



Kurt Almqvist och Svante Helmbæk Tirén (red.), *Havets bildspråk: galjonsfigurer och symboler* (Stockholm: Bokförlaget Stolpe, 2020), 264 s., ill., klotband.

Anmäld av Henrik Alexandersson

Galjonsfigurer är symboltyngda och färgstarka stävdekorationer som är djupt sammanlänkade med de stora vindskeppens färder över vattenklotet. Utsmyckningstraditionen sägs ibland ha upphört när stålskepp och ångkraft slog igenom. Men kanske ändå inte riktigt. Ett undantag var de stora seglande och lastdragande barkskeppen av stål, vars galjonsfigurer omhuldades av både besättning och redare. Numera pockar dessa saltstänkta relikter på vår uppmärksamhet när vi besöker något marinmuseum. Det handlar inte sällan om en variationsrik uppsättning av figurer som fått fäste på väggarna; människor, djur, väsen, gudar, gudinnor och andra gestalter. En av orsakerna till varför just dessa visuella objekt undkommit förstörelse och nedbrytning torde vara deras mänskliga drag. Tingen har förmänskligats.

I boken *Havets bildspråk. Galjonsfigurer och symboler* ställs vi inför en bildsvit av den så kallade Skagensamlingen eller Johnsonsamlingen. Denna unika samling består av ett trettiootal galjonsfigurer samt skeppsornamentik, som tidigare varit utsmyckning i en matsal i Skagen på Nordjylland. 1938 köpte Axel Ax:son Johnson in samlingen, och efter en lång magasineringstid deponerades den på Sjöfartsmuseet i Göteborg. Numera har föremålen integrerats i de marinhistoriska samlingarna på Engelsbergs bruk i Västmanland.

Sett som en helhet är boken ett förstklassiskt arbete, vad gäller såväl komposition som tryck. Fotografen Ola Torkelsson har på ett mästerligt vis lyckats förmedla galjonsfigurernas mänskliga konturer och betraktaren kommer nära in på föremålets detaljrikedom och slitage.

Antologins välskrivna textbidrag är författade av väletablerade experter

Henrik Alexandersson är fil. dr i arkeologi och forskar om Bohusläns maritima historia och materiella kultur.

inom ämnesfälten maritim historia, marinarkeologi och museologi. Författarna lyckas tillsammans binda samman tidsperioden 1500 till 1800, och ibland sträcker sig utblickarna fram i vår egen tid. En annan styrka är de tydliga kontextualiseringarna och det materiella och visuella perspektivet.

I ett engagerat introducerande bidrag skisserar Svante Helmbæk Tirén antologins bakgrund, innehåll och forskningsproblem, vilket efterföljs av närmare 150 sidor med bilder av galjonsfigurer och skeppsornamentik ur ovan nämnda samling. Därefter tar Annika Bünz vid och förmedlar ett rumslig och tidsmässigt perspektiv på galjonsfigurer generellt, där inte minst tidigare forskningsinsatser, kunskapsproblem och museala kopplingar belyses. Sedan återvänder Helmbæk Tirén med en kortare skildring av galjonsfigurernas väg till Engelsbergs bruk. Sedan vidgas perspektivet återigen när Leos Müller skildrar problematiken om hur havet under lång tid varit ett åsidosatt tema i svensk historieskrivning. Här lämnas även en övertygande maritimhistorisk exposé gällande den historiska utvecklingen från 1500-talet fram till idag.

I de följande bidragen riktas sökarljuset mot de monumentala skeppens utsmyckningar, vilka bevarats så väl av Östersjöns vatten. Flertalet av dessa skepp har kommit att bli nationella klenoder, inte minst som symboler för stormaktstidens Sverige. I Johan Rönnbys text hamnar det senmedeltida skeppet *Gribshunden* med dess monstruösa galjonsfigur i förgrunden för en intresseväckande utblickande och materiellt orienterad studie. Vidare lämnar Lars Einarsson en unik inblick i regalskeppet *Kronans* materiella värld, ett resultat av idogt marinarkeologiskt arbete som pågått under många år, och som hittills resulterat i trettiofem tusen föremål, varav femhundra är skulpterade. Här tydliggörs vidare hur skulpturerna var en integrerad del i skeppet, inte minst den (nästan) manshöga träskulpturen av Karl X Gustav iförd romersk krigardräkt som både då och nu pockar på uppmärksamheten. Bildspråk och symboler, inte minst användandet av lejon, och hur bilder användes för att visualisera skeppens namn och hemmahamn, lyfts fram i Niklas Eriksson bidrag om 1600-talets utveckling. Här fokuseras även på den nederländska skeppsornamentiken, där Eriksson tar hjälp av bland annat flöjtskeppen, vilkas utsmyckning uppvisade en rik bildvärld som även hade sin motsvarighet på husgavlar. Genom Erikssons dokumentation av vrak får läsaren en unik inblick i det marin-

arkeologiska dokumentationsarbetet. Fred Hocker sätter in överdådet av bilder och färgprakt, hemmahörande på regalskeppet *Vasa*, i en intresseväckande och utblickande diskussion om skeppskrigsföringens symbolik i ett långtidsperspektiv, där inte minst bibliska och klassiska motiv kommit att spela en viktig roll. I Hockers utblickar mot vår egen tids avskalade och kamouflerade krigsfartyg blir kontrasterna om synlighet och osynlighet till sjöss slående. I bokens avslutande bidrag tar Ingrid Ulfstedt sig an 1700- och 1800-talets skeppsutsmyckningar med presentationer av bildhuggarna och skeppsbyggmästarna. Texten bidrar med utvecklingslinjer gällande svenska maritima museer och behovet av att fördjupa kunskapen om handelssjöfartens galjonsfigurer. Vidare belyser Ulfstedt dokumentations- och proveniensproblematiken kopplad till skeppsornamentik.

En invändning som kan riktas mot boken är att Engelsbergssamlingens galjonsfigurer borde fått en mer framträdande och tydligare roll i texterna. Nu lämnas läsaren delvis åt sitt öde med ett fantastiskt bildmaterial. Inte minst hade det varit intressant att få ta del av en konservators och en konstvetares djuplodande analyser av samlingens figurer, eller varför inte låta en språkvetare skärskåda begreppet "galjonsfigur". Jag saknar vidare en fördjupad kunskapsgenomgång av Engelsbergssamlingens proveniens och cirkulationshistoria. En behjärtansvärd insats i framtiden vore att genomföra djuplodande närstudier av samlingen samt dithörande arkivalier. Med hjälp av Engelsbergssamlingen finns unika möjligheter att närma sig handelssjöfartens galjonsfigurer som delvis hamnat i skuggan av örlogsflottans utsmyckningar. Med detta sagt återstår det bara att gratulera redaktörer, förlag och författare till en innehållsrik, läsvärd och estetiskt tilltalande publikation.



Jonas Dahm och Carl Douglas, *Ghost Ships. Östersjöns okända historia* (Stockholm: Bokförlaget Max Ström, 2020), 267 s., inb.

Anmäld av Tori Falck

Hur visualiserar man en känsla? Denna fråga verkar ha varit en stark drivkraft i skapandet av den mycket rikt illustrerade boken *Ghost Ships. Östersjöns okända historia*. Boken erbjuder läsarna ett varierat urval av det enorma antal vrak som ligger på botten av Östersjön, genom bilder från vrakplatserna (Dahm) och texter (Douglas). Att närma sig ett vrak som dykare är verkligen speciellt, och utan tvekan bidrar Östersjöns bräckta och kalla vatten till att göra denna känsla ännu starkare och kanske mer magisk. Där äldre vrakplatser i andra hav endast utgörs av en rad bottenstockar, eller en hög av barlast eller last, framstår Östersjöns vrak som frusna ögonblick, där de sediment och beväxning som svept in vraken är det enda som avslöjar tidens gång, och snarast bidrar till mystiken. Kanske har konstruktionsdelar lossnat och lasten spritts ut och kanske är skrovet draperat i fiskenät som otursamma fiskare förlorat när garnen fastnat i dessa spår av tragedier och olyckshändelser till sjöss. Det kan vara händelser där människor mist sina liv och där stora värden har gått förlorade. Författarna är noga med att påminna om att vraken också är gravar och minnesmärken över resor som slutade med sorg och olycka.

Fotona är imponerande, både tekniskt och kompositionsmässigt. För att förstärka upplevelsen är scenerna belysta, och en del av den naturliga partikelfloran i vattnet har redigerats bort efteråt. För en marinarknolog (undertecknad) som bara gjort ett dyk i Östersjön – och då ett tråkigt dyk i kompakt mörker på ett vrak utanför Dalarö, där man knappt kunde se att det fanns ett vrak bakom alla partiklar – är det fantastiskt att se. Jag tror att den känslan också kommer att väckas hos en bredare publik. Det berättas

Tori Falck är marinarknolog, och doktorand i arkeologi vid Stockholms Universitet, Institutionen för arkeologi och antikens kultur.

också om vrak som i stort sett är otillgängliga för "vanliga" dykare, på stora djup med logistiska utmaningar, där det krävs särskild teknisk utrustning och anpassade andningsgaser. På vissa foton är dykaren en liten upptäcktsresande i det stora mörkret, på andra är fokus på allt som har tagits ombord – last, interiör och privata tillhörigheter. Du kan titta på bilderna om och om igen, upptäcka nya detaljer och bli fascinerad.

Boken är organiserad efter teman. Vissa teman är utvalda vrak, medan andra teman har valts för att de berättar historier. De sträcker sig från okända vrak från 1500-talet till ubåtar. Dahm och Douglas har valt att presentera bilderna för sig, och sedan samla texterna efter presentationen av bilderna. Detta hjälper dig att låta blicken vila på bilderna, samtidigt som du fritt reflekterar över det du ser. Ovanför bildtexterna hittar du miniatyrbilder av fotona, så det är lätt att veta vilket foto texten beskriver. Detta fungerar bra. När det gäller texten saknas en lite striktare presentation. Det är mycket förstäligt att innehållet varierar från tunt till mångsidigt, eftersom kunskapen om de olika vrakplatserna varierar. Det finns dock viss information som kunde ha varit standard. Jag undrar alltid var vraket finns, och när det sjönk. Östersjön är stor och en karta kunde ha bidragit till att konkretisera kunskapen och kanske ge händelsen mer kontext. Det är sällan en tillfällighet var ett fartyg sjunker.

Boken lyckas skapa förundran och fascination. Men är det också viktigt att vi känner något mer, att boken väcker ett starkare engagemang för dessa vrak? Eller handlar det bara om att tillfredsställa vår mänskliga nyfikenhet? Jag tycker också att det är viktigt att vi förstår vrakens värde. Författarna har uppenbarligen ett starkt engagemang för havet, även genom stiftelsen *Voice of the Ocean*. Kunde författarna ha sagt något mer direkt om dessa kulturminnens sårbarhet? Vraken utsätts för klimatrelaterade hot som vi inte fullt känner till konsekvenserna av, men också hot som vi har bättre kunskap kring. Ett sådant känt hot är bristen på insikt om att fartygen bör förbli orörda. En filosofi bakom det nyöppnade *Vrak – Museum of wrecks* (2021, Statens maritima och transporthistoriska museer), är just att vraken med alla sina saker och berättelser, ska ligga kvar där de är. Så här kommer de att fortsätta att skapa kunskap, erfarenhet och förundran även i framtiden. Att nämna detta i en så informativ bok som bjuder in en bred läsekrets tror jag kunde ha bidragit positivt. Vissa vrak i Östersjön är även

skyddade med dykförbud för att förhindra påverkan på vrakplatsen innan man får mer kunskap om den och händelsen som ledde till att fartyget sjönk. Ur ett förvaltningsperspektiv är detta viktig information. Att vraken i allmänhet är skyddade av lag borde också ha påpekats.

Boken berättar många okända historier, men vrakplatser där det redan finns mycket information är också med. Även om behovet av akademisk hänvisning till publikationer i texten inte är nödvändigt, hade det varit bra med en lista i slutet av boken, dels för att hjälpa intresserade vidare i deras kunskapssökande, dels som ett erkännande av forskares arbete inom ämnena historia och arkeologi. Sammantaget lyckas boken göra det den ska, nämligen att visualisera en känsla.



Simon Ekström och Leos Müller, *Facing the sea: essays in Swedish maritime studies* (Lund: Nordic Academic Press, 2021), 292 s., inb., ill.

Anmäld av Per Forsberg

Boken innehåller väl utvalda och redigerade redogörelser för hur havet varit viktigt på olika sätt i olika tider för olika människor och praktiker. På det sättet är boken både viktig och underhållande. Bokens primära syfte sägs vara att visa på forskningsinstitutets bredd och djup – vilket i och för sig är intressant. Men samtidigt är boken fascinerande för att den är relativt fri från abstrakta idéer och ytliga teoretiska klichéer som skymmer det mångfacetterade. Just detta är det som gör boken spännande och kul att läsa. Bokens tio olika kapitelbidrag handlar om hur havets otydlighet ständigt utmanar människor och samhällen som strävar efter ordning, organisering och meningsskapande. På olika sätt skildras och förklaras hur olika tekniker för dominans och kontroll, tekniska innovationer, narrationer, ritualer och praktiker utformas i mötet med havet. Det som gör boken särskilt underhållande är alla exempel på till synes obetydliga saker som lyfts fram som något som har större betydelse än man kan tro.

Detta gäller inte minst kapitlet av Arnstad och Parkes om långbågar (*long bows*) vars historia livfullt och spännande skildras ur ett internationellt, men särskilt skandinaviskt perspektiv. Det handlar om hur och varför långbågar blev viktiga för utformningen av skepp, krigsstrategier, vilka som fick makt, samhällsutvecklingen och Robin Hood. Ett annat fascinerande kapitel handlar om hur farleder konstrueras (Eriksson). Saker som kartor, fästningar och landskapsplanering skildras som centrala för att förstå betydelsen av olika tekniker för dominans. Särskilt när det gäller vad som gjorde att vissa handelsvägar fungerade och varför de är placerade där de är. Men även hur olika tekniker för dominans och kontroll formar

sociala relationer och ger mer makt åt vissa. I ett annat kapitel (Kämpe) sätts ljuset på en annan ofta förbisedd sak som varit särskilt viktig inom den maritima sfären, nämligen flaggor. Flaggor är viktiga för att signalera nationstillhörighet men även för att de involverar heder och kontroll och påminner om ideal, och att det man flaggar för behöver inte alltid vara kopplat till den reella praktiken.

Att det finns en reell praktik som ofta är mer eller mindre fränkopplad från officiella institutioner skildras i ett spännande kapitel om smugglingen kring Åland (Hughes Tidlund). Smugglingen beskrivs som en praktik med egna spelregler. Denna praktik är frikopplad från staten som inte främst bryr sig om att stoppa smugglingen utan att stifta lagar med syfte att framstå som legitim och framstå som handlingskraftig. Kapitlet visar vikten av forskning av reella praktiker som ofta hamnar i skymundan av det som lyfts fram som det officiellt viktiga.

Flera av bokens bidrag handlar om betydelsen av att ta in olika typer av material i forskningen. Såsom, maritima magasin/journaler, leksaker, eller bortglömda arkiv. Som, kapitlet av Andreas Linderöth om hur magasinet "Vår Flotta" varit viktig för den allmänna bilden av nationellt identitetsskapande – inte minst mansideal. I denna konstruerades bilden av Sveriges långa tradition av frihet och omgivningen målades upp som hotfull. Friheten behövdes försvaras och sjöfarten var viktig för denna frihet – för ekonomin och oberoendet. Sveriges välgång vilade på sjöfartens modiga och starka män.

Vikten av att använda olika typer av forskningsmaterial för att hitta förbisedda pusselbitar märks också i kapitlet om skeppet Vasa (Forsberg). Föremål och dokumentering från 1620-talet är värdefulla som en viktig pusselbit för att förstå hur människor levde vid den tiden – särskilt hur vardagslivet såg ut i olika delar av samhället. Ett annat exempel är kapitlet av Leos Müller om hur arkivet "Prize Papers" (National Archives of UK) bidrog till en bättre bild av Sverige som sjöfartsnation, särskilt när det gäller neutralitetsflagg. Kapitlet visar vilka möjligheter som neutraliteten innebar och vilken balansering av risker och vinster som gjordes.

I kapitlet om begravningsplatser, skrivet av Hanna Jansson, skildras hur ting, ceremonier och berättelser är avgörande för när havet konstrueras som viloplats och minnesplats. Betydelsen av material diskuteras även i

Per Forsberg är docent och anställd som universitetslektor i företagsekonomi vid Örebro universitet.

Simon Ekströms kapitel om vad som förklarar att vissa saker fastnar i det kollektiva minnet. Det görs utifrån tre kända svenska vrak. I kapitlet vägs betydelsen av materialitet mot förlusten av människoliv, tid från olycka till utställning, nationell stolthet och kunglig närvaro.

En mångfacetterad bild av det maritima som något som pågår och hela tiden förändras (och är centralt för att förstå människans villkor) kräver komplexa angreppssätt och perspektiv. Ett sådant är perspektivet *assemblage* som används av Mirja Arnshav. Det bidrar till komplexa bilder av vad som hänt och sker, att konstruktioner hela tiden formas genom att några saker avskiljs och andra saker tillförs i pågående förhandlingar. Som båtflyktingars materiella kultur där barnflyktingars medhavda leksaker lyfter fram och säger saker som tidigare inte sagts. Assemblage är väldigt intressant för att det utmanar identitet som tvångströja av ideal – som fixerade maritima mansideal.

Det finns många budskap och aktuella diskussioner i boken men ett centralt tema är att betydelsen av havet skiftar och utmanar. Som det uttrycks i kapitlet om flaggor: havet betyder olika saker under olika tider för olika människor.

Något så mångfacetterad som havet och den marina sfären kräver en mångfacetterad förståelse och mångfacetterade lösningar.



Bengt Westin och Jan Häggström, *Ådalens sjöfart. Några händelser under åren 1900–2000* (Bjästa: Ågrenshuset produktion, 2020), 125 s., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Minns ni "Befälhavaren på bogserbåten, han på Ångermanälven"? Denne var huvudgestalt i en sång som fanns högt upp på poplistorna för drygt sextio år sedan, skriven av trumpetaren och visdiktaren Leppe Sundevall. Den omsjungne kaptenen befor älven och dess mynning mellan Nordingrå och Sollefteå. Dessutom hade han en liten vän i Härnösand. Melodin och texten kommer helt osökt i minnet när man läser denna nya bok om sjöfarten i dessa farvatten under förra seklet. Bogserbåtarna spelade nämligen en avgjord central roll där

Ådalens på många sätt fascinerande – närmast explosiva – industrihistoria är unik genom sitt – från och med 1860-talet – snabbt framväxande stora antal sågverk samt längre fram även en rad massa- och pappersfabriker. Totalt uppgick dessa industrier som mest till omkring femtio anläggningar. För deras verksamhet var bogserarna en direkt avgörande faktor såväl vid lokala som mera långväga transporter av timmerråvara. Minst lika viktigt utgjorde deras bidrag i olika avseenden till det tonnage – oftast oceangående – som här avhämtade de färdiga skogsprodukterna. Under 1940-talet uppgick summan av lastande fartyg i Ådalen till mer än tolvhundra per år. Idag är motsvarande siffra kring sjuttio. I gengäld finns bara två skogsindustrier kvar i älvmyningen och samtidigt har båtarna förstås blivit avsevärt större

Det totala antalet bogserare i drift i Ådalen har beräknats uppgå till mer än två hundra. Idag finns egentligen bara ett fartyg kvar av dem nämligen *Dynäs II*; sedan 2005 kärleksfullt omvårdat som flytande museum av entusiasterna i en för detta ändamål bildad ideell förening.

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

Hon byggdes på Hernösands Verkstad & Varf 1910 för Dynäs AB i Väja invid öppningen av Bollstafjärden och döptes då inte överraskande till *Dynäs*. Här gjorde hon tjänst i många år – inte minst som ägaren konsul John Ekmans favorit när det kom gäster – och följde sedan med när NCB övertog företaget. Via flera andra ägare köptes fartyget av Kramfors kommun som 2005 skänkte det till den ideella föreningen.

I boken får man följa den lokala sjöfarten genom korta textnedslag för varje år med start 1900. Resultatet har blivit ett veritabelt lapptäcke, där åtskilliga mycket skiftande marina öden samsas om utrymmet. I bakgrunden uppträder hela tiden mer eller mindre aktivt rader av namnkunniga bogserbåtar såsom *Kolbjörn*, *Backe*, *Lugnvik*, *Holmen VIII*, *Wäija*, *Axel Enström* och *John Ekman* – för att nu nämna några

Men utöver dem möter läsaren ett stort antal andra fartyg, till exempel den sista hjulångaren och passagerarbåten *Ådalen*. Seklets allra första år lämnade hon älven för Haparanda och sattes i trafik till Kalix och Luleå. Till *Ådalen* återkom båten nedskuren till pråm och skrotades 1939. Eller ta *Svanösundet*; färjan mellan ön och fastlandet som på sin tid innebar en verklig nymodighet eftersom den drevs av elektricitet. Den kom på plats redan 1913; med andra ord långt före allt nutida miljötänkande. Lilla *Eden* sattes redan 1900 i trafik ovanför Sollefteå men blev inte lyckosam där utan togs ner igen efter en vådlig färd genom forsarna och döptes om till *Ådalen*.

Den tredje båten med det namnet – nu med ett romerskt III tillagt – går sedan 1986 med glada turister i älvmyningen varje sommar. Bland hennes stolta föregångare i den långa raden av äldre personförande älvbåtar redovisar boken givetvis den stolta *Strömkarlen* som på sin tid kunde ta ombord krönte gäster som den tyske Kaisern och Siams kung. Mycket omtalad var också på sin tid *Carl XV* som gick mellan Nyland och Skeppsbron i Stockholm. Båten köptes av Sveabolaget 1912 men fanns länge kvar på traden vilken så småningom utsträcktes till Vasa

Till bilden hör också ytterligare ett antal tvärgående färjor. Så sent som i december 1996 upphörde trafiken på den månghundraåriga leden mellan Veda och Nyadal. Färjeförbindelsen ersattes nu slutgiltigt när den magnifika Höga Kustenbron togs i bruk och E4 förkortades några mil. Bokens fotoredaktör var förresten befälhavare här ett antal år.

Som framgår kan olika inslag i skriften skilja sig mer eller mindre markant från varandra – i likhet med årstiderna. Under riktigt kalla vintrar lamslog isarna så gott som alla aktiviteter och redarna fick i stället ägna sig åt underhåll och reparationer av fartygen. 1925 kom emellertid *Stats-Isbrytaren* – senare omdöpt till *Atle* – vilket givetvis medförde en påtaglig lättnad.

Naturligtvis innebar också de båda världskrigen dramatiskt ändrade förutsättningar i negativ riktning för den transoceaniska trafiken genom de omfattande minfalten, Skagerrakspärren samt framför allt att de tyska ubåtarna tilläts härja fritt.

Författaren Bengt Westin är bekant som framgångsrik redaktör för *Lubrikatorn*, organ för Medelpads Sjöhistoriska Förening. Där demonstrerade han under en lång rad år sina djupa kunskaper om olika former av sjöfart i dessa farvatten, liksom en mycket god penna. Hela tiden har han samarbetat med en annan ådalsbo Jan Haggström, vilken besitter ett omfattande bildarkiv och en utmärkt kamera

Sammanfattningsvis ger boken i fint tryck en välskriven och bred överblick över den stora mångfald som sjöfartens historia i *Ådalen* består av. Dessutom är Westin i full gång med ytterligare ett mycket ambitiöst projekt. Syftet är denna gång att i skrift dokumentera så många som möjligt av alla bogserare som varit i drift i denna nedre del av *Ådalen*. För vårt marina kulturarv är detta givetvis av särdeles värde och man vill bara önska honom all framgång i arbetet.



Agneta Karlsson, *Åländska kvinnor i färjerederiernas tjänst – om kvinnorna i serviceverksamheten ombord 1959–1985* (Åbo: Meddelanden från Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi nr 36, 2020), 156 s., inb., ill.

Anmäld av Jessika Wide

Färjetrafikens betydelse för dagens Åland kan inte överskattas. Den moderna färjetrafiken drog igång i slutet av 1950-talet när Åland fortfarande präglades av en hög utflyttning och en snäv arbetsmarknad. Färjesjöfarten genererade en ekonomisk utveckling och bidrog till den starka åländska service- och tjänstesektor som vi ser idag. Det är mitt i denna samhällsomvandling som ekonomie doktor Agneta Karlssons bok om åländska kvinnor i färjerederiernas tjänst utspelar sig.

Den åländska färjetrafikens födelse dateras i boken till sommaren 1959, när Rederiaktiebolaget Vikinglinjen och Rederi AB Slite påbörjade sin trafik mellan Åland, Sverige och Finland. Kommande år fick dessa pionjärer konkurrens av andra rederier, till exempel Rederiaktiebolaget Eckerö och Rederi AB Ålandsfärjan. Under perioden utvecklades färjorna från ombyggda fraktfartyg med sittsalong i det tidigare lastrummet såsom på s/s Viking till mer eller mindre flytande hotell med bildäck. Färjesjöfarten kom att bli en viktig arbetsmarknad för ålänningar, och framförallt för åländska kvinnor som i allt snabbare takt rekryterades till de olika servicetjänsterna ombord. Nu handlade sjöfart inte längre bara om arbete på däck och i maskin, utan även om att ge god service och betjäna kunder i kiosk och kafeteria, servera, diska och städa hytter. Sammantaget innebar utvecklingen att det skapades en helt ny arbetsmarknad för kvinnor, men även att traditionella synsätt om arbete till sjöss utmanades.

Karlsson undersöker i sin studie åländska kvinnliga anställda inom färjetrafikens serviceverksamhet ombord under tidsperioden 1959–1985.

Jessika Wide är universitetslektor i statsvetenskap och verksam vid Umeå universitet.

Studien baseras på kvalitativa djupintervjuer, annan kommunikation, dokument och statistik. Särskilt utrymme i analysen ges åt de 17 åländska färjeanställda kvinnor som intervjuas, varav de flesta var verksamma i färjetrafiken i över tjugo år – några avsevärt längre än så. I boken beskrivs hur rederierna initialt hade problem att rekrytera tillräckligt med personal till den expanderande färjetrafiken, varpå en förmånlig lönesättning samt sociala kontakter blev viktiga verktyg för att kunna nyanställa: "Grannar emellan såg man att det lönade sig att ta en färjeanställning. Nya bilar inköptes och levnadsstandarden 'i granngården' höjdes." Majoriteten av de kvinnor som vid färjetrafikens genombrott gick till sjöss var tidigare hemmafruar utan formell utbildning; många var i 40-årsåldern.

En viktig drivkraft för de intervjuade kvinnornas yrkesval var ekonomiska incitament, där flera rederier tillämpade ett system med en relativt låg grundlön som kompletterades med en mycket frikostig provision på försäljningen ombord. Senare bidrog även avlösningssystemet till att göra anställningarna attraktiva, med en vecka i arbete och en vecka ledigt. Samtidigt ska inte heller betydelsen av kundkontakterna och stamgästerna, arbetsgemenskapen, samarbetsandan och att vara del i rederiernas utveckling underskattas: "Vi var delaktiga i att bygga Eckerölinjen."

Ombord på färjorna var arbetsuppdelningen hierarkisk och könssegrerad. Kvinnor arbetade inom ombordservicen; män återfanns på däck och i maskin. Trots detta var kvinnors inträde i sjöfarten ändå normbrytande – det utmanade den traditionella kvinnosynen i det åländska samhället såväl som föreställningar om att sjömän är just *män*. Sammantaget rådde det länge fördomar om kvinnor till sjöss – alltifrån att bara "dåligt" folk arbetar på fartyg till att kvinnor ombord är otursbringande. Dessutom förekom diskriminerande maktstrukturer och kränkningar. Periodvis fick kvinnliga anställda själva ta ansvar för att lära sina manliga kollegor att bete sig. Samtidigt beskrivs umgänget utanför arbetstid som informellt och stämningen som god. Över tid normaliserades förekomsten av kvinnliga färjeanställda och kvinnor slapp att ständigt ifrågasättas för sitt val av arbetsplats. Viktiga reflektioner i boken rör även att de förvärvsarbetande kvinnorna på färjorna bidrog till att luckra upp förlegade könsrollsmönster i land: Kvinnor som tidigare varit hemmafruar bidrog i stor utsträckning till familjens försörjning, medan män fick ta större ansvar för hem och familj.



Kirsi Keravuori och Sari Mäenpää (red.), *Merenkulun riskit ja resurssit* (Helsingfors: Nautica Fennica, 2020), 157 s.

Anmäld av György Nováky

I förordet till årsboken *Merenkulun riskit ja resurssit*, på svenska *Sjöfartens risker och resurser*, konstaterar Nationalmuseets direktör för museitjänsterna, Tiina Mertanen, att intresset för kunskaper om havet har tilltagit. Hon menar att vi har upplevt en sorts "blå vändning" mot ett ökat och breddat intresse för havet. Samma tanke återkommer i redaktörernas introduktion. Om vi relaterar detta till 1970-talets "Cultural turn" skulle det innebära att ämnen som marinkunskap och marinhistoria har börjat ta in influenser från ett stort antal teorier och metoder som vetenskapen hittills ignorerat. Årsboken är ett litet steg på vägen och innehåller många intressanta artiklar med olika historiska och kulturella ingångar. Årsboken fokuserar på riskerna och resurserna inom sjöfarten från 1700-talet fram till vår tid.

Innehållet i en del av artiklarna känner läsarna av *Forum navale* redan till. Den inledande artikeln av Yrjö Kaukiainen "Borstön hylky ei ollutkaan St. Mikael" (Borstövraket var inte St. Mikael) har vi redan läst om i *Forum navale* nr. 77 (2021), i artikeln "Det gåtfulla vraket vid Borstö".

De två nästkommande artiklarna: Mikko Huhtamies "Mikä laivoissa maksoi? Hylkytavaran huutokaupat 1700-luvun puolivälin Helsingissä" (Vad var värdefullt på fartyg? Vrakgodsauktionerna i Helsingfors i mitten av 1700-talet); samt Juha-Matti Granqvist "Onnellisesti ja onnettomasti – Haaksirikot ja Helsingin laivanvarustus 1700-luvun loppupuolella" (Lyckosamt och olyckligt. Om skeppsbrott och rederiverksamhet i Helsingfors under senare delen av 1700-talet), har, i en lite annan skepnad, recenserats i *Forum navale* 77. Båda diskuterar fördelarna för köpmän och redare med att köpa vrak och vrakgods för egen verksamhet.

György Nováky är pensionerad universitetslektor i historia vid Uppsala universitet.

Den tredje artikeln är av Silja Vuorenkuru och heter "Turmasta myytiksi, myytistä runoksi. V.A. Koskenniemen Titanic-aiheinen runo 'Mister Hartley'" (V.A. Koskenniemis dikt "Mr. Hartley" som tidig finsk text med Titanictema). Nyheterna om Titanic-katastrofen spreds snabbt över världen med telegrafi. Katastrofen ledde till en rad dikter, filmplaner och böcker redan ett par veckor efter händelsen. Myten började alltså att formas på en gång. Även Koskenniemis tillfällighetsdikt publicerades tidigt, knappt tre veckor efter den ödesdigra natten. Personen i dikten, Wallace Henry Hartley, var en verklig person som gick under med skeppet. Han var en 33-årig violinist och kapellmästare i *Titanics* orkester. Han är diktens fokuspunkt där "gammaldags" konstnärlig frihet, manlighet och hjältemod strålar samman över ett apokalyptiskt scenario. Inför en säker undergång leder han orkestern i "Närmare, Gud, till dig". En myt som väldigt tidigt spreds ut i etern.

Modernismen (här *Titanic*) hotar med ångest och undergång som kanske inte kan undvikas, men kan mötas med estetik, moral och värdighet. Koskenniemi var en betydande finsk kulturpersonlighet under först delen av 1900-talet. Han var mest känd för sina, oftast extrema, patriotiska och konservativa åsikter, som hans produktion klart återspeglar. Dikten om *Titanic* illustrerar väl Koskenniemi som poet, hans åsikter och samtidens mentaliteter och attityder.

Vuorenkuru visar väldigt övertygande dels hur snabbt myten om *Titanic* började formas, dels hur samtidens samhällsanda har injicerats i tolkningarna av katastrofen illustrerad med Koskenniemis dikt. Det är de senare som Vuorenkuru finner mest intressanta.

Artikeln om *Titanic* och Koskenniemi är kanske inte traditionell marin-historia, men den belyser genom dikten en syn på världen och människan som starkt återspeglar samtidens syn på verkligheten: den är estetisk, patriotisk, manlig: orädd och sammanbiten inför motgångar och katastrofer. Här finns naturligtvis också mycket tydliga genus- och klassanalytiska aspekter som berörs av Vuorenkuru, men som jag gärna hade läst mer om i denna i övrigt mycket intressanta text.

Årsboken fortsätter med död och elände genom Elina Maaniitty i artikeln "Taudit, sairastaminen ja kuolema merellä" (Sjukdomar, ohälsa och död till sjöss). Texten har som syfte att öppna för en diskus-

sion över hur medicinhistoria och sjöfartshistoria skulle kunna berika varandra i framtida forskning för att finna nya frågor och svar. Författaren noterar att en sådan korsbefruktning inte är alltför vanlig i internationell forskning och saknas på det stora hela inom nordisk forskning. Som exempel för forskningsmöjligheter berör Maaniitty två huvudsakliga temata: dels sjukdom och död till havs och deras inverkan på kulturella traditioner, dels sjukdomar och sjöfartens betydelse för att de spreds. Den fysiska verkligheten som sjöfarare befann sig i var trång, utsatt, ur sjukdomsperspektiv väldigt bristfällig. Detta är förstås välkända fakta. De starka känslomässiga och psykiska påfrestningar som död och sjukdom utsatte sjömännen för har rönt mindre intresse. Hur hanterade man dessa påfrestningar på ett skepp i en starkt manligt kodad miljö? Här menar Maaniitty, med all rätt, att det finns forskningsmöjligheter. Hon ger ett exempel genom traditionen av begravning till havs vars syfte var att behålla sammanhållningen och funktionaliteten på skeppet, samt att trösta. Här finns förstås mycket att ta itu med, och på så vis pekar Maaniitty på något väldigt intressant.

Syftet med det andra temat, sjöfart och sjukdomsspridning, är mer oklart. Men en intressant aspekt, som ändå sticker ut är hotet från sjöfarare som farliga källor till ännu farligare smittor. Detta ledde dels till misstänksamhet och utstötning av sjömännen, dels till åtgärder att hindra smittspridning. Känslan av "Otherness" eller "annanhet" som sjömännen ofta upplevde i främmande länder och hamnar, förstärktes ytterligare av att de kunde betraktas som potentiella smittobärare. Denna annanhet, vare sig den allmänna, eller den sjukdomskopplade, är ett intressant forskningsområde.

Att sjukdomar spreds med skepp vet vi, men hur och på vilka grunder försökte man förhindra det? Kan man vägra att ta emot spannmål som kan inhysa råttor, och därmed pesten, om befolkningen svälter? Är det etiskt att låta bli att hjälpa sjöfolk som lider av kopper? Dessa är svåra men intressanta dilemman som Maaniitty pekar på, och som de dåtida beslutsfattarna måste ta ställning till. Maaniitty nämner också kort syfilis som traditionellt anses ha spridit sig från de spanska kolonierna efter Columbus. Denna koppling håller dock inte längre. Dessa nya rön är ett exempel på hur arkeologi, medicinhistoria och sjöfartshistoria kan finna

nya svar. En annan aspekt som också kan ses är slavarnas dödlighet på slav-skeppen. Den var onekligen hög, och förhållandena på skeppen var för dem obestridligen omänskligt vidriga. Detta noterar Maaniitty med rätta. Men besättningarnas dödlighet på dessa skepp var i princip lika hög som de olyckliga slavarnas. Här finns ytterligare en arbetsuppgift: hur påverkades dessa två så olika grupper så lika? Maaniitty har lyckats öppnat en diskussion med mig i alla fall!

Maaniitty pekar på intressanta diskussioner, men texten kunde ha varit betydligt mer strukturerad. Den flyter fram med utvecklingar, exempel, idéer och tankar som delvis döljer hennes syfte för läsaren. Vi får läsa om tatueringar, om pesten på 1600-talet och 1709–1713, och om sjukvård till sjöss. Texten är intressant och bevisligen tankeväckande, eftersom den har lett mig till ett intressant forskningsproblem, men jag hade ändå önskat tydliga markörer för potentiella problemområden för vidare debatt och diskussion.

Jonna Laine tar i sin artikel "Merenkulun riskit ja resurssit filippiiniläisille merimiehille" (Sjöfartens risker och resurser för filippinska sjömän) upp ett dagsaktuellt ämne genom en analys av filippinska sjömän enrollerade i internationell sjöfart. Hon försöker återge en bild av förutsättningarna för sjömännens arbetsliv, och de risker och resurser som deras verksamhet medförde för dem. Materialet är minimalt: studien omfattar endast en handfull intervjuer av sjömän och av några med representanter för sjömansorganisationer på Filippinerna. Vanligtvis är materialet för litet för att kunna dra slutsatser av, men Laine lyckas ändå ge en uppfattning om både de institutionella och de individuella omständigheterna som inramar de filippinska sjömännens yrkesverksamhet.

För det första, menar Laine, är sjömännens yrkesval och verksamhet starkt styrd från hemlandet. Den filippinska staten har under flera decennier medvetet styrt ekonomin mot arbetskraftsexport. Yrkeskolor av varierande kvalitet har grundats, förmedlingscentra har skapats, och emigrantarbetarna måste sända hem 80 procent av sin lön. Detta ger stora inkomster till staten. Staten har därtill systematiskt skapat en propagandistisk bild av landets arbetskraft som flitig, lydig och billig.

En sjöman är, för det andra, en investering för hela dennes familjekrets. Skolorna är dyra, och förmedlingscentra tar avgifter, men erbjuder

få fördelar. Pengarna som gått till utbildning, avgifter och mutor, förväntas återbetalas med sjömannens "höga" internationella löner. Dessutom måste den utökade familjen försörjas. Socialt är männen utsatta eftersom de alltid kan ersättas med någon annan och varje anmärkning i sjömanspasset betyder att det blir svårt att få nytt jobb. Ekonomiskt och socialt befinner sig dessa män i en tuff situation, som ändå är bättre, anser Laine, än den hade varit om de hade stannat hemma. Detta är skälet till att filippinska män fortsätter att ta lågt betalda tjänster i internationell sjöfart.

Laine ger alltså en intressant bild av en sorts paria inom sjöfarten, som här representerats av en handfull mäns åsikter. Laine håller dock på med en avhandling i ämnet (Filipino seafarers in the waves of global trade), så jag hoppas att mera vetenskapligt valida resultat kommer i framtiden i detta intressanta ämne.

I den sista artikeln i antologin står produktionssystem, management-system och innovativa nätverk i fokus. I artikeln "Past, present and futures of cruise ship concept design. The perspective of Finnish cruise ship industry" frågar författarna Leena Jokinen, Marjo Keiramo, Pauli Kivistö och Tuire Palonen hur konceptplaneringen inom byggandet av kryssningsfartyg har påverkats och influerats av sociala relationer och sammanhang. I en historisk exposé över kryssningsfartygens historia ger författarna en överblick över utvecklingen av kryssningsskepp från relativt små under 1960-talet till jättelika på 2010-talet. De understryker också Finlands stora dominans i denna utveckling. Som hypotes anges, implicit, att utvecklingen av expertnätverk samt dynamiken mellan beställare, utförare och planerare har varit essentiell för industrins innovativa utveckling. Studien bygger främst på intervjuer av olika aktörer. Produktionen av kryssningsfartyg är en omfattande och ytterst komplicerad process där design, driftskostnader, tekniska lösningar och hållbarhet (bland många andra specifikationer) hela tiden måste vara i samklang. Genom att studera prestanda, personliga relationer, färdigheter, samarbeten och organisationsformer menar författarna att man kan skapa en bild av framåtblickande konceptdesignpraxis, alltså ett produktionssystem som är öppen för innovationer. Författarna ger ett antal exempel på hur ett dynamiskt konceptdesignsystem har lett till förändringar: utåtriktade hytter med fönster, öppna promenaddäck, ökad storlek, och tanken om fartyget i sig som resmål.

Erfarenhet, kunskap och beredskap till innovationer inom alla inblandade grupper och yrkeskårer samt starka samarbetsband med god kommunikation, tillit och integration har enligt författarna varit centralt för en framgångsrik konceptdesign och produktion. Det är också i detta samarbete som beredskapen för nya innovativa lösningar groer.

Det blir intressant att se hur kraven på "grönare" kryssningar kommer att lösas inom industrin. Om man skall lita på författarna finns det gott hopp om att de redan existerande kreativa konceptdesignprocesserna kommer att lösa även detta problem.

Antologin är en intressant blandning av teman som, mer eller mindre tydligt, försöker bredda marin- och sjöfartshistoria som ämnen och hitta nya angreppssätt och nya frågor. Skriften tar ett steg framåt på den vägen, men framför allt illustrerar texterna behovet av att lossa lite på greppet om skeppet och sjöfarten och istället fokusera på människan på havet; dennes liv, förutsättningar och inte minst känslor.



Andreas Linderoth (red.), *Fredrik Henrik af Chapman. Myt & verklighet* (Karlskrona: Marinmuseum, 2020), 275 s., inb., ill.

Anmäld av David Dunér

För 300 år sedan, den 9 september 1721, föddes den svenske skeppsbyggaren Fredrik Henrik af Chapman. Med gedigna praktiska erfarenheter inhämtade på framstående skeppsvarv, bland annat i hemstaden Göteborg, i Holland och i Brest, Frankrike, och studier i matematik och fysik i Sverige och England anställdes han 1757 som skeppskonstruktör för den svenska flottan. Han hade uppdrag i Åbo, Stralsund, Sveaborg och Djurgårdsvarvet, och ritade fartyg till den nya skärgårdsflottan och senare till Gustav III:s örlogsflotta. År 1782 tillträdde han som chef för örlogsvarvet i Karlskrona och utnämndes till viceamiral 1791. Hans skepp seglade på Östersjön och Medelhavet, över världshaven till Ostindien. De deltog i kriget mot Ryssland, och varor forslades med dem i den neutrala handelsflottan under slutet av 1700-talet. Chapman har blivit en del av den svenska nationalberättelsen. Han har beskrivits som den geniale skeppskonstruktören som utvecklade ett mer teoretiskt och vetenskapligt sätt att konstruera skepp. Det räcker inte med praktiskt hantverkskunnande, menade han. Dessa erfarenhetsbaserade kunskaper måste kompletteras med teoretisk insikt, med vars hjälp skeppsbyggmästaren skulle kunna förklara och förutse ett fartygs egenskaper.

Jubilaren Chapman har tillägnats en skrift om myten och verkligheten bakom människan. Den rikligt och vackert illustrerade skriften utgör också Marinmuseums årsbok för 2020–2021. I ett inledande kapitel av redaktören Andreas Linderoth beskrivs grunddragen i Chapmans biografi, men som utmynnar i en uppgörelse med den traderade bilden av den geniale skeppsbyggaren. Effektivt och mycket övertygande bryter Linderoth ner och komplicerar den tidigare upphaussade beskrivningen av Chapmans vetenskaplighet och framsynthet. Det kan synas vara ett originellt

David Dunér är professor i idé- och lärdoms historia vid Lunds universitet.

sätt att inleda en jubileumsskrift om en bemärkt människa, som visar att han i själva verket inte var så märkvärdig som man tidigare gjort gällande. Chapman var inte så genial, så originell och en så stor föregångare som man trott. Så varför skriva denna bok? Ja, jag tror det ändå finns skäl till det, vilka jag ska återkomma till. Men först något om innehållet i övrigt i denna bok.

Flera kapitel (särskilt Niklas Erikssons och Per Widéns) handlar om skisser, ritningar, schampluner och modeller, det vill säga olika sätt att representera skepp två- eller tredimensionellt för pedagogiska syften, för prestige eller som hjälp vid konstruktioner. Andra kapitel vidgar perspektivet till Danmark, Finland och i viss mån Ryssland, med jämförelser med andra samtida skeppsbyggare som dansken Henrik Gerner (Ida Jørgensen) och Baltzar von Platen (Björn Hasselgren). Oundvikligen är de militärhistoriska aspekterna centrala, om uniformernas visuella språk (Anna Silwerulv), om sjöslag (Marcus Lepola), om tekniska konstruktioner för krigiska ändamål, som kanonslupar (Carita Wilenius-Rantala), roddkanonbåtar (Jakob Seerup), linjeskepp (Patrik Höglund) och fregatter (Fredrik Kämpe), och Karlskrona som örlogsstad (Harry R:son Svensson). Slutligen ges ingångar till Chapman i arkivens labyrinter, i Marinmuseums bibliotek (Anna Thordstein), i Sjöhistoriska museets arkiv (Eva Hult) och Kungl. Örlogsmannasällskapets samlingar (Andreas Nilsson & Tom Ohlsson).

Om nu Chapman inte är så unik, originell, inte fullt så genial som den nationella historieskrivningen har velat framställa honom som, varför är han då ändå, som jag vill mena, värd att uppmärksamma? I min läsning av boken finner jag tre grundläggande, mycket centrala frågor som fallet Chapman belyser. Den första är skapandet av nationella, tekniska hjältar i den svenska historieskrivningen, hur man har lyft fram enskilda aktörer i historien för att berätta om ett lands ärofulla historia som kan vara till förebild för de efterkommande. Det handlar också om, som Linderoth förklarar i sitt inledande kapitel, hur bilden av en person har uppstått, inte minst hos icke-akademiska författare, vilka okritiskt accepterat de historiska aktörernas egna tolkningar av sin samtid, hur de velat förklara sitt agerande och skapa sitt eftermäle. Många framställningar brister således i källkritik, menar Linderoth, där historieskrivarna inte tillräckligt försökt finna andra förklaringsmodeller än de som aktörerna själva framfört. Chapman har på så sätt kommit att ingå i en nationell fram-

gångssaga, blivit till en nationalsymbol för ett svenskt tekniskt och vetenskapligt under. Man har framhävt hans gärning för att mana till efterföljd och befrämja ingenjörsvetenskapens landvinningar.

Det andra temat är förhållandet mellan hantverk och vetenskap, en teknologihistorisk förändringsprocess från ett erfarenhetsbaserat, praktiskt skeppsbyggande till ett mer vetenskapligt och teoretiskt. Chapman försökte förena praktik med teori, men i denna hans strävan efter en mer vetenskaplig och teoretisk skeppsbyggnad är han dock inte så unik som man velat göra honom. Snarare är han ganska signifikativ för sin tid, som ingående i en vid tiden internationell strömning. Ett näraliggande svenskt exempel är uppfinnaren Christopher Polhem, som på samma sätt försökte förena teori och praktik, vetenskap och hantverk. Man kan också se byggmästarnas, hantverkarnas och teknikernas – som här i fallet med Chapman – betonande av vetenskapliga metoder som en strävan att positionera sig, för karriär och avancemang, för att hävda sig gentemot traditionella hantverksbaserade skeppskonstruktörer. Det fanns ett egenintresse av att framställa sig som nytänkare, att vara kunnigare än sina föregångare. Chapmans egen självbild vann: Han var den som höjde skeppsbyggandet från slumpartad verksamhet till ett medvetet, vetenskapligt tillvägagångssätt. Det var genom att kombinera teoretiska rön med praktisk erfarenhet som skeppsbyggandet skulle föras framåt. I linje med hans egen agenda, har historieskrivningen skildrat hur han kom i konflikt med tidigare, traditionella skeppsbyggare. Han har framställts som representant för den nya, framåtsträvande vetenskapligt grundade ingenjörskonsten i kontrast till sådana som skeppsbyggaren Gilbert Sheldon, hemfallna åt erfarenhetsbaserade, bakåtsträvande och ålderdomliga metoder.

Ett berömt exempel på utvecklandet av ny teknik med hjälp av vetenskapliga metoder är Chapmans försök med släptank med modeller för att utröna den optimala formen för fartygsskrov. Testerna i släptank ledde fram till den så kallade relaxationsmetoden för att finna den optimala skrovformen. 1803 byggdes ett fartyg, fregatten *af Chapman*, efter denna metod, men som inte blev särskilt lyckat. Teoretiska beräkningar och experiment hade inte, hävdas det, den betydelse för att optimera fartygskonstruktionen som de har tillskrivits. De vetenskapliga skeppskonstruktörerna kunde ännu inte förutse fartygets egenskaper redan på ritbordet. Under 1700-talet skedde egentligen ingen större förändring av skepps-

byggandet. Denna dröm om en vetenskaplig ingenjörskonst manifesteras i själva knapparna till uniformen för flottans konstruktionsstat 1793: Inskriften mellan tre kronor finner man Chapmans matematiska formel för beräkning av metacenterhöjden på ett fartygsskrov.

Det tredje temat som jag skulle vilja lyfta fram är modellernas och ritningarnas betydelse för konceptualiserandet av teknik. Chapman lät utföra modeller i stor skala, 1:16, både av skepp och tekniska detaljer, mastkranar etc. De största skeppsmodellerna kunde bli så stora som upp till fem meter långa och fyra meter höga. Modellerna visade, förutom själva skeppskonstruktionen med skrov, rigg och inredning, även byggnadsprocessen och den sociala organiseringen under däck. Modellernas tredimensionellhet underlättade förståelse av teknik, förmedlade kunskap, och var därmed lämpliga inom utbildningen. De ingick i en sorts åskådningspedagogik. Att själv se är att förstå, i en hierarkisk ordning från det mest handfasta att med egna ögon se det verkliga objektet, över modell och tvådimensionell bild till att endast få det berättat för en. Modellerna blev också till manifestationer av tekniskt kunnande.

Användningen av tvådimensionella ritningar kommer till uttryck i Chapmans praktfulla planschverk med fartygsritningar *Architectura navalis mercatoria* (1768), med efterföljande textförklaringar i det uppföljande verket *Tractat om skepps-byggeriet* (1775). Ritningarna var visserligen mer svåravläsbara än de tredimensionella modellerna, men kunde lättare kopieras och spridas. De kunde förvara mycket information på ett begränsat utrymme, var lätta att transportera och kunde förvaras beständigt. Ritningarna tillät också direkta jämförelser med varandra. I ritningen kunde göras beräkningar av sjöegenskaper, motstånd i vattnet, stabilitet och deplacement. Den tvådimensionella ritningen kan således ses som en förutsättning för ett mer teoretiskt skeppsbyggeri. De vetenskapliga skeppsbyggnadsarkitekterna, som Niklas Eriksson uttrycker det (s. 34), skiljde sig från de hantverksmässiga skeppsbyggmästarna genom att de använde sig av papper.

Så sammanfattningsvis, Fredrik Henrik af Chapman är myten som berättar om verkligheten, om genikulten i den nationella historieskrivningen, om förhållande mellan erfarenhet och teoretisk förutsägelse, om det tekniska tänkandet i modeller och bilder.



Jeppe Nevers och Anders Ravn Sørensen (red.), *Søfartshistorier – Danmarkshistorien till søs* (Köpenhamn: Gads Forlag, 2020), 296 s., inb., ill.

Anmäld av Hanna Hagmark

Antologin "Søfartshistorier – Danmarkshistorien till søs" är en vacker *Coffee table*-bok som förutom att vara en prydnad även har ett mycket intressant innehåll. Det är det danska forskarnätverket Netværk for Maritim Ehrvervshistorie som ligger bakom boken. I nätverket ingår historiker från Syddansk universitet, Copenhagen Business School, Fiskeri- og Søfartsmuseet samt M/S Museet for Søfart.

Boken är uppbyggd kring tretton kapitel. Det första, skrivet av bokens två redaktörer, behandlar den maritima historiens roll i den allmänna historieskrivningen i Danmark. Man frågar sig varför den maritima historien för det mesta förbisetts i den nationella historieskrivningen och kommer också med några välformulerade svar. Det blir en intressant reflektion kring identitetsskapande, nationalstatsbyggande och politisk image. De följande tolv kapitlen är nedslag i olika tidsepoker, geografiska platser och ämnen; allt från enskilda redare och rederier till sjöräddning, marinmåleri och smuggling. Till och med historien om Danmarks sjöfartsmuseum får ett eget kapitel. Med ett så varierande innehåll behöver varje kapitel få ett kort omnämnande för att ge en helhetsbild av antologin och göra den och skribenterna rättvisa. Den gemensamma nämnaren är dock att samtliga kapitel, på sina individuella sätt, bygger vidare på redaktörernas inledning.

Först ut är Mette Guldborg som skriver om hur de relativt små samhällena längs Vadehavskusten under 1700-talet, tack vare tillgången till en internationell arbetsmarknad, fostrade en högt kvalificerad sjömanskår utan att själva äga en egen handelsflotta. Hon följs av Benjamin Asmussen som i sitt kapitel avhandlar de handelskompanier som under 1600- och

Hanna Hagmark, Fil.Dr. är Verkställande direktör, Stiftelsen Ålands sjöfartsmuseum.

1700-talen uppstod för att bedriva internationell handel, liksom deras roll i utvecklingen av den globala sjöfarten i det då kapitalfattiga Danmark. Mikkel Leth Jespersens kapitel avhandlar också kolonialtidens handel men i ett mer lokalhistoriskt perspektiv, nämligen Flensborgs handel med de danska kolonierna i Västindien. Det lokalhistoriska perspektivet fortsätter i följande kapitel men då med ett helt annat tema. Jakob Seerup tar sig an det danska sjöräddningsväsendets historia med Bornholm som utgångspunkt, och en av hans teser är att de faror som långt in på 1900-talet var förknippade med sjöfarten var viktiga kulturelement som ännu präglar danska sjöfartssamhällen som exempelvis Bornholm. De följande två kapitlen kan i det närmaste beskrivas som rederihistorier. Först Kurt Jacobsens kapitel om C. F. Tietgen och Det Store Nordiske Telegraf-selskab, sedan Martin Jes Iversens kapitel om Isak Glückstadt och Aktieselskabet det Østasiatiske Kompagni. Därefter blir det ett tvärt kast in i marinmåleriet, där Karina Lykke Grand ställer sig frågan om Danmarks visuella nationalhistoria hade sett annorlunda ut om landet lyfts som sjöfartsnation genom bildkonsten, underförstått att marinmålningarna fått en alldeles för undantryckt plats i nationalgallerier och offentliga rum. Också i det följande kapitlet, Et museum for søfarten – en kamp om fortællinger, lyfts den perifera roll sjöfarten har i den nationella historieskrivningen om Danmark. Här skriver Anders Ravn Sørensen om tillkomsten av ett nationellt sjöfartsmuseum för Danmark, en berättelse som avslutas med öppnandet av det spektakulära M/S Museet for Søfart. Smuggling är temat i följande kapitel, där Nils Valdersdorf Jensen ger en nyanserad bild av utvecklingen av smuglingen 1914–1934. Även om hans studie fokuserar på södra Fyn sträcker sig slutsatserna över nationsgränserna. Bokens tre sista kapitel tar med läsaren till en betydligt modernare tid. Louise Karlskov Skyggebjerg beskriver i sitt kapitel containertrafikens inverkan på utvecklingen – och avvecklingen – av danska hamnar. Hon konstaterar också att historien om containern är internationell och omfattar inte enbart sjöfartshistorien utan även utvecklingen av det moderna globala samhället. Henrik Sornn-Friese kapitel om tidsbefraktning är i stort berättelsen om rederiet H. Bang & Co. och den dynamiska shippingmiljön i Köpenhamn. Bokens allra sista kapitel, skrivet av Søren Byskov, handlar om fiskeriets uppgång och fall i Esbjerg.

Netværk for Maritim Ehrvervshistorie vill med denna antologi lyfta den civila maritima historiens status i den nationella danska historieskrivningen. Tydligast framkommer det i det inledande kapitlet och i kapitlen om marinmåleri och Danmarks sjöfartsmuseum. I de övriga kapitlen är det de specifika historierna i sig, oavsett om det gäller en enskild redare eller ett helt verksamhetsområde, som lyfter vikten av sjöfarten och till den kopplade verksamheter för utvecklingen av Danmark som en modern välfärdsstat. Som maritimhistoriker är det lätt att sympatisera med de medverkande bakom denna antologi; det är inte bara i Danmark de maritima näringarna fått en oförtjänt perifer roll i den nationella historiografin. Det är dock svårt att se att den här boken i någon större omfattning kommer att ändra den bilden eftersom den i första hand riktar sig till en läsekrets som delar den uppfattningen. Trots det är antologin en viktig del i en större strävan att ge sjöfartshistorien det utrymme den förtjänar.

Avslutningsvis, när det gäller antologier som denna, där varje författare har sin stil och där temat spänner så brett över tid och rum som i denna, är det oundvikligt att boken präglas av en viss ojämnhet. Som läsare saknade jag stundvis en röd tråd genom boken, tills dess att jag påminde mig själv om att detta inte är en bok som ska läsas från pärm till pärm. Tvärtom, den ska läsas i korta omgångar, ett kapitel i taget, i den ordning man själv önskar. "Søfartshistorier – Danmarkshistorien till søs" är precis vad den utger sig för att vara; inte en enhetlig berättelse utan många olika historier om Danmarks relation till havet, och havets inverkan på den danska nationalhistorien.



Niels P. Petersson, Stig Tenold, and Nicholas J. White (eds.), *Shipping and Globalization in the Post-War Era: Contexts, Companies, Connections* (Cham: Palgrave MacMillan, 2019), 290 p., hardback, ill.

Reviewed by Espen Ekberg

In 2019, the publisher Palgrave Macmillan established an interdisciplinary book series on maritime economics. It seeks, according to the series' website, to be "pivotal in nature and improve our understanding of the role of the maritime sector within port economics and global supply chain management, shipping finance, and maritime business and economic history." A total of six books has already been published in the series, at least one of which has already been reviewed in the present journal (*Danish Shipping in the 21st Century – Navigating troubled waters* in *Forum navale* 77).

Shipping and Globalization in the Post-War Era: Contexts, Companies, Connections was published in 2019, and was then the third book in the series. Its overall theme is "How can we understand the interaction between globalization and shipping" (p. 4). This is indeed a broad, but also timely and important question to ask. As the three editors argue in the introduction, the contribution of the shipping industry to the post-war globalization process was fundamental. The book's overall goal is to shed new light on this relationship and more specifically how "shipping was embedded in and contributed to the transformations of business and society in the post-war era" (p. 5).

The book consists of ten chapters, including a brief introduction and a conclusion, written by the three editors. It is not possible within the limits of a short review to do merit to all the different contributions in the book. The chapters are all generally well written, and in and of themselves they all offer interesting and very valuable analyses. The introduction spells

out the theme and ambitions of the book and describes very briefly the content of the different chapters. The subsequent chapters are divided in three sections, entitled Contexts, Companies and Connections.

The chapters in the first part deals with broad developments within the shipping industry during the post war period. Stig Tenold ("The Declining Role of Western Europe in Shipping and Shipbuilding, 1900–2000") documents, seeks to explain, and discusses the shift in hegemony in international shipping and shipbuilding from Western Europe to Asia. The chapter elegantly applies Stanley Sturme's classic examination of the decline of British shipping in his book *British Shipping and World Competition* to the broader decline of Western European shipping and shipbuilding. Katharina Reiling ("The Emergence of Maritime Governance in the Post-War World") focuses on the development in the international regulatory framework surrounding the shipping industry. She introduces the analytical term "conglomeratic", to describe how the regulation of shipping in the post-war world became much more complex, as "a number of international organizations, public authorities of port states, regional and intermediate actors have become increasingly involved in maritime standard setting and enforcement" (p. 57). The third and final article in this section – written by Nicholas J. White ("Thinking Outside 'The Box': Decolonization and Containerization") takes a novel approach as it seeks to describe the much-studied process of containerization from the perspective of the parallel process of decolonialization. By doing this, White seeks to broaden the view on the driving forces behind containerization, arguing that "the usual business imperatives of cutting costs and meeting competition" are not sufficient to understand how the process unfolded (p. 93). This is indeed a novel and interesting perspective that also sets the stage for further research.

In the second part of the book, the analysis shifts from the industry level to the level of the company. Three interesting business histories are presented by Henrik Sornn-Friese ("Containerization in Globalization': A Case Study of How Maersk Line Became a Transnational Company"), Martin Jes Iversen ("East Asiatic Company's Difficult Experiences with Containerization") and Niels P. Petersson ("Shipping as a Knowledge Industry: Research and Strategic Planning at Ocean Group"). The two first

Espen Ekberg is Professor of Economic History and the current Head of the Centre for Business History (CBH) at BI Norwegian Business School.

of these are fairly “traditional” in the sense that they study the strategic considerations and choices made in two Danish shipping firms and how these choices affected the success of one of them and collapse of the other. Clearly, it is very interesting to read in succession two business histories with such a different outcome. The research questions posed for each of the chapters are telling. Sornn-Friese analyses “Why did Maersk Line decide to become a global company, and how did it manage so quickly to achieve leadership in an industry dominated by a small number of consortia organized in cartel-like liner conferences?” (p. 104). Jes Iversen’s task on the other hand is to study the opposite process: “How and why [...] did EAC lose its position as a leading international shipping company” (p. 134). Both authors provide efficient and convincing answers to the questions they pose. The third business history takes a somewhat different approach. It begins with the general concept of knowledge and the ambition to understand “how technological and managerial knowledge was created, developed and exploited as a corporate resource from the 1950s onwards” (p. 157), using Ocean Transport and Trading, one of the UK’s leading liner shipping firms as a case. This more “theoretical” approach has as its strength that it achieves two parallel aims – it provides further insight into the challenges of operating within the globalised shipping industry during the post-war period, and at the same time it sheds light on the more general role of various types of knowledge in the strategic transformation of firms.

In the third and final part - *Connections* - Gelina Harlaftis and Christos Tsakas (“The Role of Greek Shipowners in the Revival of Northern European Shipyards in the 1950s”) study the business relationships developed after the Second World War between Greek shipowners and Northern European – prominently German and British (but also Swedish, French, Dutch and Belgian) – shipyards. Harlaftis and Tsakas show how these relationships, combined with a third connection, financing from American banks, helped revive the Northern European shipyards and at the same time played a fundamental role in Greek shipowners’ increasing dominance in the oil tanker market. René Taudal Poulsen (“Regional, yet Global: The Life Cycle of Overnight Ferry Shipping”) provides a thematically less spectacular, but no less interesting analysis of the development

of the four major Nordic overnight car ferry routes (Copenhagen–Oslo, Gothenburg–Kiel/Travemünde, Gothenburg–Great Britain and Stockholm–Helsinki) from around 1960 to the present day. Using the much-applied industry life cycle theory developed by Raymond Vernon in the 1960s as an analytical starting point, Taudal Poulsen shows how the development path of these regional businesses were strongly affected by global economic processes. As he himself also indicates, Taudal Poulsen here fills an important gap in the literature as serious academic studies of overnight ferry shipping are few and far between.

As already indicated, the chapters that make up the main content of this book are all interesting, well researched and efficiently presented. The usual critique of anthologies of this kind is that they often tend to lack coherence. Chapters tend to point in all kinds of different directions, and it is difficult to find any common ground. The editors Petersson, Tenold and White have taken this challenge seriously as they offer a final, quite long concluding chapter that seeks to draw together the main themes of the book. This helps turning the book into a coherent whole.

A book review should, however, be able to offer some critique. Clearly, one could perhaps have asked for a narrower focus. The theme is very broad, and the three concepts used to organise the material are also very general. The articles do point in different directions, they operate at different levels of analysis (industry and company), study very different markets (from tankers to ferries), are sometimes empirical, sometimes more analytical. You will not find in this book a single, analytical framework for the study of international shipping or an explanatory model that elegantly draws together the basic relationship between shipping and globalisation. But again, I find this to be more of a strength than a weakness. Overall, this book is a very valuable contribution to the growing literature on the role of international shipping in the globalisation process of the post-war era. And, perhaps the very best part of it, is that it is published open access.



Ann Pålsson (red.), *Stockholms vattenrum. Stadsmiljö, klimat och framtid* (Stockholm: Samfundet S:t Erik, 2020), 240 s., ill.

Anmäld av Bo G Hall

En lång rad spännande perspektiv på huvudstadens relationer till vatten presenteras i Samfundet S:t Eriks senaste årsbok, utgiven i samarbete med Svensk Byggtjänst. I förordet anger samfundets ordförande Monica Andersson att syftet varit att hotet från klimatförändringarna mot infrastrukturen i centrala Stockholm måste avväjas.

Tolv separata uppsatser – av lika många författare och specialister – behandlar detta tema och de förutsättningar som är vägledande inom olika fält. Mycket bygger på vad som framkom vid ett seminarium om dessa förändringar som samfundet samt stadens och länets naturvårdsföreningar arrangerade 2019. Läsarna får exempelvis möta kraven på kraftigt minskade utsläpp av fossila bränslen men också hur vi ska hantera höjda temperaturer. Även om kvaliteten i de olika texterna skiftar en del – det är något som brukar vara fallet vid antologier av detta slag – är ändå behållningen överlag stor.

Bland de ämnen som särskilt avhandlas finns hur ökade vattennivåer innebär hot mot tunnelbanan samt hur förändringar påverkar den biologiska mångfalden i vattnet. Andra bidrag avser hur fartyg vid kajplatser gör stadsmiljön levande; separat presenteras dessutom prämtrafik i Sverige och EU. Jag upplever två bidrag som särskilt intressanta; det ena handlar om Stockholm som sjöfartsstad, det andra redovisar persontrafiken inom huvudstadens hamnområden.

För det förstnämnda - rubricerat *Sjöfartsstaden* - svarar Anders Johnson, en väl påläst och etablerad skribent när det gäller olika delar av svenskt näringsliv och deras historia. Han presenterar här en systematisk genomgång av Stockholms hamnar och varv, allt sedan medeltiden. Inledningsvis påpekas att Stockholm inte var en stad som skaffade sig en hamn utan att det rörde sig om en hamn – strategiskt placerad där Mälaren och Saltsjön möttes – som gav upphov till en stad. Efter inledande övergripande

redogörelser får vi följa hur innehållet i handeln skiftade under de olika århundradena som sedan följde och hur bland mycket annat salt, hudar och skinn, tjära, järnprodukter och spannmål under vissa perioder var centrala handelsvaror.

Som bekant gav länge det botteniska handelstvånget huvudstaden en närmast monopolliknande position. Vi får följa utvecklingen sedan det upphävts fram till vår tid med många intressanta reflektioner. För bara drygt femtio år sedan inleddes genom containersystemet en veritabel revolution i världens sjöburna transporter vilken givetvis även påverkat Stockholm. Den transoceaniska trafiken lämnade efterhand dessa trakter till förmån för storhamnar i väst vilka är belägna vid stora hav. I gengäld har passagerartrafiken till olika mål i Östersjön noterat ett kraftigt uppsving.

Det andra särskilt intressanta bidraget i boken har fått rubriken *Kollektivtrafik på Stockholms vatten* och är författat av Gunnar Friberg. Denne är sedan 1973 (!) redaktör för den på många sätt förnämliga tidskriften *Skärgårdsbåten* och utomordentligt kunnig i frågor om den båtburna persontrafiken såväl inom hamnområdet, som på Mälaren och ute i skärgården. Hans bidrag inleds med tillbakablickar ända till Bellmans välkända roddarmadamer och det begynnande 1800-talets roddbåtar med dalkullor vid årorna liksom vevslupar utrustade med stora skovelhjul på sidorna.

Dessa utkonkurrerades dock så småningom av propellerförsedda ångslupar, av vilka den första kom 1859. De innebar en oerhörd förbättring i huvudstadsbornas möjligheter att förflytta sig – både på Mälaren och i Saltsjön – inom en stad som är vida berömd för att "ligga på vatten". Detta fick förstås särdeles betydelse i och med att de kringliggande malmarna befolkades alltmer.

De små sluparnas gyllene period var under decennierna runt 1900. Sålunda kunde branschens helt dominerande företag Stockholms Ångslups AB (SÅA) 1913 fira sitt 50-årsjubileum och för det året redovisa imponerande 9 661 859 passagerare. Dess flotta bestod då av 53 ångdrivna färjor och slupar vilka gick i trafik på omkring tjugo linjer, allt redovisat på en karta i boken. När många broar efterhand tillkom – liksom nya spårvagns-linjer – innebar de givetvis en allt svårare konkurrens. Men trettio år senare opererade SÅA fortfarande hela 33 fartyg. I sitt bidrag tecknar Friberg avslutningsvis i snabba drag den fortsatta utvecklingen fram till nu. Särskilt

användbar är givetvis hans förteckning över möjligheterna att åka kollektivt idag. Totalt listas där fyra båtlinjer med SL-taxa. Mest känd är Djurgårdsfärjan som har 160 år på nacken.

Sammanfattningsvis ger denna den senaste utgåvan i S:t Eriks årsbokserie många och värdefulla kunskaper kopplade till huvudstaden och vattnet. Behållningen ökar dessutom påtagligt genom det fina trycket och de genomgående omsorgsfullt valda illustrationerna. Särskilt fäster man sig vid en rad överblicksbilder från ovan i form av teckningar och foton.



Anders Ravn Sørensen, *Danmark som søfartsnation. Fortællinger, interesser og identitet gennem 250 år* (Köpenhamn: Gads Forlag, 2020), 304 s., ill.

Anmäld av Leos Müller

Danmark är en av världens ledande sjöfartsnationer. Rederier som Mærsk och DFDS spelar en roll som långt överskrider Danmarks storlek eller läge i Nordeuropa. Sjöfartsnäringen har utan tvekan bidragit till att Danmark är en av världens mest välmående nationer. Men hur medvetna är danskar, egentligen, om sjöfartens betydelse för landets välstånd? Vilken roll spelar det maritima i dansk nationell identitet? Tänker danskar på sig själva som en sjöfartsnation? Det är frågor som Anders Ravn Sørensen ställer i sin originella bok *Danmark som søfartsnation. Fortællinger, interesser og identitet gennem 250 år*. Kronologiskt sträcker sig boken från mitten av 1700-talet till idag. I grunden är det alltså en historia om den moderna nationalstaten Danmark, inte det medeltida eller tidigmoderna imperiet som sträckte sig från Schlesvig-Holstein till Island och Grönland.

Sørensen undersöker hur berättelsen om Danmark som sjöfartsnation sedan 1700-talet har producerats och utnyttjats, utmanats och glömts bort. Den historien skildras som en följd av uppgångar och nedgångar som kan knytas till specifika historiska tidpunkter och nationella trauman. Den börjar med den danska sjöfartens första guldålder under andra hälften av 1700-talet. Det var en tid då fartyg under dansk flagg seglade över Atlanten lastade med kaffe, socker och slavar. Danska Asiatiska Kompaniet anlöpte Kanton i Kina och Tranquebar och Serampore i Indien. Köpenhamn var centrum för en omfattande handel med koloniala varor och hemmahamn för en global handelsflotta. Sjöfarten sågs som landets kanske viktigaste näring. Såväl redare, köpmän, kompanidirektörer som

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

sjömän och kaptener var hjältar och patrioter som skapade nationens välstånd. Men sedan kom slagen mot engelsmännen vid Köpenhamn 1801 och 1807 och Danmark hamnade på fel sida i kriget mot Napoleon. Slutet av revolutions- och napoleonkrigen 1814-1815 markerade inte bara slutet på Danmark som ett maritimt imperium utan också slutet på den danska sjöfartspatriotismen. Den merkantila eliten fick bära skulden för de militära nederlagen; det var dess girighet och arrogans som drev Danmark in i krig mot Storbritannien. Efter 1814 måste det lilla landet Danmark byggas upp inifrån av bönder. Den danska bonden blev den sanna patrioten, inte sjömannen eller kompanidirektören.

Andra hälften av 1800-talet präglas av två motstridiga berättelser om dansk nationell identitet: den ena riktas inåt, den andra riktas utåt. Kriget 1864 och förlusten av Schlesvig-Holstein blev ännu ett nationellt trauma som stärkte uppfattningen om Danmark som ett litet försvarslöst land som för att överleva måste byggas inåt. Det var i lantbrukets utveckling man såg Danmarks framtid. Den här berättelsen förknippas framförallt med militären och lantbruksingenjören Enrico Dalgas och hans framtidsvision. Dalgas ord "Hvad udad tabes, skal indad vindes" – Det som förloras utåt måste vinnas inåt – syftar just på det danska lantbruket. Det skulle utvecklas och ge nationen ett nytt välstånd, en ny identitet.

Men det fanns en annan konkurrerande 1800-talsberättelse som växte fram efter förlusten av hertigdömena. Redan 1866 grundade C.F. Tietzen Det Forenede Dampskibs-Selskab (DFDS), ett mycket framgångsrikt ångbåtsrederi. Och samma år lades grunden till Esbjerg – Danmarks nya hamn i Nordsjön som skulle kompensera för förlusten av hamnarna i hertigdömena. Det moderna och internationellt inriktade rederiet, som fortfarande finns, och det politiska beslutet om en ny hamnstad på Jyllands västkust kan ses som huvudkomponenter i den andra berättelsen, den om Danmark som framgångsrik sjöfartsnation i världen. Den andra berättelsen kan direkt kopplas till världshandelns globalisering efter 1860. Handeln expanderade och det behövdes transportkapacitet och moderna ångbåtar. Danska rederier växte till globala aktörer. År 1897 grundades av H.N. Andersen det Østasiatiske Kompagni (ØK), ett rederi som i över hundra år fungerade som en ikon för nationens maritima globala identitet.

Dalgas berättelse om Danmark som en bondenation tappade mark efter

1900. Men det hade mindre att göra med danskarnas självbild som sjöfare än med landets industrialisering, modernisering och politiska utveckling. Det blev snarare berättelsen om den danska arbetarrörelsen, en stark socialdemokrati och det moderna välfärdssamhället som tog över. Däri spelade havet och sjöfarten en obefintlig roll. Företrädare för de danska rederierna arbetade hårt för att lyfta fram sjöfartsnäringen som en del av det moderna Danmark. Sjöfartsmuseum i Helsingör som grundades år 1915 kan ses som ett ambitiöst steg i denna riktning. Historien påminner starkt om hur svenska företrädare för sjöfartsnäringen lobbade för Sjöhistoriska museet i Stockholm.

I de kapitel som handlar om 1900-talet ägnar Sørensen mycket plats åt hur det maritima arvet genomsyrar Danmarks kultur. Han illustrerar det med exempel från litteratur, teater, visor och film som skildrar livet till sjöss. Han kan visa att populärkulturen ofta beskriver sjömän och deras arbetsgivare, redare, på helt olika sätt. Redare skildras negativt, som rika, giriga, och beredda att riskera sjömannens liv för att tjäna pengar. Där återuppstår alltså den gamla bilden av giriga sjöfartsentreprenörer som ledde Danmark till katastrofer 1801 och 1807. Sjömän och kaptener skildras däremot positivt. Men konflikten mellan arbete och kapital i populärkulturen säger kanske mer om det politiska landskapet i 1900-talets Danmark än om verkligheten till sjöss.

Under de senaste decennierna har danska sjömän mer eller mindre försvunnit medan Danmarks rederinäring fortfarande är koncentrerad till Köpenhamn. Klasskonflikten som fanns under stora delar av 1900-talet är borta och politiker ser snarare sjöfart som en viktig del av Danmarks ekonomi, en sektor som måste stöttas med hjälp av olika åtgärder, den politik som kallas Blue Danmark. Och de stora rederierna har varit framgångsrika i anpassningen till den senaste vågen av globalisering. Framgången märks tydligt i en ny, mer positiv bild av näringen. Pengarna innebär också att redarna kan satsa på filantropiska projekt vilka också förbättrar bilden av näringen. Mærsk Møller bekostade Köpenhamns nya operahus, ett av de dyraste i världen, och rederierna bidrog finansiellt till det nya sjöfartsmuseet M/S Museet for Søfart, ett spektakulärt modernistiskt bygge i Helsingör. Sådana satsningar uppmärksammar sjöfartsnäringens betydelse för det moderna Danmark och dess bidrag till nationens

välstånd. Men sådana satsningar säger egentligen inte särskilt mycket om den moderna danska identiteten, den är helt enkelt alltför varierande för att rymmas i en berättelse.

Sørensen har skrivit en intressant och inspirerande bok. Han kombinerar skickligt många olika källor, från politiska tal och företagspublikationer till skönlitteratur, bildmaterial och filmer. Han visar att berättelsen om Danmark som sjöfartsnation har varit en del av den danska identiteten, ibland viktig och synlig men ibland mindre viktig eller till och med kontroversiell. Men den har alltid varit närvarande.



Ray Solly, *The Development of Crude Oil Tankers – A Historical Miscellany* (Yorkshire – Philadelphia: Pen & Sword Transport, 2021), 192 p., ill.

Reviewed by Thomas Taro Lennerfors

Dr Ray Solly's book *The Development of Crude Oil Tankers – A Historical Miscellany* sets out to provide snapshots into the history of crude oil tankers, from the early beginnings to the present day. To contextualize, Solly has enjoyed three careers, one as an officer in the merchant navy, one as an English teacher and researcher (obtaining a PhD in the subject), and the present career as the author of maritime books. He has written amongst other titles *Supertankers: Anatomy and Operation*, *BP Tankers – A Group Fleet History*, *BP's Early Large Tankers: Ships and Life Aboard*, and *Supertanker: Living on a Monster VLCC*.

This latest book has five parts: Early Crude Oil and Product Carriers, The Single-Hulled 'Supertanker' VLCC, the ULCC Generation, the Double-Hulled 'Supertanker' VLCC, and Transporting North Sea Oil. The first part charts the growing oil business from the 1860s and the emerging need to transport this valuable commodity across the oceans. The transportation commenced with ships carrying barrels of oil but quickly evolved to creating dedicated oil carriers with large tanks. The challenges that the cargo presented, for example the sloshing effects and that the cargo expanded in warmer temperatures are described as well as ways they have been handled. Iconic ships in the history of oil transport such as *Elizabeth Watts*, *Gluckauf*, and *Zoroaster* are described alongside important contributions to the development of oil tankers for example by Sir Joseph Isherwood, whose designs are still forming the backbone of tanker design. The first part takes us all the way up until the end of the Second World War.

Thomas Taro Lennerfors is Professor of Industrial Engineering and Management at Uppsala University.

The second and third part, mostly covering the period from 1950 to the end of the 1970s, describes the emergence of increasingly big oil tankers, to reap the benefits of economies of scale since the payload that a ship could carry increased at a higher rate than the ship's dimensions. Coupled with an insatiable demand for oil, this mathematical reality fueled the development of larger ships, first the Very Large Crude Carriers (VLCC) followed by the even bigger Ultra Large Crude Carriers (ULCC). Protagonists in this race were Aristotle Onassis and Spyros Niarchos, but most importantly Daniel Ludwig. Several ships with a deadweight tonnage of over 100 000 tons were built in the early 1950s and in 1966, Japanese Idemitsu Tanker took delivery of a 200 000 deadweight ton tanker. In this part, we also get to familiarize ourselves with some of the technical advancements, apart from size, that increased safety and decreased environmental strain of these ships, for example the inert gas system which prevented explosions and the segregated ballast tanks which separated the cargo from the ballast water, leading to less contamination when ballast water was discharged into the ocean. Furthermore, some connections are made to the global demand for crude oil, and how the growth of tankers was put to a halt by the oil crises leading to newly built crude oil carriers being laid up, inactive. The third part contains a chapter on the life of *Jahre Viking* – a ship which after lengthening was the world's largest capacity tanker.

Part four takes the grounding of *Exxon Valdez* as its point of departure and describes the subsequent evolution towards double hull tankers. In part five, the author describes his experiences onboard a shuttle tanker in the North Sea and a product carrier. The book ends with a short conclusion, which brings up questions about what future oil transports will look like.

The book is a good read for those who are interested in learning more about crude oil carriers. The book is well-written and particularly the first part goes at length trying to describe the actors and events constituting the early history of crude oil carriers. The book features a large number of pictures of oil tankers in operation, under construction, as well as being dismantled. There are also illustrations of the structures of oil tankers, which have pedagogical value. Histories of individual ships are also a

recurring feature both in image captions as well as within the main text. For me personally, I preferred the former parts of the book, where in my taste, the balance between the main text and the pictures is adequate, while I felt that the pictures and individual ship histories became too dominating in the latter part of the book.

For the maritime history community in Sweden, the Nobel brothers and some of their ships are mentioned, and towards the end of the book Stena's shallow-draft V-MAX vessels are described as revolutionary ships that in the end, did not really take off. In the concluding section of the book Wallenius-Wilhelmsen's visions of future ship design based on sun and wind energy is also seen as a potential development path for the tanker industry.

Overall, this book has a positive take on the oil tanker industry, which I believe is meant to compensate for the bad reputation that the industry has received in the media. Still, when reading the book, I cannot stop thinking about the absence of critical reflection of this industry, its problematic quality governance, its accidents and spills, its contribution not only to a prosperous society but also to a petrol-based society with climate change as a direct consequence. Therefore, I recommend reading this book in conjunction with for example Jack Devanney's *The Tankship Tromedy* to get both sides of the coin.

As a final note, this book is meant to be a historical miscellany, and is not intended to give *the* account of the development of crude oil tankers. As such, I believe that this is a successful book that has sparked my interest in learning more about this industry and its development.



S.N. Timirev, translated by Stephen Ellis. *The Russian Baltic Fleet in the Time of War and Revolution, 1914–1918: The Recollections of Admiral S.N. Timirev* (Barnsley: Seaforth Publishing, 2020), 288 p., ill., hardcover.

Reviewed by Jakob Seerup

In the wake of World War One, a great number of naval and military memoirs and histories of Russian officers and regiments was published. Many of these books were written and published by tsarist Russian officers in exile in Europe, the USA, and further afield. These books were often printed in limited editions and were typically only in the Russian language making them unavailable for most Western scholars. This is regrettable, because there are many relevant and interesting points and observations in this literature. Not least because they represent a party in the Great War that all but lost its voice with the 1917 Revolution and the emergence of the USSR and not least the Red Army and the Red Fleet. Soviet historians saw the history of the Russian Imperial Army and Navy in World War One through an ideological lens. They did not have much respect for their bourgeois forebears. Admiral Timirev's memoirs from his time in the Baltic fleet were first published posthumously in Russian language in New York in 1961 and again by a Russian publisher in 1998. So even if the book has not gone completely unnoticed as a source of naval history, it is only now available to a much wider audience.

Admiral Sergei Timirev (1875–1932) served as commanding officer in the Imperial Russian Baltic Fleet during the First World War. Like so many of his comrades from the old regime he fled Russia in 1920 and lived the remainder of his life in Shanghai, China. This was where he wrote his account of his service in the Baltic Fleet in 1914–1918. The memoirs were written only a few years after the events and have a narrative quality. They are both coherent and in many places both very detailed and even enter-

Dr Jakob Seerup specializes in naval and military history and has published books and articles relating both to the age of sail and more modern history. Dr Seerup currently works as a museum curator at Bornholms Museum.

taining. Both the quality of the ships and materiel of the fleet are assessed, as are the qualities and personalities of a number of important naval officers serving in it.

Timirev makes casual mention of his officer colleague A.V. Kolchak who went on to become a leader of the White Movement in the Russian Civil War. He had known him since they studied together at the Naval Academy in the early 1890s. They had also served together in Port Arthur during the Russo–Japanese War in 1904–1905. Timirev fails to mention that his wife and Kolchak had a love affair during the very same years that the book describes. This ménage à trois is famously described in the 2008 Russian feature film 'Admiral' which was inspired by the book – and thoroughly misrepresented according to the translator's preface.

Among the many observations it is interesting to read that Timirev thought that the German Navy might very well have crushed the Russian Baltic Fleet if they had acted more decisively in August 1914. Another interesting fact that Timirev mentions is that the squadron at Helsinki during the winter of 1914–1915 reacted to rumours of zeppelin attacks by camouflaging their ships with white chalky paint even on the decks and the superstructure. This must be the first instance of this type of countermeasure being used in naval history. Throughout the book there is a constant undertow of rumours, fear and speculation over possible German subversive propaganda directed at the crew. It is interesting and probably quite typical how the revolution and the unrest is seen as something stemming from foreign influence rather than from real social and political dissatisfaction with the tsarist regime. Timirev also must explain how he was only very hesitant and skeptical when he was promoted to rear admiral by the provisional government in October 1917. This is probably true, but it does go to show how he had to accept and work within the new state of affairs.

The book has few accounts of actual fighting due to the fact that Timirev was mostly occupied with staff work. However, here and there you will find mention of skirmishes, attacks by submarines and aircraft bombings. It is certainly in the descriptions of the 1917 revolution that the main drama of the memoirs is to be found. The story of the struggle to uphold morale in the increasingly chaotic fleet where sailors' councils

suddenly had to be factored in and the will to fight the German enemy dwindled day by day is fascinating.

Admiral Timirev's memoirs are published by Seaforth Publishing and the book holds the usual high standard of this trusty supplier of naval history. The version published in New York in 1961 has been expertly translated by Dr Stephen Ellis. Ellis has also added notes and commentary to explain certain contemporary phrases and gives brief biographical information about the various persons mentioned in the book. The translator is to be commended for his very thorough commentary chapter in the end of the book addressing not only questions of translation principles but also outlining the geography of the Baltic relating to the operations mentioned. It also provides some very useful tables of civilian, navy and army ranks in Russia at the time. The very comprehensive comments section also has sections about social background, education and training and international comparison of the Russian naval officer corps. Ellis also gives a thorough outline of the exact details of the relations between Kolchak, Timirev and his wife Anna.

The Russian Baltic Fleet in the time of War and Revolution 1914-1918 is distinguished not only for its contemporary account of the Russian navy, but also for the zealous comments by the translator. It will be essential reading for anyone interested in the Russian and Baltic aspects of naval warfare during World War One. Timirev also wrote another memoir "Four Years on the Yacht Shtandart" concerning his service on the imperial yacht 1907-1910. It is much to be hoped that this book will also be translated and published in English.



Magnus Ullman, *Från regalskeppet Vasa till kryssaren Göta Lejon – om 25 större och kända örlogsfartyg i flottan 1628–1970* (Stockholm: Bokförlaget Magnus Ullman, 2021), 175 s., ill.

Michael Josephson, *Finnboda varv och fartygen som byggdes där* (Stockholm: Trafiknostaliska förlaget, 2020), 146 s., ill.

Anmälda av Bo G Hall

I vissa böcker med en nautisk klar kontext satsar utgivarna framför allt på att utnyttja sidorna till bilder medan texterna tycks mera ha tillkommit som stöd för en förståelse av illustrationerna. Det kan finnas skäl att ifrågasätta om sådana skrifter alls ska anmälas i spalter som dessa. Ifråga om de två här aktuella verken känns det – trots deras så påtagliga bilddominans – ändå motiverat att skriva om dem; framför allt på grund av den påtagligt höga kvaliteten både i band, tryck och färgåtergivning. Vissa bilder är dessutom nästan unika och inte tillgängliga på annat sätt. Dessutom är de tillhörande kommentarerna långt ifrån bara några utvidgade bildtexter utan oftast både innehållsrika och grundade på seriösa och angivna källor.

Med hjälp av en serie väl valda illustrationer i stort format redovisar sålunda Magnus Ullman – dock med i några fall väl styvmoderliga texter – totalt tjugofyra fartyg som har ingått i den i svenska flottan. Föga överraskande inleds raden av presentationer med regalskeppet *Vasa*, följt av ett antal seglande fartyg såsom linjeskeppen *Pommern*, *Gustaf III* och *Dristigheten* eller fregatten *af Chapman*. För nutida ögon är kanske ändå de många pansarbåtar vilka sjösattes under årtiondena runt 1900 mest intressanta. Vi får sålunda beskåda – och läsa om – flera av dem; allt ifrån monitoren *John Ericsson*, sjösatt 1867, fram till pansarskeppet *Drottning Victoria* som gled av stapeln femtio år senare i Göteborg.

Gott om utrymme har också deras ersättare och efterföljare kryssarna fått. Det rör sig om "pansarkryssaren" *Fylgia*, "flygplanskryssaren" *Gotland* samt *Göta Lejon* och *Tre Kronor*. De båda sistnämnda levererades åren efter andra världskriget och var imponerande. Med ett maxdeplacement om 9 000 ton och en längd på 180 meter utgjorde

de marinens genom tiderna största fartyg. Men tiden gick snabbt förbi dem. *Tre Kronor* låg länge i malpåse och skrotades till slut 1968 medan systerfartyget såldes till Chile 1971. En sak förbryllar emellertid läsaren. Bland raden av svenska örlogsfartyg återfinns några tyska och amerikanska bjässar till slagskepp från andra världskriget – *Bismarck*, *Tirpitz* och *Iowa*. Deras funktion i boken – annat än som några mäktiga bilder – är inte alldeles lätt att förstå

Den andra bokens författare Mikael Josephson arbetade själv i mitten av 1970-talet som plåtslagare på Finnboda varv och har sedan dess hyst ett stort intresse för verksamheten där. I boken vill han inte bara lyfta fram produktionen utan även fartygen och säger sig alltid ha varit fascinerad av den värld i miniatyr som dessa utgör. Detta har lett till att han samlat en mycket imponerande dokumentation om varvet och dess historia. Det ägdes under en lång tid av Sveabolaget, varför dess båtar – med det karaktäristiska svarta "S":et på den vita skorstenen – förekommer flitigt i boken. Fyra av dem syns på omslagsbilden från maj 1949 där de ligger vid varvet med Transatlantics betydligt större *Nimbus* i dockan utanför. Under 1970-talet övertogs varvet av Salénkoncernen och senare under decenniet av Svenska Varv AB.

Vi får följa varvet från dess start 1878 till den av många beklagade nedläggningen 1991. Inte minst imponerande är den långa listan över de mer än hundra fartyg som byggts där, bakom vilken måste ligga många arkivstudier. Listan innehåller farkoster till marinen liksom bogserbåtar och isbrytare men framför allt en lång rad av handelsfartyg. Den sista leveransen var ro-ro-fartyget *Nordic Link* 1981. Som framgått är boken rikt illustrerad; särskilt i form av kartor, fartygsritningar och i synnerhet foton. Några av dem tog författaren själv under sina tre år på företaget, visande arbetsmiljö och arbetskamrater. Sammantaget betyder detta att livet vid varvet belyses ur ett flertal perspektiv

Så njut i bästa läsfåtöljen av bilders mångfald i båda skrifterna. Sämre syssla kan man ägna sig åt!



Lars Westerlund, *Kustfart som kollaboration. Finländska fartyg i Transportflotte Speer* (Helsingfors: Oy Nord Print AB, 2020), 321 s.

Anmäld av Birgit Karlsson

Uppgåelsen med andra världskriget pågår fortfarande. De skandinaviska länderna har olika erfarenheter och därmed har uppgörelsen med kriget kommit att få olika uttryck. I Sverige har forskningen till stor del rört sig om tolkningen av neutralitetens krav och på vilka sätt denna tjänade Nazitysklands syften. I Norge har debatten gällt samarbetsviljan med de nazistiska ockupanterna och under senare år har glorifieringen av den norska motståndsrörelsen ifrågasatts. Finlands erfarenheter är än mer komplicerade då landet, på grund av kriget mot Sovjetunionen, hamnade på samma sida som Tyskland fram till september 1944, då fred slöts med Sovjetunionen. Det ledde till strider mellan tyska och finska trupper i norra Finland.

En viktig fråga i den forskning som bedrivits har varit i vilken mån ekonomi och politik hör samman. Var det exempelvis rimligt för ett neutralt land som Sverige att bedriva handel med Tyskland? Kan man ha moraliska synpunkter på att medborgare i ett ockuperat land arbetar för företag som tillverkar för den tyska krigsmakten? Om det arbete som genomförs av ekonomiska skäl också gagnar ett visst lands politik – är det då rimligt att åta sig detta om man inte sympatiserar med denna politik? Många av de människor som levde under andra världskriget ställdes inför frågor av denna karaktär. Utan att moralisera över de val som gjordes är det ändå möjligt att utveckla kunskap som visar vilket handlingsutrymme som fanns och i vilken grad ekonomi och politik hörde ihop.

Lars Westerlunds bok om finländska fartyg i Transportflotte Speer är ett bidrag till denna kunskapsutveckling. Den handlar om de finländska fartyg som användes för kustfart för tyska intressen i Norge. Det var en

Birgit Karlsson är professor emerita i ekonomisk historia vid Göteborgs Universitet. Hon har bland annat forskat om Sveriges handelsrelationer med Nazityskland.

verksamhet som uppmuntrades av den finska staten. Det fanns också starka ekonomiska incitament för finländska redare att åta sig verksamheten. Westerlund konstaterar att forskningen om Transportflotte Speer inte har någon stor omfattning. Han tar på sig uppdraget att kartlägga de finländska fartygen i Norge och deras roll i Transportflotte Speer. Avsikten är att utreda omfattningen, vilka fartyg som deltog och vilka de ekonomiska villkoren var men också att belysa situationen för dem som arbetade på båtarna.

Lars Westerlund pendlar mellan olika nivåer i sin forskning. På mikro-nivå redovisar han detaljerat vilka finländska båtar som deltog i trafiken. Han beskriver flera av dem mer ingående. Det framgår att det rörde sig om små fartyg som ofta var i ganska dåligt skick. Han redovisar flera exempel på fartyg som drabbats av grundstötning och andra skador och behovet av reparation och lagning. Han ger exempel på personliga reaktioner från personer som av olika anledningar efterlämnat skriftliga källor. Westerlund gör också försök att göra en mer generell analys, men han påpekar flera gånger osäkerheter i källmaterialet och är tydlig med att det handlar om uppskattningar. Han beräknar att finländska fartyg i Norge stod för cirka tio procent av det totala finländska tonnaget. Han kan visa att ett hundratal finska fartyg deltog i kustsjöfarten men förmodligen endast cirka 50 på samma gång. År 1944 uppskattas andelen finländska fartyg i Norgefarten till cirka fem procent. Westerlund redovisar de stora ekonomiska fördelar som under krigets första år fanns med fraktfart på den norska kusten. Dessa möjligheter gjorde frakten lockande för de finländska redarna samtidigt som verksamheten hade stöd från den finska regeringen. Verksamheten hade också materiella fördelar för dem som arbetade på båtarna – det gällde såväl ersättning som tillgång till mat.

Westerlund lyckas efter omständigheterna väl med sin kartläggning av den finska kustsjöfarten i Norge genom att sammanställa källmaterial från flera olika håll. Boken skulle dock blivit än mer intressant om debatten lyfts till en mer generell nivå och behandlat innebörden i beteckningen kollaboration. Kollaboration ses oftast som ett nedsättande uttryck och implicerar ett samarbete med en part som man starkt ogillar. Så var inte (nödvändigtvis) fallet när det gällde finska företags samarbete med tyska myndigheter då dessa befann sig på samma sida i kriget. För den enskilde

redaren var det fullt möjligt att moraliskt legitimera sina handlingar genom att hävda att redaren gjorde det som var bäst för Finland. Särskilt intressant blir därför framställningen i samband med att tyskar och finländare hamnade på motsatta sidor i september 1944. De finska besättningarna kunde då med rätt anklagas för kollaboration om de fortsatte samarbetet men det är uppenbart att så endast skedde i enstaka fall.

Westerlunds bok är tyvärr dåligt korrekturläst och tryckfelen är många. Inte desto mindre redovisas intressant källmaterial som säkert kan användas i fortsatt forskning, inte minst för jämförelser mellan de nordiska länderna när det gäller moraliska utmaningar under andra världskriget.