



Recensionier

Annika Bünz (red.), *Galjonsfigurens många öden och äventyr: studier av berättande-, minnes- och kunskapspraktiker* (Lund: Nordic Academic Press, 2018), 158 s., inb., ill.

Anmäld av Simon Ekström

Många har säkert som barn, eller för den delen även som vuxna, vandrat längs med en vindpinad havsstrand och där hoppats stöta på en ilandfluten stävprydnad halvt dold under den uppvallade tångranden. Som få andra maritima objekt tycks galjonsfigurer ha en inneboende kapacitet att sätta fantasin i rörelse. Tätt förbundna med den äldre, seglande flottan står de till lika delar förankrade i den maritima historien som i den folkliga och konstnärliga traditionen. Det är dessutom en fascination som sträcker sig långt tillbaka i tiden. Galjonsbildernas ofta (men långtifrån alltid) människoliknande gestalter hade redan under sin samtid en särskild förmåga att motstå upphuggning och förstörelse för att istället tas tillvara och

Simon Ekström är docent i etnologi vid Stockholms universitet och Centrum för maritima studier (CEMAS).

sparas i lador och uthus. Men vad är egentligen "samtid" för ett föremål som fortsätter att finnas till och vara relevant för människor långt efter att det förlorat sin ursprungliga funktion? Och går det för den delen att säga något bestämt om galjonsfigurernas "ursprungliga funktion" på skeppen?

Det är sådana frågor som *Galjonsfigurernas många öden och äventyr* inbjuder läsaren att fundera vidare på. För som de fyra medverkade skribenterna, med hemvist vid Göteborgs universitet och Högskolan Dalarna, konstaterar är det inte bara fantasin som väcks av figurerna. Även galjonsbilderna själva befinner sig i rörelse. I antologin ges en serie inblickar i hur galjonsfigurer, som ursprungligen skapats till olika örlogs- och handelskepp, med tiden har funnit sin väg från specifika fartyg till helt andra platser och sammanhang. Inte sällan har det inneburit en tillfällig anhalt som ilandflutet gods efter skeppsbrott, för att sedan via olika privata samlingar och initiativ leda fram till museernas mer organiserade former för minnesarbeten och kunskapsuppbyggnad. Greppet borgar för en nyfiket granskande hållning till ämnet. Det förefaller också vara en rimlig inställning. Samtiden är ett utsträckt begrepp och galjonsfigurernas funktion: ja, det beror naturligtvis på vem man frågar. Kungen och amiralitetet som beställde vad som skulle vara ett imponerande örlogsskepp, en manifestation av styrka, slagkraft och politisk makt, hade troligen helt andra idéer om galjonsbildens funktion än den sjöman som förlitade sig på träfigurens tillskrivna förmåga att finna rätt väg mellan klippor och skär, eller den redare som valde att smycka det egna handelsfartyget med en avbild av hustrun eller dottern.

Galjonsfigurens många öden och äventyr är en bok som paradoxalt nog lyckas med konststycket att vara både tät och ofokuserad på en och samma gång. Den som vill bilda sig mer specifikt om galjonsfigurernas historiska sammanhang torde ha mest att hämta i det inledande översiktskapitlet av arkeologen Annika Bünz. Här görs en nyttig genomgång av det rådande kunskapsläget kring de snidade stävprydnaderna som både maritima, kulturhistoriska och konstnärliga objekt. Den läsare som är mer intresserad av museer och olika former av pågående minnesarbeten finner troligen något av de andra kapitlen mer givande. Framförallt förtjänar Anneli Palm-skölds genomgång av galjonsbildernas betydelse för tre olika utställningar på Hallands konstmuseum i Halmstad att framhållas. Palm-sköld, som är professor i kulturvård, återvänder här till sin tidigare arbetsplats. Det som

vecklas ut i det sammanhållna exemplet är en fascinerande historia om hur galjonsfigurernas uppgång och fall i museets egna utställningsmiljöer speglar ortens över tid varierade beroende av de maritima näringarna. I takt med att sjöfartsfrågorna förlorat i lokal förankring – samtidigt som allt färre personer bland besökarna har haft egna levande minnen av segelfartygen – har museet valt att ge plats åt andra föremål och berättelser. Till utvecklingen hör dessutom förändrade utställningsideal och en annan syn på statusfyllda artefakters roll på museer överhuvudtaget.

Vad jag däremot saknar är fler medvetna och uttalade korskopplingar mellan kapitlen. Så hade det varit intressant att få veta mer om hur galjonsbildernas tillbakagång på det nyss nämnda Hallands konstmuseum förhåller sig till det flitiga bruket av motsvarande figurer i de maritima museer och utställningar som utgör underlaget för ett annat av bidragen, också det skrivet av Bünz. Här är det just det museala *användandet* av galjonsfigurerna som utgör det analytiska navet. Vad vill museerna göra med figurerna? Vad har de givits för roll i utställningarna? Och vilken fysisk plats har de i de befintliga miljöerna? De företrädesvis genusrelaterade resonemangen kring hur tydligt könade galjonsfigurer placeras och utnyttjas i utställningsrummet är ofta intressanta. Men ibland önskar jag att författaren också hade gjort plats för synpunkter och kommentarer från den museivärld som varit med om att utforma utställningarna. Det hade gett en ytterligare dimension till diskussionen att få veta vad som varit den professionella intentionen bakom vissa avgöranden och prioriteringar. Inte minst hade det varit önskvärt i relation till de tämligen långtgående tolkningar som Bünz gör av galjonsfigurernas inbördes placering i den så kallade Galjonshallen på Marinmuseum i Karlskrona. Jag känner mig också tveksam till den utveckling som dras mellan galjonsfigurernas museala gestaltningar och de senaste årens tragedier på Medelhavet, med tusentals drunknade flyktingar och ett fåtal ikoniska foton som följd. Rädslan och havet som grav uppges vara det tema som håller samman parallellen. Även om jag förstår tankegången bidrar det associativa stickspåret till det lite röriga intrycket.

Till de nya frågor som boken vill ställa till de gamla galjonsfigurerna hör också Henrik Alexanderssons bidrag om hur galjonsbilderna, arkivhandlingar, foton och lokala berättelser kan tolkas som *minnesdepåer*. Lagda sida vid sida kan de olika typerna av minnen komplettera varandra och därmed

ge ett bredare kunskapsunderlag än när de uppträder som enskildheter. Minnesdepåer är ett utmärkt begrepp och Alexandersson argumenterar väl för dess användbarhet. Men när det kommer till det praktiska utförandet är det empiriska underlaget i kapitlet inte tillräckligt rikt för att han helt och hållet ska hämta hem sin poäng. Både Alexanderssons och Palmskölds bidrag tar oss också med till det både historiska och nuvarande bruket av galjonsbilder som ett uppskattat inslag i privata trädgårdar. I de gröna uterummen har de under lång tid erbjudits nya platser och mött andra besökare än när de under en annan och tidigare fas fungerade som stävprydnader. Så blir det också här tydligt att föremål har sina egna biografier, där de fortsätter att skapa relationer och väcka känslor även när de ingår i sammanhang och kombinationer som går långt utöver de ursprungligen avsedda.

Möjligen blir detta som allra mest tydligt i antologins allra sista bidrag, av konstvetaren och konstnären Ann-Louise Sandahl. Det avslutande kapitlet tänjer nämligen själva begreppet galjonsfigur till bristningsgränsen. Här kretsar diskussionen kring den lilla plakett med en mindre uppsättning schematiskt framställda figurer (bland annat två stiliserade människor: man och kvinna) som placerats på en skyddad plats på rymdfarkosterna *Pioneer 10* (1972) och *Pioneer 11* (1973). Sandahl föreslår att plaketten betraktas som en sorts "galjonsfigur" för vår mänskliga art där de sitter på de två sonder vilka likt tidskapslar genomkorsar den interstellära rymden. Kanske kommer även denna galjonsbild en gång att bli betraktad av någon, eller något, som då gör sin egen tolkning av det sammanhang varifrån den är avsend.

Sandahls text i antologin presenteras av Bünz i inledningen som en "poetisk reflektion" över hur nutid blir till framtid. Det låter sig absolut sägas, men lika sant är att Sandahl tar på sig arbetet med att försöka visa hur flera av bokens författare bygger på och talar till varandra. Så bidrar även denna avslutande och högtflygande del av antologin till det blandade intrycket av såväl analytisk koncentration som tematisk spretighet.

Till sist vill jag gärna bidra med en egen reflektion om ett fenomen som delar galjonsfigurernas dokumenterade förmåga att röra sig i skärningspunkten mellan folklig kultur och mer högbrynta sammanhang. Flera gånger i boken upprepas anmärkningen att galjonsfigurerna, vilka ofta

getts ett kvinnligt utseende, var "den enda kvinnan ombord". De snidade stävprydnaderna har inte sällan ett utseende som leder tankarna till kvinnan som fresterska, med blottade bröst eller utskurna strumpeband. Men kvinnofigurerna gestaltade även andra och mer ärbara kvinnliga positioner. Därför kunde även fästmän och moderligheten speja genom dimman för att med sina alltid klarvakna ögon hjälpa skeppet till en säker kurs. Samma breda spektra av diversifierad kvinnlighet kan noteras i de tatuerade kvinnogestalter som genom åren prytt många sjömäns kroppar, både under och efter segelfartygens epok. Den enda kvinnan ombord kunde alltså ha sällskap av en månghövdad skara med systrar. I likhet med galjonsfigurerna har tatueringarna idag också funnit en väg till nya sammanhang. Precis som de förra har kastat loss från fartygen har tatueringarna lämnat sjömannens kroppar, för att numera återfinnas på de mest oväntade produkter, platser, kroppar och miljöer. Se där, en tanke att spinna vidare på.



Dalarö hembygdsförening, Dalarölotsar (Dalarö: Dalarö hembygdsförening, 2018), 122 s.

Anmäld av K-A Sundin

Lotsar och lotsväsendet är en liten men betydelsefull del av sjöfarten som är relativt sparsamt dokumenterad i skrift. En idog samlares bibliotek i ämnet omfattar knappt 80 cm i bokhyllan, den svenska delen bara ett tjugotal titlar. Standardverket är Generallotsdirektör Erik Häggs *Bland lotsar och fyrmän* men den täcker bara tiden fram till 1930. I Ingvar Söderholms *Lotsbåtar* finns en resumé över Lotsverkets / Sjöfartsstyrelsens / Sjöfartsverkets organisatoriska utveckling fram till millennieskiftet men i övrigt är det en båthistorik. Därutöver finns bara några böcker och ett antal häften som avhandlar enskilda lotsplatsers historia. Unik bland dessa är Överlotsen Aug. Westerbergs detaljerade historik över Sundsvalls Lotsplats fram till ca 1960. Tyvärr är den inte publicerad.

Dalarö Hembygdsförening genom Gösta Majjgren har nu gett ut ett 120-sidigt häfte med titeln *Dalarölotsar*. Inledningsvis avhandlas lotsväsendets utveckling från 1500- och 1600-talen fram till modern tid. Här finns redovisning av äldre lotsrullor och farleder samt detaljerade kartor över lotsarnas bosättning på Jutholmen och kring lotsberget i Dalarö.

Ett spektakulärt inslag i publikationen såväl som i Dalarö Lotsplats historia utgör en tysk örlogseskaders färd mot Stockholm i augusti 1905. Tre slagskepp med djupgående på mellan 8,0 och 8,4 meter gick i kolonn med lotsar ombord och fick alla grundkänning mitt i farleden vid passage av Jutholmen. Stor skandal och krigsrätt, men med frikännande domar. Orsak: två små grund på 7,5 respektive 7,7 meter som ej fanns utsatta i sjökortet. Åtminstone det ena grundet var tidigare känt från en grundstötning men hade "glömts" i sjömätningen. Man kan dra paralleller med *Tsesis* grund-

K-A Sundin tog sjökaptensexamen 1973, segrade som styrman i Broströmskoncernen 1968 – 1974, och var därefter delägare, VD och styrelseordförande i familjeföretaget N. Sundin, DOCKSTAVARVET AB fram till 2017.

stötning vid Fifång 1977. 1905 var dock Sjökarteverket inte en del av Lotsverket och då försvarade verket sina lotsar.

Ryggraden i *Dalarölotsar* utgörs av utdrag ur Mästerlotsen Kurt Sjöbloms dagbok som ger en detaljerad bild av lotsningens praktik från 1939 till 1979 med en hel del mustiga personliga kommentarer. Fram till 1967 var lotsarnas arbetstid inte reglerad och lönen baserad på del i lotsavgifterna. Ju mera lotsning, desto bättre förtjänst och Sjöblom har många sura kommentarer om Sandhamnslotsarnas illojala konkurrens. När fartygen efterhand blev större fanns det inte längre behov att gå inomskärsleden vid dåligt väder och passagen vid Dalarö och Genböte blev för trång.

Avsnittet *Fartygsolyckor* ger också syn för sägen och upptar ett stort antal kollisioner och grundstötningar. Särskilt uppmärksammade blev ett antal grundstötningar med stora tankfartyg, däribland den beryktade *Jose Marti* med utsläpp av 500 ton tjockolja 1981. Detta blev kanske "droppen" och lotsuppassningen indrogs 1984. Sandhamnsleden erbjöd helt enkelt en bättre och kortare farled för det stora tonnaget. Det mindre tonnaget kunde fortfarande gå inomskärs förbi Dalarö med Landsortslots på norrgående och Stockholmslots på utgående men idag är det ytterligt sällsynt att lastfartyg passerar där.

Dalarölotsar är ett välkommet tillskott till dokumentationen av en del av det svenska lotsväsendet och har fått ett trevligt format och utformning. Huvudbehållningen utgörs som sagt av den direkta anknytningen till verkligheten, ofta i storm och tjocka före radar och GPS, genom Kurt Sjöbloms dagböcker.

Återstår nu för någon att ta ett större grepp och fortsätta där Erik Hägg slutade 1930.



Jim Hansson, Dick Harrison, Charlotte Hedenstierna-Jonson, Klas Helmerson, Jens Lindström, Thomas Magnusson och Amica Sundström, *Birkas skepp* (Stockholm: Medströms Bokförlag, 2018), 207 s., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Under en tioårsperiod fram till 2015 undersökte ett antal marinarkeologer vattnen omedelbart utanför vikingastaden Birka i Mälaren. Med hjälp av modern teknik gjorde de noggranna genomgångar av vad som där finns kvar av minnen från de dryga två sekler som den gamla hamnstaden existerade. På så vis kunde man komplettera resultaten av de många utgrävningar som tidigare – med start av Hjalmar Stolpe under 1800-talets senare år – genomförts i själva staden. Genom dem hade man redan en viss kunskap om dåtidens maritima verksamheter. Landhöjningen om bortåt sex meter har nämligen medfört att dåvarande hamnbassäng numera delvis återfinns uppe på land. År 900 var Björkö sålunda knappt en tredjedel så stor som idag och bestod i själva verket av två mindre öar. Tack vare denna skrift – den senaste utgåvan av Sjöhistorisk årsbok – får en bredare publik tillgång till en grundlig redovisning av vad man fann på bottarna vid Birka.

Framför allt fanns mängder av föremål av trä – ett veritabelt plockepinn – vilka för längesedan hade multnat om de funnits uppe på land. Arkeologerna genomförde en hel serie provgrävningar i det underliggande kulturlagret. Dess tjocklek kulminerade ca 25 meter ut från stranden och uppgick då till en meter. Schakten ner beskrivs som veritabla titthål in i vikingatiden. Vid sidan av grävarbetet mätte arkeologerna också in ett hundratal timmer och pålar. En del daterades till mellan 640 och 1030 e.Kr. Bland enskilda föremål som påträffades fanns två ankarstenar, en T-formad träköl, en del av ett skeppsspant, flera tjärsvabbar, en trasig träslev, en spännbuckla och ett bryne av grönsten. De träfynd som påträffades hade sålunda aldrig kunnat hittas vid utgrävningar på land medan förhållandena

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

är omvända i fråga om järnföremål. Vidare undersöktes ett antal stenpackningar i strandområdet som bedömdes kunna utgöra rester av bryggfundament.

På olika sätt bekräftades bilden av Birka som en betydande sjöfartsstad där fartyg av olika slag både byggdes och reparerades. Staden befann sig vid denna tid i en öppen havsvik ut mot Östersjön med rader av handelskontakter öster- och söderut. Läsaren får följa med till Birkas olika "syskonstäder" som ryska Staraja Ladoga, polska Truso, danska Hedeby och Kaupang i Oslotrakten. Man påminns om att det vi kallar Vikingatiden i Skandinavien i själva verket inleddes under samma period som staden grundades; knappast en tillfällighet.

Men skriften begränsas inte till vad som fanns i vattnet i Birka. I stället har man valt att samtidigt presentera en seriös och närmast fascinerande genomgång av vad som numera är känt om hur vikingarnas skepp var konstruerade och fungerade. Gott om utrymme ägnas sålunda åt en mycket intressant redovisning av alla fynd av vikingaskepp som gjorts i Norden. Naturligtvis hamnar då de klassiska norska Oseberg- resp. Gokstadskeppen i förgrunden vilka ju fått egna lokaler på Bygdøy i Oslo. Härutöver presenteras skeppsfynd från Skuldelev i Roskildefjorden och Hedeby. I Sverige har – i alla fall hittills – inte gjorts några spektakulära fynd av vikingatida farkoster. Det närmaste är Äskekärrskeppet, påträffat i Göta älvs lera 1933 och utställt på Göteborgs stadsmuseum. Det saknar dock för- och akterpartier och var sannolikt ett kommersiellt lastfartyg.

Länge har vi saknat båtfynd från de vikingatida färder som utgick österut från "svensk" mark – och finns dramatiskt och målande omvittnade på en rad gotländska bildstenar. Praktiska försök med nybyggda, moderna kopior har visat att de farkoster som där användes skilde sig klart från de norska eller danska. Generellt gäller att de måste ha varit mycket mindre för att alls kunna klara passagera förbi forsar och andra hinder. Ett i boken redovisat och tämligen färskt fynd – gjort så sent som 2012 på estniska Ösel – har dock givit spännande ny kunskap. Där påträffades nämligen resterna – nästan inget trä var bevarat – av ett krigsskepp som i storlek någorlunda motsvarande de norska och danska. Med ledning av den i närheten begravda besättningen har det kunnat knytas till Mälardalen.

Det kanske allra mest fascinerande inslaget i boken är ändå redogörelsen

för försök att undersöka vad de olika fartygstyperna kunde prestera i hastighet såväl vid segling som rodd, om de vid otjänlig vind kunde kryssa liksom hur de var bemannade. Sammanlagt bjuds läsarna på spännande analyser och förklaringar till hur fartygen skilde sig åt och användes.

Till bilden hör dessutom en gedigen och värdefull skildring av den politiska utvecklingen i Europa från Romarrikets successiva upplösning fram till vikingatiden; med andra ord den värld Birkas skepp rörde sig i. Boken är välskriven och utan alla tendenser till akademiskt fikonspråk. Bakom texterna står ett antal av landets allra främsta kännare ifråga om vikingatid, marin arkeologi och skepp. En lång rad direkt suveräna illustrationer – bilder, teckningar och kartor – förstärker ytterligare min klara övertygelse att med denna skrift har en mycket betydelsefull lucka fyllts i bokhyllans sedan tidigare långa rad av verk om vikingarnas drygt tre hundra år långa epok.



Maya Jasanoff, *Gryningsvakten: Joseph Conrad i en global värld*, (Göteborg: Bokförlaget Daidalos, 2019), 452 s.

Anmäld av Leos Müller

Maya Jasanoff, professor i historia vid Harvarduniversitetet, publicerade för några år sedan en lysande bok om den amerikanska revolutionens "förlorare", brittiska lojalister som fick lämna USA efter att den nya republiken erkändes av kungen i London. Boken *Liberty's exiles. The loss of America and the remaking of the British Empire* kom ut 2012 och belönades med flera priser. Nu har Jasanoff utkommit med en ny bok, om den polsk-brittiske författaren Joseph Conrad och hans tid. Också den har uppmärksammats, bland annat fick hon det stora Cundill History Prize, en av de främsta utmärkelser en historiker kan vinna. Den svenska översättningen, med titeln *Gryningsvakten. Joseph Conrad i en global värld*, har nu getts ut av förlaget Daidalos. Boken kretsar kring Joseph Conrads liv och verk. Men den är ingen vanlig författarbiografi. Jasanoff använder Conrads liv och romaner som en kanvas för att, med historikerns ögon, skildra det sena 1800-talets globala värld – en värld under snabb omvandling.

Boken är en originell blandning av reseberättelse, litteraturanalys och historia. Jasanoff reser själv i Conrads fotspår. Ombord containerfartyget CMA CGM *Christophe Colomb* färdas hon mellan Hongkong och England. Hon gör om Conrads mest kända resa, den på Kongofloden som inspirerade romanen *Mörkrets hjärta*. Jasanoff visar hur och var Conrad inspirerades av verkliga händelser och av sin livserfarenhet. Conrads berättelser är nästan alltid förankrade i egna upplevelser.

Conrad erfor det brittiska imperiets storhetstid. Han bevittnade exploatering, kolonialt förtryck och rasism i Sydostasien. Han var med när Kongo blev belgiskt. Men han såg också industrialiseringens följd i Europa, politiska massrörelser, anarkism och terrorism på frammarsch. Ett annat kän-

netecken för 1800-talets globalisering var världsmarknadens expansion och i den spelade den brittiska handelsflottan där Conrad arbetade en stor del av sitt liv en avgörande roll. Han har ju uppfattats främst som skildrare av sjömanslivet. Men hans författarskap har en djupare ambition. Han är den främsta skildraren av kolonialismens och globaliseringens destruktiva sidor. Men han är inte någon medveten kritiker av det brittiska imperiet eller kapitalismen; han har ingen uppenbar politisk agenda.

Jasanoffs bok följer en ganska enkel kronologi av Conrads liv och författarskap. Den börjar med Conrads barndom i det ryska imperiet, tiden i Krakow, Marseille och livet i den brittiska handelsflottan. Conrad föddes i den polska delen av Ryssland. Faktum är att engelska blev hans tredje språk. Han hette egentligen Józef Teodor Konrad Korzeniowski och kom från en polsk adlig familj. Fadern Apollo Korzeniowski var dramatiker och översättare vilket säkert påverkade Conrads levnadsbana. Föräldrarna var polska nationalist. Fadern deltog aktivt i självständighetskampen år 1861 och familjen förvisades till norra Ryssland. Conrad förlorade tidigt sina föräldrar och blev aldrig någon nationalist. Hans stora dröm var livet till sjöss. År 1874 började tonåringen Józef Korzeniowski sitt sjömansliv i Marseille, en karriär som varade i två decennier.

Återstoden av Jasanoffs bok kretsar kring fyra Conradromaner – *Anarkisten*, *Lord Jim*, *Mörkrets hjärta* och *Nostromo* – som var och en får representera ett större tema – nation, hav, civilisation och imperium. *Anarkisten* skildrar terrorvägen i London i slutet av 1800-talet. Romanen utgår från en verklig händelse, ett misslyckat bombattentat i Greenwich år 1894. Jasanoff ser här en analogi med dagens terrorism (vilket jag är tveksam till). Den andra romanen får spegla temat hav; *Lord Jim* är kanske bokens bästa del. Romanen bygger på Conrads livserfarenheter från Nederländska Indien, dagens Indonesien och Singapore. Jasanoff väver här ihop Singapores märkliga 1800-tals historia, holländsk kolonialism i Indonesien med Conrads berättelse som även den bygger på en verklig händelse. År 1880 lämnade den brittiska ångaren *Jeddah* Singapore med siktet inriktat på Röda havet. När *Jeddah* började ta in vatten så övergav den brittiska kaptenen och besättningen fartyget i tron att det skulle sjunka. Man lämnade nästan tusen passagerare, mest muslimska pilgrimer, kvar på skeppet. De senare lyckades ta kontroll över situationen och styra skeppet till Aden vid

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

inloppet till Röda havet. I Conrads roman står den fiktiva sjöofficeren Lord Jim i förgrunden; boken handlar om hur han övergav *Jeddah* och hur han livet ut kom att plågas av skuld känslor. Lord Jim är en typisk Conradhjärte, eller snarare antihjärte.

Kapitlet om *Mörkrets hjärta* kombinerar historien om Fristaten Kongo omvandling – från ett europeiskt civilisationsprojekt till den belgiske kungen Leopolds privata koloni – med den berömda berättelsen om resan upp för Kongofloden. Jasanoff bygger på Conrads anteckningar och korrespondens. År 1889 anställdes kapten Korzeniowski, som Conrad fortfarande hette, för att arbeta på ångbåtslinjen mellan Kinshasa och Kisangani på Kongofloden. Han stannade inte längre än några månader, erfarenheterna från Kongo var i själva verket en starkt bidragande anledning till varför han lämnade handelsflottan och helhjärtat satsade på författaryrket.

Mörkrets hjärta är Conrads mest kända roman. Kapten Charles Marlowes resa till den mystiske Kurtz har inspirerat många och tolkats som metafor för mycket mer än en resa genom Afrika. Det är också en kontroversiell roman; den anses spegla den europeiska kolonialismens syn på Afrika som mörk, och barbarisk – ett omöjligt civilisationsprojekt. Romanen har anklagats för att vara rasistisk av exempelvis den nigerianske författaren Chinua Achebe. Jasanoff diskuterar kritiken, och hennes egna problem med att acceptera vissa sidor av Conrads författarskap, och även hans personlighet. Samtidigt säger hon att man måste läsa Conrad i ljuset av det sammanhang i vilket han levde, hans erfarenhet av förtryck, rotlösheten i den multietniska brittiska handelsflottan, livet i kolonierna, såväl som erfarenheten som polsk immigrant i London. Hela hans liv präglades av ambivalenta erfarenheter och det är väl synligt i hans romaner. Men det är också det som gör hans romaner fortsatt intressanta ett sekel efter att de skrevs, och mer relevanta än exempelvis Rudyard Kiplings verk, vilka är mer eller mindre bortglömda.

Den sista romanen som Jasanoff närläser är den långa *Nostramo*. Den utspelar sig i den fiktiva republiken Costaguana i Latinamerika. Boken handlar egentligen om USAs politik i regionen. Även *Nostramos* narrativ kan delvis spåras till en verklig historia. Jasanoff skriver här om Panamakanalens utbyggnad och konflikten mellan USA och Colombia vilken ledde till att Panama, med USAs stöd, bröts loss från Colombia.

Jasanoff läsning av Conrad visar att han är mycket mer än en skildrare av sjömanslivet. Men det kan också tolkas så att havet, sjöfarten, eller ett sjömansliv kan fungera som ett prisma för något större. Havsperspektivet fungerar som ett titthål till 1800-talets globala värld. Det som gör Conrad intressant att läsa även idag är dessutom att hans globala värld är så lik vår globala värld. Att läsa honom med Jasanoffs ögon kan hjälpa oss att bättre förstå vår egen tid.



Andreas Linderöth (red.), *Örlogsstäder – innovationer, varv och vrak. Marinmuseums årsbok 2018-2019* (Karlskrona: Marinmuseum, 2018), 239 s., ill.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Vad är en örlogsstad? Frågan kan synas lite onödig eftersom många inte skulle sväva på målet om huruvida till exempel Karlskrona eller Portsmouth var örlogsstäder eller inte. Men just för att komma runt ytliga självklarheter är Marinmusei senaste årsbok viktig så att de nyttiga forskningsproblemen kan formuleras.

Vad kom egentligen först: staden eller flottan? Ett svar kan vara att, den danska flottan förlades till Köpenhamn och den svenska till Stockholm, båda städer med ett strategiskt maritimt läge där också riksledning och viktiga administrativa resurser fanns. I Karlskrona däremot var det jakten på en strategiskt och operativ lämplig basering för flottan som styrde stadens placering. Därmed är också sagt att en örlogsstad inte behöver domineras helt av marinen för att få det epitetet, även om det marina inslaget självfallet rimligen är påfallande.

Bokens 16 uppsatser, som går tillbaka på en internationell konferens 2017, belyser detta faktum tydligt ur ett Östersjöperspektiv, men också med analyser av brittiska, nederländska och franska örlogsstäder, deras lokalisering och funktion.

Allt går inte att ta upp i en kortare recension, men några är särskilt intressanta. Jakob Seerups kunniga exposé över örlogshamn i Östersjön, deras historia och karakteristika är både bildande och tankeväckande. Här om inte förr får man insikt i hur likheter varvas med olikheter.

Dan Johanssons studie av Stockholm som örlogshamn 1522-1640 kas-

tar sökarljuset på flottans huvudbas före Karlskronas tillkomst. I och med flottans uppbyggnad som statens marina instrument alltifrån 1522 var självfallet kopplingen till Stockholm ganska given och den blev inte mindre av den återkommande inrikes maktkampen i Sverige ända fram till 1598-99 (fast slaget vid Stångebro 1598 förläggs till Brömsebro, en typisk felskrivning). Det gällde att bokstavligen ha fysisk kontroll över flottan.

Men om denna politiska kontroll går som en röd tråd genom perioden, visar samtidigt Johansson på de kraftiga svängningarna i ett annat avseende – lokaliseringen av varvskapaciteten. I Jan Gletes fotspår belyser han hur den inhemska varvsuppbyggnaden från 1526 var koncentrerad till Stockholm, vilket snabbt ledde till ett återkommande behov av rekrytering av skeppstimmermän, inte minst i Finland, till skeppsgården i Stockholm. Under Johan III:s regim (1568–92) skedde en decentralisering till en rad mindre varv ute i landet. Men Stockholm fungerade fortfarande som nav för flottan och skeppsbyggeriet, och därifrån fördelades också fackmanskap till de lokala varven. Under Karl IX:s regering svängde pendeln igen och under Gustav II Adolf på 1610-talet blev Stockholmskoncentrationen än tydligare. Nu lades grunden för det läge som rådde fram till flytten 1680.

Dan Johanssons lyfter i detta sammanhang fram hur Norrmalm mellan 1602 och 1635 utgjorde en egen stad, Norre Förstaden. Jag tror att det går att göra mera av detta faktum, att den norra delen av Stockholm med Karl IX:s aktiva stöd bröts ut ur huvudstaden och bildade eget med rådhus vid Norrmalmstorg (nuvarande Gustav Adolfs torg) och sände egna ledamöter till riksdagen. Här fanns flottans bas och örlogsvarvet, men också artilleriets verkstäder och andra försvarsindustrier kopplade till kronan. Den här åtgärden gav kronan direkt kontroll över den för staten kanske viktigaste staden vid sidan av Falun, samtidigt som man kunde fortsätta att nyttja Stockholms ekonomiska och kommersiella resurser. Man får inte heller glömma att Stockholm hade stött kung Sigismund inför och under inbördeskriget 1598-99. Dan Johanssons forskning kastar nytt och tydligare ljus på en epok i den svenska flottbaseringens historia som lätt hamnar lite i skymundan för skapandet av Karlskrona.

Asger Nörlund Christensens studie av skandinaviska sjömän i Nederländerna visar spännande resultat genom att nyttja bevarade register om sjömän som skrivit kontrakt med Amsterdams amiralitet, de så kallade

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

Waterschout-arkiven i Amsterdams stadsarkiv. Mellan 1747 och 1852 finns (med vissa luckor) här besättningslistor m.m. för alla fartyg som lämnade Amsterdams hamn.

Bokens övriga 13 bidrag håller en relativt jämn nivå, både innehållsmässigt och stilistiskt, vilket förvisso inte alltid är fallet när det gäller konferenstryck. Några andra bidrag jag särskilt vill framhålla är: AnnaSara Hammars studie av högadliga officersfamiljer i Karlskrona, Jim Hanssons om den spännande upptäckten av vraket efter Gustav II Adolfs flaggskepp *Scepter*, Ida Jörgensens beskrivning av den danska konstruktionskommissionens arbete på 1700-talet med att inhämta teknisk kunskap rörande skeppsbyggeri, David Davies om Pembroke Docks i Wales, ett "England bortom Wales".

Några av uppsatserna följs av korta litteraturtips, men som läsare saknar man genomgående referenser, vilket är synd eftersom många viktiga frågor ställs och problem diskuteras. Det är en bra bok som lockar till vidare läsning i många enskildheter, och då är det synd att inte leda läsaren vidare på vägen i större utsträckning.

Förargligt nog har det skett en förskjutning mellan innehållsförteckningens sidangivelser och de korrekta inne i boken, men det hindrar inte på något sätt att redaktören Andreas Linderöth ska ha en eloge för en både läsvärd och vackert illustrerad volym.



Gunnar Lind, *Brända hemman: Roslagen* (Stockholm: Carlssons Bokförlag, 2019),. 451 s., inb., ill.

Anmäld av Ulf Sundberg

Det första man slås av är att *Brända hemman* är ett vackert verk. Intrycket förstärks när man öppnar boken. Författaren och Petter Antonisen stod för formgivningen och redan här bör man utdela en eloge.

Verket inleds med att Lars Ericson Wolke i ett företal sätter in läsaren i sammanhanget på ett sätt som är svårt att invända mot. I sitt förord förklarar Gunnar Lind bakgrunden till verket och sina intentioner. Boken härstammar ur en fascination för skärgården som funnits sedan barndomen. Boken täcker norra skärgården och skall, fortfarande enligt förordet, följas av flera delar. Gunnar Lind avslutade förordet med att "*Brända hemman* är min egen berättelse utifrån vad som finns nedtecknat av andra". Det här är en viktig utgångspunkt för hur man skall se på verket.

Bokens första del ägnas åt en exposé över det svenska stormaktsbygget och stora nordiska kriget. Den uppgift som Gunnar Lind åtog sig här är stor och vanskelig. Stora nordiska kriget är en konflikt där det finns mycket kvar att utforska – och fällorna är många. Texten är inte utan förtjänster och de flesta lär sig säkert något nytt genom att läsa den. Det finns dock ett antal enskildheter i texten som det är lätt att hänga upp sig på. Till exempel lyser freden i Roskilde år 1658 med sin frånvaro i berättelsen om stormaktsbygget.

En känsla av att den ryska styrkan framhävs, och att de svenska problemen dramatiseras extra, inställer sig snabbt. Ett exempel är en tabell där

Ulf Sundberg är fil. dr i historia, civilekonom, kapten i flottans reserv och författare.

den ryska flottan anges till nio linjeskepp år 1705¹. Uppgiften sticker i ögonen. John Tredrea och Eduard Sozaev menar i sin bok *Russian Warships in the Age of Sail 1696–1860* att de första ryska linjeskeppen sjösattes 1710–1711.² Samtidigt framställs förlusten av tre svenska skepp i maj 1719 som en stor motgång. Förlusten av en spaningsavdelning är naturligtvis en motgång, men om den i sammanhanget var stor kan diskuteras.

Efter inledningsdelen kommer bokens verkliga kvaliteter. För många som är bekanta med huvuddragen i rysshärjningarna 1719 framstår sannolikt skärgården och skärgårdsbefolkningen som ett blankt papper. Gunnar Lind råder bot på detta. Skärgården får både en historia och ett ansikte. För min egen del blev det rena nöjesläsningen att ta mig från ö till ö och möta dess förflutna samt dess invånare år 1719. Gunnar Lind drar ibland fram berättelsen till bortom 1719, vilket är väl så intressant. Läsaren får goda inblickar i skärgårdsbefolkningens livsvillkor och ekonomi, vad de åt och vad de handlade med. Även lotsväsendets utveckling och lotsarnas arbete får en beskrivning. Berättelserna om de olika öarna varvas med faktarutor, där man bland annat får insikt i begrepp som "hemmafiske" samt ärenden vid tinget i Värmdö skeppslag år 1720.

Man inser snart att livet i skärgården var hårt, även utan härjande fiender. Berättelserna förstärks av att Gunnar Lind har gjort besök på de aktuella platserna och kan fylla i bilden med sina observationer. Under min läsning kom rysshärjningarna snabbt att hamna i bakgrunden för intresset, och den generella bild av skärgården som växte fram tog överhanden.

I normalfallet skulle man ha anfört synpunkter på att källhänvisande noter saknas. Eftersom Gunnar Lind förklarar att detta är hans egen berättelse måste den kritiken tonas ned. Läget förbättras av att Lind i texten ofta får in varifrån en viss uppgift kommer. Kapitlet "Tidigare forskning" presenteras så att säga efter hand. Av berättelserna får man en känsla för hur läget avseende källor ser ut. Det blir uppenbart att för långa perioder vet vi ingenting om vissa platser, men så dyker det plötsligt upp viss information.

Boken ger många intressanta inblickar i samhällen som för länge sedan försvunnit, och blir därmed högst läsvärd. Gunnar Lind har på ett kreativt sätt letat underlag för sin bok och skrivit en berättelse som utplånade en vit fläck från mitt medvetande. Jag kan bara se fram mot nästa del. Författaren har gjort en ambitiös genomgång av det kartmaterial som finns tillgängligt i Sverige, vilket redovisas allra sist i boken. Det här är bra. Som läsare kan man dock sakna en kort beskrivning av vilka arkiv som Gunnar Lind har tittat i, och vad man hittar där.

Avslutningsvis kan man bara gratulera Gunnar Lind till att ha skrivit en berättelse som jag tror kommer att uppskattas av många. Boken är rikt illustrerad med kartor, men i övrigt finns det inga andra illustrationer från de presenterade öarna.

¹ Sidan 70.

² John Tredrea och Eduard Sozaev, *Russian Warships in the Age of Sail 1696–1860* (Barnsley 2010), sid. 133.



Robb Robinson, *Fishermen, the Fishing Industry and the Great War at Sea – A Forgotten History?*, Research in Maritime History No. 54 (Liverpool: Liverpool University Press, 2019). 202 s., inb., ill.

Anmäld av Ulf Sundberg

Fisket är en sällan avhandlad aspekt av sjökrig. Det brukar uppmärksammas i samband med konflikterna mellan England och Nederländerna på 1600-talet, där den nederländska fiskeflottan var av stor ekonomisk vikt. Fisket brukar också komma in i sjökrigshistorien via New Foundland och krigen mellan Storbritannien och Frankrike, framförallt genom att det franska fisket gav sjömän till örlogsflottan under krigstider. Fisket kan också framskymta som en aspekt på flottornas bemanningsproblematik i andra konflikter, men annars behandlas det sparsamt. Robb Robinsons bok är därför välkommen.

Med lite eftertanke inser man att fisket är starkt kopplat till sjökriget. Den som inte har sjöherravälde får svårt att bedriva allt fiske som inte är riktigt kustnära. I nästa steg inser man att detta får stora konsekvenser för nationens ekonomi och försörjning. Titeln på Robinsons bok ger intryck av att ekonomi- och försörjningsfrågor skall ha en framträdande plats. Så är inte riktigt fallet. Det saknas inte information kring dessa problem, men fiskefartygens roll i minsvepningen står helt i centrum. Detta gör inte boken mindre intressant. Minkriget lider delvis av samma problem som fisket i sjökrigshistorien. Det tenderar att komma i skymundan bakom slagskepp och hangarfartyg.

Robinson tar avstamp i rysk-japanska kriget 1904–1905. Under kriget blev minan ett viktigt vapen men man gjorde inga framsteg avseende minsvepning. I Storbritannien var det endast en mindre grupp sjöofficerare runt amiral Charles Beresford som tänkte på minhotet. Under ett besök i Grimsby år 1907 fick Beresford ett infall, han besökte några fisketrälare. Beresford insåg snabbt att han hade hittat plattformarna, besättningarna och grundtekniken för minsvepning. När första världskriget bröt ut hade den brittiska flottan hunnit bygga upp kärnan i en minsvepningsorganisation. Denna kunde relativt snabbt mobiliseras och expanderas.

Robinson fortsätter sedan med en detaljerad exposé över hur britterna byggde upp och satte in en flotta med fiskebåtar för minsvepning. De mobiliserade fiskebåtarna sattes inte bara in i brittiska vatten utan i princip överallt där sjökrig fördes. Boken ger därför även en överblick över brittiska flottans operationer under första världskriget.

Fokus ligger på minsvepning, men det fanns plats för mycket annat. Fiskebåtar användes även rent offensivt. Fiskefartyg fick snabbt en roll i kampen mot tyska ubåtar. Robinson låter oss följa utvecklingen av anti-ubåtsvapnen, från explosiva svep till sjunkbomben. Den senare antas ha använts för första gången i juli 1915. Även annan teknikutveckling blir belyst, till exempel hur ryssarna och tyskarna hade de bästa sjöminorna vid krigsutbrottet. Britterna kom sedermera i kapp sedan de kunde studera svepta tyska minor. Även paravanan och hydrofonen avhandlas.

Robinsons verk ger också detaljerade inblickar i fiskebåtarnas strider. Till exempel började tyska u-båtar tidigt under kriget att gå till anfall mot brittiska fiskebåtar. Tyskarna utarbetade en taktik för att kunna sänka så många fiskebåtar som möjligt innan de hann sprida sig. Anfällen ledde till att fiskebåtar bestyckades. Först fanns det bara 3-pundiga kanoner att tillgå. Eftersom de tyska u-båtarna hade grövre pjäser blev fiskebåtarna inte effektiva vapen innan man fått fram 12-pundiga kanoner till dem. I sammanhanget avhandlas också de skandinaviska konvojerna. Dessa relativt okända konvojer gick från Bergen över Shetlandsöarna och Orkneyöarna ned till Skottland och England.

Boken är späckad med fakta, vilket känns tillfredsställande. Även om ekonomi- och försörjningsdelen har en något undanskymd plats i texten så får man reda på att det brittiska fisket år 1918 levererade 31 procent av volymen innan krigsutbrottet. Motsvarande siffra för Tyskland var nio procent. Det finns ingen analys eller något resonemang kring dessa siffror, vilket man kan sakna. Man får dock en känsla av att fisk blev en bristvara i Tyskland.

Bland invändningarna mot boken kan anföras att den är brittiskt orienterad, vilket man i och för sig kan förvänta sig. Det vore intressant om det kom böcker från fler nationer om deras fiske under krigstider. En annan invändning är att kartorna känns bristfälliga, särskilt som det finns väldigt många geografiska referenser i boken. Illustrationsmaterialet i övrigt tillhör

bokens starka sidor. Ett flertal samtida fotografier gör materialet levande. Det finns också pedagogiska illustrationer som visar minsvepningens principer och förklarar terminologin. Bokens språk är rättfram och lättläst. Den är försedd ett effektivt register.

Boken visar bland annat på möjligheterna att skapa örlogsfartyg genom att bestycka civila fartyg. En av Robinsons poänger är dock att det är svårt att improvisera under tidspress. För att snabbt skapa nya örlogsfartyg behöver man ha gjort en noggrann planering i fredstid, samt anskaffat nödvändig materiel. Sist men inte minst behöver man ha löst besättningsfrågan. Särskilt utbildning av chefer är centralt. Robinsons verk kan därför med fördel läsas av alla som arbetar med krigsplanering, men också av alla andra som har ett intresse för sjökrigshistoria.



Jan Sjöberg, *Mysteriet på Östersjön i det kalla krigets skugga* (Stockholm: Carlssons Bokförlag, 2018), 535 s., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Två svenska mindre lastförande fartyg – m/s *Kinneulle* och s/s *Iwan* – drabbades i slutet av februari 1948 av katastrofer. Den förstnämnda båten med besättning försvann helt och hållet medan den andra återfanns drivande nedisad och brandskadad i aktern – men tom – av några danska fiskare. Några ombordvarande hördes senare aldrig av. Dessa försvinnanden förblev länge rena mysterier och väntar alltjämt på sina definitiva förklaringar. Den här boken innehåller ett mycket seriöst försök att reda ut vad som faktiskt hände. Båda fartygen hade befunnit sig i södra Östersjön på hemväg till Helsingborg respektive Oskarshamn efter att ha lastat kol i den polska hamnstaden Ustka. Under denna period utgjorde detta en mycket vanlig trafik. Givetvis väckte det inträffade ett mycket stort uppseende i vårt land men försvinnandena kunde aldrig riktigt klarläggas. Resultatlöst sökande efter överlevande skedde med fartyg och flyg både från dansk och svensk sida – bland annat från Blekinge flygflottilj. De drygt sjuttio år som sedan dess passerat har medfört en rad teorier om orsakerna till dessa katastrofer. I synnerhet har det fokuserats på vad som kan ha hänt med de ombordvarande; på *Kinneulle* uppgick de till sju personer och på *Iwan* elva.

Visserligen var andra världskriget över sedan några år men alltjämt fanns det mängder av minor kvar i dessa farvatten som representerande ett mycket påtagligt hot. En effekt var sålunda att den kommersiella sjöfarten blev hänvisad till att gå i särskilt svepta leder som ändå inte var helt säkra. Härutöver fanns givetvis alltid risken för att fartyg skulle råka ut för de minor som kommit loss från bottenförankringar och i stället flöt omkring fritt. Ett annat mera traditionellt hot kom från den tidvis svåra vinterkylan som under denna årstid lätt kunde leda till mycket besvärliga nedisningar och skapa stora svårigheter att alls navigera fartygen – i synnerhet när det hela inte sällan kombinerades med svåra stormvindar.

Vidare finns skäl att hålla i minnet att det kalla kriget inleddes vid den

här tiden. Den ofta omtalade Pragkuppen – som innebar att kommunisterna med våld tog över makten i Tjeckoslovakien – inträffade bara ett antal veckor senare. Just dessa farvatten mellan Polen, Öst- och Västtyskland samt Danmark utgjorde dessutom ett alldeles uppenbart gränsområde i de uppblussande spänningarna mellan öst och väst. Misstänksamheten mot den sovjetiska stormakten var hela tiden närvarande i vårt land. Föga förvånande dök därför tankar snabbt upp om att de ombordvarande på något sätt tagits om hand av ryska eller polska myndigheter. Bland annat förekom tidvis en förklaring som gick ut på att *Iwan* skulle ha bordats av två sovjetiska ubåtar som funnit flyktingar ombord och som därefter sänkt fartyget samt tagit besättningen till fånga. Liknande direkt inkorrekt uppgifter spreds om besättningen på skonaren *Kinneulle* – i rubrikerna ofta omnämnt som "Spökskeppet". Eftersom just inget av saklig information kom i dagen ägnade sig de svenska tidningarna – särskilt kvällspressen – i stället åt att fördjupa sig i rykten och rena spekulationer. Inte sällan skedde detta på ett sådant sätt att de presenterade uppgifterna föreföll vara vederhäftiga. Under åren har de försvunna fartygen med jämna mellanrum figurerat i spalterna utan att något nytt framkommit.

Boken om händelserna kring *Kinneulle* och *Iwan* är skriven av Jan Sjöberg, bohüslänning till börden men bosatt i Vargön utanför Vänersborg. Han är skolman och aktiv historiker med viss fokusering på regional historia. Under lång tid har han bedrivit en omfattande forskning för att söka reda ut vad som hände med fartygen och deras besättningar. Det har medfört fortlöpande och intensiva kontakter med det svenska Utrikesdepartementet, Militära underrättelse- och säkerhetstjänsten, ambassader liksom polska myndigheter och arkiv. Han har vidare mött och samtalat med erfaret sjöbefäl och sörjande anhöriga och dykt djupt i pressarkiv och facklitteratur. Och gåtornas lösning menar Sjöberg är vad erfaret sjöfolk också hela tiden hävdar: en av nedisning tyngd och till slut sänkt *Iwan* och för *Kinneulles* del en av stormvågor vält livbåt varvid alla drunknade i det iskalla vattnet. Inget läge för minsprängningar, ubåtar eller polska fångelser, alltså.

Författaren har uppenbarligen lagt ner omfattande möda i sin forskning. Han skriver väl och under arbetet förefaller varenda möjlig sten blivit vänd. Dessa är dessutom så många att flertalet inte ens antydningensvis kunnat omnämnas här. Därför har boken blivit en mindre tegelsten om drygt

femhundra sidor, av vilka de fyrtio avslutande redovisar källor och litteratur. Den är vidare omsorgsfullt illustrerad; inte alldeles lätt med tanke på dess undflyende ämne. Som läsare ställer man sig dock emellanåt frågan om resultatet verkligen har varit värt alla ansträngningar som Sjöberg måste lagt ned. Detta hindrar nu inte att man samtidigt är klart imponerad av författarens engagemang – trots att han redan från början mötte ett uttalat ointresse från fackhistorikers sida. Kanske vet vi nu genom honom äntligen vad som hände de båda olycksdrabbade fartygen och deras besättningar de där stormiga, iskalla vinterdygnen i södra Östersjön.



Stig Tenold, *Norwegian Shipping in the 20th Century. Norway's Successful Navigation of the World's Most Global Industry* (Cham: Palgrave MacMillan, 2019), 327 p.

Reviewed by Jesús M. Valdaliso

Although it is not always the case, there seems to be a direct correlation between age and wisdom. When academics get older, they try to elaborate broad views of their research, a sort of balance of what they have done. This is precisely what this book is about, «the result of more than two decades of research on Norwegian shipping» carried out by one of the most outstanding academics of the international maritime history community, Stig Tenold.

Stig's academic work has always combined a sound empirical base, a powerful economic analytical frame and a good narrative, and this book is no exception.

The book consists of an introduction to the broad question (chapter 1), eight chapters chronologically ordered, and an epilogue (chapter 10), that provides a sort of balance and summing up of the development of Norwegian shipping over the 20th century. What is the book's aim? In the author's words, «to explain how Norway managed to maintain its position as a leading maritime nation throughout the 20th century, despite fierce international competition and a series of technological and institutional changes» (p. 4).

The book is not only a «chronological voyage through Norwegian shipping in the 20th century» (p. 18). Due to the importance of Norway in the world' shipping industry and also to the international perspective employed by the author, what the readers will also find here is a very good

Jesús M. Valdaliso is professor of economic history at the Faculty of Economics and Business of the University of the Basque Country in Bilbao, Spain. He has published widely on the economic and business history of Spanish shipping and shipbuilding industries in the 19th and 20th centuries.

picture of the evolution of international shipping throughout the 20th century.

Stig' compelling narrative is framed within a multi-level, multi-agent and multi-factor analytical framework, explained in chapter 2, to which the author returns to make a balance in chapter 10. Briefly speaking, there are four levels of analysis in the book (international, national, regional and company), three main agents (shipowners and companies, seafarers and marine occupations, and government and institutions), and three broad explanatory factors (geography, history and culture).

By geography, the author points to the physical conditions of the country, that made it highly dependent of the sea for transport and communication, and also for a way of living. Maritime industries played a much more important role in Norway's economy than other sectors such as, for instance, agriculture. By history, the author means, in fact, the legacy of an old specialization of the country in international trade and shipping, a process that dated back to the middle of the 17th century, and that, over time, brought about positive effects on skilled human capital and the development of related industries and services and supporting institutions, in a sort of path dependent process. Within cultural factors, the author distinguishes between maritime culture and Norwegian culture. In the first case, he points to the relative importance of the maritime sector in the Norwegian economy, which results in the availability of infrastructure, related sectors and a skilled labour. In the second, the two most distinct elements would be, an egalitarian society (and a compressed wage structure), good governance and high social capital (p. 52). The relatively low class differences of the Norwegian society fostered capital investments in shipping from practically every family with savings in the country. High social capital, in turn, meant low transaction costs that encouraged capital formation and new firm creation. That said, the description of the patterns of investment and ownership in Norwegian shipping, particularly in the 19th century, could be applied to almost all the European maritime nations, and, therefore, it might have to do more with the persistence of small communities and the limited integration of the (national and international) market than with «Norwegian» cultural traits.

The author draws six broad trends for Norwegian shipping in the 20th

century: globalization at the international level, liberalization at the country level, regional concentration and specialization, and professionalization and innovation at the firm level. In short, Tenold says that, over the 20th century «Norwegian shipping remained competitive by becoming less Norwegian». On the contrary, what he suggests for today is that «perhaps, Norwegian shipping can *maintain competitiveness*» (italics original, but notice, too, the use of perhaps and can in the sentence) by becoming more Norwegian (p. 308). The author emphasizes three particular factors: the relative importance of the broad and highly skilled maritime milieu (a mix of geography and history); the maritime culture that still exists in Norway; and three cultural factors of the Norwegian culture, the relatively low cost of highly skilled people as a result of a compressed wage structure (and an egalitarian society), the combination of high social capital and good governance, and, oops, a new one not previously mentioned in chapter 2, gender equality (and so barely treated – in two paragraphs, with wishful thinking arguments – that its inclusion seems more an act of political correctness than anything else).

Besides its undeniable interest, the book makes very easy reading, what makes it highly recommendable not only for the academic audience (maritime and economic historians, above all) but also for the broader shipping community (shipowners, seafarers, sea people in general) to which this book, by the way, is dedicated. Given its open access character, you cannot miss the chance to read it and correspond with the author in return.



Kent Zetterberg och Gustaf von Hofsten, *Svensk sjömak*t under 500 år. *Flottan från Gustav Vasa till Carl XVI Gustaf* (Stockholm: Svenskt militärhistoriskt bibliotek, 2018), 119 s., ill.

Anmäld av Fredrik Kämpe

År 2022 fyller svenska flottan 500 år, och detta kommer att uppmärksammas i ett antal böcker och skrifter. Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek tjuvstartade lite med att redan 2018 ge ut boken *Svensk sjömak*t under 500 år. *Flottan från Gustav Vasa till Carl XVI Gustaf*. Boken är översiktlig och kortfattad, endast 120 sidor, och dessutom väldigt rikligt illustrerad vilket begränsar utrymmet för brödtexten. Det inledande kapitlet presenterar ämnet för boken och en definition av begreppet *sjömak*t. Sedan följer ett kapitel, bokens undertitel till trots, om utvecklingen av sjömakten under antiken, vikingatiden och medeltiden i det som senare skulle komma att bli dagens Sverige. Därefter går författarna igenom den svenska flottans historia från Gustav Vasa till idag.

Boken hinner knappast gå på djupet, men med det snabba tempot och de många bilderna fyller den en nisch som antagligen gör att den kompletterar, snarare än konkurrerar med, de andra böckerna som kommer att ges ut kring jubileumsåret. Den kan fungera som "intresseväckare", en nog så viktig funktion, och i bästa fall kan boken leda till att läsaren vill ge sig på mer omfattande och djupgående litteratur om flottan och sjöförsvaret.

Jag har dock en del invändningar mot boken. Den har ett ålderdomligt "kungar och krig"-fokus där utrymme endast ges åt kungar, ledande politiker och sjöhjältar och åt hur dessa skötte sig under kriget. Flottan i fredstid, människorna ombord och jämförelser med andra mindre, liknande nationer är näst intill helt frånvarande. I en kort och översiktlig bok kanske detta är rimligt, plats måste ges åt de stora dragen, och detaljer får lämnas till mer omfattande verk. Men jag kan inte undgå att tycka att det blir väl

Fredrik Kämpe är doktorand i historia vid Stockholms universitet och knuten till Centrum för maritima studier (CEMAS).

ensidigt att endast jämföra Sveriges situation och satsningar med stormakternas, och därför deklarerar att Sverige varit naivt som inte alltid hållit en stor och kraftfull flotta. Kanske hade lite mer fördjupning kunnat ges ifall det första kapitlet, om de 1500 åren före Gustav Vasa, hade utelämnats?

Boken blir ett slags försvarsskrift för flottan och författarnas entusiasm för sjömakten står ibland i vägen för ett mer balanserat och källkritiskt förhållningssätt. Exempelvis innehåller boken en del sakfel, gissningsvis resultatet av en för snabb produktion. Boken hade antagligen vunnit på mer korrekturläsning och faktagranskning. Ett par exempel får räcka. I kapitlet om antiken, vikingatiden och medeltiden beskrivs hur den romerska historieskrivaren Tacitus beskrev svearna som goda sjöfarare. På sidan 20 finns i bildtexten bland annat att läsa: "Tacitus hade ändå fog för sin uppfattning om svearnas framstående skeppsbyggnadskonst. Långskeppen var i högsta grad ett skickligt hantverk. Skeppen var snabba, lättmanövrerade och grundgående". Förutsatt att det verkligen var svearna Tacitus avsåg så kvarstår problemet att han skrev sitt verk kring år 100, dvs. åtminstone 600 år innan de fartyg som idag kallas långskepp byggdes. Den kopplingen håller inte. På sidan 58 beskrivs linjeskeppet *Dristigheten* med texten: "Linjeskeppet *Dristigheten*, som tillhörde en klass på fyra linjeskepp är en bra exponent för den nya typ av linjeskepp som på kort tid byggdes efter af Chapmans ritningar. De nya linjeskeppen behövde bättre skydd och mer eldkraft än de äldre fartygen. De gamla principerna, ringa djupgående, högt batteri och måttlig storlek gällde inte längre". Inte mycket av detta stämmer. *Dristigheten* ingick i en serie på tio fartyg, inte fyra. Att dessa fartyg behövde bättre skydd handlade om en korrigering från seriens "prototypfartyg" linjeskeppet *Wasa* från 1778 vars övre batteridäck var för oskyddat. Ringa djupgående, högt batteri och måttlig storlek var just de principer dessa fartyg var byggda efter och uppnåddes bland annat genom en lägre överbyggnad, vilket var varför *Wasas* övre batteridäck blev så oskyddat. På de äldre linjeskeppen var inte detta ett problem. Fel som dessa stör läsningen.

Ett annat källkritiskt problem gäller valet av illustrationer till de delar av boken som rör äldre tid. Målningarna är ofta romantiserande och kom till många hundra år efter händelserna som skildras. De är pampiga, men utgör inga ögonvittnesskildringar. Detta hade kunnat tydliggöras betydligt

oftare. Bildtexterna och den löpande texten har dessutom för lika typsnitt och teckenstorlek. Det gör det ibland svårt för läsaren att hitta var texten fortsätter.

Det ska dock sägas att boken tar sig mot slutet, gissningsvis för att de båda författarna har mer kunskap om moderna förhållanden. Sjöförsvarets styrka, både upp- och nedgångar, är lättare att följa för 1900- och 2000-talet än när tidigare århundraden behandlas. Fler utblickar mot andra, särskilt mindre, länders flottor hade dock gjort det lättare för läsaren att avgöra vilken nivå en styrka om exempelvis 15 linjeskepp eller 12 pansarbåtar egentligen motsvarade. Sammantaget kan boken sägas utgöra en kortfattad, rikligt illustrerad försvarsskrift för sjömakten och dess betydelse för Sveriges säkerhet. Författarnas åsikt är att en stark och välutrustad flotta är en garant för Sveriges självständighet och här är jag, trots mina invändningar mot boken, beredd att hålla med.