.

En central ambition från författarna är att de vill låta "frigöra" sjömännen och förstå deras mobila aktörskap och handlingsförmåga, dess begränsningar och dess följder. Paradoxen som har uppstått har beskrivits av Marcus Rediker, som också citeras i boken, att sjömännen var "'världsmedborgare' som hållits kvar i nationernas berättelser trots att de ägnade sina

Gustaf Fryksén är doktorand i historia vid Lunds universitet.

liv åt att överkorsa deras gränser”. Detta ställs i motsats till beskrivningen av sjömännen som en homogen och maktlös yrkesgrupp. Det är en spännande och lovvärd ambition. Enligt förordet avser boken konkret att lyfta fram sjömännens (*seafarers*) aktiva medverkan (*agency*) i juridiska, ekonomiska och politiska sammanhang, men också undersöka vad som beskrivs av författarna som det spända sambandet mellan denna medverkan och de större strukturerna (*frameworks*) bestående av rättsliga system, arbetsförhållanden och stormakternas politik. Särskilt ekonomiska faktorer och rättsordningar ägnas uppmärksamhet.

Professor Richard W. Unger, som skrivit introduktionen, ger en god överblick och grundförståelse för de villkor som präglade sjömäns liv och arbetsförhållanden under tidigmodern tid. Perioden präglades av långsamma men betydande förändringar för sjöfarten, inte minst avseende Nord-europas kommersiella expansion och handelns relativa förskjutning från Medelhavet. Ungers ambition är att förklara de historiska processerna som ledde till denna förändring och inkluderar därför flertalet sammanhängande faktorer som är i linje med antologins ambition. Att enbart se enskilt på vissa politiska, ekonomiska, ekologiska eller religiösa faktorer kan inte erbjuda tillräcklig förklaring. Istället föreslår Unger möjligheten att söka svaren inom de parametrar som sjömännen själva arbetade i. Jämförelsen mellan Medelhavet och den atlantiska världen står centralt i analysen. Ungers genomgång av sjömännens aktiva deltagande i den längre historiska förändringsprocessen är översiktlig och svepande, men väl motiverad. Synsättet återkommer dessutom och exemplifieras i flertalet av antologins bidrag, som går betydligt djupare i sina specifika fallstudier.

Antologin är indelad i tre större huvudavsnitt benämnda "Law", "Labour" och "Empire". I det första avsnittet, "Seamen and Law", ligger fokus på rättssystemen och institutionerna som sjömännen på olika sätt medverkade i. Maria Fusaro, Andrea Addobbati och Joan Abela behandlar sjörätten i olika hamnar i Medelhavet, mer specifikt Venedig, Genua, Livorno och Valletta. De tre bidragen belyser hur de styrande i hamnarna på olika sätt försökte fatta beslut i sjörättsliga frågor genom att skärpa respektive rättsbefogenhet när sjöfarten expanderade. Bernard Allaire analyserar sedan Colberts *Ordonnance de la marine* och förändringarna i ett avgränsat nationellt rättssystem och Richard J. Blakemores efterföljande text visar

hur engelska sjömäns juridiska ställning definierades av en sedvanerätt som kontinuerligt förhandlades fram med engelska myndigheter, åtminstone fram till 1729. Sammantaget berör artiklarna exempel på både stora och små perspektiv där sjömännens juridiska medverkan blir belysta.

Det andra avsnittet, "Seamen and Labour", behandlar främst den praktiska sidan av sjöfarten och sjöfartsindustrin. Tijn Vannestes och Magnus Ressels artiklar undersöker "de operationella konsekvenserna" av nederländsk och nordtysk sjöfart i Medelhavet genom att undersöka arbetsmarknadens segmentering respektive ekonomiska och politiska faktorer som påverkade handel och sysselsättning. En samskriven artikel av Jelle van Lottum, Catherine Sumnall och Aske Brock presenterar därefter ett personhistoriskt perspektiv genom att belysa hur sjökaptenen Joseph Ponsains verksamhet i långdistanshandeln kan ge ny kunskap om hur migration och humankapital påverkade sjöfartsindustrin. Tim Beattie och Olivier Lopez avslutar avsnittet med två bidrag som båda har ett komparativt perspektiv på arbete men i något annorlunda kontexter än de andra bidragen, nämligen kaperi som ett kommersiellt företag, och korallfiskarna i det franska Compagnie royale d'Afrique, som var verksamma i Nordafrika. Båda bidragen fokuserar på sjömännens erfarenheter.

I det tredje och sista avsnittet, "Seamen and Empire", lyfter författarna fram exempel på sjömännens egen verksamhet med utgångspunkt i de större imperierna och antar därmed ett tydligare globalt perspektiv. De två första bidragen, skrivna av Amélia Polónia och Carla Rahn Phillips, analyserar sjömännen i de portugisiska och spanska imperierna och hur de på olika sätt aktivt medverkade i deras uppbyggnad. Avslutningsvis knyter de tre sista bidragen ihop de föregående avsnitten genom att diskutera hur de strukturer som fanns inom imperiebyggandet påverkade och utmanade sjömännens arbete och livsvillkor. Detta görs i huvudsak genom att använda sig av ett underifrånperspektiv. Danilo Pedemonte återkopplar till rättssystemet i Medelhavet gällande brittiska sjömän, medan Mattias van Rossum lyfter fram de asiatiska sjömännen i nederländsk tjänst. Det avslutande bidraget skrivet av Yu Po-ching, som också fungerar som en kronologisk slutstation i antologin, tar ett grepp om hur de kinesiska sjömännen behandlades i London och Sankta Helena under 1800-talets början.

Antologins olika bidrag påvisar med tydlighet de dynamiska och reci-

proka förhållandena som fanns mellan sjöfarares individuella och kollektiva aktörskap. Ny kunskap tillförs också om de sociala och ekonomiska ramverken som formade sjömännens livsvillkor. Sjömännen bidrog individuellt och kollektivt till att själva bygga upp strukturerna, men de begränsades samtidigt av att de fanns.

Även om de olika bidragen var för sig erbjuder spännande läsning för den maritimhistoriskt intresserade, är det framför allt det sammantagna resultatet som är den stora behållningen vid en genomläsning. Det huvudsakliga fokuset på Medelhavet, med dess olika och komplexa rättsliga system och sjömännens strategiska medverkan bör, som Fusaro skriver, få följdverkning i forskningen inte bara vad gäller Medelhavet, utan även för bredare globala perspektiv under tidigmodern tid. Antologin blir därmed också ett viktigt bidrag till komparativ globalhistorisk forskning. Med nydanande perspektiv uppstår vanligen nya möjligheter och andra frågor att besvara, vilket också Fusaro förtjänstfullt diskuterar i sitt avslutande efterord.



Aryo Makko & Leos Müller (red.), *I främmande hamn. Den svenska och svensk-norska konsulstjänsten 1700-1985* (Malmö: Universus Academic Press, 2015). 320 s, inb, ill.

Anmäld av Bo G Hall

I nära samarbete mellan Utrikesdepartementets museinämnd och Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm arrangerades en internationell konferens i maj 2014. Syftet var att behandla ämnen som kunde belysa konsulatväsendets ursprung, inriktning och skiftande innehåll. Bakgrunden var att i stort sett hela det UD-regelverk som avsåg att stödja svensk sjöfart hade upphört redan i mitten av 1980-talet. Därmed hade en mer än 300-årig epok gått i graven; en verksamhet som dessutom var mycket dåligt dokumenterad. Detta var anmärkningsvärt inte minst med tanke på den betydande omfattning verksamheten på sin tid hade haft. Det började alltså bli hög tid om man ville ta vara på kunskaperna hos dem som på sin tid arbetat praktiskt med dessa frågor

I sammanhanget finns dessutom skäl att understryka det märkliga i att när historien om vår utrikesrepresentation på olika sätt brukat sammanfattas så har fokus legat på diplomatin som medel för att främja Sveriges makt- och säkerhetspolitiska intressen. Vanligen har de bakomliggande ekonomiska realiteterna tonats ner på ett förunderligt sätt. Och vad dessa betytt har i sin tur behandlats ännu mer styvmoderligt. Detta innebär att konferensen 2014 blev extra värdefull. Till den lämnades bidrag från flera håll, bland annat även övriga Norden. Skriften utgör med sina totalt femtontalet uppsatser en summering av vad som då framkom. Den har redigerats av universitetslektor Aryo Makko och professor Leos Müller, båda vid Stockholms universitet; den senare dessutom föreståndare för dess Centrum för maritima studier.

Boken behandlar konsulatväsendets långa historia ur tre skilda perspektiv. Det första söker belysa verksamhetens ekonomiska betydelse under 1700- och 1800-talen. Det andra redovisar konsulatens diplomatiska

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

aktiviteter i regioner där Sverige inte hade någon egentlig utrikesrepresentation: Nordafrika under 1700-talet samt europeiska kolonier och Kina på 1800-talet. Det tredje perspektivet slutligen fokuserar på hur konsulatet i samarbete med exempelvis Sjömanskyrkan under de senare århundradena verkade för att bistå svenskt sjöfolk.

Särskilt två av bidragen tilldrar sig uppmärksamhet. Efter en framgångsrik UD-karriär har Peter Bruce ägnat sig åt att studera den diplomatiska och konsulära närvaro som Sverige upprätthöll i Nordafrika. Eftersom han bland mycket annat varit svensk ambassadör i Marocko har han kunnat utnyttja en självklar förkunskap om hela denna region. Bidraget handlar om hur Sverige lyckades få bort den fredsavgift som betalats till Marocko genom ett avtal länderna emellan från 1763. Detta hade på sin tid tillkommit för att motverka att svenskflaggade handelsfartyg kapades och att deras besättningar såldes som slavar eller användes som friköpsobjekt. Som motprestation tvangs Sverige ställa upp med vapen och kontanter – en prydlig utpressning! Sådana avtal existerade mellan flera västeuropeiska länder och ett antal så kallade barbareskstaten. Efterhand minskade dock dessa regeringsöverenskommelser och efter 1830 var det bara Sverige/Norge och Danmark som betalade fredsavgifter och då till Marocko.

Att man i Stockholm var föga tillfreds med läget är givet. En lång rad ansträngningar gjordes för att upphäva avtalet varvid konsulatet i Tanger i praktiken fungerade som vad vi idag skulle kalla en fullvärdig utlandsmyndighet. Först 1843 aktualiserades efter initiativ av den danske kungen Kristian VIII tanken på ett gemensamt svensk-danskt agerande. Klartecken till detta gav Oscar I kort efter sitt trontillträde våren 1844. Efter många turer överenskoms med den marockanska ledningen på förhösten 1845 att avtalet sades upp, men dessförinnan ingick i bilden både ett kraftfullt engelskt stöd och hot från utsända skandinaviska örlogsfartyg. På ett utmärkt och medryckande sätt har Bruce kartlagt och redovisat dessa händelser.

En annan förutvarande UD-man, Lars Ekström, har lämnat detaljerade och spännande vittnesmål om en sjöfartskonsuls minst sagt slitsamma vardag i olika västeuropeiska hamnar på 1960- och 1970-talen. I den ingick en ständig beredskap till uttryckningar för att assistera vid besättningsbyten, medverka vid sjöförklaringar eller bistå akterseglade sjömän. Hans bidrag kan förresten ses som ett exempel på den "muntliga historia" som

det så ofta talas om. Samtidigt speglar Ekström en tid som numera är förbi, men ändå inte är så avlägsen.

Unionstidens svensk-norska konsulter behandlas i en annan studie som dock lider av viss obalans. Upprepade gånger påstås där – liksom även på andra håll i skriften – att de gemensamma konsulerna var anledningen till att unionsbanden slutligen brast. Detta är korrekt såtillvida att deras föregivna preferens för svenska intressen från norsk sida angavs vara ett avgörande skäl, men i själva verket var detta bara en förevändning. Studier har sålunda visat att de gemensamma konsulerna i stor utsträckning var norska medborgare. Att Stortinget i början av juni 1905 valde att säga upp Oskar II sin tro och loven – och unionen därmed upplöstes – hängde snarare ihop med att man i Norge tröttnat på vad man upplevde som en dumdryg ”storsvensk” överhöghet.

Liksom nästan alltid ifråga om antologier tenderar bokens innehåll att spreta i lite väl många riktningar, och föga förvånande håller inte alla bidrag samma höga klass. Tyvärr är den dessutom dåligt korrekturläst vilket ytterligare försämrar behållningen. Den är därtill ojämnt illustrerad, vilket kanske är förklarligt med tanke på de skiftande bidragen. Ändå har skriften sin givna plats när det gäller att dokumentera en på många sätt mycket viktig, men alltför ofta förbisedd, verksamhet.



Gerrit Knaap, Henk den Heijer and Michiel de Jong (eds.), *Oorlogen overzee. Militair optreden door compagnie en staat buiten Europa 1595-1814* (Volume 5 of *Militaire Geschiedenis van Nederland*) (Amsterdam: Uitgeverij Boom, 2015). 499 pp, hdb, ill.

Reviewed by Gijs Rommelse

Volume 5 of the Netherlands Military-History series of the Netherlands Institute of Military History in The Hague, *Oorlogen overzee* [Wars overseas] provides a very thorough overview of the military dimension of the early modern Dutch expansion into Asia and the Atlantic. The United East India Company (VOC) was set up by the States General in 1602 to merge various smaller Dutch syndicates trading to Asia into one strong chartered company that would be able to fight its way into the lucrative Indonesian spice trades and inflict maximum damage on Portuguese and Spanish economic interests. The company was given so-called delegated state powers; it could declare war, conclude alliances and appoint magistrates within its chartered territory. It pursued its aims aggressively. Maintaining a strong military presence, it conquered parts of the Indonesian archipelago, Formosa and Ceylon, campaigns which resulted in the deaths of thousands. Portuguese stations and vessels were systematically targeted and the European and Asian competition obstructed wherever possible. Its expansion ceased around 1685, but the VOC remained the largest European player in Asia until the end of the Dutch Republic in 1795. With Batavia (modern-day Jakarta) as both its governmental center and commercial entrepôt, the VOC was as much a colonial imperialist as it was a transnational trading corporation.

On the model of the older VOC, the West India Company (WIC), founded in 1621, aimed to fight its way into the African and American trades. Targeting Spanish and Portuguese shipping and coastal stations, the new

Dr. Gijs Rommelse is currently Dr. Ernst Crone Fellow at the National Maritime Museum in Amsterdam and a research associate at Utrecht University, while he is also Head of History at the Haarlemmermeer Lyceum in Hoofddorp and an editor of *Holland Historisch Tijdschrift*.

company soon proved its worth as a component of the Dutch war effort against the Spanish House of Habsburg. The capture of the *Flota de Indias* in 1628 provided investment capital for a major offensive in Portuguese Brazil. The WIC managed to conquer a significant share of the sugar-producing colony, but was eventually ejected from Brazil in 1654, once loss of interest by investors and the First Anglo-Dutch War (1652-1654) had led to the cessation of military reinforcements. The company held on to the African slaving stations it had previously conquered and continued to ship slaves to the New World, but became bankrupt in 1674. Its successor and namesake was less proactive, being content merely to administer its chartered territories and issue licences to other syndicates. The Dutch Atlantic colonies now comprised of Surinam, with its slave-operated sugar plantations, various islands in the Caribbean and slaving stations on the West African coast. These were vulnerable to attack, not only from the outside but also from within, by runaway or rebelling slaves.

Oorlogen overzee, by Gerrit Knaap, Professor of Colonial History in Utrecht, Henk den Heijer, Emeritus Professor of Maritime History in Leiden, and Michiel de Jong, lecturer at the Netherlands Defence College, provides an excellent account of the Dutch imperial expansion. Emphasizing the close relationship between private entrepreneurship, warfare and the Dutch state, it explains how the VOC could become pre-eminent in Asia, while the WIC ultimately failed to dominate in the Atlantic. Sumptuously executed and beautifully illustrated, the book discusses the strategic, organizational, logistical and technical aspects of Dutch overseas warfare. Its analysis embraces warships, armaments, manpower and fortifications and examines also the interaction between European military cultures and indigenous warfare. Aspects such as genocide, racism, slavery and military brutality, that in our own time would be classified as war crimes, are not glossed over. It is based on new research into primary sources as well as a thorough command of the relevant secondary literature. Moreover, *Oorlogen overzee* is the first book to systematically analyze the military dimension of both the Asian and the Atlantic spheres. As such, it is simply the best overview available.

One point of criticism concerns the theoretical framework the authors have employed to place their account of Dutch overseas warfare in the

broader context of 'the rise of the West'. Taking Geoffrey Parker's *Military Revolution* as an axiom in the introduction without actually explaining the concept or its wider historiographic relevance and discussion, the reader is left to wonder about the authors' intentions. The same holds true of their use of the three models of European colonial expansion introduced by Marjolein 't Hart. Having explained that the "commercial model" fits the Dutch case best, the authors then point out that it does not really apply to the Asian sphere. In their concluding remarks they again struggle with the *Military Revolution*, admitting that only the concept's subsidiary element of sea power applied to Dutch overseas warfare. The authors should have settled for the very good synthesis that it is and not have attempted to half-heartedly join one of the greatest historiographic debates.



Ralf Bleile & Joachim Krüger (red.), *'Princess Hedvig Sofia' and the Great Northern War* (Dresden: Sanstein Verlag, 2015). 415 s., inb., ill.

Anmäld av Ulf Sundberg

År 1715 rasade stora nordiska kriget och Danmark hade gått in i kriget efter det svenska nederlaget vid Poltava år 1709. Krafterna mättes bland annat till sjöss, där Sverige och Danmark hade nästan jämnstarka flottor. I april kommenderade Karl XII ut greve Carl Hans Wachtmeister med fyra linjeskepp och två fregatter från Karlskrona för att slå mot dansk och rysk sjötrafik. Wachtmeister var till att börja med framgångsrik. Något senare i april sände danskarna ut två eskadror om åtta linjeskepp vardera på Östersjön. Den 24 april hade en av dem hittat Wachtmeisters styrka vid ön Fermern, nordost om Schleswig-Holstein. Efter en hård strid blev samtliga svenska fartyg erövrade. Det svenska linjeskeppet *Prinsessan Hedvig Sofia* (75 kanoner) var dock så illa skadat att hon sjönk. Vraket hittades under senare delen av 1900-talet och arkeologiska undersökningar genomfördes i början av 2010-talet. Vraket och händelserna som ledde fram till förlusten av fartyget belystes på en utställning i Schleswig-Holstein och i anslutning till utställningen publicerades en omfattande bok: *'Princess Hedvig Sofia' and the Great Northern War*.

Verket är utfört i stort format och väger närmare tre kilo. Samtliga texter är på engelska. Efter inte mindre än fyra förord följer innehållet i fem huvudkapitel med sammanlagt 37 artiklar. Boken inleds med överblickar över Östersjöområdet år 1700 samt kampen mellan Danmark-Norge och Sverige i ett längre perspektiv. Det andra huvudkapitlet har rubriken "Absolutism in the Baltic Region – sovereignty and representation" med frågor som till exempel musik och arkitektur. En tredje del, med rubriken "Shipping and naval warfare in the Baltic region", behandlar handel, den svenska flottan år 1700, arkeologiska fynd från danska 1700-talsfartyg, Peter Wessel Tordenskiöld, livet som sjöman efter 1700 och Nils Trosners dagbok år

Ulf Sundberg är fil. mag. i historia och doktorand vid Åbo Akademi.

1710–1714. Den senare var en ung norrman som tjänstgjorde på tre danska linjeskepp och en fregatt under åren då han förde dagbok. Bokens fjärde del innehåller åtta artiklar under samlingsrubriken "Underwater cultural heritage". Här finns ett antal läsvärda artiklar om enskilda fartygsvrak men också om större samlingar med vrak som vid Rügen, i Bottenviken och vid Marstrand. Verket avslutas med sju inlägg kring minneskulturen efter stora nordiska kriget. Här uppmärksammas Finland, två danska sjöofficerare, Ryssland, Karl XII i Altranstädt, Stralsund och Gribenow i Pommern samt minnet av svensktiden i Bremen-Verden.

De inledande artiklarna, en av professor doktor Jens E. Olesen vid universitetet i Greifswald och en av doktor Joachim Krüger vid Archäologisches Landesmuseum i Schleswig-Holstein, ger bra beskrivningar av stora nordiska kriget i stort, dock utan att blåsa upp perspektivet runt den 24 april 1715. Den närmare inramningen till linjeskeppet *Prinsessan Hedvig Sofia* och hennes öde kommer i bokens tredje huvudkapitel där Lars Ericson Wolke ger en exposé över den svenska flottan och dess verksamhet under stora nordiska kriget. Efter Ericson Wolkes artikel följer två texter som beskriver arkeologin kring den danska 1700-talsflottan samt en artikel om den framstående danske sjöofficeren Peter Wessel Tordenskiold. I den senare ges mer kött på benen kring bakgrunden till den svenska förlusten. Långt senare i boken, i det fjärde huvudkapitlet, följer Jens Auers och Martin Segschneiders artikel om vraket och striden. Den är välskriven och källnära.

Sammantaget kan man konstatera att den som förväntar sig att läsa om *Prinsessan Hedvig Sofia* och stora nordiska kriget får en splittrad bild. Det hade möjligen varit bättre att lägga Lars Ericson Wolkes artikel, gärna kompletterad med en motsvarande artikel om den danska flottan, samt texterna om Tordenskiold och själva striden tidigare i boken. Man kan också sakna ett resonemang om varför Carl Hans Wachtmeister plötsligt befann sig i strid med en överlägsen dansk styrka och vilka konsekvenser det svenska nederlaget fick. En god sjöstrateg ser till att möta fienden med överlägsna styrkor och inte tvärt om. Karl XII hade i sin offensiva anda fattat ett beslut som inte var bra och som stod den svenska flottan dyrt. I sammanhanget kan noteras att danskarna var bättre beslutsfattare, men inte mycket bättre. Danskarna hade sänt ut två styrkor om åtta linjeskepp.

Båda dessa styrkor levde farligt eftersom den svenska flottan kunde sända ut en eskader som var större än så. Händelseutvecklingen blev alltså ytterligare ett exempel på hur historiens gång är kopplad till kvalitén på beslutsfattandet.

Ingen av verkets artiklar fördjupar sig i konsekvenserna av det svenska nederlaget, vilka var omfattande. Jens Auer och Martin Segschneider konstaterade endast kortfattat att slaget förändrade den marina styrkebalansen till dansk fördel, ett påstående som kunde ha utvecklats och kopplats till det allmänna sjöstrategiska läget i Östersjön år 1715. Trots ovanstående synpunkter är boken ett viktigt verk som belyser många aspekter av stora nordiska kriget, och de tyska och danska vinklingarna framstår ur svensk synpunkt som intressanta. Vidare ger de marinarkeologiska artiklarna insikter i vardagslivet till sjöss på 1700-talet, något som annars är tämligen ovanligt. Verket kan varmt rekommenderas.



Roger Morriss, *Science, Utility and Maritime Power. Samuel Bentham in Russia, 1779-91* (Farnham: Ashgate, 2015). 274 s, inb, två kartor.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Det brittiska marina intresset för Östersjöområdet har varit högst intensivt i flera århundraden och litteraturen kring Royal Navys aktiviteter i vårt närområde är rikhaltig. Till samma ämnesområde hör, om än med en lite annorlunda vinkling, den brittiske historikern Roger Morriss nyutkomna bok om den engelske ingenjören och skeppsbyggaren Samuel Benthams intensiva ryska förbindelser under kejsarinnan Katarina II:s tid. Bentham, som för övrigt var bror till den kände upplysningsfilosofen Jeremy Bentham, fick sin praktik och skolning vid skeppsvarven i Chatham och Woolwich, samt vid sjökadettskolan i Portsmouth. År 1780 reste han som 23-åring till Ryssland och därmed tog hans liv en för de flesta, och inte minst för honom själv, dramatiskt annorlunda vändning.

Ganska snart insåg Bentham vidden av intriger och maktkamp vid kejsarinnans hov, och därmed också att man behövde en mäktig beskyddare för att kunna åstadkomma något i det sena 1700-talets Ryssland. Inte minst den ryska marinledningen agerade aktivt för att kringskära Benthams möjligheter att påverka kejsarinnan. Engelsmannen lyckades dock manövrera så att ingen mindre än fursten Grigorij Potemkin, Rysslands mäktigaste man under en rad år, fick upp ögonen för honom. Potemkin har ju mest gått till eftervärlden för sina halvfärdiga skapelser och kulisser för att dölja en krass verklighet. Men vid sidan av sina stora utsvävningar var han en god administratör och upplysningsmänniska. Det är nog i det senare draget vi kan spåra hans intresse för den unge Bentham, som också var en sann upplysningsmänniska, lika intresserad av filosofi som teknik, och ständigt nyfiken på nya idéer och projekt.

Morriss beskriver väl hur Bentham under Potemkins vingar fick en allt viktigare position i Ryssland och han kom snart att tillbringa alltmånga timmar

Lars Ericson Wolke är professor i historia, särskilt militär historia, och verksam vid Försvarshögskolan, Stockholm.

i Sibirien, i full färd med att undersöka det väldiga imperiets industriella och maritima resurser och möjligheter. Ett tag förde han befäl över ett arméregemente, vars två bataljoners förläggningssorter dock låg på runt 450 kilometers avstånd från varandra, vilket rimligen ställde höga krav på ledningsfunktionerna inom förbandet. I Sibirien undersökte Bentham möjligheterna att nyttja de ryska floderna för att öppna upp Sibirien för handel, men också för att knyta an till handeln med Kina. Han tillbringade flera veckor i Kina och studerade inte minst kinesiskt skeppsbyggeri.

Särskilt intresserad var han av kinesernas förmåga att bygga vattentäta rum. Den tekniken överförde han till ett projekt där han lät bygga en amfibiefarkost som först seglade på en sibirisk flod och sedan väl vid stranden drogs vidare på hjul av ett antal hästar. Projektet fick uppmärksamhet för sin originalitet med kom aldrig att utvecklas till något operativt användbart. Just arbetet med hans amfibiefarkost är belysande för Benthams brinnande intresse för nya idéer och tekniska lösningar, liksom hans förmåga att se deras potential, även om hans arbete i detta fall inte materialiserades i mer än ett provexemplar. Bentham och Potemkin var sålunda lite av samma andas barn, om än så diametralt olika i både politiskt ställning, socialt beteende och status.

När kriget mot Turkiet bröt ut år 1787 fick Bentham möjlighet att visa sin förmåga att designa och bygga snabba galärer. Dessutom utvecklade han ett system för att begränsa kanonernas rekyl, varmed man fick möjlighet att bestycka de relativt små och snabba galärerna med förhållandevis tunga artilleripjäser. Bentham lyckades med andra ord optimera kombinationen av eld och rörelse. Resultatet blev ett viktigt bidrag till de ryska framgångarna som ledde till erövringen av Otjakov liksom framstötarna till Dniesters och Donaus mynningar. Därmed nådde man också kontakt med Polen och underlättade inköp av polskt timmer till de nya ryska örlogsbaserna vid Svarta havet.

Högste chef för den ryska Liman- eller Dnieprflottiljen i striderna mot turkarna var prins Karl Heinrich av Nassau-Siegen, med Bentham som andre man. Här för Morriss ett resonemang som inte känns helt vattentätt. De ryska framgångarna mot Turkiet kontrasteras mot det betydligt svagare uppträdandet mot svenskarna de sista krigsåren 1789-90, inklusive det för ryssarna så katastrofala nederlaget vid Svensksund. Även i Finska viken var

det prinsen av Nassau-Siegen som kommenderade den ryska skärgårdsflottan, medan amiralen Tjitjagov ledde den seglande linjeflottan.

Framgång i söder och bakslag i norr, men med samma ledare! Hur kan man förklara detta? För Morriss blir det lite väl enkelt kan man tycka genom att han söker förklaringen i att Bentham stod för det avgörande positiva inflytandet på den turkiska krigsskådeplatsen, medan Nassau-Siegen fick klara sig utan detta stöd i kampen mot svenskarna. Även om Morriss har en viss poäng i sitt resonemang är det knappast helt avgörande. Istället faller han i mitt tycke i den klassiska fällan för en biografisk författare, nämligen att identifiera sig alltför mycket med föremålet för sina forskningar och därmed övertolka dennes roll i ett historiskt skeende. Typiskt nog förs inga som helst resonemang om de turkiska respektive svenskarna sjöstridskrafternas uppträdande och betydelsen för stridernas olikartade utfall. Det får man onekligen säga är en viss brist som underminerar kraften i Morriss tes om Benthams avgörande roll.

Nassau-Siegens envisa fasthållande vid att hans roddfregatter och chebecker inte skulle försöka undkomma svenskarna när dessa började få övertaget vid Svensksund, utan fortsätta striden intill dess mörkrets inbrott omöjliggjorde fortsatt strid, har brukat anföras som skäl till de stora ryska förlusterna i slaget. Men det räcker inte som förklaring till de stora skillnaderna i utfall mellan de båda krigsskådeplatserna. Här krävs en djupare komparativ analys av det turkiska respektive svenska agerandet för att rätt förstå resultaten av den ryska galärflottans ansträngningar. Med detta sagt bör det framhållas att Morriss bok om Benthams tolv år långa ryska vistelse är en välskriven studie som bygger på ett stycke rejäl arkivforskning, dock endast i brittiska arkiv, vilket självfallet bidrar till det relativt ensidiga perspektiv som framställningen lider av.



J. Ross Dancy, *The Myth of the Press Gang. Volunteers, Impressment and the Naval Manpower Problem in the Late Eighteenth Century* (Woodbridge: Boydell Press, 2015). 227 pp, hdb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Det finns myter om historiska förhållanden som envist klänger sig fast i det allmänna medvetandet oavsett hur mycket de än korrigeras av ny forskning. Men så finns det myter som också existerar mitt inne i vetenskapssamhället. En sådan myt, och dessutom en sällsynt livskraftig sådan både utom och inom vetenskapssamhället, är bilden av "the Press Gang", grupperna av tvångsrekryterare till Royal Navy som dammsög hamnkrogar och andra lämpliga platser efter presumtiva offer som kunde drickas under bordet och sedan släpas ombord på någon av Hans eller Hennes Majestäts örlogsfartyg. Den bilden av den brittiska flottans grundläggande rekryteringsmetod torde vara solitt befäst hos den "intresserade allmänheten" såväl i som utanför de förenade kungarikena. Men även bland många forskare stöter man på samma bild utan egentligt ifrågasättande.

Därför är det desto mera spännande att den unge amerikanske historikern Jeremiah Ross Dancy, verksam vid Sam Houston University i Huntsville, Texas, har gett sig i kast med att granska pressgångens historia närmare. Utbildad i både USA och Storbritannien har han också en god kännedom om brittisk forskningstradition och brittiska arkiv. Dancy angriper problemet så att säga bakvägen, genom att studera hur den brittiska flottan rekryterade personal under revolutionskrigen och fram till freden i Amiens, dvs. åren 1793-1801. På det sättet placeras pressningen in i ett större sammanhang.

År 1792 bemannades den brittiska flottan av ungefär 17 000 man, men sedan följde en exempellös expansion under de följande krigsåren, och vid tiden för den relativt korta freden i Amiens räknade man med ungefär 130 000 man ombord på fartygen. För vart och ett av dessa nio år studerar Dancy hur besättningarna hade rekryterats till ett linjeskepp, en fregatt

Lars Ericson Wolke är professor i historia, särskilt militär historia, och verksam vid Försvarshögskolan, Stockholm.

och en slup. Samtliga tre fartygskategorier studeras för de tre örlogsbaserna i Chatham, Portsmouth och Plymouth, för att kunna fånga in eventuella regionala skillnader i rekryteringen. Sammantaget blir det 81 fartyg med strax över 27 000 man som undersöks. Det innebär att han fångar in ungefär en tiondel av den i runda tal kvarts miljon män som åren 1793-1801 passerade något av flottans fartyg. Det tillvägagångssättet innebär att han får resultat som är rimligt representativa för helheten.

Resultaten är slående. Medan man i en del vetenskaplig litteratur kan hitta uppgifter om att mellan 50 och 75 procent av besättningarna rekryterats genom pressning, så visar Dancy att den förkrossande majoriteten av besättningsmännen var frivilliga eller hade rekryterats i olika kuststäder genom så kalla Quota Acts. Bara ungefär en tiondel av männen var rekryterade genom pressning. Överraskande? Javisst, men som Dancy så riktigt påpekar så hade den brittiska flottans knappast kunnat fungera så väl som den gjorde om majoriteten av sjömännen tjänstgjorde mot sin vilja. Myterierna vid Spithead och Nore 1797, mycket omtalade i litteraturen, var en anomali i en annars väl fungerande sjökrigsmaskin. En jämförelse med de franska och spanska flottorna understryker detta. Både fransmän och spanjorer grundade sin rekrytering av örlogsbesättningar på listor över handelsflottans personal, vilken till stor del enrullerades med tvång när örlogsflottan behövde rustas. I båda länderna var svårigheterna att betala ut löner legio, vilket förstärkte oviljan hos besättningarna och resulterade i inte så få deserteringar. Dancy konstaterar att på grund av de närmast kroniska finansiella svårigheterna så var tvångsmomentet i rekryteringen till de franska och spanska flottorna i praktiken betydligt större än i den brittiska flottan.

Andra myter avlivs också. Det irländska inslaget på de brittiska fartygsdäcken, av många forskare uppskattat till minst en tredjedel av besättningsmännen, hyfsas av Dancy till runt en sjättedel. De i runda tal tio procent av sjömännen som rekryterats av pressning var inte heller de mest oerfarna landkrabborna, som den traditionella bilden vill säga. Tvärtom visar Dancy entydigt att de män som pressades oftast var bland de mest erfarna i besättningarna. Man skulle kunna säga att pressgången arbetade för att "handplocka" de viktiga kompetenser som fartyget i fråga led brist på. Sammantaget är det således mycket nytt vi får lära oss i Dancys

faktaspäckade och intressanta bok. Han noterar också att det brittiska amiralitetet även i krigstid oroade sig för att man dränerade handels- och fiskeflottorna på kompetent manskap, väl medvetna om att dessa delar av Storbritanniens maritima makt var oundgängliga för rikets överlevnad. Sådana hänsyn togs näppeligen i Frankrike och Spanien.

Medan engelsmännen utgjorde knappt hälften (45%) av besättningsmännen på de undersökta fartygen, utgjorde irländarna 14% och skottarna 11% samt walesarna 5%. En stor grupp (14%) har inte gått att nationalitetsbestämma, medan 11% var utlänningar. I Dancys material utgör dessa utlänningar 182 man varav amerikaner utgjorde en dryg tredjedel. Men här möter vi också fem svenskar och en finländare, den senare rent statsrättsligt också han svensk. Hur intressanta sådana detaljer än är för en svensk forskare så ligger de fjärran från Dancys huvudresultat, om den brittiska flottan under 1790-talets revolutionskrig som till övervägande del bemannades av frivilliga engelsmän, men också stora grupper irländare och skottar. Med sin spännande och välskrivna bok har Ross Dancy visat hur långt man kan komma genom en noggrann analys av ett historiskt statistiskt källmaterial.



Roger Branfill-Cooks, *Torpedo – The Complete History of the World's Most Revolutionary Naval Weapon* (Barnsley: Seaforth Publishing, 2014), 256 s, inb, ill.

Anmäld av Per Edling

Torpeden – ett av de mest fruktansvärda vapen som människan skapat – är väl värd sin egen historia. I boken *Torpedo* gör den förre översättaren från franska till engelska Roger Branfill-Cook ett försök att teckna denna berättelse. I sin tidigare gärning arbetade Branfill-Cook främst med historiska och militära ämnen och han kände sig efter sin pensionering manad att beskriva torpedvapnets utveckling från tidigt 1800-tal till våra dagar.

I *Torpedo* får läsaren inledningsvis följa den tekniska utvecklingen från stångladdningar och bogserade minor till målsökande och fibertrådstyrda torpeder bestående av den mest avancerade tekniken. Det visar sig att torpeden hade en lång historia innan konkurrenterna Robert Whitehead och Louis Schwartzkopf på ömse sidor av Nordsjön skapade fungerande undervattensvapen under decennierna kring det förra sekelskiftet. Den tidiga torpedutvecklingen präglas av fantasifulla försök att få en undervattensladdning att komma i kontakt med det avsedda målet. Med hjälp av skärplan skulle en bogserad laddning föras ut från det egna kölvattnet och träffa motståndarens skrov. Harpuner med sprängladdningar skulle skjutas från kanoner. De tidiga ubåtarna och mindre ytfartyg utrustades med stänger som längst ut i spetsen försågs med sprängämneskanistrar. Bemannade eller självgående båtar, bland annat under segel, fylldes med detonatorer och sprängmedel skulle insättas mot fienden framför allt då han var till ankars.

Successivt togs stegen mot vad vi i dag skulle kalla torpeder: långsmala obemannade undervattensvapen med en sprängladdning längst fram, en motordel på mitten och en eller flera propellrar längst bak. Engelsmannen Robert Whitehead kunde under 1800-talets slut med hjälp av tryckluftsmotorer, gyroskop och styrsystem konstruera ett vapen som på egen hand

Per Edling är kommandörkapten, sektionschef vid Högkvarterets marinavdelning och doktorand i historia vid Åbo akademi.

tog sig till motståndaren. I Tyskland kopierades och vidareutvecklades Whiteheads konstruktion av Louis Schwartzkopf. Relationen mellan de två torpedutvecklarnas efternamn har givit upphov till muntrationer ända sedan amiral von Tirpitz dagar. Vapnens farter och räckvidder var inledningsvis synnerligen blygsamma och det var först under mitten av 1910-talet som prestandan var tillräckligt god för att möjliggöra träff i ett rörligt mål.

Teknikutvecklingen i allmänhet och elektronikens framåtskridande i synnerhet har sedan denna tid tagit vapnet till sin nuvarande nivå. Idag är torpeden i mångt och mycket en framskjuten sensor med en tung verkansdel som styrs från det skjutande fartyget genom trådkontakt. Information från målsökaren kan användas för att förbättra bilden av motståndarens formering och ge data till insättande av fler vapen. Skulle trådkontakten brytas innan träff tar torpedens sökprogram själv över och finner ett mål efter eget gottfinnande. Räckvidderna medger idag bekämpning av mål som ligger bortom den egna spaningshorisonten och de höga farterna innebär dessutom att vapnen kan avfyras långt ut från målets marschväg, vilket ökar säkerheten för den skjutande enheten.

Branfill-Cook gör efter beskrivningen av själva torpedens utveckling olika nedslag i de kringssystem som krävs för att torpeden ska kunna skjutas och går igenom funktionen hos undervattens- och yttuber, metoder för att flygfälla och konstruktioner av torpedbatterier iland. Dessutom beskriver han de passiva och aktiva metoder som finns för att försöka undvika eller bekämpa torpeder.

I många historiska beskrivningar av tekniska system handlar böckerna om att klarlägga utvecklingen och de slutar med att prestandan i vår tid är redogjord för. Branfill-Cook fortsätter dock med att göra en genomgång av hur torpeden nyttjats i sjökrigshistorien. Under den avslutande delen av boken får läsaren följa mer eller mindre lyckosamma torpedanfall från de sydamerikanska inbördeskrigen under 1870- och 1880-talen till bekämpningen av den sydkoreanska korvetten *Cheonan* 2010. Förhållandena kring och följden av de välkända sänkningarna av *Lusitania* 1915, *Blücher* 1940, *Bismarck* 1941, de tyska framgångarna under andra världskriget och *General Belgrano* 1982, bland många andra, diskuteras. Omständigheterna i samband med större torpedolyckor, så som *Kursk* 2000, får också sitt givna utrymme.

Vissa delar av *Torpedo* är riktigt intressanta. Det faktum att Branfill-Cook inte nöjer sig med att enbart beskriva den tekniska utvecklingen utan även redogör för vapnets taktiska nyttjande och de långtgående konsekvenserna med många av sänkningarna gör att boken skulle kunna ha varit riktigt lärorik, men dessvärre är *Torpedo* behäftad med två större problem. Trots att Branfill-Cook menar att det ligger ett omfattande arbete bakom boken kan arbetet inte användas till den torpedencyklopedi som läsaren anar har varit författarens plan. Även om *Torpedo* innehåller ett stort antal skisser och fotografier, där ursprunget framgår, saknas det nästan uteslutande källhänvisningar eller andra referenser i löptexten. Visserligen går det att återfinna en litteraturlista över två sidor, men det framgår inte hur den nyttjats eftersom varken notapparat eller någon annan form av referenssystem har använts. Läsaren kan med andra ord inte lita på att det historiska grundarbetet är gjort utan lägger istället ifrån sig boken med en känsla av att inte vara säker på hur författaren kommit fram till det sagda. Med tanke på att förlaget *Seaforth Publishing* har relativt ambitiösa sjöhistoriska målsättningar med sin verksamhet är det tveksamt om *Torpedo* borde ha givits ut i sin nuvarande form. Populärvetenskap i all ära, men detta duger inte.

Vidare ger det valda upplägget med ett stort antal nedslag i sjökrigshistorien ett plottrigt intryck, även om varje liten del är väl beskriven. Det sammanbindande kittet saknas och ansträngningar att jämföra och generalisera lyser med sin frånvaro i allt för stor utsträckning. Avslutningsvis kan man fundera på om all historisk litteratur måste vila på en solid vetenskaplig grund. Om läsaren anser att svaret är ja, bör *Torpedo* återsändas till förlaget.



Andreas Linderoth (red), *Det dolda hotet – 12 forskare om ubåtar* (Karlskrona: Marinmuseum, 2014). 255 s, häftad, ill.

Anmäld av Pär Flyghed

Boken är utgiven av Marinmuseum i Karlskrona och är nog tänkt att kunna säljas i museets butik som en del av satsningen på att vara ett ubåtmuseum. Frågan som infinner sig då är naturligtvis om boken är läsvärd i det sammanhanget och om en läsare kan få inblick i en värld som är bokstavligt dold för de flesta i samhället. Den frågan kommer att besvaras sist i denna recension. Som ubåtsofficer ger bokens titel "*Det dolda hotet*" direkt en inspirerande känsla, men redan i innehållsförteckningen dyker den första besvikelsen upp. De tolv författarna har klustrats i fyra delar: risker och olyckor; liv ombord; kultur- och genusanalys; samt militär strategi och ubåtar. Det är svårt att se den sammanhållande röda tråden i boken och hur de tolv kapitlen eller de fyra delarna hänger ihop. Det sammanhållande är väl just att elva av de tolv kapitlen kretsar kring ubåtar, men det är dock det enda. Detta räcker inte riktigt för att ge boken en sammanhållande glöd som skulle kunna ha erhållits av en tydligare röd tråd eller annat sammanhang.

En sak som skulle kunna ha varit intressant att fokusera på är människan och hennes roll ombord på ubåtar. Många kapitel har en sådan vinkling men inte alla, så det räcker inte riktigt. I vissa kapitel är det tydligt att det handlar om människor, men i andra inte, och inte heller går det att hitta något annat som skulle få de olika kapitlen att hänga ihop. Slutsatsen blir att de helt enkelt står var för sig. Boken innehåller också en del sakfel och med en del felaktiga uttrycksätt och märkliga slutsatser, vilket är olyckligt. Boken hade helt klart tjänat på en noggrann faktagranskning. Detta gör att den riktiga läsglädjen försvinner något. Kanske beror det på att boken ger en fackman för höga förväntningar, men det finns nog även fler förklaringar.

De författare som skrivit texterna har aldrig tjänstgjort på ubåt. Det är istället mestadels forskare av olika slag som utifrån olika källor försökt sig på att förstå fenomenet med ubåtar. För hur kommer det sig att de tycks veta precis hur saker förhåller sig? Vad är det som gör att t.ex. en intendent

Pär Flyghed är kommandörkapten och ubåtsofficer.

vid Marinmuseum kan dra slutsatser om hur livet är på en ubåt? I boken är det bara en officer som är författare till ett kapitel och han är inte ens ubåtsofficer, vilket märks för ubåt nämns knappt överhuvudtaget.

Det förekommer rikligt med muntliga källor i boken, särskilt i kapitel som handlar om människan ombord, dvs. det är intervjuer som är utgångspunkten. Även om författarna är medvetna om de källkritiska riskerna med ett sådant källmaterial (det framkommer på flera ställen i texterna) så känns ändå innehållet fel på något sätt. En initierad ubåtsman känner igen en del av det som framgår, framför allt de olika källornas berättelser, men slutsatserna blir ibland lite konstlade, nästan tillrättalagda på något vis. Känslan blir lite som när Vietnamveteranen kom hem från Vietnamkriget. Ingen som inte varit där kan egentligen förstå vad som upplevts. I det här fallet handlar det inte om något traumatiskt på samma sätt som i Vietnam, utan mer om ubåtsbesättningens upplevelser och därmed deras egna innersta känslor. Dessa kan inte förstås av den som inte varit där.

Det är naturligtvis alltid svårt att som icke direkt insatt författare skriva en artikel eller bok som riskerar att bli läst av fackpersoner. Men det är inte helt orimligt att det kan förekomma, vilket borde medföra en viss försiktighet vid dragande av slutsatser. Tillför boken ändå något nytt om ubåtar för den som kan något om ubåtssystemet? Förutom historien om Danmarks första ubåt, som säkerligen är ny för de flesta svenska ubåtsmän, så är det svårt att se att boken tillför något större nytt för en fackman med ubåtskompetens. Trots det hade det nog varit fördelaktigt om det istället varit ett svenskt perspektiv på kapitlet om ubåtens utveckling, t.ex. om hur Sveriges första ubåt *Hajen* kom till, eller hur ubåten *Hvalen* inköptes och togs hem på egen köl från Italien i början av förra seklet. Det hade bidragit mer till ett svenskt ubåtsmuseum som ändå Marinmuseum i Karlskrona är. Likaledes känns delen om de tyska ubåtsbesättningarna malplacerad. Genusforskning inom alla områden är idag mycket i ropet och är en viktig del av all forskning, men i det här sammanhanget fungerade det tyvärr inte alls. Det sista kapitlet, om svensk marin strategi, är visserligen intressant men känns också felplacerat i detta sammanhang.

Så till svaret på frågan om boken är läsvärd? Ja, för en läsare som inte har en ringaste aning om ubåtar och dess värld så finns det naturligtvis en del att hämta. Det skingrar lite av mystiken och den slöja som normalt döljer ubåtsvärlden. Men för den som är det minsta insatt i ubåtsfrågor tillför den tyvärr mycket lite nytt.



Geirr H. Haarr, *The Gathering Storm. The Naval War in Northern Europe September 1939 – April 1940* (Barnsley: Seaforth Publishing, 2013). 550 s, inb, ill.

Anmäld av Bengt Larsson

Det andra världskriget och dess sjökrig fortsätter alltså att fascinera. För den idoge studenten av konflikten uppstår dock lätt känslan att så gott som samtliga aspekter av denna konflikt redan avhandlats grundligt. Modern informationsteknologi förstärker lätt den känslan, då såväl äldre litteratur som helt nya forskaransträngningar nu finns tillgängliga genom några knappt tryckningar. Officiella handlingar, privata dagboksanteckningar, brev och sedan länge bortglömda memoarer samsas numera på Internet med entusiaster vars specialintresse för t.ex. ubåtskrigföring gränsar till besattenhets. Konflikten bredd och djup förefaller därför lätt att studera, för såväl fack- som för lekman. Vilket mervärde finns det mot den bakgrunden att författa en bok som från grunden och på alla plan s.a.s. vill berätta hela historien från början? Kanske är det just att historien annars riskerar att framstå som fragmentiserad och ytterst som svår eller obegriplig.

Geirr Haarr har med boken *The Gathering Storm* ambitionen att beskriva världskrigets tidiga sjökrig, grundligt och sammanhållet, med en på samma gång såväl bred som djup ansats. Författaren är i grunden geolog och är sedan länge verksam med utveckling av miljöprojekt inom den norska oljeindustrin. Han har ett stort intresse för det andra världskriget och särskilt sjökriget i Nordvästeuropa. Haarr är en sällsynt produktiv författare. Han debuterade 2009 med *The German Invasion of Norway, April 1940* och denna följdes redan 2010 av *The Battle for Norway, April – June 1940*. Därefter utkom 2013 *The Gathering Storm* som kronologiskt behandlar perioden innan de tidigare böckerna. Haarrs fjärde bok *No Room for Mistakes – British and allied submarine warfare 1939-1940* utkom 2015.

Författaren sätter redan i inledningskapitlet tonen för resten av skildringen genom att slå fast att benämningen "*The Phony War*" definitivt

Bengt Larsson är örlogskapten vid flottan.

inte omfattade sjökrigföringen. Kriget till sjöss inleddes våldsamt och omgående och så kom det att fortsätta. Han fortsätter sedan med att teckna en bakgrundsbeskrivning av den marina utvecklingen i främst de brittiska och tyska marinerna under mellankrigstiden. Haarr redovisar också bakgrunden till de beslut som kom att forma utvecklingen avseende förmågor och doktriner, samt vilka följder detta kom att få. Storbritannien kunde av ekonomiska orsaker inte upprätthålla sin traditionella marina överlägsenhet genom nybyggnation, utan förlitade sig i allt högre utsträckning på internationella avtal för att frysa rådande styrkeförhållanden och avstyra en kostnadskrävande kapprustning. Han visar också hur Storbritannien trots tidig utveckling av såväl ubåtsjaktteknologi som marinflyg inte fullföljde denna t.ex. genom utveckling av taktik och flygsamverkan, utan istället valde att fokusera på den traditionella doktrinen centrerad kring slagskeppen. Detta skulle visa sig få konsekvenser redan vid krigsutbrottet.

Haarr beskriver vidare hur den tyska marinen i likhet med hela *Wehrmacht* först kraftigt begränsades av bestämmelserna i vapenstillståndet, och när den forcerade upprustningen väl sattes igång, dessutom fick kämpa om resurser med övriga försvarsgrenar. Tillsammans innebar detta bl.a. att kvalitén på levererad materiel blev lidande, vilket senare fick operativa konsekvenser. Den tyska marinen hade emellertid också en fördel av sin påtvingade underlägsenhet och det var insikten att situationen krävde en betydligt större bredvillighet att söka nya operativa lösningar t.ex. samverkan mellan flyg- och sjöstridskrafter och utnyttjandet av ubåtar. Han menar att den tyska marinen därför, trots sin numerära underlägsenhet, faktiskt hade ett överläge i doktrin och förmåga.

Författaren redogör därefter detaljerat för sjökriget, med början för de marina operationerna vid anfallet mot Polen och vidare framåt. Handelskrigföringen med ytfartyg och ubåtar redovisas utförligt. Spektakulära fartygssänkningar som *S/S Athenia*, *HMS Royal Oak*, *HMS Courageous* och *HMS Rawalpindi* sätts in i sitt operativa sammanhang tillsammans med vittnesmål från närvarande. Även mindre uppmärksammande händelser som minkrigföring och offensiva operationer med ubåtar och mindre fartyg beskrivs.

Haarr belyser vidare hur den svenska järnmalmens av västmakterna uppfattas ha en avgörande roll för Tyskland och hur det finska vinterkriget ger

dem en ursäkt och möjlighet att ingripa mot flödet. I samband härmed beskrivs den politiska situationen och utvecklingen i Skandinavien, Storbritannien, Tyskland, och Sovjetunionen. Haarr betonar särskilt den spektakulära s.k. *Altmarkaffärens* betydelse för att också på allvar väcka Tysklands offensiva intresse. Han skildrar väl hur en kapplöpningssituation uppstår, vilken utmynnar i det tyska anfallet mot Danmark och Norge. Haarr menar att om brittiska trupper landstigit innan eller samtidigt som de tyska, så kunde fälttåget ha fått ett annorlunda förlopp.

Författaren sammanfattar perioden fram till anfallet mot Skandinavien som det "marina slaget om Storbritannien", och han hävdar att Tyskland initialt var framgångsrikt i att skydda sina sjöförbindelser och att föra ett offensivt sjökrig fritt till sjöss, något som tvingade *Royal Navy* på defensiven. Ett kontrafaktiskt resonemang förs där Haarr hävdar att det var genom allvarliga brister i vissa kritiska vapensystem (torpeder) och bristande förståelse för potentialen hos andra (magnetminan) som Tyskland undgick att besegra *Royal Navy* under denna tid. Det konstateras också att Tyskland redan i april 1940 därmed också förlorar möjligheten att vinna slaget om Atlanten även på lång sikt, då en prioritering av utökning av ubåtstillverkningen dröjt så länge att *Royal Navy* hunnit utveckla motåtgärder för att effektivt kunna möta hotet.

Haarr är en utmärkt författare som förmår att fläta samman sinsemellan avgränsade episoder till en flytande och medryckande berättelse. Han har god språkkänsla, med ett enkelt, klart, tydligt och okonstlat språk utan att det hemfaller åt torftighet. Bildmaterialet förtjänar särskild uppmärksamhet. Boken är försedd med ett sällsynt omfattande bildmaterial, totalt inte mindre än 232 fotografier. Många är sällsynta och tidigare inte publicerade, i alla fall inte i någon större krets. Fotografierna, många ur författarens egen samling, omfattar såväl materiel som personer och händelser. Bilderna bidrar påtagligt till att ge redovisningen liv och förstärker närvarokänslan.

Boken är vidare försedd med 20 olika kartor. Dessa är överlag utmärkta och kännetecknas av enkelhet, tydlighet och relevanta data. Som brukligt är i ett verk av denna typ redovisas också vissa fakta löpande i form av ett mindre antal, belysande tabeller. Boken avslutas med inte färre än 15 bilagor. Dessa kompletterar verket på ett förtjänstfullt sätt och omfattar

bl.a. detaljer om enskilda fartygssänkningar, vissa grunddata över fartygstyper och operativa resultat av vissa operationer. Bilagorna avslutas med föredömlig förteckning över i verket förekommande brittiska och tyska förkortningar och akronymer. I den digra källförteckningen återfinns såväl arkivmaterial som ett större antal Internetkällor, men även opublicerat material och över 180 bearbetningar.

Haarss styrka är att han så väl lyckas täcka och på djupet beskriva så många centrala aspekter av konflikten och ämnet som sådant. Han interfolierar skickligt politik och operationer med ögonvittnesskildringar. Särskilt positivt är att perspektivet inte är det gängse anglosaxiska, utan att snarare ett som ger intryck av balans och objektivitet. Tyvärr har boken också vissa svagheter. Ibland skiner det igenom att författaren varken är historiker eller sjömilitär fackman. Det förekommer t.ex. ett antal tämligen onödiga och störande faktafel. De nordiska pansarskeppen översätts t.ex. regelmässigt som "*cruisers*" d.v.s. kryssare, vilket är felaktigt ur många aspekter. När slagkryssaren HMS *Renown* möter *Gneisenau* och *Scharnhorst* i strid utanför Narvik 1940 påstås att det är första gången sedan Dogger Bank 1915 som en brittisk slagkryssare beskjutit en tysk dito, vilket onekligen implicerar en tämligen radikal omtolkning av Skagerackslaget 1916.

Skönhetsfelen till trots har författaren presenterat ett utmärkt översiktsarbete och en till bredd och djup heltäckande skildring över sjökriget under det andra världskrigets första åtta månader. Boken kan med fördel studeras av den professionelle historikern, men den kan likväl läsas av lekmannen för ökad förståelse och kunskap om det andra världskrigets sjökrig.



Jesper Hamark, *Ports, dock workers and labour market conflicts* (Göteborg: Gothenburg Studies in Economic History, 2014), 171 s.

Anmäld av Lars Berggren

Hamarks bok om hamnarbetare och arbetsmarknadskonflikter är en doktorsavhandling i ekonomisk historia från Göteborgs universitet. Den är en sammanläggningsavhandling, vilket betyder att den består av fyra olika uppsatser/artiklar som i vissa fall publicerats tidigare samt ett teoretiskt och metodiskt introduktionskapitel. I fokus för undersökningarna står konflikter på arbetsmarknaden med särskild tonvikt på hamnarbetarna. Något övergripande syfte formuleras inte, och författaren skriver explicit att: "the reader will look in vain for a single major argument, neatly running from the first to the last page" (s 20). Detta hindrar inte att det finns en gemensam tematik i artiklarna.

Den första artikeln, "Strikingly indifferent: the myth of militancy on the docks prior to World War II", är publicerad i tidskriften *Labour History* 2013. I artikeln går Hamark igenom internationell forskning och konstaterar att föreställningen om hamnarbetarna som en särskilt strejkbenägen arbetarkategori inte stämmer. En bakgrund till denna föreställning kan vara att hamnarbetarnas strategiska position i distributionskedjan medförde att strejkerna fick betydande konsekvenser. Hamark finner dock exempel på hamnarbetarnas särskilda militans i Rotterdam före andra världskriget, på Nya Zeeland efter 1915, i Storbritannien på 1930-talet och i Newfoundland kring sekelskiftet 1900.

Den andra artikeln, "Docks and Defeat: The 1909 General Strike in Sweden and the Role of Port Labour", är skriven tillsammans med Christer Thörnqvist och publicerad i tidskriften *HSIR* 2013. Som framgår av titeln handlar artikeln om storstrejken 1909. Författarna tar avstamp i historikern Bernt Schillers utsaga att produktionen av järn och stål, timmer och pappersmassa hämmades av strejken, eftersom de arbetare som arbetade under strejken var alltför få för att upprätthålla produktionsni-

Lars Berggren är professor i historia vid Lunds universitet.

vån. Exporten påverkades dock inte i samma utsträckning. Eftersom strejken iscensattes under en recession fanns det stora lager som kunde säljas av. De flesta hamnarbetare deltog i strejken, endast tio procent arbetade, men ändå hanterades stora mängder exportgods i hamnarna. Förklaringen är att strejkbrytare anlitas. Förutom från Sverige rekryterades strejkbrytare från bland annat Tyskland och Storbritannien. Dessa uppgifter tillrättalägger tidigare forskning, som framhållit att rekryteringen av utländska strejkbrytare upphörde efter sprängningen av *Amalthea* sommaren 1908. Men vid sidan om strejkbrytare som rekryterades utifrån anlitas också sjömän för att lasta gods.

Författarna diskuterar utförligt LO:s strategi under strejken och den frostiga relationen till Svenska Transportarbetareförbundet, som inte accepterat decemberkompromissen från 1906. LO mobiliserade inte alla sina resurser och ägnade inte tillräcklig uppmärksamhet åt arbetet i hamnarna och andra strategiska sektorer. Istället satsade den fackliga centralorganisationen på att försöka förmå regeringen att ingripa och därmed få till stånd en förlikning. Att LO inte agerade mot strejkbryteriet kan därtill förstås mot bakgrund av Åkarpslagen, som stadgade förbud mot att förhindra någon att arbeta. Författarna konkluderar att storstrejken inte endast var ekonomisk, utan att den också måste ses som en massdemonstration och en motåtgärd mot SAF:s strategi att proklamera masslockouter.

Den tredje artikeln, "Technology and Productivity in the Port of Gothenburg c. 1850–1965", har tidigare varit publicerad i *The International Journal of Maritime History* 2014. I artikeln undersöks den teknologiska utvecklingen i Göteborgs hamnar. Hamark drar bland annat slutsatsen att gaffeltrucken spelade en större roll för förändringarna av arbetet i hamnarna än vad forskningen tidigare ansett.

Den fjärde artikeln, "From Peak to Trough: Swedish Strikes and Lockouts in the First Half of the Twentieth Century", har inte tidigare publicerats. I artikeln går Hamark igenom statistik över strejker och lockouter och diskuterar konflikternas ideologiska aspekter. Han tar avstamp i den så kallade maktrelationsteorin, som bland annat formulerats av sociologen Walter Korpi. Enligt Korpi innebar det socialdemokratiska regeringsövertagandet på 1930-talet att kostsamma strejker på det ekonomiska området minskade och att hoppet istället sattes till den politiska sfären. Hamark

menar dock att detta inte riktigt stämmer. Tittar man enbart på LO-godkända strejker minskade strejkbenägenheten redan tidigare. Han pekar bland annat på arbetsfredskonferensen 1928 och förhoppningar som väcktes genom kortvariga socialdemokratiska regeringsinnehav under 1920-talet.

Hamark menar att det är viktigt att urskilja olika ideologiska aktörer på den fackliga sidan. På 1910-talet utmanades LO av syndikalistiska SAC som låg bakom 25 procent av alla strejker 1917–1919. Andelen sjönk under 1920-talet och framöver, något som kan förklaras av en förändrad strategi från syndikalisternas sida. För att mäta kommunisternas inflytande går Hamark igenom de sex största konflikterna från 1926 till 1950. Han drar slutsatsen att det kommunistiska inflytandet var stort i fem av konflikterna, som berörde byggnadsindustrin, metallindustrin, pappersmasseindustrin och gruvindustrin. Även SAF:s strategier diskuteras. Efter 1928 var det, mot bakgrund av LO:s växande numeriska och finansiella styrka, inte längre så vanligt med sympatilockouter. Däremot användes lockouthotet fortfarande, men med adress bland annat mot vänstern i arbetarrörelsen och mot exportindustrin, där det fanns utrymme för högre löner.

Hamarks avhandling bidrar med ny kunskap om (svensk) strejkhistoria och arbetet i hamnarna. En styrka med boken är att författaren går i ständig dialog med forskningsläget och tydligt visar hur resultaten förhåller sig till tidigare forskning. Boken hade dock vunnit på om författaren skrivit ytterligare en artikel, där trådarna från de värdefulla bidragen vävts samman till en mera sammanhållen analys och diskussion.



Erling Matz & Carina Lernhagen Matz, *Lust & Nöje. Essäer om livet i båt under 300 år* (Stockholm: Sjöhistoriska museet, 2014). 239 s, kartonnage, ill.

Anmäld av Bo G Hall

I ett generöst format erbjuder denna skrift läsarna att uppleva en smått oemotståndlig blandning av nautisk historia med fokus på nöjesbåtar. Detta kompletteras av en flodvåg (i sammanhanget känns den metaforen ovanligt lämplig) av illustrationer, vilka dessutom oftast är mycket välvalda. I sju kapitel med totalt trettiofem uppsatser – aldrig längre än tio sidor – bjuder det i dessa sammanhang välkända författarparet Matz oss att tränga in i de mest skiftande men hela tiden sjöanknutna ämnen. I bokens titel har texterna försetts med beteckningen essäer vilket möjligen kan leda tankarna till ett vetenskapligt och därmed ofta lätt svårläst innehåll. Jag skulle nog hellre föredra att kalla dem kåserier, alltså kunniga och välskrivna texter på en lättillgänglig prosa. På samma gång förmedlar de en annorlunda, grundlig och inte sällan direkt roande information.

Även om framsidan talar om livet i båt under 300 år ligger föga överraskande tyngdpunkten på det senaste seklet. Några exempel ur innehållet visar vad det hela handlar om. Redan ett par rubriker lockar till läsning: "Om sjöbjörnar och sjövilda", "Om turism och naturism" eller "Om poeter och konstnärer". I det sistnämnda kapitlet hittar man ett avsnitt betitlat "Blås, Kajsa, blås" med en festlig genomgång av svenska slagdängor från båtvärlden där förstas stockholmaren Lasse Dahlquist fått gott om utrymme. Denne man kom faktiskt från Lidingö men blev ju vad det led urtypen för "go' gubbe" på Västkusten. Här har också givetvis Evert Taube sitt eget avsnitt. Det föregås i sin tur av en rolig text, rubricerad "En relativt lycklig seglare", som handlar om Albert Einstein. Den senare hade en egen båt men ville inte navigera, kunde inte simma och vägrade ha flytväst, vilket få säkert känner till.

I avsnittet "Tre sjökungar" möter inte Neptun men väl både Gustaf III, Oscar II och Carl XIV Gustaf. Historien om den förstnämndes af Chap-

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

man-byggda lustfartyg *Amphion* redovisas närmare. Hon lär ha varit föga sjövärdig och höll främst till i viken vid Drottningholm, besjungen av bland andra Bellman. Efter skiftande öden höggs fartyget upp år 1884. Dess magnifika kungliga kajuta räddades dock och bildar numera fond i Sjöhistoriska museets Minneshall.

Oscar II och hans resor med *Drott* på Västkusten, särskilt då Marstrand, är välbekanta. Men till slut skrotade en dansk firma båten på 1920-talet. Vår nuvarande monarks båtintresse illustreras med tre exempel av vilka den gamla motortorpedbåten T 46 kanske är mest känd. Efter 18 år i marinen tjänst togs den ur bruk 1975 varefter ett antal entusiaster bildade H.M. Konungens Motortorpedbåtsklubb med kungen som ordförande. Än idag används den för kungliga lusturer i upp till hela 45 knop. Som jämförelse kan nämnas att *Amphion* som bäst gjorde kanske fem och *Drott* 13 knop.

Landets båda äldsta segelsällskap bildades redan på 1800-talet i huvudstaden resp. Härnösand. Den efterföljande snabba tillväxten av lokala båtklubbar överallt i landet är en modern folkrörelse som har sin givna plats i boken och som märkligt nog annars är föga uppmärksammas. Bara Saltsjö-Mälarens Båtförbund har idag 265 anslutna klubbar med 33 800 båtar. De finns ifrån Norrtäljeviken i norr till Öja i söder och Enköping i väster. Redan de mängder av ideellt arbete som utförs inom deras ram är mycket svåra att uppskatta.

Mycket annat spännande finns att läsa om i skriften men för att sammanfatta demonstrerar de båda författarna verkligt gedigna kunskaper om livet till sjöss, inhämtade både till rors på ett gungande underlag och vid skrivbordet på fasta land. Läger man så till att de dessutom gjort flera djupdykningar i bildarkivet hos sina gamla arbetskamrater på Sjöhistoriska museet blir resultatet en attraktiv presentbok och den har alla chanser att gå hem bland seglar- eller motorbåtsvänner. Det rör sig alltså om en årsbok till medlemmarna i Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm och dessa är förvisso att lyckönska, men man vill gärna önska att den också når långt utanför den läsekretsen. Mer än var fjärde familj i vårt land lär nämligen ha tillgång till en nöjesbåt med segel, motor eller i alla fall ett par åror.



Johan A Lundin & Fredrik Nilsson, *Spritsmuggling på Östersjön. En kulturhistorisk studie av nätverk i tillblivelse* (Göteborg och Hägersten: Makadam förlag, 2015). 223 s, inb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Få kriminella verksamheter har omgetts med ett sådant närmast romantiskt skimmer som mellankrigstidens spritsmugglare. Bidragande har säkert varit att mer eller (oftast) mindre sanningsenliga skildringar av smugglarnas djärva och skickliga färder över havet redan i samtiden spreds till en stor publik. Smugglare som Pär Ehnebom och Algot Niska kunde 1929 respektive 1931 sprida sin version av sin brottsliga verksamhet i bokform, och det i ansevärd upplagor.

I ett gediget försök att komma bakom dessa dimridåer av myter och lögn har forskarna Johan A Lundin och Fredrik Nilsson närmare granskat aktiviteterna i den södra delen av Östersjön, det vatten som en gång kallades "The Vodka Sea". Bakgrunden var en från 1910-talets mitt alltmer restriktiv alkoholpolitik i Sverige (Brattsystemet från 1917) och spritförbud i Norge och Finland från samma tid. I Sverige förlorade förbudsfrågorna en folkomröstning år 1922 med minsta tänkbara marginal (förbudsmotståndarna vann med 50,8 procent av rösterna). Med sina rötter i 1800-talets folkrörelser samlade nykterhetsrörelsens olika organisationer runt 1910 en halv miljon svenskar i sina led. Vid ungefär samma tid ställdes årligen ungefär 10 procent av den arbetande, manliga, befolkningen inför rätta varje år på grund av fylleri. Siffrorna belyser såväl problemets storlek som det breda folkliga engagemanget i frågan.

Precis som i USA, där ett totalt alkoholförbud infördes år 1920, ledde restriktionerna till en kraftig ökning av spritsmugglingen. Smugglingen underlättades av att länder som Tyskland, Polen, fristaten Danzig och de baltiska staterna förde en helt annan, och väsentligt liberalare, alkoholpolitik. Resultatet blev ett flöde av insmugglad sprit till Skandinavien och Finland,

Lars Ericson Wolke är professor i historia, särskilt militär historia, och verksam vid Försvarshögskolan, Stockholm.

ett flöde som tullen (till sjöss och lands) och spritpolisen (till lands) kämpade en ofta ojämn kamp för att om inte hejda så i alla fall begränsa.

I sin undersökning har Lundin och Nilsson grävt djupt i tullens arkiv, både från de centrala och från de regionala instanserna i Skåne. Den här typen av kriminalhistorisk forskning lider av en uppenbar brist, nämligen att den oftast bara behandlar den ena sidan, den bekämpande, som är de som har lämnat efter sig ett källmaterial.

Vad vi har att tillgå från den andra sidan är, som nämnts, enstaka memoarer som tyngs av svåra källkritiska problem, samt förhørsprotokoll och annan dokumentation som, åter ur den bekämpande sidans perspektiv, belyser fragment av förövarnas aktiviteter och deras uppfattningar om sig själva.

Med detta sagt måste man konstatera att författarna har lyckats synnerligen väl i att kartlägga och analysera spritsmugglingen från Tyskland och Danzig till Sydsverige. Med hjälp av teorier om nätverk och om tillitsskapande analyserar de hur smugglingsorganisationerna arbetade, deras styrkor och svagheter. Kärnan i verksamheten utgjordes oftast av driftiga personer som omkring sig samlade ett mer eller mindre löst nätverk av medbrottslingar såväl i den direkta smugglingen, som i mottagandet och den vidare distributionen till lands. Bland de viktigaste medhjälparna valde dessa nyckelpersoner ofta familjemedlemmar eller släktingar, vilket visar att man, inte helt överraskande, värderade behovet av tillit synnerligen högt. En central person i detta sammanhang var danske Thomas Gaarden Jensen, som närmast fungerade som spritmäklare, genom att han via sitt stora nätverk, knöt samman smugglare på traderna från Tyskland med distributörer i främst Skåne och Blekinge.

Rent praktiskt gick smugglingen till så att smugglare lämnade hamnar som Kiel, Stralsund, Sassnitz, Gdynia och Danzig med sina varor lastade i större båtar som stävade norrut. Vid grund som Plantagenets grund alldeles norr om Stralsund, Kriegers flak öster om södra Själland och söder om Skanör-Falsterbo, och Herthas flak i Kattegatt skedde omlastning till mindre, ofta snabba farkoster som tog partierna in till land. Inte sällan var tullen bokstavligen på efterkälken, eftersom man ofta fick vänta på att utrustas med moderna motorbåtar. Vid platser som Jonstorp i Skälderviken, Lomma, Limhamn, Höllviken, Brasakallt strax väster om Trelleborg, Sand-

hammaren och Simrishamn samt på flera platser i Ronnebytrakten fördes lasterna i land för vidare distribution.

Den ständiga tvekampen mellan smugglare och tullare saknade förvisso inte spänningsmoment, och också våldsamma sådana vilket inte sällan "kommer bort" i de mera romantiserande skildringarna av denna typ av brottslighet. Den dramatiken försvinner ingalunda i denna vetenskapliga undersökning, vilket gör den i någon mening dubbelt läsvärd. Författarna har inte bara gett ett viktigt vetenskapligt bidrag till den södra Östersjöns historia under mellankrigstiden, utan också belyst en ofta alltför romantiserad del av vår kriminalhistoria.



Anders Lindström och Gert Malmberg (red.), *Svensk sjöfartshistoria – i storm och stiltje, andra upplagan* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2015). 416 s, inb, ill.

Anmäld av Lennart Bornmalm

Det är med stor glädje och tillfredsställelse denna bok läses. Idag förefaller nämligen många vara tämligen omedvetna om att över 80 procent av världens varutransporter sker på fartygskölar. Föreliggande bok utgör andra upplagan av Sveriges sjöfartshistoria från 1850-talet och framåt, med tonvikt på tiden efter andra världskriget och fram till idag. Oaktat detta är det viktigt att hålla kunskapen om sjöfarten vid liv. En ökad allmänbildning om den svenska handelssjöfarten är med andra ord högst väsentlig. Tyvärr har varvs- och rederinedläggningar i Sverige under 1970- och 1980-talen, samt att hamnarna numera till stor del är belägna utanför stadskärnorna medfört att folk i gemen inte kommer i kontakt med sjöfarten. Det är främst genom färjetrafiken som vi numera får kontakt med denna viktiga näring, som är en förutsättning för Sveriges export och import. Därför är det av stor betydelse att böcker av detta slag skrivs och framför allt förmedlas till en bredare allmänhet.

Föreliggande verk innehåller en del nytt och spännande material jämfört med den första upplagan, vilken gavs ut för fem år sedan. Dessutom är bildmaterialet intressant och utgör ett illustrativt komplement till berättelserna. Bildåtergivningen är klart förbättrad jämfört med tidigare upplaga. Innehållet ger också en något mera allmän och heltäckande sjöfartshistorisk beskrivning i förhållande till tidigare. Den svenska sjöfartsnärings utveckling beskrivs på ett intressant och lättillgängligt sätt, där även den oinvigde snabbt kan tillgodogöra sig innehållet och få ett samlat grepp om den svenska sjöfartsnärings, inte minst de förändringar denna genomgått fram till idag.

Inledningsvis ges en kort och allmän sjöfartshistorik från tiden före 1860-talet. Efter denna tid skedde en kraftig expansion genom att främst

Lennart Bornmalm är universitetslektor vid Institutionen för marina vetenskaper, Göteborgs universitet.

ny teknik som ånga, propeller, telegrafi, etc. blev tillgänglig som hjälpmedel. Detta resulterade i att Sverige och dess omvärld lämnade det agrara samhället och genom industrialismens framväxt ökade behovet av sjötransporter och linjerederier. Skeppsvarv och annan maritim verksamhet växte fram parallellt med teknikutvecklingen och de ekonomiska förändringarna genom världskrigen, depressionen och de gyllene åren efter andra världskriget fram till oljekrisen 1973, etc. I 70 kapitel författade av drygt 10 skribenter med sakkunskap om sina respektive ämnesområden skildras den svenska sjöfartens utveckling.

Läsaren får stifta bekantskap med flera svenska skeppsredare eller företrädare för dem som varit och är verksamma inom sjöfarten idag. Bland annat belyses sjöfartspolitikerna och bekvämlighetsflaggorna, krisen och konkurserna, där inte minst Johansson-gruppen och Salénkoncernens konkurser påverkade såväl finansierarens som politikerns inställning till sjöfartsnäringen. Vidare behandlas katastrofer som *Estonias* förlisning och branden ombord i *Scandinavian Star*. Även teknikutvecklingen skildras i en rad kapitel, där inte minst satelliterna har revolutionerat navigeringen till sjöss. Miljöfrågorna i sjöfarten har också sin plats i detta samlingsverk plus en del annat vilket hör till sjöfarten såsom exempelvis skeppsvarv och hamnverksamhet. Detta och mycket annat får vi stifta bekantskap med längs denna resa i tid och rum inom sjöfartens förtecken. Något som förhöjer läsandet är att det ingår en ekonomisk-politisk historiebrevskrivning som återspeglar sjöfarten i dess historiska perspektiv.

Detta verk ger inte någon fördjupad kunskap, utan snarare bjuds läsaren på en intressant och allmänbildande sjöfartshistorisk skildring. Detta har säkerligen också varit avsikten med tillkomsten av denna bok, vilken, förutom tidigare upplagan, mig veterligen är den första i sitt slag efter Ture Rinmans praktverk "Handelsflotta och Sjöfart" från mitten av 1950-talet.



Einar Ellermaa & Inge Pitsner, *Människorna som berördes av M/S Estonia – 20 år efter förlisningen* (Tallinn: Kirjastus Pilgrim, 2014). Svensk översättning av Loole Hagberg. 230 s, inb.

Anmäld av Lars Grundberg

Till 20-årsminnet av passagerarfärjan *Estonias* förlisning den 28 september 1994 på väg mellan Tallinn och Stockholm har två estniska författare givit ut en bok med intervjuer av överlevande, närstående och några få myndighetspersoner. Originalen publicerades på estniska år 2014 och senare samma år i svensk översättning. I förordet och på pärmen anges att syftet med boken inte är att bidra till ytterligare konspirationsteorier om olyckan utan att ge stöd till alla som drabbas av en olycka eller stor sorg. "Det är en bok om hopp och hur man lever vidare efter en livskatastrof".

Ombord fanns 989 personer. Endast 137 av dem kunde räddas. Av de 852 omkomna var 501 svenska medborgare och 285 estniska medborgare. Därutöver fanns offer från ytterligare 14 länder. I det första kapitlet med rubriken "Estonias sista färd" beskrivs ganska rapsodiskt olycksförloppet och räddningsarbetet. Vidare redovisas förvirringen kring och felaktigheterna i passagerar- och besättningslistor samt den ryktesspridning som uppkom kring de nio personer som först angavs som räddade men som sedan redovisades som omkomna. Särskilt omfattande var konspirationerna om andrekaptenen Avo Piht, som några vittnen uppgav sig ha sett i finska nyhetssändningar.

Undertecknad, som vid tiden för katastrofen hade varit Sveriges ambassadör i Estland under drygt tre år, fick också på nära håll uppleva oklarheterna kring vilka som funnits ombord. Redan vid tretiden på natten besökte jag och en medarbetare Estlines kontor i Tallinns hamn. De enda säkra uppgifter vi kunde få ut då var kopior av de ombordstigningskort som fyllts i av det ca 100-tal passagerare som köpt sina biljetter i Tallinn. Någon korrekt besättningslista fanns då heller inte. Min första rapport till utrikesdepartementet skickades in vid femtiden. Några dagar senare kunde

Lars Grundberg var Sveriges ambassadör i Estland under åren 1991-1995.

jag förmedla att två erfarna svenska poliser ur den s.k. identifieringskommissionen kom till Tallinn och biträdde sina estniska kolleger med korrigeringar, inte minst strykningar av dubbelregistreringar, i listorna.

Boken är, trots att översättningen borde ha granskats noggrannare än som varit fallet, gripande på många sätt. Den är mera – precis som anges – en bok för psykologisk hjälp och för tröst än något annat. Men när man nu inleder intervjuerna med ett långt samtal med en av de tyngsta estniska medlemmarna i den internationella undersökningskommissionen, sjökapten Uno Laur, kan man ju tycka att exaktheten i översättningen skulle ha varit bättre. Jag har nämligen svårt att tro att felaktigheterna återfinns i originaltexten. Att ett systerfartyg till *Estonia*, *Diana II*, under en jämförlig olycka framfördes ”i lågvatten” i stället för ”på grunt vatten” är ju uthärdligt, men när sammanblandning av fartygets visir med den så mycket viktigare rampen återkommer, tappar jag som läsare förtroendet för faktauppgifterna i intervjun.

Detta avgörande faktum, att rampens och visirets gångjärn och lås byggts samman för att vinna ett antal meter bildäck framkommer här liksom i så många andra Estoniaskildringar endast indirekt eller på ett felaktigt sätt. Om fartyget skulle ha varit konstruerat på ett försvarbart sätt för sin trad skulle dessa gångjärn och lås varit helt åtskilda. Det egentligen kosmetiska visiret skulle då ha kunnat förloras, men rampen, med samma styrka som skrovet i övrigt, skulle utan fara ha kunnat motstå stormvågorna. Det ödesdigra konstruktionsfelet kunde enkelt observeras hos *Diana II*, men det var först efter Estoniakatastrofen som Bureau Veritas sände ut en uppmaning till alla rederier att bygga om sina fartyg med liknande bogkonstruktioner.