



Recensioner

Dick Henriksson, *Rederiaktiebolaget Transatlantic: I krig & fred 1904–2004* (Göteborg; Breakwater Publishing, 2018), 469 p., ill., inb.

Anmäld av René Taudal Poulsen

Overseas liner shipping was a major revenue source for Swedish shipping for almost the entire twentieth century. Dick Henriksson, a journalist from Göteborgs-Posten, narrates a comprehensive history of one of the key players in this business, Gothenburg's Transatlantic. From its imposing head-offices in central Gothenburg, Transatlantic managed an extensive network of liner services from Sweden and Northern Europe to South and West Africa, Australia, US East Coast and in the cross trades from Australia to the US West Coast from 1904 to 1988. Previous studies on The Swedish Club, Gothenburg city's economic history, and several academic journal articles have dealt with different aspects of the development of Transatlantic, but only in brief. Henriksson's book represents a much more comprehensive account of the company's development.

The book, according to Henriksson, came into existence on the initiative of a former Transatlantic ship-owner, Peter Carlsson. In 2015, Carlsson shared an unpublished manuscript of 500 pages, written by his grandfather, Gunnar Carlsson. The latter had had served as managing director for the company from the age of 27 in 1914 until 1953, and specifi-

cally asked his family not to publish the manuscript until 50 years after his death. Henriksson does rely heavily on Gunnar Carlsson's memoirs in the first chapters of the book, but maintains a critical distance to his source. The author had access to Transatlantic archives', including the well preserved board meeting minutes, and also utilized previously published works by Gothenburg economic historians Kent Olsson and Martin Fritz, maritime museum curator Olof Traung and shipping journalists Thorsten Rinman and Rigmor Brodefors. For the latter period, he has also performed several interviews with former employees, including Peter Carlsson. It is unfortunate that the book does not contain any footnotes or detailed references to the sources used, in particular because the author has done such an extensive work.

Transatlantic was established shortly after the turn of the nineteenth century by Wilhelm Lundgren, a former captain. He did not belong to the Gothenburg high society, but managed to convince investors and the government about the value of a Swedish overseas liner network. First he set up on a service to South Africa, and soon Australia was included in the itinerary in order to ensure cargo on the backhaul. The services were backed by Swedish government subsidies during the early phases.

Transatlantic was not established as a traditional family-owned and managed firm, but four members of the Carlsson family served on as top manager from 1914 to 1988, Gunnar, Per, Torkel, and Peter Carlsson. In the interwar period, the company was under creditor control after unfortunate overinvestments in the late 1910s. Transatlantic struggled during the 1920s and 1930s, but in 1936 Gunnar Carlsson managed to convince prominent Gothenburg businesses to help him refinance the company. He was successful and Transatlantic gained its "independence", according to Henriksson. In subsequent decades, Transatlantic followed a very cautious financial policy, largely financing new ships with retained earnings.

During both World Wars, neutral Swedish shipping was left in a difficult position. Gunnar Carlsson played a central role in Swedish negotiations with the British, to maintain business opportunities for Swedish shipping, while also ensuring imports to Sweden. Henriksson is impressed by Carlsson's achievements, and attribute them to Carlsson's high credibility and talents as an international negotiator. He also adds that some colleagues in

René Taudal Poulsen (Ph.D.) is associate professor in business history and strategy at Copenhagen Business School, and conducts research on environmental upgrading in the shipping industry.

the Swedish ship-owner community thought that it was “too much Carlsson” at times. A picture of a Transatlantic vessels, carrying air planes and other military equipment for the US during the war is also reproduced in the book. Such a picture could have compromised neutral Sweden during the war, but it became a valuable asset much later, when the Transatlantic management used it to win a contract from the US marine.

The 1960s proved a watershed in liner shipping, as the revolutionary container technology was introduced on the main liner trade lanes. Transatlantic successfully managed this transition, being among the pioneers for deep sea ro/ro container ships. Such new ships were employed in the new consortia on the North Atlantic and Australia trades, in which Transatlantic engaged (Atlantic Container Lines/ACL and ScanAustral). Transatlantic's *Boogabilla*, a ro/ro container ship delivered in 1978 set the design standard for all such subsequent vessels. In contrast to many present day shipping companies, Transatlantic, had a large technical organization engaged in ship technology development during this period.

After the technically successful introduction of ro/ro container ships, Transatlantic lost moment during the great shipping crisis of the 1970s and 1980s. A merger with the Gothenburg neighbor, Broströms with a complementary liner network promised to reduce unit costs. It was first discussed in 1979, but negotiations failed. Five years later, when the Broströms group was on the verge of bankruptcy, a merger was finally decided. Transatlantic became the continuing company, into which Broströms' liner assets were integrated. Carlsson held further consolidation ambitions despite the cultural difficulties that emerged in the integration between Transatlantic and Broströms. In 1986 negotiations on a merger of the overseas liner activities of Transatlantic and Johnson Line from Sweden, Norwegian Wilh. Wilhelmsen, the Danish East Asiatic Company (EAC), and Finnish Effoa took place. Seen in retrospect, it is doubtful whether such a combine – a SAS of shipping – would have become a competitive carrier. All the companies represented weak shadows of their former strongholds, and the Danes brought the discussions to an end, even before the issues of headquarter locations and management appointments were resolved.

After the failed Nordic merger, Peter Carlsson started a new search for a stronger owner for Transatlantic, and found this in Bilspedition, an ex-

panding Swedish trucking and logistics company. For a long time Transatlantic's management had harbored an idea of integration between deep sea container shipping and onshore container logistics. Bilspedition acquired Transatlantic in 1988, but no integration of deep sea container shipping and shore logistics occurred. Instead a demise of Swedish liner shipping followed, as Bilspedition gradually sold the Transatlantic liner services and vessels in the early 1990s. Bilspedition itself was taken over by German logistics firm, Schenker in 1999. Interestingly the idea to integrate deep sea container shipping and onshore container logistics has returned to the agenda of container shipping companies in 2018. The name Transatlantic and the yellow and blue RABT flag reemerged on the oceans in 2004, when Skärhamn shipping company Bylock & Nordsjöfrakt took the old name to new use. In 2016, however, the name finally disappeared as the new Transatlantic was dissolved.

Predominantly a liner company, Transatlantic was also engaged in other shipping segments, and Henriksson also discusses these investments. Transatlantic acquired Sweden's first deep sea oil tanker, the *Oljaren* in 1922. More importantly however, it lost large sums of money on investments in Stockholm-based Salén's Ultra Large Crude Carriers in 1970s. TransBulk, a dry bulk operator, based on mainly chartered vessels represented one of the other segments in which Transatlantic become involved. After Transatlantic's demise, TransBulk was continued by Bylock and Nordsjöfrakt for a couple of years. Another Transatlantic venture, TransProCon, provided niches services for in project cargo shipping from the late 1970s and still exists under the new owners Svenska Orient Linien.

Henriksson contextualizes Transatlantic developments well, describing how international market developments and Swedish and international politics shaped the business opportunities for Transatlantic. *Rederiaktiebolaget Transatlantic: I krig & fred 1904–2004* is very well structured, and contains a great deal of suspense. For instance, an account of the voyage of the *Coolangatta* from Leningrad to Havana during the Cuba Crisis in October 1962 takes the reader onboard the ship, as it was approached by US naval vessels. Perhaps the Swedish ship was carrying contraband? Apparently President Kennedy himself decided to allow the ship to proceed to Cuba after some hesitation in the US administration. Similarly, Henrik-

sen's account of Gunnar Carlsson's arrest in 1924 is written with suspense. The reader follows Carlsson on his way to the police station after a board meeting. The reader gradually learns that Carlsson was charged for perjury, and follows Carlsson on his way to the prison. Finally the reader learns that all charges were dismissed seven days later.

To my knowledge many of the illustrations of the book have never been published before, and serve as nice supplements to the text. I could only find two minor factual mistakes in the text. When Henriksson explains that US container line Sea-Land sent the container ship *Fairland* from New Jersey to Rotterdam in 1956, he mistakes this for the first voyage of Sea-Land's first containership, the *Ideal-X*, which sailed from New Jersey to Houston, Texas. And when he argues that the Danish liner company EAC ordered three new container ships in the late 1980s for the North Europe – Asia service, he exaggerates. In fact only two such vessels were ordered by the Danish company. In a book of 469 pages, such minor mistakes do not matter, and the conclusion remains that Henriksson's accounts are convincing. Having worked with the Transatlantic archives from the 1960s to the 1980s myself, I must say that I share Henriksson's interpretations of his sources. The book is recommended to anyone with an interest in Sweden's and Gothenburg's economic history in the twentieth century and maritime history in particular. It provides detailed accounts on the managerial challenges for a major Swedish liner company and adds valuable new insights into the mixed fortunes of Swedish shipping in the twentieth century.



Anders Bergenek (red.), *Vårt Lion Ferry* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2018), 341 s., inb., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Den 12 juni 1960 lade den nybyggda färjan *Prins Bertil* ut från danska Århus på sin allra första tur till Halmstad. Därmed debuterade det – märkligt nog Bonnierägda rederiet – Lion Ferry i passagerartrafiken. Men 22 år senare försvann det in i Stena Linekoncernen. Det var ju de här åren som branschen utvecklades med en svindlande fart i riktning mot dagens situation då färjerederierna utgör en storindustri med verksamhet i många olika farvatten; även uppe på fasta land.

Redan fyra år efter starten gick verksamheten så bra att man satte in ett större fartyg som övertog namnet *Prins Bertil*. Det skulle få en rad efterföljare. Och ännu bättre blev det när man 1965 tog över ett annat rederis kajläge i danska Grenås hamn och därifrån kunde trafikera de kortare sträckorna till Halmstad och Varberg. Vad det led kom Lion Ferry att utvecklas storartat och trafikera många trader på båda sidor av Atlanten. Toppåren 1973–1974 arbetade upp emot 3 000 personer i företaget och rederiet var en tid det största svenska färjerederiet – rentav större än Stena Line.

Men sedan förändrades förutsättningarna genom en rad negativa faktorer såsom ökade bunkerkostnader, vikande konjunktur och kraftigt stigande bemanningskostnader. Slutet för Lion Ferry kom när det betydligt större och kapitalstarkare Stena från familjen Bonnier tog över ägandet på förhösten 1982.

Dock togs namnet Lion Ferry tillbaka i bruk när Stena insåg hur känt och inarbetat det var; men nu för ett dotterföretag i marknadsföringen av de båda linjerna över Kattegatt till Grenå. 1990-talet var emellertid en svår period för färjetrafiken. Trots några goda år i mitten av årtiondet drogs

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

Lion Ferry med i den negativa utvecklingen och avvecklades som varumärke och eget bolag 1998.

Ombord på Lion Ferryfartygen var man ofta tidigt ute med olika tekniska landvinningar – om detta nu är rätt metafor för vad som sker på fartyg? Uppenbarligen lyckades man bland personalen skapa en utpräglad vi-känsla där åtskilligt av de tidigare traditionella skillnaderna mellan olika personalkategorier tonade bort. Om denna så kallade och alltjämt omhuldade Lionkultur handlar den här boken som är ett initiativ av Lion-Ferryklubben vilken organiserar tidigare anställda.

Redaktör för boken har Anders Bergenek varit; aktiv inom Klubb Maritim och Föreningen Gamla Halmstad och därmed en klar garanti för tillförlitligheten. En gång i månaden bidrar han med lokalhistoriska krönikor i tidningen Hallandsposten. Nu har han samlat vittnesmål och utsagor från ett knappt trettiotal personer som arbetat i Lion Ferryrederiet. Med säker hand har han fogat samman dessa minnesbilder till ett färgstarkt lapptäcke av hög kvalitet och variation.

Boken rymmer förstås mycken nostalgi; inte minst lyckostämningar när nya trader öppnades men också vemod när omtyckta fartyg gick vidare till nya uppgifter i andra rederier. Läsaren bjuds stundtals dessutom på en hel del dramatik. Ett exempel är när färjan *Varberg* – som var insatt på Halmstadlinjen – sändes till varv i Falkenberg för översyn. Torrdockans ena sidoblock brast dock och båten fick kraftig slagsida och började glida ut ur dockan. De nästan femtio ombordvarande fick hoppa i Åtran och plockades upp av småbåtar, men ingen kom till någon svårare skada. Lika lyckosam var utgången när ett av flygvapnets Drakenplan 1986 störtade bara en sjömil från rederiets *Europafärjan III* på dess väg till Grenå. Piloten hade skjutit ut sig och fanns på en flotte varifrån en av fartygets livbåtar kunde plocka upp honom – oskadd.

Som framgått kan boken således betraktas som ett ovanligt tydligt exempel på vad som i forskarkretsar brukar betecknas som "oral history", det vill säga att man försöker förstå historiska skeenden genom att samla in muntliga berättelser utöver att bygga på skriftliga källor. Under senare år har sådana källor tillerkänts ökad betydelse; i synnerhet när det gäller att fånga olika typiska samtida stämningsslägen som annars anses vara särskilt svåra att få koll på. För båtologerna finns samtidigt löpande i texten insprängda faktauppgifter om rederiets olika fartyg under de aktuella åren.

Till bokens många kvaliteter hör att den genomgående är utmärkt – för att inte säga slösande rikt och genomtänkt – illustrerad. Dåtida reklambroschyrer har fått en självklar plats; de förmedlar särskilt väl tidsmiljöerna. Härutöver bjuds läsaren på mängder av färgbilder från livet ombord, såväl på kommandobryggor, i passagerasalonger och barer eller nere i maskin. Och allt återges i ett fint tryck. Sammantaget lämpar sig denna bok mycket väl för en rad minnesresor – företagna i den allra skönaste läsfåtöljen. Och det var väl just det som var meningen.



D.C.L. Schoonoord, *Pugno pro patria. De Koninklijke Marine tijdens de Koude Oorlog* (Franeker: Uitgeverij van Wijnen, 2012). 400 p., ill., tbl.

W.J.E. van Rijn, *Overstag en toch op Koers. De Koninklijke Marine en haar Personeel 1945–2005* (Franeker: Uitgeverij van Wijnen, 2015). 608 p., ill., tbl., grf.

Anselm J. van der Peet, *Out-of-Area. De Koninklijke Marine en multinationale vlootoperaties 1945–2001* (Franeker: Uitgeverij van Wijnen, 2016). 592 p., ill., krt.

Anmälda av Michiel de Jong

The three books cover the history of the Royal Netherlands Navy in the years 1945–2005. During this period the Dutch Navy adapted twice to a new political strategic course. First, in 1950 it abandoned its role in the Dutch neutrality policy and the defense of the Dutch East Indies. The Dutch Navy participated in the Allied Navy during the Second World War and then continued its course in the combined fleets of the NATO. Its tasks became protection of sea lines of communication and anti-submarine warfare in the Northeast Atlantic against the Warsaw Pact. Second, the Dutch Navy adapted again after this threat disappeared in 1991. It refocused on international crisis management such as disaster relief and peace-keeping operations of the United Nations.

For the post-1945 period various topics of the Dutch naval history have been studied, but a work comparable to Ph.M. Bosscher's trilogy *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog* (1984–1990) did not exist. With the aim of addressing this niche, the commission of maritime history of the *Koninklijke Nederlandse Academie der Wetenschappen* and the *Nederlandse Instituut voor Militaire Geschiedenis* identified three themes for three naval historians. D.C.L. Schoonoord, colonel of The Royal Netherlands Marine Corps, and Anselm J. van der Peet were commissioned to

cover the Dutch Navy during the Cold War and the Dutch naval operations beyond the NATO area during and after the Cold War. Both published on topics of Dutch naval history since 1945. The late W.J.E. van Rijn was commissioned for a book on the Dutch naval personnel during and after the Cold War due to his expertise as a vice-admiral and flag officer personnel in the Royal Netherlands Navy.

D.C.L. Schoonoord focuses on the continuous tension between the ambitious fleet plans of the Admiralty Board in acquiring new equipment and modernizing existing equipment and its limited budgets during the Cold War. He argues that even given their budget constraints the Admiralty Board opted for fleet expansion. Since its foundation in 1949, the NATO expected the Dutch Navy to concentrate on anti-submarine warfare and minesweeping against Soviet maritime expansion in the North Atlantic.

However, the Admiralty Board pursued a more independent role and aimed at the protection of international sea lines of communication in times of war. Supported by three subsequent state secretaries, all of them former navy commanders, the Dutch Navy drastically expanded its fleet. In the 1950s and 1960s it consisted of an aircraft carrier, cruisers, destroyers, frigates and submarines for squadrons and task groups. The introduction of new technology such as radar and sonar increased the naval expenditures even further. The Admiralty Board opted to expand, but to the detriment of the number of exercises and shipping movements, and expenditures on personnel, ammunition and fuel.

Yet, even with a diminished budget, the Admiralty Board continued the ambitious construction programs in the 1970s and 1980s. Subsequent Dutch governments agreed to their plans and orders as these supported the waning Dutch shipping industry and appealed to the Dutch parliament's ideal of the Netherlands as a maritime nation. This favorable political constellation changed in 1988 when the navy's expenditures on six new submarines had significantly exceeded its budgets without informing the parliament. Consequently, it led to more political monitoring. Nevertheless, in these years the Dutch Navy, including the Royal Netherlands Marine Corps, started to cooperate more closely with the British Navy in order to contain the Soviet threat on NATO's northeastern flank. Thus, they developed the kind of doctrine and cooperation in combined opera-

Michiel de Jong is lecturer in military history and strategy at the Faculty of Military Sciences of the Netherlands Defence Academy, Breda and Den Helder.

tions that became routine in international expeditionary missions after the Cold War.

Schoonoord has structured his book chronologically in chapters covering subsequent decades. In each chapter he introduces the relevant international developments, before he thoroughly describes the political and military decision making linked to the main technical and organizational developments. Schoonoord based his extensive research on rich archives of the Dutch Navy in the National Archives and the Ministry of Defense and offers a broad bibliography on the various themes he covers in his book. Appendices on the fleet, ministers, state secretaries, commanders and chiefs of the naval staff are valuable additions to this book. However, one misses an introduction starting out from the development of the Dutch Navy in the 1930s and 1940s and a historiography would have been welcome too. Moreover, an in-depth quantitative analysis of the naval budgets and expenditures, also in comparison with those of the army and air force, and with the aid of tables and graphs, would have been insightful on the book's central theme.

W.J.E. van Rijn's study encompasses the era of Dutch naval personnel policy from 1945 until 2005. Van Rijn studies the effects of development in military threats, technology, and the Dutch society on the personnel of the Royal Netherlands Navy. In his introduction he uses the warship and its crew as a metaphor for the central position of the ships and their personnel within the naval organization that had to adapt to all these various developments. Van Rijn organizes his chapters around the major turning points in Dutch naval history: the rise of the navy and its involvement in the Dutch East Indies 1945–1949, the build-up of the navy from the beginning of the Cold War until the New Guinea affair 1950–1962, the years of the navy's consolidation 1962–1973, the *détente*, culmination and the end of the Cold War 1973–1989, and the navy's reorientation in the years 1990–2005.

Within these chapters, Van Rijn approaches the naval personnel policy thematically and addresses the question what it meant for the personnel to serve in the Royal Netherlands Navy. Along this way he masterfully describes themes such as personnel and operations, sailors, officers, immaterial matters as discipline, care on board and living conditions, and other im-

portant developments. From 1950 the introduction of advanced weapon systems as guided missiles, radar, and sonar required more specialized technical personnel. Van Rijn's vivid accounts of the years 1962–1989 reveal how much impact changes in the Dutch society had on the navy personnel policy, for example employee participation and representation as a result of democratization, a changed attitude towards authority and obedience, and the emancipation of women in the navy. After 1990 a new era began with the centralization of the services of the army, air force and navy under the Ministry of Defense of the fields of operations, sustenance, and personnel. Van Rijn soundly concludes that more than the technological and threat assessments, in particular changes in the Dutch society such as socialization, employee participation and representation had the most impact on the navy personnel policy.

Van Rijn extensively researched the naval archives in the Ministry of Defense and the National Archives as well as a wide range of literature and periodicals. The appendices of Van Rijn's book contain extensive tables on the number of sailors and officers of the Royal Netherlands Navy. In addition to his descriptions of the aspects of personnel affairs and navy personnel policy in rich detail, interviews with Dutch naval personnel on their working environment would have added a valuable perspective.

In his dissertation Van der Peet focuses on the participation of the Dutch Navy in multinational fleets outside the NATO treaty area, that intervened in a number of world conflicts. These missions reflected the structural global ambitions of the Admiralty Board during and after the Cold War.

Van der Peet starts out from a framework of interests, motives, thoughts and goals that set the conditions for the Dutch Navy's contribution to the out-of-area operations between 1945 and 2001. In three chapters he describes the phenomenon of multinational fleet operations, the Dutch foreign policy and overseas interests with regard to these operations, and the naval strategic thoughts within the Dutch Navy on out-of-area operations. Subsequently, he focuses in three chapters on the three main out-of-area operations of the Dutch Navy: Korea (1950–1955), the Red Sea and Persian Gulf (1984–2000) and the Balkan area (1992–2001).

Van der Peet addresses four research questions. Firstly, whether the

Dutch Navy continued a long tradition of similar interventions since the nineteenth century. He states that the Dutch Navy did so and continued from its former gunboat diplomacy. His argument would have been strengthened by more focus on the pre-1945 history of Dutch gunboat diplomacy. Secondly, whether the Admiralty Board influenced the political-strategic decision-making on these out-of-area operations. The Dutch government decided favorably on the participation of the Dutch Navy in multinational fleet operations around Korea, the Middle East and former Yugoslavia. The three expeditions showed, according to Van der Peet, that the Dutch government took the international and national ideal of the Dutch maritime nation and the Dutch Navy's capability to deploy high-quality units quickly into account in its decision-making. The third question delved into to what extent Dutch tasks and operations differed from those of coalition partners, in particular the British Royal Navy. Van der Peet concentrates in all three cases on the cooperation between the Dutch and British Navy. This cooperation gained the Dutch Navy important learning curves and expertise in common doctrine, acquirement of equipment and the planning and conduct of combined operations within the NATO fleet. And fourthly, to what extent did the existing national and international perceptions of the Dutch Navy influence Dutch government's decision-making on these missions, and did these missions contribute to the government's goals? The Dutch Navy's endeavors in these three expeditions gained international, and in particular British and American appreciation and respect. Yet, the effects of enhanced international influence or military export orders seem to have been more restricted than the Dutch government had hoped for.

Van der Peet remarks that three Dutch long-term foreign policy goals formed important conditions for both the favorable decision making of the Dutch government and favorable *modus operandi* for the Dutch Navy. These three interests were: the defense of Dutch territory and its citizens; fostering national prosperity through accessible trade routes and stimulation of economic growth; and contributing to the international order of law. Van der Peet concludes that due to these policy goals the Admiralty Board, and in addition to its tasks in the Northeast Atlantic, could maintain its doctrine and capability to perform global naval expeditions and a

mix of tasks on sea and in coastal and riverine waters. He states that the Royal Netherlands Navy through its out-of-area expeditions, for instance the one in Korea, gained leverage and credit in internal politics and in annual budgets vis-à-vis the army and air force. These kinds of operations gave the Dutch government full command over the Dutch fleet contingent that was quickly deployed, adjusted easily to the mission, and easy to retrieve. Van der Peet concludes that the Dutch Navy developed itself as a tool of first resolve for the foreign policy objectives of the Dutch government. Yet, this statement that this all led the way for the expeditions of the Dutch armed forces in the 1990s in general goes beyond the important roles of the start of the Dutch armed forces' contributions to UN-missions in Lebanon (1979), Iraq (1991), Bosnia and Cambodia (1992-1993). These not only influenced the policies of the Ministeries of Foreign Affairs and Defence but also shaped the conditions for planning and conducting the Dutch Navy's operation in the Balkan area.

Van der Peet's dissertation presents thorough research based on relevant archives in the Ministry of Defence, the Ministry of Foreign Affairs, the Dutch government, and the National Archives and made use of a wide range of literature and periodicals. The appendices in his dissertation offer valuable organizational tables and maps related to three case studies.

In conclusion, the three books are welcome contributions on the Royal Netherlands Navy's history during the Cold War and its immediate aftermath that will appeal to all those interested in it. In general the trilogy offers a perspective on its history from within the organization of the Dutch Navy. Whereas these books open rich archival sources of the Ministries of Defense and the National Archives, they will definitely serve as a starting point for further study on the development of the Dutch Navy in the post-1945 era.



Sten Henriksson, *Sviktande neutralitet: den svensk-tyska ubåtsspärren i Öresund 1940–1945* (Stockholm: Carlsson, 2017), 256 s., inb., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Tidigt under andra världskriget lades ett ubåtsnät ut mellan Helsingborg och Helsingör. Detta skedde i juni 1940, alltså bara en månad efter den tyska ockupationen av Danmark. Initiativet kom från tyskarna. Deras syfte var helt enkelt att förhindra att engelska ubåtar skulle kunna ta sig in i Östersjön och Bottenhavet på det sätt de gjort under första världskriget.

Om detta har amatörhistorikern Sten Henriksson skrivit en detaljrik och väldokumenterad bok, uppenbarligen resultatet av ett mycket aktivt arbete i form av sökningar i skilda arkiv och möten med informanter. I ett förord vittnar den nyss bortgångne lundahistorikern Sverker Oredsson om att författaren är *lidelsefullt historiskt intresserad* och väl inläst på den stora litteraturen om Sverige under andra världskriget.

På svensk sida var man införstådd med operationen i norra Öresund och medverkade rentav vid utläggningen av nätet sista sträckan in mot den svenska stranden. Man kan fråga sig varför vi alls ställde upp på detta; Sverige hade ju proklamerat en strikt neutralitetspolitik. Dessutom hade vi ju hävdat att passagen via Öresund enligt folkrätten skulle vara öppen för all sjötrafik.

En ganska given förklaring är att detta inträffade när den tyska krigsmaskinen föreföll oövervinnlig; på kort tid höll den ju på att lägga under sig stora delar av Västeuropa. Behovet för och önskan hos de svenska myndigheterna att visa sig mjuka i ryggen och tillmötesgående mot Nazityskland var tydligt. Ungefär samtidigt gick ju vårt land med på den så kallade permittenttrafiken vilken möjliggjorde att tyska trupper kunde transporteras på svenska järnvägar till det ockuperade Norge. I samband med det tyska anfallet mot Sovjetunionen ett drygt år senare tilläts vidare som bekant den tyska armédivisionen "Engelbrecht" att passera tvärs genom vårt land från Norge över till Finland. Även om detta av regeringen deklarerades vara

ett engångsfall var det uppenbarligen svårt att förena med neutralitetspolitiken.

Ändå är uppgifterna om ubåtsnäten i norra Öresund rätt förvånande, kanske allra mest för att de inte uppmärksammats lika mycket som de andra neutralitetsbrotten. Men det var inte så att man särskilt aktivt sökte mörklägga vad som hände. Uppgiften om spärren kungjordes i sedvanlig ordning i *Underrättelser för Sjöfarande* och bojar etc. kring näten var ju lätta att upptäcka från stranden. I standardverk som Wilhelm Carlgrens *Svensk utrikespolitik 1939–1945* finns den nämnd även om det sker i förbigående.

Så Henrikssons bok fyller vad jag kan förstå något av en lucka i våra kunskaper om det svenska agerandet visavi Hitlertyskland under andra världskriget. Särskilt överraskande är att spärren fick ligga kvar ända till krigsslutet trots att det då sedan länge stått klart att tyskarna skulle förlora. En alldeles speciell ironi låg förvisso i att näten fortfarande fanns kvar när de i Sverige utbildade danska så kallade polistrupperna fördes över Helsingör efter den tyska kapitulationen i maj 1945.

Däremot har jag svårt att följa Henriksson när han hävdar att Sverige inte hade behövt vara så följsamt mot tyskarna. Detta eftersom en strammare hållning enligt honom inte inneburit någon risk för anfall mot vårt land. Då hänvisar han – i efterklokhetens tecken – till att de tyska arkiven inte avslöjat några sådana planer. Men detta kunde ju ansvariga på svenskt håll inte veta – och Hitler hade verkligen inte visat sig redo att respektera neutralitetspolitiska proklamationer från småstater.

Likaså är jag direkt tveksam till de paralleller författaren drar till situationen under kalla kriget, till exempel Hårsfjärdenincidenten 1982, liksom till läget idag. Då har han för länge sedan lämnat rollen som objektiv dokumenterare. Det har han givetvis all rätt att göra men det påverkar tyvärr helhetsbilden av hans bok.



Lars-Gunnar Boman, *Båtar i norr. Trettioen bruks- och fritidsbåtar i Norrbottens län* (Luleå: Black Island Books, 2018), 127 s., varav 76 med uppmättningsritningar.

Anmäld av Åke Sandström

Flerårtaligt båtanvändare föredrar numera plast- eller aluminiumbåtar, vare sig det gäller bruks- eller fritidsbåtar. Träbåtar har därför blivit allt sällsyntare i våra farvatten. Nya byggs heller knappast längre, och de få som trots allt går att se har byggts eller hålls vid liv av eldsjälarna. I boken *Båtar i norr* beskriver Lars-Gunnar Boman trettioen sådana båtar från Norrbottens län. Centrala data här är varje båts ursprung och ägarförhållande, vad den har använts till och båtbyggaren bakom – om han nu är känd. Utgåvan är genomgående rikt illustrerad med fotografier och gedigna uppmättningsritningar.

Det är i det närmaste ett livsverk som nu fullbordats i och med bokens utgivning. Som tur var anade författaren nog inte denna tidsåtgång i början på 1980-talet, då han inledde sin dokumentation. Då hade kanske arbetet kring hans hemtrakts båtar i norr inte blivit av.

Boken *Båtar i norr* utgör också ett slags norrbottnisk efterföljare till landskapsserien "Båtar i Sverige", med utgåvor som *Båtar i Blekinge* (1983), *Båtar i Halland* (1984), *Båtar i Dalsland* (1985), *Båtar i Skåne* (1986), *Båtar i Bohuslän* (1987) och nu senast *Båtar i Västergötland* (2015), utgiven av Båtdokumentationsgruppen i Skärhamn.

Boken "Båtar i norr" är indelad i 31 kapitel, vart och ett med fokus på en enskild bruks- eller fritidsbåt som belyses ingående. Inför dessa kapitel ges läsaren en kort resumé av vad några tidigare kännare av ämnet redan med-

delat, här med viss tonvikt på kustens båtar. Då ges särskilt två studier av båtvetnologen Per-Uno Ågren (1964 och 2006) företräde.

Vid efterforskandet av de gamla träbåtarnas historia i Norrbotten råder det en stor knapphet hos de arkivaliska källorna. Den intresserade blir hänvisad till vad några få existerande båtfynd och den muntliga traditionen kan avslöja. Av bouppteckningar och liknande material går det trots allt att utläsa att de enskilda gårdarnas båtbestånd i äldre tid räknade flera helt skilda båttyper, var och en ofta avsedd för ett särskilt användningsområde. Sålunda uppräknas i ett prästgårdsinventarium från Nederluleå socken 1569 följande fyra båttyper: stödningsbåt, skäriebåt, fålebåt och notbåt. Med undantag av den förstnämnda, som uppenbarligen avsåg en båt använd vid *stödn*, ljustring, tycks de övriga båttyperna välbekanta än i dag på sina respektive utbredningsområden, som också Lars-Gunnar Boman konstaterar i sin bok.

Skäribåten var den vanlige kustfiskarens största båt i Luleå- och Kalixområdet, och den hade sin motsvarighet i Piteå-fiskarens *storbåt* och *skötbåten* längre söderut längs Norrlandskusten. Likvärdig med skäribåten var *löjskärsbåten*, som nämns i bouppteckningar från Gäddvik och Måttsund 1790¹ och som fått sin benämning av att den användes i det traditionella löjfisket på sensommaren. En mindre version av skäribåten var *lagnbåten* (~ *langenbåten* o.d.), en inomskärsbåt som fått sin benämning efter verbet *lagna* om det att lägga nät, eller av substantivet *lagn*, som var det enkla fisknätets benämning i norr. Användes samma båttyp när man for till sina ryssjor kunde den få heta *ryssjebåt*.

Fålebåt, även *fålbåt* (eg. 'färdbåt'), var benämningen på den större båt som användes under vårvinterns säljaktsfärder ute på havsisen. Sälffärdsbåtens lillbåt i jakten var *jullen*, på senare tid ersatt av *isekan*. Den senare var då försedd med två medar och akterspegel.

Notbåten i prästgårdsinventariet från 1569 avsåg den båt som användes i det förr så allmänna notfisket, tidigare lika vanligt längs kusten som på inlandets älvar och insjöar.

En ofta förbisedd båtkategori men som också föredömligt lyfts fram i boken *Båtar i norr* är arbetsbåtar, t.ex. en "pålfärja" från Gäddvik (Nederluleå), vilken användes vid byggnationen av laxfiskets *karsina-pator* ute i älven.

Åke Sandström, f. 1948 i Umeå. Fil. dr i nordiska språk inom ämnet fornnordisk roddterminologi vid institutionen för språkstudier, Umeå universitet. Han är väl förtrogen med den västerbottniska kustkulturen och har varit starkt engagerad i uppbyggnaden av Holmöns båtmuseum.

Helt försvunnen från skärgårdarna allt sedan båtmotorernas intåg är den jaktriggade *storbåten*, på vissa håll även med benämningar som *haxe* och *slup*. I olika varianter ägdes denna kategori "storbåtar" av kustens lokala handelsmän för deras behov av godstransporter.

Av 1700-talets bouppteckningar framgår, att skäribåtarna i regel var byggda med enbart tre bordgångar, någon gång med fyra bord. När lulebon Algot Lundberg beskriver sin hemtrakts äldre bruksbåtar 1937, uppger han dock det normala bordantalet vara 5–7. Den här iakttagbara tendensen till ett med tiden ökat antal bord i båtarna går igen också på andra håll i landet. Man var uppenbarligen i gammal tid angelägen om att göra så få skarvar som möjligt. Man ansåg sig därmed komma undan billigare med spik, och båten fick inte så många läckande skarvar. Enligt *Båtar i norr* gällde detta ålderdomliga byggnadssätt särskilt länge kategorin forsbåtar

Om bruksbåtar i äldre bouppteckningar framgår vidare, att de var utrustade med segel, oftast *buldan*, ett grovt tvåskaftat linnetyg. Den segelutrustning med två sprisegel, som olika källor beskriver som den vanliga i skärgården, förefaller ha inkommit söderifrån under 1800-talets senare del, och ersatte då den äldre råsegelriggen av närmast vikingatida snitt. Spriseglen konkurrerades sedan själva ut av motorer i båtarna. Någon allmän motorisering skedde dock inte förrän på 1920-talet i Bottenviken, först med så kallade inombordsmotorer. De nättare och löstagbara utombordsmotorerna som sedan anskaffades, visade sig än mer ändamålsenliga vid de här vanligtvis långgrunda kustområdena. Av det skälet är det heller inte så förvånande, att just akterspegeln blivit ett så vanligt karaktärsdrag på allmogens träbåtar längs Norrbottens kuststräckor.

Inlandets sjö- och älvbåtar, lokalt i benämningar som *forsbåt* och *strömbåt*, vartill även senare tids flottningsbåtar måste räknas, är ett kapitel för sig i nordsvensk båthistoria. Och det är också Kalix- och Tornälvens långsmala och högt stävade *stakbåtar*. Förhistorien till denna båttyp synes något dunkel men kan ha inkommit från finska Lappland med invandrare därifrån. I Finland skall typen i vart fall ha varit i bruk under tidigt 1600-tal. Båtbenämningen *håp* (< fi. *haapio*) om en mindre roddbåt använd vid Kalix älvdal,² kunde då också föras hit. De långa älvarna i Norrbotten var länge de säkraste och ofta enda transportvägarna sommartid, och dessutom var rodd- och stakbåtar så gott som nödvändiga här för att kunna driva fiske i insjöar och älvar.

En intressant uppgift lämnar också den franske författaren Jean F. Regnard i sin skildring från 1681 av ett möte till sjöss invid Malören i nordligaste Bottenviken med en mycket liten och oansenlig fiskebåt, av vars besättning han bytte till sig strömming mot kex och brännvin. Och han tillägger att bräderna i båten var sydda ihop på ryskt vis. Men också bland samerna i svenska Lappland har det tidigare existerat en sådan uråldrig men ännu ganska obestämbart tradition. Minnen och rester av sydda båtar har påträffats på flera sådana håll.³ Även om de sydda båtarna kom ur bruk i början av 1800-talet, synes de ändå ha blivit förebilder för sentida spikade insjö- och älvbåtar och som upplevde sin storhetstid under flottningsglansperiod. Vi gör därför samerna orätt om vi, som ofta sker, enbart knyter deras etniska särart till renskötseln och annan hemslöjd.

Det är även i mångt och mycket ett ungt traditionsmaterial boken *Båtar i norr* presenterar. Hit hör då massfabrikationen av fritidsbåtar i standardsvenska benämningar som *roddbåt*, *eka*, *snipa* men förvisso merendels hantverksmässig byggda. Båtbyggeriets traditioner står då på tröskeln till plaståldern med sina strax dessförinnan mindre träbåtsbyggerier i Norrbottens kustland, som till exempel August Fjellströms båtbyggeri i Håkansö (Norr fjärden), Birger Åbergs båt- och årfabrik i Jämtöavan (Råneå), Kallax och AB Luleå båtbyggerier (Nederluleå) och – längre norrut – Överkalix båt- och möbelfabrik.

Författaren till *Båtar i norr* berör dock knappast alls de språkliga vittnesbörden inom sitt arbetsfält. Den båtterminologi som ändå skymtar är otydligt och inkonsekvent hållen. Behandlingen av lokala begrepp ligger väl heller inte inom författarens etnologiska distrikt. En avdelning med "översättningar" av de dialektord som här och där ändå passerar förbi hade kunnat lösa denna brist.

Uppmätningarna av de trettioen båtarna håller desto högre kvalitet och är föredömligt instruktiva i all sin renodlade komplexitet. En vägledning om de principer som väglett uppmätaren, och några ord om vad ritningarna i själva verket vill belysa, hade förstås berikat hans studier ytterligare

Dokumentationen *Båtar i norr* avrundas på föredömligt sätt med en käll- och litteraturförteckning. Den avslöjar på samma gång författarens goda överblick över den kunskap som redan finns samlad kring norrbottensiska allmogebåtar. Ett primärmaterial som eventuellt hade kunnat berika framställningen om de nordbottensiska båtarna än mer är det som finns be-

varat vid Nordiska museets arkiv (Etnologiska undersökningarna) i Stockholm, och Landsmålsarkivet i Uppsala (ULMA), detta numera samlat vid Institutet för språk och folkminnen (ISOF) i samma stad.

Jag vill avslutningsvis framhålla, att Lars-Gunnar Bomans dokumentation *Båtar i norr* som helhet, trots vissa brister som nämnts ovan, är ett värdefullt kunskapsstillskott. Det stora och geografiskt svåröverskådliga båt-materialiet i Norrbotten har här lyfts fram på ett avvägt och balanserat sätt. Instruktiva hembygdsböcker sådana som denna utgåva har naturligtvis sitt allra största värde för inbyggarna i norr själva och deras båtbyggare. Men som jag tror framgått av det föregående, har den ambitiöst upplagda båtstudien också ett mer allmänt värde. Här tänker jag på bokens belysning av försvinnande eller redan försvunna arbetsmetoder och de glimtar den ger av båtanvändarnas levnadsförhållanden i en svunnen tid.

Jag instämmer också i författarens förhoppning med boken, att de uppmättningsritningar som nu finns på trettioen bruks- och fritidsbåtar från Norrbotten skall ge den intresserade inspiration att själv prova på att bygga en båt.

Källor

Korhonen, Olavi, 1982. *Samisk-finska båttermmer och ortnamnselement och deras slaviska bakgrund*. Umeå. (Skrifter utg. av Dialekt-, ortnamns- och folkminnesarkivet i Umeå. Serie A. Dialekter 3.)

Lundberg, Algot, 1937. *Svar på Landsmåls- och folkminnesarkivets frågelista "M 93. Båtar"*. Manus i Institutet för språk och folkminnen (ISOF), Uppsala.

Regnard, Jean Françoise, 1946. *Resa i Lappland [originaltitel "Voyage de Laponie", 1731]*, i översättning och med kommentar av Paul-Erik Öhman. Stockholm.

Skanse, Peter (text) & Claesson, Staffan (ritningar), 1983 ff. *Båtar i Blekinge* (1983), *Båtar i Halland* (1984), *Båtar i Dalsland* (1985), *Båtar i Skåne* (1986), *Båtar i Bohuslän* (1987) och *Båtar i Västergötland* (2015). Skärhamn.

Westerdahl, Christer, 1987. *"Et sätt som liknar them uti theras öfriga lefnadsart"*. Om äldre samiskt båtbygge och samisk båtthantering. Umeå. (Skrifter utgivna av Johan Nordlander-sällskapet 11.)

Ågren, Per-Uno, 1964. Båttyper i skärgården. I: *Levande skärgård. En bok om farvattnen kring Luleå*. Luleå. S. 73–82.

Ågren, Per-Uno, 2006. *Folkligt båtbyggeri i Övre Norrland*. Skärhamn.

Noter

¹ Ågren 1964.

² Korhonen 1982, s. 44.

³ Westerdahl 1987.



Jerry H. Bentley, Renate Bridenthal och Kären Wigen (red.), *Seascapes – Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges* (Honolulu: University of Hawaii Press, 2017), 261 s., häftad.

Anmäld av Linda Johansson

Kären Wigen, en av redaktörerna för antologin *Seascapes – Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges*, som nu finns i mjukpärm, skriver i introduktionen att *oceanen* tycks vara märkligt frånvarande i de "mentala kartorna" hos de flesta forskare – att oceanen verkar ramlar ner i "konceptuella sprickor". Detta väcker mitt intresse, men också en förhoppning som tyvärr inte infrias.

Enligt Wigen fokuserar de flesta forskare på specifika oceaner, och av goda skäl, för utanför de hydrologiska vetenskaperna har ocean-orienterad forskning alldeles nyligen börjat utvecklas ur etablerade fält, som historiskt har varit rotade på land, och framför allt då i imperialistisk historia, litteratur, samt feminist-, arbetar-, och postkoloniala studier. Historiker har sett på oceanen på ett sätt, samhällsvetare på ett annat, humanister på ett tredje. Hon menar att mellan-oceaniska paradigmer ("inter-ocean paradigms") varit "up for grabs".

Antologins texter härstammar från en konferens där deltagarna inte delade någon gemensam uppsättning axiom, prioriteringar eller procedurer för att bedriva forskning inom en gemensam förståelse av sjölandskap. Det enda gemensamma antagandet var att oceaner har betydelse och tanken att det maritimas folk, miljöer och dynamik förtjänar att undersökas, teoretiseras och läras ut i sin egen rätt. Men varför? Det är en fråga som hänger i luften under läsningen av boken.

Antologin är indelad i kategorierna *constructs*, som öar, kuster, fartyg och oceanen själv, *vällden* (empires), *sociologier* (i plural) – på fartyg eller i hamnar – samt överträdare (transgressors), främst pirater.

Linda Johansson disputerade på KTH 2013 med en avhandling om filosofiska aspekter på autonoma system. Hon är lektor i krigsvetenskap på marina sektionen på Försvarshögskolan.

Dessa kategorier är något svåra att få grepp om. Den första kategorin, *constructs*, innehåller tre texter. Den första, av John R. Gillis, är en sorts meditation över vad han kallar den atlantiska oceanen. Den andra, av Hans Konrad van Tillburg, handlar om skeppet, och att detta inte bara är redskap för transoceaniskt utbyte, utan även produkten av detta utbyte. Jennifer L. Gaynor skriver sedan om föreställningen om havet självt, och där detta är en tydlig del av hemlandet, och avslutar med en "meditation" över hur eroderingen av lokal autonomi vid den sydostasiatiska kusten är en tragedi som även kan ses på andra håll. Texterna är intressanta, men det är svårt att få grepp om den gemensamma nämnaren rent vetenskapligt.

Nästa kategori handlar om *vällden* (empires). Carla Rahn Phillips skriver om maktutövning via vattnet och kolonial logistik, via symboliska och känslomässiga band. Nästa text, av Giancarlo Casale, handlar om parallellerna mellan européernas upptäckt av den atlantiska världen och de ottomanska upptäckterna i Indiska oceanen, paralleller som han menar inte har upptäckts tidigare. Där ligger fokus på upptäckande. Eliga H. Gould skriver i den tredje texten om den juridiska geografin i den engelskspråkiga atlantiska världen under 1700-talet, som låg utanför europeisk lag. Alan L. Karras skriver sedan om en fallstudie från en maritim zon av ifrågasatt suveränitet, det koloniala Karibien, där franska, holländska, brittiska och spanska intressen kolliderade. Dessa fyra texter handlar om transmarin imperialism. Redaktören menar att de beskriver konturerna av ett fascinerande nytt fält, och det är möjligen enklare att få grepp om detta som eventuellt nytt fält, jämfört med den föregående kategorin.

Den sociologiska kategorin fokuserar på ett underifrån-perspektiv i termer av de arbetande männen och kvinnorna. Kerry Ward skriver om Godahoppssudden och hur man sett på den asiatiska sfären som handelsinriktad och hur den atlantiska har förknippats med krig. Alan Gregor Copley skriver om varför karibiska sjömän hade ett så stort inflytande på fackföreningar och svart medvetande. Paul Gilroy skriver om karibiska sjömän och rasmedvetenhet. Risa L. Faussette skriver om en annan grupp av karibiska maritima arbetare, nämligen "waterfront workers" i Västindien. G Balachandran skriver om lascar-sjömännen i Indien, en grupp som länge har varit osynlig. Dessa texter ger en kraftfull bild av den maritima arbetarklassen och påminner oss om den stora betydelse deras arbete, som ofta skett under mycket hårda förhållanden, har haft, vilket är värdefullt.

Den sista kategorin handlar om överträdare (*transgressors*). Emily Sohmer Tai skriver om pirater i medeltida Medelhavet, Peter D. Shapinsky om medeltida japanska pirater. Marcus Rediker skriver om brott och straff i tidiga moderna Atlanten.

Det jag saknar är en gemensam nämnare som är mer specifik eller vetenskapligt pregnant än "har med havet att göra". Har havet en särskild egenskap som påverkar de olika discipliner som ingick i konferensen, som historia och sociologi? Havet framstår som ett tema, snarare än ett eget vetenskapligt fält.

Wigen erkänner att resultatet är fragmenterat, och menar att det som växer fram är ett ämne som kan beskrivas som "maritima sociokulturella studier".

Jag hade gärna sett en mer analytisk introducerande text som hittar gemensamma nämnare och knyter samman texterna på ett tydligare sätt, det vill säga tydliggör syftet med projektet, med ett diskuterande avsnitt om varför det inte rör sig om en undergrupp till sociokulturella studier, om så är fallet. Detta hade bland annat kunnat göras genom att tydligt motivera urvalet av texter, som nu framstår som godtyckligt.

Just urvalet av de var för sig läsvärda texterna, eller snarare bristen på motivering av detta urval, är tillsammans med en önskan om en mer analytiskt problematiserande introduktion, min främsta invändning mot denna antologi.



Inkeri Lamér, *Tung Metall. Finska fartygsbyggare i Göteborg* (Åbo: Migrationsinstitutet, 2017), 236 s, häftad, ill.

Anmäld av Tomas Nilson

Journalisten Inkeri Lamérs bok om finska varvsarbetare i Göteborg har som syfte att dokumentera varvsarbetarnas erfarenheter, upplevelser och arbete under varvsepokens slutskede, och bygger på intervjuer med 25 tidigare varvsarbetare.

Boken är viktig av många orsaker – författaren påpekar att i tidigare forskning om finländare i Göteborg studeras inte arbetslivet närmare. Generellt saknas till stor del sådana studier även nationellt. De arbeten som finns består av arbetarnas egna återgivna berättelser, och berör främst metallindustrin. En del av berättelserna har publicerats men betydligt fler finns ännu i arkiven.

Precis som författaren inser jag det brådskande med att dokumentera de finska varvsarbetarnas berättelser då de som jobbade på varven börjar bli till åren och det snart är för sent att samla in den första generationens erfarenheter. Att detta nu är gjort ser jag som bokens främsta styrka och bidrag till svensk arbetslivsforskning.

Boken börjar med en historisk översikt över finländsk immigration till Sverige: under en tjuugoårsperiod från 1950 och framåt kom mer än 400 000 personer från Finland till Sverige. Majoriteten av dessa var unga män som sökte arbete. Invandringstopparna var runt 1950 och 1965 men framför allt var det många som kom i slutet av 1960-talet, med toppåret 1970 då mer än 40 000 flyttade till Sverige.

Emigrationen från Finland var främst arbetskraftsinvandring – svensk industri behövde arbetskraft samtidigt som det fanns stor arbetslöshet i Finland. Lönenivån i Sverige var betydligt högre och förutsättningarna för ett åtminstone materiellt bättre liv lockade många. Rörligheten underlättades

Tomas Nilson är universitetslektor i historia vid Högskolan i Halmstad.

av att visumtvånget till Sverige slopades 1949 och av att en gemensam nordisk arbetsmarknad skapades 1954.

Sedan följer några kapitel om industristaden Göteborg, båtbyggandets historia och hamnens utveckling. Författaren målar i dem upp en bild av en stad som från och med 1850-talet och framåt ser en vital metall- och verkstadsindustri byggas upp, vilken med tiden specialiserar sig på fartygsbyggnation. Den industriella expansionen fortsatte under 1900-talet med företag som SKF, Volvo och ESAB. Dessa leder den fortsatta industriella utvecklingen i staden under efterkrigstiden och har tillsammans med varven ett ständigt behov av arbetskraft. Tillväxtperioden mattades av först i och med oljekrisen 1973–74. Hamnen framväxt löper parallellt med industrins och varvens utveckling, och här framkommer tydligt den starka kopplingen som med tiden utvecklas mellan rederiverksamheten och varven samt hur de ständigt större fartygen flyttar huvuddelen av hamnverksamheten längre ut mot havet.

Dessa inledande kapitel menar jag ger en god men också nödvändig bakgrund till de finska varvsarbetarnas berättelser. Dock hade jag önskat att läsaren redan här hade fått en närmare bild av hur själva arbetet med att bygga fartyg faktiskt gick till - till exempel vilka arbetsuppgifter som fanns, vilka av dem som krävde mångårig erfarenhet och vilka som var av enklare sort. På så sätt hade det varit betydligt lättare att placera in de finländska arbetarna i de yrkesmässiga och sociala hierarkier som existerade på varven. Detta är någonting som jag återkommer till längre fram.

Metodiskt har författaren använt sig av intervjuer för att få uppgifter om hur det var att arbeta på varven. Författarens intention var att intervjua finländare från alla de tre stora varven och att " hitta representanter från olika yrkesgrupper, både män och kvinnor" (s. 43). De som fortfarande bodde kvar i göteborgsområdet prioriterades. Urvalet av intervjupersoner skedde via snöbollsmetoden – en första person hittades som i sin tur gav tips på andra vilka i sin tur gav ytterligare tips. Själva intervjuerna var så kallade semistrukturerade intervjuer där ett fast frågeschema utgjorde grunden i samtliga intervjuer men där det också fanns utrymme att följa upp individuella spår. Berättelserna är presenterade i kronologisk form efter tidigaste anställningsår.

Enligt mitt förmenande redogör författaren tydligt och klart för sin an-

vända metod för urval, hur intervjuerna har gått till, och hur de har redovisats men jag menar samtidigt att denne tydligare kunde ha problematiserat urvalet och i förlängningen representativiteten av berättelserna. Vad gäller urval har författaren täckt in de vanligaste förekommande yrkeskategorierna på varven: svetsare och plåtslagare. Dessa 17 personer utgör nästan 70 procent av de intervjuade. Min fråga är om fler berättelser från andra yrkesgrupper på varven hade gett ytterligare perspektiv på varvsarbetet? Ställdes dessa inför samma utmaningar och löstes dessa på samma sätt? Ytterst handlar det alltså om berättelsernas representativitet. Jag menar att det av den anledningen hade varit klargörande med en beskrivning av arbetsprocessen (se ovan) så läsaren hade getts en förståelse av bland annat arbetsuppgifternas innehåll samt den numerära relationen mellan svetsning och plåtslageri kontra andra arbetsuppgifter.

Sedan följer de 25 berättelserna där fyra kommer från kvinnor. Av de teman som går som röda trådar genom berättelserna är arbetsmiljö, sammanhållningen inom den finska gruppen och dess relation till svenskarna, men också hur finländarna hamnade på varven, hur de trivdes där, deras engagemang i fackföreningen samt språkundervisningens betydelse för dem. Intressanta är beskrivningar från de kvinnor som arbetade med traditionellt manliga arbetsuppgifter – kvinnorna själva är nog med att påpeka att de inte fick fördelar av sitt kön och att de bidrog lika mycket – men också de manliga rösterna uppskattar kvinnornas yrkesskicklighet och hårda slit.

Men framför allt är det skildringarna av arbetsmiljön som dominerar. Som en röd tråd löper berättelser om tungt, smutsigt, bullrigt och i många fall farligt arbete, där olyckorna var många, i vissa fall med dödlig utgång. Majoriteten av respondenterna återger sina personliga reaktioner till framför allt dödsolyckorna men berättar också om andra typer av tillbud – en fallande metallbit som kunde ha träffat någon i huvudet, nära fall från hög höjd, osv. Många av de intervjuade råkade själva ut för skador till följd av arbetet medan andra idag har förslitningsskador. En orsak till skadorna som ofta anges är ackordshetsen som gjorde så att arbetstempot blev högt och olyckor kunde hända. De flesta är glada över att tempot drogs ned i och med att månadslön infördes.

En av de intervjuade påpekar att arbetsmiljön för en nyanställd var svår att förstå och man därför gjorde som de äldre gubbarna, som inte använde

den skyddsutrustning som fanns. Exempelvis berättar en av de intervjuade om att när de brände balkar under däck så var det massor av os och starka svetsgaser. Arbetarna använde inget skydd alls, bara en trasa för munnen: "[v]isst har en fått sin del av gifterna" konstaterade personen lakoniskt (s. 113).

Även om arbetsmiljön var tuff var det bara att gilla läget. Att svetsa i trånga utrymmen gav kroppen stryk – en man berättar att han idag inte kan röra sig riktigt på grund av sitt tidigare arbete men säger samtidigt att när det begav sig var det bara att "svära lite, så nog klarar du dig" (s. 116). Andra intygar att arbets säkerheten inte var särskilt stor men att finnarna var de som gjorde jobbet trots det – "[h]älsan tänkte man nog inte på. Och nog var det finländare som var dom mest galna på att jobba vad det än gällde. Det var några av mina bekanta som dog sen efteråt" (s. 141). Dock påpekas att arbetet var fritt utan alltför stor inblandning av förmännen och att det viktiga var att det blev färdigt.

Att det fanns en stark maskulin kultur på varven vittnar citaten ovan om. Denna framgår tydligt mellan raderna och bygger på föreställningar om dels den egna arbetsmoralen och yrkesskickligheten, som var omvittnad hög, dels på en finsk självidentitet av att uthärda och överkomma svårigheter.

Men det är också viktigt att påpeka att dessa skildringar uppvägs av andra berättelser, där intervjupersonen vägrar att jobba då det inte är säkert, eller av röster som påpekar att förmännen borde ha ingripit tydligare när det var riskabla jobb som skulle utföras.

Det exklusivt finska på varven framträder tydligt utifrån språkets roll, det finska kaféet (Finlandshemmet) och den gemensamma finska arbetsmoralen och maskuliniteten. Men dessa företeelser kunde vara både en styrka och en svaghet – någon säger att varvens tuffa arbetsmiljö uppvägdes av en stark inre solidaritet och en arbetsglädje, andra påtalar den viktiga roll som Finlandshemmet på Arendal hade för sammanhållningen medan ytterligare någon pratar om den segregering som fanns på rasterna när finnarna fikade för sig.

Frågan om hur relationerna var mellan de finska arbetarna och svenskarna vid varven besvaras av majoriteten som god och väl fungerande. Många påpekar att finländarnas goda arbete och arbetsmoral uppskattades av

ledningen medan arbetarna däremot var rädda att de skulle förstöra ackordet. Men generellt var de väl ansedda som goda arbetare. En av berättarna säger att finländarna och de från Jugoslavien accepterades "ganska bra, för vi var duktiga arbetare och gjorde rätt för oss" (s. 146).

Majoriteten av de finska arbetarna såg sig alltså själva som väl behandlade och integrerade i gemenskapen. Dock framkommer också utsagor om diskriminering. Det gällde framför allt under ackordstiden då finländarna såg sig som utnyttjade eftersom de på grund av låga språkliga kunskaper i svenska inte förstod riktigt hur ackorden skulle fyllas i: en av intervjupersonerna menar att lönen inte var den som var bestämd och att finländarna alltid fick de jobb som svenskarna inte ville göra. Men denna mer eller mindre latent diskriminering kom till ytan på allvar när det började gå dåligt för varven. En finsk arbetare berättar att då "var det ju rasism och utskällning som lyfte sina huvuden. Så är det alltid när det blir sämre tider. Man måste hitta en fiende nästanstans ifrån" (s. 152). Andra är mer öppna och säger att de från Finland ofta kallades "finnjävlar" eller pekar på det faktum att det fanns inga eller få finnar på arbetsledande positioner.

Boken avslutas med en värdefull sammanfattning av innehållet i varvsarbetarnas berättelser. Av bokens kapitel är detta det absolut viktigaste då det är i detta avsnitt som författaren systematiskt ställer samman de teman som kommit till uttryck via intervjuerna: det är här som det gemensamma i erfarenheterna och upplevelserna går att lyfta fram. Författaren gör det enligt mitt förmenande på ett förträffligt sätt genom att jämföra, fördjupa och försöka att kontextualisera genom att knyta an till de första kapitlen. Det framgår tydligt i kapitlet att erfarenheterna inte är isolerade företeelser utan i stort delades gemensamt av dem som intervjuades.

Min främsta invändning mot boken är att de finska varvsarbetarnas upplevelser aldrig sätts i perspektiv – var deras upplevelser unika eller delades dessa erfarenheter också av svenskarna på varven? En jämförelse med andra invandrargrupper hade gett perspektiv på hur finländarna bemöttes. Det existerar faktiskt en ganska rik flora av akademiska arbeten om arbetslivet med fokus på hur specifika grupper (invandrare, kvinnor) upplevde industriarbete inom enskilda branscher (bilindustrin, teko m.fl.). En sådan jämförelse hade kunnat göras i det annars utmärkta sista kapitlet.

Boken är vidare till stor del underteoretiserad. Att ta utgångspunkt i

exempelvis forskning om *life-scripts*, det vill säga hur biografiska berättelser är uppbyggda, hade kunnat användas för att närmare analysera varvsarbetarnas egna berättelser. Det är känt att det vardagliga ofta tonas ned eller är osynligt medan det spektakulära och ovanliga istället lyfts fram i självbiografiska berättelser. Hur ser detta ut i finländarnas berättelser? Men också genom att knyta an till den omfattande teoretiska diskussionen om maskulinitet hade den uppenbara machismo som uppvisades av de finska arbetarna gjorts mer begriplig och tydligare förklarar dess orsaker och uttrycksformer.

Trots de invändningar jag har gett uttryck för ovan menar jag att boken är både välskriven, väldokumenterad och väl uppfyller författarens syfte om att ge oss läsare detaljerade och personliga inblickar i hur en specifik grupp på varven uppfattade arbetsliv och social tillvaro där. Boken utgör därför en viktig pusselbit i den stora historien om varvsarbete i Göteborg som ännu inte är skriven. Jag rekommenderar starkt att så många som möjligt läser den!



Kristian Wedel och Lars O. Carlsson, *Skeppsbron i Göteborgs hjärta* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2017), 342 s., inb., rikt ill.

Anmäld av Lennart Bornmalm

I mitten av 1800-talet behövde Göteborgs hamnområde byggas ut. Hamnen hade fram till dess huvudsakligen varit koncentrerad till stadens vattenkanaler, främst Stora hamnkanalen och Rosenlundskanalen. Nu uppstod behovet att anlägga hamnkajer ut mot Göta älv. Först byggdes Stenpiren under åren 1844–1845 i sten utanför Skeppsbroplatsen och Stora Hamnkanalens mynning. Därefter följde Skeppsbron och blev tillsammans med Stenpiren den första kajanläggningen utefter Göta älv. Skeppsbron löper mellan Stenpiren och Rosenlundskanalen. I början av 1600-talet var området en vassbevuxen, lerig strand och Göta älv var på den tiden ganska grund med ett vattendjup runt 2–3 meter. Detta innebar att inga större fartyg kunde trafikera området, utan de var hänvisade till att lägga till längre ut i älven vid Klippan. Därifrån transporterades godset från fartygen i mindre farkoster in till godsmagasinen i Stora hamn- eller Rosenlundskanalen. Så såg i stort sett hamnmiljön ut de första 200 åren i Göteborg. Därefter omvandlades staden under första hälften av 1800-talet från en befästningsstad till en handels- och sjöfartsstad. I samband med att stadsmurarna revs med början 1807 blev det också angeläget att anlägga en yttre hamn längs Göta älv och muddra upp denna så att större fartyg kunde trafikera längre upp i älven. Bygandet av den 440 meter långa Skeppsbron var alltså en viktig del av det nya öppna Göteborg.

Föreliggande bok om Skeppsbron belyser på ett lättamt men samtidigt intressant sätt den första etapp i utbyggnaden av Göteborg som en betydelsefull hamnstad. Inledningsvis ger författarna i några korta kapitel Göteborgs tillblivelse och historia i stora drag, innan berättelsen riktas in på

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

Skeppsbron. Mycket spännande har hänt på Skeppsbron vilket beskrivs på ett medryckande sätt så att dofterna nästan känns från fartygen och Göta älv i en svunnen tid.

I början av 1800-talet hade Göteborg cirka 13 000 invånare och var redan då Sveriges näst folkrikaste stad och många flyttade nu in till Göteborg och stadskärnan började gradvis byggas ut liksom en del ytterområden som exempelvis Haga och Majorna, vilka hade anlagts redan på 1600-talet.

Det var dock inte helt enkelt att anlägga hamnen vid Skeppsbron vilket också noga beskrivs. Berättelserna tar oss med på en spännande resa i tid och rum och vi får genom cirka 50 korta men informativa kapitel stifta bekantskap med ett brett spektrum av såväl händelser som betydelsefulla personer för både Skeppsbron och Göteborg. Författarna turas om i sina berättelser och bredden är omfattande och intressant. Trots att kapitlen är relativt korta, vanligen 3–5 sidor, lyckas författarna delge oss det mest kärnfulla utan att man upplever att de missat något väsentligt. Skeppsbron har en lång och händelserik historia, där vi får en inblick en lång rad verksamheter som pågått på Skeppsbron under de cirka 170 år som området funnits. Bland annat berättas i ett kapitel om Residenset som blev landshövdingarnas hemvist och några av dem som varit verksamma för Göteborg och Bohus län ges också en närmare bild. Bland annat Per Nyström som var landshövding under en dynamisk period i Göteborgs historia mellan 1950 och 1971. Han medverkade exempelvis till etableringen av ett petrokemiskt centrum i Stenungsund. Nyström fick till och med trappan mellan Stora Badhusgatan och Otterhällan uppkallad efter sig. Förutom Nyström har flera andra framstående personer givit namn till gator och torg i Göteborg vilka omtalas i boken. Ett kapitel ägnas åt ingenjören Alexander Keiller som skapade Göteborgs mekaniska verkstad vilken senare blev storvarvet Götaverken. Keiller köpte redan 1841 ett antal tomter i området som då endast bestod av vassar och mudder från älven samt rivningsmassor och när Skeppsbron byggdes ut inramades tomterna snart av Göta älvs strand, Verkstadsgatan, samt Stora och Lilla Badhusgatan. Här uppförde Keiller förutom sin verkstad även ett varmbadhus. År 1842 anlades Göteborgs första gasverk vid Skeppsbrons västra ände längst ut mot Göta älv på den plats där Rosenlundsverket idag är beläget. Även detta tillägnas ett kapitel i boken. Längre in längs Rosenlundskanalen etablerades

ett bomullsspinneri 1847, vilket beskrivs kort i ett kapitel. Alexander Keiller hade även ett starkt engagemang i etablering av såväl gasverket som Rosenlunds bomullsspinneri. Ett kapitel belyser varför den torgliknande ytan i området kallas Esperantoplatsen. Denna plats ligger mellan Rosenlundsgatan 2 och Kungsgatan 1. I området runt den blivande Esperantoplatsen fanns sedan länge olika lager- och industrilokaler, placerade nära kajerna vid Vallgraven och Göta älv. Bland annat det gamla bomullsmagasinet.

De första kajerna för Göteborgs hamn behandlas i kapitlet om Stenpiren och Skeppsbron och där får vi vetskap om att längs älvstranden anlades 1842 en första kajanläggning i form av en L-formad träbrygga. Detta var ett par år innan Stenpiren byggdes och efter ytterligare några år anlades 1852 en ångbåtsbrygga, vilken fick namnet Träpiren. Från denna utgick skärgårdstrafiken till norra skärgården under många år fram till 1969. Därefter revs träpiren, vilken låg där det nya färjeläget Stenpiren ligger idag. Stora Badhusgatan som uppkallats efter Keillers badhus fick sitt officiella namn 1852 och gatan löpte då mellan Keillers badhus och Keillers mekaniska verkstad. Lilla Badhusgatan som avgränsade verkstadstomterna i nordost fick sitt namn samma år. Under slutet av 1800-talet flyttade Göteborgs Mekaniska Verkstad successivt över till norra älvstranden på Hisingsidan efterhand som verkstaden växte och blev en varvs- och industrikoncern. Norra älvstranden var då relativt obebyggd. Dock fanns en stor del av verkstadsbyggnaderna kvar på Skeppsbron till långt in på 1960-talet. De revs i slutet av 1960-talet och början av 1970-talet.

Vidare omnämns personer som haft stor betydelse för Göteborgs utveckling och välbefinnande. Flera av dessa var invandrare med efternamn som Chalmers, Campbell, Hall, Keiller, Gibson, Dickson, Thorburn, Carnegie, Bonnier, Wilson, Mannheimer med flera. Sjöfarten och skeppsrederierna har och har haft sin hemvist på Skeppsbron. Exempel på sådana är tidigare Svenska Lloyd och på senare år Ektank AB. Svenska Lloyd som hade sitt rederikontor i Merkurhuset, har kallats Göteborgs egentliga ångbåtsrederi och grundades 1869. Detta rederi är främst känt för passagerartrafiken mellan Sverige och Storbritannien. Denna trafik skapades för rederiet efter att 1916 ha övertagit Ångfartygs AB Thule, Göteborg, vilket från starten 1870 var inriktat på passagerartrafik till England. Genom att atlantångarna till USA utgick från England såg Thule tidigt möjligheten att

föra emigranterna den första etappen från Sverige. Svenska Lloyd blev därmed genom övertagandet av Thule helt dominerande på passagerartrafiken mellan Sverige och Storbritannien, en position man behöll fram till mitten av 1960-talet när TOR Line etablerade färjetrafik till England. Parallellt med passagerartrafiken drev också rederiet linjetrafik med lastfartyg. I slutet av 1960-talet inledde även Svenska Lloyd trafik med en linje mellan Southampton och Bilbao, samt en annan över engelska kanalen med snabba svävare. Den senare trafiken drevs tillsammans med Svenska Amerika Linien under namnet Hoverlloyd. År 1972 blev Broströmskoncernen majoritetsägare i Svenska Lloyd. Det blev nu uppenbart att Lloyds verksamhet drogs med stora förluster och en omstrukturering av bolaget var nödvändig. Den sista Englandsfärjan togs ur trafik för försäljning 1977 och samma år upphörde också namnet Svenska Lloyd som rederirörelse. Kvarvarande fartyg överfördes till Broströms rederi och deras skorstensmärke. Vidare berättas i boken att Sveriges Redareförening, numera Svensk Sjöfart, hade sitt kontor de första åren i Merkurhuset. Stena Line är ett annat rederi som hade sitt ursprung på Skeppsbron vilket också berättas om i ett särskilt kapitel. Stena hade sin färjeterminal vid Stenpiren under 10 år fram till 1972, då denna flyttades till Masthuggskajen efter att Göteborgs hamn upphört med konventionell lasthantering vid denna kaj. Därutöver behandlar några kapitel byggnadernas historia och även några av de hantverkare som haft sin rörelse i området.

Detta är en del av innehållet i denna rika berättelse om området Skeppsbron. Det rikliga illustrationsmaterialet utgörs av tidiga målningar, kartor och unika fotografier från sent 1800-tal fram till idag. Sedan tre år tillbaka är Stenpiren ett resecentrum och numera trafikerar även spårvagnar Skeppsbron och Stenpiren. Snart skall 350 lägenheter stå färdiga på Skeppsbron vid Göta älv. Det är en fantastisk historia och boken avslutas bland annat med ett kort kapitel, där Skeppsbrons framtid belyses. Planen är att för första gången inom vallgraven (Göteborgs egentliga stadskärna) kommer bostäder att byggas som når fram till Göta älv. De kajer som utgjort mark för den viktiga handelsverksamheten, för lager, för rederier och mäklare växlar nu över till de rörelser vilka finner sin plats i det Göteborg som byter skepnad från tung industri till service, handel och tjänster.

Sammanfattningsvis är det en såväl intressant som fin bok om ett av de historiskt viktiga områdena i Göteborg.



Lulu Anne Hansen, Søren Byskov, Lars Hyldahl Brockhoff, and Flemming Just (Eds.), *The Course: Port of Esbjerg since 1868* (Esbjerg: Liljebjerget, 2018), 139 p., ill., inb.

Anmäld av Peter Birch

Esbjerg is one of Denmark's larger ports and this book was published to commemorate its 150th birthday. The port was founded after Denmark lost its southern territories to Prussia in 1864, a new port facing west was needed. There was no town there at the time and Esbjerg came into being as a result of the port, like a gold-rush town. Initially agricultural exports were the main commodity but fishing soon became the main industry and set the tone for the port, and the town, for most of the twentieth century. Industrial fishing for fishmeal and fish oil took off after the Second World War and Esbjerg is still associated with the 'stink'. Fishing subsequently dwindled but supporting oil and gas in the North Sea grew instead and later the port became a leader in supporting wind farms. Energy became the main business, both black and green. Roro traffic was also initiated after the war, and although passenger traffic has been replaced by budget air-travel, the carriage of short-sea cargo continues.

The port of Esbjerg, as we see, has changed its course over the years, thus the name for the book. It is a specialised port, leading the way in a few niches, but seldom visited by other kinds of vessels like container ships and bulkers. It's even rare for cruise ships to make a stop in Esbjerg, perhaps because it's not the quaint historical town that tourists seek out. An interesting theme explored by one of the authors is Esbjerg's image, particularly with its connection to fish and to the rough culture and industrial disputes that the town has historically been associated with. Another chapter looks specifically at the dockside culture and how it has changed with internationalisation, safety and the professionalisation required by the energy sector. Other chapters recount the history of the port in differ-

Peter Birch, M.A. is lecturer at the Division for Industrial Engineering and Management at Uppsala University

ent ways: its physical development, management, role in global shipping, and chapters specifically devoted to the fishing and offshore sectors.

The book's focus is mainly historical with some economic and sociological factors also accounted for. The book is rich in detail and very interesting, yet this also exposes the sheer quantity of material that is left out, 150 years of history can only be perfunctorily catered for in one volume. In the foreword the port's chairman writes "... the symbiotic relationship between the town and port in Esbjerg is perhaps not as tight as it used to be..." and is an example of something that could be further explored. Likewise, we read that fishermen switched to working on offshore support vessels. What was that change like for the people involved? We can also ask many more questions about *how* the port changed its course and learn more of the consequences for people, companies and the town. How did people reason at the time? Change is a key theme and is always relevant. There are many aspects that can be further expanded upon and this perhaps highlights the book's potential value for the maritime researcher: it is an excellent source of questions for further research.