



Recensioner

Charles D. Stanton, *Norman Naval Operations in the Mediterranean* (Woodbridge: The Boydell Press, 2016), 323 s.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Den normandiska invasionen av England 1066 är ju mer än känd och mytomspunnen, men frågan är om inte den stegvisa normandiska erövringen av södra Italien och Sicilien under 1000-talets mitt och senare del är väl så imponerande som militära och marina företag. Den stora skillnaden mellan dessa båda krigsskådeplatser är att Vilhelms landstigning i södra England 1066 var en sammanhållen och väl ledd invasion, även om den definitiva erövringen av England tog flera år att fullborda. Den normandiska erövringen av Syditalien var däremot ingen sammanhållen och centralt planerad operation, utan snarast en serie framstötter av olika normandiska furstar och grupper av krigare. Ledande på normandisk sida var bröderna Robert och Roger Guiscard av huset Hauteville, men deras insatser kan ändå knappast jämföras med Vilhelm Erövrarens starka ledning av invasionen 1066 och de följande årens strider.

Efter att ha föregåtts av en rad rädföretag i västra Medelhavet så landsteg år 827 en större muslimsk styrka (araber, berber och muslimer från den iberiska halvön) på sydvästra Sicilien och de bysantinska försvararna förmådde inte stå emot. Under de följande åren expanderade de muslimska angriparna utifrån sitt främsta basområde i nuvarande Tunisien. Inte bara Sicilien utan även Malta, Gozo och Pantelleria erövrades medan Sardinien och Korsika tvingades betala tribut till muslimerna. Efter att ha ge-

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

nomfört flera rädföretag började muslimerna också att bita sig fast på flera platser på det italienska fastlandet. År 847 grundades emiratet Bari, och det var inte det enda muslimska brohuvudet på den italienska stöveln.

Den tyskromerske kejsaren gick i spetsen för att återta de förlorade områdena, men först 871 kunde man erövra Bari, och då först sedan Byzans kommit till hjälp med sjöstridskrafter. Det var den stora lärdomen av de många mer eller misslyckade kampanjerna i Syditalien, nämligen att man måste förfoga över både land- och sjöstridskrafter i samverkan för att besegra motståndaren, och varken Kejsaren, Bysans eller Påven hade på egen hand den typen av resurser, samtidigt som deras försök till samverkan var splittrade och tidvis beklämmande svaga. Det är i det läget som normanderna kommer in på scenen.

Egentligen hade normanderna kommit till Syditalien som legosoldater, men de började utvidga en egen maktbas, efter att ha försäkrat sig om påvens stöd, och behärskade tillslut betydande delar av Syditalien, med Neapel som viktigaste stad. Det avgörande området att ha kontroll över var sjöalfallet Messinasundet, från vilket man kunde utöva makt över betydande delar av Sicilien, men också över Kalabrien och andra delar av det sydligaste Italien. Därför byggde normanderna upp en sjömilitär förmåga som ledde till erövringen av Sicilien. Utvecklingen kulminerade med kröningen av Roger II som Siciliens kung och installation i Palermo. Hans rike omfattade också södra Italien upp till strax söder om Rom.

Det centrala i Stantons bok är hur helt avgörande kombinationen av land- och sjömakt var, liksom hur normanderna byggde upp sin sjömilitära förmåga för att kunna bekämpa sina sjöburna muslimska motståndare. Här byggde man på skilda erfarenheter och fick även stöd i olika former från Bysans, inte minst i form av män och fartyg från den dalmatiska kusten. En uppenbar historisk parallell som man kommer att tänka på är Roms uppbyggnad av en sjömilitär förmåga i samband med de två första puniska krigen mot Kartago, en fiende som opererade utifrån samma basområde i Tunisien som normandernas muslimska motståndare.

Häri ligger styrkan i Stantons bok, när han utifrån ett synnerligen omfattande källmaterial av brev och krönikor av både kristet och muslimskt ursprung beskriver den normandiska flottans framväxt, taktiska uppträdande och, inte minst, dess infrastruktur i form av baser, varv och förvaltning.

Tyvärr frestas sedan Stanton till att dra fram trådarna alltför långt i historien. Den normandiska expansionens betydelse för att öppna de centrala delarna av Medelhavet för ökad handel i öst-västlig riktning går förvisso inte att förneka, liksom även dess betydelse för de första sjötransporterna från det kristna Västeuropa till det Heliga landet under korstågen. Härmed inleddes en ekonomisk expansion för Katalonien, Provence och städer som Genua och Pisa vilka alla gavs en kraftfull ekonomisk stimulans av de öppnade handelsvägarna. Med en muslimsk marin dominans i det centrala Medelhavsområdet är det svårt att se hur en sådan utveckling hade kunnat komma till stånd.

Men man kan diskutera hur långt man kan dra den normandiska tråden. Kungariket Sicilien vill Stanton se som normandiskt ända till slutet av 1100-talet, men man ska komma ihåg att det från första början var en blandning av normandiska, grekiska, bysantinska, italienska (inklusive langobardiska) och, inte minst, arabiska inslag. Egentligen är det inget konstigt; på samma sätt ska de kristna korsfararrikena under 1100- och 1200-talen ses som just en blandning av västeuropeiska, bysantinska och arabiska inslag. Här faller Stanton i fällan att övertolka "sina" normanders faktiska inflytande i stort och smått, och när han konstaterar att den kristna flottan inför slaget vid Lepanto 1571 samlades i Messina, så får han det till en yttersta konsekvens av normandernas insatser flera hundra år tidigare. Då har han enligt mitt förmenande gått alldeles för långt i att tolka normandiskt inflytande framåt i historien. Men detta förtar inte kärnan i hans bok, där Charles Stanton på ett föredömligt sätt, och med god kännedom om ett omfattande källmaterial, beskriver hur en viktig sjömaktt byggdes upp och utvecklades, liksom de operativa och strategiska effekterna av dess verksamhet.



Pepijn Brandon, *War, Capital, and the Dutch State (1588–1795)* (Leiden and Boston: Brill, 2015). 447 pp, ill., krt., tbl., grf.

Anmäld av Louis Sicking

The debate on the role of entrepreneurs and capital in warfare and state formation is a topical issue. Think of Blackwater in Iraq and a few hundred other private military companies. The debate on the importance of entrepreneurship and capital for war can count on significantly increased interest of early modern historians, especially since the publication of David Parrott's *The Business of War: Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe* (2012). The present publication of the Amsterdam historian Pepijn Brandon, based on his doctorate, fits in this trend.

The author aims to explain the continuing practices of brokers in the Dutch Republic's warfare and how these practices influenced the interaction between state formation and capitalist development. Brandon takes a wide approach defining brokers as all those who 'ran important swathes of state activity on their own right and for a profit' (p. 1), like mercenaries in armies and privateers and overseas companies like the Dutch East India Company (the VOC) in warfare at sea.

While military historians generally agree that the large-scale warfare developing in the course of the seventeenth century could only be carried out by centralized states, the Dutch Republic challenges this assumption as it was a confederacy which played a central role in the early modern state system without changing its state form until its demise in 1795.

Rather than considering the Dutch Republic as an exception to early modern European state formation, Brandon argues that the Dutch Republic, according to Charles Tilly's model, followed a 'capital intensive trajectory' (p. 11). The idea behind this trajectory is that close connections between capitalists and bureaucrats allowed the Dutch Republic, and city-states like Venice, to draw much more successfully on the resources of

Louis Sicking is lecturer in medieval and early modern history at the Leiden University Institute for History and Aemilius Papinianus professor in the History of Public International Law, at VU University Amsterdam.

their subjects than their centralized counterparts, giving the former a crucial advantage in the age of brokerage warfare.

The author focuses his research on three major areas executed in three case-studies: the joint activities of Admiralty Boards and commercial companies in the protection and expansion of trade; the interaction between these boards and home markets in the production and supply of war fleets; and the operation of financial intermediaries between the provincial treasuries and the capital market in troop payments. Each area represents a different kind of brokerage organization: chartered commercial companies like the VOC and the Dutch West India Company (the WIC), the relations between merchants and the state in Dutch naval organization, and military soliciting, which is most akin to modern-day sub-contracting.

One of the main conclusions of the first case-study is that the foundation of a permanent navy consisting of specialized warships after the first Anglo-Dutch War (1652-1654) did not end the intimate relation between Admiralty Boards and merchants. The Dutch navy continued to serve business interests, in the Baltic, Mediterranean and along the West-African coast during the second half of the seventeenth and eighteenth century. The second case-study on the naval organization and infrastructure, shows how naval supply and production were effectively and efficiently concentrated in large centralized shipyards and storehouses. Sophisticated techniques like standardized double bookkeeping contributed importantly to the rationalization of naval bureaucracy. Close relations between naval administrators and local economic elites, with all the opportunities for personal favoritism did not exclude the extensive use of market practices in order to rationalize naval bureaucracy. The three Holland Admiralties, having easier access to markets to buy supplies for naval production, were in an advantageous position in comparison with their counterparts in Zeeland and Friesland. The third case-study on the system of troop payments through military soliciting, which continued to exist until 1795, confirms the conclusions drawn by Jan Glete in his book *War and the State in Early Modern Europe: Spain, The Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States* (2002): the Dutch system of military solicitors was highly efficient and effective in raising more resources per capita than any other seven-

teenth-century state and organized these resources into large permanent armed forces of high quality.

Brandon convincingly argues that in each of the three case-studies not the failure but the continued success of the institutions formed the reason for the perseverance of their federal brokerage character; the continued ability of the state to tap into the enormous wealth of its cities being the most remarkable characteristic. He also shows how the organizational forms through which the ruling class managed to consolidate and continue its hold over the state themselves became the long-term barriers to development. Short-term trading advantages for the commercial elites continued to have priority, even when these became a barrier to formulating counterstrategies to increased British competition. While naval organization continued to be rational at a regional level, rising regional differences prevented similar rationalization at the supra-regional level. Eventually the change of the existing state structure came from outside, from revolutionary France.

In all, *War, Capital, and the Dutch State (1588-1795)* is a highly innovative piece of scholarship which successfully binds together the main debates relevant to understand the role of capital and war in state formation. Its value therefore reaches out far beyond the Netherlands. It revises existing scholarship concerning the Dutch Republic in many respects, most importantly, from the perspective of existing Dutch historiography, in that it shows that many of the keys to the Republic's success in waging war on land and at sea continued far into the eighteenth century. Other strong assets of this book are that it addresses both armies and navies which are often separated in distinct historiographies, and the comparative study of the admiralties, putting the success of the Amsterdam Admiralty Board in perspective. The ability of the Dutch Republic to wage war may have been unique in many respects in the early modern period. However, in several respects the city-state of Venice went centuries ahead its northern counterpart, its arsenal being just one of the elements of its success in waging war and promoting trade. Ironically, Venice even outlived the Dutch Republic for two years.



Lars Einarsson, *Regalskeppet Kronan. Historia och arkeologi ur djupet* (Lund och Kalmar: Historiska Media/ Kalmar Läns Museum, 2016). 336 s, ill.

Anmäld av Bo G. Hall

Under det Skånska kriget (1675-1679) drabbade de svenska och dansk-nederländska örlogsflottorna samman i intensiva strider på försommaren 1676. Från början stod kampen söder om Skåne och resulterade i vad som på idrottspråk skulle kallas oavgjort. Sedan sökte sig de svenska skeppen – efter rådslag på Trelleborgs redd i närvaro av Karl XI – mot ”de svenska skären” norr om Öland. Deras fiender följde dock efter och hann i kapp öster om den stora ön. Den därefter följande dramatiska striden ägde rum den 1 juni och ledde till ett fruktansvärt nederlag för svenskarna.

I samband med en olycklig vändningsmanöver kantrade det svenska regalskeppet *Kronan* som var ett av dåtidens allra mäktigaste örlogsfartyg. Därefter exploderade dess krutdurk och på mycket kort tid sjönk fartyget. Denna händelse utgör en av den svenska flottans genom tiderna allra största tragedier. Ombord fanns både sjömän och soldater – totalt mer än åttahundra man, inklusive flottans högste chef, riksamiralen Lorentz Creutz – av vilka den stora merparten följde med ner i mörka djupet.

Denna svåra katastrof fullbordades genom att också regalskeppet *Svärdet* gick under vid samma tillfälle. Även dess befälhavare amiralen Clas Uggla – tillika chef för den andra svenska eskadern – omkom i vågorna. Resterande svenska fartyg fortsatte norrut till Älvsnaven i den skyddande stockholmska skärgården. Resultatet blev att fiendeflottor båda åren 1676 och 1677 kunde härja fritt, något som i särskilt hög grad drabbade mellersta och södra Öland. Mer än tusen gårdar och uthus brändes och även kusttrakterna kring Kalmar hemsöktes. Ortsbefolkningens oro och fruktan för nya lidanden dröjde dessutom kvar under flera år eftersom man i realiteten kände till att den svenska flottan hade satts ur stånd.

Kring de båda fartygen och deras öde tog dock glömskan och tystnaden över med tiden. I början av 1980-talet återfann emellertid marindykare

Kronans vrak nere på 26 meters djup, sex kilometer rakt öster om Hulterstads kyrka. Sedan dess har fartyget – beskrivet som ”ett praktfullt sjunket palats” – undersökts nere på botten under lång rad år; något som ännu inte helt avslutats. Man har funnit gott och väl 30 000 mer eller mindre välbevarade föremål, av vilka en stor mängd kunnat bärgas för att studeras närmare och konserveras. Det är ingen överdrift att beteckna detta som en sensation eftersom man genom fynden fått ett tittskåp som ger helt unika inblickar i liv och vardag ombord på ett krigsskepp för mer än trehundra år sedan. På Kalmar Läns Museum har en del av dem ställts ut och lockat besökare från när och fjärran. Bland alla fynden ingår Sveriges största guldmyntskatt och ett antal praktfulla bronskanoner. Enligt uppgift hade *Kronan* mer än 110 kanoner, fördelade på hela tre batteridäck samt på vardera skans-, hytt- och backdäcken. Detta gjorde fartyget till ett för sin tid extremt kraftfullt örlogsfartyg. Likaså har till exempel navigationsinstrument och skulpturer påträffats. Inte minst intressant är besättningens privata tillhörigheter såsom matbestick och kläder.

Efteråt följde givetvis en rad utredningar i syfte att klarlägga anledningen till denna oerhörda förlust och katastrof. Oklara befälsförhållanden men också direkt inkompetens på högsta amiralsnivå och en uppenbarligen förvirrad organisation spelade helt klart en viktig roll för den ödesdigra utgången. En påtaglig brist på nödvändig teoretisk och praktisk kunskap när det gällde att slåss i linjeformationer minskade möjligheterna till ett kraftfullt agerande vilket i sin tur hade förutsatt en strikt samordning. Eftersom både Creutz och Uggla tillhörde dem som försvann i Östersjöns vågor försvårades givetvis samtidigt möjligheterna att få fram förklaringar till det inträffade. Det var naturligtvis lätt att skylla på dem eftersom de inte kunde försvara sig.

En jämförelse med *Vasa* – som ju hade gått under knappt femtio år tidigare – ligger nära till hands. Men den parallellen haltar rejält eftersom det fartyget ju var ett felbygge som kapsejsade redan under sin jungfrufärd mitt i Stockholms hamn. *Kronan* däremot stod på höjden av det slutande 1600-talets skeppsbyggarkonst och hade prövats i hårda strider. Vidare var hon till skillnad mot *Vasa* full rustad och bemannad, vilket ju låg bakom det kusligt höga antalet omkomna.

Både dramatiken kring *Kronans* undergång och vad man lärt sig av insat-

serna nere vid vraket och undersökningarna av bärgade föremål finns fördömligt redovisat i denna skrift. Den är gemensamt producerad och utgiven av förlaget Historiska Media och Kalmar Läns Museum. Någon bättre upphovsman till verket än Lars Einarsson är det helt enkelt svårt att tänka sig. Alltsedan 1983 har nämligen denne historiker och marinarkäolog haft ansvaret som projektledare för undersökningarna av och kring *Kronan*.

På en mängd olika sätt har han härjämte lyckats att på lättillgänglig prosa följa upp flera av fynden och spegla dåtida miljöer och människor. Exempelvis får läsarna kunskaper i så diametralt skilda ämnen som dåtidens vapentechnologi eller den enskilde matrosens mathållning ombord. Men också Lorentz Creutz och livsödena hos andra enskilda individer förknippade med *Kronans* katastrof presenteras närmare. Behållningen ökar dessutom påtagligt av att boken är synnerligen vackert och slösande rikt bildsatt. På de 336 sidorna finns – om jag räknat rätt – sammanlagt 199 illustrationer; foton, målningar, teckningar, skisser, ritningar och kartor, ofta presenterade i förnämnt färgtryck. Härtill kommer att verket försetts med fylliga bilagor över referenser, källor och litteratur liksom en bildförteckning samt ett utförligt namnregister.

Vare nog med att konstatera att författaren skilt sig från sin uppgift med den äran; helt enkelt gjort ett storartat jobb. Sammanfattningsvis utgör boken ett mycket gediget verk som är väl förtjänt av höga betyg. Man får bara hoppas att Einarssons avslutande tankar om ett kommande *Kronan*-museum också ska kunna realiseras.



Jan Kronholm, *En sjöresa till Ostindien. Fregattskeppet Concordias färd till Batavia 1782–1785* (Jakobstad: Jakobstads museum, 2016). 174 s.

Anmäld av Leos Müller

Amerikanska frihetskriget (1776-1783) var ett krig som fick stora efterverkningar i Europa. Först Frankrike, sedan Spanien och till slut Holland deltog i kriget på de nordamerikanska kolonisternas sida. Eftersom den brittiska örlogsflottan dominerade haven blev de krigandes förbindelser med kolonierna i Västindien och Asien förlamade. Frankrike och Holland drabbades hårt och försökte att undgå den brittiska sjömakten. En användbar strategi var att anlita tonnage under neutral flagg. Två neutrala länder lyckades särskilt framgångsrikt att utnyttja situationen – Danmark och Sverige. Åren 1778-1784 växte antalet skepp under svensk och dansk flagg snabbt och de nordiska skeppen sågs inte bara i Nordsjön och Medelhavet utan också i transatlantisk sjöfart och i Indiska oceanen. Den danska trafiken under neutral flagg till och från Västindien och till Indiska oceanen är väl kartlagd men vi vet fortfarande väldigt lite om de svenska skepp som i främmande tjänst gick till dessa avlägsna vatten. Ett svenskt fartyg som under neutral flagg seglade till Indiska oceanen var *Concordia* från Jakobstad i finska Österbotten.

Concordias äventyr i amerikanska frihetskriget är tämligen välkänt. Det har beskrivits i Jakobstads historia och har noterats även i Yrjö Kaukiainens översiktsverk *A History of Finnish Shipping* från 1993. *Concordias* resa spelar också en viktig roll i Clas Fredrik Hornstedts *Brev från Batavia. En resa till Ostindien 1782-1786* som utkom på Atlantis Bokförlag år 2008.

Jan Kronholms bok *En sjöresa till Ostindien. Fregattskeppet Concordias färd till Batavia 1782-1785* är den första boken som gör anspråk på att endast ägnas åt *Concordias* resa. Men det kan konstateras redan här att en stor del av innehållet ägnas åt annat än *Concordia*. Vi får en lång introduktion om Jakobstads historia som sjöfartsstad, från grundandet 1652

Leos Müller är professor i historia, särskilt maritim historia, på Stockholms universitet och föreståndare för Centrum för maritima studier, CEMAS.

till 1780-talet. Vi får läsa om varvsindustrin i Österbotten och Sverige, om Fredrik Henrik Chapman, till och med om James Cooks stillahavsresor. Fjärde kapitlet ägnas åt *Concordias* kapten Claes Breitholtz familjebakgrund. Först på sidan 59 kommer vi till *Concordias* avfärd till Lorient i Frankrike, samt dess last och besättning. Beskrivningen av resan till Mauritius och Batavia är inte heller så fyllig som man kunde önska sig. Författaren använder källor från ungefär samma tid för att beskriva vad skeppet och dess besättning sägs ha varit med om. Det är ofta ostindiefararnas reseberättelser som används, exempelvis Israel Reinius berättelse från 1745-1748 eller den klassiska *Min son på galejan* av Jacob Wallenberg från 1769-1771. Ingen av dessa berättelser kan egentligen säga något om hur det var för ett litet neutralt fartyg att segla under krigsåren. Det saknas helt enkelt källmaterial för att kunna kartlägga *Concordias* resa.

Men Jan Kronholm lyckas ändå att hitta några guldkorn när det gäller själva syftet med resan, i holländska arkiv och litteratur. *Concordia* hyrdes av holländska ostindiska kompaniet för frakt från Batavia i dagens Indonesien till Amsterdam, Texel och Zeeland. Avtalet var naturligtvis hemligt och skulle gälla först efter att fartyget passerat Mauritius i Indiska oceanen. Om britten avslöjade upplägget skulle både fartyget och dess last konfiskeras (dömas som goda priser), vilket de gjorde med andra svenska fartyg i utländsk tjänst. Avtalet med det holländska kompaniet skrevs i mars 1783 i Lorient i Bretagne.

Concordia var ett av sex svenska fartyg som gick under liknande avtal med det holländska kompaniet. De övriga var *Orion*, också byggd i Jakobstad, *Fru Johanna*, *Swarta Örn*, *Conjuncturen* (ett synnerligen lämpligt skeppsnamn under krigskonjunkturen) och *Resolution*. Avtalet för *Conjuncturen* är det mest intressanta, det gällde nämligen en resa från Martinique till Batavia och sedan till Holland. Avtalet visar att *Conjuncturen* seglade i neutral sjöfart i Västindien och därifrån gick direkt till Indiska oceanen. *Swarta Örn* var också ett ovanligt fall. Fregatten (306 svåra läster) var ett tungt bestyckat örlogsfartyg byggt i Karlskrona som såldes under krigskonjunkturen 1782 för att gå i civil sjöfart. Det återköptes av flottan 1789 precis före Gustav III:s ryska krig. Nästan alla andra fartyg var byggda under krigskonjunkturen 1781-1782 i Österbotten. Noteringarna visar att de svenska skeppen seglade till Batavia och tillbaka tillsammans så gott det gick.

Kronholms beskrivning av *Concordias* återresa till Europa utgår från Clas Fredrik Hornstedts publicerade brev. Hornstedt gillade kaptenen Breitholtz men insåg även att befälhavaren inte var van vid oceansegling. Kaptenen hade uppenbart mycket bristfälliga kunskaper om passadvindarna i Atlanten vilket kan förklara svårigheterna att bestämma skeppets position i Atlanten och det faktum att *Concordia* seglade hem ovanligt långsamt.

Enligt kontraktet med kompaniet fraktade skeppet tillbaka framförallt kaffe, svartpeppar, salpeter och färgträ (sappanträ=brunholts, Caliatourträ) – med andra ord vanliga koloniala produkter. Man skulle gärna vilja veta mer om fartygets frakt, dess värde och mer om den neutrala fraktfartens ekonomi men tyvärr förblir detta obehandlat i boken. Vi kan ändå konstatera att det måste ha varit ett vinstgivande företag som *Concordia* och dess systerfartyg gav sig in på. Men också mycket riskfyllt. Av de 18 besättningsmän som med Breitholz lämnade Jakobstad 1782 var det endast fyra som kom hem år 1785.

En sjöresa till Ostindien är en vacker och rikt illustrerad bok. Den ger kanske inte så mycket ny kunskap som man hoppas på när man öppnar boken men författaren har lyckats vaska fram några guldkorn. Den är dessutom välskriven och lättläst.



Holger Weiss, *Slavhandel och slaveri under svensk flagg. Koloniala drömmar och verklighet i Afrika och Karibien 1770–1847*. (Helsingfors och Stockholm: Svenska litteratursällskapet i Finland och Atlantis, 2016). 328 s, ill.

Anmäld av Jonas M Nordin

Slavhandel och slaveri under svensk flagg markerar ett nytt och utomordentligt viktigt kapitel i svensk historieforskning. För första gången har en vetenskaplig och samtidigt tillgänglig kritisk studie av slavhandel och slaveri i det svenska Karibien publicerats. Det är ingen liten sak som nu gjorts åtkomlig för den svenskspråkiga allmänheten och forskarvärlden. Noggrant och uttömmande ger sig författaren i kast med detta mörka kapitel i Sveriges och världens historia.

Holger Weiss är professor i allmän historia vid Åbo Akademi och är väl skickad att genomföra detta arbete. Genom arbeten inom skilda fält såsom Västafrikastudier, religionshistoria, kolonialhistoria, samt tidigmodern och modern historia har Weiss både den kompetens som krävs att arbeta med detta breda forskningsfält, såväl som det mer specifika akademiska anslaget.

Svensk kolonialhistoria och historia om slaveriet är mer aktuellt än någonsin. Bara under de senaste åren har flera viktiga arbeten publicerats inom fältet och Holger Weiss har varit nära involverad i flera av dessa arbeten. Bara under 2016 har två akademiska avhandlingar om Saint-Barthélemykolonin, i svensk ägo 1784–1878, publicerats av Victor Wilson (Åbo Akademi) respektive Ale Pålsson (Stockholms universitet). Båda dessa är viktiga arbeten.

Slavhandel och slaveri under svensk flagg är tydligt kronologiskt och rumsligt avgränsad till en analys av svenska ambitioner och försök att införskaffa en koloni i tropikerna under 1700-talets andra hälft (kapitel 1). Kapitel 2 ägnas övertagandet av Saint-Barthélemy i Antillerna. Hur slavhandel och slaveri som institution bedrevs av Sverige genom sitt nya för-

värv behandlas i kapitel 3 och 4. Slutligen visar Weiss hur Sverige agerade, och undvek att agera, i samband med slavhandeln och slaveriets avskaffande under 1800-talet (kapitel 5). I inledning och slutord behandlas kortfattat den pågående debatten om hantering av skuldfrågan och uppmärksammande av en svår historia.

Boken är försedd med ett rikt bildmaterial, varav en hel del inte tidigare varit publicerat. Särskilt kartmaterialet har fått en välförtjänt plats. För den maritima inriktade finns ett särskilt register över alla fartyg nämnda i texten.

Läsaren får följa med på en brett upplagd upptakt i Swedenborgianernas utopistiska drömmar om kolonier, till en närläsning av slaveriets vardag i huvudorten Gustavia. Här är bokens största styrka. Weiss förmår att leda läsaren mellan Wienkongressens förhandlingar, artiklar i finsk dagspress och de fysiska realiteterna för de rasifierade slaverna i den svenska kolonin. Författaren visar mycket övertygande hur den svenska kolonin och dess moderland var sammanvävt i en intrikat väv av beroenden, i Karibien, gentemot Nord- och Sydamerika, Västafrika och Europa och hur dagspolitiska händelser i Stockholm, Borgå, London, Paris, Petersburg eller Köpenhamn på olika sätt fick direkta återverkningar för ön, dess slavar och dess slavägare.

Samtidigt visar Weiss hur diskontinuerlig och snabbt föränderlig vardagen var i Gustavia. En orkan kunde skapa ett plötsligt behov av slavar vilket fick återverkningar i Senegambia såväl som i Guadeloupe och Saint-Barthélemy. Den transatlantiska slavhandeln var ingen linjär historia. Även aspekter som skillnaden mellan stad och land på Saint-Barthélemy diskuteras förtjänstfullt.

Holger Weiss visar hur snabbt och allomfattande slaveriet som institution kom att prägla den svenska förvaltningen och de enskilda svenskarna i Saint-Barthélemy. Han visar också tydligt att Sverige deltog i slavhandeln och i upprätthållandet av slaveriet, både som institution och som produktionsätt. Weiss påvisar behovet av att gå till källorna för att undvika förenklingar.

Den empiriska grunden har Weiss hämtat i arkivmaterial i Sverige och Frankrike, internationella databaser som TAST, samt i svensk sekundärlitteratur. Källmaterialet tillåter både stora övergripande analyser och mikohis-

Jonas M Nordin är fil.dr. och docent i historisk arkeologi. Han är verksam som forskare i arkeologi vid Uppsala universitet och Historiska museet.

toriska studier på Saint-Barthélemy. I ljuset av styrkorna i *Slavhandel och slaveri under svensk flagg* saknas emellertid några betydelsefulla aspekter som ytterligare hade kunnat stärka framställningen. Mycket lite sägs faktiskt om slaverna, de karibiska, de afrikanska, eller de med Carib/Arawakbakgrund; ändå finns de ju där hela tiden. Weiss nämner dem vid namn och trolig härkomst men stannar där. Arkivkällorna sätter gränser för vad som går att veta med säkerhet men andra perspektiv hade kunnat kasta ljus över denna viktiga del av vår historia. En tydligare teoretisk diskussion om slaveri hade skapat en möjlig inramning.

Paul Gilroys *The Black Atlantic* och flera andra arbeten har presenterat vägar till förståelse av slavernas och afrikanernas världsbild i denna tid av globalt slaveri. Att vara offer och aktör på samma gång är perspektiv av vikt för att inte reifiera slaveriet i en ny tid. Genom en mer omfattande problematisering av slaveriet som institution och en tydligare vilja att synliggöra den svarta erfarenheten hade Weiss kunnat bygga en ännu starkare bok. Som det är nu lämnas läsaren relativt ensam i att försöka förstå livet för de många människorna med annan hudfärg än vit och hur deras liv beskaffade sig.

Den sistnämnda kritiken förminskar emellertid inte en strålande forskarinsats vilken öppnat nya vägar för både nationell självförståelse såväl som framtida forskningsinsatser inom fältet.



Robert K Sutcliffe, *British Expeditionary Warfare and the Defeat of Napoleon 1793–1815* (Woolbridge: The Boydell Press, 2016). 272 s.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Begreppet expeditionär förmåga leder lätt tankarna till de senaste två decenniernas svenska försvarspolitik, vilket förvisso har fog för sig, men självfallet är företeelsen expeditionär förmåga betydligt äldre än så, vilket föreliggande bok är ett tydligt uttryck för. Robert Sutcliffe har i sin doktorsavhandling från universitetet i Greenwich systematiskt undersökt den brittiska krigsmaktens expeditionära förmåga under revolutions- och Napoleonkrigen.

Sutcliffe är tydlig med att Royal Navy med dess segrar vid Trafalgar och andra sjöslag verksamt såg till att freda de brittiska öarna från en fransk invasion och därmed ett nederlag i den två decennier långa kraftmätningen med revolutionens och kejsardömets Frankrike. Men lika tydlig är han med att en aldrig så effektiv försvarsstrid inte hade kunnat avgöra kriget till brittisk favör och slutgiltigt besegra Frankrike. Det krävdes betydligt mera för att uppnå den seger som definitivt kröntes vid Waterloo i juni 1815.

Här lyfter författaren fram tre viktiga komponenter: För det första behovet av tillräckligt starka allierade på kontinenten, som hade tillräckligt stora väpnade styrkor för att kunna betvinga de franska arméerna. Här var Storbritanniens egna mänskliga och militära resurser alldeles för små för att kunna få tillstånd ett avgörande på egen hand. För det andra ett kraftigt brittiskt finansiellt stöd till de olika allierade på kontinenten, och för det tredje en effektiv expeditionär förmåga.

Men för att en expeditionär förmåga skulle kunna vara effektiv, främst i form av amfibieoperationer på kontinenten, så krävdes inte bara en skyddad transport. Sutcliffe framhåller betydelsen av stöd från lokalbefolkningen i det område där landstigningen skedde, liksom att starka allierade förband fanns tillräckligt nära för att möjliggöra en operativ och kanske även taktisk samverkan. På egen hand, landsatta på en fiendlig kust, var prognosen för de brittiska förbanden betydligt sämre. I princip har han naturligtvis rätt, men jag tycker nog att författaren förenklar väl mycket. En av de operationer som han lyfter fram som ett exempel på en framgångsrik

insats, nämligen Köpenhamn 1807, skedde såväl utan lokalbefolkningens stöd (för att uttrycka sig mildt) och inte heller med allierade markförband på plats.

Förutom en värdefull genomgång och analys av en rad amfibieoperationer under kriget mot Frankrike så tycker jag att Sutcliffes bok har sitt kanske största värde i att han lyfter fram flera icke renodlat militära faktorer för att underbygga sina resonemang.

Den brittiska flottan inte bara skyddade moderlandet från en invasion, den skyddade också den brittiska handeln över haven, vilken därmed kunde försörja Storbritannien även då dåliga skördar drabbade det brittiska jordbruket. Därmed lades också en solid fiskal grund för såväl den brittiska krigsföringen som för Londons finansiella stöd till allierade på kontinenten. På det här sättet lyfter Sutcliffe på ett förtjänstfullt sätt den brittiska flottans stora betydelse även under de många krigsåren då de stora sjöslagen lys-te med sin frånvaro. Som svensk frestas man att nicka igenkännande och tänka på till exempel krigsåren 1700-09 då den svenska örlogsflottan behärskade Östersjön och med en föga dramatisk tjänst lade grunden för den svenska fältarméns operationer på andra sidan Östersjön.

En viktig förutsättning för framgångsrika amfibieoperationer var självfallet trupptransporterna. Såväl säker transport som landsättning och, vid behov, evakuering av landsatt trupp, krävde omfattande tonnage. Ett särskilt Transport Board organiserades för att hyra in civilt tonnage från handelsflottan. Det senare kostade inte bara pengar, det krävde framförhållning så att inte lämpliga fartyg redan befann sig till sjöss och seglotionssäsongen hade börjat när behovet av en amfibieinsats blev aktuell. Det var inte alltid man lyckades i det avseendet. Frågan om man inte i större grad kunde använda örlogsfartyg för trupptransporterna var ofta en tvistefråga mellan armén (som ville nyttja örlogsfartyg) och flottan (som föredrog handelsfartyg). En förklaring till flottans motstånd mot att använda de egna fartygen handlade om flottans oro över hur kommandokedjan skulle dras. Redan britterna för 200 år sedan konfronterades med svårigheterna om huruvida armé- eller örlogsofficerare skulle föra befäl över den gemensamma insatsen.

De stora landstigningsoperationerna längs den spanska kusten, på den nederländska ön Walcheren eller under kriget mot USA 1814 krävde an-

senligt tonnage, men även annars hade insatserna inte kunnat genomföras utan en omfattande civil assistans. Enbart angreppet mot Köpenhamn 1807 krävde insatser av 374 trupptransportfartyg för själva landsättningen av armétrupp. När britterna sedan lyckades stjäla hela den danska örlogsflottan så krävde bemanningen av dessa fartyg en formlig dammsugning av civila sjömän från Hull, Grimsby och Newcastle samt besättningar från valfångstfartygen i Whitby. De civila sjömännen vägrade att låta sig föras till farvattnen utanför Nederländerna (där de mötte flottan bogserande de danska fartygen), om de inte fick försäkringar från amiralitetet om att de inte skulle pressas till tjänst i örlogsflottan utan få återvända hem.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att Sutcliffe har genomfört en spännande och informativ undersökning av brittisk expeditjonskrigföring för 200 år sedan, och då i synnerhet lyft fram de grundläggande, men ack så ofta förbisedda, förutsättningarna i form av finansiering och trupptransporter. Därmed har han inte bara gett ett viktigt bidrag till revolutions- och Napoleonkrigens sjökrigshistoria, utan också berikat vår förståelse för expeditjons- och amfibiekrigföringen i ett längre tidsperspektiv.



Thomas Malcomson, *Order and Disorder in the British Navy, 1793–1815. Control, Resistance, Flogging and Hanging* (Woodbridge: The Boydell Press, 2016), 304 s.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

I den här boken har den i Toronto verksamme Thomas Malcolmsen studerat hur man hanterade disciplinen i den brittiska flottan. Det gör han genom att granska hur amiralitetet och det högre befälet inom Royal Navy skapade ordning och kontroll genom reglementen, befälsstrukturer och olika former av rutiner, liksom hur befäl och manskap i sin tur kunde skapa oro och oordning. I ett tredje steg studerar han hur befälet eller "auktoriteten" reagerade på uppkommen oordning till exempel med olika former av bestraffningar.

Bokens titel lovar dock betydligt mer än den kan hålla, eftersom boken är en fallstudie av 36 fartyg som mellan 1812 och 1815 tillhörde de nordamerikanska och västindiska örlogsstationerna i Halifax samt på Jamaica och Leeward Island i Små Antillerna. Därmed handlar det om fartyg som opererade i Atlanten och delvis på de stora sjöarna. Rent arbetstekniskt är det inte svårt att förstå att ett sådant urval måste göras, i synnerhet som Royal Navy 1812 förfogade över hela 584 fartyg, varav 102 stycken var linjeskepp med mellan 64 och 120 kanoner. För bemanningen förfogade flottan över 110 000 sjömän och 35 000 marinsoldater.

Med ett sådant upplägg är det dock svårt att dra alltför långtgående slutsatser från den här undersökningen till flottan i sin helhet. Det är förvisso inget unikt vetenskapligt problem att ett överväldigande rikt källmaterial bara tillåter fallstudier, samtidigt som det kan vara diskutabelt hur långt man vågar generalisera utifrån dem.

Men Malcolmsen anknyter här på ett fruktbart sätt till tidigare nyare forskning om disciplineringen inom den brittiska flottan, främst Markus Eders undersökning av 36 fartyg under en del av perioden 1757-62 och John Byrnes studie av disciplinen vid örlogsstationen Leeward Island genom att följa 73 fartyg under varierande perioder mellan 1784 och 1812. Även den omfattande diskussionen kring de få men dramatiska myterierna under revolutions- och Napoleonkrigen, främst de vid Spithead och

Nore 1797, faller väl in i denna forskningstradition. En svensk läsare ser onekligen tydliga beröringspunkter med AnnaSara Hammars avhandling från 2014 om den sociala ordningen i den svenska flottan mellan 1670 och 1716.

Reglementen var självfallet, tillsammans med andra regelverk och instruktioner, en viktig formell grund för ordningens upprätthållande ombord på fartygen. Men ofta fick fartygschefer och andra befälhavare vara nog så uppfinningsrika i sin strävan att hålla besättningen lugn. När livsmedelsbristen vintern 1813-14 blev akut för fartygen på Lake Ontario så tvingades man till handel med den amerikanske fienden, men också till plundring, för att försörja besättningarna. Det utbredda bruket av alkohol, som förvisso kunde blåsa under missnöje, tycks ha accepterats av en del befäl för att ge sjömän och marinsoldater en väg att fly undan en hård vardag.

Ett intressant inslag är att Malcomson lyfter fram språkets betydelse. Såväl officerare som sjömän och marinsoldater kunde reagera på att bli tilltalade med ett alltför rätt språk, och det förekom att man svarade med grovt språk eller lämnade in formella klagomål över verbal misshandel. Gränsen mellan allmänt accepterade kraftuttryck och oacceptabla förelämpningar var stundtals hårfin. Här finns en koppling till de forskare som har hävdats att orsaken till att kapten Bligh förlorade kontrollen över sitt fartyg HMS *Bounty* till myteristerna inte så mycket var allmänt omdömeslöst och brutalt agerande, utan snarare hans otillbörliga språkbruk. Det är ett resultat som onekligen utmanar den traditionella och populära bilden av fartygsmiljön i Royal Navy som genomsyrad av en rå och vulgär atmosfär.

De öppna myterierna var få, men i gengäld förekom att officerare fick ta emot slag och ibland misshandlades av missnöjda underlydande. Det förekom också klagomål från högre befäl över att inte så få sjömän vid krigsutbrottet 1812 hävdade att de var amerikaner och ville bli hemskickade eller i alla fall frigivna vid en krigsfångeutväxling. I vilken grad de verkligen var amerikaner eller valde detta som ett möjligt sätt att komma undan krigstjänsten utan att öppet desertera är inte alltid alldeles lätt att avgöra. Deserterarna däremot förekom ganska sällan som en uppenbar reaktion på hård bestraffning, utan snarare som ett sätt att lämna flottan efter flera års tjänst. Det resultatet passar väl in i den moderna forskningsbilden av

den brittiska flottans rekrytering, där man velat tona ned bruket av pressning till förmån för en ganska utbredd frivillighet bland de nya sjömännen. Örlogsstationen i Halifax var i det avseendet betydligt värre utsatt än de västindiska stationerna, eftersom det i Halifax hamn fanns gott om civila handelsfartyg där en desertör kunde ta hyra och på det sättet komma undan flottans bestraffning.

Det finns en forskningsinriktning som velat se en påtaglig minskning i nyttjande av spöstraffet i början av 1800-talet, men Malcomson ansluter sig närmast till den grupp forskare som fortsatt velat betona spöstraffets flitiga användning i den brittiska flottan. Han noterar också att marinsoldater ofta straffades hårdare än sjömän för likvärdiga brott, vilket han vill förklara med att marinsoldaterna ytterst var den resurs som befälet hade att ta till för att slå ned våldsamheter och myterier från manskapet. Därför krävdes ett mera disciplinerat uppförande av marinsoldaterna. Men det kanske viktigaste medlet för att upprätthålla disciplinen var kommandostrukturen och den reglerade arbetsfördelningen ombord på fartygen, som tillsammans gav en struktur som stod emot många påfrestningar. När det inte räckte till var det inte heller säkert att piskan eller hotet om krigsrätten var lösningen på befälets problem, inte så sällan tvangs de bokstavligt talat förhandla med sjömän och marinsoldater för att kunna utöva sitt ledarskap.

Malcomsons bok visar på en mångfacetterad bild av ordning och oro ombord på några av den brittiska flottans fartyg under det tidiga 1810-talet, och tack vare den grundliga undersökningen väcker resultaten frågor som man lockas att ställa till ett samtida svenskt källmaterial.



Lennart Rydberg, *Med ångbåt från land till stad. Ångbåtslinjer i Mälardalens jordbruksområden 1860–1950*. (Stockholm: Stockholmia förlag, 2016), 204 s, ill.

Ingvar Henricson, *Gävles små ångbåtar* (Gävle: Klubb Maritim Gävle, 2016), 124 s, ill.

Anmälda av Bo G. Hall

”Vad vore Sverige utan alla sina entusiaster!” utbrast jubilaren i en intervju som Uppsala Nya Tidning gjorde med en glad 75-åring häromåret. Och det är bara att hålla med. Runt om i landet fylkas likasinnade människor på sin fritid – och stundtals till en ganska dryg egen kostnad – kring de mest skiftande aktiviteter. Man dansar folkdans, skådar fåglar, spisar jazz, letar förfäder, spelar schack, byter vykort, hackar hemsidor eller skönhetstävlar om sina hundar. För att nu inte tala om alla de individer som envisas med att slå vakt om en gammal passagerarångare – eller kanske flera.

Sinsemellan brukar de tala om sig själva såsom medlemmar av ”ångbåtsrörelsen”. Men var ligger då hemligheten bakom just denna ingalunda alldeles självklara vurm? Rör det sig främst om en rent nostalgisk önskan syftande till att man ska kunna återbesöka vad som en gång var vardagsmiljöer för resenärer bara några få generationer tillbaka – alltså i tider då omvärlden öppnades på ett direkt revolutionärt sätt? Eller gäller det snarare att se hur gammal och dessutom begriplig teknologi från industrialismens genombrottsera fortfarande fungerar och rentav gör det med den äran? En mer romantisk – men för delen ingalunda orimlig – förklaring som jag ofta hört går ut på att en ångmaskin i arbetsläge har samma behagliga rytm som ett hjärta i ro. Enligt denna teori kan någon verkligt hög grad av harmoni helt enkelt inte uppnås annat än vid vistelser ombord på en långsamt framåt tuffande ångbåt, där hela skrovet dunkar i takt med maskinen, något som fortplantar sig till – och genomströmmar – den resande.

Vare därmed hur som helst men resultatet av dessa entusiasters insatser beskådas i alla händelser enklast i Stockholmstrakten. Där kan både skärgården och Mälarsidan visa upp rader av vita passagerarbåtar vars traditionella exteriör vittnar om att de redan eller inom kort kommer att kunna

fira sina första sekel. Under det ljusa halvåret finns här till exempel de båda alltjämt koleldade *Mariefred* och *Blidösund* i full drift. Och i Göta älvs mynning kan man på motsvarande sätt njuta av färder längs Bohuskusten ombord på den pietetsfullt vårdade *Bohuslän* – för övrigt ägd av "Sällskapet Ångbåten". Dessa får väl anses höra till de absolut främsta pärlorna i vårt lands återstående ångbåtsflotta. Men härutöver vajar Waxholmsbolagets flagga i aktern på de oljeeldade ångarna *Storskär* och *Norrskär* liksom på den dieseldrivna *Västan* – för att nu bara nämna några andra. I sammanhanget bör genast påpekas att Strömmarederiet gjort storartade insatser när det gällt att spåra upp ett antal äldre passagerarfartyg och sätta dem i stånd och trafik. Bland sådana som annars rimligen skulle ha mött skrotdöden återfinns både *Drottningholm*, *Waxholm III*, *Prins Carl Philip*, *Gustavsberg VII* och *Enköping*.

Och sådan verksamhet är ingalunda förbehållen våra största städer. Södertälje, Härnösand, Leksand, Sundsvall, Hjo, Östersund och Jönköping utgör blott några exempel på andra orter där entusiaster slår vakt om äldre tonnage. På så vis har det givits nytt liv på gamla dagar, om ock inte alltid med ångmaskiner kvar som drivkälla.

Vanligen har det skapats särskilda stödföreningar kring de olika båtarna. Och inte sällan ger dessa också ut mer eller mindre ambitiösa tidskrifter, där bildmaterialet får stort utrymme. Den kanske allra mest genomarbetade är "Skärgårdsbåten" som kommer ut med fyra nummer per år och ges ut av stiftelsen med samma namn, vilken äger *Mariefred* liksom några mindre och ångdrivna färjor eller flytetyg. I Göteborg utkommer alltså "Ångbåten" och om fartyg utmed Norrlandskusten kan man läsa i "Lubrikatorn".

Många så kallade ångbåtsdiggare är medlemmar i "Klubb Maritim"; en sammanslutning för dem som är roade av allt som har med sjöfart att göra; kanske allra främst båtetyg av äldre datum. Föreningen har lokalavdelningar på flera håll i landet. Medlemsbladet "Båtologen" speglar både små och stora fartyg, alltifrån smärre slupar till oceangående kolosser. Sammantagna bjuder dessa periodiska skrifter på en myckenhet nautisk historia. På så vis svarar de för en stor mängd viktig dokumentation; helt enkelt direkt omistliga bidrag till den del av vårt kulturarv som handlar om sjöfart.

Naturligtvis hör en rik bokflora också till ångbåtsrörelsens värld, vilket de här båda aktuella skrifterna illustrerar. Den ena är författad av Lennart

Rydberg, långvarig ordförande för stiftelsen Skärgårdsbåten och tidigare borgarråd i Stockholm. Hans specialintresse gäller äldre tiders ångbåtstrafik på Mälaren, något han behandlat i flera tidigare böcker. Denna gång ligger fokus på fartygens insatser när det gällde att frakta produkter från jordbruk och djurskötsel in till huvudstaden. I och med Stockholms mycket starka tillväxt från 1800-talets mitt och framåt uppstod omfattande behov av livsmedelstransporter från bönderna utmed mälstraränderna.

Detta var ångbåtarnas stora chans – och de tog den verkligen! På kort tid bildades rader av rederier, bryggor anlades och nya linjer etablerades med fasta turlistor. Det är inte för mycket att påstå att detta för de berörda innebar en revolution, kanske allra mest i form av nya transportvägar som gick att lita på eftersom de till skillnad mot segelskutorna var oberoende av rätt vind. Först under 1920-talet och fram emot andra världskrigets beredskapsår mötte båtarna en alltmer överlägsen konkurrens från landburna lastbilar och bussar. Om allt detta liksom om de minnen som alltjämt finns kvar från ångbåtseran – bara man vet var man ska leta – berättar Rydberg insiktsfullt på en lättläst och sparsmakad prosa och med hjälp av ett antal välvalda fotografier, de äldsta så tidiga som från 1860-talet.

Den andra av de här anmälda böckerna fokuserar på de ångdrivna farkoster – inte alltid av så stort format – vilka spelat en viktig roll i den gamla stapelstaden Gävles utveckling. Den är skriven av en verklig specialist inom området; den tyvärr nyligen bortgångne Ingvar Henricson. I ett stort antal sammanhang dokumenterade han sina mycket omfattande kunskaper om denna centrala del av den gästrikiska hamnstadens sjöfartshistoria. Före sin bortgång hann han slutföra arbetet med manuskriptet till boken men fick däremot vemodigt nog aldrig se det färdiga resultatet. Texten flödar av författarens kunskaper i ämnet men blir ändå aldrig överlastad, kanske beroende på hans underfundiga och varma humor. Inte minst för den som – i likhet med anmälaren – är uppvuxen i Gävle möter både glada minnen och okända fakta. Henricson bjuder läsaren en spännande mixtur av last- eller passagerarångare, vattenbåtar, bogserare, isbrytare och stuve-ribåtar. Särskilt uppskattar man det generösa bildmaterialet som kommer extra bra till sin rätt tack vare bokens liggande format.

Båda de aktuella verken innehåller – fattas bara! – separata fartygsregister som förtecknar samtliga i dem omnämnda båtar; hos Rydberg uppgår

dessa totalt till 159 och hos Henricson till 119. Man anar vilken lycka just de avsnitten kommer att bereda alla våra ångbåtsdiggande båtologer. De sätter nämligen ofta en stor ära i att hålla reda på fartygs skiftande öden. Men även andra älskare av fartyg har många möjligheter att stilla sitt lystmäte i dessa två böcker.



Bertil Wulff, *Torekovskutornas svanesång* (Torekov: Torekovia, 2016). 163 s, inb., ill. 2016.

Anmäld av Lennart Bornmalm

Den kustnära sjöfraktfarten har haft stor betydelse i Sverige. Fram till i mitten av 1900-talet var det en viktig näringsgren för många kustsamhällen på såväl Sveriges väst-, syd- som ostkust. Vissa kustsamhällen, exempelvis Hamburgsund, Skärhamn, Torekov, Brantevik, Bergkvara, Pataholm med flera, räknades från slutet av 1800-talet och fram på 1900-talet som stora hemmahamnar för segelfraktfartyg. Föreliggande bok behandlar kustsjöfartens betydelse för Torekov och främst under dess slutfas från 1880 till 1951. Redan på medeltiden blev den kustnära fraktfarten en betydande näring för kustbefolkningen på Bjärehalvön. Då seglades öppna klinkbyggda råsegelriggade farkoster vilka hade likheter med de båtar vikingarna tidigare hade använt. En av orsakerna till att kustsjöfarten utvecklades i Torekov var att hemmansägare och gatehusägare tvingades att söka näring utanför samhället eftersom den magra jorden och fisket inte kunde försörja dem alla. Trots myndigheternas restriktioner och förbud att bedriva sjöfart och handel utvecklades så småningom en omfattande allmogeseglation under 1700- och 1800-talen. Näringar som import och export av varor via sjötransporter var från 1647 till 1832 förbehållet borgare i de så kallade stapelstäderna, vilka ursprungligen hade rätt att bedriva import och export och därmed innehade en tullkammare. Detta gynnade städernas borgare på lantmännens bekostnad och möttes redan under medeltiden av motstånd från stora grupper av lokala handelsmän och allmogeseglare, vilka åsidosatte restriktionerna genom att bedriva en omfattande illegal fraktfart. Här utgjorde Torekovborna inget undantag utan de bedrev kustnära fraktsjöfart trots att det under långa perioder förekom växlande restriktioner från stadsmakternas sida. Under 1700- och 1800-talen utvecklades kustsjöfarten och däckade fartyg blev vanligare i form av jakter, galeaser och skonare.

Lennart Bornmalm, fil.dr., är universitetslektor på Göteborgs universitet, Institutionen för marina vetenskaper.

Det är av vikt att böcker av detta slag skrivs och inte minst så länge det finns personer som minns och kan berätta från tiden när det fanns fraktskutor som hade Torekov som hemmahamn. Boken inleds med ett kapitel om Torekofs fraktfart ur ett historiskt perspektiv, vilket ger läsaren en inblick i bakgrunden till sjötransporten och hur den etablerades i det numera sommarpopulära kustsamhället på Bjärehalvön. Detta följs av Torekofskepparnas privata änkekassa, vilket visar på det kollektiva ansvar man hade för varandra, särskilt med tanke på den otrygga värld som skepparfamiljerna levde i på 1700-talet. En stormby eller brottsjö kunde vara skillnaden mellan relativt välstånd och stort armod för familjen. Därför bildade Torekofskepparna 1737 en änkekassa, troligen efter dansk förebild, vars avkastning skulle mildra effekten av en förlorad familjeförsörjare.

Det tredje kapitlet är intressant och belyser fraktfartens slutfas i Torekov mellan 1880 och 1951. Från att förtjänstmässigt ha varit ganska magra år på 1870-talet förbättrades villkoren under 1880-talet. Förutom olika sorters köpmansvaror skeppades jordbruksprodukter, främst spannmål och därutöver virke, kalk, sten och sill. Den senaste sillperioden i slutet av 1800-talet gav upphov till många frakter. Under åren 1905 till 1920 expanderade Torekofs fraktfartsverksamhet kraftigt och det rådde en stark optimism bland såväl yngre som äldre skeppare i samhället. Flottan bestod 1920 av två jakter, åtta galeaser, och sex skonare, totalt 16 fartyg, och således en påtaglig förskjutning mot större fraktskutor. Tyvärr drabbades även Torekofs handelsflotta av den lågkonjunktur som uppstod i början av 1920-talet när den expansion som många hade hoppats på efter första världskriget kom av sig. Den avveckling av kustfraktflottan som hade inletts på Kullalandet redan på 1880-talet, vilken Torekofskepparna mer eller mindre gick fria från, drabbade nu även Torekov. Fraktpriserna rasade till mindre än en femtedel av vad de hade varit under åren 1918–1920. Successivt tömdes Torekov efter 1920 på större fartyg och först utkonkurrerades segelfartygen utan hjälpmotor. Flera redare tvingades sälja och några försattes i konkurs. Expansionen under åren 1905–1920 hade till stor del baserats på en enda produkt, nämligen stenen. Ingen hade förutspått att danskarna istället skulle börja köpa sten från andra platser såsom Bornholm och Blekinge.

Tonnaget minskade så att det 1935 var på ungefär samma nivå som

1905, det vill säga 150 nrt. Detta fick till följd att det 1935 endast fanns fyra skutor över 10 nrt hemmahörande i Torekov och till sist, efter 1947 och fram till 1951, låg endast Ernst Nilssons *Gerda* kvar, men även hon såldes sistnämnda år. I och med försäljningen av *Gerda* upphörde en flerhundraårig näringsgren för Torekovborna. Ångbåtarna, järnvägarna och landsvägarna hade segrat över skutsjöfarten och gjort den olönsam. Livet i hamnen mattades av, ljudet från tändkulemotorerna tystnade och doften från tjärat tågvirke och fiskegarn försvann.

Förutom detta intressanta kapitel får vi som läsare stifta bekantskap med Skjulet Börsen, vilket är det lilla huset med alla namnbrädena från gångna tiders fartyg i Torekofs hamn. Detta har sedan 1700-talet varit en samlingspunkt framför allt för byborna. Här kan man tänka sig att kvinnorna satt förr i tiden i orolig väntan på att männen skulle komma hem igen med god last eller fångst och god hälsa. Skjulet är en spännande plats om man är intresserad av Torekofs historia. På väggarna sitter namnbräden från fartyg som blivit vrak i Torekovtrakten eller förts dit för upphuggning.

Vidare innehåller boken flera kapitel som behandlar några av byns skeppare och redare och deras fraktskutor. Dessa är Sven Petter Börjesson och hans skutor, skepparen och redaren Frans Ljungberg, Otto och Ernst Nilssons skutor och Petter Möllare och hans söner. Ett kapitel belyser stenskeppning kring Bjärehalvön och i detta berättas om att denna verksamhet pågått i cirka 200 år och inleddes redan på 1730-talet genom att frakta sten från nordvästra Skåne och södra Halland. Stenen som bröts på Kullaberg användes bland annat till utbyggnaden av hamnen i Helsingborg och fortet Mittelgrund utanför Köpenhamn. Slutligen får vi följa med på några resor med galeasen *Stella* på 1930-talet, vilket ger en inblick i sjömanslivet ombord på en mindre fraktskuta vid denna tid.

Boken innehåller också ett samlat register över Torekofs skutor, skeppare och redare under den avslutande perioden i samhällets sjöfartshistoria. Det rikliga bildmaterialet är genomgående illustrativt och förhöjer läsningen. Flertalet fotografier har dessutom inte tidigare varit publicerade.

Boken är både läsvärd och vackert gjord med en tilltalade grafisk formgivning.



Steve R. Dunn, *Blockade: Cruiser Warfare and the Starvation of Germany in World War One* (Barnsley: Pen & Sword Books, 2016). 208 s, inb., ill.

Anmäld av Mats Kero

Steve Dunn är en populärhistorisk författare med vurm för den viktoriaiska och edwardianska epoken som intresserat sig för ämnen i anknytning till första världskrigets Royal Navy. I denna bok skildrar han briterernas handelsblockad av Tyskland ur ett föga omskrivet perspektiv, nämligen Royal Navys användning av hjälpkryssare för att effektuera blockaden åren 1914–1917. Möjligen på grund av att historien om blockaden innehåller få bataljer har Dunn även valt att infoga historien om de tyska hjälpkryssarnas kryssarkrigsföring som onekligen bjuder på mer av traditionellt sjöäventyr. Den gemensamma nämnaren för dessa två skilda historier är i alla fall att det handlar om användning av konverterade civila fartyg i marin tjänst.

Tyskarna hade vid krigsutbrottet sedan länge planer för kryssarkrig mot brittisk handelssjöfart med ombyggda snabba oceanångare. Ändå tycks marinstaben ha tagits på sängen och bara ett sådant fartyg lyckades ta sig ut från tysk hamn till Atlanten. Två oceanångare som befann sig på andra sidan Atlanten kunde man dessutom konvertera till hjälpkryssare. Men av dessa tre fartyg var det bara ett som höll ut en längre tid, tills i mars 1915. En rysk passagerarångare som erövrats av den tyska ostasiatiska eskadern sattes även in i kryssarkrig i Stilla havet, dock utan framgång. Oceanångare som hjälpkryssare var alltför stora, lätt igenkända och bränsleslukande och förr eller senare tog bunkerkolet slut. Senare försökte tyskarna sig på kryssarkrigsföring med konverterade lastfartyg och en tremastad bark, den legendomspunna *Seeadler*. Dessa fartyg hade visserligen en del spektakulära framgångar som Dunn framhåller. Men de var ändå bara nålstick i ententens sjöfart jämfört med ubåtskrigföringen.

Royal Navy hade också planer på kryssarkrigsföring med hjälpkryssare före första världskriget. Men eftersom den tyska handelsflottan snabbt försvann från haven fick deras hjälpkryssare en annan användning. Handels-

blockad av fienden var en del av Royal Navys traditionella strategi men en närblockad av tyska hamnar i enlighet med gällande folkrättsliga regelverk hade i praktiken blivit ogenomförbar. Ubåtar, torpedbåtar och minor utgjorde ett alltför stort hot mot örlogsfartygen som skulle blockera hamnarna. Istället hade man i tysthet – då det inte omfattades av folkrätten – gjort upp planer för en fjärrblockad. Den skulle ske genom att patrullera tillfartslederna till Nordsjön från Atlanten genom dels Engelska kanalen (Dover Patrol) och dels farvattnen norr om Skottland (Northern Patrol). Det förstnämnda var naturligtvis enkelt, i synnerhet som fransmännen var allierade. Men att övervaka det vidsträckta havsområdet upp mot Island och Grönland under ofta extrema väderförhållanden var en annan sak. Lämpliga sjödugliga fartyg fanns dessvärre heller inte tillgängliga när kriget bröt ut.

Northern Patrol inleddes därför i augusti 1914 med åtta föråldrade kryssare från reservflottan vilka tilldelats 10:e kryssareshadern under befäl av konteramiralen Dudley de Chair. De gamla *Edgar*-klasskryssarna hade byggts för att "visa flaggan" längs imperiets sjöleder men inte för långa patrulluppdrag i hårt väder. Mot slutet av november efter ständiga maskin- och andra problem tvangs man beordra kryssarna i hamn för avrustning. En kryssare hade också torpederats med 524 döda som följd.

Tre *armed merchant cruisers* (AMC), som benämningen på brittiska hjälpkryssare löd, hade emellertid redan utrustats under augusti för tjänst i 10:e kryssareshadern. De var privatägda oceanångare på 10 000-18 000 brt som chartrats av amiralitetet och de befanns ha de sjöegenskaper som krävdes. En ytterligare fördel var den höga standarden på besättningens och prismanskapets förläggning jämfört med örlogsfartyg. I början av 1915 var 10:e kryssareshadern helt reorganiserad med drygt 20 hjälpkryssare av varierande storlek. Av logistiska skäl, framför allt den stora kolåtgången, var man tvungen att till en början basera eskadern i Liverpool vilket medförde långa avstånd till patrullområdena. Från sommaren 1915 var dock eskadern baserad vid Shetlandsöarna.

Besättningarna på fartygen var en heterogen samling av mestadels frivilliga. Dunn noterar att det fanns spänningar mellan yrkesbefälet från flottan och reservisterna. Med undantag av fartygschefen, en eller två officerare, båtsman och kanonjär från Royal Navy, utgjordes besättningarna av reser-

vister tillhörande skilda reservkårer: Royal Naval Reserve, Royal Fleet Reserve och Royal Navy Volunteer Reserve. Dessutom mönstrade åtskilliga av fartygens civila besättningsmän på som tillhöriga Merchant Marine Reserve, bundna av flottans disciplinära bestämmelser men på civila lönevillkor. En del "kulturkrokar" blev naturligtvis följden av dessa blandade besättningar. Kommenderande amiralen de Chair stävjade emellertid snabbt tendenserna till missämja och hans efterträdare viceamiralen Tupper följde i hans spår. På det hela taget tycks också besättningarna fungerat förvånansvärt väl.

Även om hjälpkryssarna generellt visade sig lämpade för uppgiften fanns också undantag. Så förläste ett fartyg med man och allt i en storm norr om Irland. Befälet ombord hade varnat för att fartyget hade bristande stabilitet, vilket alltid var en risk när civila fartyg utrustades med kanoner. Otillräcklig indelning med vattentäta skott jämfört med örlogsfartyg ökade också riskerna vid torpedering. De flesta förluster skedde just genom torpedering, varav en under strid med en tysk hjälpkryssare. Förlustredovisningen kunde för övrigt vara stringentare i boken. På ett ställe anges den till 9 under patrullering, på ett annat till 10 och i ett appendix över hjälpkryssarna utläser man att 12 förlorades (varav 1 efter att eskadern avvecklades). Hur många man eskadern förlorade totalt framgår tyvärr inte i boken.

När det sedan kommer till lösandet av själva uppgiften var framgångarna på papperet imponerande. Från krigsutbrottet fram till att 10:e kryssaeskadern avvecklades den 29 november 1917 bordades närmare 13 000 fartyg och drygt 2 000 fartyg gick frivilligt till brittisk hamn för visitering. Beträffande blockadbrytare skall eskadern ha missat 642 fartyg med kontraband under samma period. Även här anger dock Dunn lite motstridande uppgifter i ett annat avsnitt utan förklaring. Möjligen hänger de olika siffrorna ihop med huruvida 2:a kryssaeskaderns patrulleringar medräknas. Denna eskader av pansarkryssare och mindre s.k. armed merchant steamers avdelades Northern Patrol i oktober 1916. Syftet var att jaga fientliga kryssare och ubåtshjälpfartyg men bidrog troligen till bordningsstatistiken.

Av större betydelse än exakta bordningsfrekvensen är dock vad som senare hände med de bordade fartygens laster. I sista instans var det Foreign Office och olika kommittéer under dess kontroll som bestämde. För dem var de neutralas och då i synnerhet USA:s handelsrättigheter och protes-

ter mot Royal Navys blockad en känslig fråga. Foreign Office satte i och för sig efter krigsutbrottet snabbt igång med att utvidga listorna på kontraband i strid mot gällande internationella överenskommelser. Men kryphålen var omfattande. S.k. villkorligt kontraband kunde bara beslagtas om det var destinerat direkt till tysk hamn och inte gick via neutrala hamnar. Importen av vissa strategiska råvaror och livsmedel från framförallt USA till Nederländerna och de skandinaviska länderna mångdubblades också i många fall jämfört med före kriget. Uppenbarligen reexporterades större delen till Tyskland. Det stora antalet uppbringade fartyg med sådana laster som senare släpptes efter beslut från Foreign Office vållade bitterhet inom eskadern och Grand Fleet.

Att täppa till kryphålen i blockaden tog tid och krävde subtilare metoder för ekonomisk krigföring än att bara borda neutrala handelsfartyg. Sådana var bl.a. avtal som ransonerade importen till Tysklands neutrala grannar till deras egna behov och att köpa upp de exportprodukter som var av intresse för tyskarna. Svartlistning av företag som handlade med tyskarna var ytterligare ett medel. I utbyte infördes certifikat för neutrala fartygs godkända laster som då kunde passera blockaden utan inspektion, s.k. navicerts. När sedan USA också gått med i kriget blev blockaden till sist så effektiv att den kunde skötas från skrivbordet och 10:e kryssaeskadern upplöstes mot slutet av 1917.

Dunn diskuterar även blockadens konsekvenser för krigets utgång. Historiografin är omfattande på detta område och synen på blockaden har pendlat mellan att se den som krigsavgörande till att se den som av föga betydelse. Idag tycks en mellanposition vara dominerande, d.v.s. att kriget avgjordes på västfronten men att blockaden bidrog till att försvaga centralmakterna så att förloppet påskyndades. Dunn synes närmast ansluta sig till denna inställning. När det gäller konsekvenserna för den tyska civilbefolkningen, som naturligtvis också är kopplad till krigets utgång, slår Dunn fast att blockaden förstörde befolkningens motståndsvilja och beredde vägen för den höga dödligheten i influensaepidemin 1918 genom matbristen som ledde till undernäring.

Att blockaden bidrog till dessa konsekvenser torde vara oomtvistat, men vad som var huvudorsaken är knappast lika enkelt som Dunn påskiner och de siffror som han anför på kaloriintag och dödlighet är diskutabla. Siff-

rorna kommer från den officiella tyska statistiken direkt efter kriget vilken även citerades i den officiella brittiska historiken över blockaden. Men Avner Offers (1989) auktoritativa studie *The First World War: An Agrarian Interpretation* visar att ytterligare tyska studier något decennium efter kriget reviderade ned dödligheten. Dessutom återstår frågan hur mycket av matbristen som orsakades direkt av blockaden eller av kriget i sig genom brist på arbetskraft, dragdjur och haltande distributionssystem.

Sammanfattningsvis ger boken som ovan antytts ett splittrat intryck. Handelskriget till sjöss under första världskriget är nu ett svåröverskådligt ämne och boken får ändå sägas ge en lättläst introduktion till området och avsnittet om 10:e kryssaeskadern kan läsas med behållning även av den som är tidigare bevandrad i historiken över handelskriget. Beträffande författarens deklarerade vurm för den viktorianska och edwardianska epoken stör den knappast framställningen annat än i ett avslutande citat från 1919. Där fastslås de brittiska sjömännens överlägsenhet i karaktär, sjömanskap och mod gentemot de tyska. Dunns framställning dessförinnan ger nu ingen grund för denna slutsats.



Anders Johansson, *De glömda blockadbrytarna – Krigsdramatik på svenska västkusten 1939–1945* (Stockholm: Fischer & Co, 2016), 479 s, inb., ill.

Anmäld av Mats Kero

Historien om blockadbrytarna över Skagerack tillhör de mest dramatiska krigshändelserna under andra världskriget som direkt berörde Sverige. Vintern 1941 lyckades britterna i en djärv kupp med norska fartyg skeppa över 25 000 ton strategiska produkter för krigsindustrin från Västkusten till Orkneyöarna. Nästa blockadbrytning vårvintern 1942 blev emellertid närmast en katastrof då sex av tio fartyg sänktes. Från hösten 1943 använde sig britterna sedan av snabbgående motorkanonbåtar i knappast mindre dramatiska färder över minfälten. Om dessa och andra blockadbrytare genom Skagerackspärren skriver förre DN-journalisten Anders Johansson i sin nya bok *De glömda blockadbrytarna*. Boken är den tredje i en trilogi med utgångspunkt i Sveriges förhållande till norsk motståndsrörelse under andra världskriget.

I bokens inledande avsnitt påpekar Johansson det paradoxala i britternas planer rörande Sveriges malm- och stålexport under våren 1940. Samtidigt med sabotageförberedelser av hamnen i Oxelösund och planering av flygoperationer mot Luleå hamn hade man uppdragit åt en utsänd representant för brittiska stålkontoret att försöka öka importen av svenska stålprodukter. Två uppenbart svårförenliga operationer. Johansson citerar också historikern Peter Salmon vid Foreign & Commonwealth Office som refererar att underrättelsetjänsten hade kontakt med en ”prominent Swede” i sabotageförberedelserna, och att ”andra källor” tyder på att denne var generalkonsul Axel Ax:son Johnson. Sådana uppgifter var redan i svang på 1970-talet i en bok av bestsellerförfattaren William Stevenson och det är naturligtvis fullt möjligt att generalkonsuln kontaktades av britterna för att få information om exporten till Tyskland såväl som om exporthamnarna. Men att en av svenskt näringslivs ledande män skulle ha inlåtit sig på sabotage av svenska hamnar i samarbete med främmande makt låter minst sagt fantasifullt. Johansson gör nu heller ingen större affär av dessa uppgifter som ju också ligger utanför bokens egentliga ämne.

Efter Norges och Frankrikes fall var i alla fall planerna på att stoppa svensk malm- och stålexport till Tyskland orealistiska. Problemet för britterna var nu att själva få loss beställda krigsviktiga produkter från Sverige över ett avspärrat Skagerack. Främst handlade det om stål, kullager och verktyg för kullagertillverkning från SKF. Utan dessa leveranser riskerade produktionen av flygplan och stridsvagnar att allvarligt försinkas. Emissarien för brittiska stålkontoret i Sverige George Binney blir nu även agent för det nyuppsatta Special Operations Executive (SOE) och finner på en djärv lösning. I svenska hamnar ligger över tjugofem norska fartyg som rekvirerats av den norska exilregeringen. Binney planerar att chartra fem sådana fartyg för att bryta sig igenom tyskarnas Skagerackspärr med de strategiska lasterna.

Uppslutningen bland de norska besättningarna är till en början knappast helhjärtad. Efter britternas snöpliga norska fälttåg och Frankrikes fall står deras krigsinsats inte högt i kurs. Att försöka passera minspärren med tyskt sjö- och luftherravälde i Skagerack framstår dessutom som rena självmordet för många. Kompletterande besättningsmän finner Binney emellertid dels i Sverige strandsatta brittiska sjömän och finlandsfrivilliga och dels i svenska sjömän, de sistnämnda drygt en femtedel av de nära 150 deltagarna.

Den första blockadbrytningsoperationen, Operation Rubble, i slutet av januari 1941 blir en triumf. Fem fartyg tar sig från Brofjorden förbi tyska patrullbåtar och minfält till Kirkwall på Orkneyöarna med sina strategiska laster. Blockadbrytningen är ett svidande prestigenederlag för tyskarna som vidtar kraftiga påtryckningar på den svenska regeringen för att förhindra en upprepning. De sätter även igång en rättsprocess för att bestrida britternas förfoganderätt över fartygen som drar ut på tiden och den gynn samma mörkaste årstiden för blockadbrytning hinner passera. Dessutom tvingar de svenska myndigheterna fartygen att utgå från Göteborg, mer eller mindre inför öppen ridå, istället för som tidigare från Brofjorden. Operation Performance, som den andra blockadbrytningen döpts till, i mars 1942 lider svåra förluster. Sex av tio fartyg sänks av tyskarna eller av de egna besättningarna, två återvänder till Göteborg och endast två fartyg når Storbritannien. Av 471 ombordvarande omkommer 19 och 234 blir tillfångatagna, varav 43 senare dör i tysk fångenskap. Norrmännen som är den

stora majoriteten ombord, inklusive 6 kvinnor och en sjuårig flicka, står för de flesta offren.

Från brittisk och norsk sida är kritiken hård mot svenska myndigheter och samlingsregeringen som man menar har agerat till tyskarnas fördel och bidragit till katastrofen. Norrmännen är även kritiska till den brittiska ledningen av operationen. Klart är att operationen var en stor chanstagnation. Binney själv hade, som Johansson påpekar, kallt räknat med att hälften av lasterna skulle gå förlorade. Nu förlorade man 35% medan 45% återvände intakt till svensk hamn och blott 20% kom igenom. Men 5 000 ton strategiska produkter oundgängliga för krigsproduktionen hade trots allt nått Storbritannien och möjligen ansåg britterna att det var värt förlusterna. Johansson avstår dock från att spekulera i detta.

När det gäller förloppet av Operation Performance tillför Johansson inga väsentliga nya uppgifter jämfört med Ralph Barkers studie (1976) *The Blockade Busters* (i svensk översättning *Blockadbrytarna* samma år). En för recensenten ny synpunkt på förloppet som redovisas är emellertid att chefen för Västkustens marindistrikt, amiral Åkermark, skall ha varit kritisk till Binneys taktik. Om fartygen hade avseglat på linje istället för i kolonn skulle antagligen majoriteten kommit igenom, menade amiralen. Marinattachén Henry Denham skall ha delat denna kritik. Man kan undra över varför den taktiska ledningen överläts på en stålindustriexpert och inte en sjöofficer. Binneys svenska sympatisörer skall enligt Barker faktiskt haft sådana funderingar. För en grundlig värdering av operationen skulle det emellertid behövas en analys av de tyska bevakningskedjorna, både fartyg och flyg, och deras rörelser. En plottning av fartygsrörelserna skulle också vara upplysande för att bedöma frågan om huruvida tyskarna gick in på svenskt territorialvatten och tog fångar från en av *Skytterens* livbåtar. Ytterligare en fråga är varför radiosambandet mellan fartygen inte fungerade. Det har spekulerats i sabotage, en fråga som Johansson inte närmare diskuterar.

Anders Johansson tillför emellertid ny information om en nyckelperson i Operation Rubble som även medverkade i planeringen av Operation Performance. Mycken mystik har varit förbunden med sjökaptén Ivar Blücker, hans krigstida verksamhet samt fortsatta öde. Av allt att döma utförde han uppdrag för den föga dokumenterade krigstida marinpolisen/sjöfartskon-

trollen tills han avskedades för sitt samröre med britterna. Johansson hittar honom därefter i brittiska dokument som sjöbefäl i allierad konvojtjänst 1943-1944. Denne svenske antinazist dog i New York 1977 bortglömd av britterna som han gjorde så stora tjänster och i Sverige redan dödförklarad sedan över tjugo år.

De största lasterna med strategiska produkter i Operation Performance räddades med fartygen *Dicto* och *Lionel* tillbaka till svensk hamn. Britterna satsade emellertid på en annan taktik för blockadbrytning som genomfördes från hösten 1943 med snabbgående motorkanonbåtar, Operation Bridford. Hösten 1944 inleddes sedan Operation Moonshine för att skeppa vapen till danska motståndsrörelsen via Lysekil och Hunnebostrand. Johansson hittar i marinattachén Denhams efterlämnade papper noteringar om att svenskarna i slutet av 1944 erbjöd Royal Navy att upprätta en marinbas för motortorpedbåtar på Västkusten. I sanning en radikal omsvängning sedan hotet att beskjuta fartygen i Operation Performance 1942 om de inte följde Marinens order.

Bitterheten mot Marinen hade varit stor hos norrmännen och britterna efter Operation Performance. Det var Marinens instruktioner som omöjliggjorde en obemärkt avsegling för blockadbrytarna och att man tvangs att segla rätt ut till internationellt vatten och de väntande tyskarna. Johansson diskuterar tyskvänligheten inom Marinen i ett kapitel. Inget tyder dock på att Marinen självständigt agerade till nackdel för blockadbrytarna. Instruktionerna var uppgjorda i samråd med regeringen och chefen för Västkustens Marinkommando, viceamiral Åkermark, hade enligt egen utsago önskat sig mindre hårda villkor för avseglingen. Men regeringen var uppenbart rädd för en "Altmark-affär" med strider på svenskt vatten och oöverskådliga konsekvenser.

Boken skildrar även ett par andra misslyckade flyktförsök över Skagerack av norska motståndsmän. Ett tragiskt flyktförsök gjordes i oktober 1941 med 19 norrmän och en svensk pilotutbildad student som tänkt gå in i Royal Air Force. Båten försvann spårlöst. Ett annat – närmast bisarrt – försök gjordes under befäl av en svensk sjökapten. Insjöbåten *m/s Erik av Surte* med certifikat för 40 passagerare avgår 3 december 1941 från Göteborg med 94 män (varav 2 svenska flygare) och 2 kvinnor. När de passerat Jylland möter de ett oväder, motorerna krånglar, båten springer läck och

sjösjukan härjar. Det slutar med att man efter omröstning sätter kontrakurs ostvart. Turen står dem nu åter bi ända till ångbåtskajen i Hovenäset – där landsfiskalen tar emot. Detta äventyr är också kopplat till den dråpliga historien om hur utrikesministern Christian Günthers från kustartilleriet förrymde systerson göms i brittiska legationens källare och sedan skickas med kurirplan till London av britterna – på uppmaning av utrikesministern själv. Historien har tidigare i sina huvuddrag berättats av den krigstida brittiske pressattachén Peter Tennant och Johansson visar att "rymlingen" hade missat *m/s Erik*.

De glömda blockadbrytarna är en fascinerande populärhistorisk skildring av ett om inte helt bortglömt så dock långt ifrån utforskat kapitel i Sveriges relationer till de krigförande under andra världskriget. Johansson har utfört en imponerande research i arkiv, litteratur och intervjuer med deltagare i händelserna och deras efterlevande. Man kan bara instämma med dennes förhoppning att boken kan locka unga forskare att följa upp och fördjupa sig i detta tema.