

Nr 82

Forum navale



Sjöhistoriska Samfundets tidskrift
2025

Utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse
och Ebbe Aspengrens fond

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna
Grafisk form: Jenny Rosenius Text & Form AB
Tryck: TMG Sthlm, 2025
ISSN (tryckt): 0280–6215
ISSN (elektroniskt): 2002–0015

Sjöhistoriska Samfundet

- har som målsättning att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former.
- utger tidskriften Forum navale samt skrifter som ingår i Forum navales skriftserie
- anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen
- förvaltar Sune Örtendahls stiftelse som stödjer publiceringen av Forum navale och skrifter som ingår i Forum navales skriftserie

Adress

Sjöhistoriska Samfundet
c/o Liljewalch
Scheelegatan 11
112 28 Stockholm
e-post: info@sjohistoriskasamfundet.se

Tidigare nummer av Forum navale finns att tillgå i fulltext på Samfundets hemsida.

Hemsida

www.sjohistoriskasamfundet.se

Årsavgift

300 SEK. Sjöhistoriska Samfundets plusgiro: 15 65 19-1

Forum navales redaktion

Redaktör Thomas Taro Lennerfors e-post: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se
Bitr. redaktör Mirja Arnshav e-post: mirja.arnshav@live.com
Bitr. redaktör Matilda Jarl e-post: Matilda.Jarl@nordiskamuseet.se
Bitr. redaktör Andreas Linderöth e-post: linderötha@gmail.com

Forum navale
c/o Thomas Taro Lennerfors
Institutionen för samhällsbyggnad och industriell teknik
Avdelningen för industriell teknik
Box 169
751 04 Uppsala



Ann Kristin Klausen, *Lovundbåten*
(Trondheim: Museumsforlaget, 2024), 232 s.

Anmäld av Håkan Altrock

Någon gång under slutet av 1400-talet sjönk en båt vid ön Lovund i Norge. Så vitt vi vet fick den ligga ostörd där fram till 1971 då en grävmaskinist grävde upp sand till ett vägbygge vid en liten vik på ön. När han lyfte upp skopan ur sanden i det grunda vattnet följde det med ett sjok av gamla plankor. Eftersom plankorna låg så djupt förstod han att det måste vara ett gammalt fartyg. Genast avbröt han arbetet och arkeologer från Tromsø museum kallades till platsen. Efter en första undersökning kunde det konstateras att det handlade om en klinkbyggd båt från 1400-talet. Redan här väckte fyndet stort intresse på ön och röster höjdes för att fyndet skulle grävas upp och ställas ut, men då pengar och kvalificerad ideell arbetskraft saknades sköts utgrävningen på framtiden. Det medeltida vraket sjönk tillbaka i glömska fram tills mitten av 90-talet då en grupp privatpersoner på ön tillsammans med lokala företag engagerade sig. Man såg framför sig att en utgrävning av vraket skulle tjäna som påminnelse om Lovunds sjöfartshistoria och kustkultur och utgöra en historisk förankring för invånarna på ön. Man var villiga att stå för utgrävningskostnaderna. Det visade sig dock att den budgeterade summan för utgrävning och konservering blev allt för hög och projektet bordlades återigen.

2001 var arkeologer åter på Lovund och utredde inför en utvidgning av hamnen. De passade då också på att besiktiga och försöka avgränsa Lovundvraket. Det visade sig vara lättare sagt än gjort delvis på grund av att det hade deponerats sand på platsen så att vrakdelarna låg djupare än förut. Det hela satte dock vraket i blickfånget igen och påminde, till-

sammans med en utställning 2006 i Lovunds kustkulturcenter, folk om det intressanta vraket. Samma år började man bygga bostäder i närheten av den lilla viken där vraket låg. Undan för undan ökade bebyggelsen och närmade sig vattnet. 2012 hade arkitekterna tänkt sig att dämma av vikens innersta del för att anlägga en badstrand där. Eftersom detta kunde beröra vraket som låg gömd under sanden väcktes återigen intresset och denna gång bildades en intressegrupp för Lovundvrakets bevarande bestående av fyra engagerade personer: Bjørg Stemland, Bjørnar Olaisen, Hans Petter Meland og Gerd Aanes Meland. Intressegruppens syfte var att få till stånd en undersökning och om möjligt även bärga och visa upp vraket i ett speciellt museum på ön.

Intressegruppen tog kontakt med marinarkeolog Stephen Wickler på Tromsø Museum som fick med sig Norsk Maritimt Museum med marinarkeolog Tori Falck som arkeologiskt ansvarig för en förundersökning. Undersökningen som utfördes 2016 var finansierad av intressegruppen men stod under vetenskaplig ledning av Tromsø museum och Norsk Maritimt Museum. Den visade att vraket var värt att tas upp och konserveras.

Det beslutades om totalutgrävning som sattes i gång redan följande år. Återigen var det intressegruppen som ordnade pengar för detta.

Gruset som täckte platsen grävdes bort först med grävmaskin och sedan för hand tills hela vraket var blottat. Ritningar och fotogrammetri gjordes fortlöpande. Det handlade om en spetsgattad båt, ca 11 meter lång. Kölen var av spinningstyp och de tolv bordgångarna var nitade till varandra med naglar av järn. Man kunde konstatera att båtens ena sida hade åtminstone delar av alla bordgångarna bevarade från kölen till relingen vilket var till stor hjälp när den skulle rekonstrueras.

Delarna som togs upp under utgrävningen dokumenterades digitalt med en så kallad FARO-arm där konturerna ritas in i ett datorprogram. Utifrån dessa kunde en rekonstruktionsmodell byggas i skala 1:5. Den användes sedan då det stålskelett i vilket originaldelarna skulle placeras i byggdes.

Medan skeppsdelarna konserverades började man jobba på museibyggnaden där båten skulle visas upp. 2024 var museet färdigbyggt och trädelarna färdigkonserverade. Båten byggdes upp på museet och kan nu beskådas för var och en som besöker Lovund.

Som marinarkeolog läser jag ofta rapporter om vrak. Ibland kanske

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

samhället och miljön kring båten innan den blev vrak skildras mer utförligt men sällan får man ta del av vrakets historia och hur det påverkade intresserade och inspirerade människor omkring det. Än mer sällan blir det någon fortsättning kring vraket, det får ligga kvar eller destrueras om det ligger i vägen. I boken Lovundbåten får du läsa om hur lokalbefolkningen på ön Lovund genom intresse och engagemang får till en utgrävning av skeppet och lyckas skapa ett museum till det med allt vad det innebär av konservering och rekonstruering av fyndet. Tjugotvå miljoner norska kronor lyckades de samla in. Det är en framgångssaga som skildras men det är också en berättelse om ett samhälle nu och då som gjorde det möjligt. Det är imponerande och inspirerande läsning. Att människor i ett litet samhälle går ihop och gör ett historiskt eller arkeologiskt minne till sitt eget att ta hand om, berätta om och vårda. Lovundborna lyfte sin hembygd, sin bakgrund och skapade gemenskap med hjälp av historien och ett arkeologiskt fynd.

Boken är en utmärkt heltäckande skildring av Lovund som nutida samhälle såväl som under historiens lopp. Den röda tråden är Lovundbåten som tidlös representant för det som alltid har varit en förutsättning för samhället på Lovund, sjöfart, handel och fiske. Sida vid sida med berättelsen om båten löper också lokalbefolkningens tydliga engagemang för vraket. Trots förutsättningarnas berg- och dalbana slocknade aldrig intresset på ön.

Boken innehåller förutom berättelsen om Lovund då och nu och historien kring vraket även ett kapitel med namnet *Vem använde båten, varför sjönk den och varför här?* Här kan man bland annat läsa om handeln längs norska Helgelandskusten förr och om gamla båttyper som användes samt om andra relevanta arkeologiska fynd. Här berättar man också om de skeppsbrutna italienarna med Querinis i spetsen som räddade sig i land på ön Röst vid Lofoten 1432. Deras skildring av livet på den norska kusten trettio år innan Lovundbåten byggdes är klart läsvärd för dem som intresserar sig för norsk kustkultur.

Boken är trevlig att läsa. Även om norska inte är mitt modersmål så ger den välformulerade texten med sina ofta välgjorda kapitelövergångar förutsättningar för en bra läsoplevelse. Faktarutorna är lagom många och långa och fyller sitt syfte. Detaljfakta som träts fiberriktningar och hur man

har tagit ut köl och intimmer ur virket med avseende på kärnans placering etc vilket jag som marinarkeolog och båtbyggare gärna tar till mig saknas förstås i en bok som denna. Det gör den lättläst för alla vilket är bra. Vill jag ha utpräglad fackinformation om vraket så finns de oftast i de arkeologiska rapporterna om Lovundskeppet.

Boken har många värden men kanske är det ändå just som inspirationskälla för liknande ansträngningar som boken står ut. De flesta hembygder har sin "Lovundbåt", sina arkeologiska fynd som rätt hanterade kan tydliggöra en röd tråd i bygdens och samhällets historia och slå en väl upplyst kunskapsbro över seklerna. Läs den!



Anthony Burton, *Ocean Liners – A New History*
(Yorkshire: Pen and Sword Books Limited, 2024), 184 s., ill.

Anmäld av David Leidenborg

Ocean Liners är en tämligen vanligt förekommande titel på nautisk litteratur inom området passagerar- och kryssningsfartyg. Definitionerna om vad som menas med Ocean Liners är nästan lika många som böckerna med samma titel. I den här boken gör författaren Anthony Burton sin definition genom att i introduktionen ställa frågan "vad skiljer linjefartyget från andra fartyg?" Definitionen menar han är enkel; för det första måste fartyget korsa ett hav och inte bara passera exempelvis Engelska kanalen. För det andra måste fokus vara på passagerartransport, men kan även kombineras med en viss mängd av godstransport. För det tredje måste fartyget upprätthålla reguljär (linje-) trafik mellan två hamnar och får inte erbjuda olika exkursioner under överfarten, för att särskilja det från kryssningsfartyg.

Förutsatt att de ovan angivna kriterierna är uppfyllda kan fartyget definieras som ett Atlant/linjefartyg. Däremot gör det ingen skillnad om fartyget drivs med segel, ångmaskin eller dieselmotorer, vilket får till resultat att boken tidsmässigt redan börjar år 1817. Det är lite ovanligt, då epoken med linjefartyg ofta sammankopplas med introduktionen av ångmaskinen som drivkraft i fartyget och då i form av hjulångaren som även kunde ha segel som stöd för framdriften.

Anthony Burton har varit intresserad av fartyg sedan barnsben och en av inspirationskällorna var att hans familj var involverad i fartygsindustrin. Han svarar även på frågan varför just linjefartyget är så intressant i förhållande till andra fartyg, vilket han menar är enkelt. Linjefartygen står för det bästa och de är bland de vackraste fartyg som någonsin byggts. De inne-

håller även en spännande dikotomi (där en helhet delas in i två uteslutande delar, som de två passagerarklasserna ombord).

Utgångspunkten i boken är grundandet av de amerikanska och brittiska passagerarrederierna under 1800-talet, och utvecklingen av regelbunden passagerartrafik och linjefartyg, i första hand mellan USA och England. Även andra europeiska rederier omnämns, men då kopplade till särskilda händelser, som exempelvis kampen om Atlantens blå band där alla rederier tävlade om vem som var snabbast över Atlanten från Europa.

Boken är indelad i 14 kapitel, där varje kapitel utgör ett tema; reguljär trafik, ångans era, Amerikanska utmaningen, byggnationen av fartyg, inredningen, besättningen, passagerarna och livet ombord, kampen om Atlantens blå band, Fjärran Östern och Oceanien, säkerhet på havet, linjefartyg under världskrigen, tävling mellan rederier, linjefartyg i fiktionen och slutet för linjefartygen. Det är många kapitel med tanke på att boken bara är på 184 sidor vilket begränsar hur mycket som kan presenteras per kapitel.

Det är mycket fakta som presenteras och boken ger en bra introduktion till olika aspekter på linjefartygens utveckling. Varje kapitel beskriver en utveckling inom ett område och beroende på ämnet så presenteras de linjefartyg och innovationer som är relevanta för ämnet vilket innebär att det tidsmässigt kan bli stora hopp och som läsare är det ibland lite svårt att hänga med.

Flera av kapitlen är mycket djupgående som exempelvis ångmaskinens utveckling där författaren börjar från grunden med James Watt och hur han skapade ångmaskinen 1760 vilket förvisso är mycket intressant, men gör att man ibland kommer ganska långt ifrån fartygsperspektivet. Andra kapitel är däremot väl kortfattade och övergripande som linjefartyget i fiktionen. Det är dock en spännande ingång som kunde belysts djupare och till och med utgöra en helt egen bok. Även kapitlet om slutet för linjefartygen är i kortaste laget för att beskriva den utmaning som egentligen redan började i slutet av 1950-talet i och med passagerarflygets utveckling.

Det är uppenbart att Burton brinner för sitt område vilket är mycket positivt men att han därmed haft svårt att välja bort teman. Boken hade dock tjänat på om Burton hade minskat antalet teman och därmed antalet kapitel. Det hade skapat en bättre balans mellan ämnen, omfång och innehåll, vilket minskat känslan av spretighet som ibland infinner sig.

David Leidenborg är MFA i designhistoria och designteori, med inriktning på 1900-talets industridesign.



Boken har en tilltalande layout och disposition. Varje kapitel är rikt illustrerat med fotografier, skisser på fartyg och de tekniska innovationer som presenteras och det är en bra balans mellan text och bild.

Det är egentligen ingen ny information eller fakta som presenteras i boken utan det är snarare presentationsformen med en sådan bred palett av teman. Boken ger därmed en bra översikt av olika aspekter gällande ett linjefartyg och utvecklingen och utmaningarna som de här fartygen stått inför. Det blir något av ett uppslagsverk med en betoning på tidsperioden från 1817 till 1940 och i första hand den generella utvecklingen av linjefartyget som fenomen och inte detaljerade presentationer av enskilda eller specifika fartyg.

Som läsare av boken är det en fördel att ha förkunskaper inom områdena teknik- och sjöfartshistoria. Det underlättar för att ha en röd tråd när man läser, då det är lätt att hamna i detaljer och missa den övergripande helheten eftersom det presenteras ett stort antal personer och händelser som både direkt och indirekt har bidragit till utvecklingen.

Mikael Josephson, *Stockholms Rederi AB Svea – Fartygen. Fotografier, vykort, teckningar och ritningsdetaljer* (Stockholm: Trafik-Nostalgiska Förlaget, 2023). 160 s., ill.

Anmäld av Torbjörn Dalnäs

År 1871 tog fyra stockholmska grosshandlare initiativ till det som skulle bli ett av Sveriges allra största och mest långlivade rederier någonsin: Stockholms Rederi AB Svea, som i decennier även ägde Stor-Stockholms mest långlivade nybyggnadsvarv, AB Finnboda Varf.

Rederi-Sveas första utlandslinje blev Stockholm-Lübeck 1874, då de relativt nybyggda hjulångarna *Svithiod* och *Gauthiod* sattes i trafik (ej att förväxla med de namnar, som Handelshuset Schön & Co hade satt in på samma trad 1838 respektive 1841). Bolaget växte snabbt genom att köpa upp mindre ångbåtsbolag med fartyg i trafik på Östersjön och längs den svenska kusten. Så småningom tog Svea, genom sitt dotterbolag Linjebuss International, initiativ till det som skulle utvecklas till Scandlines i Helsingborg. Svea hade även ett stort antal lastfartyg i transocean tramp- och linjefart.

Vid krigsslutet 1918 hade Svea anslutit sig till den av Finska Ångfartygs AB och Ångfartygs AB Bore återupprättade passagerarlinjen mellan Stockholm och Åbo. Här finner vi föregångaren till det sedermera Johnson-delägda och numera Tallink-ägda Silja Line. 1975 köptes Svea upp av Nordstjernan, och 1981 avvecklades dess rederiverksamhet under eget namn.

Den person som allra mest förtjänar epitetet "Mr Rederi-Svea" är Emanuel Högborg. Han tillträdde som VD 1934 och fanns kvar i bolagsledningen ända till samgåendet med Johnson Line. Högborg lämnade efter

Göteborgaren Torbjörn Dalnäs har varit till sjöss på däck, i intendenturen och som telegrafist i handelsflottan, var värnpliktig telegrafist i örlogsflottan, och har varit redaktör på tidskrifterna Sjömannen, Maskinbefälet och Utkik.

sig ett modernt rederi som på passagerarsidan var i världsklass, om än i ekonomiskt trångmål.

Om detta och mycket därtill har Mikael Josephson skrivit och sammanställt en gedigen historik: Stockholms Rederi AB Svea – Fartygen. Som framgår redan av versalerna i bokens titel på framsidan är det just FARTYGEN som står i främsta fokus. Till yttermera visso är den mycket rikt illustrerad med en ansevärd mängd fartygsporträtt och även planritningar över ett flertal av rederiets fartyg.

År 1930 hade rederiet sitt maxantal fartyg som aldrig skulle överskridas: 100, varav 74 lastfartyg och 26 passagerarångare.

Rederi-Sveas flotta bestod självfallet inte av det som numera kallas "autonoma" fartyg. De myriader sjöanställda som var garant för den framgångsrika verksamheten får också sitt utrymme i boken, om än i begränsad utsträckning. Exempelvis sker det i form av kortfattade uppgifter om antalet omkomna vid krigshaverier och olyckshändelser.

Intressant vid en jämförelse med dagens fartygsbesättningar är en illustrerad besättningslista, så kallad *crew list*, från Rederi-Sveas lastfartyg *Stella Marina* året 1952: 41 man och en kvinna!

Sjömanskårens klassiska beteckning på rederiets fartyg, "sveakasse", saknas i boken. Så även det skämtsamma uttrycket "sveabakelser" om skeppsskorpor, vilket med rätt eller orätt syftade på kosthållet för besättningarna ombord i lastfartygen.

På plussidan nämns att när rederiets dittills största fartyg *m/t Frithiod* sjösattes på Eriksberg 1958 hade samtliga besättningsmedlemmar egna luftkonditionerade hytter.

Boken är en mycket läsvärd hävdateckning över ett av Sveriges mest framträdande rederier; för dess tidigare sjö- och landanställda, för Klubb Maritims båtologer och för alla övriga som är *sea minded*.

Recensenten har ingen egen erfarenhet som besättningsman i något av rederiets fartyg. Min blygsamma kontakt begränsar sig till några resor med det före detta flaggfartyget *Birger Jarl*, då i annan ägo, samt desto fler resor med Linjebuss färjor över Öresund.



Ibb Jessen, *Löfholmsvarvet Lidingöverken 1893–1960*
(Göteborg, Breakwater Publishing, 2023), 236 s. inb., ill.

Anmäld av Lennart Bornmalm

Stockholm och dess omgivningar har en lång och betydelsefull historia av varvsverksamhet som sträcker sig över flera århundraden. Denna industri nådde sin höjdpunkt under slutet av 1800-talet och början av 1900-talet, en period då staden blev en av Sveriges viktigaste industriella och maritima noder. Vid sekelskiftet 1900 fanns över tio aktiva varv i och omkring Stockholm. Dessa varv bidrog inte bara till stadens ekonomi utan skapade också tusentals arbetstillfällen och gjorde Stockholm till ett centrum för skeppsbyggnad och sjöfart.

I denna bok belyses två av dessa varv – Löfholmsvarvet och Lidingöverken – som på olika sätt speglar utvecklingen av den svenska varvsindustrin. Genom en kombination av historiska analyser, tekniska detaljer och personliga porträtt målas en bild av en svunnen tid då fartygsbyggandet var en central del av Sveriges industriella utveckling. Bokens styrka ligger i dess förmåga att koppla samman tekniska framsteg med de människor som möjliggjorde dem, vilket ger en unik inblick i varvens historia.

Berättelsen inleds med en bred översikt över Stockholms varvsindustri under 1900-talet. Här framhävs några av de mest framstående aktörerna, såsom Ekenbergs Varv, Bergsunds Mekaniska Verkstad, Finnboda Varf, AB Hammarbyverken och Stockholms Båtbyggeri AB. Dessa varv representerade olika delar av skeppsbyggnadsindustrin – från småskaligt båtbyggeri till konstruktion av stora fartyg. Översikten kompletteras med en karta som tydligt visar varvens geografiska placering i förhållande till Stockholms viktiga farvatten, vilket ger läsaren en värdefull kontext.

Huvudfokus ligger på Löfholmsvarvet, som grundades 1893 av

Johannes Alinder och Gustaf Fredrik Pettersson vid Liljeholmsviken. Till en början byggde varvet främst pråmar och mindre fartyg, men dess strategiska läge nära stadens centrum och farleder gjorde det till en idealisk plats för expansion. En viktig milstolpe i varvets historia var byggnationen av dess U-docka, en träkonstruktion som färdigställdes 1896 och möjliggjorde torrsättning av fartyg för underhåll, reparationer och nybyggnation. År 1897 köptes varvet av grosshandlare Erik Ohlsson och ombildades till Aktiebolaget Löfholmsvarvet, vilket lade grunden för en betydande expansion och diversifiering av verksamheten.

Under de följande decennierna utvecklades Löfholmsvarvet till en central aktör inom svensk skeppsbyggnad. På 1910-talet specialiserade sig varvet på konstruktion av exklusiva yachter, vilket markerade en ny era av teknisk skicklighet och estetisk innovation. Bland de mest uppmärksammade fartygen från denna period finns skärgårdskryssaren *Mejt II*, byggd för konstnären Anders Zorn, och lustjakten *Valkyrian*, beställd av skeppsredaren Dan Broström. Dessa fartyg är exempel på varvets förmåga att kombinera funktion och skönhet, och de bidrog till att stärka dess rykte som en ledande aktör inom svensk båtbyggnad.

På 1920-talet genomgick Löfholmsvarvet ytterligare en förändring under ledning av Johan Abraham Åberg. Produktionen av nöjesbåtar minskade, och fokus flyttades till reparation och vinterförvaring av fartyg. Under 1930-talet blev underhåll och ombyggnad av ångbåtar och skärgårdsfartyg varvets främsta inriktning. Ett särskilt framstående projekt från denna tid är ombyggnaden av ångfartyget *Bertil* till tankfartyget *Soya*, följt av byggandet av det framgångsrika tankfartyget *Soya III*. Dessa projekt illustrerar varvets förmåga att anpassa sig till nya marknadskrav och etablera långsiktiga samarbeten med framstående kunder som Olof Wallenius.

År 1945, i samband med metallstrejken, avslutades verksamheten vid Löfholmsvarvet, och all produktion överfördes till filialen Lidingöverken i Gåshaga på Lidingö. Under Johan Abraham Åbergs ledarskap byggdes här en modern anläggning som kom att spela en viktig roll i Stockholms och Lidingös industriella historia. Lidingöverken blev känt för sina framstående projekt, inklusive konstruktionen av kylfartyg för Sovjetunionen och flera lastfartyg för Sten A. Olsson i Göteborg.

Boken presenterar också porträtt av viktiga personer som präglade Löfholmsvarvets och Lidingöverks historia. Johan Abraham Åberg, som ledde varvet genom flera decennier av förändring och tillväxt, beskrivs ingående. Ett annat porträtt fokuserar på båtkonstruktören Albert Anderson, vars innovativa design för yachter och kryssare bidrog till att sätta svensk båtbyggnad på världskartan. Dessa personliga berättelser fördjupar förståelsen av varvens betydelse, inte bara som industriella anläggningar utan som kulturella och sociala institutioner.

I kapitlet om Lidingö och Gåshaga beskrivs Lidingös transformation från jordbruksbygd till industriellt centrum under 1900-talet. Här lyfts fram hur industrietableringar, som Aktiebolaget Gasaccumulator (AGA), Svenska Aero AB och Lidingöverken, formade områdets ekonomiska och sociala utveckling. Gåshaga blev särskilt känt för sin maritima industri, där Lidingöverken spelade en nyckelroll.

Boken avslutas med en återblick på områdenas senare utveckling, där Lövholmen och Gåshaga har omvandlats från industriområden till moderna bostadsområden. Restaureringen av tankfartyget *Soya II* för Walleniusrederierna fungerar som en symbol för de känslomässiga och historiska kopplingar som lever kvar i dessa områden.

Illustrationerna i boken – fotografier, ritningar och kartor – ger en visuell dimension som gör historien levande. De kompletterar texten och erbjuder läsaren en tidsresa tillbaka till en era då varvsindustrin var en grundpelare i Stockholms ekonomi och samhällsutveckling. Sammanfattningsvis är Löfholmsvarvet och dess filial Lidingöverken ett betydande bidrag till svensk industrihistoria. Genom att förena detaljerad forskning med engagerande berättande belyser boken varvsindustrins betydelse för Stockholms utveckling och ger en ovärderlig inblick i dess tekniska och mänskliga dimensioner. För både fackhistoriker och historieintresserade läsare är detta en bok som inte får missas.



Göran Sändare, *Sjöfarten på Stenungsund*
(Skärhamn: Båtdokgruppen, 2023), 192 s., inb., ill.

Anmäld av Lennart Bornmalm

När man besöker Stenungsund, eller bara hör namnet, är det kanske inte sjöfarten och dess förutsättningar som först kommer i tankarna. I stället associerar många orten med dess roll som en sommaridyll och som centrum för den petrokemiska industrin i Sverige. Faktum är dock att det just är sjöfartens förutsättningar som till stor del har varit avgörande för Stenungsunds framväxt och utveckling.

Stenungsund, beläget vid Bohusläns kust i västra Sverige, har en rik historia som sträcker sig från små jordbrukssamhällen till en modern industri- och sjöfartsort. Under tidigt 1800-tal var Stenungsund en liten by med ett fåtal hus, men blev en viktig plats för sjöfart och handel under mitten av 1800-talet när ångbåtstrafiken introducerades. I samband med detta började Stenungsund, och särskilt Stenungsön, utvecklas som en populär badort. Man etablerade badhus och sommarvillor på Stenungsön och ångbåtstrafikens framväxt gav förutsättningar för folk att resa till Stenungsund. Snart kom orten att locka allt fler besökare.

Byggandet av en järnvägsstation 1907 stärkte ortens betydelse som transportnav. På 1950-talet blev Stenungsund utvalt som plats för ett nytt oljekraftverk, vilket markerade början på en mer industriell utveckling. Stenungsunds lämplighet som plats för både kraftverk och petrokemisk industri berodde i hög grad på dess naturliga förutsättningar för en djuphamn. Djuphamnen gjorde det möjligt att ta emot stora olje- och gastankfartyg, vilket var avgörande för att transportera råmaterial till kraftverket och de petrokemiska industrierna. Närheten till järnvägen och större landsvägar kompletterade hamnen och underlättade vidare distribution av färdiga produkter från industrierna. Stenungsunds kustläge med naturligt djupgående vatten möjliggjorde att stora fartyg kunde angöra utan omfattande muddring. Detta var en betydande logistisk och ekonomisk fördel. Dessutom hade regionen en växande arbetskraft och det plane-

rade oljekraftverket säkerställde tillgången till energi för både industrin och kommunen. Stenungsunds läge vid Västerhavet gav en direkt koppling till internationell sjöfart och handel. Dessa faktorer samverkade och gjorde Stenungsund till den naturliga platsen för Sveriges petrokemiska centrum. Utvecklingen under 1950- och 1960-talen förändrade orten från en kustort till en av Sveriges mest betydande industriregioner.

Boken *Sjöfarten på Stenungsund* är en imponerande och detaljrik skildring av ett kustsamhälles maritima historia. Med ett genomarbetat historiskt perspektiv och en noggrann genomgång av olika epoker belyser författaren hur Stenungsund utvecklades från ett litet samhälle till en viktig knutpunkt för sjöfart och industri. Skildringen sätter ramarna genom att beskriva den tidiga utvecklingen av sjöfart som ett oundgängligt transportmedel för kustsamhällen som Stenungsund. Redan från första sidan är det tydligt att författaren vill visa hur sjöfarten har format Stenungsund från en liten ort till en betydande knutpunkt för både handel och industri. Stenungsunds centrala geografiska position och tillgången till hamn illustreras med kartor och detaljerade beskrivningar. Berättelsen ackompanjeras av ett rikt illustrationsmaterial och innehåller en blandning av historiska dokument, kartor, fotografier och konstverk som förhöjer läsoplevelsen som både informativ och estetiskt tilltalande.

Skildringen inleds med en historisk översikt över sjöfartens roll i Bohuslän och hur samhället Stenungsund vuxit fram kring detta smala sund. Författaren ger en fördjupad förklaring till varför kustnära transporter alltid har varit avgörande i regionen, från de tidiga bondesamhällellenas fiske och handel till moderna industriernas behov av storskaliga transporter. En viktig del av boken beskriver de tidiga ångbåtslinjerna, som exempelvis ångaren *Thorild* och senare färjetrafiken.

Göran Sändare belyser på ett trevligt och intressant sätt hur tekniska innovationer som ångmaskinen och propellern revolutionerade sjöfarten, samt hur de första ångbåtarna började trafikera Bohusläns kuster på 1820-talet. Detta öppnade nya möjligheter för små orter som Stenungsund att integreras i större ekonomiska nätverk.

Ett intressant kapitel behandlar den tidiga ångbåtstrafiken och etablerandet av ångbåtsbryggan vid Stenungsund omkring 1860. Dokumentation från samtida annonser och turlistor stärker framställningen och ger läsaren

en tydlig bild av hur orten successivt blev en viktig knutpunkt för person- och varutransporter. Ett centralt tema är industrialiseringen under 1900-talet, när Stenungsund blev ett centrum för petrokemisk industri och energiproduktion. Det beskrivs utförligt hur detta bidrog till att skapa en djuphamn för att attrahera fartyg från hela världen. Sändare lyfter fram ett brett spektrum av fartygstyper som anlöpt Stenungsund, från små ångbåtar till stora olje- och gastankers

Detaljrikedomen är en av bokens främsta behållning. Författaren har nyttjat en mängd primära och sekundära källor, inklusive gamla kartor, brev och tidningsartiklar, för att ge en autentisk bild av sjöfartens betydelse. Han framhåller exempelvis vikten av ångkraftens introduktion under 1800-talet och hur detta revolutionerade båttrafiken i Bohuslän.

Ett annat område är det lokala perspektivet, där personliga anekdoter och minnen från invånare framhålls som en viktig faktor för att levandegöra berättandet. Original som "Ro-Hans" och "Vatten-Olle" bidrar till att göra historien levande och engagerande. Dessa inslag ger läsaren en mänsklig förankring i den större historiska kontexten. Illustrationerna förtjänar också ett särskilt omnämnande. Boken är rikt illustrerad med både samtida konstverk och historiska fotografier. En höjdpunkt är den vackra målningen av Geskel Saloman, som visar hur Stenungsund och dess omgivningar såg ut så tidigt som under 1860-talet. Bilder som denna kompletterar texten och förstärker dess tidskänsla.

Dock kan den omfattande detaljnivån stundtals kännas överväldigande för en läsare som inte redan är insatt i sjöfartens historia. Sändare går ibland in på tekniska detaljer om fartyg och hamnanläggningar som kan vara svårförståeliga för en lekman. Ett annat problem är bristen på en tydlig kronologi. Medan boken är indelad i olika teman, kan läsaren uppleva att kapitlen hoppar mellan tidsepoker och ämnen utan en klar linje. Detta kan skapa viss förvirring, särskilt för dem som önskar en mer linjär framställning.

Göran Sändare skriver på ett lättillgängligt och faktabaserat sätt som balanserar mellan populärvetenskap och akademisk ton. Språket är ibland lite tekniskt, särskilt i beskrivningarna av fartyg och industriella processer, men det vägs upp av anekdoter och beskrivningar av vardagslivet.

Sammanfattningsvis är det en välskriven och omfattande bok som

kombinerar historiska fakta med personliga berättelser. Den är inte bara en hyllning till Stenungsund som sjöfartsort utan ger samtidigt en intressant inblick i Sveriges sjöfartshistoria som helhet. För den som är intresserad av Bohusläns kustkultur och sjöfartens roll i regional utveckling är detta en stor resurs.



Jakob Ringbom och Lars Almgård Kruthof, *S/S Hansa: minnet av en sjökatastrof* (Visby: Fornsalens Förlag, 2024), 510 s., inb

Anmäld av Carl-Magnus Stolt

Havet är lika blankt efteråt, katastroferna glöms lika fort”, skrev Gunnar Ekelöf i dikten *Om hösten* (1961). Den poetiska sanningen gäller inte katastrofen med *S/S Hansa*s förlisning utanför Visby en mörk natt i november 1944. Minnet av tragedin som tog 84 människoliv är påtagligt levande, inte minst på Gotland.

Passagerarfartyget *S/S Hansa* torpederades den natten av en sovjetisk ubåt. Endast två personer överlevde. Händelsen väckte sorg och bestörtning i hela landet – och utomlands.

Som ett led i att hålla minnet levande ger Gotlands Museum ut en magnifik bok, vackert formgiven och med ett rikt bildmaterial. Inte minst stiftelsen *Voice of the Oceans* fantastiska bilder från *S/S Hansa*s vrak är unika och suggestiva.

Den fyra centimeter tjocka boken väger en bit över kilot, men den är värd varje gram! Sällan har jag blivit så absorberad av en bok. Jag läste den inte från pärm till pärm, utan kors och tvärs, hit och dit. Dess upplägg inbjuder till den sortens läsning.

Under tio års tid har författarna Jakob Ringbom och Lars Almgård Kruthof gjort efterforskningar om fartygskatastrofen och allt som följde därefter. Deras letande i olika arkiv, såväl svenska som ryska, och deras iver att söka upp anhöriga imponerar. Båda författarna har dessutom en personlig relation till några av dem som fanns ombord på *S/S Hansa*. Det ger en stark känsla av autenticitet och närhet.

De båda författarna skriver växelvis och det kändes i början lite rörigt att hålla reda på - men det är en kritik som inte väger tungt. Att boken är sprängfylld av detaljer och siffror gör den till ett referensverk.

Författarna kartlägger också den sovjetiska ubåten som sänkte *S/S Hansa*. Ubåtskaptenen Mogilevskij framstår som en pedantisk, principfast, kallhamrad och lojal sovjetisk militär. Författarna har haft tillgång till ubåtens journal. I den kan man läsa att kapten Mogilevskij klockan 06.00 gav order om att avfyra torpeder mot *S/S Hansa*. En dryg minut senare hördes explosioner och ubåtens besättning jublade. I ubåtens journal antecknades: ”Fartyget sjunker och bryts sönder”.

Men bokens största behållning tillika författarnas djupaste ambition är att skildra de olika livsöden som tvinnas samman på *S/S Hansa* den där råkalla novembernatten 1944. Det perspektivet går som en röd tråd genom hela boken. Författarna skildrar detaljerat enskilda livsöden och drar så långt möjligt ut detta till nuet. Hur blev livet för de som förlorade en älskad anhörig? Det är genom livsberättelserna historien får mening och konsekvens. En stor del av boken blir på detta sätt ett fint exempel på en narrativ historia. Det handlar om ”vanliga människor”, alltså vad som ibland kallats en ”historia underifrån”.

En viktig aspekt som författarna inte ryggat för är: Hur mår en människa som överlevde, när 84 andra dog? Att vara överlevande i en katastrof där många andra dör går aldrig spårlöst förbi. Skuld- och skamkänslor blandas med känslan av att vara utvald. Författarna närmar sig denna smärtsamt svåra fråga med ödmjukhet och kompetens.

Så utan minsta tvekan kan jag varmt rekommendera boken om *S/S Hansa* till den maritima historieintresserade!



Ida Hughes Tidlund (red.), *Flytande fritid – ett sekel av svenskt båtliv* (Stockholm: Sjöhistoriska museet, 2024), 116 s.

Anmäld av Henrik Arnstad

Sveriges unika produktion av maritima nationella identiteter är ett understuderat fält inom den modernhistoriska forskningen. Det beror troligen på svensk hemmablindhet – även bland akademiker specialiserade på studier av etnicitet, nationalism och svenska kollektiva identiteter.

En effekt av Sveriges maritima nationalism är den enorma mängd fritidsbåtar som trafikerar svenska kuster, insjöar och floder. För snart fem år sedan (2020) fanns hela 864 200 sjövärdiga fritidsfartyg i vårt land och cirka 20 procent av de svenska hushållen ägde en båt. Därefter innebar coronakrisen att fritidsbåtsintresset ökade ännu mer och 2021 konstaterade en Sifo-undersökning att nästan en halv miljon svenskar övervägde att köpa båt.

Siffrorna visar att båtlivet fortfarande attraherar, trots 1980-talets nedgång efter de gyllene båtköparåren under 1960-talet och 1970-talet då massproducerade plastbåtar fick sitt genombrott. Svensken ser sig gärna som en sjöman – vare sig det är i en öppen snurrebåt på närmaste fiskesjö eller i en 70-fots segelbåt på Atlanten.

Då och då dyker det upp skrifter om det svenska fritidsbåtlivet och det senaste bidraget är häftet *Flytande fritid: Ett sekel av svenskt båtliv*, en antologi utgiven av Sjöhistoriska museet och redigerad av Ida Hughes Tidlund.

Verket utgör en blandad kompot av Sveriges fritidsbåtliv. Framför allt finns läsning om båtmodeller som är representerade i Sjöhistoriskas båtsamling; kändisar som Målar 22, Folkbåten, Pettersonbåten, IF, Maxi 77, Vega och Albin 25. Segelkanoter, jollar och vissa andra flytetyg seglar förbi i egna kapitel. Båtnostalgin blir en smula spretig och publiceringen hade

Henrik Zaregon Arnstad (f.1967) är modernhistoriker med särskild inriktning på ideologianalys, identitet samt det maritima fältet.

med fördel kunnat genomföras med stramare tankar angående bokens löpande berättelse.

Fjärde artikeln heter "Folkhemmets båtar: från överklassnöje till folksport" (Eva Berglund Thörnblom) och sjunde artikeln har rubriken "Båtklubbarna i Sverige" (Hans Orstadius). Dessa bägge texter hade gärna fått inleda häftet, eftersom de ger kontext och bakgrund till fritidsbåtlivet. Denna svenska företeelse är nämligen folklig (till skillnad från i större delen av övriga världen där båtliv behållit en air av elitism). Det har inneburit att den blågula fritidsbåten omgärdats av politiska, sociala och klassrelaterade konflikter sedan det tidiga 1900-talet. Överklassen såg med förakt på arbetarklassens framfart på böljorna.

Detta var länge välkänt i Sverige – ett explicit exempel är när revyartisten Karl Gerhard sjöng kupletten "En katt bland hermelinerna" om aristokraternas fasa då det socialdemokratiska projektet knaprade på deras välsmakande kakor. Men det fanns ett enda fält där överklassen fortfarande höll sossieriet stängin – båtlivet! Sången avslöjar hur det gick till i Kungliga svenska segelsällskapets (KSSS) gästhamn i Sandhamn:

Varje gång en simpel folkbåt försökte att kasta linorna
mot klubbhusets bojar så hördes ett rop:
– KSSS släpper inte en katt in bland hermelinerna!
Ty segling och klasskillnad hör ihop

Under mellankrigstiden sökte sig arbetarklassen i den industrialiserade världen till friluftslivet för att erhålla avkoppling, sundhet och frisk luft. Men i Sverige fick den plötsliga masshysterin kring populärkulturella sjömanssånger – som initierades av Evert Taube åren runt 1920 – att det maritima fältet framstod som särskilt attraktivt. Arbetarna grundade båtklubbar, där tidens ofta socialistiskt präglade föreningsliv identitært framstod som en demokratisk kontrast gentemot konservatismens KSSS. Under 1900-talet fick den svenska arbetaren allt mer fritid. Båtlivet accelererade, hyllades och besjöngs.

Idag genomgår båtlivets organisering stora förändringar. De gamla båtklubbarnas kollektivistiska arbetsfördelning (sjösättning, skötsel av hamnar, omsorg om klubbholmar, etc.) tar för mycket tid för den stressade

nutidsmänniskan. Fritidsbåtsägare föredrar allt mer marinor, där fakturerande företag villigt tar hand om nödvändig service. Det nutida båtlivet kan därmed ses som en del av *new public management*-ideologin när 1900-talets båtklubbars föreningsmedlemmar (medborgare) förvandlas till kunder.

Det åttonde kapitlet i *Flytande fritid* berättar om ostkustens största marina – Bullandö – med plats för 1400 båtar (Susanna Alleson Nyberg). På Bullandö finns en multitud av serviceföretag via vilka båtägare med tillräckligt mycket pengar kan njuta av skärgårdssegling utan föreningslivets bök med gemensamma städdagar, torrsättning och nattvaktsplikt. Numera finns även maritima motsvarigheter till bilpooler; företag som låter kunden bruka en flotta av fritidsbåtar (ett mediumabonnemang kostar 6 800 kronor per månad). Möjligen framtidens båtliv?

Jag moraliserar inte men föredrar själv medlemskap i båtklubben Årstavikens segelsällskap (grundad 1898) där jag numera – efter dryga 20 år som seglare – är inne på min fjärde båt. Det är faktiskt trevligt att hjälpas åt. Och den vedeldade bastun på vår mysiga klubbholme Verkarna är svåröverträffad. Även om Bullandös jättebastu med panoramafönster mot skärgården onekligen är himla häftig. Är det okej om jag utnyttjar dem bägge två?



Thorbjørn Thaarup, *De små Skibe – Store historier om modeller, søfart og saltvand* (København: Gads Forlag, 2024), 343 s.

Anmeldt af Mathias Istrup Karlsmose

Et tilbagevendende syn på ethvert søfartshistorisk museum i verden er en samling af modelskibe. Det er således også tilfældet med M/S Museet for Søfart i Helsingør. Denne samling kommer i fokus i en ny udstilling der åbner i 2024, ved navn Skibe på Stribe, og bogen *De små Skibe – Store historier om modeller, søfart og saltvand* af Thorbjørn Thaarup er skrevet som ledsager til denne udstilling. Der er tale om et flot og gennemarbejdet værk på 343 sider, rigt forsynet med talrige illustrationer, både fotografier af modeller, modelbyggere og rigtige skibe, samt malerier og illustrationer.

I de første kapitler gives der en introduktion til modelskibes større historier, både i verden og Danmark. Den gør et godt arbejde med at introducere læseren til det imponerende håndværk der ligger bag bygningen af skibsmodellerne, og hvilken funktion skibsmodeller har socialt såvel som kulturelt. Det er i disse passager at forfatteren virkelig viser sine kompetencer, og bringer læseren dygtigt ind i et håndværk der ellers kan virke fjernt.

Følgende går bogen til den dybeste historie, med en beskrivelse af modelskibe fra både det gamle Egypten og den danske Jernalder. Derefter føres tiden frem til begyndelsen for moderne modelskibe i Danmark, med en fin beskrivelse af flådens samling af modelskibe fra 1600'tallet, og et særligt interessant kapitel om kirkeskibe og deres betydning og historik i Danmark.

Mathias Istrup Karlsmose er Doktorand i historie ved Stockholm Universitet og CEMAS (Center for Maritima Studier). Hans forskning drejer sig om dansk kolonialisme i Asien i 1600'tallet, med fokus på diplomati og kulturmøder.

Derefter lægges fokus i høj grad på museets egen modelskibssamling, og kapitel for kapitel gennemgås de forskellige skibe fra samlinger. Der gives gode historiske baggrunde for den type skibe der fremstilles – hvad enten det er hollandske fløjteskibe fra 1600'tallet, eller containerskibe fra moderne tider – hvilket hjælper til at sætte samlingen i en større historisk kontekst. Nogle modeller, som eksempelvis fløjteskibet, fremhæves som særlige pragteksemplarer fra samlingen, og derfor får den enkelte model også en historik. Et særligt interessant aspekt af bogen er de biografier der gives af individuelle modelbyggere hvis skibe er en del af samlingen, som den der gives af Christian Nielsen, hvis små og relativt simple skibsmødder også træder frem som en del af samlingen.

Takket være denne struktur fungerer bogen særdeles godt som en håndbog der læses i forbindelse med et besøg på museet. Det giver en god historisk baggrund for de enkelte skibe der ses, samt for samlingen som helhed. Men det gør også at hvis bogen læses uafhængigt af et besøg på museet kan strukturen virke en smule arbitrær og forvirrende, da den tager udgangspunkt i museets samling og udstillingen Skibe på Strøbe.

Et positivt aspekt af bogen fra et forskningsmæssigt perspektiv er at den er udstyret med et godt noteapparat, med over 100 kildehenvisninger til den litteratur bogen bygger på. Det gør det også klart at der for det meste ikke er tale om grundforskning, men snarere noget der bygger videre på både international og dansk litteratur om modelskibe. Kun enkelte steder, som i biografien af ovennævnte biografi af Christen Nielsen, bygges der på primære kilder, navnlig hans egne udgivelser. Det gør det også lettere at positionere bogen i forhold til tidligere litteratur. Det meste af den eksisterende litteratur er mere specifikke beskrivelser af specifikke samlinger, som P. Holcks *Den historiske Modelsamling paa Holmen* fra 1939, eller mere specifikt om kirkeskibe. Det tillader Thaarups bog at give et større historisk overblik. Konsekvensen af at den historiske baggrund mest bygger på eksisterende litteratur er at der til tider kan komme en lidt opremsende følelse, men ikke desto mindre gives der stadig et fint og detaljeret overblik.

Overordnet set har bogen to formål: At give en introduktion til skibsmødders historie fra et dansk perspektiv, og at fungere som opslagsværk for museets samling. Begge dele lykkedes, men det er klart andet formål der er den største succes, og det der har det største fokus. Det gør også, at

selv om bogen gør et fint stykke arbejde med at præsentere skibsmødders historie fra et dansk perspektiv, er den svær at afkoble fra det museum den er udsprunget fra – anden halvdel af bogen egner sig klart bedst som et indkøb i forbindelse med et besøg på museet, særligt mens specialudstillingen er der.

For den alment interesserede læser er den stadig en glimrende introduktion til modelskibenes verden, dog med det forbehold at det meste af bogen tager udgangspunkt i en ganske specifik samling, og giver bedst mening i forbindelse med kendskab til den samling. Derfor er det i hoveddelen en museumsbog, men ikke desto mindre en vellykket en af slagsen.

Hans Rosengren och Karin Rosengren, *Formad av havet: Ett livslångt lärande inom sjöfart*. (Göteborg: Breakwater Publishing. 2024). 205 s.

Anmäld av Mats Kero

Hans Rosengren (1937-2022) var sjökapten, reservofficer, navigationslärare och konsult. Hans minnen från sitt omväxlande yrkesliv har utgivits postumt genom hustrun Karin Rosengrens försorg. Hon har även valt bilderna och sammanställt avsnittet om Ymer-expeditionen till Nordpolen. Boken börjar med Rosengrens uppväxt i Ystad vilken hade betydelse för hans yrkesval. Skutorna kom och gick i den närbelägna hamnen, ibland även större styckegodsfartyg. En sådan närmiljö inspirerade till sjömansdrömmar. Vi får sedan följa den unga sjömannens utbildningsgång. Under sommarlovet 1953 efter realexamen mönstrar Rosengren på som jungman i en liten skuta som skeppar sågade trävaror från Norrlandskusten till England. Sommarlovet från gymnasiet 1954 fortsätter sjömanskarriären med en Gorthonbåt för att lasta bananer på Kanarieöarna.

Vi får en inblick i dåtida lastteknik med tillfälligt monterade s.k. banandäck i lastrummen och muntra besök av "tvätterskor" ombord i kanariska hamnar. Feriejobb som jungman följer även efter andra gymnasieåret och efter studentexamen är framtiden utstakad: samla ihop de 42 sjömånader på däck som krävdes för att läsa till styrman. Rosengren blir däckselev på Transatlantics linjefartyg *Stratus* som går på Sydafrika och Australien. Det är en lycklig tid med kustresorna mellan australiensiska hamnar som höjdpunkter. Nyss fyllda 20 år blir han sedan obehörig 3:e styrman på rederiets *m/s Bogabilla*. Erfarenheten blir blandad. Han lär sig mycket om jobbet som styrman men kanske mest om vikten att ta väl hand om nya medarbetare. Där upplever han uppenbara brister. Så han fortsätter istället som däckselev på Johnsonlinjens *m/s Canada* som går med styckegods på

Nordpacificlinjen (Europa-Karibien-USAs västkust). Johnsons fruktade rederiinspektör upptäcker dock att däckseleven och hans hyttkamrat målat ett skott i hytten i annan kulör än Johnsons standardkrämigula. Rosengren får sparken men återanställs omedelbart som lättmatros med högre lön då det saknas folk!

Det blir fyra ytterligare resor innan Rosengren börjar på sjöbefälsskolan i Malmö 1959. Efter sjökaptensexamen inkallas han till värnplikt i Flottan och går ytterligare utbildning till reservofficer med efterföljande tjänstgöring. Rosengren blir kommenderad till isbrytaren *HMS Oden*. Året-runttrafik på norrlandshamnarna ligger ännu långt fram i tiden, istället blir det isbrytning i södra Östersjön och Skagerack. Det är en hård och lärorik isvinter 1963; i slutet av februari ligger t.ex. hela 34 fartyg fast i isen utanför Ven. Färriksåret avslutas med fyra lättsamma månader på Stabbo skjutstation nära Huvudskär.

Rosengren träffar sin blivande hustru och fortsätter med att varva utbildning med sjötjänstgöring på Johnsonlinjen och i Flottan på isbrytare. Han studerar till navigationslärare och arbetar drygt ett år som överstyrman på Johnsonlinjens *m/s Peru*. Efter vikariat på sjöbefälsskolorna i Malmö och Kalmar avslutar Rosengren sin sjötid på Johnsonlinjen som överstyrman i ett kylfartyg. Han får ut sitt sjökaptensbrev och blir adjunkt på sjöbefälsskolan i Malmö. Där får han vara med om att utveckla tankoperativa kurser och skaffar sig praktisk erfarenhet från supertankers och kemikaliefartyg som 2:e styrman under sommarloven. Vid sidan om extraknäcker han som provtursstyrman på nybyggen, en verksamhet som man här får en ovanlig inblick i. I mitten av 1970-talet gör han ett mellanspel hos danska motsvarigheten till Sida, Danida, som Marine Training Officer på Mauritius.

1980 blir Rosengren som reservofficer uttagen till tjänstgöring på nordpolsexpeditionen med *Ymer*. Höstterminen 1980 är Rosengren tillbaka i Kalmar då Malmö sjöbefälsskola ska läggas ned och bli World Maritime University i FN:s regi. Efter några år blir det ett nytt mellanspel på ett danskt företag som bedriver managementkurser världen runt. 1990 är han tillbaka på Sjöbefälsskolan i Kalmar som lektor. Skolan har börjat bygga upp avancerad simulatorträning i navigation från Norcontrol, vilket Rosengren blir djupt involverad i. Han är också ledamot i Statens Have-

rikommission och deltar i Estoniautredningen, bitvis på heltid. Beträffande denna menar han att utredningen står sig men att man egentligen inte hade tillräckliga belägg för påståendet att *Estonia* var i fullt sjövärdigt skick vid avgången - nog så viktigt. Åren fram till pensioneringen är rätt så rapsodiskt beskrivna och boken avslutas med några sidor av ordföranden i Kalmar Sjöfartsmuseum Claes Wollentz. Där beskrivs Rosengrens stora insatser som tidigare ordförande och styrelseledamot för museet fram till sin bortgång.

Ovanstående ger en hastig summering av Rosengrens minnen, dock utan den berättarglädje med glimten i ögat som utmärker boken. Boken har inga ambitioner att presentera några djupare analyser av olika förhållanden rörande stilen ombord, driften av fartygen och skolningen av sjömän och befäl. "Det var en annan tid" skriver författaren vid ett tillfälle som förklaring av en episod. Boken ger dock, jämte andra sjömansmemoarer från tiden, ett gott bidrag till sådana analyser. Notabelt är också Rosengrens påfallande positiva syn på sin utbildning och tjänstgöring inom Flottan, vilket förr inte var så vanligt bland civila sjömän. Avslutningsvis har Karin Rosengren gjort ett gott arbete i färdigställandet av boken. Om man ska vara petig så kunde dock kronologin (med fler årtal här och där) varit något tydligare.