



Recensioner

James H. Barrett och Sarah Jane Gibbon (red.), *Maritime Societies of the Viking and Medieval World* (Leeds: Maney Publishing, 2015), 396 s.

Anmäld av Dick Harrison

Visualisera vikingatiden och du tänker per automatik på långskepp, dristiga och blodtörstiga nordbor, räder mot kloster och kyrkor och skräckslagna franker, saxare och irer som vänder händerna mot himlen och ber om gudomliga makters beskydd mot nordmännens raseri. Vår standardbild av yngre järnålder och äldre medeltid är stöpt i våld. På denna punkt avviker den kraftigt från de senaste decenniernas forskning, som snarare har fokuserat på erans fredliga utvecklingslinjer. Perioden sammanföll med en första medeltida nyodlings- och folkökningsvåg, samtidigt som hövdingarna och kungarna blev mäktigare och rikare, något som sammantaget medförde ett uppsving för långväga handel. Ett typiskt uttryck för utvecklingen är grundandet av emporier, köpstäder som Ribe, Hedeby, Birka, Hamwic och Dorestad, där köpmän och furstar möttes för att berika varandra. Dessa platser blev av central betydelse för epokens kulturmöten, med spridande av både monarkisk ideologi och kristendom som välkända resultat.

Det är mot denna bakgrund vi skall betrakta den omfattande antologin *Maritime Societies of the Viking and Medieval World*, redigerad av James H. Barrett och Sarah Jane Gibbon och utgiven av The Society for Medieval Archaeology, som publicerades 2015. Här har ett flertal forskare bidragit

Dick Harrison är professor i historia vid Lunds universitet.

med artiklar om mängder av orter och regioner i Nordeuropa, vilka under vikingatiden trädde i direkt eller indirekt kontakt med varandra som en följd av långväga handel, kolonisation och politiska projekt med markanta skandinaviska inslag. För den som framhärdar i att epoken bör skärskådas genom ett krigs- och plundringfilter utgör volymen ett kraftigt vetenskapligt korrektiv.

Det fokus som håller ihop bidragen, är, såsom anges i förordet, "long-range interaction in the Northern European world prior to the era of the German Hansa", det vill säga långväga handel (inte lokala bymarknader) före tyskarnas ankomst, med havet som förenande länk för samtliga deltagare. Inom denna allmänna målsättning ryms dock otaliga potentiella artikelämnen och forskningsprojekt, och antologin behandlar endast ett fåtal. Den gör sig även skyldig till en disciplinmässig och geografisk strömkantning åt arkeologin respektive Nordsjön. Den absoluta majoriteten av bidragsgivarna är arkeologer, och de allra flesta kapitlen handlar om den maritima värld som ramar in av Norge, brittiska öarna och Nederländerna. Den som söker efter historikers utvärderingar av Östersjöns makt- och handelsstrukturer får leta förgäves. I synnerhet den östra östersjövärlden är synnerligen styvmoderligt behandlad, med Marika Mägis kapitel om bosättningar och handelsrutter i Baltikum som remarkabelt särfall. Ryssland lyser med sin frånvaro.

I allt väsentligt består bidragen av presentationer av redan utförd forskning, vilken antingen sammanfattas eller exemplifieras i de påfallande små och snabbblästa kapitlen. Dan Carlssons avsnitt om Gotland spänner således endast över sju sidor, inräknat bilder och litteraturförteckning. Därav följer att det endast undantagsvis kan bli tal om djuplodande detaljanalyser kopplade till övergripande resonemang, i synnerhet som vissa skribenter gärna applicerar teoretiska perspektiv på sina ämnen. Antologin blir spretig: medan vissa författare fokuserar strikt på konkreta forskningsexempel, som ortnamnsanalyser (detta gäller i synnerhet Stefan Brink) och grävningens resultat, söker andra teckna stora – ibland alldeles för stora, sett till det begränsade textutrymmet – interregionala samband.

Spretigheten gör det, som så ofta i den här typen av antologier, svårt att följa övergripande forskningsintressen och teman. De mest uppenbara röda trådarna utgörs av fokuseringen på handel och identitet, det senare

med särskild relevans för skandinavisk bosättning och påföljande interaktion med existerande lokalsamhällen. Handelstemat dominerar stort, med kapitel av forskare som Ingrid Gustin, Marika Mägi, Annemarieke Willemssen och Dagfinn Skre. I förlängningen resonerar ett antal skribenter också kring relationen mellan å ena sidan maritima samhällen och köpstäder och å andra sidan den framväxande medeltida centralmakten, men på denna punkt saknas väsentliga pusselbitar för att tematiken skall ges verklig rättvisa. Vi serveras förvisso intressanta pusselbitar, men alldeles för få för att det skall vara möjligt att lägga dem till grund för en större förståelse av de politiska och merkantila processerna.

Som framgår ovan rymmer antologin uppenbara svagheter – bristande djup, svåröverskådlighet, med mera – men det gör självfallet inte de enskilda bidragen oväsentliga. När boken är som bäst fungerar den som en tänkvärd idéspruta och guide till forskningsfält inom den gemensamma kronologiska ramen. Men min grundkritik består: det är för lite Östersjön, för få historiska utvärderingar av skriftliga källor och alldeles för spretigt. Kritiken återfaller huvudsakligen på redaktörerna, som i ett tidigt skede borde ha insett svagheter och parerat dem genom tvärvetenskapligt samarbete med forskare som känner sig mer hemma med skriftliga källor än med arkeologi.



Dick Harrison och Kristina Ekero Eriksson, *Vikingaliv*
(Stockholm: Natur & Kultur), 384 s., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Detta är en ny upplaga av en mycket ambitiös skrift av två i ämnet mycket kunniga författare syftande till att ge en bred och lite mera närgången bild av vikingatiden. Perspektivet är medvetet annorlunda mot traditionell historieskrivning eftersom skildringen utgår från tio olika enskilda individer; fem kvinnor och fem män; alla utom en kända till namnet. Dem får man möta i helfigur så långt olika källor tillåter – och det är i vissa fall påfallande långt och detaljerat. Detta gäller exempelvis den högättade Estrid, född i Snåttsta i Vallentuna i början av 1000-talet. Henne möter vi i ett nära beskrivet Sigtuna och följer sedan ett sannolikt besök i klostret Reichenau – nära Bodensjön – ända fram till hennes 1995 i Täby påträffade grav, återgiven i bild.

Greppet är mycket lyckat eftersom det ger goda möjligheter att komma nära ett antal individer och få en upplevelse av hur livet i realiteten kunde te sig för enskilda innevånare i Skandinavien för drygt tusen år sedan. Vardagens gråa rutiner blandas med långväga och riskfyllda upptäcktsresor, liksom kläd- och matmode med krigarlivets grymma verklighet. Läsaren får till exempel stifta bekantskap med den värld som mötte en dåtida handelsresande i valrossbetar. I andra kapitel skildras hur kvinnor – så kallade völvor – med sina magiska stavar kunde skapa fiskelycka eller se till att älskande skildes åt. På köpet ges ingående redovisningar för mötena mellan kristendom och asatron. Kort sagt innehåller boken ett myller av kunskap om vikingatiden och dess värld – allt dessutom i en lättläst form.

Vad som emellertid så slående tydligt saknas är de sjöfararperspektiv som är självklara att anlägga i dessa spalter. Närmare betänkt är de en direkt avgörande förutsättning vid alla skildringar av vikingarna och deras

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

tid. Båtar och skepp hade givetvis funnits länge; segel var dock något man här uppe i Norden dröjde med att börja använda. På Medelhavet hade ju seglande farkoster varit en vanlig syn i långliga tider. Men först sedan de i Skandinavien tidigt förnämligt utformade och grundgående båtskroven under 600-700-talen hade kompletterats med segel kunde några vikingatåg alls bli av. Varför kom det att dröja så länge? Ett svar på den frågan vore intressant att få.

Likaså saknas nästan helt och hållet skildringar om hur de vikingatida båtferderna gick till. Någon kompass fanns inte så hur navigerade man? Så länge det gick följde vikingarna väl mer eller mindre kända strand- och kustlinjer. Men hur hittade skepparen ute på det öppna havet? Detta var ju fallet vid färder till England, Island, Grönland och Newfoundland. Sol, måne och stjärnor var givna hjälpmedel men de fanns ju inte alltid tillgängliga att styra efter. Hur beräknades avstånden till sjöss? Hur kunde man till exempel ta hänsyn till den avdrift som förorsakades av kraftiga strömmar? I vilken utsträckning kunde man överhuvud kryssa med dessa farkoster som ju bara hade ett stort råsegel? Nog hade det varit värdefullt att få redovisad vetenskapens nuvarande ståndpunkt i dessa centrala frågor – så direkt avgörande för förmågan att överhuvudtaget bedriva vikingatåg.

Det enda jag funnit i den vägen är att boken återger en skildring från mitten av 940-talet där en bysantinsk författare beskriver hur ruserna från Skandinavien tog sig fram söderut på Dnjepr för att handla i Konstantinopel. Vissa kom ända från Novgorod men samtliga sammanstrålade i Kiev före den fortsatta färden. Fartygen byggdes av slavar som var skyldiga att betala tribut till ruserna. På dessa resor i österled hade dessa att bemästra olika hinder som mötte. Vid forsar lastade man ur och drog eller stötte sina båtar sakta och försiktigt framåt med hjälp av stakar tills forsarna låg bakom dem och resan kunde gå vidare. Totalt uppräknas nio forsar; den svåraste hette Aeifor där man även riskerade möta petjenegerna; asiatiska ryttarkrigare som kontrollerade stäppen. Forsen är faktiskt omtalad på en gotländsk runsten, nära Slite.

Sammanfattningsvis ger boken en nydanande och detaljerad beskrivning av livet som viking. Ur det maritima perspektiv som här anlagts uppvisar boken som framgått tyvärr stora brister. Att redogöra för de maritima aspekterna borde vara helt centralt i en bok om vikingaliv.



Evan Wilson, *A Social History of British Naval Officers 1775–1815* (Woodbridge: The Boydell Press, 2017), 294 s.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

År 1960 gav Michael Lewis ut sin klassiska bok om den brittiska flottans socialhistoria under revolutions- och Napoleonkrigen. Den var, är delvis fortfarande, banbrytande på många sätt, men hade ett grundläggande metodologiskt fel, han använde sig nämligen av två biografiska sammanställningar över sjöofficerare från 1820- respektive 1840-talen. Båda för sin tid goda arbeten, men de officerare som avlidit före respektive arbete hade slutförts, nämligen 1823 respektive 1849 kom inte med. Därmed saknas mängder av officerare i Lewis undersökning. Wilson säger inte så lite syrligt att Lewis "var uppenbarligen allergisk mot arkiv". Detta gäller dock inte Wilson själv, som med ett idogt grävande i framför allt amiralitetets arkiv och dess personalhandlingar har försökt fånga in officerare från revolutions- och Napoleonkrigens brittiska flotta.

Resultatet är två databaser med tillsammans 908 namn för perioden 1793–1815, vilket ska jämföras med att flottan år 1810, som exempel, hade drygt 6 300 officerare och civilmilitärer (läkare, präster m fl) i sin tjänst. Det handlar således om ett urval, och faktiskt färre namn än Lewis har i sitt arbete, men i gengäld är Wilsons urval mera heltäckande för hela perioden, och han fångar in många av de män som omkom eller fick avsked och därför aldrig kom med i Lewis urval.

Till skillnad från schablonbilden av den adlige officeren så betonar Wilson att den brittiske sjöofficeren karriär var en kombination av socialt kapital och professionell kunskap. Utan den senare, till stor del förvärvad under tjänstgöring till sjöss, gick det inte att göra karriär inom Royal Navy. Wilson betonar betydelsen av den professionella kunskapen och menar, uppenbarligen med god rätt, att det var just genom att vid behov överskrida Stor-

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

britanniens sociala hierarkier som flottan säkrade det brittiska herraväldet till sjöss. I en tid av "socialt snobberi" lyckades flottan föra fram talangfulla unga män från en högst blandad social bakgrund till viktiga positioner i organisationen.

Istället lyfter Wilson fram den djupa vallgrav som gick mellan de vanliga officerarna på mässen och fartygschefen, för att inte säga de officerare som lyckades klättra ovanför kaptens rang. Den, med våra ögon sett, extremt orättvisa fördelningen av prispengar till de senare officerarnas fördel är bara ett utslag av detta.

En högre sjöofficer som med tur och skicklighet kunde tjäna in tillräckligt med prispengar för att köpa sig ett hus på landet hade förvisso avancerat socialt, ja han kanske även kunde förtjäna en medalj, eller adlades och kanske till och med belönades med pärsvärdighet. Men han skulle ändå förbli en utböling bland sina grannar ur landsbygdens traditionella elit.

Läsaren kommer osökt att tänka på det brittiska ostindiska kompaniets kaptener, om vilka det sades att de efter två eller tre framgångsrika resor hade tjänat så mycket pengar att de kunde dra sig tillbaka "and live a gentleman's life". Även när dessa kaptener köpte sina lantgods så kom de att betraktas som utbölingar av den traditionella jordbrukande adeln.

Icke desto mindre betydde framväxten av en yrkeskategori som, på olika nivåer, bröt av mot den traditionella sociala ordningen en stegvis omvälvning av det brittiska samhället.

Här finns det anledning att, med Wilson, reflektera över sjöofficerarnas ställning i ett internationellt sammanhang. Det är inte en huvudsak hos Wilson. Men han betonar ändå hur många sjöofficerare i Storbritannien, Portugal, Danmark och andra länder kring sekelskiftet 1800 kände professionell gemenskap som ett slags marint brödraskap, över nationella och sociala gränser. Det markerar det speciella med sjökrigets professionella krav, även jämfört med landkriget, där vi ju också långt in på 1800-talet kan finna utslag av ett slags vapenbrödraskap tvärs över nationsgränserna.

Men det fanns gränser för gemenskapskänslorna. I det förrevolutionära Frankrike var adeln kvantitativt oändligt mycket större än den brittiska och samtidigt, inom sig, betydligt mera skiktad med en stor grupp relativt fattiga adelsfamiljer. Men i den kungliga franska flottan fanns det, i kontrast mot den brittiska, hos många adliga franska sjöofficerare en ovillighet, att

lära sig praktiskt sjömanskap, ja närmast ett förakt för tjänstens professionella dimension. Även om den franska flottan efter revolutionen började fyllas med icke adliga befäl, så tog det längre tid att skapa en motsvarighet till det decentraliserade system som i den brittiska flottan främjade en professionell sjöofficerskår oavsett social bakgrund. Genom Wilsons idoga och spännande studie av de brittiska sjöofficerarnas sociala struktur har vi fått en pusselbit till som bidrar till förståelsen av varför just Royal Navy var den helt dominerande aktören på världshaven när freden kom 1815.



Jeremy Black, *Naval Warfare: A Global History Since 1860*
(London: Rowman & Littlefield, 2017), 287 s, häftad.

Anmäld av Ulf Sundberg

Professor Jeremy Black vid University of Exeter i Storbritannien har gjort sig känd för att skriva övergripande verk som baseras på en djup kunskap om i stort sett samtliga jordens konflikter. Den som är bekant med Black's tidigare verk känner igen sig i *Naval Warfare: A Global History Since 1860*.

Texten är mycket informationsintensiv. Redan på förordets första sida har man fått en klar överblick över den moderna tidens sjökrigföring och dessutom upplysningen att Storbritannien sjösatte sitt sista linjeskepp av trä år 1821. Skeppet hette *Ganges*. Man får dock vända sig till andra källor för att få reda på att *Ganges* var ett 84-kanoners fartyg med 28 stycken 32-pundare som huvudbestyckning. Det här är en linje i *Naval Warfare*. Många verk om sjökrigshistoria fokuserar helt på teknik men inte Black's verk. Tekniken finns där, men inte som huvudrollsinnehavare. Black's egen programförklaring är att boken fokuserar på teknisk utveckling, geopolitik och resurser som grund för en genomgång av strategi och krigföring. Han förklarar vidare att perspektivet är globalt och inte bara fokuserar på de ledande sjömakterna. Det här är en hög ambitionsnivå för en bok om 250 sidor text, men intrycket efter en läsning är att Black med sitt kompakta framställningssätt lyckas förvånansvärt väl.

En vanlig utgångspunkt för modern sjökrigföring är USS *Monitors* kamp mot CCS *Virginia* i mars 1862. Black tar dock avstamp 1857 då den brittiske ambassadören Lord Napier började omvärdera Kubas strategiska värde eftersom ångan då kunde trotsa både stormar och strömmar. Boken är uppdelad i tio kapitel, där strukturen är intressant i sig. Det kalla kriget

Ulf Sundberg är kapten i Flottans reserv, fil. mag. i historia och doktorand vid Åbo akademi.

delas upp i två perioder, USA:s dominans 1946–1967 och USA:s under utmaning 1967–1989. Därefter följer perioden efter 1990 och ett kapitel om "framtiden".

Berättelsen om utvecklingen från 1860 till dags dato känns förmodligen i stora drag bekant för den som intresserar sig för ämnet. Läsningen behåller dock sitt värde genom att i stort sett varenda sjömilitär kampanj under perioden presenteras, sätts in i ett sammanhang och förses med någon form av slutsats. De flesta torde uppleva några nyheter eller i alla fall påminnelser. Till exempel menar Black att den japanska krigsmakten drabbades av pessimism i slutet av andra världskriget och att åsikten att "flottan kunde erbjuda ett passande sätt att dö" framfördes i oktober 1944. Ytterligare ett exempel är att Black påpekar att den amerikanska ubåtsoffensiven i Stilla havet under andra världskriget var mycket framgångsrik, något som är lätt att glömma. Amerikanska ubåtar sänkte drygt fem miljoner ton av den japanska handelsflottan, vilket Japan hade svårt att ersätta.

Vad som är intressant i ett verk av den här typen ligger naturligtvis i betraktarens öga, men det är lätt att dras till sin egen tid, det vill säga perioden efter 1990 och framtiden. I dessa båda kapitel blandas i viss mån nutid, historia och framtid. Till exempel avhandlas den framtida kinesiska roboten JL-3 i det förra kapitlet och det finns en hel del historia i framtidskapitlet. Detta skymmer dock inte väsentligheterna. Black pekar bland annat på en studie som den kinesiska regeringen lät genomföra och som presenterades år 2006. Den handlade om "Stormakternas uppgång" (*Da Guo Jue Qi*). Studien visade på ett samband mellan uppgång och sjömakt. Den blev ett TV-program i tolv delar som sändes två gånger i kinesisk television och ett bokverk i åtta delar som snabbt sålde slut. Studien väckte uppenbarligen ingen större uppmärksamhet i Sverige. Rörande de långa trenderna pekar Black på den stigande kostnaden för örlogsfartyg, vilket med ekonomisk logik minskar efterfrågan. Man kan efter en del "googlande" reflektera över hur världens flottor reducerats över tiden och kostnadsfaktorn är sannolikt viktig. I sitt slutsatskapitel kommer Black med en del tänkvärda tankar. En av dem är att sjökrigshistorien ofta påverkas av källor som skapas av respektive lands amiralitet, och att perspektivet därför kan bli för trångt. Det finns helt enkelt en risk för att sjömaktens vidare betydelse missas av ren brist på källor som tar upp frågan. Black sammanfat-

tade sin tanke här med att "The maritime dimension to global history is not the same as a history of naval warfare" (s. 248).

En annan av Blacks tankegångar som kan förtjäna att lyftas fram rör erfarenheter och slutsatser för framtiden. Black menar att det finns en risk för att man betraktar sina senaste erfarenheter och sedan drar fel slutsatser. Mera konkret pekar han på att man nu kan titta på den senare tidens konflikter och dra slutsatsen att sjöstridskrafter inte verkar vara utslagsgivande, men att det kan vara ett allvarligt misstag. Som exempel framför han Kinesiska sjön, där tillgången till sjömilitär kapacitet kan vara väl så viktig. Frågan om man drar sina slutsatser på rätt underlag känns bestickande och alltid aktuell.

Vad kan man då sakna i Blacks framställning? Smygteknik berörs inte och elektronisk krigföring har en något undanskymd plats. Dessa mindre anmärkningar skämmer dock inte helhetsintrycket. Oberoende av vilka utgångspunkter och vilka intressen man har torde läsaren av Blacks verk kunna hitta några tankar som han eller hon upplever som nya.



John Murray, *GD Kennedy: Skeppsbyggare, redare, finansman. Majorna och Göteborg 1850-1916* (Kristianstad: JM Förlag, 2016), 207 s., ill.

Anmälan av Per Hallén

George Douglas Kennedy (1850-1916) var en inflytelserik person i Göteborgsområdets näringsliv under slutet av 1800-talet. Han var ledamot i ett stort antal styrelser för industriföretag, banker, försäkringsbolag, varv och rederier. Kennedys liv och verksamhet passar väl in i Sveriges ekonomiska historia under slutet av 1800-talet då landet på ett genomgripande sätt industrialiserades.

Ansatsen i Murrays skildring av GD Kennedy är en blandning av personhistoria, lokalhistoria och företagshistoria. De inledande kapitlen som avser att teckna bakgrunden har rubrikerna "Farmor och farfar" och "Mormor och morfar" samt "Morbror". Innehållet är till stor del en berättelse om dessa personer men med andra rubriker och lite ombearbetning av innehållet hade dessa avsnitt kunnat bli en mycket god utgångspunkt och förklaring till GD Kennedys senare verksamhet. Under de ganska intetsägande rubrikerna döljer sig nämligen en historia som sträcker sig tillbaka till 1700-talet och industrialiseringen i Storbritannien, Ostindiska kompaniets verksamhet, varven i Majorna samt det rika sillfisket under 1700-talet.

Det visar sig att hela fem kapitel i boken inte är Murrays egna utan texter skrivna av grosshandlaren Svante Svensson och tidigare publicerade i *Gamla Majpojkers Förbunds skriftserie*. Olyckligtvis framgår det inte på vilket sätt Murray har bearbetat dessa texter. Trots att Svensson fått lämna ett stort bidrag till boken finns hans namn inte med i litteraturlistan utan döljs under hänvisningen till *Gamla Majpojkers Förbunds skriftserie*. Avsnittet om skeppsbyggmästaren Kierkegaard är hämtad från *Svenskt Biografiskt Lexikon* men bearbetad av Murray, även i detta fall anges inte i texten vad som är eget och vad som är Rune Kjellanders text ur SBL, därtill saknas

Per Hallén är universitetslektor i ekonomisk historia vid Göteborgs universitet.

hänvisning i litteraturlistan. Det är genomgående ett problem i boken att litteratur som nämns i texten inte finns med i bokens litteraturlista.

Den som önskar att gå vidare och söka mer information om Murray och hans verksamheter utifrån bokens litteratur- och källförteckning får problem. När källhänvisningen endast anger att material från exempelvis Landsarkivet i Göteborg används finns ingen möjlighet för läsaren att själv uppsöka källan. Ett oroväckande inslag i litteraturlistan är att det finns med sju böcker av Sören Skarback, en författare som producerat många böcker om Göteborg. Samtliga av Skarbacks böcker saknar källhänvisningar och är behäftade med många felaktigheter. Då det inte finns några noter i Murrays text går det inte att med säkerhet avgöra hur stort inflytande Skarbacks texter haft över skildringen i sin helhet.

Det är först i kapitel 10 "Disponenten" som läsaren når fram till GD Kennedys verksamhet som företagsledare. Där skildras den problematiska tid som drabbade varv inriktade mot produktion av seglande träfartyg under 1870-talet. Detta hade kunnat diskuteras ytterligare med hjälp av den ganska omfattande litteratur och forskning som finns kring övergången från segel till ånga. Seglande träfartyg får stort utrymme jämfört med skildringen av Kennedys övriga verksamheter. Det är givetvis lätt att fångas av de stora seglande skeppen men verksamheten vid Lindholmens varv, där Kennedy satt i styrelsen, var viktigare för framtiden inom sjöfarten.

Nära kopplat till moderniseringen av sjöfarten var sjöförsäkringsbolagen. Kennedy deltog i styrelsen för både Gauthiod och Svenska Lloyd men detta behandlas endast kortfattat i boken. Här hade funnits en utmärkt möjlighet att sätta Kennedy i relation till genombrottet för den moderna sjöfarten. Sjöförsäkringsbolagen var, liksom andra försäkringsbolag, också en viktig del av kreditmarknaden under sent 1800-tal. Mot den bakgrunden är det inte märkligt att Kennedy 1897 var med och etablerade Göteborgs Handelsbank. Framställningen fokuserar på vilka som deltog men inte så mycket kring bankens affärer, men i en avslutande mening noteras att "banken blev en viktig kreditgivare både för bryggeriet Kronan och Transatlantic". Kennedy var delaktig i båda de nämnda företagen och det finns givetvis en koppling mellan hans intressen i dessa olika branscher. Enligt Tom Söderbergs biografi över Kennedy i SBL hade han dessutom intressen i Göteborgs intecknings garanti aktiebolag, Jönköpings handelsbank,

Halmstads bank och Göteborgs och Bohus läns sparbank.

George Douglas Kennedy engagerade sig även i andra projekt utanför sjöfarts- och finansbranscherna i egenskap av investerare. Skapandet av en ny privat gata genom ett kvarter i centrala Göteborg, kallat Arkaden, var ett av de mer uppmärksammade men också kritiserade projekten. Endast hälften av den planerade bebyggelsen kom att genomföras då bolagets kapital inte räckte till.

Verksamheten inom Transatlantic ges ett ganska stort utrymme i boken och det var givetvis också en viktig ekonomisk verksamhet som även skulle få en växande betydelse inom svensk sjöfart. I sin epilog vill Murray lyfta fram sin anfader Kennedy till en jämbördig position med Lundgren i bildandet av Transatlantic.

Boken *GD Kennedy. Skeppsbyggare, redare, finansman* vacklar mellan att försöka lyfta fram personhistoria, lite lokalhistoria blandat med att berätta om Kennedys affärsverksamhet. Boken hade haft mycket att vinna på att renodlat skildra personen Kennedys näringsverksamhet inom ramen för en mycket händelserik och expansiv period i svensk historia.



Poul Grooss, *The Naval War in the Baltic 1939–1945*
(Barnsley: Seaforth Publishing, 2017), 416 s, ill.

Anmäld av Andreas Linderoth

Den här boken behandlar krigshändelserna på Östersjön under andra världskriget. Författaren, Poul Grooss, är en pensionerad dansk örlogsofficer som på senare år intresserat sig mycket för ämnet. Han vill med boken försöka visa att Östersjöområdet var av större betydelse för krigets utveckling i Europa än vad som vanligtvis antas. Boken är en engelsk översättning av den 2014 på danska utkomna *Krigen i Østersøen 1939-1945*. Författaren har inte själv bedrivit arkivforskning utan boken bygger på en bred bas av tidigare, nyare såväl som äldre, forskning. En viktig poäng för Grooss är att förklara för en icke-militär läsare varför kriget gick som det gick. En annan ambition är att sätta sjökriget på Östersjön i relation till krigshändelserna på land. Boken är rikt illustrerad, innehåller flera kartor och fördjupande faktarutor.

Efter en kortare inledning och en kort historisk bakgrund följer tio kapitel som kronologiskt skildrar krigshändelserna på Östersjön där även händelser utanför området tas upp när de har betydelse för det som sker på Östersjön. Kapitlen behandlar bland annat sjöoperationerna i krigets inledande skede, minkriget, den tyska belägringen av Leningrad och sjöoperationerna i krigets slutskede då den tyska marinen spelade en betydelsefull roll när den tyska armén trängdes tillbaka av de sovjetiska styrkorna. Författaren lyfter främst fram Tysklands och Sovjetunionens agerande men även Sverige, Danmark, Finland och Polen behandlas när så är befogat för att förstå krigshändelserna.

Östersjön var under större delen av kriget mer eller mindre tydligt kontrollerad av de tyska sjöstridskrafterna och Tyskland ägnas därför stort

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

utrymme. Tyskarnas avsikter bakom sitt agerande beskrivs ofta ingående. Inte minst visar Grooss på Östersjöns betydelse för Tyskland som övningsområde för de egna marina styrkorna och de möjligheter som havet gav för relativt skyddade leveranser av råvaror som exempelvis järnmalm och kullager från Sverige. Behandlingen av Sovjetunionen och dess avsikter på Östersjön är inte alls lika utförlig. En utförligare diskussion av Sovjetunionens avsikter hade varit intressant som jämvikt och jämförelse eftersom landet under krigets förlopp alltmer utkristalliserade sig som Tysklands huvudmotståndare i Östersjöområdet. Relativt mycket utrymme ägnas åt Sverige och dess relationer med Tyskland eftersom författaren, enligt egen utsago, blev förvånad över det sätt som Sverige som neutral stat agerade på och den stora utsträckning som Sverige gick Tysklands intressen till mötes. När det gäller Sverige läggs fokus mycket på det politiska planet och inte så mycket på flottans verksamhet. Bilden som ges är korrekt även om den inte tillför inte så mycket nytt för en svensk som är intresserad av ämnet. Däremot är avsnitten om Sverige säkert av större intresse för en brittisk (eller ursprungligen främst dansk) publik som man inte kan förvänta sig ha så stor kunskap om Sveriges handlande under andra världskriget.

Hur lyckas då Grooss med sina ambitioner för boken? Idén att sätta sjökriget i Östersjön i relation till det som händer på land är mycket god. Det öppnar för att skapa en bättre och djupare förståelse för hur andra världskrigets stridshandlingar påverkade Östersjöområdet än om man bara fokuserat på antingen stridshandlingarna till lands eller till havs. Bokens kronologiska upplägg är logiskt och gör det lättare att följa skildringen. De flesta kapitel fyller sin funktion väl och redogör utförligt för de viktigaste skedena. Men bitvis blir kapitlen lite röriga med alltför omfattande faktarutor. Utförliga faktarutor om artilleri på land och flygplansradar är kanske inte helt motiverat i en bok som huvudsakligen ska handla om sjökriget på Östersjön. Flera av bokens faktarutor är annars riktigt bra och ger viktig fördjupande kunskap. Sambanden mellan skeendena på land och hav hade emellanåt också kunnat göras tydligare för läsaren. Kapitlet om andra världskrigets slutskede är det som fungerar bäst i detta avseende. Där blir sambanden mellan kriget på land och hav tydliga och ger läsaren en god bild av det komplexa skeendet. I flera andra kapitel är det inte lika lätt att följa den röda tråden. Författaren medger själv i förordet att han har

en förkärlek för bisarra historier och det märks. Boken har många onödiga utvecklingar och skulle ha mått bra av en strängare redaktör. Boken känns något väl lång med sina drygt 360 sidor. Bokens längd och dess förkärlek för sifferuppgifter, som kalibrar på vapen, fartygs bestyckning och displacement rimmar inte så bra med ambitionen att förklara kriget förlopp för icke-militärer. En kapning med ett femtiotal sidor och färre detaljer och utvecklingar hade gett större fokus på det väsentliga, det som mer direkt rör sjökriget på Östersjön. Det hade samtidigt gjort boken till en större läs-upplevelse och låtit det viktiga innehållet komma mer till sin rätt.

Som historiker hade jag hade gärna sett mer utförliga analytiska delar där Östersjöns betydelse för krigets utveckling i Europa diskuterats mer ingående. Grooss hävdar exempelvis att sjökriget på Östersjön hade större inflytande än vad som tidigare antagits. Men han lägger inte särskilt mycket krut på att teckna situationen för forskningen om händelserna på Östersjön under andra världskriget eller i vilket avseende det framträder en ny bild i hans bok.

Mina kritiska synpunkter ska dock inte skymma det faktum att boken är ett bra och mycket välkommet försök till syntes som bygger på en stor mängd forskning som både är aktuell och relevant. Ambitionen att koppla ihop krigshändelserna på hav och land är lovvärd och boken ger en bra översikt över krigshändelserna på Östersjön.



Jan Horck, *Malmö Sjöbefälsskola 1842–1982*
(Göteborg: Breakwater Publishing, 2016), 528 s., inb., ill.

Anmäld av Mats Kero

Livet till sjöss i handelsflottan under sena 1800-talet och 1900-talet är tämligen rikligt belyst i sjömansminnen och etnologiska forskningsrapporter. Sjömannens formella utbildningsgång är dock mera sparsamt och som regel anekdotiskt behandlad, typ läraroriginal och olika upptåg under studietiden till befäl. Ett undantag är minnesskriften *Navigationsskolornas historia* till 100-årsjubileet 1942 under redaktion av Olof Traung. Det är därför glädjande att föreliggande minnesskrift över Malmö Sjöbefälsskola utkommit. Malmö Sjöbefälsskola var en av de fem sjöbefälsskolor som ännu fanns kvar i början av 1980-talet, innan utbildningen centraliserades till Göteborg och Kalmar. Skolan i Malmö omvandlades då till ett internationellt sjöfartsuniversitet i FN-organet IMO:s (International Maritime Organization) regi, World Maritime University (WMU).

Bokens huvudförfattare, Jan Horck, är förutvarande lärare vid Sjöbefälsskolan och pensionerad biträdande professor vid WMU. Förra lektorn vid Malmö Sjöbefälsskola Ulf Lewerentz bidrar dessutom med några avsnitt om maskinbefälsutbildningen. Bokens syfte är dels att beskriva och analysera hur en utbildningsinstitution hanterat de utmaningar som utvecklingen i omvärlden ställt och dels att ge gamla elever och verksamma vid skolan, såväl som allmänt sjöhistoriskt och Malmö-historiskt intresserade en *walk along Memory Lane*, som Horck uttrycker det.

Boken inleds med ett kort kapitel om sjöbefälsutbildning i Sverige före 1842 och bygger på ovannämnda minnesskrift om navigationsskolornas historia från 1942. (Navigationsskola var det gängse namnet fram till 1951 då benämningen sjöbefälsskola infördes.) Upprinnelsen till navigationsskoleväsendet i Sverige ligger i en kunglig skrivelse från 1658 om att

Mats Kero är fil. lic. och medlem av Forum navales redaktionsråd.

inrätta en styrmansskola i Stockholm. I Göteborg etablerades en navigationsskola så sent som 1798. Dock skedde navigationsundervisning av kadetter ombord på Svenska Ostindiska Kompaniets fartyg långt tidigare.

På 1820-talet framfördes en hel del kritik mot de ännu oreglerade förhållandena inom navigationsundervisningen och examinationen av befäl för handelsflottan. Ständerna (riksdagen) antog då ett förslag om undervisning avseende innehåll och examination, men dess ikraftträdande sköts upp till 1834. Detta datum ses av Horck som starten på det statliga navigationsskoleväsendet - fast det av Olof Traung angivna året 1842 nog får ses som mera korrekt. Från och med detta år utbildade i alla fall navigationsskolor under statlig tillsyn skeppare och styrmän för handelsflottan utifrån i en sjöbefälsförordning bestämda kompetenskrav. Navigationsskolorna förlades till Stockholm, Göteborg, Malmö, Kalmar, Härnösand samt Västervik, Visby, Karlstad och Strömstad. (De fyra sistnämnda lades ned 1912.)

Kapitlet är kortfattat och avsett som introduktion även om referensen till charlatanen Gavin Menzies fantasier om en kinesisk upptäckt av Amerika före Columbus snarare känns avskräckande för vidare läsning. Påståendet att magnetkompassen "1750 blev en realitet" är möjligen ett tryckfel fast användningen av kompass i Östersjön ännu under senare delen av 1500-talet förefaller ha varit sällsynt. Tillförlitligheten i magnetkompasserna var naturligtvis långt fram i tiden också ofta tvivelaktig liksom skepparnas och styrmännens kunskaper i deras handhavande var bristfällig, vilket Horck antyder.

Följande två kapitel utgör en resumé över Malmö navigationsskolas utveckling 1842-1942 samt 1942-1982. Därefter ges en utredning av skolans byggnader och lokalisering i Malmö under årens lopp. Från 1880-talet till in på 1960-talet var skolan lokaliserad i en vacker byggnad med ett magnifikt torn på Jörgen Kocksgatan. Betecknande för tidsandan är att skolbyggnaden ersattes av ett anskrämligt parkeringshus. Skolbyggnadernas arkitektur, utsmyckning och lokalisering är grundligt och pedagogiskt beskrivna med rikligt med bilder. Skildringen av miljöerna i vilka utbildningen bedrevs bidrar till förståelsen av Malmö som sjöfartsstad i gångna tider.

Skolans direktion, som verkade fram till 1964 när Länskolnämnden tog över, och personal behandlas i ett par kapitel. Från starten var ofta hand-

lande och grosshandlare i Malmö ordförande i direktionen. Mest hågkomna idag bland sjöhistoriskt intresserade torde vara ett par andra ordförande: hamnkaptenen Gustaf Stenfelt (1915-1929) – författare till livfulla sjömansminnen och ett par sjöfartslexikon – samt skeppsredare Einar Hansen (1956-1964). Den sistnämnde var starkt sjöhistoriskt intresserad och mecenat. Hans gamla lustjakt *Cinderella* lever kvar som kryssarklubbens skolskepp *Gratia*. Skolans rektorer (som långt fram i tiden titulerades föreståndare) har ett eget avsnitt. Från början rekryterades rektorerna från Flottan som ju kunde erbjuda både nödvändig teoretisk och pedagogisk bakgrund. Först 1931 anställdes den första sjökaptenen som även hade navigationslärarexamen och fil kand-examen. För en äldre generation av *Forum navales* läsare med bakgrund i Flottan torde Torsten Holm (rektor 1957-1968) vara ett bekant namn: medförfattare till *Lärobok i Navigation 1956* (LIN/56) som i många år användes både i sjöofficersutbildningen och på sjöbefälsskolorna. Sjöbefälsskolans siste rektor (1976-1982) var Sölve Arvedson (1928-2006) till vars minne boken är tillägnad.

Arvedson var starkt engagerad i frågor rörande sjösäkerhet och miljö. Han var initiativtagare till de tankoperativa kurser som sedermera blev obligatoriska för sjöbefäl såväl på svenska fartyg som internationellt. Genom sitt omfattande internationella kontaktnät var det också Arvedson som fick International Maritime Organization (IMO) att lokalisera World Maritime University till Malmö. Lärarkåren och övrig personal behandlas även i ett avsnitt. Här ska bara ett namn nämnas, sjökaptent Bertil Chr. Petersson vars sjömansmemoar *Ekluten* som han publicerade på gamla dagar 1984 är en klassiker om segelsjöfarten kring första världskriget.

Redan från början stadgades att föreståndarna för navigationsskolorna förutom sjökaptens- eller sjöofficersexamen skulle ha genomgått en navigationslärarkurs. De sjöofficerare som till en början rekryterades genomgick Flottans kurser och det dröjde till 1913 innan den första "civila" navigationslärarkursen anordnades. Före 1943 omfattade kurserna tre terminer och därefter fyra terminer, där en termin avsattes för pedagogik och provlektioner inför klass. Förkunskapskraven för att antas till navigationslärartutbildning liksom behörighetskraven för ordinarie navigationslärartjänst blev efterhand allt högre. Så var ett antagningskrav för kursen 1977 20 universitetspoäng i matematik och kraven på sjötjänstgöring så omfattande att

det i praktiken tog 13 år att bli behörig navigationslärare! Kursen 1977-78 blev också den sista statligt anordnade kursen för navigationslärarexamen. Det blev helt enkelt för dyrt i relation till de fåtaliga eleverna, enligt Horck.

I kapitlet utbildningens organisation ges en genomgång av läroböcker, instrument för navigation och lastberäkningar, simulatorer, maskinutrustning m.m. som användes på sjöbefälsskolan. Sedan följer ett kapitel om eleverna, de blivande sjöbefälen, med minnesbilder av gamla elever från skoltiden och även deras fortsatta karriärer. Här noterar en f.d. elev att skolan delade ut ett stipendium instiftat av Felix von Luckner men missminner sig och skriver att denne hade varit ubåtschef; von Luckner var som bekant under första världskriget världens siste kaparkapten på ett seglande skepp, *SMS Seeadler*. Den löpande texten avslutas med två korta kapitel om varför skolan lades ned och själva arbetet med boken. Boken har en engelsk sammanfattning, personregister och bildförteckning och avslutas med två bilagor över examinerade sjöbefäl samt anställda 1942-1982.

Hur lyckades då Malmö Sjöbefälsskola med sitt uppsåt, att utbilda befäl för handelsflottan? Starten 1842 var tämligen blygsam, endast fyra elever avlade examen våren 1843. Men senare under 1800-talet inskrevs och examinerades årligen 50-70 styrmans- och sjökaptenselever. Vid 100-årsjubileet 1942 låg antalet på 150-170 elever som då även omfattade maskinist- och övermaskinistklasser (senare kallade sjöingenjörer). Efter andra världskriget blev befälsbristen i handelsflottan ett konstant fenomen. Femtio- och sextiotalen var en guldålder för svensk sjöfart och liksom för industrin i land fanns problem med arbetskraftsförsörjningen. Sjöbefälsutbildningarna försökte sig på kortare utbildningar med elever som hade studentexamen, men med begränsad framgång. Några av de större rederierna införde ett system med fartysbefälslever ombord med styrd praktik, även det med begränsade resultat. Följden blev omfattande bristmönstringar av obehörigt befäl. Den rådande befälsbristen berodde emellertid i huvudsak på orsaker utanför skolornas kontroll.

När sedan Malmö Sjöbefälsskola lades ned var läget för svensk sjöfart naturligtvis radikalt annorlunda än på 1960-talet. Ändå hade utbildningen av sjöbefäl på skolan trendmässigt ökat ända till och med 1980. Generösare avlösningssystem och striktare bemanningsregler som stävjade brist-

mönstringar gjorde att de nyutbildade ändå hade goda möjligheter till befälsjobb trots en minskande handelsflotta. Horck sörjer naturligtvis nedläggningen av sitt *alma mater* och det var knappast heller kvalitetsskäl eller bristande elevunderlag som gjorde att just skolan i Malmö lades ned. Däremot talade kostnaderna för att upprätthålla en kvalitativ utbildning med avancerade simulatorer och annan teknisk utrustning för att koncentrera den till färre orter. Att då skolan i Malmö lades ner torde ha haft lokaliseringspolitiska orsaker. I avsnittet har för övrigt ett fel insmugit sig beträffande nedläggningen av Härnösands Sjöbefälsskola som skedde 1986 – inte 1985 som står i texten.

Över 500 sidor om Malmö Sjöbefälsskolas historia är kanske inte något som lockar till sträckläsning. Men för den som är intresserad av utvecklingen av svensk handelssjöfart i synnerhet från andra världskriget till millennieskiftet finns mycket information att botanisera i. Som referensbok hade boken emellertid vunnit mycket på ett sakregister förutom personregistret. Bildmaterialet kompenserar nu detta till viss del och bildtexterna är informativa. Här kan man fördjupa sig i gamla instrument för navigation, mätning av last och fartygsstabilitet, hur undervisningen skedde i olika laboratoriesalar och även utsmyckning och arkitektur på skolbyggnaderna.



Thomas Taro Lennerfors, *Elling Ellingsen – The shipping entrepreneur* (Stockholm: Medströms Bokförlag, 2016), 222 s., inb., ill.

Anmäld av Eric Hallberg

Föreliggande bok, vilken är skriven på engelska, handlar om entreprenören Elling Ellingsens (1942-2015) verksamhet inom sjöfartsbranschen under perioden 1973-2015. Det framhålls tidigt i boken att det inte är någon personlig biografi över Elling Ellingsen utan en affärsbiografi över honom. Författaren, Thomas Taro Lennerfors, som är verksam vid Institutionen för teknikvetenskaper vid Uppsala universitet har tidigare författat böcker inom sjöfartsområdet: två om Stena, och en om Stockholmsrederierna.

Lennerfors skriver i bokens efterord att han träffat Ellingsen en gång, 2009, då han studerade tankrederierna i Stockholm. Lennerfors uppfattade Ellingsen som en inspirerande person och bad honom att berätta om sin karriär inom sjöfarten. När Ellingsen avlidit kontaktades Lennerfors av Elling Ellingsens son Per för att skriva om Ellingsens verksamhet som entreprenör inom sjöfarten, och resultatet av Lennerfors arbete blev denna bok. Det måste ha krävts ett avsevärt forskningsarbete och även kontakter med Ellingsens medarbetare för att samla in materialet för att åstadkomma denna mycket omfattande och detaljerade text.

Ellingsens liv sammanfattas i det sista kapitlet i boken på följande sätt: en sjöman som gick i land, startade ett företag som växte, kollapsade, men som lyckades komma tillbaka.

Ellingsen föddes i Norge, men kom att tjänstgöra som styrman ombord på svenska fartyg, först hos Broströms och senare i Swedish Gulf Line som var engagerade i transport av skogsprodukter, inte minst papper i rullar.

Eric Hallberg är professor em i zoologi vid Lunds universitet. Han ingår också i Länsrättens redaktion.

Detta kom att påverka hans framtid. När Ellingsen gått iland kom han att anställas av SCOL, och här kom han att intressera sig för lasthanteringen. Han utvecklade ro-rofartyg med sidoportar och lastningspontoner för en optimal lasthantering av papper i rullar, speciellt i hamnar med tidvattnen. När SCOL kollapsade kunde han starta eget, ett rederi som 1980 fick namnet Sea-Link. Det rederiet kom givetvis att fokusera sin verksamhet på transporter av skogsprodukter.

På flera ställen i boken kallas Ellingsen för en alkemist, och detta syftar på att han liksom en alkemist kunde förvandla tämligen värdelösa föremål till något mycket värdefullt. I Ellingsens fall var det tämligen gamla och billiga fartyg, som genom begränsade och anpassade ombyggnader kunde få en ny funktion för en specialiserad transportverksamhet. Tidiga exempel på detta är *Ocean Link* och *Forest Link*, vilka tidigare tillhört Broströms, och dessförinnan Svenska Lloyd. Med dessa och andra fartyg kunde han starta upp en verksamhet som involverade Combi Shipping och Transfenica. Familjen Ellingsen flyttar 1984 till England, och där blir han bekant med Mats Arnhög som var verksam inom oljebranschen. De kommer att inleda samarbete inom sjöfarten, och Ellingsens verksamhetsområde vidgas. Ellingsen förvärvar exempelvis tre lastterminaler i sydöstra England.

Affärerna i Sverige kommer att förflyttas till södra Sverige då Rederi AB Nordö förvärvas, och får namnet Nordö-Link. Planerna på en färjelinje, Euroway, mellan Malmö och Travemünde såg ut att realiseras då två passagerarfärjor beställdes. Han hade också en stor förmåga att leta upp varv som kunde skapa nybyggen till mycket förmånliga kostnader. Ett exempel på just detta är de två passagerarfärjor för Euroway som beställdes vid varvet Brodosplit i Split under 1990. Här kom dock inbördeskriget i Jugoslavien att försena leveranserna, men färjan *Frans Suell* var i trafik för Euroway under åren 1992-1994. Den andra färjan kom aldrig i trafik för Euroway.

Under 1994 kom Mats Arnhögs och Ellingsens vägar att skiljas, och i samband med detta kom Ellingsen inte längre att vara involverad i rederiverksamhet, men idérik som han var startade han upp en verksamhet med returpapper i England i samarbete med Holmen. Dessutom fortsatte han sin terminalverksamhet. Men Ellingsen kom efter några år tillbaka som redare. Återigen var det en stor framsynthet som uppenbarades då Ellingsen beställde nybyggen i Kina. Varvet, Jinling, hade inte sysslat med byggnation

av större fartyg innan, men resultatet blev mycket bättre än vad som de mer realistiska bedömarna hade kunnat föreställa sig. Ett skäl till att det fungerade så bra var att man hade inte mindre än fem inspektörer på plats, som under byggtiden på två år inte skådade dagsljus sas det. De i Kina byggda fartygen chartrades ut, och denna verksamhet fungerade enligt ritningarna. Ellingsen drabbas emellertid av en stroke 2009, och efter denna trappade han ner sin verksamhet inom företaget.

Det ges mycket noggranna uppgifter i boken om de olika faserna i Ellingsens affärsverksamhet, och det var ju också författarens uppdrag. Redogörelserna för de olika affärerna är så noggranna att läsandet ibland blir väl krävande, och att det finns en risk att drunkna i detaljer. Kort sagt, det är inte en bok som man sträckläser, men det har väl heller inte varit avsikten med den. Man kan också tycka att Ellingsen som person inte får det utrymme som han förtjänar, utan att det är entreprenören Ellingsens verksamhet som får i stort sett allt utrymme. Men när man läst boken är det ganska naturligt att ställa sig frågan hur Ellingsen var som människa. I det sista kapitlet som har titeln: Elling Ellingsen – sjöfartsentreprenören, får man en del upplysningar om detta, och det gör att boken totalt får ett större djup.



N. A. M. Rodger, J. Ross Dancy, Benjamin Darnell och Evan Wilson, *Strategy and the sea: Essays in Honour of John B. Hattendorf* (Woodbridge, Suffolk, UK; Rochester, NY, USA: The Boydell Press, 2016). xi, 303 s, inb, ill.

Anmäld av Gustaf Fryksén

Den 10-12 april 2014 hölls konferensen "Strategy and the Sea" vid All Souls College i Oxford för att markera den prisbelönta professorn John B. Hattendorfs pensionering och forskargärning. Bidragen till denna resulterade så småningom i en festskrift med samma titel som utkom 2016. Hattendorf, som mellan 1984 och 2016 var professor i maritim historia vid den amerikanska marinens skola för högre militär utbildning (U.S. Naval War College), behöver troligen ingen längre bakgrundspresentation för *Forum navales* läsare, men eftersom hans avtryck inom den maritimhistoriska forskningen är så betydande är det kanske ändå motiverat att i kort-het först rekapitulera något ur hans omfångsrika verksamhet.

Mest märkbar gör sig Hattendorfs betydelsefulla gärning under en genomgång av hans stora vetenskapliga produktion. Det gäller monografier, artiklar, essäer, arkivguider och förteckningar, källpublikationer, bibliografier, recensioner, utställningskataloger och inte minst som redaktör för flera antologier och uppslagsverk. En bibliografi över Hattendorfs publicerade texter är inkluderad i festskriften (s. 255-284) och utgör förstås en viktig resurs för den maritimhistoriskt intresserade.

Hattendorf har bland annat varit huvudredaktör för *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, ett referensverk med över 900 artiklar, som utkom i fyra volymer 2007. Han har också varit redaktör för flertalet rapporter från International Seapower Symposium (ISS), den återkommande konferens som brukar hållas vid den amerikanska marinens skola för högre militär utbildning i Newport, Rhode Island. Särskilt bör även nämnas Hattendorfs studier av exempelvis historikern Alfred T. Mahans strategi- och krigsteori. För svenska förhållanden kan verken *Saint Barthélemy and the Swedish*

Gustaf Fryksén är doktorand i historia vid Historiska institutionen, Lunds universitet.

West India Company: a selection of printed documents, 1784–1814 (1994) och *John Robinson's Account of Sweden, 1688* (1998) vara intressanta att undersöka närmare. En antologi som enligt bibliografin är under utgivning hos det Rotterdambaserade förlaget Karwansaray är *Charles XII: Warrior King*, vilken naturligtvis också bör väcka intresse.

Festskriften inleds med förordet "John B. Hattendorf – A Transatlantic Tribute" av den välrenommerade maritimhistorikern N.A.M. Rodger. Efterföljande inledning är skriven av de övriga redaktörerna: militärhistorikern J. Ross Dancy (Sam Houston State University, Texas), doktoranden Benjamin Darnell (New College, Oxford) och forskaren Evan Wilson (National Maritime Museum, Greenwich). Förutom bibliografin avslutas festskriften med ett efterord av Rodger, ett välfungerande index och en Tabula Gratulatoria.

Festskriftens övergripande fokus är som titeln anger strategi och hav och den uttalade ambitionen är att texterna främst skall beröra andra flottor än de brittiska och amerikanska. Totalt rymmer boken 21 artiklar i varierande ämnen vars gemensamma syfte också är att presentera ny forskning. Samlingen författare är internationell med olika yrkesbakgrunder inom det marina fältet. Framför allt består författarna av akademiska forskare från Storbritannien och USA, men de kommer också från Nederländerna, Frankrike, Australien, Spanien, Japan, Tyskland, Kanada och Danmark. Artiklarna är i viss mening ordnade kronologiskt-tematiskt och tidspannet sträcker sig från förmodernt 1500-tal (spansk adel som galärkaptener) till 1900-talet (1970-talets geopolitiska situation för marin verksamhet i Indiska oceanen). Sammantaget kan dock sägas att artiklarna har en övervikt mot 1700-talet och 1900-talet. Artiklarna varierar i utformning och fokus; vissa berör enskilda händelser och teman, andra tar sig an längre förlopp och idéer över flera sekler. Ämnena som berörs är bland annat flottors bemanning, ledarskap, sociala frågor, sjöofficerare, underrättelseverksamhet, utbildning i marina ämnen, sjömaktens inflytande, sjöfartspolitik och strategiskt tänkande. Så får till exempel läsaren ta del av så olika ämnen som bemanningsproblemen i brittiska flottan under 1700-talet, den spanska flottans offensiva strategier 1763-1808 och marin intellektualism i den Kejsarliga japanska flottan. Den löpande framställningen, med de varierade ämnena och som avslutas med artiklarna "History and Navies: Defining a

Dialogue" (James Goldrick) och "Teaching Navies Their History" (Geoffrey Till), upplevs trots sina olikheter som väl sammansatt och avvägd. Behållningen för läsaren är genomgående stor och oavsett om intresset ligger på generell maritimhistorisk nivå eller på specifika områden inom fältet, finns det troligtvis något intressant att läsa för de flesta.

Den danska maritimhistorikern Jakob Seerups välskrivna artikel "Danish and Swedish Flag Disputes with the British in the Channel" (s. 28-36) tar upp exempel på konfrontationer gällande flaggan i Engelska kanalen från 1690-talet och under 1700-talet och i vilken kontext vi bör förstå dem. De svenska exempel som berörs är den fruktlösa drabbningen vid Orford Ness sommaren 1704, men också några exempel från mitten av 1700-talet, bland annat kaptenen "Rajalihns" segling genom kanalen med ett svenskt örlogsfartyg 1755. Fartyget är mest sannolikt *Södermanland*, som fördes av Johan von Rajalin till Medelhavet samma år.

Strategy and the sea är på flera sätt en läsvärd och vetenskapligt komplett festskrift. Innehållet spänner över många ämnen, texterna är skrivna av välrenommerade författare och inte minst är redaktörernas arbete till synes föredömligt gjort. Markeringen av Hattendorfs pensionering och hedrandet av hans gärning som maritimhistoriker kan därför inte ha genomförts på ett bättre sätt.



Simon Ekström & Leos Müller (red.), *Angöringar: berättelser och kunskap från havet* (Göteborg: Makadam Förlag, 2017), 221 s, inb.

Anmäld av Per Forsberg

Angöringar: berättelser och kunskap från havet är mycket mer än en vanlig bok. Den låter läsaren följa med på resor till olika platser under olika tidsepoker. Platser som Gustaviana, Karlskrona, Göta kanal, kraftans vändkrets och skärgården utanför Stockholm, visas upp både på ytan och på djupet. Författarna behandlar olika samtidsbilder som läsaren kan känna igen sig i, pekar ut de ytliga i dem och lyfter sedan med en berättande stil fram det maritima arv som finns dolt under ytan.

Bokens huvudsakliga bidrag är just att kunskap om historiska platser och skeenden behövs för att navigera i samtiden. Hänvisningar görs flera gånger till Olaus Magnus vackra *Carta marina* från 1539, som särskiljer sig genom att inte bara hav, land och höjdkonturer är utmärkta utan även sjöodjur och andra mytologiska varelser. Genom att lyfta fram det som döljer sig i djupen, under ytan, är den mer invecklad och kaotisk. Just därför är den bättre lämpad att använda vid navigation än endimensionella kartor.

På liknande sätt är det med bokens tio kapitel, vilka aldrig enbart behandlar det som rör sig på ytan. Det komplicerade och komplexa lyfts upp ur djupen och ställs jämte historielösa bilder som har sin begränsning i det formella och ytliga. Genom berättelser om historiska händelser konstrueras en komplex bild av ett landskap, där inte bara ytan och landkonturer syns utan även bortglömda monster och äventyrare. Den som läser boken får uppleva att det de håller i händerna egentligen är en *Carta marina* med skrämmande djup och nutida monster i form av ubåtar, sopor, radikalism, glömska, slaveri och byråkrater.

Per Forsberg är universitetslektor på Handelshögskolan vid Örebro universitet. Han disputerade 2002 med avhandlingen "Berättelser och omdömen i en redares vardag" (Göteborg: BAS).

Bokens berättelser rör sig aldrig enbart på historiskt djup. I stället utmanas hela tiden dagens ytlighet. Berättelserna kompletterar och utmanar rådande uppfattningar, det maritima livet framställs som något helt annat än enkelsidigt och det förflutna är närvarande under ytan. I bokens kapitel kombineras yta med djup på olika sätt. Verkligheten tillsammans med förväntningar om tristess och sjukdomar ställs mot drömmar och äventyr; det enkla mot det invälda; vanliga uppfattningar mot faktum; det kända mot det okända; det förväntade mot det upplevda; simpel vinstdrift mot vetenskapliga ideal; det kortfattande och icke-emotionella mot dramatik och känslomässighet.

Några glimtar över hur boken lyfter fram maritimt liv och kultur till ytan: Det handlar om humrar som mytologiska väsen men också som lyxartiklar och kommunikativa resurser; nutida långfärdsseglares bloggar om vad som sker när det egentligen inte sker så mycket, reseberättelser från Ostindiska kompaniets skepp där berättaren skulle rapportera att hen sett 'rätt' saker och varit med om 'rätt' äventyr. På det sättet kopplades individuell upplevelse med litterära genrer. Det svenska fritidsbåtlivet skildras på ytan där nostalgi och semesterdrömmar bejakas, och vatten, ljud och berättelser medierar nuet med det förflutna. Men, fritidsbåtlivet handlar inte bara om jungfruliga naturmiljöer. Läsaren får även ta del av berättelser om fritidsbåtlivet på djupet, i form av nedskräpning förr och nu. I andra kapitel visas hur massmedia skapar hotbilder från djupet (särskilt från ubåtar) och hur ytliga politiska strömningar blåses upp; hur bilder av hot skiljer sig åt på lokal nivå, som i sjöfartsstaden Karlskrona och på nationell politisk nivå. I de avslutande kapitlen behandlas hur den svenska kolonin S:t Barthélemy inte endast var en yttlig plats för marknadsutbyte utan fungerade även som en politisk mötesplats. Slutligen får läsaren följa med ner i det historiska djupet när det gäller Sveriges neutralitetspolitik, vilket visar sig ha en lång tradition bakåt i tiden och involverar handel med nationer i krig.

Sjöfarten är fascinerande just därför att det är en av få överlevande traditionella berättarkulturer. Detta framkommer med tydlighet i denna bok som samtidigt själv är en del i denna kultur, utan att författarna kompromissar med akademisk tillförlitlighet. Att lyfta fram och ta del av denna berättarkultur som ett marint arv är även viktigt ur ett demokratiskt per-

spektiv. En berättelse är alltid en inbjudan till andra att berätta sina berättelser. Därför är boken viktig, som en motpol mot förenklade bilder förmedlade av media eller samtidens benägenhet att formulera detaljerade arbetsbeskrivningar och checklistor – sådant som kväver berättandet. Det behövs berättelser som går på djupet och inbjuder till komplicerade resonemang och diskussioner utifrån olika ståndpunkter. Det märkvärdiga med boken ligger i hur berättelserna konstruerar en komplex karta där allt har en djupare sida. Denna komplexa karta kan hållas aktuell genom ständigt berättande om händelser och platser både historiska och samtida.

Olika läsare kommer förmodligen att fasta för olika berättelser. Några kanske till och med önskar fler berättelser som problematiserar dagens ytlighet eller får egna ideér om vad som kan lyftas fram ur de historiska djupen? Ingen karta är naturligtvis fullständig och bokens berättelser kan ses som en inspiration och utmaning till läsaren att berätta sina berättelser på ett sätt där yta kombineras med djup. Boken är som en gymnastisk övning i att tänka med maritima entiteter. Läsaren får med sig en *Carta marina* där samtiden kan läsas av i relation till det annars dolda och glömda. "Marina entiteter är bra att tänka med", som en av bokens författare uttrycket det.



Lennart Bornmalm, Andreas Ingvarsson, Krister Bång och Lars O. Carlsson, *Ö-varvet 100 år: 1916–2016* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2017), 158 s., ill.

Anmäld av Per Hallén

Boken *Ö-varvet 100 år 1916-2016* berättar om anläggandet och driften av ett varv på Öckerö utanför Göteborg i ett hundraårigt perspektiv.

Läsaren får genom en föredömlig introduktion kännedom om varför Öckerö var en lämplig plats att anlägga ett varv under tidigt 1900-tal. I det "sjölandskap", som öarna i både södra och norra skärgården utgör, fanns efterfrågan på varvstjänster från både fraktfart och fiske. I området fanns även Berg Propulsion (numera Caterpillar). Det bildades alltså ett marint inriktat kluster i skärgården av olika former av företag. Öckerös ställning som den socken i Sverige som hade flest varv under 1900-talets första hälft. Detta var givetvis kopplat till den expansiva fiskenäringen under samma tid. Även om boken inte diskuterar teorier kring företagsetableringar så har den ändå några trådar som är intressanta även ur ett forskningsperspektiv.

Etablerandet av Ö-varvet kom under en period när de små fiskefartygen höll på att genomgå en motorisering, där var skärgården utanför Göteborg ett pionjärområde med en snabb teknisk förnyelse av fiskeflottan. Företagsamheten och kapitalet i området kan enligt författarna kopplas till sillperioden under slutet av 1800-talet då vadbinderier, smedjor och även varv etablerades i området. Det är intressant och trolig koppling som görs mellan sillfisket och inkomsterna därifrån och 1900-talets företagande, men det återstår att belägga.

Inplaceringen av företaget i detta större sammanhang är mycket lovvärt och gör att boken blir användbar i andra sammanhang än enbart det lokalhistoriska. Studier av dessa mindre varvsanläggningar är inte vanliga då forskningen oftast har fokuserat på de stora företagen.

Per Hallén är universitetslektor i ekonomisk historia vid Göteborgs universitet.

En aspekt som skulle ha kunnat diskuteras mer är bildandet av Föreningen Sveriges Mindre Varv 1939. Denna form av samarbetsorganisationer fanns även för de stora varven och inom andra branscher. Fenomenet med begränsning av konkurrensen genom samarbetsorganisationer har uppmärksamrats mycket av forskningen under senare år. I boken om Ö-varvet får man intrycket att begränsning av konkurrensen var något positivt, möjligen var det så för varvet men knappast för de som behövde anlita ett varv. En något mer kritisk blick hade varit nyttig vid presentationen av den nya samarbetsorganisationen.

Företagshistoriska skildringar fångas ofta av ägarstrukturen och låter denna bli ryggraden genom skildringen av företaget. Ett alternativt sätt är att låta branshutvecklingen eller den bredare samhällsekonomiska förändringen utgöra strukturen som styr framställningen. Boken om Ö-varvet är upplagd till större delen utifrån generationsskiften inom företaget. Men det finns också en ambition att koppla företagets utveckling till den allmänna ekonomiska utvecklingen, inte minst inom fisket som under lång tid varit den viktigaste kundgruppen.

Ö-varvet 100 år är en mycket tilltalande bok som säkerligen kommer att locka läsare. Boken är rikligt illustrerad men tryckningens kvalitet gör inte bilderna rättvisa. Det är olyckligt och försämrar helhetsintrycket påtagligt.

Texten kan med fördel läsas av alla med intresse av fartyg, varv, sjöfart och fiske eller har ett lokalhistoriskt intresse. Boken kan till viss del även vara användbar för forskare som vill studera varvsnäringen eller praktiken inom skeppsbyggeri vid ett mindre varv i ett hundraårsperspektiv. Där finns dock nackdelen att boken inte har ett referenssystem i form av noter utan endast en källförteckning vilket kan göra det svårt att hitta de källor som författarna använt.

Trots vissa kritiska synpunkter kan jag ändå rekommendera boken som en intressant studie av ett varv som överlevt medan de stora skeppsvarven i Sverige helt försvunnit.

