



Klart skepp! Svenska flottan i krig och fred under 500 år
(Lund: Historiska media, 2022), 239 s.

Anmäld av AnnaSara Hammar

År 2022 fyllde den svenska marinen 500 år, en händelse som nog få sjöhistoriskt intresserade missat. En förtjänstfull sak med jubileum är att de ofta inbjuder till att ta de lite större greppen över tid och rum och till att försöka knyta ihop det förflutna, om än aldrig så avlägset, med vårt nu.

Flera böcker och tidskrifter har redan publicerats med marinens 500 år långa historia som tema och nu har turen kommit till *Sjöhistorisk årsbok*. I en vacker och rikt illustrerad antologi presenteras femton olika bidrag, som var och en på sitt sätt förhåller sig till olika marina företeelser och skeenden från 1500-talet och fram till våra dagar. Det blir med nödvändighet spridda nedslag och någon heltäckande svenska flottans historia är det inte, men det är heller inte syftet med boken. Istället ges plats för emellanåt lite mer udda, perifera frågeställningar, blandat med några i marinhistoriska sammanhang trygga klassiker. Boken är kronologiskt disponerad och uppdelad i tydliga avsnitt efter århundrade.

Bokens första bidrag: "Örlogsflottan 500 år" av Lars Ericson Wolke behandlar hela tidsperioden, från 1522 till nutid. Det är en flyhänt och tydlig genomgång som samtidigt ger en välbehövlig ram till boken som helhet. Även de två följande bidragen "Galjoner och ornament" av Hans-Lennart Ohlsson och "Flottan, samhället och ekonomin" av Jan Jörnmark, spänner över i stort sett samtliga sekler. "Galjoner och ornament" behandlar fartygens utsmyckning, till exempel akterspeglar och galjonsfigurer och det långa tidsperspektivet blir i denna text särskilt intressant. I

AnnaSara Hammar är fil.dr i historia och verksam som gymnasielärare i Umeå.

texten "Flottan, samhället och ekonomin" får vi ett välbehövligt perspektiv på de större samhälleliga och ekonomiska förändringar som låg bakom sådant som till exempel stormaktstidens uppgång och fall eller de misslyckade krigen mot Ryssland under 1700-talet. Bidraget snuddar dessutom lite grann vid debatten om den militära revolutionen men fokuserar därefter framför allt på kostnaderna för att ha en stående örlogsflotta och sätter in den svenska flottan först i ett europeiskt och därefter globalt perspektiv. Det är välskrivet och engagerande men tabellerna som ackompanjerar texten tycker jag är en smula svåröverskådliga och inte är helt lyckade i sin layout.

Efter dessa texter följer ett avsnitt om 1600-talet som innehåller två texter om amiraler och ett om arkeologi. Den första texten "En egensinnig amiral" av Erling Matz handlar om Henrik Fleming och utmaningarna som möter honom när han tar över som amiral över flottan 1628 då flottan blockerar Danzig. Texten är välskriven med många detaljer, men saknar kopplingar mellan Flemings agerande och samtiden, något som hade höjt textens relevans. Även Matz nästa text "Amiralen som inget visste om vatten" om amiral Lorenz Creutz och det katastrofala krigsåret 1676 lider av samma problem. Kriget 1675–1679 hade en avgörande betydelse för flottan på många sätt, något som dock inte alls behandlas i bidraget. Stort nummer görs istället (som så ofta) av att Creutz saknade sjömilitär kompetens och därför bar skulden till att *Kronan* förläste. Bristen på sjömilitär erfarenhet är ju dock en poäng man kan göra om nästan samtliga svenska riksamiraler fram till just kriget 1675–1679. Inte för att man inte visste bättre, utanför att det helt enkelt var andra egenskaper som premierades. De samtida källorna används därtill okritiskt, trots att folk under krigsåren hade många, goda anledningar att beskylla varandra för såväl inkompetens som feghet. Detta gör texten till antologins svagaste bidrag.

Desto roligare är kapitlet om "Den glömda flottan" som handlar om vraken som vilar på Östersjöns botten. Nya tekniska hjälpmedel har öppnat upp för större och mer systematiska marinarknologiska undersökningar av de vrak efter örlogsskepp som sjunkit eller avsiktligt sänkts under äldre tid. Genom att inte bara forska på de stora berömda flaggskeppen, finns här möjlighet att få en bättre bild av hela den seglande örlogsflottan. Nya och återupptäckta vrak beskrivs i texten på ett förtjänstfullt sätt.

Ännu intressantare kommer det förstås att bli när det går att göra större, mer allmänna analyser över såväl fartygens konstruktion som hur utrymmena ombord distribuerades.

I avsnittet om 1700-talet möter vi sjöslag, kosthållning och sjukvård. Det första kapitlet "Gustav III:s ryska krig", av Claes Rainer är en effektiv och högst rimlig skildring av slaget vid Hogland, ett slag som ofta får stå i skuggan av Viborgska gatloppet och Svensksund. Jag hade dock önskat mig en lite tydligare redogörelse för orsakerna till själva kriget som i texten helt lämnas därhän.

Även bidraget "Flottans kvinnliga hjältar" av Karin Fredriksson handlar om kriget 1788–1790. Texten är indelad i två delar: först en levandegörande beskrivning av två kvinnor som var med i Svensksund och där utmärkte sig för sina insatser. Därefter problematiseras beskrivningen och sätts in i ett större perspektiv om kvinnor i militära organisationer. Texten är intressant om än ibland lite osystematisk i sitt upplägg. Det hade säkert gått att göra ännu fler poänger av hur kvinnorna sedan blev ihågkomna.

I avsnittet om 1800-talet ryms två texter: Erling Matz "Hjälte eller förrädare" om Cronstedt och Sveaborgs kapitulation 1808 samt Hans Lennart Ohlssons "Drömmen om ett marinmuseum." I sin text om Cronstedt lyckas Matz mycket bättre med att både levandegöra och problematisera en historisk gestalt. Cronstedt får här den historiska förankring jag saknade när det gällde 1600-tals amiralerna. Hans-Lennart Ohlsson redogör i sin text för tillkomsten av Marinmuseum och Sjöhistoriska museet. En lättläst och trivsamt redogörelse, om än inte så analytisk. En diskussion om militära organisationer och minne hade lyft texten.

1900-tals avsnittet innehåller tre texter av vitt skilda slag. Den första "Den frisinnade sjömanskostymen" av Tonie Lewenhaupt är ett roligt inslag även om den kanske lite tappar förankringen med bokens övergripande tema. I Thomas Engevalls text "En modig sjöofficer" om jagaraffären 1939–1940 är vi tillbaka till frågan om enskilda officerares beslutsfattande som behandlades i kapitlet om Cronstedt, men nu i ljuset av andra världskriget och dess komplicerade säkerhetspolitiska förhållanden. Den avslutande texten "Med blå ögon" av Magnus Haglund spänner över hela 1900-talet och hade gärna fått placeras först i avsnittet istället för sist. Här framgår med all önskvärd tydlighet svårigheterna i att hantera en förän-

derlig värld där den tekniska utvecklingen dessutom ställer allt högre krav på en militär organisations omställningsförmåga.

Bokens sista bidrag Patrik Oksanens "Osäkert väder, evigt hav" blickar framåt och poängterar samtidigt att vi är, modern teknik, digitalisering och flyg till trots, fortsatt beroende av havet. Att ha en fungerande marin framstår, både hos Oksanen och Haglund, vara av yttersta vikt i en alltmer osäker framtid.



Andreas Linderoth (red.), *Svenskt sjöförsvaret 500 år. Människor, politik & kulturarv* (Karlskrona: Marinmuseum, 2022), 202 s.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Under det stora jubileumsåret 2022 utkom som bekant flera skrifter som behandlade flottans historia under 500 år, inklusive den historik som utgavs av Sjöhistoriska samfundet. I denna flora av navala böcker avviker Marinmusei årsbok för jubileumsåret genom att försöka fånga in företeelser som av olika skäl har fallit lite utanför den gängse jubileumslitteraturen. Dessutom har man vidgat perspektivet utanför flottan till sjöförsvaret i ett bredare perspektiv.

Bokens underrubrik ger en aning om infallsvinklarna där forskare i olika ämnen belyser olika lite mera ovanliga aspekter på sjöförsvarets historia. Därmed är det också sagt att boken ämnesmässigt spretar, vilket faktiskt är själva syftet med dess upplägg. Här finns i 14 kapitel lite av varje för den marinhistoriskt intresserade, alltifrån den samtida framställningen av 1500-talets sjöhjältar, förtäring och njutningsmedel ombord, via politiska strider om flottan, flottans diplomatiska roll visavi Barbareskstaterna i Nordafrika till det kalla krigets kulturarv, pålningsystem under vattnet och flottans roll i 1600-talets propaganda. Trots den ämnesmässiga spridningen håller boken en kvalitetsmässigt jämn nivå.

Sammantaget ger årsboken läsaren en god överblick över vitt skilda forskningsområden – några bearbetade, andra potentiella – med anknytning till sjöförsvaret under 500 år. Ofta är det just detaljstudier som, rätt valda, kan belysa bredare företeelser och tillåta betraktaren att se det stora i det lilla. Boken innehåller fyra sådana bidrag.

Ingvar Sjöblom, den främste kännaren av vårt flottas 1500-tal, beskriver och analyserar det nav som kronans varuhus i Kalmar utgjorde för försörjningen av flottans fartyg med proviant under det tidiga 1560-talet. Genom

en granskning av bevarade fogderäkenskaper framträder ett komplext och utvecklat försörjningssystem, själva förutsättningen för möjligheterna att kunna ge flottans fartyg en god uthållighet till sjöss.

Niklas Erikssons studie av brännarmodellen ö24 från det sena 1600-talet utvecklas till en spännande analys inte bara av fartygsmodellen utan också till en bredare beskrivning av detta lika fruktade som mytomspunna vapen.

Lina Mårtensson följer i sitt kapitel linjeskeppet *Dristigheten* alltifrån sjösättningen 1785 och fram till det fartyget sprängdes 1869, som ett led i försöksverksamheten med minor. Här får vi följa linjeskeppets övergång till sjukskepp till den slutliga sprängningen. Som en avslutning behandlas även minnet av *Dristigheten* tiden efter 1869.

Det fjärde bidraget av denna kategori utgörs av Simon Ekströms kapitel "Kanonarvet" där han följer återbruket av kanoner med fokus på bronspjäsen "Liljekartov", alltifrån den 1519 skänktes från Frankrike till Danmark, för att 1524 falla i svenska händer och placeras på *Lybske Svan*. Därefter fördes kanonen över till *Kraveln* och följde henne i djupet i Norra Nämndöfjärden. Men skildringen är inte slut med detta utan fortsätter i och med upptäckten av denna och ett annat bärgat eldrör i samband med ett, tack och lov, misslyckat försök att sälja dem illegalt. Uppsatsens perspektiv inte bara vidgas till en skildring av skeppskanoner som ett centralt kulturarv som också drar ögonen till sig när de ställs ut. Den riktar också fokus på en i äldre tid synnerligen vanlig företeelse, som likväl ibland tenderar att glömmas bort. Detta gällde mellan land- och sjöstridskrafter liksom mellan olika länder. Bara under det stora nordiska kriget använde den danska flottan flera hundra erövrade svenska kanoner. På tal om återbruk av fartygsartilleri kommer läsaren lätt att tänka på 1900-talets återbruk av fartygskanoner till lands, inte minst i befästningslinjerna i övre Norrland.

Sammantaget understryker dessa uppsatser, tillsammans med resten av årsboken, hur komplexa de marina systemen har varit och är, antingen vi talar om försörjningen av fartygen och deras besättningar, kombinationen av olika fartygstyper eller nyttjandet av bestyckningen av fartygen. Det kan synas slitet att använda begreppet "system av system" om flottan och sjöförsvaret i vidare bemärkelse, men Marinmusei årsbok understryker vikten av detta för att förstå centrala delar av vår marina historia.

Lars Ericson Wolke är professor emeritus i militärhistoria vid Försvarshögskolan.



Benjamin Asmussen, *Ekspeditionen til Asien*
(Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, 2023), 100 p.

Reviewed by Mathias Istrup Karlsmose

In recent years, an increasing number of publications in Denmark, both academic and with a broader audience in mind, has addressed the early modern trade between Denmark and Asia, and it has increasingly become a part of the wider public understanding and engagement with history. This trend continues with the publication of *Ekspeditionen til Asien – 1618* by Benjamin Asmussen of the Maritime Museum in Helsingør, as part of the *100 Danmarkshistorier* publication project by Aarhus University.

The book follows the format of this project, giving a short, easily accessible overview of the Danish Asia trade, starting from 1618 until today. The book is divided into three parts with a comparable length. In the first, the story of the first expedition under Ove Gjedde, which led to the acquisition of Tranquebar in southern India, from 1618-1622, is followed, based largely on Gjedde's journal. The second chapter gives a broad overview of the company's trade with Asia for the next 400 years, up until the modern Danish shipping companies. The final chapter gives a brief overview of the historical memory that these expeditions have left in Denmark, as well as in the wider world.

The book's biggest strength is how accessible it is to the wider, historically engaged audience. It begins *in media res*, with an enthralling description of Ove Gjedde's clash with pirates off the coast of Africa in 1618. This means the reader is immediately engaged for the following, very readable account of Gjedde's dramatic voyage to Ceylon and India. Asmussen makes good use of the entertaining anecdotes that Gjedde's journal is peppered with, but at the same time gives a good introduction to

the wider political and economic context around the voyage. This first part of the book thus works as a good introduction to this important foundational voyage in the Danish Asia trade.

In the second part of the book, Asmussen takes an innovative approach compared to most literature on the Danish trade in Asia. Most books would stop either with the sale of Tranquebar in 1845 or the dissolution of the Asiatic Company around this time, but Asmussen instead emphasizes the continuation of the Danish Asia trade uninterrupted until today. In this way, the book gives a view of the Danish Asia expeditions as an ongoing process, that has been ongoing more or less continually since 1618. In combination with the final chapter, describing how these voyages have been perceived, both in Denmark, Europe, and Asia, up until today, this helps establish a much-needed air of relevance to understanding this chapter of history – not just as entertaining anecdotes of a bygone age, but as a dynamic, ongoing process, still relevant for us today.

In describing the entirety of Danish Asia trade from 1622 until today within the span of 40 pages, it is not surprising that the reader is left curious to know more. Interesting processes, such as the Danish privateering war against the Mughal Empire, the 30 years of isolation of Tranquebar from 1639–1669, and the Danish colonization of the Nicobar Islands after 1755, are all glossed briefly over in two pages or less, leaving the curious reader wanting for more information.

In this context, it is especially unfortunate that the book is not properly equipped with references or an extensive literature list so that the readers can seek out more information by themselves. In line with the general tradition in Danish popular history, the book has no references in the text, and as a list of literature, only a short list of five recent books in total are recommended. A more extensive list of literature has to be found on the internet. This is unfortunate when the book introduces so many interesting topics and events that it doesn't have the time to properly address within the text itself. One would have hoped for more accessible ways to present further literature for the reader.

Given the presence of so many interesting and underexplored topics within the Danish Asia trade, it is perhaps also unfortunate that by far the highest number of pages are devoted to the first expedition, the one topic

Mathias Istrup Karlsmose är doktorand i historia vid Centrum för Maritima Studier (CEMAS), Stockholms universitet. Han intresserar sig främst för europeisk kolonialism i Asien.

that already has been covered in a variety of Danish publications, unlike topics such as the above-mentioned, that are still largely unknown outside specialist literature.

Overall, however, *Ekspeditionen til Asien* gives an eminently readable introduction to the Danish Asia trade starting in 1618. It brings the casual reader up to speed with the state of the latest research into the field and helps underline the relevance of the topic. It does leave the reader wanting for more at times however, and could perhaps have put a bit more focus on other events than just Ove Gjedde's expedition in 1618.



David Wilson, *Suppressing Piracy in the Early Eighteenth Century. Pirates, Merchants and British Imperial Authority in the Atlantic and Indian Oceans* (Woodbridge: Boydell Press, 2021), 280 p.

Reviewed by Stefano Cattelan

Dr. David Wilson's monograph builds further on a PhD thesis in History defended at the University of Strathclyde (2017). It explores early eighteenth century attempts to suppress piracy across the burgeoning British Empire, in the Atlantic and Indian Oceans. The temporal frame is the decade 1716-1726, a period that experienced a steep surge in maritime predation followed by an equally rapid decline of the phenomenon. The author explicitly aims to 'shift the perspective from pirates to anti-piracy campaigns' (p. xi), in the process demonstrating the pragmatic and fragmented nature of anti-piracy campaigns. The latter were mostly lobbied for by various intra-imperial interest groups (whether merchants, colonial elites, Crown officials, etc), usually with little coordination at the central level.

Wilson argues that the traditional idea of a centralised – meaning directed by the Crown, Parliament and the Admiralty – 'war against piracy' appears inaccurate once historical records are scrutinised. Primary sources located in Simancas, Seville, Washington, New York, London and Edinburgh are interwoven to reconstruct the interactions between the 'centre', 'peripheral centre' and 'peripheral margins' of the British empire and their agency in fighting piracy (p. 24). In this regard, Wilson resolutely posits the 'periphery' of the empire at the centre stage, challenging the view that the demise of piracy was brought about by a state-led strategy.

Instead, he highlights the role played by specific interest groups in taking the lead through localised and small-scale anti-piracy actions. Such groups vied for naval protection from the same limited pool of Royal Navy

Stefan Cattelan is a Postdoctoral Researcher at Vrije Universiteit Brussel.

assets, at a time when the latter could spare only a few vessels for service in colonial stations. The Baltic and the Mediterranean seas continued to dominate British foreign policy in conjunction with Hanoverian territorial concerns. Moreover, British warships and naval captains often proved inadequate for chasing pirates. Even the famous expedition led by Woodes Roger to reclaim the Bahamas from pirates (1718) consisted of a 'semi-private project that was only made possible through the intercession and investment of private interests'. In other words, the projection of British naval might could only be effective over specific and limited areas. In this context, metropolitan and colonial lobbies (sugar, tobacco, fisheries, slavery etc.) played a pivotal role in deciding which trades and areas were to be given priority.

The book's structure is organised geographically as follows. The first three chapters focus on the re-emergence of piracy in the wider Caribbean area, a region marked by tense inter-imperial frictions, notably between Britain and Spain. The following three chapters shift the attention to the new hunting grounds pirates extended their operations to. Special attention is given to North America – and the divide between royal and private colonies, West Africa – and the coexistence/competition between the Royal African Company and independent slave merchants, and the Indian Ocean, where the East India Company managed to defend its monopoly. Finally, chapter seven discusses the structural weaknesses and post-1722 decline of Atlantic piracy and the shift of British concerns towards Spanish *guardacostas*' widespread attacks in the Caribbean region.

The book stands at the crossroads of maritime history, political history, history of empire and economic history. Given the topic at hand, legal history is extremely relevant too, especially regarding the legal definition of piracy, its often-uneasy distinction from state-sanctioned privateering and the legal ambiguities characterising anti-piracy campaigns. The ocean remained a space marked by 'conflicting and vaguely defined jurisdictions over specific oceanic spaces', especially concerning what Lauren Benton termed 'corridors of control' lying between competing empires (p. 29). Nonetheless, if in the two preceding centuries pirates had often operated in legal vacuums 'beyond the line' and enjoyed the support of land-based networks, the period following the Peace Treaty of Utrecht (1713) eventu-

ally became more hostile to them. By the 1720s the rules of naval warfare were moving towards a clearer distinction between privateering and piracy. In Britain, a series of Acts of Parliament strove to eradicate piracy and to better regulate privateering (pp. 12, 211). At the same time, administrative structures were reinforced during what Hanna termed the 'imperial revolution'.

The book only cursorily deals with the issue of whether an inter-imperial dimension of the fight against piracy existed. For example, it is mentioned that both Britain and France sent warships to protect Newfoundland fisheries in the 1720s (p. 219), and one might wonder whether in times of peace some coordination did exist between the two powers at the local level. At the same time, the thorny issue of the Spanish *guardacostas*' harassment of British trade (pp. 33-9, 228-31) might have deserved more space given its perceived importance at the time. That said, Wilson successfully manages to show how both the shortcomings and strengths of the expansion of British imperial authority and naval power contributed to the multi-factor decrease of piracy in the 1720s, exacerbating what Wilson calls 'the structural weakness of piracy', as 'pirates found it increasingly difficult to recruit crewmembers, operate unopposed in vulnerable chokepoints for any length of time and locate ready markets for their plunder in exchange for supplies and provisions.' (p. 207). In conclusion, Wilson's nuanced account provides a valuable addition to the existing scholarship on piracy and the British empire.



Bo G. Erikson, Oscar Eklund och Bengt Varenius, *Expedition Vanadis. En etnografisk världsomsegling 1883–1885* (Stockholm: Bokförlaget Stolpe, 2021), 222 s.

Anmäld av Simon Ekström

Den här på många sätt imponerande boken kan sägas ha två huvudpersoner: fältarkeologen, etnografen, forskningsresanden och museimannen Hjalmar Stolpe, och den betydligt mindre välkände fotografen Oscar Ekholm. Det är dessa två personer, och det text- och bildmässiga arkivmaterial som de har lämnat till eftervärlden, som utgör verkets både kärna och raison d'être.

Med noga redovisade färdvägar och anhalter följer historikern Bo G. Erikson tätt i spåren av den omtalade Vanadisexpeditionen (1883–1885). Men mellan pärmarna på den omfattande volymen finns också ett utökad persongalleri bestående av i första hand befälhavaren ombord, kommandören Otto Lagerberg, samt prins Oscar. Till detta kommer även en något mer diffus skara av underofficerare, en skeppspräst, som retar gallfeber på Stolpe, samt en övrig besättning som stundvis glimtar fram i enskilda observationer och beskrivningar. Flertalet av boksidorna ägnas emellertid åt de olika miljöer, byggnader och människor som fastnat på fotografens lins.

Överhuvudtaget är det generösa och väl återgivna bildmaterialet en av bokens stora tillgångar. Att tillgängliggöra dessa fotografier, och samtidigt lyfta upp fotografen Oscar Eklund ur glömskans brunn, måste ses som en välkommen kulturgärning. Det betyder inte att de snart hundrafemtio år gamla bilderna alltid är lätta att ta till sig. Ibland blir kameran problematiskt närgången, som när Eklund på Stolpes uppdrag avbildar företrädesvis nakna kvinnor, som representanter för de olika folkslag han möter, och i expeditionens början också mäter.

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

I takt med att världsomseglingen fortsätter utvecklas det hela till något av ett mörkt kammerspel mellan två starka personligheter. Kommandören Lagerberg och Stolpe drar nämligen långtifrån jämnt. Stolpe uppfattar Vanadisexpeditionens vetenskapliga uppdrag som närmast systematiskt motarbetat av befälhavaren. De fjärran resmålen avverkas i rask takt och enligt Stolpe nästan alltid utan någon som helst hänsyn till insamlandets praktiska realiteter. Till råga på allt förvägrar Lagerberg Stolpe att förvara de etnografiska samlingarna ombord, vilket framtvingar tidsödande och krångliga transporter från de olika hamnar som *Vanadis* anlöper.

Det myckna personliga arkivmaterial som Erikson haft tillgång till, med bland annat Hjalmar Stolpes omfattande korrespondens med hustrun Emma, gör att läsaren kommer dramat nära. Ur Stolpes perspektiv saknar den inpiskade befälhavaren all förståelse för vad det vetenskapliga uppdraget går ut på och kräver. Konflikten sätter samtidigt fingret på expeditionen som sådan. För vad gick världsomseglingen egentligen ut på?

I grund och botten, framhåller Erikson, var resans syfte tredelat. Ångfregatten *Vanadis*, som stod färdig 1861, var något av flottans stolthet. Ett uttalat syfte var därför att besättningen skulle drillas i militärt sjömanskap vid en tid då en ny konflikt med Ryssland inte tedde sig osannolik. För det andra skulle världsomseglingen agera spjutspets för svensk-norsk handel i områden där man ännu så länge var svagt representerad, ergo plats på scen för prins Oscar. Den senares kungliga börd var ägnad att öppna upp dörrar och underlätta framtida handelskontakter. Men till de militära och diplomatiska uppdragen ska även läggas ett vetenskapligt sådant med upphov i den svenska Vetenskapsakademien. Detta bestod framför allt av ett etnografiskt utforskande av de främmande miljöer och folkslag som kunde påträffas under den långa resan.

Den etnografiska disciplinen stod ännu i sin linda och den tidigare fältarkeologen Stolpe hade framgångsrikt lyckats profilera sig som en ledande kännare inom vad som skulle kunna beskrivas som evolutionär ornamantik, det vill säga idén att dekorerandet av olika objekt överallt följde samma stegvisa och lagbundna process. Efter en serie utgrävningar, bland annat på Björkö (Birka) hade han också en gedigen erfarenhet av att utforska och dokumentera äldre gravar.

Både egna meriter och goda kontakter med kungahuset gjorde att

Stolpe blev föreslagen som världsomseglingens medföljande etnograf. Stolpe, som själv var fotointresserad, tog sedan det framsynta beslutet att inkludera en egen fotograf på resan. I det hade han dessutom god uppbackning från vetenskapssamhället. Fotografen var en användbar resurs som kunde användas till att ta bilder på miljöer, byggnader, föremål och människor. Valet föll på den unge Oscar Eklund som hade tillägnat sig den då nya tekniken med torrplåtar, vilket avsevärt förenklade den fotografiska processen.

Det vetenskapliga uppdraget knöt i vissa delar an till den fysiska antropologi som vid denna tid var djupt engagerad i föreställningen om olika mänskliga raser och deras relativa avstånd till en tänkt primitiv urform. Stolpe hade därför fått noggranna instruktioner att, förutom fotografier av helst nakna kroppar, även ta ett fyrtiotal mått på individer som kunde uppfattas som tillhöriga olika främmande folkslag.

Stolpe menade dock att den kranimeter, avsedd för skallmätning, som han hade till sitt förfogande var undermålig. Dessutom gjorde de många mätpunkterna arbetet oerhört tidskrävande, något som inverkade menligt på den redan begränsade tidsrymd han hade till sitt förfogande på varje plats. Som Erikson visar överger Stolpe snart det besvärliga och tidsödande mätningsuppdraget. Istället riktar han, också det i tidens anda, sin kraft mot ett mer handfast insamlande av skelett, mumifierade kroppar och mer eller mindre intakta skallar. Även det ingick i hans uppdrag från Vetenskapsakademien.

I snart sagt varje hamn som *Vanadis* anlöper under resan är Hjalmar Stolpe och Oscar Eklund ute från arla morgonstund till sena kvällstimmar. Med hjälp av i första hand Stolpes egna bevarade notisböcker skriver Erikson fram en nästan manisk energi där de två delar sin tid mellan utforskningar av gravar, byggnader, folkliv och utbudet på eventuella lokala museer. Vad som lyser igenom i dessa anteckningar är Stolpes stora intresse för det dagliga livet och de många vardagliga saker han finner hos de människor han möter. Det är sällan praktföremålen som väcker samlarens habegär, utan mestadels rör det sig om enkla föremål ämnade för sådant som jakt, fiske, hantverk och matberedning.

En förklaring är att Stolpe lider av notoriskt dålig ekonomi. De tillgängliga medlen för inköp är redan från början snålt tilltagna och den

insamlade etnografen tvingas därför till ständiga prioriteringar. De kontinuerliga transporter av nedpackade föremål tär också på den redan ansträngda kassan. Samtidigt är många av de till synes enkla föremålen, som arbetsredskap, kläder och krukor, tacksamma objekt för det dekorativa studium som utgör en strukturerande underström i samlandet. Men viktigast är nog att Stolpe faktiskt var intresserad av att dokumentera just vardagslivet hos de människor han uppfattade som förvisso främmande, och ibland även civilisatoriskt ofullgångna, men inte per definition underlägsna.

Under loppet av expeditionen samlar Stolpe in närmare 10 000 etnografiska föremål medan Eklunds fotografiska arbete resulterar i 700 glasplåtar. Sammantaget var det en anmärkningsvärd prestation som blev underlag för såväl en mycket uppskattad utställning vid hemkomsten – arrangerad av Stolpe själv i Arvfurstens palats – som utgångspunkt för den etnografiska avdelning på Naturhistoriska riksmuseet som öppnade i Stockholm år 1900, med Stolpe som dess förste föreståndare.

Omkring 3000 av de nämnda posterna kommer från en tre månader lång session i Indien. I december 1884 Stolpe har slutligen fått nog av både det instängda livet ombord och de dåliga villkoren för insamling och dokumentation. När *Vanadis* angör Calcutta hoppar han och Eklund därför helt sonika av den sjöburna expeditionen och fortsätter på en mer landbaserad kurs. Efter ytterligare några veckor är Stolpe helt ensam, något den ibland socialt utmattade etnografen inte verkar beklaga. Eklund återvänder till *Vanadis* och följer med fartyget på återresan till Stockholm.

Bokens svartvita fotografier lockar ofta till begrundan. Men det rikliga fotografiska materialet rymmer också en annan slags nycklar än de av Eklund och Stolpe avsedda. Det som fastnat på plåtarna är nämligen inte bara de avsedda objekten, utan också teknikens begränsningar. För ett lyckat resultat krävde tidens kameror absolut orörlighet från motiven. Ofrivilligt fångar fotografen av det skälet ibland ögonblicket som det faktiskt tedde sig i stunden. Barnens suddiga ansikten och kroppar i för övrigt skarpa avbildningar visar på deras fysiska otålighet under det utdragna fotograferandet. Samma sak gäller för de många djur som bokstavigt talat flimrar förbi i bilderna. Och omvänt är de fotografier som verkar avbilda människor eller fordon stadda i rörelse tvärtom noga arrang-

erade situationer av absolut stillhet. På så vis ger det bevarade materialet en fascinerande inblick i villkoren för tidens tekniska apparatur och dess förmåga att återge det autentiska ögonblicket.

Bildmaterialet har på goda grunder getts en central roll i boken, bland annat anger omslaget både Bo G. Erikson, Oscar Eklund och Bengt Wanse-lius (bildredaktör) som bokens tre upphovsmän. Och *Expedition Vanadis* är på sätt och vis skriven som en äreräddning av dels fotografen Eklund och dels etnografen och fältarkeologen Stolpe. Den förre får genom framställningen sin rättmätiga plats i den svenska fotohistorien, medan den senare med Eriksons hjälp skuddar bort lite av det moraliska damm som lagt sig på gestalten som en följd av dennes väldokumenterade framfart bland gravarna på avlägsna begravningsplatser.

Trots att Stolpes intresse för olika varianter av mänskliga kvarlevor är ett tämligen frekvent inslag under Vanadisexpeditionen står det klart att det knappast utgjorde ett huvudnummer i insamlandet. Det hindrar inte att denna sida av både Stolpes, och andra med honom samtida resenärers, verksamhet på området har rönt stor uppmärksamhets såväl inom som utom de akademiska disciplinerna.

Men det är alltså inte på den här typen av frågor som Eriksson har valt att lägga sitt krut. Den som till äventyrs letar efter ett mer elaborerat kritiskt perspektiv på Vanadisexpeditionen och dess idéhistoriska rötter får därför söka sig till andra källor. Två förslag till vidare läsning kan vara konstvetaren Åsa Bharathi Larssons *Colonizing Fever. Race and Media Cultures in Late Nineteenth-Century Sweden* (2016) och Olof Ljungströms *Oscariansk antropologi. Etnografi, förhistoria och rasforskning under sent 1800-tal* (2003).



Åke Fagelberg, *Den glömda resan. The Forgotten Journey! Skeppet Kalmar Nyckel och kolonin Nya Sverige i Wilmington, USA.* (Egen utgivning: 2023), 230 s.

Anmäld av Håkan Altrock

År 1638 seglade de två svenska skeppen *Kalmare Nyckel* och *Fågel Grip* in i Delawarebukten på Amerikas östkust. Det var drygt 30 år efter att engelsmännen grundlade Jamestown, den första varaktiga kolonin på den nya kontinenten och fortfarande fanns det områden som inte var lagda under europeiskt styre. De svenska skeppens ankomst till Delaware var ett samarbete mellan svenska och holländska ekonomiska intressen stöttat av den svenska kronan. Ambitionen var att grunda en svensk koloni.

Ett fort byggdes upp vid platsen där de kastade ankar och efter den svenska regenten döptes det till Fort Kristina. Runt fortet växte det sakta upp ett glest befolkat samhälle. Den nya svenska kolonin var i högsta grad beroende av hjälpsändningar hemifrån, främst av nybyggare och soldater då de holländska grannarna inte såg med blida ögon på det svenska företaget. Kontakten med hemlandet blev dock minst sagt sporadisk genom kolonins hela tid. Maktavarna hemma i stormakten Sverige hade fullt upp med krig och annat för att helhjärtat kunna stötta Nya Sverige. Nya Sverige skulle komma att bestå endast 17 år innan den erövrades av sina holländska grannar för att några år senare hamna i engelsmännens händer.

Skeppet *Kalmar Nyckel* deltog inte bara under den första resan till området utan gjorde sammanlagt hela fyra resor till kolonin. 1997 sjösattes en fullskalerekonstruktion av *Kalmar Nyckel* i Wilmington, USA. Syftet med skeppet är att tjäna som havsgående ambassadör för Delaware och öka allmänhetens medvetenhet om Nya Sverige. Författaren har själv

Håkan Altrock är intendent och marinarkeolog verksam vid Statens maritima och transporthistoriska museer.

sedan 2019 seglat med detta skepp flera gånger och kanske är det under dessa seglingar han fick uppslaget att skriva denna bok om Nya Sverige och om *Kalmar Nyckel*, den svenska kolonins flaggskepp?

Ambitionen, skriver författaren, är att presentera en lättläst berättelse som kommer "nära den glömda historiens trovärdighet". Fogelberg har använt sig av en lång rad skilda källor och ställt samman sitt berättarperspektiv, sin historia om *Kalmar Nyckel* (och mycket annat). Är det historia eller fiktion, frågar han sig.

Den som är allmänt intresserad av *Kalmar Nyckels* resa och Nya Sverige och vill få en första bild av händelseförloppet, de inblandade människorna och tiden det begav sig kan finna Fogelbergs bok vara en trevlig ingång till ett spännande skeende. Bokens stora förtjänst är att den tecknar stora samband och samtidigt lyfter fram många av de mer perifera människorna vars liv berördes och som deltog i resor och kolonisering. Exempelvis släktforskare kan ha stor behållning av att få en färgstark bild av sina anförvanter satta i sitt sammanhang. Boken är rikt illustrerad, vilket bidrar till att göra skildringen färgstark och levande.

Ett bekymmer vid läsningen är dock att boken, trots ambitionen att vara lättläst, dessvärre är det motsatta. Typografin lämnar en hel del övrigt att önska och framstår som rörig. De korta styckena bidrar inte till läsbarheten utan skapar en splittrad textmassa som gör det mindre angenämt att ta den till sig. Ofta förekommande är upprepningar, och bokens struktur framträder också som en relativt obearbetad berättelse där fakta och tolkning blandas. Då författaren uppenbart besitter stora kunskaper och engagemang, samt har tillgång till ett stort stoff är det olyckligt att den inte passerat en redaktör som hade kunnat bistå i utformning. Ytterligare ett bekymmer, som får konsekvenser för den mer specialintresserade läsaren, är att det saknas hänvisningar till källorna i texten. Här hade författaren kunnat göra en stor insats för till exempel uppsatsskrivande studenter och forskare som önskar hitta fram till och bygga vidare på kunskapen om *Kalmar Nyckel* och Nya Sverige. Författaren för själv ett resonemang kring sin källhantering, men det gör inte saken mer begriplig.

Som seglare av olika repliker av äldre skepp hade jag också hoppats på mer information om tekniken att segla ett skepp som *Kalmar Nyckel* och författarens egna upplevelser ombord. En sådan fördjupning hade kunnat

bidra till att slå en bro över seklerna och fånga upp ledtrådar till hur kolonistörerna upplevde det för snart 400 år sedan.

Jag skulle ändå vilja rekommendera boken till alla dem som vill ha en mycket bred och förhållandevis djup skildring av Nya Sverige. Författaren avlägsnar sig ibland långt från den röda tråden och svävar ut i berättelsens periferi men det är samtidigt just det som är behållningen med *Den glömda resan* till Nya Sverige.



Henrik Ranby och Peter Appelros (red), *Kullens Fyr. I sjöfartens tjänst sedan 1500-talet* (Lund: Historiska Media, 2023), 348 s.

Anmäld av Bo G Hall

Kullens fyr – storartat vackert belägen i ett eget naturreservat längst ut på Bjärehalvön i Höganäs – har fått en såväl värde- som kärleksfull beskrivning i denna bok. Tillkommen redan 1561 på initiativ av den dåvarande danske kungen Fredrik II tillhör anläggningen vårt lands allra äldsta i sitt slag och är dessutom en av Skandinaviens ljusstarkaste sjöfyrrar

Den nuvarande byggnaden är den sjätte i ordningen och samtidigt vår högst belägna fyr. Den når nämligen nästan hela åttio meter över havsytan i en oavgjord kamp om denna ära med Högbonden mitt uppe i Höga Kustens dramatiska skärgård. Fyren är vad som kallas en angöringsfyr och bildar tillsammans med en kollega på den danska sidan en slags portal för all den sjöfart som söker sig ner i Öresund norrifrån.

Detta är den första kompletta monografin om Kullens fyr. Utan all överdrift måste den karaktäriseras som förnämlig; både i vad som avser det skrivna innehållets bredd och kvaliteter och de genomtänkta och väl valda illustrationerna. Boken är gemensamt redigerad av konstvetaren Henrik Ranby och läkaren Peter Appelros; den senare är verkets ursprungliga initiativtagare. Båda är docenter och sedan lång tid engagerade i Kullabygden och dess historia. Förutom sina egna texter har de också lyckats engagera en rad medförfattare; var och en försedd med en i sammanhanget relevant och värdefull specialkunskap. Två är danskar, den ene kommer från Köpenhamns universitet; den andra från danska Riksarkivet

Syftet med skriften har varit att den ska kunna läsas både som en sammanhängande kronologisk skildring och som separata avgränsade nedslag. Här kan jag blott lämna ett antal korta tips om innehållet. Resul-

tatet redovisas i femton olika avsnitt vilka erbjuder ett antal intressanta infallsvinklar med titlar som exempelvis "Kullaberg – topografi och natur", "Arkeologiska och bebyggelsehistoriska perspektiv" och "Ett kulturarv värt att vårda". Myterna om den legendariske "Kullamannen" har förresten ägnats en närmare utredning i ett eget avsnitt – till stor glädje för turistfrämjarna kan man tro, liksom för de yngre generationerna

I separata avsnitt redovisas fyrens öden under gångna sekler ända fram till nutid. Som läsare får vi relativt detaljerat följa hur en mycket primitiv anläggning eldad med ved utvecklades till ett murat torn där ett antal talgljus tjänade som ljuskälla. Senare rörde det sig om en fyr som var byggd av tegel och huggen sten murad med kalkbruk och där stenkol stod för ljuset – ända fram till att elektrifieringen 1937 slutligen kunde ta över

Inledningsvis tas dock läsarna med på en övergripande skildring av fyrarnas globala historia från antiken till nutid. Man hamnar då raskt hos ett av den dåtida världens sju underverk: fyren på ön Faros utanför Alexandria. Illustrationer visar hur man tror att anläggningen såg ut. Den ska ha varit 120 meter hög, uppförd omkring 280 f.Kr. och mångfaldigt drabbad av jordbävningar för att slutgiltigt rivas 1480. På sin tid var den förstas mycket omtalad; detta är förresten skälet till att fyr på franska respektive spanska heter "phare" och "faro". Visste ni det? Det gjorde inte jag. Några av vår tids främsta – och ofta vackraste – fyrrar presenteras för övrigt i en rad fina bilder; till exempel Herkulesfyren i spanska Coruña eller det praktfulla fyrtornet i Genuas hamn

Till bokens många förtjänster hör ett stort antal kartor; både äldre och av nyare datum. Här finns mången rolig information att hämta. Särskilt blev jag förtjust i en som är daterad till 1500-talets allra sista år och visar norra Öresund. Den svenska sidan återger Kullenhalvön med "Pharus" allra längst ut. Helsingborg med det medeltida Kärnantornet ligger mera söderut. På danska sidan tronar Hamlets magnifika Kronborgs slott från vilket skjuts en hälsningssalut som är besvarad av två fartyg ute på vattnet

Tidigt lockade Kullens på många sätt fantastiska natur – såsom bokskogen öster om Mölle, Diamantklipporna, talusbranten i Ransvik eller silvergrottan nedanför fyrtornet för att nu bara nämna tre exempel – besökare från när och fjärran. Detta är något som skett med språngfart på senare tid. Under perioden januari till och med september 2022 note-

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

rades sålunda många hundratusen gäster i området. Utvecklingen redovisas i ett eget avsnitt som bland mycket annat bjuder på inblickar i livet i det angränsande Mölle kring det förrförra sekelskiftet. Redan på 1910-talet invaderades sålunda samhället vissa helger av 5 000-6 000 besökare och berget fylldes av vandrare.

Hit till fyren kom en lång rad dåtida storheter såsom den tyske Kaiser Wilhelm II (med hustru) och August Strindberg. Den senare lämnade flera skildringar av miljön kring tornet. Det utsågs för övrigt för några år sedan till statligt byggnadsminne, något som även omfattar den gamla fyrmästarebostaden, ett kustbevakningstorn samt en ganska stor tomtyta. Den plats där en tidigare fyr låg – med dess byggnadsrester – skyddas dessutom från 2022 som fast fornlämning.

Idag är fyrplatsen själva hjärtat i turismen där naturupplevelserna knyts samman med historia och kaféverksamhet, äventyrssporter, grottvandringar och tumlarsafari. Här finns också besökscentret Naturum. Många väljer att njuta av den milsvida utsikten över Öresund och Skälderviken. Allra mest omtalade är då de magnifika aftnarna när ”solen likt en röd kast-rull sänker sig ner i Kattegatts böljor och glödgar horisonten” som en av Sydsvenskans reportrar hänfört har uttryckt det

In summa: det är bara att gratulera skriftens båda redaktörer till en praktbok med ett spännande sakinnehåll – som här blott kunnat antydast i korthet – och ett förnämligt tryck från ett slovenskt företag. Att dessutom såväl utnyttjade källor som litteratur redovisats i form av en omfattande notapparat och ett utförligt register förhöjer givetvis ytterligare det goda intrycket.



Carl Douglas (red.), *Vrak: Havets rika historia*, med bidrag av Mirja Arnshav, Carl Douglas, Niklas Eriksson, Björn Hagberg, Jim Hansson, Fred Hocker, Patrik Höglund, Catharina Ingelman-Sundberg, Sara Rich, Johan Rönnby, Ingvar Sjöblom, Carl Thompson och Martin Widman (Stockholm: Bokförlaget Max Ström, 2023), 222 s.

Anmäld av Staffan von Arbin

Svensk marinarkeologi har nog aldrig varit så produktiv som under senare år. Då tänker jag både på mängden forskning som bedrivs och på förmedlingen av resultaten av denna forskning till såväl forskarsamhälle som allmänhet. (Betydligt värre är det ställt med den marina exploateringsarkeologin som sorgligt nog verkar ha stagnerat, men det lämnar jag därhän för denna gång.) Antologin *Vrak: Havets rika historia*, i redaktion av dykaren, vrakletaren och historikern Carl Douglas och utgiven på Max Ströms förlag, är i hög grad ett uttryck för denna produktivitet. Dock kommer inte initiativet denna gång inifrån forskarsamhället utan från den av Douglas grundade privata stiftelsen VOTO, Voice of the Ocean, som även står som finansiär till boken.

Det är en vacker bok, vilket till stor del kan tillskrivas ett bildmaterial som generellt håller en mycket hög kvalitet. Inte minst saknar Jonas Dahms suggestiva undervattensfotografier av orörda och mer eller mindre skrovhela Östersjövrak helt motstycke inom genren. Bokförlaget Max Ström har gjort sig känt för sina praktfulla och rikt illustrerade böcker, ofta i storformat, och har även tidigare samverkat med VOTO i utgivningen av praktverk som *Ghost ships: Östersjöns okända historia* (2020), *Skeppsbrott* (2021) och *Undergång: Skeppsbrott i konsten* (2022). Den här gången ligger dock fokus mera på innehåll än på estetik, och formatet är av denna anledning något mer hanterligt.

Staffan von Arbin är doktorand i arkeologi vid Göteborgs universitet.

Merparten av bokens författare är skolade marinarkeologer eller historiker, i flera fall disputerade forskare, och de ämnen som behandlas är alla intressanta och angelägna. Att här recensera vart och ett av de tio kapitlen skulle dessvärre föra för långt. I stället tänkte jag ta upp några av de generella trender och teman som jag tyckt mig kunna urskilja vid en genomläsning. En allmän reflektion är att bokens innehåll överlag är mer reflekterande och resonerande (och därigenom också mer personligt) än vad man annars kanske är van vid i antologier av det här slaget, vilket känns både trevligt och lite uppträskande. Även om skeppsvrak står i fokus i samtliga texter är det egentligen bara ett kapitel som utgör en mer renodlad monografisk studie av en specifik fartygslämning – marinarkeologen Niklas Erikssons nytolkning av Ridderholmsskeppet som påträffades år 1930 och som dateras till början av 1500-talet. Erikssons text visar hur nya frågor till ett ”gammalt” material, parat med förnyade dokumentationsinsatser, kan ge upphov till ny kunskap och leda till att sedan länge etablerade sanningar ställs på ända.

Det kan för lekmannen kanske förefalla som om marinarkeologi mest handlar om att minutiöst mäta, undersöka och dokumentera lämningar efter sjunkna båtar och skepp, men till syvende och sist syftar förstås all arkeologi till att försöka förstå människor och samhällen i gångna tider. Dokumentation och mätresultaten är bara medel i denna strävan. Både marinarkeologen Johan Rönby, som i sin text reflekterat kring undersökningarna av två flöjtskepp från slutet av 1600- respektive första hälften av 1700-talet, och historikern Ingvar Sjöblom, som skriver om sjöstrid på 1500-talet med utgångspunkt från vraket efter örlogsskeppet *Mars* (1564), belyser vikten av intuition och erfarenhet för att kunna tolka, förklara och förstå arkeologiska lämningar och historiska dokument, och därmed ytterst de människor och samhällen som avsatt dessa spår.

Ett återkommande tema i boken, kanske tydligast speglat i Björn Hagbergs och Martin Widmans intervju med litteraturhistorikern Carl Thompson och i det inledande förordet av Carl Douglas, är vår kulturs utbredda fascination för skeppsbrott och skeppsvrak. Denna fascination har genom historien tagit sig många uttryck, inte minst inom konsten och litteraturen, eller – som i marinarkeologen Mirja Arnshavs exempel – i bärgningen av svartek från skeppsvrak och transformeringen av detta histo-

riemättade material till allehanda möbler och konstföremål. En bidragande faktor är förstås den dramatik och aura av mystik som inte sällan omgärdar en fartygsförlisning, men som flera av bokens författare återkommer till verkar vraken även knyta an till något djupare, närmast existentiellt inom oss människor. Skeppsvraken blir en slags metaforer och symboler för liv och död, människans tillkortakommanden, vår litenhet inför naturen och dess obarmhärtiga nyckfullhet och, inte minst, vår moderna civilisations bräcklighet.

Svensk och internationell marinarkeologi har de senaste decennierna haft ett mycket starkt fokus på att vårda och bevara vrak och andra lämningar *in situ*, det vill säga på plats nere på botten. Som en följd av detta har de flesta vrakundersökningar som utförts varit tämligen begränsade i omfattning. Ingreppen i fornlämningarna har som regel varit både små och få, och undersökningsmetodiken har präglats av digital dokumentation och fjärranalys snarare än utgrävning och bärgning av föremål. Hela konceptet bakom det inte längre jättenya Vrak – Museum of Wrecks på Djurgården i Stockholm, som är en del av myndigheten Statens maritima och transporthistoriska museer, kan sägas vara ett uttryck för denna anda. Det är därför intressant att se att både Patrik Höglund, som är forsknings- samordnare vid nämnda museum, och Fred Hocker, forskningsledare vid systemmuseet Vasamuseet, i sina respektive texter pekar på vikten av att faktiskt gräva ut skeppsvrak för att nå en djupare nivå av förståelse. Kanske kan vi här ana början på ett paradigmskifte?

Sammanfattningsvis är *Vrak: Havets rika historia* en bok som väl förtjänar sin plats i bokhyllan hos alla med ett intresse för vrak, dykning, sjöhistoria och marinarkeologi. Om jag måste kritisera något så blir det i så fall bokens tämligen ensidiga fokus på Östersjön, liksom den starka Stockholmscentreringen bland de medverkande författarna. Faktum är att samtliga av bokens svenska författare antingen bor eller har sin yrkesmässiga bas i Stockholm med omnejd. Om intentionen med boken varit att spegla bredden inom svensk marinarkeologi, geografiskt och forskningsmässigt, så har man i så fall misslyckats kapitalt. Svensk marinarkeologi av idag är så mycket mer än bara Östersjövrak, och det finns en rad andra aktörer runt om i landet – både universitetsinstitutioner och museer – vilka inte ges möjlighet att komma till tals i boken. Det är helt klart en brist.

Även om VOTO i mångt och mycket har sitt fokus på Östersjön, som på grund av avsaknaden av träborrande musslor och andra tränedbrytande organismer förstås är speciell i arkeologiskt bevarandehänseende, är stiftelsens verksamhet inte på något sätt begränsad till detta innanhav. Förhoppningsvis finns därför förutsättningar att bredda perspektiven något till nästa gång – för jag hoppas verkligen att förlaget och VOTO vill fortsätta sin framgångsrika utgivning av högkvalitativa böcker på olika marinarkeologiska och sjöhistoriska teman.



Carl Douglas, Björn Hagberg och Martin Widman, *Undergång – Skeppsbrott i konsten* (Stockholm: Bokförlaget Max Ström, 2022), 239 s.

Anmäld av Björn Marten

Nya böcker om marinmåleri på svenska är inte särskilt frekventa och välkomnas av de flesta med intresse för både skeppen på havet och konstnärliga skildringar av desamma. Den senaste boken i ämnet har titeln *Undergång* och som titeln anger är temat fartyg och båtar, vars färd på havet slutar med katastrof. Presenterade verk är alla skapade av framstående konstnärer, av vilka huvuddelen har profilerat sig för sina marinmålningar medan andra har ett betydligt bredare motivval.

Redan den eleganta pärmen anger tydligt det som kommer att avhandlas, och som helhet utgör boken ett digert aktstycke. Den väger nästan 2 kilo, och omfattar drygt 200 sidor med vackra bilder av ca 100 konstverk, av vilka ett antal kompletteras av bilder med förstörade detaljer. De tre författarna är alla, efter tidigare arbeten, väl kända för sina erfarenheter inom dykeriområdet, omfattande vetenskapliga forskningar kring både fartygs förlisningar jämte omständigheterna kring dessa och studier av olika vrak. Som viktigt stöd i arbetet har författarna haft den brittiska konsthistorikern Christine Riding, som svarar för en längre introduktion benämnd *Storm och skeppsbrott i västerländsk konst*. I sin dagliga gärning är Riding chef för curatoravdelningen i National Gallery, där hon varit ansvarig för ett flertal större utställningar av såväl marinmåleri som annan konst. Det nämns inte i boken om hon har varit delaktig i de bildtexter som efterhand presenterar de olika konstverken och deras skapare, men det vore konstigt om hennes kunskaper inte utnyttjats även i detta sammanhang. Det bör kanske även nämnas, att det inte framgår vem av

Björn Marten är pensionerad kommandörkapten och fil. kand. i konstvetenskap med marinmåleri som främsta intresseområde.

bokens författare som är upphovsman till speciell bildtext. Möjligen har bildtexterna tillkommit som resultat av ett lagarbete.

De avsnitt i boken som följer på de inledande *Förord* och *Introduktion*, har givits titlarna *Ursprung* 1500-1600, *Mognad* 1600-1700, *Efterliknande* 1700-1800, *Omvandling* 1800-1900 och *Förnyelse* 1900-2000-talet. I dessa kommenteras hur marinmåleriet utvecklats under de olika perioderna, där förändringarna omfattar såväl synen på förlisningsmotivet som intresset hos olika nationers konstnärer och användning av olika slags teknik. Boken presenterar ett antal av konsthistoriens mest lysande namn, men även mindre kända konstnärer har givits utrymme för sitt måleri. Tillsammans representerar alla dessa ett tiotal länder, av vilka icke helt oväntat, briterna utgör den största delen, men även fransmän, holländare och flamländare hör till de mest framträdande. Ett antal målningar av de två framträdande ryska 1800-talskonstnärerna Bogoljubov och Aivazovskij bör kanske uppmärksammas särskilt, som ett minne av den kultur som en gång präglade deras hemland. Nordiskt måleri representeras av tre konstnärer, av vilka man särskilt noterar en svensk. Marcus Larson, vars fascination för spektakulära väderförhållanden och allt annat som kan tillskynda haverier, gör honom oundgänglig i ett sammanhang som denna bok. Läsaren får efterhand ett brett spektrum av de olika periodernas storheter inom målerikonsten. En del är renodlade marinmålare medan andra är lika, eller mera universellt, framgångsrika inom andra motivsektorer. I den senare kategorin finns giganter som Joseph Mallord William Turner, Winslow Homer, Théodore Géricault, Philippe-Jacques de Loutherbourg, Caspar David Friedrich för att nu nämna några. Alla verk av behandlade konstnärer är, med fina färgbilder och lagom långa textavsnitt, väl återgivna i boken. Läsandet må dock gärna ta litet tid, för att läsaren tillfredsställande skall kunna ta till sig innehållet.

Undergång avslutas med en litteraturlista och ett index, där det sistnämnda redovisar samtliga konstnärer och de verk som behandlats, med angivande av tillkomstår för de sistnämnda. Ur strikt konsthistorisk synpunkt hade det varit önskvärt om även teknik och måttuppgifter (h x b), i likhet med de som normalt anges i konsthistorisk litteratur och i museikataloger, hade angivits. Möjligen betraktar någon av bokens läsare denna typ av orientering som något överdriven, men de flesta konstintres-

serade läsare vill gärna ha kompletta upplysningar om ett konstverk, inte minst vill man få ett begrepp om måtten på en målning, som man bara ser som bokillustration.

Sammanfattningsvis utgör boken *Undergång*, med sin smakfulla utformning, trevlig och intressant läsning under många timmar. Som ett svenskspråkigt uppslagsverk i en speciell typ av marinmåleri är boken unik och rekommenderas för alla med intresse för det som sker på havet, vilket tyvärr även omfattar tragiska händelser. Att boken är elegant utformad gör den sannolikt även lämplig som present.



Gerhard Schönbeck, *Mannen som försvann. Märkliga upptäckter i Fredrik Hippolyte von Schantz kölvatten* (Falsterbo: Eget förlag, 2021), 528 s.

Gerhard Schönbeck, *Beckholmen – Djurgårdens inte helt okända ö. Om tre gamla byggnadsverk på den norra delen av ön* (Falsterbo: Eget förlag, 2021), 38 s.

Anmälda av Mats Hellspong

Den här anmälan rör två böcker som hör mycket nära samman. Den ena är på över 500 sidor, den andra, den om Beckholmen, är på 38 sidor. Jag återkommer till skriften om Beckholmen längre fram. Vi börjar med *Mannen som försvann*.

Mannen som försvann är en mycket originell bok, jag tror inte att jag läst något liknande tidigare. Författaren, som är en pensionerad direktör i försäkringsbranschen, är ägare till en mycket liten tavla, inte större än ett kreditkort. Den föreställer ett sjömotiv med några segelfartyg och en del byggnader. En stockholmare känner nog snart igen ett hörn av Kastellholmen till vänster på tavlan. Konstnären är en äldre släkting till Schönbeck, Fredrik Hippolyte von Schantz (1829–1864). Schönbeck har ärvt den lilla tavlan, som tidigare ägts av hans morfar. I boken gör han det till sin uppgift att reda ut när tavlan är målad, var konstnären har stått vid utförandet och vilka de byggnader är som skymtar fram i bilden.

Detta är bokens ena målsättning: exakt vad föreställer bilden? Det finns även en annan, nämligen att försöka spåra så mycket som möjligt i målaren von Schantz liv. Denne föddes i Stockholm 1829 och hade en äldre och en yngre bror. Modern var fransyska. Fadern var kapten i flottan och blev 1839 svensk och norsk generalkonsul i Brasilien. Familjen flyttade med till Rio men återvände efter några år till Sverige och fadern avled i Buenos

Mats Hellspong, f. 1940, är professor emeritus i etnologi vid Stockholms universitet.

Aires 1849. Sonen Fredrik, tavlans upphovsman, genomgick i Stockholm Navigationsskolans styrmanskurs och senare dess kaptenskurs. Han kom dock aldrig att föra något fartyg som kapten, däremot var han styrman eller förste styrman på en rad briggar och barkskepp under nära 20 år, dock med ibland långa mellanrum. Hans liv slutade tidigt och med en tragedi. Under en resa 1864 med fullriggaren *L. A. Bång* på kurs från Kapstaden till Jakarta råkade han ramla över bord utanför Godahoppssudden och drunknade, endast 35 år gammal.

Boken är som sagt på litet mer än 500 sidor. Det finns ingen kapitelinledning. I stället innehåller framställningen 250 nummerade avsnitt. I dessa avsnitt får man följa författarens forskningar kring de två teman som jag nämnt ovan. Läsaren får med andra ord ta del av undersökningen kronologiskt från dess allra första början och fram till försöken till sammanfattningar och synteser. Det innebär att man får följa det ena spåret efter det andra, även dem som ingenstans leder. Fokus växlas med jämna och ojämna mellanrum från tavlans motiv till Fredrik von Schantz uppväxt, skolgång, bostäder och resor. Greppet har sin charm: man får följa hur undersökningen vindlar fram och läsaren har goda möjligheter att följa med i svängarna och själv fundera över frågor och svar. Det rör sig om en oerhört påkostad bok, man vågar inte tänka på vad den har kostat att framställa. Den är mycket rikt illustrerad, på nästan varenda sida finns antingen kartor eller målningar i färg eller svartvita fotografier. Pedagogiken är beundransvärd. När författaren återkommer till ett tidigare behandlat problem finns alltid sidhänvisningar bakåt i texten, så att läsaren kan gå tillbaka och studera tidigare kartor eller bilder. Särskilt när det gäller frågorna till tavlan med sjömotivet hjälper författaren läsaren att följa med i tankegångarna med pedagogiska kartor försedda med egna pilar i olika färger för att understryka vad han menar och vad han är ute efter. Boken är också mycket välskriven och författaren tillåter sig emellanåt personliga och humoristiska kommentarer. Många termer och begrepp från 1800-talet förklaras i separata små faktarutor i den generöst tilltagna marginalen. Det kan röra sig om termer som till exempel "kajutvakt", "apologistskola" eller "huspredikant".

Det rör sig alltså inte om en framställning som ger en bild av tavlans motiv och berättar historien om styrmannen eller konstnärens liv. Man

får i stället följa författarens egen forskningsprocess med alla dess hypoteser och hugskott, som under resans gång successivt förkastas eller revideras. Till slut är man framme vid en bild som författaren (tills vidare) vill godkänna. Det enda problem som egentligen återstår och hänger i luften är vad som egentligen hände ombord på fullriggaren *L. A. Lång* utanför Godahoppsudden 1864, när von Schantz föll över bord och drunknade, under ganska lugnt väder dessutom. Det förblir ett kvarstående mysterium.

Låt oss återgå till den lilla tavlan med sjömotiv. Det är ingen märkvärdig målning, den hör hemma i 1800-talets amatörmåleri. Men den har en viss frisk charm. I tavlans centrum glider en liten segelbåt in mot bryggan på Kastellholmens sydsida. Att det handlar om Kastellholmen framgår dels av den stora mastkranen som tidigare fanns på öns östra sida, dels på de små husen ovanför bryggan av vilka det vänstra och ljusmålade ännu finns kvar. De röda kolskjul som idag finns innanför bryggan finns inte på målningen. De byggdes 1852, varför tavlan måste vara målad tidigare. I fören på den lilla segelbåten syns en stående man med röd tröja och en lång stång för att ta emot sig med vid bryggan. Båten och husen på Kastellholmen är de två tydligaste motiven på tavlan. Men vad föreställer tavlan därutöver?

Bakom båten i förgrunden syns ett större segelfartyg. Mitt i bilden längre bort ligger ett segelskepp omkullvält på en brobänk för underhållsarbeten. Det bör vara på det dåvarande Djurgårdsvarvet (där numera Gröna Lund ligger). Till vänster därom syns en låg lång byggnad, som antingen står på Galärvarvet eller på Djurgårdsvarvet. Bakom det större segelskeppet till höger skimtar gaveln på ett rött hus, med en skorsten med bolmande rök. Det tycks ligga på Beckholmen. Problemet för Schönbeck är att bestämma vilka byggnader det rör sig om och att kunna visa att de varit möjliga att se från den plats där tavlan är målad.

Frågan om att bestämma vilka tavlans byggnader är upptar en stor del av utrymmet i boken. Schönbeck vänder sig till olika experter på museer och arkiv och lyssnar till deras råd och förslag och han sätter sig noga in i kartmaterialet från området. Särskilt det "rödtoppiga huset" på Beckholmen vållar mycken huvudbry. Man kunde tänka sig att det vore det ännu i dag existerande Tjärmästarbostället från 1600-talet. Men det ligger å andra sidan ganska lågt på ön och skulle knappast vara synligt från Kastellholmen. Schönbeck kommer fram till att ett senare på 1800-talet rivet hus

som stod framför Tjärmästarbostället måste vara den byggnad som syns på den lilla tavlan. Schönbeck kallar det Boningshuset. Den starka rökutvecklingen förblir dock ett olöst problem.

Schönbeck brottas även med problemet med att bestämma varifrån tavlan är målad. Han tänker sig att von Schantz stått uppe på Fjällgatan och sett motivet med en kikare. På mig låter det ganska långsökt att tänka sig att man målar en miniatyrmålning på så stort avstånd från motivet, det centrala i tavlan är ju den lilla båten på väg mot bryggan på Kastellholmen, en ganska intim scen. Kan man inte tänka sig att målaren har stått på däck på ett fartyg förankrat strax söder om Kastellholmen, vilket skulle ha givit det perspektiv ner mot huvudmotivet som bilden nu uppvisar? Det framgår ju av både Carl Johan Billmarks och Heinrich Neuhaus panoramabilder över Stockholm från 1860- respektive 1870-talet att vattnet i centrala Stockholm då var närmast perforerat av förankrade fartyg, särskilt öster om Gamla Stan. Skeppen låg för ankar långt ut, inte vid kaj. von Schantz som var sjöbefäl kunde väl ha fått tillgång till en förankrat skepp för att sitta och göra sin lilla målning?

Men ett annat problem för Schönbeck är att det så småningom visade sig ganska omöjligt att tänka sig att man från utgångspunkten söder om Kastellholmen också skulle kunna avbilda byggnader både på Galärvarvet och Beckholmen, i varje fall ur de vinklar som dessa är avmålade. Han stannar därför för slutsatsen att konstnären har haft flera olika utsiktspunkter mot sina motiv, att tavlan alltså är collageartad och inte i alla detaljer ger en helt trovärdig bild från en och samma utgångspunkt. Men man får en högtintressant bild av det sydvästra hörnet av Djurgårdsön vid mitten av 1800-talet. Schönbeck stannar till slut för att datera tavlan till 1851.

Det finns nästan ingen hejd på Gerhard Schönbecks vetgirighet. Han lyckas med att förteckna samtliga de sjöresor på olika fartyg som släktingen von Schantz gjorde under sitt rätt korta liv, dels som passagerare, dels som anställd ombord, så småningom som sjöbefäl. Och inte nog med det. När han följt von Schantz tillbaka till Sverige efter en lång sjöresa på världshaven som slutar i Göteborg, resonerar han länge om hur hans släkting sedan tagit sig vidare till Stockholm, något som han bara kan spekulera om. Har han rest via Trollhätte kanal och Göta kanal, via ett fartyg genom

Öresund och upp genom Östersjön eller kanske med diligens hela vägen? Det är frågor han sällan kan besvara, men de hypotetiska resonemangen ger en intressant inblick i vilka resvägar som stod öppna och vad som talar för det ena eller det andra.

Det verkligt originella med denna bok är, jag upprepar det, att man får följa med på en forskningsprocess steg för steg, om man så vill i 250 steg om man skall följa kapitelindelningen. Och eftersom allt det material författaren grävt fram, kartor, målningar, foton, svenska och utländska tidningsnotiser, husförhörslängder och mycket annat redovisas så klart och pedagogiskt i boken, blir läsningen av även denna ovanligt omfattande bok ett rent nöje. Den här typen av historisk forskning, som använder sig av en mängd olika typer av källmaterial borde vara en källa till stimulans för många släktforskare, som vill sätta sig in i bestämda problem i sin släkts historia snarare än att enbart följa släktled efter släktled i kyrkböckerna. Här finns en mall för hur man letar källor. Digitaliseringen av bibliotek och arkiv fortsätter i snabb takt i våra dagar, något som uppenbarligen starkt underlättat Gerhard Schönbecks arbete.

Läsaren får en intressant bild av ett stycke av det centrala Stockholm i mitten av 1800-talet, partiet av Saltsjön mellan Kastellholmen, Djurgården och Beckholmen. Och man får lära känna en styrman och hans korta liv, även om man inte kommer honom in på livet eftersom t.ex. brevmaterial och dagböcker helt saknas. Det som förblir obesvarat är orsakerna till drunkningen utanför Godahoppsudden. Och möjligen kan man också fråga sig varför man målar en så levande bild av ett parti av Stockholm på en så liten målning som bara är av ett kontokorts storlek.

Till slut några ord om den lilla skriften om Beckholmen. Det som står i denna kan man nog i stort sett tillgodogöra sig i *Mannen som försvann*. Men jag antar att Schönbeck med denna lilla kompletterande skrift velat markera att hans bild av bebyggelsen på Beckholmen skiljer sig från den man möter i en del nyare stockholmslitteratur. Hans val av titel *Beckholmen – Djurgårdens inte helt okända ö*, är medvetet vald i polemik mot en artikel i S:t Eriks årsbok 1985 som heter *Beckholmen – Djurgårdens okända ö*, skriven av antikvarien vid Stadsmuseet Anna von Ajkay. Hon kände, i sin i övrigt intressanta uppsats, inte till den byggnad som Schönbeck kallar Boningshuset, som enligt hans undersökningar byggdes 1850 eller 1851

och sedan revs 1894. Det var dess rödmålade gavel som syntes till höger på von Schantz målning. Boningshuset skymde från Kastellholmen det ännu bevarade Tjärmästarbostället, vars äldre del är från slutet av 1600-talet. Schönbecks lilla skrift om Beckholmen präglas av samma systematiska argumentering och samma pedagogiska förtjänster som det stora verket *Mannen som försvann*.



Gunnar Söderberg. *Styrsöbolaget: Sekler av skärgårds- och älvtrafik* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2022), 167 s.

Anmäld av Bo G Hall

En av de centrala aktörerna när det gäller skärgårds- och älvtrafiken i Erikets andra stad utgör Styrsöbolaget. Det har flera fartyg i aktiv verksamhet i dessa farvatten; tillgängliga efter ombordstigning vid spårvägens ändhållplats ute på Saltholmen. Alltsedan 1922 har rederiet under olika namn och ägare svarat för passagerartrafik både ute på öarna och inne i Göta älv. Inte direkt överraskande har man nu valt att fira de nyss timade hundra åren med en jubileumsskrift där företagets förre trafikchef Gunnar Söderberg lämpligt nog stått för innehållet.

Läsarna bjuds inledningsvis på ett antal korta tillbakablickar som speglar det gångna seklet. Detta kan gälla olika pionjärinsatser när det ångdrivna tillträdet båtledes till och från öarna öppnades. Samtidigt medförde detta inte sällan hårda konflikter mellan olika aktörer. I det som kallats "Det stora skärgårdskriget" 1904–1907 slogs Ångslupsbolaget och Nya Styrsö Badhusbolaget så det rök ifråga om bryggor vid Bratten. Konkurs och sammanslagning av företagen blev inte oväntat resultatet. Dessa notiser om äldre tider kunde gott ha varit flera. Hände aldrig några större olyckor?

I början gällde Styrsöbolagets verksamhet bara den södra skärgården men från mitten av 1950-talet tog man uppdrag även på älven. Ett särskilt intresse väcker skriftens omfattande och kronologiskt ordnade fartygsregister. Där redovisas med rätt korthuggna texter de bortåt fyrtio båtar som ägts av rederiet under dess olika företagsnamn. Början sker med den första lilla *Neptun* som såldes 1944 ända fram till den sista *Svea*, som hämtades från Tynningö så sent som 2017 för att ägnas åt tyngre transporter i den göteborgska skärgården. Detta avsnitt bör glädja alla våra båtologer.

Huvudvikten i skriften har av naturliga skäl lagts på företagets egen rörelse som redovisas under ett antal lockande rubriknamn, exempelvis "Krigsår med bränslebrist och svåra isvintrar", "Konkurrerande motorstankor" eller "Nya linjer till Marstrand och dansen på Brännö". Till bokens

förtjänster måste räknas de utomordentligt rika illustrationerna – inte minst senare års trafik visas i utmärkta färgbilder.

Särskilt intressant är att läsa historien om de numera i hamnbilden så aktivt förekommande "Älv-Snabben"-båtarna. Behovet av nya snabba tvärförbindelser stod klart när varven Lindholmen och Eriksberg avvecklades och efterhand ersattes med bostäder. Den 2 maj 1990 debuterade nybyggena *Älv-Snabben 1* och *Älv-Snabben 2*. De tog 54 passagerare och kunde göra 24 knop. Men mycket snart befanns de vara för små och för svallvägsskapande. Fyra år senare tillkom därför de större *Älv-Snabben 3*, 4 och 5. Trafiken blev tämligen omgående en stor framgång.

Tyvärre saknas den lista över referenslitteratur som brukar höra till skrifter av det här slaget. Mycket har under årens lopp skrivits om skärgårdstrafiken på västkusten, inklusive Bohuslän. Såvitt jag förstår utgörs det verkliga portalverket i detta sammanhang av Wilhelm Hanssons "Skärgårdstrafiken i Bohuslän under hundra år" som dessutom innehåller ett särskilt fartygsregister sammanställt av den mycket kunnige Dag Almén. Den skriften håller fortfarande mycket bra trots att den gavs ut för så länge sedan som 1981.

Även om det således finns ett och annat som saknas – mycket vill ha mer – kan boken naturligtvis ändå alltid fylla uppgiften att ge förslag om sköna turer i den vackra göteborgska skärgården – och det är inte så dåligt. Själv har jag sålunda under läsningen påmint om en glad upplevelse i form av en mycket fin färd i allra bästa väder – och sällskap! – ända ner till bryggan på den sydligaste ön Vrångö.



Krister Bång, Rickard Sahlsten och Thomas Taro Lennerfors,
Över älven och ut på världshaven – Concordia Maritime 135 år
(Göteborg: Breakwater Publishing, 2023), 113 s.

Anmäld av Lennart Bornmalm

Boken *Över älven och ut på världshaven* ger läsaren på ett intressant och lättamt sätt en inblick i rederinäringens framväxt i Göteborg under senare delen av 1800-talet. Sverige präglades då av intensiv samhällsutveckling och industrialiseringen hade tagit fart i landet, vilket ledde till en övergång från ett fattigt jordbruksland till ett välmående och rikt samhälle. Urbaniseringen ökade när människor flyttade från landsbygden till städerna, samtidigt som många emigrerade till Amerika för en bättre framtid. Träindustrin, särskilt längs Norrlandskusten, blomstrade, och den svenska sjöfarten hade betydande framstående personer som Wilhelm Lundgren och Justus A. Waller. Wilhelm Lundgren, en sjöman från Småland, avbröt sina studier för att gå till sjöss och blev en framstående person inom den svenska sjöfartsnäringen. Tillsammans med Justus A. Waller grundade han rederiaktiebolagen Concordia och Nike och var aktiv inom handel och sjöfart under 1890-talet. Justus A. Waller, född i Göteborg 1848, var en framstående göteborgare som var aktiv inom trävaruexport och rederiverksamhet. Han grundade Rederi AB Concordia 1888 med Wilhelm Lundgren.

Bokens innehåll spänner över tre olika tidsperioder, där Krister Bång skriver om den första, från 1888 till 1966. Från början var Rederi AB Concordia ett trälastrederi som i huvudsak skeppade trävaror från främst Norrlandskusten till de brittiska öarna och kontinenten. År 1900 lämnade Lundgren företaget för att i stället skapa Rederi AB Nike vilket så småningom ledde till bildandet av Rederi AB Transatlantic. Justus A.

Waller ledde därefter ensam Rederi AB Concordia intill 1927 då sonen Per Waller tog över. Lödöse Varf hade övertagits 1899 av Justus A. Waller och blev en del av Wallerkoncernen från 1900 med säte i Göteborg. Wallerkoncernen ägde också Rederi AB Unda och Trävaru AB i Göteborg.

Efter första världskriget ökade behovet av olja i samband med bland annat bilismens intåg och Rederi AB Concordia utvecklades mot ett tankrederi med några förhållandevis stora fartyg. Justus Wallers söner Per och Sven hade då blivit verksamma i bolaget med olika befattningar – och 1927 levererades rederiets första tankfartyg *Abadan* och en ny epok inom rederiet var nu inledd. Under 1930-talet tillfördes flera tankfartyg rederiet och 1937 såldes det sista ångfartyget. Redan 1929 bildades dotterbolaget Rederi AB Castella, vilket omgående beställde ett tankfartyg vid Götaverken i Göteborg. Under 1940- och 1950-talen tillfördes rederiet flera större tankfartyg, som *Juno*, *Bellona* och *Justus Waller*. Per Waller avled 1953 och efterträddes av Torsten Pettersson som varit verksam i rederiet i många år. Han efterträddes efter några år av skeppsmäklaren Bertil Magnusson som var gift med Per Wallers dotter Ulla Waller. I början av 1960-talet avyttrades de större tankfartygen till förmån för nybyggda mindre kusttankfartyg. År 1966 avyttrades Wallners rederier till skeppsredare Sten A. Olsson och hans huvudsyfte med detta var att uppnå en permanent och respekterad etablering i den göteborgska redarmiljön.

Rickard Sahlsten har skrivit om den andra perioden från 1967 till 1981. Det var i stort sett tomma rederier som Sten A. Olsson övertog aktierna i – men det blev med honom vid rodret som det började hända saker. Förutom sin framstående metallhandel var Sten A. Olsson redan etablerad inom sjöfarten med några mindre paragraffartyg och Stena Line med trafik mellan Sverige och Danmark. Rederiet utvecklades nu snabbt inom såväl roll-on och roll-off-segmentet liksom senare offshoresektorn, och Sten A. Olsson knöt duktiga och kunniga shippingpersoner till rederiet. Under en 15-årsperiod hann mycket att hända inom rederiet och dynamiken var mycket hög. Förutom passagerartrafiken till Danmark och senare Tyskland var Sten A. Olssons intresse tidigt riktat mot ro-ro-fartyg och med honom kom ett helt nytt tänkande in i branschen, fokuserat på expansion och volymer: behöver man ett nytt ro-ro-fartyg, beställ då i stället två eller fyra för att få ner priset per fartyg och sälj eller chartra ut de fartyg man inte

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

behöver. Det viktigast var att bygga fartygen så att de lätt kunde förstoras eller byggas om för alla möjliga ändamål. Med sådana djärva satsningar blev resultatet en framgångssaga som manifesterades i fartygsserier som Seacarrrier-, Seatrailer- och Searunnerserierna. Den senare serien byggdes elva fartyg. Samma tänkande fanns även när man byggde supply- och dykerisupportfartyg under 1970-talet. Sahlsten beskriver denna period på ett intressant och medryckande sätt.

I den tredje och sista delen belyser Thomas Taro Lennerfors på ett initierat sätt målsättningen att omvandla rederiet till ett tankrederi genom att avknoppa tidigare rederisektioner till Stena RoRo och Stena Offshore. Avsikten med "nya" Rederi AB Concordia var att inköpa billiga tankfartyg i storlekar från VLCC (Very Large Crude Carriers) till produkttankfartyg på spekulation och för att i en marknadsuppgång kunde säljas med vinst. Detta möjliggjordes genom att börsnotera Concordia Maritime 1984 och efter några år ändra inriktningen mot enbart stortank. I och med att rederiet hyrde in och sedan köpte sex ångturbindrivna VLCC-fartyg från Universe Tankships, de så kallade Ludwigfartygen, lades bolagets strategi om helt. Nu lämnades spekulationsinköpen och i stället blev säkerhet och hög fartygskvalitet bolagets ledstjärnor. Nu skulle oljelasterna transporteras i så kallad första klass. I motsats till flera andra stora och anonyma tankrederier satsade Concordia Maritime mycket på marknadsföring och PR för sina fartyg. Man lade ner mycket energi på att färgsätta fartygen på ett elegant och spännande sätt. Resultatet av dessa ansträngningar har varit en framgång för Stenakoncernen och många fina bilder har tagits på Concordiafartygen, vilka spridits generöst runt om i världen och blivit ett signum för rederiet.

De stora tankfartygen fasades med tiden ut och Stenas tekniker tog fram en helt ny typ av tankfartyg i VLCC-storlek kallad V-MAX. Det var ett bredare fartyg för att reducera djupgåendet på last samt med twin-skeg och två separata maskinrum, propellrar och roder. Även detta en kombination av marknadsanpassning och säkerhet. Två fartyg av denna typ med twin-skeg och dubbla maskinrum byggdes, vilka efterföljdes av en serie mindre produkttankfartyg på 65 000 tdw benämnda P-MAX och därefter ytterligare en fartygstyp benämnd IMO II-Max avsedd för vegetabiliska oljor och rena petroleumprodukter.

Sammanfattningsvis har författarna, såsom varande rejält sjöfartskunniga, lyckats skriva en såväl mycket intressant som fin bok om ett Göteborgsrederi som funnits under den ansenliga perioden av 135 år. Om man skulle önska sig något ytterligare hade det varit intressant att få veta något om hur det ekonomiska utfallet blivit av de olika investeringarna.



Lena Öritsländ och Maria Bard, *Arven efter varven*
(Göteborg: Breakwater Publishing AB, 2022), 101 s.

Anmäld av Magnus Wikdahl

I samband med avvecklingen av de stora nybyggnadsvarven i Sverige under 1970- och 80-talen genomfördes på många av de drabbade orterna någon form av kulturhistorisk dokumentation. Till exempel i Malmö, i Landskrona och inte minst i Göteborg samlades ett omfattande minnesmaterial in för att påminna framtiden om en viktig epok i svensk sjöfarts- och industrihistoria. Genom filmer, fotografier, föremål och intervjuer skapades ett underlag för detta framtida kulturarv, allt medan arbetet avstannade, och de en gång mäktiga varvsmiljöerna gav plats för nya verksamheter. Själv ägnade jag några år åt att i olika projekt dokumentera miljöer och erfarenheter från det då nästan 70-åriga varvet i Landskrona, innan verksamheten lades ner 1983.

De rapporter som senare publicerades från de olika dokumentationsprojekten överensstämde också ganska väl med den bild av förhållanden och erfarenheter jag själv mött på Öresundsvarvet i Landskrona. Nybyggnadsvarven var alla stora arbetsplatser med tusentals anställda, där generationer av arbetare och tjänstemän funnit sin utkomst. Företagen hade också en bruksliknande roll för de anställda och för orten, där det ofta fanns arbete för de som sökte sig dit. Många anställda identifierade sig med sin arbetsplats och var mäktigt stolta över den samhällsnytta som produktionen av fartyg representerade. Ett annat utmärkande drag för de dokumenterade varvsmiljöerna var att den anställde lätt kunde följa produktionsprocessen, alltifrån det att en fartygsidé lämnade ritkontoret, till att skrovet växte fram på stapelbädden och till sist färdigställdes vid utrustningskajen. På så sätt var arbetet vid varvet konkret och påtagligt. Man kunde peka på sitt

individuella bidrag till de fartyg som lämnade varvet. Denna konkretion gav stolthet och självkänsla, trots att den komplexa tillverkningsprocessen omfattade en tät väv av samverkande yrken och mänskliga insatser för att nå ett slutresultat. Många anställda följde sen fartygens fortsatta öde ute på världshaven efter att det lämnat varvet på sin jungfrufärd.

Ser man till själva arbetsmiljön vittnar dokumentationsrapporterna om en farlig och utsatt miljö. Arbetet var ofta hårt och tungt, och tempot uppskruvat genom ackord och deadlines. Årstiderna bjöd på perioder av kyla och hetta, och det var lätt att råka ut för olyckor och skadas. Arbetsvillkor som med tiden förbättrades genom ett utvecklat arbetarskydd, bättre lokaler samt modernare verktyg och maskiner. Trots de ofta svåra yttre förhållandena är det många som i sina hågkomster betonar den frihet och självständighet som präglade arbetsvardagen. Samtidigt lyfter man fram den gemenskap och det kamratskap som uppstod inom varvsmiljöns olika verkstäder och yrkesgrupper. Många vittnar om ett tilltal, en varvsjarogong, som både var robust och samtidigt hjärtlig och humoristisk.

Anställningen vid varvet präglade också livet utanför grindarna. Framför allt efter andra världskriget förde de stora varven i regel en aktiv personalpolitik för att behålla arbetskraften. Semesteranläggningar inrättades, och man stöttade företagsföreningar och fritidsaktiviteter. Vid många företag började man ge ut en personaltidning, vars syfte var att dels informera personalen i olika frågor, och dels att främja en gemensam företagsanda. Under 1950-talet inrättades många storvarv egna yrkesskolor, som framöver fick stor betydelse för den egna rekryteringen men även för yrkeskunnandet i allmänhet på orten.

Nedläggningen av de stora nybyggnadsvarven minskade drastiskt antalet varvsorter och varvsanställda. Från att ha räknats i tiotusental sjönk nu siffran över hur många som arbetade i landets varvsindustri till ett hundratal. Götaverken Cityvarvet är ett exempel på en varvsanläggning som överlevde den stora varvsdöden på 1980-talet, då som ett reparationsvarv med filial i Landskrona. Våren 2015 nådde till slut varvsdöden reparationsvarvet i Göteborg, och i juni samma år fick fotografen Lena Öritsländ möjlighet att under några veckor gå runt och fånga den tystnade varvsmiljön. Fotodokumentationen ledde senare fram till flera fotoutställningar. I samband med dessa fick hon kontakt med före detta varvsanställda som

Magnus Wikdahl är fil.dr. i etnologi och har varit verksam som universitetslektor vid Lunds Universitet.

kunde ge liv åt hennes bilder genom personliga berättelser och anekdoter. Genom ett samarbete med journalisten Maria Bard förlängdes dokumentationen. Tillsammans intervjuade de närmare 30 personer med olika erfarenheter från Göteborgs varvsmiljöer.

Resultatet av detta samarbete blev till slut den bok som jag nu håller i min hand. Det är en vacker bok, som med en estetisk och poetisk ambition förmedlar den göteborgska varvserfarenheten. Titeln *Arven efter varven* vittnar om att det är en mångfasetterad erfarenhet man vill förmedla. Boken är upplagd på så sätt att Lena Öritslands bilder från försommaren 2015 omsluter en serie personliga berättelser. Fotografierna visar en övergiven miljö, med kransiluetter, rostiga detaljer och mörka vattenspeglar, varvade med porträtt på informanterna. Texterna utgörs av korta utdrag ur 27 av de intervjuer man gjort. Varje berättelse, eller snarare citat, lyfter fram en upplevelse från varven. Med jämna mellanrum summeras citaten i korta förklarande textpartier. Berättarnas upplevelser sträcker från 1950-talet till 2015, och redovisar erfarenheter från olika varvsanläggningar i Göteborg; från Lindholmen, Eriksberg, Arendal och Cityvarvet. Såväl arbetare, tjänstemän som personer inom ledningen har intervjuats. Några av informanterna har tillbringat hela sitt arbetsliv i de göteborgska varvsmiljöerna, medan andra jobbat där några år eller i olika perioder. Sju av porträtten berör personer som under senare år arbetat på det nyligen nedlagda reparationsvarvet.

De upplevelser texten förmedlar känner jag igen från tidigare dokumentationer. Berättelserna handlar till exempel om det farliga och utsatta arbetet, om risker och olyckor, och om hårt och tungt arbete. De handlar också om arbetsglädje och frihet, om kamratskap och jargong, och om de svårigheter kvinnor mötte när de från 1960-talets slut integrerades i en traditionellt sett mycket manlig miljö. En röd tråd genom boken är en övergripande stolthet över att ha varit en del av dessa mäktiga miljöer.

Efter att ha tagit del av Lena Öritslands och Maria Bards bok väcks till slut en fråga hos mig om minne, kulturarv och den framtida betydelsen av den här typen av dokumentationer. En sak är jag säker på: Denna vackra bok kommer leva länge framöver, som ett monument och en minneshjälp för de generationer som har erfarenhet av de svenska storvarven, i Göteborg såväl som på andra orter. Men hur ser det ut på längre sikt? Kulturarv

är ju något som ständigt förändras, och frågan är vad en framtida läsare kommer kunna relatera till när man möter denna typ av varvsberättelse. Jag har inget riktigt bra svar på denna fråga, men vill ändå ställa den efter att ha lagt *Arven efter varven* ifrån mig.



Sara Hedrenius, "... det ser illa ut": Estoniakatastrofen 28 september 1994 (Vallda: Andreasson Förlag, 2022), 279 s.

Anmäld av Susanna Allesson Nyberg

Sara Hedrenius överlevde Estoniakatastrofen natten till den 28 september 1994. Förutom kampen för överlevnad fick Sara erfara effekterna av en krishantering. Kontrasterna mellan bra och dåliga exempel och hur man med ganska små medel kan göra stor skillnad för människor i utsatta situationer började engagera henne. Idag är hon fil.kand. i psykologi med vidareutbildning i psykotraumatologi. Hon arbetar som krisstödspecialist både för Röda Korset och MSB. Hösten 2022 kom Sara ut med sin bok där hon återger sin upplevelse av katastrofen och dess efterspel.

Själv arbetar jag som intendent på Sjöhistoriska museet i Stockholm. Sedan 1998 är ett av föremålen i samlingarna bogvisiret från *M/S Estonia*, det föremål som varit mest i fokus i den största fartygskatastrofen i nordiska vatten, dessutom i fredstid. Det är snart 30 år sedan och jag konstaterar att föremålet än tjänar som underlag för forskning och utredning, liksom besöks av främst överlevande och anhöriga.

I boken skriver Sara många berättelser, skriver åt de som själva inte kan berätta sina Estoniahistorier. Likaså skriver hon om och för de livräddare som utförde ett arbete som också var traumatiserande. Och *Estonia* engagerar. Frågor som uppstått längs vägen har skapat olika orsaksteorier. Sara förklarar att hon är intresserad av att ta del av kritik, men även av kritik mot kritiken. "Helt uppriktigt är jag inte så intresserad av det nyupptäckta hålet" konstaterar hon, det hål i den omtvistade dokumentären "Estoniafyndet som ändrar allt" som lett till nya utredningar

Bokens första del ägnas olycksnatten. Sara berättar om överlevnads-kampen, om det hon och andra var med om. Hon beskriver med yrkesblick

Susanna Allesson-Nyberg arbetar som intendent vid Samlingsenheten på Sjöhistoriska museet och VRAK – Museum of Wrecks, vilka båda ingår i Statens maritima och transporthistoriska museer.

olika fenomen, hur det är allmänmänskligt att reagera och bekräftar det med egna och andras katastrofbeteenden hon tvingats uppleva på så nära håll. Krasst skulle man kunna kalla det practice-based learning.

"Det är bara för mycket"

Bokens rubriker ger starka känslor. Sara vittnar om en ständig kamp för att hålla i sig och följa flottens rörelser i beckmörker och kyla för att inte kastas ur. I teorin förstår hon faran, men känner inte rädsla. De talar realistiskt med varandra om riskerna, men inser att det känns tungt och farligt att bli för pessimistisk. Ofta säger de "Nä, nu blir det för mycket" och byter ämne. "... iskalla små hagelbollar smäller i ansiktet så att det svider. Vi kan skratta åt det 'det är bara för mycket' ". Även för mig som läsare blir det för mycket och jag behöver göra pauser i läsandet.

Sara vet hur minnet påverkas under stark stress. Hur vissa sinnen skärps, medan andra sorteras bort. Hur dissociation fungerar med överkliga eller avstängda känslor. Av denna anledning sågs de överlevande som traumatiserade och inga egentliga vittnen i den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen JAICs rapport som utkom i december 1997.

"Varför har det blivit så snurrigt kring Estonia?"

Störst del av boken handlar om katastrofens efterspel. Sara har obesvarade frågor och funderingar om hur Sveriges katastrofberedskap såg ut och hur arbetet gick till efter förlisningen. Tio år senare skedde tsunamikatastrofen i Thailand där 543 svenskar miste livet. Sara deltog som resurs i katastrof-arbetet och jämför två katastrofarbeten som skötts helt olika. Många sidor ägnas den kanske känsligaste delen: varför bärgades inte så många kroppar som möjligt i och runt Estonias vrak i enlighet med vad de flesta anhöriga önskade?

"Ofta är sanning och vetenskap lättare att bära än ovisshet och obesvarade frågor. Då finns det något att förhålla sig till. Det är en bra grund för att hitta acceptans i att det som skett har skett, och det blir lättare att blicka framåt."



Sara tycker själv att det är tröttsamt med alla konspirationsteorier. Även om hon "bar med sig insikten om att det var stora problem med slutrapporten, har jag konsekvent avfärdat andra rykten som konspirationsteorier och inte tyckt att jag själv behövt följa upp alla dessa teorier." Trots att Sara redovisar många outredda frågetecken känner hon ändå tillförsikt. Hon är säker på att framtiden kommer att ge tydligare svar på varför *Estonia* sjönk. Det är i samma anda som under natten när hon kämpade för överlevnad, det handlar helt enkelt om att inte ge upp.

"Mitt i alltihop försöker jag motivera mig med att det ändå är bättre att vi är på havet och inte i någon annan miljö. På havet känner jag mig trygg och det är i vanliga fall en favoritplats. [...] Dessutom var jag nog mer i vattnet än på land under somrarnas strandliv med mamma och min syster Hanna på Muskö". Idag står *Estonias* bogvisir på Musköbasen ett stenkast bort från Saras sommarparadis.

Jag själv minns Stefan Löfvens tal vid minneshögtiden 25 år efter *Estonias* förlisning. Han talade om hur brutal tiden är som bara fortsätter. Precis så är det. För berörda försvinner aldrig minnena, men för övriga går tiden vidare och händelser bleknar eller faller i glömska. Ett museums roll kan då vara att bevara berättelser och föremål och tjäna som ett kollektivt minne.

Kenneth L. Privratsky, *The Norwegian Merchant Fleet in the Second World War*. (Havertown: Pen & Sword Maritime, 2023), 224 s.

Anmäld av Mats Kero

Norges stora bidrag i andra världskriget för den allierade segern var dess handelsflotta. En tredjedel av alla norrmän som omkom i kriget var också sjömän. Utanför Norge är denna insats i stor utsträckning bortglömd. En pensionerad amerikansk generalmajor, Kenneth L. Privratsky, har därför tagit sig an detta ämne för en internationell läsekrets. Författaren har tidigare skrivit en välrenommerad studie av logistiken under Falklandskriget och är till dels norskättad och inläst på den omfattande norska sjöfartslitteraturen.

Bokens syfte är att beskriva det unika norska statsrederi, *Nortraship*, som i all hast bildades efter tyskarnas invasion i april 1940 för att behålla kontrollen över landets handelsflotta. Ett stort antal fartyg blev naturligtvis kvar i Norge i kustfart eller rekvirerades av den tyska ockupationsmakten men ligger utanför skildringen.

För de allierade var tillgång till den norska handelsflottan en viktig fråga redan vid krigsutbrottet 1939. Norge hade världens fjärde största handelsflotta och dess tankfartyg var världens modernaste. Redareföreningen slöt därför ett sjöfartsavtal med de allierade som omfattade ca 40% av det norska tonnaget, en betydande förstärkning av deras frakttonnage. Invasionen av Norge den 9 april 1940 innebar att omkring 1 000 norska fartyg med 30 000 sjömän ombord jorden runt plötsligt blev avskurna från kontakt med sina rederikontor i Norge. Osäkerheten var stor för hur de skulle fortsatt agera. Gällde ens fartygens försäkringar längre då försäk-

Mats Kero är fil. lic., f.d. sjökaptan och medlem av Forum navales redaktionsråd.

ringsinstitutionerna ockuperats? Avskurna från kontakt med en norsk regering på flykt satte norska redareföreningens representant i London och norska legationen i gång med att lösa omedelbara frågor om försäkringar och krediter för att säkerställa fartygens drift. Samtidigt tog norska sjöfartskretsar i London initiativ till att sätta upp en provisorisk organisation, *Norwegian Shipping and Trade Mission*, som kom att bli känd under sin telegramadress *Nortraship*.

Under tiden fattade regeringen i Norge den 22 april 1940 beslut om att rekquirera alla norska handelsflottans fartyg över 500 brt. (senare utvidgad till över 100 brt) och ställa dem under ledning av statens sjöfartsdirektör som fick överta ledningen av de provisoriska organisationen i London. *Nortraship* ställdes inför en lång rad organisatoriska och politiska utmaningar genom sin blotta storlek och krigsförhållandena. Några var delvis självgenererade: samarbetsvägrigheter mellan ledande funktionärer rekryterade bland handlingskraftiga men individualistiskt sinnade sjöfartsmän, redare verksamma i USA som vägrade underordna sig *Nortraships* ledning, en bemanningskris sommaren 1940 bland besättningarna på norska fartyg i USA som var chartrade av britterna.

Fartygsförlusterna var stora och konvojskyddet bristfälligt medan krigsriskersättningarna drastiskt reducerades. I de amerikanska hamnarna pågick samtidigt en kommunistinfluerad anti-krigsagitation från Scandinavian Seaman's Club of America. Följden blev att åtskilliga norska fartyg vägrade avsegla eller stod utan tillräckliga besättningar. Lösningen blev att besättningarna utlovades bättre konvojskydd och beväpning ombord samt delvis återställda krigstillägg varpå bemanningskrisen gick över under hösten 1940.

Lokalkontor och representanter etablerades efterhand på alla kontinenter, sammanlagt 52 stycken i 26 länder. *Nortraship* blev för resten av kriget världens största rederi. Utmärkande för *Nortraship* under dess fortsatta existens var det komplicerade förhandlingsspelet med de allierade, i första hand Storbritannien och sedan USA. Dilemmat för *Nortraship* och norska exilregeringen var avvägningen mellan krigsinsats och fartygsflottan som dess största intäktskälla. Krigsinsatsen slet enormt på flottan som gradvis minskade genom krigsförlusterna. Den halverades under krigets lopp från runt 1 000 fartyg till halva antalet; tillförseln av ett 70-tal fartyg

räckte inte på långa vägar. Med USA:s inträde i kriget blev handlingsutrymmet gradvis också allt mindre i den fria farten vid sidan om krigsinsatsen som reglerades av den mäktiga US Maritime Administration.

Vid krigsslutet i Europa i maj 1945 påbörjades avvecklingen av *Nortraship* och fartygen återgick till sina ägare. Medan den processen flöt tämligen smärtfritt uppstod en infekterad debatt om rättmätig ersättning till sjömännen. När krigsriskstilläggen kraftigt reducerades 1940 skapades istället en sjömansfond till förmån för dem efter kriget. Fonden blev känd som *Nortraships* "hemliga fond" då informationen om dess existens under kriget varit minimal. Nu spreds informationen om fondens existens bland sjömännen som ansåg att det var deras pengar. Fonden och dess användning blev föremål för protester, Stortingsdebatt och rättsprocesser ända upp i Högsta domstolen, vilket slutade i nederlag för sjömännen. Istället tillsköt Stortinget ytterligare medel för framtida sjömanspensioner. Haken var att det var mycket svårt att kvalificera sig till förtidspension. Posttraumatiska stressyndrom var ett okänt begrepp och den sökande måste påvisa sambandet med en konkret händelse och skadan. Det kom att dröja till slutet av 1960-talet innan reglerna för förtidspension lättades och slutligen – efter 32 år! – bestämde Stortinget enhälligt 1972 att sjömännen skulle kompenseras för de sänkta krigsriskersättningarna 1940.

Hur ska man värdera *Nortraship* och dess insats? Privratsky betonar det unika i den rederiorganisation som byggdes upp från scratch i en skala som ingen hade erfarenhet av. Ledningens tidigare nämnda inre konflikter fick heller aldrig någon påtaglig betydelse då dess kompetens med råge övervägde. En betydelsefull faktor, som Privratsky inte diskuterar då inriktningen är på *Nortraships* organisation, är de norska sjömännens yrkesskicklighet med allt som brukar sammanfattas i begreppet sjömansskap. Före kriget var norrmännen kända för sina välhållna fartyg och deras sjömansskap under de extrema krigsförhållandena stod sannolikt inga andra efter.

När det gäller betydelsen i stort av *Nortraship* för de allierade finns åtskilliga anekdotiska dåtida uttalanden som att den var "värd en miljon soldater". Ett mer handfast exempel är att hälften av importen av flygbensin under slaget om Storbritannien kom med norska tankfartyg. Privratsky menar, utan att fördjupa sig i frågan, att utan tillgången till den

norska handelsflottan kan det tänkas att USA och Storbritannien tvingats välja en annan och mera komplicerad krigsstrategi.

Privratskys bok om Nortraship behandlar inte alla aspekter som konvojslag, krigsfångenskap, livet ombord och i hamn osv. Men den ger en välskriven översikt av organisationen i ett hanterbart format för den som inte har möjlighet att plöja igenom den omfattande norska litteraturen. Till bokens förtjänster hör också den omfattande bibliografin och illustrationerna, både av omnämnda aktörer och representativa fartyg.



Sara A. Rich och Peter B. Campbell (red.), *Contemporary Philosophy for Maritime Archaeology. Flat Ontologies, Oceanic Thought, and the Anthropocene* (Leiden: Sidestone Press, 2023), 353 s.

Anmäld av Mirja Arnshav

Marinarkeologin har ofta beskyllts för att vara teorilös och isolerad i förhållande till arkeologämnet i stort. En av de senaste rösterna i denna kritik är antologin *Contemporary Philosophy for Maritime Archaeology* – en bok som gör ett försök att ta ut en ny kurs för den marinarkeologiska forskningen. Med tanke på vår tids stora globala utmaningar på klimat- och hälsoområdet är behovet av input från forskare som studerar det maritima förflutna större än någonsin, menar redaktörerna, och marinarkeologin borde göra sig mer relevant och lämna ett större bidrag till tvärdisciplinära forskningssamarbeten.

De nya teoretiska vindar som ska få den marinarkeologiska skutan att vända är kända under epitetet trippel O, eller helt enkelt OOO (*Object-oriented ontology*). OOO har sina rötter i den nu drygt tjugo år gamla teoriströmning som brukar kallas den materiella vändningen eller *new materialism*, och som i korthet velat tona ner människan som alltings centrumpunkt, måttstock och självklara drivkraft och istället lyfta fram tingen som medskapare. Deras inflytande på oss – deras agens – och deras existens bortom människans varseblivning och kontroll är ett centralt tema inom OOO. Antologin kan ses som ett smörgåsbord av bidrag som visar hur denna intresseförskjutning får nya problemområden och insikter att framträda.

Bidragen i *Contemporary Philosophy for Maritime Archaeology* är mestadels skrivna av amerikanska eller europeiska arkeologer, men även av en och annan biolog, mediavetare och filosof har bidragit till innehållet. Redaktörerna själva – marinarkeologerna Sara Rich och Peter Campbell,

Mirja Arnshav är fil.dr i arkeologi och forskningssamordnare vid Sjöhistoriska museet.

verksamma i USA respektive Storbritannien – medverkar själva i inte mindre än sex av antologins sammanlagt arton texter, och sätter därmed en tydlig prägel på innehållet.

Utöver inledning och slutord består boken av tio nyskrivna och två återpublicerade bidrag samt fyra avslutande texter, som diskuterar det tidigare innehållet och även går i dialog med varandra. En sådan diskussionsdel är ett lite ovanligt grepp i antologisammanhang, och vittnar om redaktörernas höga ambitioner. De sistnämnda texterna är skrivna av forskare (Joe Flatman, Christopher Witmore, Matthew Harpster och Bjørnar Olsen) som alla är välkända namn inom arkeologisk teori och då i synnerhet inom den materiella vändningen, men som inte tidigare gett sig i kast med det marinarkeologiska forskningsfältet.

Man kan snabbt konstatera att det inte främst är de mer tongivande forskarna inom europeisk marinarkeologi som tar plats i denna bok. Arkeologisk dokumentation av lämningar och fynd får inte heller det vanliga utrymmet. Det är också noterbart att aktuell svensk marinarkeologi inte verkar ha gjort något nämnvärt intryck på de medverkande författarna. I den intressanta forskningshistorik som inleder boken lyfts visserligen Olof Hasslöf, Carl Ekman och inte minst Crister Westerdahls (samt etnologen Orvar Löfgrens) pionjärarbeten under 1940-, 1960- och 1990-talen fram som betydelsefulla för den marinarkeologiska utvecklingen, men när det gäller referenser till senare svensk marinarkeologisk forskning är det överlag klen. Dock ska sägas att arkeologen Johan Normark, som i sin forskning främst ägnat sig åt Mayakulturen, och Justyna Hampel, som är naturvetare och verksam vid Stockholms universitet med ett projekt om mikrobiologiskt liv, utgör två av bokens författare.

Innehållsmässigt spänner bidragen över vitt skilda områden. Skepp och undervattensmiljöer är återkommande teman, men i en något annan tappning än den vi som skriver och läser marinarkeologi är vana vid. Till exempel behandlas det klassiska filosofiska problemet med Theseus-skeppet, medan andra mer teoretiskt inriktade bidrag låter sig inspireras av drivved, en nordlandsbåt i ett sammanrasat båthus eller – till min förtjusning – bläckfiskar. En författare gräver i strandskoningar och erosionslager, en annan filosoferar kring några rodertappar från ett skeppsbrott och åter andra beskriver hur marint liv bygger vidare på de fartygskonstruk-

tioner som sjunkit till botten. Skepp som kristna metaforer, vatten som ett gränslöst material och undervattensvärlden som ett museum är andra teman som behandlas.

Fungerar då boken som det goda exempel den gör anspråk på att vara? Lyckas den presentera ett bättre alternativ till den "traditionella" marinarkeologin, och bli mer relevant och reflekterande? Nja. Reflekterande är den definitivt och i mångt och mycket även innovativ. Som teoretisk vägvisare och inspirationskälla för den som söker nya studieobjekt, eller vill se en breddning av frågeställningar, har den verkliga förtjänster. Men uppmaningen att marinarkeologin i stort borde genomsyras av OOO känns både orealistisk och inte heller särskilt önskvärd, eftersom det skulle leda till ett annan slags enögdhet och i värsta fall också utesluta en hel del resultatrik marinarkeologiska forskning.

Man kan också konstatera att texternas kunskapsbidrag inte alltid imponerar. Det kan naturligtvis ha att göra med antologiformatet, eller (hos en del av författarna) bristande erfarenhet inom det maritima forskningsfältet, men det är inte bara det. Vad jag genomgående saknar är ett intresse för förflutenhet och en vilja att faktiskt skingra historiens dimmor. För visst var det väl ändå de historiska perspektiven som skulle göra marinarkeologin så relevant nu när vår relation till haven blivit något av en ödesfråga? Och nog borde det väl gå att tillämpa de spännande perspektiven från OOO i en studie som inte bara vill bevisa teorins förtjänster, utan också går på djupet i sökandet efter historisk kunskap och arkeologiska resultat i mer traditionell bemärkelse?

Betänk gärna att denna kritik kommer från en maritim arkeolog som helst arbetar med det alldeles nära förflutna och som helt delar uppfattningen att teorier och metoder om materialiteter är en central del av arkeologin, men som trots det finner anslaget i antologin väl... grunt? Jag hoppas få se mer OOO-inspirerad marinarkeologi framöver, men glöm bara inte att vi också är utforskare av ett tidsdjup, och att alla inte nödvändigtvis behöver navigera efter en och samma kompass.