



Bo Gräslund (red.), *Beowulf. En nordisk berättelse från 500-talet* (Stockholm: Dialogos, 2022), 196 s., inb., ill.

*Anmäld av Bo G Hall*

**B**eowulfkvädet utgör en berömd och på många sätt fascinerande historia som sysselsatt forskarna länge, redan genom att det är en av de äldsta texterna på fornengelska som alls finns bevarade. Dess dramatiska och blodiga innehåll utspelar sig i södra Skandinavien under 500-talet, med andra ord på folkvandringstiden. Men den unika texten tros – att döma av olika språkexperters utsagor – i själva verket ursprungligen ha skrivits ned vid olika tillfällen mellan åren 700 och 1000 och från början varit muntligt framsagd.

Med sina totalt 3 183 rader är verket helt enkelt anmärkningsvärt omfattande. De är uppdelade i halvverser vilka i sin tur binds av samman av så kallade stavrim. Detta innebär att formen är av samma typ som används i en del verk i den isländska Eddadiktningen; dock utan dessas uppdelning i skilda strofer. Som den i praktiken längst överlevande nedskrivna anglosaxiska hjältedikten har kvädet – trots att det sålunda huvudsakligen behandlar rent skandinaviska områden – bland brittiska vetenskapsmän stigit till sådan märkvärdighet att det emellanåt felaktigt utnämns till att vara Englands nationalepos. Men så förvaras också denna klenod på British Museum i London. Dess handling och språk besitter uppenbara kvaliteter episka och tilldrar sig särskilt i dagens Danmark och södra Sverige.

I kvädet kämpar hövdinggestalten Beowulf, en av geaternas hjältar, mot tre olika fiender. Dessa består av det grymma djuret Grendel, som förstör den danska kungsgården Heorot och slukar dess invånare, Grendels minst lika skrämmande moder samt så småningom (efter att Beowulf återvänt och blivit kung) en fruktansvärd drake. Han blir dödligt sårad i

detta slutliga slag. Efter sin bortgång kremeras han av sina följeslagare och en storhög byggs upp för att hugfästa hans minne.

Arkeologen Bo Gräslund – professor emeritus i Uppsala – har ägnat mycken ansträngning åt att söka reda ut Beowulfeposets bakgrund och innehåll. I denna skrift ingår sålunda en fullständig översättning av dess hela text. Där har äldre versioner nu blivit föremål för en mycket varsam modernisering samtidigt som tidigare luckor nu fyllts ut. Redan allt detta måste betraktas som en betydande kulturgärning. Likaså lämnas ett antal övertygande förslag om hur olika förekommande gestalter ska tolkas. Skrämmande inslag som Grendel med moder samt draken är sålunda symboler för olika naturkatastrofer såsom solförmörkande vulkanutbrott vilka vi vet har inträffat under denna period. Däremot menar Gräslund att de personer som uppträder historiskt utgör en gång verkligen existerande gestalter.

Vad som gör verket särskilt intressant ur ett maritimt perspektiv är att de längre färder som skildras i verket hela tiden gick sjövägen. Samtidigt var det ungefär vid denna tidpunkt som seglet mera definitivt introducerades i dessa trakter vilket senare möjliggjorde vikingatågen. Bland bokens illustrationer finns för övrigt mycket påpassligt en bild av ett mastlöst fartyg som har hämtats från en dåtida gotländsk bildsten.

Men redan i en av kvädets första strofer nämns att den döde Beowulf lagts vid en fartygsmast. Gräslund anger också att han funnit var på sydöstra Gotland denne hört hemma nämligen vid Badelundssviken och att dramatiken i Danmark i sin tur bör ha skett i själländska Broskow. Samtidigt passar han på att reda ut att begreppet geater i själva verket avser gotlänningar – något forskarna haft många förslag om.

In summa innehåller boken mycken och fascinerande kunskap om ett Sydskandinavien i dessa bortåt femtonhundra år avlägsna tidevarv.



Erik Gøbel, *Under sejl. Til Asien, Afrika og Amerika. Danske skibe, sejladser og sømænd 1600–1850* (Köpenhamn: Gad Forlag. Boken utges i samarbete med M/A Museet for Søfart och ingår som M/A Museet for Søfarts Årbog 2021). 415 s, inb., ill.

Anmäld av Leos Müller

Erik Gøbel är en av Danmarks ledande maritima historiker. Mellan åren 1981 och 2017 arbetade han som arkivarie och seniorforskare på Rigsarkivet i Köpenhamn och publicerade en lång rad artiklar och böcker. Hans forskning handlar främst om Danmarks långväga sjöfart och koloniala historia i Västindien, Afrika och Indien. *Under sejl. Til Asien, Afrika og Amerika* kan läsas som en summering av Gøbels långa och betydande forskargärning. Boken ges ut i samarbete med M/A Museet for Søfart i Helsingör och den ingår i museets årsböcker.

Boken täcker 250 år mellan 1600 och 1850. Startskottet utgörs av Danmarks första expedition till Indien. Ove Geddes sjötåg år 1618 ledde till grundande av den danska handelsstationen i Trankebar i Indien och det Danska ostindiska kompaniet. 1850, slutpunkten för boken, markerar övergången från segel till ånga men också slutet på det danska koloniala väldet och med det den långväga sjöfarten under dansk flagg. Men bokens tyngdpunkt, vilket också erkänns av författaren, är den danska sjöfartens gyllene tid på 1700-talet. Gøbel noterar inledningsvis att han inte har några teoretiska ambitioner. Han vill visa den tidigmoderna sjöfarten under dansk flagg i all komplexitet och detaljrikedom och undvika förenklingar och schablonbilder, och med det lyckas han alldeles utmärkt.

Boken innehåller ett tjugotal tematiska kapitel. Vissa teman ägnas åt sjöfarten på specifika områden. Således finns det ett kapitel om sjöfarten till Indien, ett annat om Danska asiatiska kompaniets sjöfart till Kina, ett om triangelhandeln mellan Danmark, Afrika och Västindien, och ett till om direkt sjöfart mellan Danmark och de danska öarna S:t John,

S:t Thomas och S:t Croix i Västindien. Andra kapitel ägnas åt teman som skepp, navigation, sjömän, kvinnor ombord, mat och dryck till sjöss, ordning och rättsväsende, och konvojer.

Gøbel skriver initierat om faror till sjöss, i form av myterier, förlisningar och sjukdomar. Han lyfter här fram skillnaden mellan bilden av tidigmodern sjöfart som präglad av stormar, olyckor och myterier, och sjöfartens mindre äventyrliga vardagliga verklighet. Det betyder inte att sjöfarten till Afrika eller Asien var ofarlig, men farorna fanns snarare i sjukdomar än i olyckor och stormar. Sjöfarten till Indien och Kina där man fler gånger passerade ekvatorn och där skeppen seglade flera månader utan avbrott var särskilt ohälsosam. En undersökning från slutet av 1700-talet indikerar att ca 60 % av sjukdomar och dödsfall ombord kan kopplas till mag- och tarmsjukdomar, 15 procent till luftrörssjukdomar och endast 5-10% till olycksfall. Uppenbart kunde dödligheten på grund av sjukdomar till sjöss (som skörbjugg), eller vid besök av smittfarliga hamnar och kuster (som Batavia eller Afrikas Guldkusten) vara förfärlig. Gøbel citerar också en undersökning som gjordes av den danska slavhandelskommissionen för 49 middle-passage-färder mellan 1778 och 1789. Kommissionen dokumenterade att av de 17 113 slavar som lastades ombord i Afrika dog 2707 under överfarten, med andra ord en dödlighet på 16% – en fruktansvärd statistik. Men under samma resor avled hela 33% av slavskeppens besättningar! (s. 337) Kombinationen av smittsamma sjukdomar, problem med mat och dryck, och oberäknelig tid till sjöss gjorde färder mellan Afrika och Västindien till de dödligaste under dansk flagg.

Men författaren visar också tydligt att sjöfartens säkerhet under den 250-åriga perioden förbättrades dramatiskt, framförallt när det gäller sjöfarten till Indien och Kina. Segelfartygens konstruktion förändrades relativt lite. Men navigationen förbättrades väsentligt, seglingstider kortades, likväl lastningstider i hamnar. Boken innehåller mycket matnyttig fakta om allt från skeppens tonnage, seglingstider, besättningarnas storlek och sammansättning till de långsiktiga trenderna och utvecklingslinjerna. Föga förvånande lyfter Gøbel det faktum att den danska sjöfarten gynnades av konflikter mellan Storbritannien och Frankrike, under sjuårskriget 1756–1763, amerikanska frihetskriget 1778–1783 och under franska revolutionskrigen på 1790-talet. Men sådana krigsbaserade konjunkturner

---

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

ledde också till kapningar och politiska spänningar mellan Danmark och Storbritannien. Och 1807 tog den gyllene konjunkturen ett abrupt slut i det andra slaget vid Köpenhamn. Danskarna förlorade, britterna tog den danska örlogsflottan och ockuperade danska kolonier. Danmark tvingades i en ödesdiger allians med Napoleon som också ledde till förlusten av Norge till Sverige. Även om man efter 1815 fick kolonierna tillbaka och sjöfarten i viss mån återkom blev nu situationen helt annorlunda. Segelsjöfartens gyllene tid var över.

*Under sejl* innehåller mycket statistik om sjöfart som generellt fenomen. Men det betyder inte att författaren skulle vara ointresserad av det enskilda. Boken är full av detaljer, berättelser om enskilda resor och skepp, och intressanta individer och deras öden. Originella dagböcker, korrespondens och levnadsteckningar bör särskilt nämnas. Här syns bäst Gøbels breda grepp om Danmarks maritima förflutet och dess källor. Det finns tre individuella karriärer som får egna kapitel: kinakaptenen Mouritz With, västindiefararen Cordt Gylves Orm och sjöofficeren Peter Schiønning, men vi får inblick i betydligt fler sjömäns, kapteners eller handelsmäns liv.

*Under sejl* är en oerhört rik bok, den är välskriven och ofta underhållande. Författaren, förlaget och museet har fått fram fantastiskt bildmaterial om det danska äventyret till sjöss 1600–1850. Det finns tre olika index (person-, skepps- och platsindex) och en fyllig litteraturlista och arkivförteckning. Det enda, dock viktiga, jag saknar är en ordentlig notapparat. En bok som är så fullmatad med kunskap borde tillåtas ha noter.



Asger Nørlund Christensen, *Maritime connections across the North Sea. The exchange of maritime culture and technology between Scandinavia and the Netherlands in the early modern period* (Leiden: Sidestone Press, 2021), 258 p., paperback, ill.

*Reviewed by Hielke van Nieuwenhuize*

Scandinavian-Dutch maritime connections in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> century have been addressed in various articles and monographs. Most of these works, however, only covered Scandinavian migration to the Netherlands and therefore did not paint a complete picture of interactions between Scandinavian and Dutch seafarers. Some of these publications focus on the reasons for migration as well as the patterns, geographical origin and scope of Scandinavian migration to the Netherlands. Others dealt with residential behavior, church membership or marriage patterns of mainly Norwegian migrants in Holland. The Scandinavian employees of the Dutch East India Company (VOC) have been researched as well. As is to be expected, such studies mostly dealt with sailors. A notable exception is S. Bertil Olsson's contribution on the Swedish surgeons of the VOC. The PhD thesis of Asger Nørlund Christensen, which appeared in print in 2021, offers the first thorough analysis of the exchange of maritime technology between Denmark-Norway and the Dutch Republic in both directions. The author has not only studied Danish and Norwegian sailors in the Netherlands but also the recruitment of Dutch officers, navigators and shipbuilders as well as the purchase of maritime artefacts by the admiralty, trading companies and private entrepreneurs in Denmark-Norway.

Central to this study is the author's research question: "Did a transfer of maritime technology, knowledge and practice take place from the Netherlands to the kingdoms of the Danish king in the early modern period? How did this transfer take place and what consequences did it have for maritime development in the Danish conglomerate state?". The choice of

---

Hielke van Nieuwenhuize (1980) is Research Assistant at the Chair of Modern History at the University of Greifswald.

sources to answer this question is innovative. Whereas former studies were mostly based on marriage bann registers, Christensen built his chapters concerning Scandinavian sailors in Dutch service on an in-depth analysis of 17<sup>th</sup> century notarial contracts between Scandinavian sailors and their Dutch employers as well as 18<sup>th</sup> century muster-rolls of private trading vessels, leaving the harbour of Amsterdam. As the sailors' hometowns are mentioned in the muster-rolls and notarial contracts, the author was able to research the geographical origins and composition of Scandinavian crews in the different branches of Dutch shipping in both centuries.

The empirical part of Asger Christensen's monograph is structured in four chapters, which all address different aspects of the transfer of Dutch maritime technology and culture to Denmark-Norway. In the third chapter, the author discusses the recruitment of Dutch shipbuilders, shipwrights, officers and sailors for Denmark-Norway's navy and trading companies. Whereas the navy employed Dutch officers as well as crews, the trading companies mainly recruited Dutch navigation specialists. It is interesting, that the Danish state recruited not only Danish and Norwegian but also many Dutch sailors during the Danish-Swedish wars of the 17<sup>th</sup> century. Sweden hired Dutch officers and masters too, but in contrast to Denmark, only manned its ships with its own subjects. Therefore, the question arises, if Denmark's manning system (compared to its Swedish counterpart) was simply deficient or if the recruitment of so many Dutch seamen was a deliberate policy to improve the standards of Danish crews. The author furthermore shows the prevalence of Dutch shipbuilders and shipbuilding technology in Denmark and Norway in the seventeenth century, not only during the reigns of Frederic III and Christian V, in which decades the royal shipyards were often led by Dutch shipbuilders, but also, albeit more indirectly and on a smaller scale, during the government of king Christian IV, who himself employed mostly Scottish shipbuilders. The fourth chapter focuses not on personnel, but on the transfer of maritime technology. It deals, for example, with the occurrence of Dutch ship types, navigational aids (like charts, manuals, and compasses), Dutch expressions and identities in Denmark and Norway. Especially the analysis of the transfer of Dutch maritime vocabulary into the Danish and German languages is impressive. Other historians have already hinted at

the presence of Dutch maritime words in the Norwegian and Russian language, but Christensen's overview is far more extensive. In the most important chapter of this book, chapter five, the author details which Scandinavian maritime regions provided the seamen for which segments of the Dutch maritime labour market. Furthermore, Christensen attempts to clarify, why sailors from specific Scandinavian regions were over- or underrepresented in certain Dutch shipping branches. Finally, the sixth chapter analyses the networks of Scandinavian sailors in Amsterdam. Most seamen used the services of a landlord to find employment aboard one of Amsterdam's trading vessels. Christensen shows that migrants from the same Scandinavian region often stayed in one inn. However, sailors from, for example, Föhr, Stockholm and Lister (Norway) shared their places of residence with men from other Scandinavian regions as well. He concludes that the latter's maritime expertise consisted of Dutch and various Scandinavian traditions, whereas the former were only influenced by Dutch know-how and technology.

The most important finding of this book is the overrepresentation of sailors from the Wadden Sea region and from Southwestern Norway in Dutch European shipping and in relatively high ranks. There was, however, a big difference between both groups. Migrants from the Wadden Sea region clearly possessed the best networks in the Dutch Republic: even within Dutch European shipping, they were overrepresented on those ships, which undertook the shortest and safest voyages, especially those to Archangelsk, Norway and the countries encompassing the Baltic Sea. Seamen originating from Southwestern Norway were overrepresented in the longer and more dangerous European trades, like the voyages to North and West France as well as to the Mediterranean. Migrants from other Danish, Norwegian and all Swedish and Finnish maritime regions were mainly to be found in the external segment of the Dutch maritime labour market: the navy as well as the Atlantic, North American and East Indian trades.

A second important point, especially for the readers of this journal, is the irrelevance of Swedish migration to the Dutch Republic, most notably in the first half of the seventeenth century. According to the author's sources, Swedes amounted to 4-13% of all Scandinavian sailors on the

Dutch maritime labour market before 1658. Christensen's percentages are higher, but only because he defines the seamen from Bohuslän and Skåne for comparison as "Swedish seamen", which is historically inaccurate, to say the least. If at least 87 % of all Scandinavian seamen in the Netherlands were subjects of the Danish king, how then did this impact the transfer of Dutch knowledge and technology to Denmark-Norway and Sweden? Especially during the crucial decades around 1650, in which Danish, Norwegian and Swedish shipping expanded into new and unknown maritime regions, the availability of many Norwegian and Danish seamen with Dutch experiences and knowledge must have made the Danish merchant marine less dependent on Dutch or other foreign specialists in the field of navigation than its Swedish counterpart. Christensen's findings also offer an explanation for the fact that Sweden during its wars in the first half of the 17<sup>th</sup> century never ordered its agents to recruit Swedish seamen in the Netherlands. Probably, the Swedish admiralty was well aware, that there were not enough recruits available. A problem, that the Danish government clearly did not have.

Notwithstanding the innovative usage of historical sources and the author's relevant findings regarding the Scandinavian sailors of the Dutch merchant marine and navy in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> century, this book also shows some weaknesses. The subtitle of the book seems to imply not only a focus on Denmark and Norway but also on Sweden. Except for chapter five and six, Christensen mainly addresses the maritime connections between the Dutch Republic and Denmark-Norway. Publications on maritime relations between the Netherlands and Sweden are not abundant, but there are publications regarding Dutch shipbuilders, shipbuilding technology and naval officers in Sweden as well as Swedish migration to the Netherlands available, which would have been useful for especially the third chapter of this book. Furthermore, the bibliography lacks various publications on Dutch-Norwegian and Dutch-Danish connections. The effects of Danish and Norwegian remigration are only shortly discussed. In the conclusion, Christensen calculates how many sailors of the Danish state had worked on Dutch ships – which is a considerable amount – but as a reader, I also would have liked to know how the Dutch knowledge of these returning Danish and Norwegian sailors was actually used by the

Danish navy and trading companies, particularly in the 17<sup>th</sup> century. For example, were some of these remigrants appointed as navigators or officers of ships destined to maritime regions, that were still relatively unfamiliar in Denmark and Norway? How many Danish and Norwegian officers and navigation specialists of the Danish West and East India Companies (approximately) had spent their youth in the Dutch Republic? Questions, which are probably hard to answer, but certainly could have been addressed. Finally, this book would have profited from a place index as well as another round of proofreading, as it contains relatively many spelling mistakes.



S Bertil Olsson, *En Sjöfarande Mollösundssläkt – Sjökaptenen och Segelfartyg* (Kullavik: Hb ABO Trading, 2021), 287 s., inb, ill.

Anmäld av Lennart Bornmalm

Mollösund är hos allmänheten kanske mest känt som fiskeläge och för en del äldre även för den spillånga som hängde på torkställningar utmed klipporna under sommaren till in på 1980-talet. Fiske och fiskeberedning har fram till våra dagar varit ett signum för Mollösund. Det har dessutom funnits en omfattande kustsjöfart från Mollösund inte minst under 1800-talet och till för cirka 100 år sedan. Denna nådde sin topp i Mollösund under 1870-talet och blev därefter successivt utkonkurrerad av ångfartygen. Författaren som är bördig från Mollösund och har skrivit flera böcker inom ämnet (t ex *Berta Maria af Mollösund; Skonerten Berta Maria – Ett fartygsöde*), beskriver i denna bok 21 befälhavare på segelfartyg från vaggan till graven och hur de hade släktskap med en ung familj i Mollösund under slutet av 1700-talet. Det var en mycket aktiv och framstående sjöfararsläkt med många befälhavare, som sammanlagt förde 33 olika segelfartyg i fraktrafik, vilka på motsvarande sätt följs från leverans till vrak.

I Bohuslän hade allmogesjöfarten tidigare varit fri men genom freden i Roskilde 1658 blev den föremål för olika begränsningar. Fram till i början av 1830-talet var det i huvudsak personer i städer som innehade borgarrätt som fick idka handelsjöfart. För de sjövana yrkesfiskarna längs svenska västkusten öppnades nu möjligheter till försörjning utöver fisket. Detta ledde till att många unga män i kustsamhällena inte kom att ägna sig åt den traditionella fiskerinäringen i samma utsträckning utan valde att skaffa sig utbildning för att bli styrmän eller sjökaptener. Successivt införskaffade de sig större fartyg och frakterna skedde över allt längre distanser. Kustsjöfarten intensifierades efter 1850, främst på grund av ett ökande transportbehov i samband med industrialiseringen. Många nya trafik-

---

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

leder öppnades och antalet partrederier som idkade godstransport längs kusten ökade påtagligt. På några årtionden utvecklades Mollösund från ett fiskeläge med begränsade resurser till ett välbärgat samhälle med en ökad befolkning. Fartygen köptes gemensamt i partrederier och kostnaden var oftast uppdelad i 24 olika lotter – och befälhavarnas nära släktingar var vanligen ombord. Fartygen inköptes i andra hand, men många lät man också bygga inte minst vid lokala skeppsvarv på Orust. En del såldes vidare, några blev upphuggna och ett flertal förolyckades under perioden de var hemmahörande i Mollösund.

Boken känns mycket gedigen med ett brett referensunderlag och inleds med ett kapitel om Mollösunds fraktfart i allmänhet och med betoning på författarens släkt. Detta följs av en kortfattad beskrivning av Mollösunds utveckling från runt 1750 till och med 2000. Mollösund blev i början av 1600-talet det största fiskeläget i Bohuslän efter 1500-talets stora sillfiskeperiod – och nådde sin största folkmängd de första två decennierna efter förra sekelskiftet. Därefter följer några kapitel om seglationsbestämmelser, vilka delvis belysts ovan, om sjömanshusen och dess betydelse och då inte minst utbildningen av fartygsbefäl tills navigationsskolor allmänt inrättades i Sverige från början av 1840-talet. Ett kapitel belyser ekonomiska aspekter, som till exempel vad det kostade att bygga ett segelfraktfartyg av den typ som användes inom fraktfarten i Mollösund. Dessvärre finns det få uppgifter om detta, men den kända briggen *Gerda* antas ha kostat cirka 36 000 riksdaler och skonerten *Iduna* som sjösattes 1874 kostade drygt 41 000 kronor. Begagnade fartyg var billigare, det kunde variera från 13 500 till 30 000 riksdaler beroende på fartygets ålder och storlek. Billigare kunde det vara att köpa ett kondemnerat fartyg och reparera detta. Intäkterna från fraktfarten varierade också men mellan åren 1866 och 1876 var fraktraterna kanske som bäst och då kunde de årliga bruttointäkterna för ett antal fartyg från Fiskebäckskil variera mellan drygt 5 000 och drygt 20 000 kronor. Utdelningen till delägarna låg oftast på mellan 20 och 30 procent. Motsvarande siffror från Mollösund är dock inte kända – men bör rimligen ha varit något likvärdigt.

Därefter följer en ingående och intressant redogörelse om de av släktens kaptener som bedrev segelfraktfart från Mollösund. Detta avsnitt utgör drygt 120 sidor av bokens totala innehåll – och inleds med de första

två generationerna, vilka var Maren Torbiörnsdotter och Lars Olsson. De vigdes 1762 och fick sex barn mellan 1763 och 1775. Tre av dessa överlevde till vuxen ålder, två söner och en dotter, varav den äldste sonen Jöns Larsson gifte sig med Anna Thorberntssdotter från Mollösund. De fick tre barn, en dotter och två söner. Den yngste sonen, Thorbernt Jönsson, uppnådde vuxen ålder och blev fiskare. Han och hans hustru Greta Andersdotter fick sex barn, där fyra av dem uppnådde vuxen ålder. Två av dessa, Johan och August Thorberntsson liksom svärsonen Olof Ferdinand Jacobsson blev sjökaptener.

Olof Larsson var i likhet med sin broder Jöns Larsson fiskare – och han gifte sig med Margareta Olsdotter från Mollösund. De fick fem söner vilka samtliga uppnådde vuxen ålder. Olof och hans far ägde andelar i fiskeskutan *Alkan*. När allmogeseglationen blev fri 1832 var Olof Larssons fem söner troligen fiskare, men de två yngsta, Johannes och Gustaf, kom att mönstra på fraktfartyg i stället för att fortsätta som fiskare.

Efter dessa inledande kapitel om den första och andra generationen inom släkten fortsätter läsningen om de olika kaptenerna i kronologisk ordning och på vilka fartyg de var verksamma, var de bodde i Mollösund, familjeförhållanden etc. Först ut bland de 21 befälhavarna är Olof Larssons son Johannes Olsson d.ä. Han blev den förste i Lars och Marens sjöfararsläkt som idkade segelfraktfart – och var alltså barnbarn till Lars och Maren Olsson. Efter att sjökaptenerna presenterats ingående i ord och bild liksom familjer och bostadshus följer nästa avsnitt i boken. Detta omfattar de 33 olika segelfartygen som kaptenerna kom att föra i transportverksamhet genom åren. Även denna sektion är utförligt beskriven och intressant läsning, där författaren till stor del lyckats få fram illustrationer på flertalet av fartygen.

Boken avslutas med en reflektion över fördelningen av antalet fartyg över tid, där det visar sig att segelfartyg tillhörande partrederier i Mollösund ökade från tidigt 1840-tal och uppnådde största antalet under 1870-talet för att därefter gradvis minska och endast utgöra sex vid sekelskiftet 1800/1900. Två år senare hade släktens sista fartyg avyttrats. Inledningsvis seglade släktens sjökaptener galeaser som vanligen var under 20 meter i skrovlängd. Efterhand blev fartygen större och utgjordes av briggar och senare blev framför allt skonorter den mest vanliga fartygstypen. De största

fartygen, barkskeppen, inköptes på 1860- och 1870-talen till Mollösund, men ingen av dessa fördes av författarens släktingar.

De varor som framför allt transporterades med släktens segelfartyg var trävaror av olika slag på export från Göteborg men mest från Östersjöhamnar. I retur hade man många gånger kol som importerades från England till Göteborg men även till olika Östersjöhamnar. Vanligen besöktes hamnar på europeiska Atlantkusten och Medelhavet. Långseglatser bortom dessa områden var mera sällsynta.

Flera av fartygen förliste, några såldes vidare eller höggs upp, medan nästan alla de gamla kaptensboställena fortfarande finns kvar i Mollösund och påminner om en svunnen storhetstid inom kustsjöfarten.

Boken avslutas med en fartyglista över släktens olika segelfraktfartyg, där såväl fartygsnamnet, typ av fartyg, byggort och år, dräktighet, längd, bredd och lastrumsdjup, befälhavare från Mollösund, signalbokstäver som fartygets slutliga öde presenteras. Därefter följer ett fartygsregister med sidhänvisning till de fartyg som omnämns i boken. Det rikliga bildmaterialet är genomgående illustrativt och förhöjer läsningen.

Boken är läsvärd och andas ett mycket ambitiöst arbete.



S Bertil Olsson, *En Sjöfarande Mollösundssläkt – Ångbefäl och ångare* (Kullavik: Hb ABO Trading, 2022), 272 s., inb, ill.

Anmäld av Lennart Bornmalm

Kommunikationerna på land var länge undermåliga i Bohuslän och inte minst ut mot kustsamhällena. Till och från Mollösund var sjövägen under i stort sett hela 1800-talet den enda framkomliga vägen. Så sent som i början av 1900-talet fanns bara en svårframkomlig mindre väg, som på sina ställen inte ens var möjlig att ta sig fram med häst och vagn. Mollösundsborna var alltså i huvudsak hänvisade till transporter sjövägen av såväl gods som passagerare fram till början av 1910-talet, då en enkel landsvägsförbindelse tillkom till övriga Orust.

I mitten av 1800-talet introducerades ångfartygen för att slå igenom helt i slutet av århundradet och därmed utkonkurrera fraktseglationen, även om ångfartygen inte helt ersatte segeltonnaget i Bohuslän på samma sätt som andra håll i Sverige. Den bohuslänska flottan kom att bestå av mindre fartyg vilka också kunde användas för fiske. Däremot kom den fraktseglation som Mollösundsborna hade ägnat sig åt under 1800-talet att ersättas med ångfartyg. Detta medförde att segelskutorna blev allt färre parallellt med att frakttrafiken ökade med ångdrivna fartyg. Dessutom inleddes i slutet av 1860-talet linjetrafik med ångbåtsrederier utefter Bohuskusten, vilket förbättrade kommunikationerna i minst med Bohusläns kustsamhällen.

Författarens släktingar i Mollösund kom i många fall att ägna sig åt ångsjöfart i stället för segelsjöfart, vilket skildras i denna bok. Dessutom övergick fyra av släktens befälhavare på segelfartyg till att föra befäl på ångfartyg. Däribland Carl Oscar Olsson som var den förste av dessa och som 1884 blev kapten på Marstrandsbolagets *Albrektsund*, medan Bernhard Olsson övertog befälet på ångaren *Agnhammar* 1890 och Axel Teodor Mattsson 1899 på ångaren *Njord*. De yngre släktingarna utbildade sig direkt till ångfartygsbefäl och förde därmed släktens sjöfartstradition vidare utan att dessförinnan ha varit befälhavare på segelfartyg. Inom

släkten eller inom "Lars och Marens sjöfararsläkt" blev det 20 personer som kom att föra befäl på 48 olika ångare under perioden mellan 1874 och 1959. De presenteras ingående i åldersordning i egna kapitel i boken med den äldste först. Flertalet, utom två bröder som blev maskinbefäl, kom att föra befäl på bryggan. Boken har ungefär likvärdigt upplägg som föregångaren *En Sjöfarande Mollösundssläkt – Sjökapten och Segelfartyg*, där fartygsbefälen presenteras ingående i ord och bild med familj och släktingar, deras utbildning, sjötjänstgöring och på vilka fartyg, etc. Detta avsnitt upptar ungefär 100 sidor av bokens totala volym. Därefter följer en utförlig presentation av fartygen på vilka de tjänstgjorde. Detta avsnitt avslutas med en sammanfattning av ångfartygsepoken, som hade sin topp mellan 1910 och 1920. Därefter kom de förbränningsmotordrivna fartygen att successivt ta över.

De inledande kapitlen omfattar, förutom en kortfattad inledning av bland annat bokens innehåll, en presentation av Lars Olsson och Maren Thorbiörnsdotters släkt med ett illustrativt släkträd. Lars och Marens familj från 1700-talet utgör stamfamiljen från vilken berättelsen tar sin början. Detta kapitel ger läsaren en god insikt i vem som är släkt med vem under de två århundrande som de båda bokbanden spänner över. Därefter följer ett sammanfattande kapitel om ångmaskinen, bemanning och utbildning, vilket introducerar läsaren till ångmaskinen och dess utvecklingshistoria i korthet, bemanningen i maskinrummet i ett ångfartyg och vilka som arbetade där och vad de gör. Kapitlet avslutas med en beskrivning av utbildningen till ångbåtsbefäl. Därefter följer alltså det omfattande kapitlet som presenterar sjökaptenerna, vilket inleds med Bernhard Olsson och avslutas med Josef Marinus Larsson.

Även denna bok avslutas med en efterskrift följt av ett fartygsregister, där fartygen som nämns i boken sidhänvisas.

Även detta bokband är synnerligen ambitiöst och gediget genomfört. Läsaren bjuds på en god portion släkthistoria och de sjöfarande släktingarnas gärning såväl till sjöss som betydelse för Mollösund. Det rikliga bildmaterialet är genomgående illustrativt och underlättar läsningen. Det är hedersamt att böcker av detta slag skrivs och publiceras. Båda bokbanden rekommenderas varmt inte minst för bofasta och sommarboende i Mollösund.





Alexej Smirnov, *Den gyllene freden 1721: Stormaktens undergång* (Stockholm: Medströms Bokförlag, 2022). 600 s., inb., ill. Översättning: Elisabeth Löfstrand

Anmäld av Ulf Sundberg

Smirnovs digra verk avhandlar de sista åren av stora nordiska kriget, konflikten som gjorde slut på den svenska stormakten. Att ge sig i kast med stora nordiska kriget är inte lätt, varje forskare i ämnet möts av över 20 års krig, där Sverige anfalls av olika makter. Endast historiens facit är tydligt, Sverige kunde inte hålla ut i längden.

Stora nordiska kriget är kontroversiellt. Kriget var stort och långt. Den som vill kan hitta många aspekter på konflikten. Analyser av ett nederlags orsaker brukar leda till skarpa diskussioner och bestämda uppfattningar. Stora nordiska kriget är inget undantag. Smirnov pekar redan i förordet på att slaget vid Poltava brukar sättas i centrum för intresset. Jag skulle för svensk räkning gärna lägga till Karl XII:s personlighet. Smirnov förklarade sedan att han såg åren 1713 till och med 1721 som de mest intressanta. Jag kan nästan hålla med, även om jag ser den ryska erövringen av Baltikum och Ingermanland åren 1702 till och med 1710 som en avgörande del i kampen.

Under alla omständigheter är det värdefullt att någon på nytt engagerar sig i krigets sista år. Det som är extra värdefullt är att Smirnov talar ryska och har haft tillgång till ryska källor. Utan tillgång till motståndarens källmaterial blir all skrivning om krigshistoria endast halv.

Boken inleds med en mycket kort exposé över kriget för att sedan blir mer detaljerad från år 1718. Läsaren kommer in i de första fredsförhandlingarna i kapitel ett. Kapitlets rubrik, "Sverige väljer krig", ledde till en viss reaktion från min sida. Påståendet är på ett sätt inte fel, men "Sverige fortsätter försvaret" hade varit lika sant. I sammanhanget kan man konstatera

att Smirnov var otydlig på vilka som startade kriget; Ryssland, Sachsen och Danmark – inte Sverige.

Smirnov går sedan vidare och beskriver händelseutvecklingen fram till freden 1721, både på slagfältet och i diplomatiska sammanhang. Framställningen upplevs som mycket förtjänstfull. En del av förklaringen till att boken blev 600 sidor är att protokollen från förhör med svenska fångar återges *in extenso*. De här protokollen är i normalfallet otillgängliga för svenska forskare och känns värdefulla. Ett stort antal brev från ryska brevskrivare återges också. Här hittar man ett detaljer som kan vara av stort värde för någons forskning, och som oftast är intressanta. För att ta ett exempel. Furst Repin informerade den 22 april 1720 om att sju officerare som varit i svensk tjänst nu kommit till Riga från Hamburg för att gå i rysk tjänst. Spontant börjar man undra vilka de var. De många personliga framställningarna ger också intressanta inblickar i den tidens tänkesätt.

När man läser en bok av det här formatet kommer man naturligtvis att färgas av det som man är mest intresserad av. Till exempel den som intresserar sig för stora nordiska krigets sjökrig får god valuta för läsningen. Det som intresserade mig mest var upplysningen att Ryssland vid krigsslutet inte hade några lån. Jag har länge frågat mig med vilka marginaler som den svenska stormakten gick under. En viktig faktor här är hur utmattat Ryssland var år 1721. Att Ryssland saknade lån är en indikation på Rysslands kvarstående uthållighet. Observationen är dock inte hela svaret på frågan, som förmodligen kommer att kvarstå länge.

En stor del av boken ägnas åt slaget vid Stäket år 1719. Smirnov säger att "slaget vid Stäket har visat sig vara en riktig "kinesisk ask" med flera hemliga lådor." Alla som bekantat sig med problematiken håller sannolikt med. Genom sin tillgång till ryska källor kunde Smirnov tillföra ytterligare hemliga lådor. En stor nyhet rörande slaget är att även Österbottens regemente deltog i striderna. Dess chef, generalmajor Fitinghoff, skulle ha belönats både för sitt deltagande i striden och för "sin behärskade tystnad om att han hade deltagit i den.". Smirnov ansåg att slagets historia präglades av ett starkt politiserande och att det gällde för svenskarna att hitta rätt hjältar. Österbottningarna ingick uppenbarligen inte. Smirnovs framställning om slaget vid Stäket är sannolikt inte det sista ordet om denna kinesiska ask. Den utgör dock utan tvekan ett viktigt bidrag till diskussionen.

---

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

Samtidigt med beskrivningen av slaget tillförde Smirnov ett antal intressanta observationer kring tidens stridsteknik. För oss svenskar ovanliga källor, som till exempel en rysk kruttillverkare, gör läsningen givande.

I bokens sista del avhandlas det svenska samspelet med Storbritannien och en eventuell brittisk medverkan i ett besegrande av Ryssland. Det bestående intrycket av texten är att brittiskt stöd var mer en svensk förhoppning än ett möjligt alternativ.

Nackdelarna med boken är att den saknar fotnoter och titlarna på ryska källor inte är översatta i källförteckningen. Smirnovs verk är annars en bok som med fördel kan läsas av alla som intresserar sig för stora nordiska kriget. Avslutningsvis kan man konstatera att Elisabeth Löfstrands översättning upplevs som välgjord och välbalanserad. Språket flyter på, vilket kanske inte är helt lätt med översättningar från ryska.



Nathan Shachar, *Johnsonlinjen och Latinamerika* (Stockholm: Bokförlaget Stolpe, 2022), 351 pages, illustrated, hardback.

*Reviewed by René Taudal Poulsen*

For nearly nine decades, Johnsonlinjen connected Sweden and Latin America via an extensive network of scheduled liner services. With financial support from the Johnson Foundation, journalist Nathan Shachar has authored a book that sheds new light on many of the connections that the Swedish line made and enabled.

Originating as a Stockholm trading house, Axel Johnson entered the shipping business in 1890 with a focus on iron ore and coal tramp trades. In 1904, however, he inaugurated Johnsonlinjen's first scheduled liner service from Sweden to the La Plata region in South America. It was a gamble, because only small cargo volumes travelled between Sweden and South America with transshipment in European continental ports. Johnsonlinjen's efforts coincided with Transatlantic and Broström's new liner ventures for Australia and North America, and it faced the same challenges as the Gothenburg-based lines: Initially, the lines did not generate profits and the canvassing of sufficient cargo volumes was a time-consuming process. Johnson negotiated government subsidies with the argument that that the line would pave the way for Swedish exports to South America, and indeed Swedish industrial products increasingly found customers in South America. In the northbound trades, Johnsonlinjen started as an outsider, and British and German lines dominated the liner shipping conferences. Axel Johnson successfully threatened his way into the northbound conference from Brazil to Europe in 1910. He did so by asking Johnson Line captains to starting calling at Brazilian ports. To the conference members, he indicated that he would underbid their freight rates

---

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

for coffee exports to the entire European market, if they did not admit Johnson Line and this threat settled the matter. The line also started to transport large volumes of South American fruit such as bananas northbound, and thus paved the way for some of present day Swedish consumer patterns.

In 1914, Johnsonlinjen was quick at taking advantage of the opening of the Panama Canal, and established two new lines from Sweden to the West coasts of North and South America, respectively. Before the emergence of intercontinental flights in the Post World War II era, Johnsonlinjen also offered passenger services on its relatively fast cargo liners, some of which had luxurious accommodation for up to 50 passengers. Apparently not very profitable in its own right, the passenger business contributed to Johnsonlinjen's brand as a high-quality line. Shachar explains how media from many countries covered Greta Garbo's 1933 crossing on the "Annie Johnson" extensively and outlines how Johnsonlinjen's vessel often served as "... floating [Swedish] embassies and party venues" for Swedish businesses in South American ports (p. 323).

The book alternates between chapters of the business history and social history. In the business history chapters, Shachar outlines the management strategies and styles of the different generations of Johnson top managers, who were generally conservative and had a strong sense for details and high-quality ship operations. These chapters complement Thorsten Rinman's 1990 book "*Rederiet*" and Sören Larsson and Jaak Saving's book "*Nordstjernan Inifrån: 1890-1990*" on Nordstjernan's and Johnsonlinjen's history, and generally follow the same line of arguments about the company's successes and strategic challenges. Shachar notes that Johnsonlinjen were among the first shipping companies in the world to adopt internal combustion engines in 1912, and an relatively early adopter of container shipping in the late 1960s. Nevertheless, Johnsonlinjen increasingly struggled in the international competition, due to a phenomenon that he labelled "marine populism". In the Post World War II era, South American governments engaged in protectionism to support national lines, and the UNCTAD 40-40-20 code, which reserved 40 per cent of cargoes for shipping lines for the exporting countries and 40 per cent for lines from importing countries, contributed further to Johnsonlinjen's problems. In

this line of argumentation, Shachar follows Rinman's analysis from 1990: Protectionism damaged the efficiency of South American shipping services as well as Johnsonlinjen's competitive position. Shachar explains the difficulties encountered by Johnsonlinjen and parent company Nordstjernan in the 1980s, which lead to strategy shake-up under new management. Nordstjernan subsequently sold the liner activities in Johnsonlinjen to Hamburg Süd, a German specialist in South American container shipping in 1991.

The social history chapters of the book concern work experiences of seafarers in Johnsonlinjen's services. Shachar outlines the exceptional hardships, stress and personal sacrifices that seafarers experienced during the two world wars. Maritime historians have told such stories before, but Shachar's narrative adds nuances and nerve to these terrible experiences. He also describes the difficulties that seafarers could experience in foreign ports, where some became easy victims for robberies and other criminal assaults. One of the chapters on social history also directs attention towards illegal transportation practices in liner shipping: The smuggling which occurred both in southbound and northbound trades. Swedish seafarers' made profits from smuggling pornographic magazines from Sweden to South American ports as early as the 1940s, and on the northbound voyages, criminals tried to smuggle drugs in containers. Some drug smugglers also hired divers, who would use strong magnets to attach the drugs to vessel underwater hulls, while alongside in South American ports. The sources for the social history chapters are interviews and written accounts by Swedish seafarers, and Shachar has used the comprehensive Nordstjernan's archives held at Engelsbergs Bruk for his research. It is a pity that the book does not make use of a transparent reference system, which would have been a help to maritime historians with an interest in conducting further research in the rich Nordstjernan archives.

In combining social and business history of Johnsonlinjen, Shachar contributes to Swedish maritime history. His book is highly readable and brings to life the experiences of the seafarers and the managers in Johnsonlinjen through most of the twentieth century. Another appealing aspect of the book relates to the high-quality photographs, some of which originate from Johnsonlinjen's film archive and appear in print for the first time. The book in my view should attract the attention of anyone with an interest in Swedish maritime history or Swedish relations to Latin America.