



Anne Doedens and Matthieu Borsboom, *De canon van de Koninklijke Marine. Geschiedenis van de zeemacht* (Zutphen: Walburg Pers 2020), 224 p., hardback, ill.

*Anmäld av Gijs Rommelse*

While in the Summer of 2020 a committee appointed by the Netherlands government chaired by Professor James Kennedy presented a new, amended historical canon, the Royal Netherlands Navy was also given its own historical canon. The authors of this are the acclaimed historian Dr. Anne Doedens and Vice-Admiral (ret.) Matthieu Borsboom, the former commanding officer of the Royal Netherlands Navy. The Netherlands was given its first historical canon in 2006, when the Balkenende government at the time believed it should initiate the development of a conceptual framework to support the historical education of all pupils in primary education and the first years of secondary education. The idea was to develop a guideline of fifty "windows" of what every Dutch person should actually know about their own past. Such a canon thus offers a journey through the Dutch collective's past on the basis of fifty stories. The original commission had already established that such a canon could simply not be "cast into concrete". What is striking about the 2020 version is that more justice is done to women in history. In the same way, it has also been arranged to better express the ethnic and cultural complexity of the Netherlands. Doedens and Borsboom have developed a canon for the Netherlands navy in similar fashion.

Each of the fifty windows contains roughly the same amount of text, several fine illustrations, a citation from a notable primary source, and references to authoritative academic literature and to one or more still-visitable "lieu de mémoires" (museums, monuments or sites). The book is not simply a history of the Royal Netherlands Navy, from the earliest origins of the institution in 1488 to the present day, summarized in fifty stories

---

Dr. Gijs Rommelse (1977-2020) was Head of History at the Haarlemmermeer Lyceum in Hoofddorp, the Netherlands, and also an Honorary Visiting Fellow at the University of Leicester. He was also a member of the editorial board of *Forum navale*.

about a particular event, person or theme. The subtitle of the book is somewhat misleading, because the book does not offer an alternative form of historical overview, full of cause-effect analysis. Just like the committees appointed by the governments, Doedens and Borsboom have on the one hand attempted to make every window typical of the historical importation of a particular development, event, person or theme, but at the same time to do justice to historical development by planning the entire series of windows. A complicating factor was the fact that the pathway should cover the entire period between 1488 and 2020, while all periods would be given approximately the same amount of attention, even when the navy was in decline or inactive, and that the book would also be worth reading for a multi-ethnic audience. The first twenty windows lead past the five regional admiralties of the Republic of the Seven United Netherlands, the wars with Habsburg Spain, England, France and Sweden. The following nineteenth-century windows then discuss nationalism, industrialization and Western expansion in Asia. The second half of the book also covers themes such as order and authority on board, the automation of a shrinking fleet, the portrayal of naval power through the ages, the place of naval historiography through the ages, and the growing role of the woman on board and within the organization.

It is impressive how Doedens and Borsboom have succeeded. They actually adhere to the restrictive rules of the game that they chose when they decided to develop a historical canon for the Royal Netherlands Navy, so with the fifty windows that each offer a glimpse of an underlying historical story that can be inspiring or relevant for the Dutch anno 2020. At the same time, the book does not distort historical developments, although it is of course possible to debate about the relevance and interpretation of each window. For example, it is striking that Prime Minister Piet de Jong had to be given his "own" window - he was an officer before he steered his career into a political direction - but the famous admirals De Ruyter and Maerten Tromp were not. At the same time, the book is well written and beautifully illustrated. The question is for whom exactly this canon is intended. The current commander of the Royal Netherlands Navy, Vice Admiral Rob Kramer, provided the preface and two historians affiliated with the Ministry of Defense are thanked for reading an earlier version of the

manuscript. But it is not known whether the navy's staff received a copy as whether the book was offered to them at a discount. It is to be hoped, especially since historians must always look for ways to be relevant and inspiring. Hopefully the book will tempt the modern navy's personnel to find out more about the history of their navy through this introduction of fifty windows.



Steve R Dunn, *Battle in the Baltic: The Royal Navy and the Fight to Save Estonia & Latvia 1918-20* (Barnsley: Seaforth Publishing, 2020) 304 s., inb., ill.

*Anmäld av Lars Ericson Wolke*

Det är ingen nyhet att den engelska och sedermera brittiska flottan alltsedan 1600-talet har genomfört operationer i Östersjön vid ett stort antal tillfällen, med en kulmen i den gemensamma brittisk-franska insatsen under Krimkriget på 1850-talet. Även i modern tid har britterna återkommit så snart man i London har ansett att det har legat i landets intresse. Ibland, men inte alltid, har detta intresse sammanfallit med någon Östersjöstats, till exempel när Sverige erhöll avgörande stöd av brittiska sjöstridskrafter 1720 och 1808–09.

Detsamma gäller den relativt betydande insats som den brittiska flottan gjorde i Östersjön 1918–20. Denna operation har blivit föremål för en detaljerad monografi av den flitige marinhistorikern Steve R Dunn, författare till ett halvduzin böcker om olika aspekter av den brittiska flottans aktiviteter under det första världskriget. Nu har han flyttat perspektivet till tidsperioden alldeles efter vapenstilleståndet i november 1918.

I slutet av november 1918, två veckor efter det att vapnen tystnat på västfronten, anlände en brittisk styrka till Libau (Liepāja) i form av den 6. lätta kryssaeskadern. Syftet var att hejda att den ryska flottan, nu i bolsjevikernas händer, skulle löpa ut från Kronstadt och hota Estland och Lettland, och ibland nämner Dunn även Finland, som höll på att frigöra sig från Ryssland.

Situationen var milt uttryckt komplicerad med estniska och lettiska nationaliststyrkor, en vit rysk armé under generalen Judenitj och en tysk kår kompletterad med ett tyskbaltiskt "hemvärn", som alla slogs mot ryska och lettiska bolsjevikiska trupper vilka försökte pressa sig västerut in i de båda baltiska staterna, medan de vita ryska och tyska styrkorna strävade öster-

---

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

ut, ytterst mot Petrograd. Saken blev inte mindre komplicerad av att den tsartrogna ryska armén vägrade att acceptera en estnisk och lettisk självständighet, vilket gjorde dem till ytterst obehagliga allierade för de baltiska nationalisterna. De reguljära tyska trupperna slogs mot bolsjevikerna på de västallierades uppdrag, men hade också en egen agenda i form av försök att skapa ett tyskt hertigdöme i Baltikum; Tyskland hade ju ändå vunnit kriget på östfronten vilket bekräftats av freden med Lenins ryska regim i mars 1918. Det faktum att tyskarna och främst deras balttyska hemvärn var djupt hatade i Estland och Lettland gjorde att deras närvaro snarast drev inte minst letter i bolsjevikernas armar.

Medan 1919 var det kaotiska krigsåret så började frederna komma under 1920, där de olika konflikterna avvecklades en efter en, och den brittiska eskadern kunde segla hem. Kvar var dock den värsta konflikten av dem alla, det ryska inbördeskriget.

Den brittiska flottan kom till en början till Östersjön, med en bakre bas i Köpenhamn, för att förhindra att den röda flottan löpte ut från Kronstadt och lade sin tyngd i vågskålen. Detta lyckades också och flera tyngre ryska fartyg sänktes eller skadades i Finska viken. Britterna seglade nästan obehindrat till Riga och Reval (Tallinn), och gjorde flera framstötningar in i de svårnavigerade farvattnen mot Kronstadtbasen utanför Petrograd. Men man led också förluster i form av ett tjugotal fartyg, främst en ubåt, två kryssare, två jagare och flera motorbåtar, medan ytterligare 61 fartyg skadades, de flesta av minor och någon av torpeder. I människoliv förlorade britterna 108 döda och 50 skadade. Totalt sattes drygt 230 brittiska fartyg in i Östersjön, men vid ett och samma tillfälle var styrkan betydligt svagare.

Med tanke på det just avslutade världskrigets masslakt så var detta obetydligheter, men för ett Storbritannien som äntligen ville få hem sina sjömän och soldater var detta väl så allvarligt. Hemmaopinionen var helt emot ett nytt krig, i detta fall mot Lenins bolsjevikiska Rådssyssland, och detsamma gällde i Lloyd Georges regering, där krigsministern Winston Churchill var i minoritet när han talade för ett preventivkrig för att krossa bolsjevikerna innan de växte sig för starka. Britterna hade, tillsammans med amerikaner och japaner besatt ryska hamnstäder för att stödja de vita trupperna och skydda militära förråd. Men det fanns inte på den politiska kartan att sända större brittiska markförband till Ryssland. Medan Storbri-

tanniens armésoldater i Archangelsk var frivilliga så var sjömännen i flottans Östersjöexpedition tvångskommenderade, vilket också var en begränsande faktor för flottinsatsen. Markkriget i Ryssland skulle skötas av vita ryska arméer, kompletterade av tyska förband samt estniska och lettiska styrkor i Baltikum.

Den brittiska marininsatsen i Baltikum väcker frågor av mera generell natur.

Vad var egentligen syftet med insatsen? Fanns det något "endstate", en punkt där man kunde säga att målet var uppnått, alternativt att det inte skulle gå att uppnå och det därför var lika bra att dra sig ur?

Syftet i mera allmänna ordalag var att hejda bolsjevikernas styrketillväxt och stödja deras motståndare. Rent konkret handlade det om att hejda den röda Östersjöflottan från att på ett avgörande sätt gripa in i kriget. Det senare lyckades ganska bra, delvis beroende på den ryska flottans usla skick både materiellt och moraliskt, men också genom skickliga brittiska insatser i Finska viken. Symboliskt viktigt men kanske inte materiellt avgörande är att britterna erövrade enstaka ryska örlogsfartyg som skänktes till den nygrundade estniska flottan. Men det högre syftet nådde man som bekant inte, Lenins regim stabiliserades de följande åren, även om man inte förmodade ta kontroll över Estland och Lettland. Hela den brittiska Östersjökampanjen är ett skolexempel på en smygande insats där det ena steget leder till det andra, utan ett tydligt avläsbart slutmål, och där den politiska ledningen hemma är splittrad i sin syn på den militära insatsen. Dunn är medveten om detta och lyfter med all rätt fram denna aspekt.

En av svårigheterna med den brittiska örlogsexpeditionen var att den var en sjömakts försök att påverka vad som, trots allt, i mångt och mycket var ett landkrig, samtidigt som denna sjömakts inte förfogade över egna större landstridskrafter. Storbritannien kunde i det läget bara hoppas på att vita ryska, olika tyska samt estniska och lettiska styrkor agerade på ett sätt som de egna sjöstridskrafterna på ett effektivt sätt kunde samordna sig med. Ett sådant agerande var dessvärre ytterst sällsyn.

Som vanligt när det gäller Steve Dunn så har vi fått en habil undersökning, baserad på gedigna insikter i det brittiska källmaterialet parat med goda insikter i den generella historien kring insatsen. För en nordisk läsare kan det synas lite förvånande att den finska hjälpen till

Laidoners estniska styrkor får en så pass undanskymd roll, för att inte tala om de danska och svenska frivilliga som slogs i Estland under 1919. Men kanske är det nyttigt att vi får lite annorlunda proportioner på dessa insatser jämfört med vad vi är vana vi utifrån framför allt ett svenskt och danskt perspektiv? Detsamma gäller den svenska flottan, åren 1919–20 Östersjöns starkaste när de tyska och tsarryska flottorna hade försvunnit eller rostade sönder. Men hos Dunn förekommer den inte alls ens som en potentiell aktör.



Evan Mawdsley, *The War for the Seas. A Maritime History of World War II* (New Haven: Yale University Press, 2019), 557 s, inb., ill.

*Anmäld av Lars Ericson Wolke*

Vad förväntar man sig som läsare av en bok om kriget till sjöss under det andra världskriget? Ja, för det första vill man se en mängd fakta om operationer och taktik på en rad vitt skilda krigsskådeplatser. Redan detta är tillräckligt att täcka ett flertal volymer, men vill man dessutom kunna ta del av tankar om den strategiska nivån och helst också något nydanande perspektiv, då sväller det än mera. Det är värt att hålla i minnet att Samuel Eliot Morisons monumentala officiella historik över den amerikanska flottans operationer under det andra världskriget omfattade hela 15 volymer. Därmed har vi dragit upp riktlinjerna för den magistrala uppgift som Evan Mawdsley, historiker i Glasgow, tagit sig an.

Det andra världskriget innebar förvisso att de allierade besegrade de tre axelmakternas försök att vinna herravälde till sjöss. Men det finns även andra, inte konkurrerande utan kompletterande, slutsatser. En viktig sådan är, som Dennis Showalter har framhållit, att Storbritannien på 1940-talet försvagades så till sjöss, liksom i andra maktpolitiska avseenden, att landet för andra gången förlorade ett imperium. Den första gången var förlusten av de nordamerikanska kolonierna på 1770-talet, även om man lyckades behålla kontrollen över Kanada. Med allt detta sagt är det med en hög grad av nyfikenhet som man som läsaren närmar sig Mawdsleys bok.

Boken innehåller det man kan förvänta sig, men vacklar ibland på gränsen till en ständig upprepning av fakta, om än flera gånger avlöst av mera resonerande partier, och dessa är, om än ofta korta, ofta väl värda läsning och reflektioner.

Mawdsley lyfter konsekvent fram den brittiska flottans insatser, även om han förvisso erkänner den väldiga amerikanska flottans insatser för krigsutgången. Men författaren betonar hur briter lyckades hålla Tyskland och Italien stången, om än till priset av betydande förluster, innan USA och Japan kom med i kriget. Men priset var högt, förlusterna åren 1939–1942 var sådana att varken Royal Navy eller den brittiska handelsflottan häm-

tade sig, med konsekvenser långt in i efterkrigstiden. Under kriget gjorde den brittiska flottan avgörande insatser i Atlanten, Medelhavet och Indiska Oceanen, medan den amerikanska dominansen i Stilla havet var monumental. Det var också på den senare krigsskådeplatsen som de tunga amerikanska enheterna som hangarfartyg och slagskepp var koncentrerade. Därmed bidrar Mawdsley till det tunga anglosachsiska perspektivet (något som inte minst den framstående brittiske marinhistorikern N A M Rodger har framhållit) i historieskrivningen om sjökriget under det andra världskriget, men det förhållningssättet kan motiveras.

Författaren går också, en smula oväntat, i polemik mot den amerikanske amiralen Chester Nimitz, under kriget chef för den amerikanska Stilla havetsflottan, som 1961 hävdade att kriget huvudsakligen var ett sjökrig givet dess globala omfång. Mawdsley ser Nimitz tes som ett utslag av vapengrensivaliteten under det kalla kriget, men ger honom så långt rätt som att segern i sjökriget lade fundamentet för de avgörande segrarna till lands och i luften.

I Mawdsleys skildring är Tyskland den farligaste fienden, även om det inte lika industrialiserade Japan förfogade över den största örlogsflottan av axelmakterna. Man kan diskutera mycket i boken, men det är svårt att inte instämma i Mawdsleys tes att när väl Tyskland var besegrat så var det bara en, om än kostsam, tidsfråga, innan Japan kollapsade. Med detta perspektiv är det inte konstigt om framför allt Tyskland och Japan behandlas av fiendestationerna, även om de italienska och Vichyfranska stridskrafterna i Medelhavet får vederbörlig uppmärksamhet. Även den sovjetiska sjökrigsföringen behandlas i ett kapitel, och mindre avsnitt ägnas bland annat åt den polska flottan. Mawdsley fokuserar på den sovjetiska Östersjöflottans kostsamma reträtt från Tallinn i slutet av augusti 1941 liksom på de brutala striderna kring Krim och Sevastopol. Däremot saknas det sovjetiska ubåtskriget i Östersjön under år 1942.

Mawdsley visar med tydlighet hur kostsam den avgörande slutstriden mot Japan var, där striderna vid Okinawa kostade den amerikanska flottan dess största förluster i en enskild operation under hela kriget. Viktigt är att han inte bara fokuserar på de stora sjöslagen i Korallhavet, vid Midway och i Leytebukten, utan också tydligt beskriver hur amerikanerna steg för steg ströp de japanska hemmaöarna. Omfattande insatser av amerikanska

ubåtar, följda av insatser med minfällningar från flyg, gjorde att Japan först skars av från sina råvaruleverantörer i det ockuperade Sydasien, innan även förbindelserna först mellan Japan och Korea, och sedan mellan de japanska hemmaöarna skars av med oerhörda konsekvenser för Japans försörjning. Men det var inte utan kostnader. I ubåtsoperationerna längs den kinesiska kusten förlorade USA hela 48 ubåtar, majoriteten under 1944. Men trots en betydande varvskapacitet kunde Japan inte stå emot. Man har beräknat att för varje sänkning av tre handelsskepp så kunde bara ett ersättas av varven. Mot slutet av kriget minskade de amerikanska ubåtarnas sänkningar påtagligt, men det beror inte på dålig effektivitet, utan på att de japanska handelsfartygen helt enkelt inte vågade lämna sina hamnar.

Livlinan över Atlanten uppehölls även under de mörkaste stunderna, om än med betydande förluster i fartyg och sjömän. Men de allierade förlusterna i markförband under sjötransport var förhållandevis små. Som en kontrast lyfter Mawdsley fram hur de allierade kodknäckarna lyckades bryta igenom japanska koder och dessutom förvandla underrättelseframgångar till framgångar på slagfältet. På våren 1944 lyckades man den vägen spåra två japanska konvojer från Shanghai till västra Nya Guinea respektive Filippinerna. Ombord fanns två japanska armédivisioner och vid amerikanska anfall sänktes fartyg med minst 7 000 man ombord. Det var ett av Japans få försök att föra över erfarna förband från den kinesiska krigsskådeplatsen till kritiska platser i Stilla havet. Förlusterna i dessa konvojer innebar att planer på ett utdraget japanskt försvar av västra Nya Guinea fick ställas in.

Det finns mycket stort och smått att diskutera utifrån en sådan här bok, men sammantaget måste man konstatera att Mawdsley rott iland sin uppgift, att försöka gripa över de viktigaste operationerna och taktiska insatserna och sätta in dem i sitt strategiska sammanhang. Hans bok är en god introduktion till sjökriget 1939-45, medan den som är intresserad av fördjupade analyser av axelmakternas och de sovjetiska sjöstridskrafterna får gå vidare till annan litteratur.



Svein Aage Knudsen, *Olje som våpen – Oljetransporter til Norge under nøytralitet og okkupasjon 1939–1945* (Bergen: Bodoni, 2020), 352 s., inb., ill.

Anmäld av Lars Westerlund

I den massiva populärlitteraturen om andra världskriget nämns oljeförsörjningen hos de krigförande och ockuperade länderna endast marginellt. Också studierna av professionella militärhistoriker är få. Inte desto mindre finns en utbredd medvetenhet om att krigsinsatserna och vapensystemen under det senaste seklet i alla skeden stått och fallit med tillgången på olja och dess försörjningslogistik. Ett färskt bidrag till denna förståelse är marinmilitärhistoriken i Bergen Svein Aage Knudsens bok *Olje som våpen*. Från ett flertal vinklar belyser den Norges diminutiva om än inte oansenliga roll i Kriegsmarinens oljeförsörjning.

Som krigsteatrar var de nordiska länderna i andra världskriget sekundära med endast två-tre procent av de totala militära personförlusterna: antalet tyska krigsdöda uppgick till 25 000 i Norge, Danmark och Sverige, till 24 000 i Finland jämte östra gränsområden medan 94 000 finländska och 500 000 sovjetiska soldater miste livet. Trots Nordens marginella roll i krigshandlingarna föreligger välgrundade skäl för Knudsen studie. Han undersöker den tyska oljeförsörjningen i Norge – eller för att vara noga – i första hand hur berörda norska instanser som forskningsdepartementet, skipsfartsdirektoratet, de norska tankbåtsredarna och oljebolagen försökte hantera de tyska försörjningskraven. Som Knudsen visar handlade dessa aktörer med antingen sina norgebaserade ekonomiska, administrativa, politiska eller partikulära privatintressen för ögonen.

Sjöfarten var Norges främsta valutainbringande näring och landets handelsflotta utgjorde den femte största i världen. Kvalitetsmässigt tillhörde den de främsta då 2/3 av fartygen var oljemotordrivna och hälften

mindre än tio år gamla. Norges 260 tankbåtar var utan jämförelse de modernaste i världen och utgjorde 1/7 av världens tankflotta. Eftersom oljeförsörjningen var av vital betydelse hade de norska oljebolagen, de ledande rederierna och fiskeriorganisationerna i samarbete med sjöfarts- och näringsmyndigheterna byggt upp ett helt nät av oljedepåer och anläggningar som täckte kustlinjen i hela dess utsträckning. Då de tyska trupperna i april 1940 invaderade Norge övertog de kontrollen av dessa ansenliga resurser, inklusive ett tjugotal större och mindre norska tankbåtar.

Vid världskrigets utbrott befann sig hälften av det nordiska fartygstonaget på vatten som kontrollerades av de västallierade och blev även taget i dessas bruk. På motsvarande sätt drog Tyskland i varierande former fördel av det övriga nordiska tonnaget. Norge bildade en viktig tysk havsfront mot Storbritannien och från 1942 förlade Kriegsmarine en hel armada örlogsfartyg i de norska vattnen. En betydelsefull fraktsats Knudsen inte tar upp utfördes av de 242 norska tankbåtarna för de västallierade. Dessa svarade för 40 % av oljetransporterna och stödde verksamt landstigningen i Normandie i juni 1944. Däremot kom endast en knapp tiondel av de norska tankbåtarna att segla för tysk räkning.

Knudsen dryftar de norska och tyska tankflottornas egenskaper liksom särdragen i ländernas oljeförsörjning, tyskarnas konvojfart i de norska vattnen, de förlisningar och förluster de allierades minckning, ubåts-, torpedbåts- och flygattacker tillfogade tankbåtar och oljeanläggningar. Han belyser de efterkrigstida juridiska ansvarsfrågorna och ekonomiska ersättningsfrågorna kring de tankbåtar som deltog i oljetransporterna. De solkigaste rättegångarna pågick i decennier. Knudsen berör även något den omfattande svenska oljechartern från oljedepåerna i Stettin, Kiel och Hamburg till Oslofjorden. Den tjänade perfekt tyskarnas oljeförsörjning och var synnerligen lönsam för såväl redare som sjöfolk. Litteraturen om oljechartern är försvinnande tunn då den i forskningen i Sverige hamnat i skymundan av malmtransporterna, kullagerexporten, permittenttrafiken och det tysk-svenska bankguldet.

Knudsens framställning är initierad, noga med detaljer, basfakta, referenser och avvägda tolkningar. Han har lyckats sammanställa ett fylligt illustrativt material som omfattar omkring 230 foton, reklamer och kartor. I övrigt är det dokumentära källäget emellertid inte gynnsamt och Knudsen

---

Professor Lars Westerlund har varit forskare vid Riksarkivet i Helsingfors och sysslar som pensionär med bl.a. sjöfartshistoria.

har fått treva sig fram och söka ett funktionellt grepp. Framställningen har därför ställvis fått drag av katalog och kompendium. Boken är skriven för norsk publik och fokuserar på Norge i snäv mening. De tyska transportstaber som pusslade ihop underhållsfrakterna agerade ändå med hela det nordliga sjöfarts- och transportområdet för ögonen. I denna projektion bildade Norge den utsatta nordvästflygeln medan de övriga bärande komponenterna utgjordes av den voluminösa och tämligen säkra fraktsjöfarten på Östersjön, den utomordentligt viktiga trafiken över Kielkanalen till Delfzijl och Rotterdam jämte de nordiska järnvägsnäten. Det precisa tyska stabsarbetet utföll genomgående i en optimerad balansgång som maximerade befraktningseffektiviteten och minimerade krigsriskerna. Då transportformerna sinnrikt kombinerades med den geopolitiska configurationen hanterade tyskarna i det stora hela sin nordiska underhållslogistik med bravur.

Den tyska militärledningen hade jämsides med sin rustningsverksamhet från 1935 målmedvetet och långsiktigt byggt upp infrastrukturen för Luftwaffes, Kriegsmarines och arméns bränsleförsörjningslogistik. Den var väl krigsförberedd och drivmedelstillförseln fungerade smidigt under samtliga större och mindre anfallsoperationer som företogs 1939, 1940 och 1941. Lagren var fyllda, oljeförseln från Rumänien säkrad, produktionen av syntetisk bensin den mest avancerade i världen och distributionen ordnad. Då Sovjetunionen mot förväntan inte kollapsade hösten 1941 nödgades den tyska krigsmakten i allt högre grad hushålla med sin oljeresurs. Inom kort blev denna knapp såväl till sjöss och lands som i luften. Lösningen blev sensommaren 1942 en kraftig framstöt mot det sovjetiska logistikcentret Stalingrad med det yttersta syftet att komma igenom till de hägrande oljefälten i Baku. Då också denna strategiska offensiv misslyckades blev den ofrånkomliga följderna mindre motorburen rörlighet, reducerad stridspotential, ökad beträngdhet och hårdnande interna rationaliseringar. Knudsens översikt illustrerar hur samma mönster återspeglades i Norge. Också där gapade vintern 1945 oljecisternerna nästan tomma.



Lars Ericson Wolke, *Stridens verklighet. Döden på slagfältet i svensk historia 1563–1814* (Lund: Historiska media, 2020), 384 s., inb., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Hur upplevde i gången tid svenska soldater – och de var under vissa perioder ganska många – att befinna sig i strid? Vad kan man veta om hur de var bäst motiverade för sitt uppdrag? Hur mycket betydde lojaliteten inom gruppen, den i äldre tider ofta starka religiösa övertygelsen, den mer eller mindre strama disciplinen och tilltron till ledningen? Spelade känslor för fosterlandet någon roll?

Professor Lars Ericson Wolke verksam vid Försvarshögskolan – en av vårt lands främsta militära skribenter – presenterar i denna bok ett antal intressanta genomgångar och fallstudier kring dessa i själva verket mycket existentiella frågeställningar hos svensk armétrupp och örlogsmanskap i äldre tid. Som han påpekar i förordet är studier av den väpnade striden och hanteringen av döden på slagfältet mycket lätta att motivera för akademiker som är aktiva inom dessa sakområden. Närvaron av döden – både som hot eller realitet – utgör själva kärnan i alla krig och samtidigt något som dramatiskt skiljer ut det militära uppdraget från alla övriga professioner, polisen inräknad. Vad är det som får enskilda individer att ge sig in i en verksamhet där risken är så uppenbart stor att bli dödad eller tvingas att döda? Fanns inte ett sådant engagemang skulle ju kriget vara mer eller mindre omöjligt.

Som bekant var 1814 och striden mot Norge det senaste tillfälle då Sverige befunnit sig i krig varför Ericson Wolke hämtat sitt underlag från de då närmast föregående tvåhundraåren. Från dem finns källor tillgängliga som åtminstone i någon utsträckning möjliggör svar på olika frågor kring denna problematik. Med hjälp av bland annat samtida regelverk, instruktioner, eftermälen, protokoll, minnesanteckningar och brev har han kunnat återge åtminstone speglingar av hur stridsmännen tänkte. Föga för-

vånande handlar mycket av skriften om kriget till lands. Men värdefullt nog för oss ägnar författaren ändå visst utrymme även åt erfarenheter från örlogsverksamhet; inte minst ombord på svenska krigsskepp – både i strid och fred.

Samtidigt bör man minnas att stormaktsperiodens Sverige ju var ett sjörike där Östersjön under långa tider betraktades som landets egna Mare Nostrum. Dess centralaxel utgjorde i själva verket en linje från Mälaren över Stockholms skärgård via Åland in till Finska viken. Förbindelserna över vattnen var av avgörande betydelse för landets existens. Boken redovisar studier av effekterna för enskilda stridande av motsättningar och konflikter i dessa farvatten.

På 1500-talet handlade sjöstriden i första hand om dueller mellan enskilda fartyg där det ultimata syftet var att storma och allra helst erövra fiendefartyget. Utöver matroserna bestod därför en stor del av fartygens besättningar av armésoldater. Nästa århundrade förändrades kampen i och med att fartygen byggdes ut till stora artilleriplattformar; äntringsstriden ansågs föråldrad och antalet armésoldater ombord minskade. Tidigare hade man även använt beväpnade handelsfartyg men nu var tiden inne för de stora linjeskeppen i långa slaglinjer som besköt varandra under veritabla kanonader. Ericson Wolke påpekar att detta innebar att besättningsmännen alltmer sällan mötte fiendeskeppens manskap i direkt närmkamp. På de trånga artilleridäcken var de i gengäld utsatta för eldgivning med splitter både av metall och trä som flög omkring i de begränsade utrymmena.

Under det att armésoldater i strid på fast mark slogs i täta skyttelinjer drabbades sjömännen – sammanträngda som de var på batteridäcken – i minst lika hög grad av fientlig eldgivning.

Författaren redovisar relativt överskådligt sex olika sjöslag som spelat en särskilt stor roll i vår militära historia. Början görs med en av de största katastrofer som drabbat den svenska flottan men kanske inte längre är så allom bekant. Den inträffade under nordiska sjuårskriget mellan Sverige och Danmark-Norge 1563 och 1570 som till stor del skedde på Östersjön. Danskarna fick ett påtagligt stöd av den alltjämt betydelsefulla hansastaden Lybeck som sökte blockera vårt land marint. Det var under denna konflikt som Sveriges stolthet örlogsskeppet Mars med många hundra man gick under utanför norra Öland.

Övriga marina händelser som Ericson Wolke särskilt presenterar är striderna vid Oliva 1627, Ölands södra udde 1676, Hangö 1714, Svensksund och Hogland 1790 samt Ratan 1809. Flertalet av dem representerar svenska misslyckanden eller rentav uttalade nederlag. Exempelvis innebar Oliva att polska fartyg slutligen jagade iväg de anfallande svenska örlogsmännen. Och den ryska framgången vid Hangö ledde till att den svenska skyddsvalven av linjeskepp sprängdes varigenom Peter den stores galärflottor senare under flera somrar kunde göra en lång rad aggressiva strandhugg längs den svenska östkusten och där härja tämligen ohindrade med för ortsbefolkningen mycket förödande resultat.

Parallellt härmed växte för svensk del behovet fram av att kunna föra strid i skärgårdsmiljö varför en särskild flotta skapades – en tredje vapengren mellan armén och örlogsflottan. Dessa förändringar innebar att villkoren för de enskilt stridande efterhand blev annorlunda och kampen man mot man återkom.

I slutkapitlet resonerar författaren kring vilka drivkrafter som fick dessa båtsmän och soldater att kämpa vidare trots mer eller mindre vidriga omständigheter. Han presenterar dock inte någon enstaka avgörande förklaring utan redovisar flera och ofta samverkande faktorer. Både till lands och till sjöss gällde under större delen av den aktuella perioden att närstriden var ett viktigt inslag. Den innebar att den enskilde såg motståndaren bokstavligt talat rakt i vitögat och upplevde en omedelbar och överhängande fara.

Ericson Wolke menar att respekt och förtroende för överordnade befäls ordergivning i sådana lägen var en viktig grund för stridsviljan. Dessutom omöjliggjorde den tillämpade taktiken i realiteten att avvika från striden. Till viss skillnad mot kollegorna till lands hade den kämpande sjömannen inga egentliga alternativ. Han var bunden till det egna fartyget; att hoppa över relingen ner i vattnet innebar i själva verket ingen räddning; simförmågan var dessutom inte särskilt utbredd. Vidare invercade enligt författaren ofta en fatalistisk gudstro, stundom kompletterad med en uttalad respekt för begreppen heder och ära – i motsats till feighet.

Än viktigare för moralen var sannolikt hänsynen till de egna stridskamraterna; man svek inte dem i en akut situation. Däremot var det mindre sannolikt att den enskilde sjömannen – långt hemifrån till skillnad mot sol-



daten till lands – drevs av en önskan att försvara den egna familjen eller torvan. Kanske är det mera förvånande att ingen hänvisning görs i boken till någon önskan hos den enskilde sjömannen att slåss för det klassiska begreppet "Kung och Fosterland".

Bakom den mycket välskrivna boken ligger många år av forskning i olika arkiv. Läsarna får möta en lång rad dramatiska gestalter i svensk krigshistoria under de aktuella århundradena. Den tillhörande notapparaten uppfyller liksom ort- och personregistren mycket högt ställda krav. Samma omdöme gäller för den digra käll- och litteraturförteckningen som inspirerar till fortsatta studier av mentala drivkrafter i de marina inslagen i vår militära historia. Detta har alltför länge fått stå tillbaka för krig som fördes till lands.



Johan Rönby (red.), *On War on Board: Archaeological and Historical Perspectives on Early Modern Violence and Warfare* (Huddinge: Södertörns högskola, 2019), häftad, ill.

Anmäld av Fredrik Kämpe

Det råder ingen brist på litteratur om sjökrig. Böcker om sjöhjältar, sjöslag, vapensystem och operationer finns det ett tillsynes omätligt intresse av. Trots det är det, åtminstone för äldre tid, sällan vi som läsare verkligen kommer nära de människor som befann sig ombord på fartygen och upplevde sjökriget på plats. *On War on Board* är en bok som samlar ett antal artiklar av forskare som försöker ändra på detta. Bland författarna finns flera kända svenska marinarkeologer och marinhistoriker, men även ett par utländska dito. Boken är resultatet av en workshop som hölls på Västerviks museum våren 2017 på temat "Ships at War", ett tema som hade sitt ursprung i ett projekt med samma namn vid Södertörns högskola.

Författarna har valt ämnen som relaterar till sjökrig och deras individuella forskningsintressen, men har alla gemensamt att de fokuserar på tidigmodern tid och på det maritima slagfältet. Detta gör att boken spretar åt ganska många håll, men det kan snarast ses som en fördel. Så ser vetenskapliga workshoppar ofta ut, men det är långt ifrån alltid de leder till en publikation. Att vi som inte var med på workshopen tack vare publiceringen kan ta del av resultatet är mycket bra. Att både historiker och arkeologer tar plats i samma volym är också bra. Ett av de tydligaste exemplen på detta samarbete är att så gott som alla bidragen är illustrerade. Arkeologer brukar vara bättre än historiker på att ta hjälp av bildmaterial, men i boken har även de flesta historiker illustrerat sina bidrag med några bilder. Det gör det lättare för läsaren att ta till sig materialet och förstå "tänket" bakom texten vilket höjer läsoplevelsen avsevärt.

Forskarna har angripit det tidigmoderna maritima slagfältet på olika sätt. Vi får bland annat möta befälspersoners maktsymboler och studera prov-

---

Fredrik Kämpe är doktorand i historia vid Centrum för maritima studier, Stockholms universitet.

skjutningar av en exakt kopia av en av *Vasas* kanoner. Vi får även läsa om utvecklingen av närstrid ombord och se resultatet av ett verkligt detektivarbete kring de människor som drabbades av en sprängd, numera återfunnen, kanon från ett slag på sjön Champlain i USA 1776. Exempelen visar på den bredd av ämnen bokens författare har tagit sig an, men tack vare deras fokus på det tidigmoderna maritima slagfältet finns ändå en röd tråd i boken. Bidragen utgör tillsammans en fin presentation av olika typer av forskning som görs och kan göras på det området. Flera av bidragen bygger på redan genomförd forskning medan andra utgör presentationer av pågående och till och med knappt påbörjad forskning. På så sätt får läsaren även en bild av olika delar av forskningsprocessen i en och samma bok. Dessutom är referenserna i boken tydliga och alla bidrag avslutas med en litteraturlista. För den som vill läsa mer är det alltså lätt att söka sig vidare.

På det stora hela tycker jag att bokens utgångspunkter och resultat är välmotiverade och tydliga. Men det finns några saker jag ställer mig frågande till, exempelvis motiveringen till att studera den tidigmoderna perioden. Redaktören skriver i introduktionen att "*[a]s far as naval ship development is concerned, this was also an unrivalled period.*" Visst skedde en ordentlig utveckling av skeppsbygget under 1500-talet fram till 1800-talets början, men att den perioden skulle vara särskilt mycket mer dynamisk, vilket ordet *unrivalled* antyder, än till exempel perioden 1850–1900 har jag svårt att gå med på. Jag har hört forskare beskriva i stort sett alla perioder på detta sätt, med det gemensamt att det alltid är deras "egna" period som är så föränderlig. Men tidsperioden är intressant ändå, en sådan motivering behövs inte. En annan sak jag inte riktigt förstår är viljan att koppla bidragens exempel till ett slags högre fråga om människan och kriget överhuvudtaget. Jag tycker inte att det riktigt knyter an till bidragen, och jag tycker inte heller här att det behövs för att göra bokens innehåll intressant.

Boken är skriven på engelska och kan, tillsammans med att den finns fritt tillgänglig på Diva, därför nå en bred publik. Detta är särskilt bra eftersom många av forskarna arbetar med svenska exempel. Det blir ett sätt för den intressanta svenska forskningen, med Östersjöns världsunik förmåga att bevara vrak, att nå utanför Sverige. Men härvid finns också ett problem. En minoritet av författarna har engelska som modersmål och det

märks. Bokens språk är ofta ganska svengelskt, med underlig meningsbyggnad, felstavningar och felöversättningar. Men då dessa fel endast i enstaka fall påverkar förståelsen tycker jag inte att detta problem ska överdrivas. Sannolikt var budgeten för boken inte särskilt stor och möjligheten att ta in en professionell språkgranskare därför obefintlig. Alternativet hade i så fall varit att ge ut boken på svenska istället eller kanske att inte ge ut den alls. Båda dessa alternativ hade varit sämre.

Sammantaget utgör *On War on Board* en spännande antologi om sjökrig med fokus på människor och deras upplevelser av det tidigmoderna maritima slagfältet. Vi kommer ovanligt nära den upplevelsen. Effekterna av kanoneld, närstrid, mod och rädsla såväl som symbolers betydelse kan ge oss en ökad förståelse för dessa människor, även om vi förhoppningsvis aldrig själva behöver uppleva något liknande.



Gelina Harlaftis, *Creating Global Shipping: Aristotle Onassis, the Vagliano Brothers, and the Business of Shipping, c. 1820–1970* (Cambridge: Cambridge University Press, 2019), 375 p., hardback, ill.

*Anmäld av René Taudal Poulsen*

Maritime history remains a niche within historical research, usually attracting only little attention from mainstream economic and global historians. Gelina Harlaftis laments this fact in her new book on the emergence of global shipping enterprises, and attributes it, amongst other factors, to shipping's 'intangible' nature as a service industry with truly international operations, and to ship-owners' preference for business secrets. Harlaftis holds the ambition to reach out beyond the niche, positioning shipping in the wider history debates on the emergence of global enterprises in the nineteenth and twentieth centuries. She succeeds in this endeavor, showing how Greeks pioneered new business organizations, which became common in the global shipping industry. For a century, Greeks have belonged to the top echelons of shipping, carrying and integrating global trade.

Harlaftis has authored several books and numerous articles on nineteenth and twentieth centuries' Greek maritime history, and attributed the Greek stronghold in shipping to effective networking and the Greek diaspora. With her new work, she adopts a new analytical approach, focusing on the emergence of global shipping organizations through the lenses of two deep case studies: the Vagliano brothers and Aristotle Onassis. For both cases, she has carried out extremely comprehensive archival studies, ranging from archives in the Ukraine and Russia over the Bank of England to the FBI.

Entrepreneurial and effective networkers, the Vaglianos and Onassis rode on the two major waves of globalization: The Vagliano brothers in the

nineteenth century and Onassis in the twentieth. Originating from maritime Cephalonia, the Vaglianos started their careers at sea and leveraged entrepreneurial, Greek networks. The oldest brother, Mari Vagliano settled in Russian Taganrog on the Azov Sea, where he established an international trading house and expanded it to a very large scale. He grew his business in tandem with Russian colonization efforts in this Russian frontier region, and he diligently utilized business opportunities from the Crimea War to build up his business in Russian grain exports and shipping. From the 1850s to the 1880s, he and his brothers expanded from Russia, over the Mediterranean to the UK. Panagi Vagliano set up businesses for the family in London, capital of the world's first industrial nation and the world's key shipping market, and he invented "a megashipping agency; a hybrid form comprising shipping firm, shipping agency, shipbroking and ship-management office" (p. 145). Among the Greeks, the Vaglianos' London office was an early adopter of steam propulsion, and it became pivotal in the global expansion of Greek shipping in cross-trades. Not only did the office invest in steam ships, it also helped other Greek ship-owners with ship management, chartering, sale and purchase, and finance. The Vaglianos' business was vertically integrated and highly networked, and it came to define a successful organizational model for Greek ship-owners, paving the way for the Greek ascent in global tramp shipping in the twentieth century.

Onassis' rise in global shipping from the 1930s to his death in 1975 largely coincided with the second wave of globalization. Investing in tobacco trades, whaling, liner shipping, and aviation, Onassis' claim to fame were the crude oil tankers. His shipping group prospered in tandem with the global oil economy, or, in fact, it contributed to fueling it, as he introduced ever-larger supertankers from the 1950s to 1970s. Onassis, of course, also gained international fame due to his marriage with Jacqueline Kennedy, and became the protagonist in literally tons of books and articles through the years. Harlaftis, however, brings new findings to the table with her focus on Onassis' organizational innovations in global shipping. She has also been the first to gain access to the Onassis archives. This has allowed her to provide a detailed and convincing account of how Onassis built his shipping business. Onassis' deliberately complex organizational structures with so-called 'A, B, C, D and E companies' were truly global

---

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

in nature and widely dispersed. He had holding companies in Panama, and financed single ship-owning companies through the US loan markets, backed by oil-major time-charterers. Chartering and operations took place from Monaco, and crewing from Piraeus. Montevideo offices conducted accounting, while the ships carried the flags of open registers. This setup gave the Onassis group considerable flexibility and competitive advantage in an industry, where national protectionist measures are always a risk. In this way, Onassis set the model for modern day shipping companies.

Flexibility proved critical both for Onassis and the Vaglianos. They became subject to legal investigations in their major markets, the US in the first case, and Russia and the UK in the latter. Harlaftis sides with her protagonists, and sees the investigations as "...indicative of how national interests try to restrict global economic activities, using foreign businessmen as scapegoats for their internal political and economic problems" (p. 291). Defending Onassis' organizational set-up, Harlaftis also argues that in "today's world of global business it is accepted that the benefits of offshoring are less on cost reduction and more on such benefits as flexibility and speed in delivering business solutions" (p. 236). Although she convincingly documents that Onassis operated tankers, which had immaculate, white hulls and distinctive "Olympic" names, with high quality and high-paid crews (compared to other Greek ship-owners), she fails to elaborate on the dark sides of the 'flexible, global shipping organizations'. In the case of global shipping, cost-considerations have certainly been the key motivation for offshoring, not just the quest for flexibility. Flexibility simply allows for cost reductions. Ship-owners have used the mobile nature of their assets and global organizations to evade taxation and open ship-registers have caused a decline in seafarers' working conditions in the last couple of decades. While Onassis cannot take blame for these developments, the flexible – and 'invisible' – shipping organizations, to which he clearly contributed, were certainly key enablers for them.

The Greeks created global shipping, according to Harlaftis, while retaining a distinct Greek profile to the present day. In my view, it is somewhat disappointing that a book on the emergence of global businesses ends with a quote from a ship Greek master, in which he makes the following praise: "We are proud to continue thousands of years of Greek tradition at sea. God bless Greek shipping" (p. 293, my emphasis).



Martin Jes Iversen and Jesper Buhl, *Danish Shipping in the 21st Century – Navigating troubled waters* (London: Palgrave Macmillan, 2020), 78 p., hard back, ill.

*Anmäld av Hanna Hagmark*

**D**anish Shipping in the 21<sup>st</sup> Century – Navigating troubled waters" is a study of structural and strategic changes that the Danish shipping industry experienced during the first two decades of the new millennium. It is published by Palgrave Studies in Maritime Economics, a recently established interdisciplinary series that aims to increase people's understanding of the maritime industries as a significant player in the global economy. Although the primary focus is on port economics, logistics and shipping finance, the series also caters for the interest of researchers interested in maritime business and economic history.

The study by Iversen and Buhl starts off with an exemplary summary of the paradigm shift that took place within Danish shipping around the turn of the millennium. Not only did the ownership structure change, from a handful of old shipping companies that totally dominated the industry to a more diversified sector marked by a higher number of companies of different sizes that together created a more dynamic industry. Policy-wise, there was a shift from striving for increasingly liberal trade conditions to focusing on improving conditions for the Danish maritime cluster as a whole, including issues like education and research. The central argument of the book is that from the turn of the millennium, the traditional characteristics of Danish shipping underwent fundamental changes in terms of both strategic and structural dynamics, which in turn transformed the industry at the core. One indicator of this was the increasing number of members in the Danish Shipowners' Association, a.k.a. Danish Shipping, from 20 companies in 1997 to 48 in 2019. According to the authors, this increase was a result of a new dynamic and agile business structure found within

---

Hanna Hagmark är doktor i historia och VD för stiftelsen Ålands sjöfartsmuseum. Hon är vice ordförande i Ålands sjöfart, en intresseorganisation för sjöfartsnäringen på Åland.

Danish shipping at the dawn of the new millennium. They go on to note the remarkable stability of a small number of very old companies on the one hand, contrasted with a high turnover of medium-sized companies on the other. They tie this to J. A. Schumpeter's idea of "creative destruction", in which the destructiveness is illustrated by the disappearance of almost 85 % of the 1980 top-30 companies by 2020. The creativity is found in the high number of very young companies on the same list, of which nine were founded in 2009 or later.

The authors go on to present the twelve newest shipping companies on the 2019 top 30-list, all founded in the 21<sup>st</sup> century, in some detail. The purpose is to identify patterns of innovation among these newcomers and they do so by looking at three different perspectives; entrepreneurial capabilities, knowledge-based networks and creative responses. They highlight a number of strategies and approaches that explain the success of these newcomers, such as exploring new niches in the market, coming up with novel responses to finance and marketing as well as finding and focusing on asset light operations. However, the one aspect that seems to have been the most significant one, was access to personal networks within both the Danish and the international shipping cluster, for although the companies were young in themselves, they were set up and run by people who had decades of experience from the old well-established companies, and who, over the years, had developed important professional networks and personal relationships that they brought with them to their new companies.

Following the introductory chapter, the subsequent three chapters put the spotlight on three selected companies: Hafnia Tankers, Norden, and Maersk. The style of writing is quite different from the initial chapter, with each chapter presented as "a case study with real-life examples of dilemmas and opportunities faced by the top management and the company". In all three chapters, the focus is on how these companies found ways to navigate the troubled waters of the 2010s, told from the point of view of the CEO. It is an approach that really works and it does give a very fascinating insight into the top-tier of the shipping world. The language is personal, the stories almost anecdotal and perhaps that is what makes them so easy and captivating to read. Being a social historian with limited interest in business and economic history, picking up a book on maritime econom-

ics is perhaps not the most natural thing to do. However, with a genuine interest in shipping, these three case studies added a lot of insight into the world of shipping.

The concluding chapter wraps up the core arguments of the authors nicely, that the sustained relative strength of Danish shipping in the world is founded on the continued effort to reinvent business models together with an entrepreneurial spirit based in a lot of shipping know-how and a sophisticated regulatory framework supported by research and education.

The book "Danish Shipping in the 21<sup>st</sup> Century - Navigating troubled waters" is a pleasurable and informative read. My only critical comment is that the book would have benefitted from better proof-reading of the text, perhaps by a native English-speaker. That disregarded, I think this book will no doubt interest the audience the editors of the Palgrave Studies in Maritime Economics aim to attract; academics, policymakers, regulators and international maritime authorities and organisations. It will further attract people directly involved in the shipping industry itself and those interested in it.



Larrie D. Ferreiro, *Bridging the Seas - The Rise of Naval Architecture in the Industrial Age, 1800–2000* (Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 2020), paperback, illustrated.

Anmäld av Emmanuel Guy

*Bridging the Seas* opens with an epilogue recalling the story of the *Great Eastern*: an innovative and infamous steamship designed to serve the burgeoning Australian trade of the 1850s. The project ended up a commercial failure. But with his detailed recollection, Ferreiro skillfully makes the point that Isambard Kingdom Brunel, the British civil engineer behind the project, used processes to design the vessel and plan for its construction that launched naval architecture into a new era. The story is fascinating in itself and lays out the intellectual endeavour for the book. Starting in 1800 and continuing up to the turn of the millennium, the purpose of the book is to successively analyze how scientific knowledge of the physical behaviour of a ship is mobilized, along with technological knowledge involved in its production, to predict the ship's performance before it is actually built. Special attention is paid to innovations marking turning points in this complex process, as well as to the men playing an instrumental role in the birth of such game changing technologies. Plus, it is an enjoyable journey for the reader thanks to the almost novelesque, yet precise style.

Rather than following a purely chronological account, arguments are grouped under seven separate themes. Chapter 1 looks at how naval architects optimized sailing ships during the decades when steamships were gradually deployed. Chapter 2 exposes the knowledge development necessary to grasp and assess the building of iron structures. The influence of the rail sector mentioned here (and elsewhere in the book) will not go un-

---

Initially trained as a deck officer, Emmanuel Guy, Université du Québec à Rimouski followed a multidisciplinary academic path earning degrees in anthropology, resources management and geography leading him to a professorship in maritime transportation and policy.

noticed by readers with an interest in transportation as a whole. Chapter 3 focuses on the use of scientific knowledge to preestablish fundamental ship characteristics such as stability and speed. Chapter 4 looks at the standardization of practices through the emergence of classification societies and institutionalized shipbuilding norms. Chapter 5 is also concerned with standardization, but turning this time to the formal training of naval architects and the professionalization of the sector. Chapter 6 draws out how influential alliances between navies and governments helped to develop, within academic settings, laboratories equipped to test the behaviour of scaled models to further the understanding of the physics of ship behaviour. Chapter 7 studies iconic tools of the naval architect to pave the way to a discussion of the role of computerized design tools. This leads to concluding remarks on the generalization of a systemic approach as naval architecture grew in time.

To properly appreciate the book, it is of course important to keep in mind its intended purpose. I am emphasising this obvious fact as I feel that organizational scholars, shipping economists and probably many maritime historians as well, will likely be left with a feeling of lost opportunities as they reach the conclusion of this detailed, passionately researched and abundantly illustrated, historical account. The social, political, economical and institutional settings in which individual naval architects of exceptional influence work to demonstrate the added value of their innovative techniques are by no means ignored. Indeed, the author pleasantly turns to literature to set the context of a constantly transforming professional practice. Yet, the demonstration is always about illustrating changes to *how* ships are designed and built. Some might feel that the reflection would have been enriched by at least occasionally reversing the question and asking *why* ships are being built. This would have called for a closer examination of pressures brought on by societal changes that shipowners might pass on to naval architects in their design briefs. There are a few passages where this might appear particularly obvious (or frustrating) to readers. One is definitely the five pages of Chapter 5 looking into the role of women in naval architecture. Given the scrutiny shipping economists have paid to containerization and its transformative impact of liner shipping it also comes as a surprise to see the subject so briefly summed-up in the epilogue.

As I made obvious in the paragraph above, I approached Ferreiro's work not with the perspective of a naval architect but rather as an organizational scholar studying maritime transportation. Given that a good part of my own research work addresses the influence of culture and institutions on shipping markets, I was particularly intrigued by the section "The Social History of the Bulbous Bow" in the chapter aimed at underlying the important role of laboratory-tanks to test hull behaviour. The reader finds there a clear explanation of how the bulbous bow functions and the reasons for its efficiency. A detailed account of its appearance in history goes back centuries before the period targeted by the book, to a time when naval ships were powered by rowers. But among the common threads of the section, appears the argument that the device is commonly misunderstood and because of this lack of knowledge, the bulbous bow has been turned in the public eye into something it is not. Earlier in the book, the author also criticizes economists of basing their "sailing ship effect" on a misunderstanding of the transition from sail to steam. The author formulates a similar complaint in the book's final words: choosing to end his overview of two hundred years of epic technological change by citing:

There does not exist in the world a more thankless career and profession, for those who dedicate themselves to it, than that of naval architecture (...) Honorato Bouyón, former engineer-director of Spain's Cuerpo de Ingenieros de Marina, 1833. (p. 308)

The sentiment of the engineer contemplating the disappearance of the once mighty Spanish fleet resonates with the author who states that he finds in the quote a good part of his motivation to undertake this vast historical review. This perceived thankless invisibility among the public is a common feature of discourses held by contemporary shipping stakeholders. This observation is revealing of a central feature of the book: it is in many ways an account by an insider. Of course, Ferreiro has not experienced in person most of the events detailed in the book. Yet, the historical account is written by a trained naval architect who "led a career in naval architecture that spanned almost 40 years, working and studying at military and civilian institutions in three nations, which allowed me to know professionals in the field from all over the world" as attested in

the preface. The book is in some respects an auto-ethnography. By stating this, I do not want by any means to relativize the value of the monumental amount of historical facts documented and organized in the book. To the contrary, I want to point out that it has a wider scope than its claimed intentions.

Perhaps of greater significance to a larger readership, I am concluding this review by stating that *Bridging the Seas* is now on the list of my recommended readings for my master students in maritime affairs. Scholars setting out to grasp how contemporary shipping is organized and how shipping markets have evolved into their current state will find here an eloquent illustration of one of their main drivers of change. The historical setting might be the British industrial revolution or the rise of Asia in a globalizing economy; the client might be the greater naval force of its era or a more anonymous merchant but in all cases naval architects develop new solutions to answer an enduring shipowners' need: *more predictability*.



Mikko Huhtamies och Juha-Matti Granqvist, *Onnettomuus ja onni. Kauppalaivojen haaksirikot ja pelastustoimet Itämerellä 1600-1800-luvuilla* (Lycka och olycka. Handelsfartygens förlisningar och räddningsinsatser på Östersjön under 1600–1800-talen) (Helsinki: Suomen Kirjallisuuden Seura, 2019), 264 s.

Anmäld av György Nováky

Sällan har vi i Sverige förstått att se på Östersjön som en självständig historisk kategori. Skeppen seglar, som bekant, mellan olika samhällen, olika ekonomiska och sociala system och måste anpassa sig till varierande, sinsemellan ofta väldigt olika, institutionella omständigheter. På så vis skapas också en sorts havets gemenskap med en egen dynamik och påverkan på samhällen omkring. I grund och botten är dock havet i sig den främsta förutsättningen, och det största problemet, för lyckad seglats. Väder och vind, kunskap om rutternas, kaptenens och manskapet färdighet, skeppets skick, och ibland ren tur, avgjorde huruvida seglatsen blev lyckosam och kanske även lönsam. Märkbart ofta gick allt fel.

I föreliggande antologi, utgiven inom den utmärkta historiska serien "Historiallisia tutkimuksia", av *Suomen Kirjallisuuden Seura*, riktas blicken på sjöfarten, dess förutsättningar, problem och effekter på samhällen kring Östersjön.

I antologins första artikel "Kolme mailia Helsingin pookista merelle" (Tre mil till havs från Helsingfors båk) sammanställer Mikko Huhtamies en omfattande statistik och ger en tematisk överblick över 1024 förlisningar 1745–1802. Källmaterialet består främst av Norra dykerikompaniets (1729–1799) handlingar i Riksarkivet. Förvisso når inte författaren periodens alla fartygshaverier, inte ens huvuddelen av dem, men mönstren han finner ger en sannolik uppfattning om förlisningar på Östersjön och i Finska viken. Perioden som studeras är särskilt intressant eftersom byggandet av Sankt Petersburg hade påbörjats 1703 vilket ledde till att fartygstrafiken

till Neva ökade kraftigt, och borde därför ha syns i förlisningssiffrorna för Södra Finland. Så tycks, enligt Huhtamies, inte ha varit fallet – han finner endast 71 förlisningar i finska vatten av skepp på Sankt Petersburg-traden. Som en möjlig orsak till det relativt låga antalet haverier undersöker Huhtamies båkarnas och fyrarnas betydelse för säkrare fartygstrafik. Ett antal fyrar och båkar tillkom under 1700-talet vid de svenska kusterna. Han kan dock övertygande visa att dessa hade en marginell eller ingen betydelse för tryggare sjöfart. Fyrarna tändes sällan och när de var tända syntes inte ljuset särskilt långt, högst ett par sjömil. Otända båkar var förvisso ännu mer meningslösa för sjöfartens säkerhet. Andra tänkbara orsaker, kan, enligt Huhtamies, ha varit faktumet att skeppen till och från Sankt Petersburg vanligtvis seglade längs den baltiska kusten och norra Estland, dels att strandröveri var vanligare i Baltikum varför förlisningar hölls hemliga. Här finner läsaren kanske den svagaste punkten i en i övrigt mycket bra artikel. Orsaksförklaringarna för variationerna i antalet förlisningar är ibland vaga och ger en möjlighet till intressant fortsatt forskning. Huhtamies artikel fungerar väl som en ingång till resten av antologin. De därpå följande artiklarna går mera i detalj in på särskilda frågeställningar eller temata.

I artikeln "Niin kauaksi kuin Itämeren riittä" (Så långt Östersjön når), behandlar Kasper Kepsu sjöfarten och rederiverksamheten i Nyen och Narva. Artikeln bygger på källmaterial från rådhus- och kämnärsrätterna i Nyen och Narva. Med utgångspunkt av dessa städer målar författaren en bild som visar både den ekonomiska och den sociala betydelsen av städerna för handel, sågverk, fartygsutrustning och sjöfart. Från perioden 1671–1680 till 1691–1700 ökade exporten av virke och timmer från Nyen åttiofalt. Siffrorna från Narva är motsvarande. Kepsu räknar till ett fyrtiotal skepp byggda i regionen och ägda av lokala borgare. Dessa ägde ofta även sågar och varv. Under den svenska kronan hade alltså städerna en oerhört stor ekonomisk betydelse.

Norra Dykerikompaniets arkiv erbjuder ett sällsynt intressant material för att utforska förlisningar vid svenska kuster. I artikeln "Vedenalaiset konstit" (Undervattenskonster), diskuterar Mikko Huhtamies kompaniets tillkomst och dess grundare Mårten Triewald, som Huhtamies karakteriserar som en för 1700-talet typisk entreprenör. Triewald var snabb att tillämpa och förbättra innovationer som han tog med sig från England, exempel-

---

György Nováky är pensionerad universitetslektor i historia vid Uppsala universitet.



vis dykklockan och ångmaskinen. Artikeln tecknar en mycket intressant bild av Dykerikompaniets födelse, dess organisation och de tekniska verktyg som företaget använde i sin verksamhet. Dykerikompaniet, var, enligt Huhtamies, en effektiv organisation för att rädda och ta hand om varor till nytta för kompaniet självt och skeppens och varornas ägare, och ett viktigt informationscentrum för redare, köpmän och försäkringsbolag.

Kompaniet auktionerade ut vrakgodset. Dessa undersöks av Juha-Matti Granqvist i artikeln "Hylkytavaran jättijako" (Jättefördelning av vrakgods). Artikelns tyngdpunkt ligger i Helsingfors, men auktionerna i Ekenäs och Åbo har också använts i studien. Författaren finner att de flesta auktionerade vraken var tvåmastade, mindre än hundra lästers briggar, brigantiner och gallioter från hela Västeuropa. Vi får en mycket bra uppfattning om hur auktionerna organiserades och vem som köpte varorna. Auktionerna gav betydande möjligheter för regionala aktörer. Genom auktionerna kunde finländska köpmän få tillgång till produkter för försäljning och redare samt skeppare skepp eller skeppsdelar som kunde återanvändas. Granqvist ger en intressant bild av de ekonomiska konglomeratens aktiviteter och nätverk i södra Finland. Förutom kartläggning av auktioner och köpare är betydelsen av återvinning av delar för fartygsutrustning ett nytt och spännande forskningsområde.

Dykerikompaniets verksamhet var begränsat till det Svenska riket. I övriga delar av det svenska väldet hanterades räddning och bäring på andra sätt, även om de svenska lagarna för det mesta gällde fram till stormakttidens slut. En inblick i hur verksamheten hanterades på Dagö under ryskt 1700-tal ges av Kersti Lust i artikeln "Kartanonherrat meripelastajina (Godsägare som sjöräddare). Lust visar hur "östlig feodalism" tillät godsherrar att utnyttja skeppsvrak och bärgade varor till sin egen fördel. Med två adelsmän, friherre Otto Reinhold von Ungern-Stenberg och greve Jacob Pontus Stenbock, och två förlista skepp *S:t Joris* och *Louisa Carolina* belyser författaren de ekonomiska och sociala förhållandena och strukturerna som betingade bärgningsverksamheten i ryska Baltikum. Herrarna kunde utöva sin makt över sina bönder och hindra att myndigheterna fick kontroll över, eller ens kännedom om, bärgade vrak. Situationen var alltså helt annorlunda än i de vatten där Dykerikompaniet var verksam.

I artikeln "Merivakuutus, kiista ja konsuli" (Sjöförsäkringen, tvisten

och konsuln) behandlas sjöförsäkringar. Katja Tikka diskuterar haveriet av skeppet *Anna Christina* 1753 och de försäkringsförvecklingar det ledde till. Försäkringshandlingar är svåra att hitta från denna tid, men i fallet *Anna Christina* finns det gott om domstolsmaterial. Skeppet med last gick förlorat vid den baltiska kusten, manskapet räddade sig dock. Det svenska sjöförsäkringskompaniet hade grundats 1739, men Tikka menar att dess verksamhet under ett antal årtionden var ekonomiskt och juridiskt osäkert och oklart, varför man hellre vände sig till utländska försäkringsgivare, speciellt till Lloyd's. I artikeln används skeppet *Anna Christina* och dess skeppsbrott för att beskriva funktionerna av det ännu omogna sjöförsäkringssystemet, och försäkringstagarnas svåra position i försäkringsärenden. Särskilt problematiskt ses att de olika rättsinstanserna varken hade rutiner för eller kunskaper i dylika frågor.

Ett annat haveri diskuteras av i "Kadonnut Frankfurt" (Det försvunna Frankfurt) av Mikko Huhtamies och Juha-Matti Granqvist. Skeppet var ute sent, i oktober, på väg mot Sankt Petersburg, när det förläste, sjönk och försvann, med en last av varor av exempellös lyx beställda av det ryska hovet. Författarna studerar främst de diplomatiska problem som uppstod då gods från skeppet började dyka upp hos fiskare och bönder. De noterar också att den ökande handeln på Sankt Peterburg ledde till ett risktagande, som exempelvis sena höstseglatser.

Flera av artiklarna i antologin diskuterar strandröveri. I antologins avslutande artikel "Itämeren viimeinen merirosvo" (Östersjöns sista pirat), av Yrjö Kaukiainen, behandlas den ökända strandrövaren från Gotska Sandön, Petter Gottberg (1762-1831), som författaren även skrivit om i Forum navale nr. 73. Kaukiainen går igenom en lång rad beskrivningar över Gottberg. Det finns mycket få bevis, enligt Kaukiainen, på att Gottberg skulle ha gjort sig skyldig till legendernas grymheter. Ursprunget till överdrifterna tycks ha varit traderade myter och medvetna "förbättringar" med ingen eller lös verklighetsanknytning. Som en analys av hur legender skapas är texten utmärkt. Hans artikel äger dock validitet även för dagens fria, och ibland anarkistiska, informations spridning. På så sätt utgör artikeln en utmärkt avslutning på antologin.

Antologin fungerar mycket bra som en helhet. Texterna bygger på mycket god källkännedom och författarna är väl belasta i den senaste

forskningslitteraturen. Även om förlisningar utgör ett gemensamt ledmotiv, belyser varje artikel olika aspekter av temat, så att slutresultatet bildar en sammansatt översikt av ämnet med många intressanta och belysande detaljer. Visserligen ligger fokus geografiskt huvudsakligen på Finland, i viss mån Estland, men resonemangen som förs äger giltighet för hela riket och hela havet.

Slutligen anser jag att det finns tre aspekter i antologin som borde uppmärksammas mer inom svensk forskning. För det första: antologin gör ett intressant försök att hålla havet i fokus. Studier av hav som egna analytiska kategorier skulle berika även vår forskning. För det andra: Östersjön borde bättre integreras av svenska historiker som en del av narrativet om riket och väldet. Det som skedde på och kring havet hade betydelse för alla samhällen längs dess kuster, inte minst det svenska. Och för det tredje: i antologin lyckas författarna hitta frågor och utnyttja källor från svenska, finska, ryska, estniska, danska och engelska samlingar, som vi inom svensk historia inte uppmärksammat särskilt mycket. Det mest iögonfallande exemplet är Dykerikompaniet, som ju i antologin ges en central betydelse för räddning och bärgning i Östersjön. Mig veterligen har ingen studie gjorts i Sverige av kompaniet.

Detta är en utmärkt antologi som tillför ny kunskap, nya idéer och väcker nya tankar. Det vore en god gärning om den någon gång gjordes tillgänglig för en internationell läsekrets.



Tomas Svensson och Sture Sundén, *Hela folkets båt: Hur två av världens mest kända segelbåtar skapades* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2019) 199 s., häftad, ill.

*Anmäld av Mats Kero*

Boken utreder den gamla stridsfrågan om vem som egentligen konstruerade den Nordiska Folkbåten, en fritidsbåt av närmast kultstatus som ännu nästan 80 år efter introduktionen tillverkas i plast utifrån de gamla klassreglerna och oförändrad design. Dessutom redogörs för utvecklingen av dess efterföljare på 1960-talet, IF-båten eller den Internationella Folkbåten som den ursprungligen kallades. Författarna är själva seglare och Tomas Svensson skriver artiklar om fritidsbåtar och dess historia i dagspress; Sture Sundén är son till Tord Sundén som gjorde ritningarna till bägge båtarna. Bokens intresse ligger först och främst i hur den Nordiska Folkbåten skapades och dess eventuella samband med samhällsliga förändringar som låg i tiden: folkhemmet och funktionalismen. Den ger också ett fascinerande porträtt av en av båtens fäder: skeppsredaren, seglarlegenden och kulturpersonligheten Sven Salén – idag märkligt bortglömd.

Internationellt är bilden att Folkbåten är en internordisk konstruktion utan någon enskild upphovsman, en unik sammansmältning av olika konstruktionsidéer vilket är en del av dess varumärke. Tord Sundén var alltså blott ett slags ritbiträde till den nordiska kommitté som utformade båten i samklang med Skandinaviska Seglarförbundets intentioner och bidragen i den konstruktionstävling som utlysts för ändamålet. Även Sven Saléns roll är ofta starkt nedtonad. I Sverige är bilden mindre entydig då Salén och Sundén ofta lyfts fram – den senare med betoning på att hans insatser är kontroversiella. Tomas Svensson och Sture Sundén menar emellertid att fördjupad analys av tillgängligt källmaterial styrker Tord Sundéns anspråk på att vara Folkbåtens konstruktör. De stora dragen i deras skildring av Folkbåtens tillkomst är som följer.

---

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

Kappsegling var länge styrande för segelbåtutvecklingen. Resultatet var båtar som var föga användarvänliga som familjebåtar och onödigt dyrbara i produktion. Hösten 1939 framfördes därför från GKSS (Göteborgs Kungl. Segelsällskap) ett förslag om en konstruktionstävling för en nordisk entypsbåt. Båten skulle ha två kojor för vuxna och två för barn och ungdomar, vara enkel och lättskött för både weekendsegling och kappsegling. Svenska Seglarförbundet beslöt att framföra förslaget till Skandinaviska Seglarförbundet som dock på grund av kriget inte kunde sammanträda förrän i november 1940 i Helsingfors. Vid dess sammanträde beslöts emellertid att bordlägga frågan med hänvisning till det osäkra läget.

Här börjar historien om Folkbåtens upprinnelse divergera i motsägelsefulla versioner. Sven Salén (som då var avgående ordförande i Skandinaviska Seglarförbundet) framställer i sina memoarer *Episoder* förslaget som sitt eget, vilket ledamöterna omfattade med stor entusiasm. I alla händelser lyckades Salén få fria händer för projektet av styrelsen om än kanske efteråt. Båten skulle vara billig att bygga, stor vikt skulle läggas vid dess lämplighet för fabriksmässig serietillverkning. Ungefärlig vattenlinjelängd (6 m.), bredd (2 m.), fribord, segelarea, kölvikt, liggplatser (3-4) mm. specificerades. Tävlingsförslagen skulle vara inlämnade till Svenska Seglarförbundet senast 15 maj 1941. Bland de 58 inkomna förslagen ansågs ingen vinnare kunna utkoras, istället bestämde man sig för att låta en fackman göra ritningar utifrån prisnämndens intentioner och tävlingsförslagen. Vid ett besök av Sven Salén, som var prisnämndens ordförande, på Eriksbergs varv skall varvets VD ha framkastat att ritningarna kunde göras av deras anställde ingenjör Tord Sundén. Så blev det också och efter ytterligare ändringsförslag från prisnämnden antogs de slutliga ritningarna i oktober 1941 och villkorades med att ingen särskild konstruktör skulle anges, ehuru Tord Sundéns signatur stod på ritningarna. Fördröjd av den svåra isvintern kunde sedan Tord Sundén premiärsegla den Nordiska Folkbåten den 25 april 1942 i Göteborg. För att säkerställa projektets framgång beställde Salén själv 60 båtar på ett bräde från två varv, ett på västkusten och ett på ostkusten.

Man kan fråga sig varför det var så viktigt att driva igenom detta nordiska fritidsbåtsprojekt under brinnande världskrig när segling var antingen förbjuden eller ytterst begränsad i våra grannländer? Svaret torde ligga i

Sven Saléns person. Han förenade många roller som få har gjort: en driven entreprenör och affärsman som byggde upp vad som blev ett av världens största kylbåtsrederier; Sveriges kanske främste kappsegelare någonsin som vinnare av ett flertal prestigefyllda internationella cuper och av Bragdmedaljen, uppfinnare av nya segeltyper (genuan och den liksidiga spinna-kern), organisatör och drivkraft bakom Sveriges seglingsframgångar under efterkrigstiden; framstående kulturpersonlighet som medgrundare och finansiär av Visans Vänner och det som blev Svenskt visarkiv. Dessutom var Salén mångårig ordförande för Skid- och Friluftsförbundet. Till detta kan läggas vänskap och umgänge med statsministern Per-Albin Hansson. Sven Salén var knappast socialdemokrat men tilltalad av Per-Albins vision av folkhemmet liksom av funktionalismen. Allt detta kokade möjligen ned i att den rastlöse handlingsmänniskan Salén, vars sjöfartsaffärer nu var begränsade av kriget, såg en chans att göra en insats både för seglingen och för folkhemmets fritid i patriotisk anda. Man skulle bygga en hela folkets båt billigt och rationellt genom fabriksmässig produktion som förde ut folk i dittills oanade skaror på sjön under en stärkande och uppbygglig fritid. Så såg i varje fall den vision som Salén basunerade ut, menar Svensson och Sundén.

Det hela var naturligtvis orealistiskt. Träbåtsbygge är inte lätt att förena med massproduktion och fordrar en betydande hantverksskicklighet. Föga gjordes också i praktiken för att befrämja serieproduktion. Det var sannolikt inte rationellt heller då produktionsvolymen bortsett från den initiala beställningen av Salén förblev blygsam. Det totala antalet tillverkade folkbåtar i Skandinavien under de första 20 åren var cirka 1 200 och de mest anlidade båtvarven tillverkade i genomsnitt 8–15 båtar om året. Efterfrågan på en "folkbåt" fanns helt enkelt inte även om just varianten Nordisk Folkbåt hade en ovanligt stor efterfrågan för att vara segelbåt. Folkbåten kostade för 60 år sedan mer än både bilar och bostadsrätter, påpekar författarna. Fritidsbåtsrevolutionen för "vanligt folk" fick vänta till 70-talet när plasten hade gjort entré som byggnadsmaterial. Här blev Folkbåtens efterföljare IF-båten, en något uppskalad Folkbåt med högre fribord och större utrymmen med just Tord Sundén som konstruktör också en stor framgång. Då var Sven Salén död och en bitter strid om upphovsrätten till Folkbåten avslutad – eller åtminstone bordlagd.

Tord Sundén (1909-1999) var även Folkbåten förutan en av Sveriges största båtkonstruktörer. Han var utbildad skeppsbyggnadsingenjör på Chalmers och arbetade som sådan på Eriksbergs varv när Folkbåten kom till. Sundén hade redan skapat en framgångsrik karriär som "hobbykonstruktör" av kappseglingsbåtar och var själv skicklig kappseglare. Enligt Sundéns son hade fadern börjat skissa på ett tävlingsbidrag men inte hunnit lämna in några ritningar till utsatt tid. Han skall emellertid ha visat dem för Salén vid ett besök av denne på Eriksberg våren/försommaren 1941, varvid Salén yttrat "Det här är båten vi ska ha". Sundén ombads också att komma till Stockholm i september för att visa upp ritningarna för de nordiska ländernas seglarförbund. Detta skulle alltså ha gjorts innan konstruktionstävlingen var avgjord, vilket naturligtvis lämnar det faktum att man inte lyckades finna ett vinnande koncept bland alla de 58 tävlingsbidragen i ett förklarar ljus. Salén hade redan bestämt sig och ville dessutom själv sätta sin prägel på förslaget som Folkbåtens fader, om än inte fackmässige konstruktör för vilket han saknade kompetens. Själva konstruktionstävlingen förvandlades därmed till ett spel för gallerierna för att på pappret respektera vad man överenskommit i det Skandinaviska Seglarförbundet. Det är i alla fall vad föreliggande bok förfäktar även om det inte kan bevisas.

Under lång tid lät sig Tord Sundén nöjas med att hans signatur stod på ritningarna. Hade han tagit strid för royalty som konstruktör när Folkbåten började tillverkas hade säkerligen Salén kunnat misskreditera honom. Först när han långt senare erfor att Svenska Seglarförbundet även tagit bort hans signatur när de förnyade ritningskopiorna fann han måttet rågat. Han tillskrev först båtvarven att det var han och inte Seglarförbundet som hade rätt till royalty för varje byggd båt. Efter en omfattande debatt i Till Rors 1961 om vem som var konstruktör av Folkbåten stämde Sundén sedan Seglarförbundet för upphovsrättsbrott följande år. Rättsprocessen avslutades i januari 1966 med förlikning då Sundén var i färd med att låta IF-båten gå i produktion hos Marieholms Bruk. Eftersom den var en vidareutveckling av Folkbåten ville företaget säkerställa upphovsrätten till IF-båten.

Förlikningen innebar att Seglarförbundet de facto erkände Tord Sundéns upphovsrätt till Folkbåten och rätt till royalty för varje båt som byggdes i Sverige samt betalade rättegångs- och förlikningskostnaderna. Möjligen var det bara ett sätt för Seglarförbundet att minimera skadan och inte tappa

ansiktet inför sina nordiska grannförbund som inte var bundna av förlikningen och givetvis ansåg att Folkbåten var en gemensam nordisk båtkonstruktion. Det dröjde heller inte länge innan Seglarförbundet förnekade att förlikningen alls innebar att man erkände Sundén som konstruktör. Han skulle alltså ha fått royalty tillerkänd för sitt "ritarbete"!

Svenssons och Sundéns bok ger en god översikt av de olika argumenten som förts fram i tvisten om vem som var konstruktör. Dessutom tillför den en viktig jämförande analys av ritningsunderlag som hävdas ha legat till grund för den slutliga utformningen av Folkbåten. Det gäller både Tord Sundéns ursprungliga utkast och de tävlingsbidrag, som i "sammansmältning" med olika närmast hobbyexperters och priskommitténs ändringsförslag, påstått legat till grund för Folkbåtens slutliga ritningar. Analysen, liksom författarnas resonemang allmänt om skapelseprocessen bakom en ny båtkonstruktion, talar utan tvivel starkt för att Tord Sundén var den verkliga konstruktören.

En ytterligare inventering av källmaterial som eventuellt kan finnas i de andra nordiska länderna och en djupare granskning av argumentationen i rättsprocesserna förefaller dock nödvändig. Den rättsprocess om upphovsrätten som den åldrade Tord Sundén drev på 1990-talet mot danska Folkebådcentralen – och förlorade – nämns överhuvud taget inte. Boken är också tyvärr, trots sina många förtjänster, inget helgjutet arbete. Framställningen är alltför ostrukturerad med många onödiga upprepningar av hela satser samt bristande citatteknik och källredovisning. Det blir inte bättre av de många särskrivningarna och pocketboksformatet på texten – trots de stora marginalerna. Ett index med åtminstone personregister hade också varit på sin plats i en bok som kräver ansenligt bläddrande för att följa resonemangen. Förlaget har inte gjort sitt jobb genom att låta ge ut ett manus som inte är färdigbearbetat.



Claes Lund och Lars-Erik Andersson, *NORRVIKENS BÅTVARV. En berättelse om ett varv i Roslagen och dess båtar* (Eget förlag), 309 s., ill.

Anmäld av Klas Helmerson

Svenskarna är ett av världens mest båtägande folk – antalet fritidsbåtar antas vara väl över en miljon. De flesta är numera av plast, men plastbåtens genombrott kring 1970 föregicks av en storhetstid för träbåtsbyggandet. Man kan säga att de sextio-sjuttio år som följde förra sekelskiftet innebar en magnifik slutspurt för en tusenårig båtbyggartradition.

Det handlar också på många sätt om ett brott mot den traditionen. Många båtar byggdes nu i kravellteknik, inte på klink, och de inhemska träslagen furu och ek fick konkurrens av importerade, främst mahogny.

Nio av varven i denna sista storhetstid för träbåtsbyggandet låg i Vätö socken i Roslagen. Ett av dem var Norrvikens Båtvarv på Vätös ostsida. Verksamheten där, från starten 1919 till avtynandet på 1970-talet, har nu dokumenterats av hembygdshistorikern Claes Lund och modellbyggaren och båthistorikern Lars-Erik Andersson. Valet av just Norrvikens Båtvarv som studieobjekt beror främst på att grundaren Karl-Henning Fredriksson (1895–1976) noggrant hade sparat i stort sett all affärsdokumentation och alla ritningar fram till början av 1960-talet.

Av detta har författarna ställt samman en vacker och bildrik bok. De första 180 sidorna utgörs av en rikt illustrerad kronologisk berättelse om varvets historia. Resten av boken består huvudsakligen av foton av ritningar av textens båtar, blandade med några affärsdokument och bilder av Lars-Erik Anderssons utsökta modeller av båtar från Norrviken.

Vi får följa verksamheten år från år. Den byggs upp och blomstrar under 1920-talet, och framgångarna fortsätter under 30-talet. Av Kreugerkrasch och depression syns inte ett spår, utan beställningarna strömmar in. Bland annat säljs Norrvikens båtar på varuhuset NK. Men 1940 blir det tvärstopp. Sverige ställer om till krigsekonomi och bränsleransoneringen leder till att motorbåtar blir oanvändbara. I stället börjar varvet seriebygga rodd-

båtar och segelbåtar – ”pojkbåtar” och stjärnbåtar – vilket får verksamheten att snart blomstra igen.

Historieskrivningen sker framför allt genom en redovisning av beställningar, kontrakt och annan korrespondens i sammanhang med bygget. Beställarna anges ofta som i telefonkatalogen med titel och/eller gatuadress: ”Lage Samson, Alströmergatan 9”; ”Distriktslantmätare Hjalmar Österberg, Norrtälje”; ”Professor I Holmgren, Stockholm”. Båtarna beskrivs detaljerat med byggmaterial, dimensioner, motorspecifikationer och varje beställares speciella krav. Här finns ett överflöd av information, där stort och smått blandas, från övergripande idéer om form och funktion till en tilläggsbeställning av fendrar. Det flitiga användandet av beställarnas yrkestitlar ger en, kanske oavsiktlig, socialhistorisk aspekt på tidens båtliv. Den vanligaste titeln är ”direktör”, därefter ”herr” och ”ingenjör”. En yrkestitel står ut, men är okommenterad: ”byggnadsarbetare Gösta Löfstrand” i Älvsjö beställer 1958 en enkelruffad ”Vätöbåt” för 19 150 kronor. (Det skulle motsvara 243 000 kr idag, men några sådana jämförelser görs inte.)

”Vätöbåtarna” var en båttyp som började byggas 1948. Det var inte riktigt fråga om seriebyggda entypsbåtar, de individuella variationerna kunde vara betydliga. Båtarna byggdes i mahogny, och längden var i allmänhet 8 meter och bredden strax över 2 meter. Målsättningen var att den skulle vara ”framtidens familjebåt”. Sammanlagt byggdes cirka 100 Vätöbåtar, den sista 1967.

En annan specialitet blev taxibåtar eller sightseeingbåtar. Den första, med det ståtliga namnet *Queen Mary I*, levererades i april 1945. Hon var 16 meter lång och kunde ta 60 passagerare i hamnfart i Stockholm. Fortfarande var det bränsleransonering, så båten var till en början utrustad med gengasaggregat. Under de följande tre åren blev det sammanlagt sex ungefär likadana båtar. I boken får vi följa deras vidare öden och får exempel på prominenta passagerare – kung Gustaf VI Adolf, Jawarhalal Nehru, John D. Rockefeller III och Zarah Leander.

Framställningen lyfter de gånger då en båts historia kan följas genom årtiondena, ibland fram till nutid. Ett exempel är den ”skärgårdsmotorbåt”, 6,5 x 1,65 meter, som ritades och beställdes 1932 av Jac M Iversen. År 1939 ställdes den upp i ett båthus, där den återfanns i orört skick 2002, efter 63 år. Upphittaren har varsamt återfört den till bruksskick och döpt den till *Motorbåten*, och den har K-märkts av Sjöhistoriska museet. Historien störs något av att det är osäkert om båten faktiskt byggdes på Norrvikens Båtvarv.

---

Klas Helmerson är fd museichef på Sjöhistoriska museet och Vasamuseet.

Segelbåtsbeställningarna är inte lika vanliga, men 1951 levererades kustkryssaren *Senta* till tandläkare Iwan Lamby. Även hon har renoverats och lever kvar som *Vägspel*. (I anslutning till detta berättas om Lambys härstamning från den ryske kejsaren Alexander II – förmodligen en familjeskröna.)

Trogna beställare hos Norrvikens Båtvarv var båtklubbar i Uppsala och Stockholm, som på våarna ställde upp utlottningsbåtar på torgen. På 1930-, -40- och -50-talen var lottbåtarna både en viktig intäktskälla för många båtklubbar och ett vårtecken i städerna. I boken nämns beställningar av 25 lottbåtar under åren 1930-1958 (med paus under krigsåren).

Med 1960-talet började en ny tidsålder för båtbyggande och båtliv att anas. Glasfiberarmerad plast som byggmaterial innebar en helt ny teknik och generationers nedärvda träkunskap blev irrelevant. Några av de gamla båtvarven lyckades med förändringen, men för Norrviken inleddes en lång avvecklingsperiod. År 1967 byggdes den sista Vätöbåten och med undantag för bygget av en experimentsegelbåt 1972 övergick man helt till reparationer och vinterförvaring av båtar.

Vid det laget hade varvet blivit kulturhistoriskt intressant. Sjöhistoriska museet dokumenterade det 1973 och 2000 och Stockholms läns museum bedömde att det hade stort kulturhistoriskt värde.

Norrvikens båtvarv finns kvar på Vätö, men nu som en plats för kulturella sammarevenemang.

Boken är en noggrann redovisning av vad källmaterialet – ritningar, korrespondens och beställningar – berättar om varvets verksamhet under 45 år. Inte så sällan blir den något närsynt i sin detaljrikedom, men det kan göra den värdefull som underlag för forskning om en epok i svensk båtlivshistoria. Däremot har författarna inte alls gått in på själva byggtekniken. Vad, om något, är ett arv från den traditionella byggtaditionen och träkunskapen i Roslagen och vad är ny kunskap och nya tekniker? Fanns det någon traditionsöverföring från sniporna och piggskutorna till mahognymotorbåtarna?

Som läsare och nyttjare saknar man också ett person- och sakregister. Och slutligen, en detalj: Den vackra och meditativa omslagsbilden saknar bildtext eller annan förklaring. Den tycks visa en av marinens valbåtar, men det är en båttyp som Norrvikens Båtvarv aldrig byggde. Däremot vårdade och vinterförvarade man dem under 1940-talet.



Gudrun Nyberg (red), *På vattnet. Hundra år i Göteborg* (Stockholm: Carlssons, 2020), 294 s., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Nyligen avslutades vad som måste betecknas som ett storverk när det gäller Göteborgs historia under modern tid – särskilt det senaste seklet. I tio volymer har staden vid Göta älvs mynning skildrats ur en rad olika perspektiv. Hela tiden har det varit fråga om antologier där flera författare har medverkat – ofta specialister inom sina områden. Förtjänsten tillkommer i hög grad seriens huvudredaktör Gudrun Nyberg, adjungerad medicine professor vid Sahlgrenska och forskare i medicin- och allmänhistoriska ämnen. Hon har dessutom själv bidragit med åtskilliga texter. Tillsammans utgör delarna en storartad ingång till kunskaper om Sveriges andra stad. För tre år sedan publicerades den första volymen i serien med titeln *Medicinen, människorna, vården*. Följande delar har bland andra avsett så skilda ämnen som Göteborgs småindustri, teater, stadsbild och konst.

Den sista volymen ägnas åt verksamheter på vattnet – föga överraskande; detta är ju utan alla jämförelser vår viktigaste hamnstad och stora andningshål västerut. I tio separata kapitel förs läsaren in i en rad företeelser med anknytning till sjön. Det kan exempelvis gälla så skilda områden som fiskerinäring, sjöräddning och tullens verksamhet. Inte minst presenteras samtidigt en rad flytetyg eller farkoster av de mest skiftande slag alltifrån storståtliga fartyg som den nybyggda kopian av 1770-talets ostindiefarare *Göteborg*, Sessanlinjens olika "prinsessor" till den magnifika *Kungsholm* med dess klassiska färder över Atlanten.

Inte minst betydelsefulla bland fartygen var pråmarna – gamla tiders verkliga arbetshästar vid och utanför stadens kajer. Mycket av detta redovisas i en väl avvägd text av marinhistorikern Bertil Söderberg. Av dem fanns på sin tid en stor mängd olika typer såsom varvens personalpråmar, hamnens arbetspråmar, brandkårens sprutpråm och inte minst renhållningsverkets viktiga soppråmar för att nämna några. Numera är dock samtliga försvunna; så när som på pråmen uppe på kajen vid Maritiman. En annan dväljes numera i uppsaliensiska Fyrisån, inte långt från de berömda fälten med kungsängsliljor.

I boken finns således mycket att lära och läsa om för oss nautiskt intresserade. Exempelvis beskrivs målande den hela tiden viktiga färjetrafiken över älven som vi får följa allt ifrån starten med det sena 1800-talets olika ångslupar med kvinnonamn som *Gerda*, *Anna* och *Ebba*. Tillkomsten av fasta förbindelser som Götaälvsbron 1939 och Älvsborgsbron 1966 liksom Tingstadstunneln 1968 innebar ett successivt bortfall av passagerare. Men nu har tiderna återigen förändrats. De betydligt snabbare *Älvsnabb*-båtarna utgör idag ett mycket värdefullt transportmedel och ett roligt inslag i stadsbilden; särskilt sedan norra stranden börjat fyllas på med allt fler nya boenden. Av de tidigare ångfärjorna finns dock en veteran kvar – *Färjan 2* – byggd 1920, ägd av Sjöfartsmuseet och ömt vårdad av entusiaster.

Ett kapitel behandlar skärgårdstrafikens utveckling där de boende på öarna fick uppleva en veritabel revolution. Deras isolering bröts när olika ångdrivna passagerarfartyg gjorde sin entré på mitten av 1800-talet och följde i förväg bekantgjorda turlistor: något dittills okänt. Allt fler göteborgare sökte sommarvisten vid kusten söderut. Spårvägen till Kungsten förlängdes till Långedrag och Saltholmen och var mycket användbar för frakter och därmed till stor nytta även för öborna. Ångbåtar fanns dessutom i trafik norrut till Marstrand och norra Bohuslän – Lysekil, Uddevalla och Strömstad. Dåliga vägar i det bergiga landskapet innebar fördel för färder på vattnet. Av den en tid så omfattande flottan återstår numera bara den fint underhållna och K-märkta s/s *Bohuslän* från 1914, ägd av en skara varma ångbåtsvänner. Hon gör under sommarhalvåret turer norrut, ibland ända långt in i Idefjorden.

Det längsta kapitlet i boken har ägnats Svenska Amerikalinjen, lätt att förstå med den uppmärksamhet som rederiets vackra fartyg alltid väckte och den betydelse dess trafik hade under en lång period ända tills det snabba flyget till tog över. Med hjälp av ett antal välvalda bilder får läsarna beskåda de stundtals utomordentligt genomarbetade och välutrustade miljöer som bjöds ombord, framför allt för passagerare i första klass. Båtarnas ankomst till Göteborg var publika händelser och bevakades på sin tid som veritabla riksnyheter; var möjligen Greta Garbo med ombord?

Själv hade jag gärna sett att marinen fått mera plats i boken; den är nämligen rätt styvmoderligt behandlad. Inget nämns om hur i slutfasen av unionskonflikten med Norge 1905 vår samlade örlogsflotta spelade en

närmast avgörande roll. Det gällde både att skydda Göteborg mot överraskande norska anfall – rader av svenska pansarskepp låg en tid för ankar i Älvsborgsfjärden – och att förbereda en tilltänkt landsättning av svensk trupp på Oslofjordens västra sida. Alltså en operation som till all lycka aldrig behövde genomföras.

De stora göteborgsvarven byggde örlogsfartyg både före och under världskrigen. När det blev allvar hade dessa avgörande betydelse både för att värna vårt land från inkräktare och att ge visst bistånd till den så kallade lejdtrafiken under 1940-talet. Ubåten *Ulvens* undergång redovisas förstas men annars saknar man mycket. Sedan KA 4 liksom Marinkommando Väst lades ner 2000 återstår i den centrala stadsbilden bara ett antal inslag från det marina arvet: museifartygen jagaren *Småland* – byggd på Eriksbergs varv – patrullbåten *Hugin* och ubåten *Nordkaparen*. Trion ingår i den roliga och unika samlingen i fartygsmuseet Maritiman, vilket för övrigt gott kunde ha presenterats i ett eget kapitel.

Som framgått möter man mycket nostalgi och kunskap i boken samtidigt som man måste beklaga att texterna är så relativt korta. Detta sammanhänger rimligen med ambitionen att täcka in så pass omfattande områden. Skriften har mycket att ge och borde vara särskilt intressant för landets skaror av engagerade båtologer. Dessa får rimligen här många uppslag när det gäller att gå vidare i forskning kring fartygs och besättningars öden. Behållningen förstärks ytterligare av ett delvis mycket utmärkt bildmaterial.



Tommy Hedenström och Anders Bengtsson, *En skärgårdsbondes dagbok, Smådalarö gård 1815–1834* (Stockholm: Förlag Skärgårdsbonden HB, 2019), 245 s., inb., ill.

Anmäld av Marja Erikson

Bonedagböcker är värdefulla historiska källor till äldre tiders jordbruk, människors liv och arbete. De brukar definieras som dagböcker förda av icke-ståndspersoner med anknytning till jordbruk, och skrevs framför allt under 1800-talet. De innehåller vanligen kortfattade noteringar om väder, det dagliga arbetet, skörd och avkastning, resor som företagits och ger sällan uttryck för känslor. Boken *En skärgårdsbondes dagbok, Smådalarö gård 1815–1834* tar sin utgångspunkt i en dagbok skriven av inspektorn, och senare ägaren av Smådalarö gård, Anders Berg. Dagboken, som ägs av Sjöhistoriska museet, är tidigare inte publicerad.

Även om det är Anders Bergs dagboksnoteringar som är utgångspunkten till att teckna verksamheten och människorna på Smådalarö så är boken *En skärgårdsbondes dagbok* mycket mer än återgivningen av en bondedagbok. Här berättas om Smådalarös historia, om dess miljöer, byggnader och historiska personer och deras levnadsförhållanden men framför allt om äldre tiders hushållning på ett större jordbruk så som det bedrevs i Stockholms södra skärgård under 1800-talet. Även om Berg bedrev jordbruk, och författarna framhåller att han faktiskt tog aktiv del i det fysiska arbetet, kan han inte beskrivas som bonde. Den ekonomiska verksamheten var betydligt större och bredare än vad vi förknippar med 1800-talets skärgårdsbönder. Smådalarö gård med sina underlydande gårdar och öar var ett omfattande skärgårdsgods. Men läsningen blir inte mindre intressant för det. Anders Bergs dagboksanteckningar är en enastående källa till förståelsen av jordbruket och livsvillkor i skärgården under 1800-talet.

Utifrån en tematisk indelning skildrar författarna gården Smådalarös komplexa hushållning och den diversitet som präglade det tidiga 1800-ta-

lets agrara skärgårdsekonomi. I 29 kapitel beskrivs egendomen med underliggande gårdar, verksamheter och dess människor. På gården bedrevs spannmålsodling och boskapsskötsel, fiske, omfattande brännvinsbränning och ölbryggning, krogverksamhet, kvarndrift och handel. Författarna gör en ambitiös genomgång av vad som odlades, vad för djur som fanns på gården, om båtar, byggnader, kvarnar och krogar. Ingen del tycks ha utelämnats av författarna för att skildra den historiska verksamheten på Smådalarö.

Det är den före detta kofferdikaptenen Carl Peter Blom och hans dagboksskrivande systerson och deras familjer som är huvudpersoner i boken. Kapten Blom lät uppföra Smådalarö gård år 1810, och tycks ha varit en omsusad person vars förmögenhet ryktades vara grundad på sjöroveri. Hans systerson Anders Berg, dagboksskrivaren och inspektorn, tar över en del av godset efter Bloms död 1818. Andra historiska personer verksamma på Dalarö får också framträda, som murarmästare Sandberg, storbåtsskeppare Byström och trädgårdsmästare Hellberg. Gårdens arbetsstyrka var stor och bestod av rättare, drängar, pigor och statare. I brist på källor om deras arbets- och levnadsförhållandena på Smådalarö har författarna använt andra källor. Även andra grupper som båtsmännen presenteras i boken, liksom personer som tillhörde ägarfamiljens sociala krets.

Intressanta avsnitt behandlar gårdens handel och transporter. Varor såldes framför allt till Stockholm och fraktades med segelskutor och storbåtar. Spannmål både exporterades och importerades från Europa. Vidare sålde gården kreatur, mjölk, ägg och ved. En av gårdens produkter var spiggolja. Av fisken spigg kokades tran, som användes som ett billigare alternativ till linolja och kunde bland annat användas som lampolja. Brännvinsbränningen och ölbryggning var andra betydelsefulla produkter, som framför allt gick till gårdens fyra krogar, belägna på öar i närheten. Båtar och sjötransporter var livsviktiga i skärgården. På Smådalarö fanns såväl storbåtar, lanka, ökstockar och fisksump. Författarna resonerar utifrån uppgifter i dagboken och andra källor om hur båtarna såg ut, deras storlek och vilka segel och rigg de kan ha varit försedda med.

För att Anders Bergs kortfattade noteringar ska begripas måste de tolkas, vilket författarna gör på ett förtjänstfullt sätt. Med hjälp av andra källor ger författarna dagboken ett historiskt sammanhang, och har gjort ett ansenligt

---

Marja Erikson är fil.dr i ekonomisk historia och chef för Upplandsmuseets kulturmiljöavdelning.



pusslande med uppgifter från andra källor som bouppteckningar, husförhörslängder och historiska kartor. Namn på platser liksom muntliga uppgifter används för att reda ut historiska förhållanden. Litterära referenser berikar texten. Genom att skjuta in dagboksnoteringar i de olika kapitlen blir dagboken alltigenom närvarande. I en bilaga finns utdrag ur dagboken för ett antal år, vilket är värdefullt och ger läsaren förståelse för källmaterialet.

Det är en kunskapsrik bok som är pedagogiskt skriven. Den har ett generöst format och är rikt illustrerad. Bildurvalet kan dock diskuteras. Fler bilder på skärgårdsmiljöer, både historiska och nutida, hade varit värdefullt istället för Carl Larssons lantbruksbilder, vilka kan kännas aparta i detta sammanhang. Författarna betonar dock svårigheten att finna lämpliga illustrationer. Det är ett omfattande och imponerande arbete som Hedenström och Bengtsson utfört. En hel del utvecklingar hade dock kunnat utelämnats, både nutida och historiska, eftersom de ibland leder långt ifrån ämnet, och gör tyvärr att man som läsare tappar fokus. Sammantaget utgör boken ett betydelsefullt bidrag till kunskapen om Smådalarö och skärgårdens historia och dess agrara ekonomi under 1800-talet. Här finns mycket kunskap att hämta som är viktig för förståelsen av skärgårdens kulturmiljöer idag.



Christian Ostersehlte, *Eisbrecher vor Reval: Die Flotte des Revaler Börsenkomitees* (Münster: LIT-Verlag, 2019), 395 s., häftad, ill.

Anmäld av Martin Eriksson

Den senare delen av 1800-talet kännetecknades i allmänhet av en kraftig liberalisering av det ekonomiska livet. Frihandel och avregleringar på både nationell och internationell nivå resulterade i en ökad handel och ett större varuutbyte. För de kommersiella aktörerna i Östersjöländerna ställde detta nya krav på att hantera det faktum att hamnarna fortsatt var stängda flera månader under vinterhalvåret till följd av ishinder. Den tyska varvsarkivarien och teknikhistorikern Christian Ostersehltes monografi *Eisbrecher vor Reval: Die Flotte des Revaler Börsenkomitees* beskriver hur Revals Börskommitté arbetade för att förbättra vintersjöfarten till Tallinns hamn under perioden 1873–1914. Ostersehlte inleder sitt arbete med en bakgrundsbeskrivning där han sätter in Revals Börskommitté i en större kontext. Han beskriver hur köpmän och näringsidkare i ett antal av de tyska eller tyskbaltskt dominerande hamnstäderna vid Östersjökusten arbetade gemensamt inom olika former av sammanslutningar och associationer för att förbättra hamnarnas förmåga till vintersjöfart.

Revals Börskommitté bildades 1869. Den tog sedan över hamnförvaltningen från staden Reval 1873. Med utgångspunkt från i första hand ett tyskspråkigt källmaterial från Revals Börskommitté, som bevarats i Tallinns stadsarkiv, behandlar boken hur Revals Börskommitté byggde upp ett lokalt isbrytarväsende. Med teknikhistorisk detaljriktighet beskriver författaren hur en kustisbrytare (*Stadt Reval*) och en bogserbåt (*Assistent*) anskaffades. Börskommittén insåg emellertid tidigt att *Stadt Reval* hade begränsad förmåga, vilket innebar att den började ett påverkansarbete för att få till stånd ett samarbete med externa aktörer med större isbrytarresurser. Sjöfarten till Tallinn kunde därigenom få assistans av de större havsisbrytarna *Sampo* och *Ermak* från Finland respektive Ryssland.

---

Martin Eriksson (Docent) är forskare i ekonomisk historia vid Umeå universitet och biträdande redaktör för Forum navale

Dessa erfarenheter ledde till att Börskommittén ville bygga en större isbrytare. Eftersom den saknade finansiella resurser, bedrev den lobbyverksamhet mot Rysslands regering. År 1912 beviljade regeringen slutligen anslag till en isbrytare med projektnamnet *Tsar Mikhail Feodorovich*. Liksom *Stadt Reval* byggdes *Tsar Mikhail Feodorovich* av Vulcanvarvet i Stettin och författaren beskriver på ett initierat och levande sätt relationen mellan varvet och Börskommittén. Den nya isbrytaren var 1914 klar för provturer och Tallinns vintersjöfartsproblem antogs vara lösta. Fartygets senare historia återspeglar emellertid den turbulenta historia som nuvarande Estland upplevde efter 1917. Detta år togs fartyget över av ryska revolutionärer under namnet *Volynets*. Efter stridigheter övertogs det 1918 av Finland och tjänstgjorde under namnet *Wäinämöinen* fram till 1922 då det lämnades till det självständiga Estland efter fredsfördraget i Tartu och fick namnet *Suur Töll*. Efter den sovjetiska ockupationen av Estland 1940 övertog Sovjetunionen fartyget under namnet *Volynets*. Det var i tjänst fram till 1985 och såldes sedan till Estlands sjöfartsmuseum 1987. Efter renovering fick det åter namnet *Suur Töll* och har sedan dess fungerat som museifartyg i Tallinn.

Det råder ingen tvekan om att detta är ett mycket förtjänstfullt arbete. Det ger ett empiriskt och metodologiskt bidrag till forskningen om isbrytningens och vintersjöfartens historia. Detta positiva intryck förstärks av att boken är rikt illustrerad med äldre bilder som håller god kvalitet även i nutida tryck. Den fallstudiemetodik och det aktörsperspektiv som författaren tillämpar bidrar också med viktiga insikter om östersjöländernas stadshistoria under den undersökta perioden. Tallinn kan i det här avseendet räknas som en av de städer i ett större nätverk runt Östersjön som Åbo, Helsingfors, Riga, Stockholm och S:t Petersburg vars gemensamma historia återupptäcktes efter slutet av det kalla kriget. Ostersehltes bok bidrar i det här avseendet med viktiga impulser för fortsatta komparativa studier av erfarenheterna i andra städer av att understödja och organisera vintersjöfart.

Insikten om denna potential medför också att författaren kunde ha gjort en något annorlunda avvägning i boken. Den detaljerade teknikhistoriska ambition som författaren uppvisar bidrar till en excellent beskrivning av artefakter som fartyg och hamnar men medför oundvikligen att vissa kontextualiserande aspekter som läsaren skulle vilja veta mer om har fal-

lit bort. Vid flera tillfällen inleder författaren intressanta resonemang om beslutsprocesser, intressegruppsformering och maktrelationer utan att utveckla dessa. I det här avseendet förutsätts läsaren uppenbarligen ha betydande förförståelse om Estlands historia under den undersökta perioden. Det kan alltså vara en bra idé att ha några referensverk till hands vid läsningen av Ostersehltes bok. Samtidigt säger denna reflektion en hel del om bokens kvalitéer. Författaren presenterar resultaten av ett stort källmaterial på ett sätt som är ytterst gediget och övertygande utifrån ett historievetenskapligt perspektiv. Han har dessutom lyckats göra detta på ett sätt som är intresseväckande och utmanande på samma gång.