



Anna Maria Forssberg och Fred Hocker (red.). *I liv och död: Skeletten på Vasa berättar*. (Åkersberga: Ocean books, 2025), 271 s, ill.

Anmäld av Matilda Jarl

I den populärvetenskapliga boken *I liv och död på Vasa: Skeletten berättar* får läsaren följa med ombord på *Vasa* och möta några av de individer som omkom vid förlisningen. Syftet med boken är att ge en uppdaterad bild av människorna som fanns ombord men också om deras samtid. En väsentlig del av boken ägnas åt arbetet bakom kulisserna och den tvärvetenskapliga forskning som ligger till grund för såväl boken som den nya utställningen med samma namn, invigd 2025. Denna del sträcker sig bortom själva vraket och in i dess samtid, samt ger läsaren en fördjupad förståelse för det empiriska underlaget och det pågående kunskapsarbetet. Med sin tillgängliga stil och rika bildmaterial riktar sig boken till en bred publik, men erbjuder även ny kunskap för den redan insatte historiskt intresserade läsaren.

Genom bärgningen av *Vasa* och det efterföljande arkeologiska arbete som inleddes under 1960-talet finns idag ett omfattande och välbevarat källmaterial från ett örlogsfartyg från 1600-talet. Trots att fartyget förliste under sin jungfrufärd fanns många av de föremål som behövdes ombord redan på plats. Bland de individer som befann sig ombord fanns även kvinnor, vilka troligen inte skulle ha befunnit sig på ett örlogsfartyg som gått under i strid, som det vid Öland 1676 förlista Kronan. Detta kan ses både som en utmaning och som en möjlighet att bredda kunskapen om sociala och kulturella förhållanden under 1600-talet.

Boken är dock inte den första publikation som behandlar de avlidna individerna. Tidigare osteologiska analyser av skeletten ombord har utförts av Nils-Gustaf Gejvall under 1960-talet (opublicerade resultat), och

senare Ebba During, vilken bland annat publicerade sina resultat i den 1994 utgivna populärvetenskapliga boken *De dog på Vasa*. På grund av de i vissa fall omrörda kontexterna på skeppet, exempelvis genom spolning av däckens i samband med bärgningen, har det i flera fall funnits en efterhängsen problematik kring benens placering, antal individer och skelettde-larnas sammansättning. Under de senaste två decennierna har sådant som analyser av DNA liksom nya osteologiska bedömningar gett en ny bild av individerna och deras ursprungliga placeringar ombord. Analyserna har även visat att en av dem sannolikt inte omkom vid förlisningen 1628, utan tillhör ett senare sammanhang.

Bokens innehåll är strukturerat i två huvudsakliga delar: Människorna och Forskningen. Den inledande delen fokuserar på de fiktivt namngivna individerna utifrån analysresultat, deras kontexter ombord, såväl som närliggande föremål och eventuella rester av kläder och skor. Den efterföljande delen inrymmer olika ingångar till materialet i form av: Historia, Arkeologi, Osteologi, DNA-analys, Dräktforskning, Isotopanalys och slutligen Rekonstruktioner.

Beskrivningarna vilar på arkeologisk grund och analysresultat, men innehåller även tolkningar av individernas liv och deras sista stund ombord. Flera av tolkningarna framstår som välgrundade, andra som möjliga, medan vissa bygger på mer osäkra antaganden. Ett exempel är presentationen av individerna Beata och Cesar som ett kärlekspar. Argumentationen utgår till stor del från att delar av deras klädedräkter kommer från samma tygstycke. Formuleringen "Allt tyder på att de var ett par" hade med fördel kunnat nyanseras, som genom att ersätta 'allt' med 'mycket', för att bättre spegla osäkerheten i det empiriska underlaget. Detta då det till exempel är fullt möjligt att tygstycket delats mellan två individer inom samma hushåll, utan att detta nödvändigtvis innebar att de var makar.

Boken lyckas i hög grad med att levandegöra individernas öden och skapa en känslomässig närhet till det arkeologiska materialet. Samtidigt förekommer formuleringar som, trots sin stilistiska ambition, kan upplevas som spekulativa eller svårtolkade. Ett exempel är uttalandet "Bokstäverna på knivslidan vittnar i alla fall om att han nog hade fått uppleva vänskap i sitt ganska korta, skadedrabbade liv". En mer återhållsam språklig ton hade här kunnat bidra till att bättre balansera det narrativa anslaget med

---

Matilda Jarl är doktorand i arkeologi på Södertörns högskola och har tidigare arbetat som intendent på Nordiska museet och Statens maritima och transporthistoriska museer.

det empiriska underlaget. Det bör samtidigt understrykas att boken riktar sig till en bred allmänhet, vilket ger större utrymme för ett mer poetiskt och berättande språk – ett stilval som i detta sammanhang kan ses både som relevant och engagerande. De kompletterande ansiktsrekonstruktionerna och bilderna på kvarlevorna ger dessutom personporträtten en extra dimension, som ytterligare förstärker den personliga närheten.

Sammantaget erbjuder boken en engagerande och kunskapsrik läsning som förenar en populärvetenskaplig form med tvärvetenskaplig forskning, även om vissa tolkningar hade tjänat på en mer försiktig språklig ton. Författarna visar dessutom att även ett redan välundersökt fartyg kan ge upphov till ny kunskap, både genom att nya frågor ställs och genom att nya metoder och analyser tillämpas.



Stefan Haasmark och Simon Olsson, *För mod och rådighet till sjöss under farofylld tid* (Fjälkinge: Milnost AB, 2025), 120 s., inb., ill.

Anmäld av Mats Kero

Utgångspunkten för boken är en tämligen bortglömd kunglig medalj som utdelades till civila svenska sjömän under andra världskriget. Författarna driver ett "hobbyföretag" inriktat på det militärhistoriska kulturarvet och ger ut böcker, planscher och föremål som tennsoldater. Upptäckten av den för dem dittills okända medaljen "För mod och rådighet till sjöss under farofylld tid" på en mäsas väckte deras intresse även för sjömännens insatser under kriget.

Boken grundar sig på arkiv- och litteraturstudier samt intervjuer med efterlevande till de belönade sjömännen där så varit möjligt. För själva medaljen har Ulla Ehrensvärds avhandling om medaljgravören Erik Lindberg som utformade den varit huvudkällan. Beträffande sjömännen har Leif Backströms samlingsarkiv över svenska handelsflottans sjöolyckor under andra världskriget på Sjöhistoriska museet varit en utgångspunkt. Fördjupad information om de belönade sjömännen har sökts i de olika sjömanshusens arkiv och i tidningsklipp.

Boken inleds med en kortfattad men informativ översikt av den svenska handelsflottan under andra världskriget. Sedan följer ett kapitel om medaljens tillblivelse och utformning, rikt illustrerat. Därefter kommer olika kapitel om de händelser som föranledde medaljernas utdelande. Boken innehåller källförteckning över använda arkiv och litteratur samt en notapparat som är tillfredsställande med några undantag där direkta citat saknar källhänvisning. Vidare finns ett par sidor förklaringar av sjötermer och begrepp. Sist finns en kortfattad beskrivning av Berchska skalan som anger storleken på svenska mynt och medaljer. Boken innehåller mycket på blott 120 sidor, inklusive besättningslistor och data om de medaljerade sjömän-

---

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

nens liv och karriär. Somligt är mera för de specialintresserade medan boken i stort ändå är välskriven och fascinerande även för de som bara vill få sig en bild av krigsseglarnas upplevelser.

Vad var då bakgrunden till medaljen? Den tillkom efter en hemställan till Kungl. Maj:t. den 15 maj 1940 av Sveriges allmänna sjöfartsförening föranledd av de stora förlusterna av fartyg och människoliv under det pågående kriget. I denna konstaterades att medaljen för berömliga gärningar förutsatte direkt räddning av människoliv under livsfara även för räddaren. Man framhöll därvid behovet av en medalj för visat synnerligt mod eller hedrande pliktuppfyllelse i allmänhet under särskilt riskfyllda omständigheter och rådigt ingripande för att rädda fartyg och last.

Efter olika turer med remisser rörande ett något "tafatt" förslag från Riksheraldikerämbetet fick till sist Erik Lindberg på Mynt- och justeringsverket utforma det slutliga förslaget med ordensband, bandhållare och medalj. Den senare pryddes av konungens bild på åtsidan och på framsidan inskriptionen "För mod och rådighet till sjöss under farofylld tid" med mottagarens namn och årtal. Medaljen är i guld av femte storleken (24 mm) och instiftades den 10 januari 1941.

Det dröjde fram till april innan det första förslaget till lämplig kandidat att medaljeras inkom till Kammarkollegiet. Det rörde matrosen Oscar Rehn som efter torpederingen av ångaren *Siljan* den 26 september 1940 i Atlanten uppvisat stort mod och rådighet samt enligt flera vittnesmål ensam räddat ena livbåten med nio besättningsmän iland på Irland. Av olika skäl som sammanhängde med de svåra krigstida kommunikationerna dröjde det till hösten 1941 innan beslut togs i regeringens konselj om utdelningen. Innan dess hade beslut tagits om att tilldela 2:e maskinisten på *s/s Lidingö* medaljen för hans insats i samband med minsprängningen av fartyget utanför Falsterbo. Med stort mod och sinnesnärvaro hade han stängt av maskinen, öppnat luckorna till ångpannorna för att förhindra pannexplosion och försäkrat sig om att ingen skadad fanns kvar, allt medan vatten och ånga strömmade in i maskinrummet, innan han själv räddade sig.

Allt som allt kom endast sexton medaljer att utdelas, de sista 1945 till två jungmän som räddade två motorskonerter vilka träffats av brandbomber i Kiels hamn hösten 1944. Femton av medaljerna var direkt krigs-

relaterade till torpedering, minsprängning och flyganfall medan en medalj var relaterad till en stormförlisning. Med tanke på att det skedde totalt 241 krigsförlisningar och ett fyrtiotal krigsrelaterade incidenter som ledde till skador och döda utan totalhaveri, kan man fråga sig om man inte var väl restriktiv med medaljutdelningen? Av de utdelade medaljerna utdelades också bara två för insatser gjorda utanför spärren, på Atlanten. En anledning kan vara svårigheterna att insamla vittnesmål från sjömän som i årtal var avskurna från hemlandet. Sedan vet vi inte hur många medaljförslag som inkom utan att bifallas.

En annan fråga är om medaljerna fick någon betydelse. Av boken framgår att medaljutdelningarna uppmärksammades i pressen, ofta var landshövdingen närvarande. Säkert bidrog medaljen åtminstone något till att medvetandegöra allmänheten om handelssjöfartens och sjömännens betydelse för det i praktiken inringade Sverige. Huruvida det hade någon betydelse för värderingen av sjömännens status är mera tveksamt. Det dröjde t.ex. ända till 1997 innan ett minnesmärke över krigsseglarna uppfördes i Göteborg. Ovanstående avslutande anmärkningar från recensenten skulle naturligtvis kräva en mera omfattande forskning för att besvaras och är ingen brist i föreliggande bok med sitt mera avgränsade och vällovliga syfte att uppmärksamma bortglömda sjömansbragder under en farofylld tid.



Björn Hagberg och Martin Widman: *Flaskpost. Nödrop från verkliga skeppsbrott*. (Rydboholm: Ocean Books i samarbete med Bokförlaget Max Ström och Stiftelsen Voice of the Ocean, 2024). 208 s., Ill.

Anmäld av Anders Björklund

Den rikt illustrerade boken *Flaskpost – Nödrop från verkliga skeppsbrott* är sammanställd av två skribenter välkända för sitt efterforskande i historiskt material av olika slag. Att deras nyfikenhet väckts för fenomenet flaskpost är inte konstigt – dramatiken är ju uppenbar, det handlar om liv eller död, räddning eller undergång. De meddelanden som placerats i de sköra glasflaskorna osar av existentiell ångest och panik. Att boken också återger många åldriga fotografier med den där kristallskärpan som ofta kännetecknar gamla glasnegativ förstärker intrycket av närvaro och mörker. I korta avsnitt få vi följa de olycksdrabbade haveristerna och deras utsatta besättningar och passagerare.

Några exempel i sammandrag:

Den gamla skonaren *South Coast*, byggd 1887, försvann plötsligt i dimman utanför Oregons kust där den gick i kusttrafik mellan Crescent City och Coos Bay 1930. Senare upptäcktes stora mängder flytande timmer, men inga livstecken från överlevande. Längre saknades en rimlig förklaring till skeppsbrottet. Kunde det vara en intensiv storm eller kanske en seismisk "havsbävning" som skapat sådana chockvågor att skrovet brutits sönder? En flaskpost i en ketchupflaska hittades ett och ett halvt år senare på stranden i Coos Bay och saken var klar: "SS South Coast sjunker efter explosion då pannan sprängdes grov sjö 9.10 e.m. Farväl."

Havet och dess strömmar är en särskild vetenskap som utforskats bland annat genom att kasta flaskpostmeddelanden i vattnet vid en given punkt

för att se var de slutligen landade; via tusentals flaskor kunde så strömmar kartläggas och mönster synliggöras. Segelfartyget *Star of Mollacoota*, som förliste 1893 utanför Mollacoota vid Australiens sydkust, blev ett särskilt omtalat fall. 1897 hittades ett i hast nedtecknat nödrop från fartyget i en ölbutelj strax söder om Mollacoota. Diskussionen om hur detta kunde vara möjligt tog fart och det konstaterades att om beräkningarna av havsströmmarnas rörelser var korrekt så hade flaskan gjort en riktig långresa, uppfångad "av en antarktisk havsström som drev flaskan runt den södra kontinenten, och sedan fördes den tillbaka av en nordlig ström, upp genom det sund som skiljer Australien och Tasmanien åt, Bass sund, för att till slut landa vid kusten mellan Melbourne och Mollacoota". Alltså nära den plats där *Star of Mollacoota* kastat loss fjorton år tidigare!

En av de mest utförligt beskrivna förlisningarna rör valfångstfartyget *Snowdrop* som lämnade Dundee 1908 för den vanliga jakten av val och andra viltbråd i Arktis. Men den här gången gick det inte väl, fartyget slogs sönder mot klipporna på Buffinön i den kanadensiska arktiska arkipelagen. Besättningen tog sig i land och flertalet överlevde, mycket tack vare de inuiter som medföljde som jägare och vägvisare. Men strapatserna var oerhörda, man åt sälfenor och tång och den enda flaskpost som omnämns i boken var kanske ett falsarium. Flaskan med ett nödrop hittades nära Dundee och skulle alltså ha färdats tusentals sjömil på några månader för att så spolas upp nära hemmahamnen. Detta ansågs knappast vara rimligt. Det fanns andra exempel, som en flaskpost som kastades i sjön vid Kap Farvel på sydligaste Grönland och som nådde Norge tre år senare. Berättelsen om *Snowdrops* öde handlar alltså inte så mycket om flaskpostens betydelse, men ett av bokens ruskigaste avsnitt är det avgjort.

Bara under året 1866 emigrerade drygt 200 000 personer från brittiska hamnar för att söka sig till Nordamerika. De senaste 18 åren hade då mer än 5 000 emigranter mist livet under resorna – en siffra som sällan lyftes fram. Förlisningar var alltså relativt vanliga, även om de som köade på kajen i Liverpool för att embarkera segelfartyget *Monarch of the Seas* nog hade annat i tankarna. Men fartyget skulle aldrig nå New York. En storm tycks ha förstört alla möjligheter att navigera och skeppet drev redlöst under en hel månad medan passagerarna försmäktade. Ett par flaskor med meddelanden flöt iland på den engelska kusten och berättade om

---

Anders Björkman var chef för Sjöhistoriska museet 1997–2002, därefter chef för Etnografiska museet fram till pensioneringen 2015.

hur vatten och proviant tog slut och att livbåtarna sköljts bort. 60 besättningsmän och 639 resenärer förolyckades.

*Rusalka* (Sjöjungfrun) var en rysk monitor, 60 meter lång och med två kanontorn plus torpeder. Djupgåendet var cirka 3 meter, men ovan vattenytan såg man knappast farkosten. *Rusalka* levererades till det ryska tsardömet 1867 och var därefter i aktiv tjänst i cirka 25 år. Men med 178 personer ombord förolyckades monitorn under hård storm på väg till Sankt Petersburg. Fartyget var absolut olämpligt för en sådan resa, men order var givna och fick inte återkallas. En estnisk marinarkeolog återfann *Rusalka* år 2003. 15 kilometer söder om Helsingfors stod hon med fören nerkörd i dyn "likt en gravsten över sig själv".

*S/S London* hade flera hundra ton järnvägsräls i lastrummet och 50 ton kol stuvat på däck. Även om det 1866 var ett toppmodernt fartyg så stod det ändå klart för gamla sjöbussar att hon var för tungt lastad för att klara hög sjö. Och i Biscayabukten gick det fel – lasten förskjöts, masterna knäcktes, livbåtar sköljdes bort och maskinrummet (inte motorrummet som författarna skriver – det här var ju ett ångfartyg) vattenfylldes. Flera passagerare skrev nu meddelanden som de stoppade i flaskor. Det var hälsningar till nära och kära, men också beskrivningar av fartygets olika brister. *S/S Londons* förlisning gav upphov till en upprörd debatt om sjösäkerhet och där parlamentsledamoten Samuel Plimsoll drev en skarp debatt där han kallade överlastade fartyg för "coffin ships". Resultatet blev att det brittiska parlamentet antog "The Merchant Shipping Act" som stadgade att alla fartyg skulle ha en målad markering på skrovet för att visa den högsta vattennivån på ett fullastat fartyg. Det så kallade plimsollmärket består av en cirkel med en horisontell linje genom mitten.

Ett av bokens två svenska exempel berättar om den 21-årige köpman-sonen Carl Johan Sehlberg från Gävle som i maj 1811 gick ombord på det tvåmastade lastfartyget *Gobiten*. Han hade varit i lära i England och tänkte sig nu hemåt via Göteborg. I Nordsjön, någonstans vid Doggers bankar, slog stormen till. Masterna kapades och delar av lasten slängdes över bord, men inget verkade hjälpa och Charles gick ner under däck för att skriva en sista hälsning. Han stoppade in meddelandet i en flaska som lades i en vaxförseglad trälåda som placerades i ytterligare en låda och kastade allt-

sammans i sjön. Flaskposten upphittades vid en strand i Skottland. I dag förvaras brevet vid Länsmuseet i Gävle.

Flaskposthistorierna är som framgår hämtade från världens alla tänkbara hamnar och förlisningar. Flaskornas brev vittnar om utsatta och strand-satta människors desperata behov att få kontakt med omvärlden. De i hast nedskrivna meddelandena signalerar också rädsla, förtvivlan och uppgivenhet.

Varje berättelse har i boken försetts med en välgjord karta för läsarens orientering och i slutet finns ett ortnamns- och fartygsregister till hjälp. Någon innehållsförteckning finns däremot inte, men boken består av 35 rubriksatta berättelser om förlisningar och åtföljande flaskpostmeddelanden. Det ena tragiska skeppsbrottet avlöser det andra, i olika hav, i varierande farkoster och utan någon kronologisk ordning. Det finns en utmärkt inledande text och en kortfattad diskussion i slutkapitlet, i övrigt lämnas läsaren ensam med de korta och fasansfulla skildringarna. Det är uppenbart att de båda författarna har fångats av samlandets tillfredställelse i sitt framgångsrika excerperande ur arkiven. Kompilerandet kunde ha resulterat i ett slags enkel katastrofkatolog, men här förmedlas i stället väl beskrivna haveriförlopp och reflektioner om människans litenhet på upprörda hav och ombord på mer eller mindre bräckliga flytetyg.

För att summera: Den läsare som inte räds att ta del av de mörka sidorna av vår sjöfartshistoria erbjuds här en kunskapsrik och initierad överblick. Och för den som längtar efter maritim dramatik i koncentrat är Flaskpost. Nödorp från verkliga skeppsbrott väl värd att ta med sig till läsfåtöljen.



*The Becoming of Boats: Craft Practices in Southern Norwegian Boatbuilding (1050–1700 CE)* (Stockholm: Stockholms universitet, 2024), 238 s.

Anmäld av Andreas Widerberg

Tori Falck disputerade 2024 vid Stockholms universitet med avhandlingen *The Becoming of Boats: Craft Practices in Southern Norwegian Boatbuilding (1050–1700 CE)*. Som det hörs på titeln ligger fokus på skeppsbyggnadsteknik i södra Norge från vikingatidens sista skeden till 1700-talets början. Med södra Norge avses en utvidgad betydelse av regionen Viken, vilken här sträcker sig från Agder i Väst via Oslofjorden till Bohuslän och Göteborg i sydöst. Avhandlingen är ambitiös och omfattar både kvantitativa analyser av ett stort antal vrak från regionen samt en kvalitativ studie av fyra fartyg, daterade från 1300-talet till och med cirka 1700.

Falck har en bakgrund som marinarkeolog vid framför allt Norsk maritimt museum i Oslo och det märks att hon därigenom haft möjlighet att bygga upp en gedigen kunskap om de fartygsvrak hon behandlar. Avhandlingen är skriven som en monografi och omfattar totalt 238 sidor fördelade på fem huvudkapitel, fyra bilagor och en svensk sammanfattning. De två inledande kapitlen presenterar avhandlingens mål samt struktur och ger en introduktion i tidigare forskning kring skepps- och båtarkeologi. Kapitel tre presenterar den kvantitativa analys Falck utfört på 112 olika vrak baserat på 64 skeppstekniska drag. Analysen är statistisk och syftar till att undersöka huruvida mönster i såväl typ som datering går att utröna från hur de individuella vraken placerar sig i grafer. Även om det bitvis är svårt att hänga med i hur själva analysmetoden fungerar gör hon ett bra jobb i att göra det så förståeligt som möjligt. Därtill förklarar kapitlets inledande del de aktuella skeppstekniska dragen på ett föredömligt sätt, vilket

gör att tröskeln för andra än marinarkeologer inte blir så hög som den annars hade blivit. Analysresultaten jämförs med en motsvarande analys som Jan Bill tidigare utfört för danska fartygsvrak. Kapitel fyra fokuserar på fyra vrak som blir föremål för mer ingående fallstudier. Dessa utgörs av: *Sjøvollenskeppet* (ca 1280–1290), *Bispevika* 16 (ca 1600), *Bispevika* 14 (1532–1544) och *Portørengabåten* (ca 1660). Utöver att behandla respektive fartygs plats i den statistiska analysen behandlas forskningshistoriken (undersökning, dokumentation och rekonstruktion), skeppstekniska detaljer samt deras "biografi". I de två avslutande kapitlen placeras forskningen in i en teoretisk kontext och sammanfattas.

Det är uppfriskande med en avhandling som så tydligt fokuserar på "namnlösa skepp". Även om marinarkeologin tagit steg bort från den nationalromantiska bilden av magnifika örlogsfartyg och storslagna sjöslag ligger fokus i mångt och mycket kvar på de stora örlogsfartygen (kanske särskilt i Sverige). Det räcker att kolla på vad som är mest omskrivet under de senaste åren, det gäller både vetenskapliga artiklar och media, för att se att så är fallet. Därtill läggs vanligtvis mycket fokus på att genom historiska källor identifiera vrak och därigenom berätta deras historia. Detta är självfallet inte fel i sig, men Falck gör en mycket viktig insats genom att hon både fokuserar på de skepp och båtar som det historiska källmaterialet utelämnat samtidigt som hon låter arkeologin tala utan större inblandning från skriftliga källor. Faktum är att det är de namnlösa fartygen som spelat störst roll för människor under historiens gång, detta trots att de sällan avsatt skriftliga spår. Förutom att de faktiskt utgör den allra största andelen av de arkeologiska vraken har de också fyllt en mängd olika funktioner genom olika tider för människor: från enkla roddbåtar, genom allmogeseglare till större handelsfartyg. Just att hon låter det arkeologiska källmaterialet föra talan gör att skeppen inte påtvingas egenskaper som egentligen inte har stöd i empirin. Falck visar på ett övertygande sätt hur man ändå kan ge ett vrak en "biografi". Genom en kombination av fyndplatsen, byggnadstekniken (inklusive eventuella reparationer och ombyggnationer) samt dendrokronologisk datering och proveniens kan man berätta en hel del om ett fartygs liv och öde.

Sammantaget utgör *The Becoming of Boats* ett viktigt bidrag till nordisk marinarkeologi. Grundforskningen i form av framför allt sammanställ-

---

Andreas Widerberg är arkeolog och verksam vid Läns museet Gävleborg.

ningen av de 112 fartygens egenskaper kommer att kunna användas av andra forskare. Med tanke på att det sedan tidigare gjorts motsvarande statistiska analyser av danska fartygsvrak hade det verkligen varit intressant att se en liknande analys av ett större svenskt material. Förhoppningsvis kan Falcks avhandling uppmuntra till detta inom en snar framtid. Att den kompletta tabellen (bilaga 1) endast finns tillgänglig för nedladdning är i min mening mindre bra. Det är dock kanske inte så konstigt eftersom omfattningen gör att den hade blivit svår att få till i tryck. Däremot undrar jag om den inte hade gått att infoga i avhandlingens digitala version på något lämpligt sätt. En lösning för den tryckta versionen hade kunnat vara att göra den som en separat bilaga för att kunna få rätt format. Jag skulle därutöver ha önskat tydligare kartor eftersom det ibland är svårt att urskilja såväl text som symboler. Detta gäller även vissa av de diagram/grafer som presenteras. Även om det inte är något större problem är jag övertygad om att bättre kartor hade lyft avhandlingen ytterligare.



Kaori Nagai (red.). *Maritime Animals: Ships, Species, Stories* (University Park, PA: Pennsylvania State University Press, 2023), 240 s., inb., ill (också tillgänglig som e-bok).

*Anmäld av Ingvar Svanberg*

Djur spelade på olika sätt en viktig roll på segelfartygen i äldre tid: inte bara som levande proviant, utan också som sällskap och som handelsvaror. Dessutom har skeppen varit en förutsättning för det vetenskapliga utforskandet av djurvärlden utanför Europa under 1700- och 1800-talet. Vi behöver bara nämna Darwins jordruntresa med *Beagle* 1831–36 eller den viktiga expeditionen med *HMS Challenger* 1872–76. För svenskt vidkommande kan nämnas *Vega*-expeditionen 1878–80 och *Vanadis* 1883–85 som båda hemförde stora zoologiska samlingar. Föreliggande antologi, som ställts samman av Kaori Nagai, avhandlar djurens betydelse för mänskliga maritima aktiviteter under segelfartygens tid. Samtidigt tydliggörs de otaliga kopplingar mellan olika arter som uppstått genom att olika geografiska platser knutits samman som följd av den global fartygstrafiken. Författaren, som är litteraturvetare med specialintresse för victoriansk litteratur och verksam vid University of Kent, har tidigare utgett ett par volymer rörande människa-djur-relationer. Med den volym fortsätter hon temat, fast i maritim miljö.

Det är ett spännande tema och ett gott stycke kulturhistoria som avhandlas i antologin, som serverar en rad läsvärda artiklar om betydelsen av djur ombord. I sin inledning påminner Nagai oss om att navifaunan, som hon kallar den, också inkluderar ett stort antal insekter, såsom myror, klädesmal, mygg och hussysror, för att inte tala om kackerlackor. Exemplet är hämtade från en observant zoolog, Henry Nottidge Moseley, på *HMS Challenger*. Som medpassagerare fanns också en rad exotiska

---

Ingvar Svanberg, f. 1953, är senior forskare vid Institutet för Rysslands- och Eurasienstudier, Uppsala universitet.

husdjur, däribland en papegoja, en nandu (som jagade insekter på däck) och en kasuar. Däremot var apor strikt förbjudna ombord på skeppet, på grund av ett förbud utfärdat av amiralitetet. Nagai konstaterar också att hundar och katter har varit de vanligaste skeppsdjuren som sällskap, men nämner också andra exempel. Först på 1970-talet förbjöd Royal Navy djur som maskotar och sällskap ombord, detta av hälso- och säkerhetsskäl.

I denna antologi presenteras i tio kapitel en rad olika exempel på temat maritima djur. Åtta av kapitlen handlar om djur som kom ombord: exempelvis djur som proviant (får, sköldpaddor), som oönskad ohyra (råttor, skeppsmask), om djur som gods (hästar, får) som skulle transporteras, och om djur som medfördes av vetenskapliga skäl till djurparker. Två kapitel avviker från temat och handlar om valar som följer båtar och de land-snäckor som på olika sätt nått Hawaii över haven.

David Haworth och Lynette Russel inleder med ett kapitel om valskeppen som medförde sköldpaddor från Galapagos som livsmedel. Det fanns förresten Galapagossköldpaddor ombord på det amerikanska valskeppet *Essex* från Nantucket, som rammades av en kaskelot 1820 och som kom att inspirera Herman Melville till romanen *Moby Dick* (1851). Kapitlet belyser olika aspekter av ämnet, och visar också på att mycken information rörande djur ombord går att utvinna ur det källmaterial som författarna utnyttjar. Även fregatten *HMS Eugenie* hade på 1850-talet med sig jättesköldpaddor från Galapagos vilka inköptes levande som matförråd. Flera skal finns bevarade på Naturhistoriska riksmuseet i Stockholm. Rörande källor så ger historikern Nancy Cushing en intressant berättelse om transport av får mellan Cowes i England och New South Wales i Australien på 1820-talet på briggen *Fairfield*, baserat på den bevarade loggboken. Litteraturprofessorn Donna Landry har studerat hästtransporter till sjöss, och i det här fallet hästar som skeppades till slagfälten för kriget mot Napoleon och till Krimkriget. Ett sällan beaktat ämne är problemen med skeppsmask ombord på de gamla segelfartygens tid. Ämnet avhandlar i ett kapitel av miljöhistorikerna Derek Lee Nelson och Adam Sundberg. En annan olägenhet ombord var råttor, någon som redaktören Kaori Nagai tar sig an och fokuserar på förhållanden under 1700-talet. Särskilt spännande ämne är miljöhistorikern Anna Boswells kapitel om "Repatriating Castaways: Travel Tales of the Tuatara", som handlar om bryggödlan som alltför

sällan blir föremål för kulturzoologiskt intresse (vi vill förstås påminna Otto Cyrén skildring i *Fauna och flora* 1935 av bryggödlan som under årtionden hölls på zoologiska institutionen vid Uppsala universitet). Arkivarien Lea Edgars kapitel handlar om de draghundar, vanligen uppfödda av inuiter, som följde med skonerten *St. Roch*, vilken tillhörde Kanadas ridande polis (RCMP) och användes som ett flytande polishögkvarter och försörjningsfartyg i Arktis mellan 1928 och 1954.

Boken är full av intressanta berättelser om djurens betydelse i den maritima miljön. En del djur har motvilligt tvingats ombord av människor, andra har sökt sig dit. Men att de varit en viktig del av den maritima kulturen kan ingen betvivla efter att ha tagit del av dess uppsatser. Ämnet djur ombord är dock långt ifrån uttömt i och med denna antologi.



Michael Fredholm. *U 137 inifrån* (Stockholm: Medströms bokförlag, 2025), 407 sidor, ill.

Anmäld av Andreas Linderöth

Den sovjetiska ubåten *U 137*:s (verklig beteckning: S-363) grundstötning i Gåsefjärden i Karlskrona skärgård i slutet av oktober 1981 väckte mycket stor internationell uppmärksamhet när den hände och har fortsatt att fascinera såväl en bredare allmänhet som forskare i Sverige. Debattens vågor har periodvis gått heta mellan företrädare för olika förklaringar till varför ubåten hamnade på grundet inom militärt skyddsområde långt i på svenskt territorialvatten. Frågan har bland annat debatterats på *Forum navales* sidor. Denna bok av Michael Fredholm är det senaste utförliga förklaringsförsöket. Boken har fått den något svårförståeliga titeln *U 137 inifrån*. Titeln kan leda till tanken att det rör sig om en skildring av någon som var med ombord på *U-137* under händelsen eller som var del i den sovjetiska militärapparaten med förstahandsinformation om ubåtens uppdrag och varför den hamnade på grund utanför Karlskrona. Så är dock inte fallet. Fredholm är en svensk historiker och tidigare militäranalytiker som bland annat skrivit böcker om svensk underrättelsetjänst.

I boken driver Fredholm tesen att orsaken till att den sovjetiska ubåten hamnade på grund var felnavigering som orsakats av navigationsinstrumenten ombord fungerade dåligt eller inte alls samt befälsförhållandena ombord. Dessa förhållanden främjade inte diskussion mellan de ledande befattningshavarna kring ubåtens position och problemen med navigationsutrustningen. Fredholm bygger sin tes främst på tidigare delvis hemliga dokument från svenska och sovjetiska arkiv men även material från CIA och polska arkiv.

Fredholm menar det är viktigt att fokusera på ubåtens primära uppdrag, det vill säga vilka uppgifter ubåten var tänkt att utföra i händelse av krig och vilket uppdrag ubåten hade när den gick på grund i Karlskrona skärgård. Han sätter därför in *U 137*:s agerande innan grundstötningen i en vidare kontext av den sovjetiska maritima strategin och vilka uppgifter ubåtar av samma klass som *U 137* skulle ha under ett krig. Det har, märkligt nog, inte tidigare uppmärksammats särskilt mycket i forskningen kring incidenten.

Fredholm belyser på ett ingående och intressant sätt inte bara händelseutvecklingen som ledde fram till grundstötningen utan även hur den uppkomna situationen hanterades av svenska myndigheter. Boken, som i större utsträckning än tidigare forskning bygger på sovjetiska dokument, är välskriven och lättläst och har en populärhistorisk framtoning även om den också har noter, källförteckning och en diskussion av källor och tidigare forskning. Boken innehåller även bilagor med faksimil av sovjetiska och svenska dokument.

Det är svårt att avgöra om den här boken verkligen kan sägas vara "en ingående skildring av vad som faktiskt hände när en sovjetisk ubåt av Whiskeyklass gick på grund på Torumskär nära Karlskrona örlogsbas den 27 oktober 1981", som författaren redan i den inledande orden (sidan 6) säger sig vilja skriva. Utan tillgång till fler sovjetiska källor går det sannolikt inte att verkligen fastställa vad som faktiskt hände och varför ubåten hamnade på grund. Svårigheter med tillgång till relevanta källor finns även på svensk sida där ännu en del dokument är hemligstämplade. Författaren lyfter detta källproblem i boken och pekar på risken att bedömningen av händelserna kring *U 137* blir en fråga om ren och skär tro. Fredholm menar dock att hans tolkning av incidenten är rimlig utifrån de tillgängliga källorna. Det kan man också hålla med om som läsare. Fredholm presenterar sin tolkning på ett genomtänkt och konstruktivt sätt och visar medvetenhet om det svåra i att forska kring händelsen. Han lanserar en intressant och väl underbyggd teori kring vad som hände de där spända dagarna i slutet av oktober och i början av november 1981.

För mig är Fredholms diskussion av det svenska beslutsfattandet väl så intressant som teorierna kring vad ubåten egentligen hade för uppgift och hur den hamnade på grund i Karlskrona skärgård. Fredholm lägger

---

Andreas Linderöth är historiker och jobbar som forskningssamordnare på Marinmuseum.

stort ansvar för den spända situationen mellan Sverige och Sovjetunionen efter grundstötningen på de svenska beslutsfattarna. Han menar att deras agerande gjorde situationen mer spänd och osäker än den hade behövt vara. Han hävdar att den högsta svenska och politiska militära ledningen kännetecknades av en halsstarrig oförmåga att "ompröva redan fattade beslut när ny information framkom, oavsett vilka följderna kunde tänkas bli för landet." (sidan 8) Fredholm hade gärna fått fördjupa sig mer i dessa delar och haft en mer utförlig diskussion rörande hur, som han hävdar, ubåtskrisen blev ett hårt slag mot den känsla av säkerhet som länge dominerat svensk politik, debatt och opinion och hur detta i förlängningen påverkade det svenska beslutsfattandet under incidenten. Denna del av boken hade blivit mer relevant av att ha klätts i en mer teoretisk och vetenskaplig inramning.

Sammanfattningsvis så ger Michael Fredholm med denna bok en intressant och väl underbyggd diskussion av händelserna kring *U 137*. Han pekar på att den sovjetiska förklaringen av grundstötningen, en förklaring som inte sällan avfärdats av tidigare inlägg i forskningsdebatten, verkar vara korrekt. Ubåten hamnade på grund i Gåsefjärden på grund av ett navigeringsfel beroende på problem med utrustningen ombord. Fredholms diskussion av det svenska beslutsfattandet är ett viktigt tillskott till forskningen om incidenten. Med tanke på det svenska agerande gentemot supermakten Sovjetunionen som framkommer i Fredholms bok verkar det snarast ha varit tur snarare än skicklighet i krishantering bland de högsta svenska beslutsfattarna som gjorde att händelsen inte fick en olycklig utgång.



Lars. K. Christensen (2024). *Skibsværfternes historie: Værfter og værftsarbejdere i Danmark i 150 år* (Aarhus: Turbine Forlaget), 304 pages, illustrated, hardback, ISBN: 9788740689501.

*Review by René Taudal Poulsen*

Alongside Sweden, Denmark was a major centre for shipbuilding in the twentieth century, and numerous social, economic, maritime and local historians have published books and research articles on the development of shipbuilders and their labor. Often shipyard research has coincided with the decline of major European shipbuilders and the industrial relocation of shipyards from Europe to East Asia. This is also the case for Christensen's book *Skibsværfternes historie*, which has appeared 12 years after the closure of the last, major Danish shipyard, the Odense Steel Shipyard in 2012.

Christensen's book is first and foremost a pictorial account of Danish shipyard labor during 20th century, neatly disseminating and illustrating shipyard research. Containing approximately 300 historical pictures, the book illustrates work at most Danish shipyards, and it is thematically structured around labor topics. Throughout the book, the pictures are of extremely high quality, taken by professional photographers. To the best of my knowledge, most of them are published for the first time, and Christensen has clearly done very thorough archival work to locate them.

Each chapter introduces a labor-related topic with a relatively short text, which is then followed by several pages with large, high-quality pictures from the late 1800s to the present day. Succinctly each chapter provides readers with an overview of work at shipyards and eloquently contextualizes changing technological, social, economic, and political conditions for shipyard labour. The chapter texts have commendably

---

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

guided the selection of pictures, and they enable readers to explore and decipher many important aspects of the pictures, which they would probably otherwise overlook. As such, each of the short chapter texts add considerable value to the pictures.

Some chapters zoom in on the different phases of shipbuilding process, from ship design in the yard offices, over the hull assembly on slipways and in dry docks to vessel fitting out. Other chapters illustrate the diversity of staff, who have found employment in shipyards at different points in time, including welders, crane operators, accountants, cleaning assistants, carpenters, canteen staff, naval architects, painters and robot operators. Christensen neatly illustrates how the shift from riveting to welding after World War Two fundamentally changed the shipbuilding process and shipyard work, and he highlights the work-related risks for workers through the shipbuilding period. Despite some improvements in safety culture, several deadly work accidents, for instance in explosions during welding or fall accidents, continued to occur into the twenty-first century.

Providing a holistic picture of shipyard workers' lives, the book highlights the social life that revolved around shipyards after work hours. There are many pictures of shipyard workers, who were involved in shipyard sport clubs, played in the shipyard orchestras, or organized social events for families. The topic of nicknames, an almost archetypal aspect of 20th century shipyard work, also gets a chapter of its own in the book. In this chapter, a 1970s picture of one of the first female welders carrying a welding torch is included, and according to the picture caption, colleagues had nicknamed her "the Flower Child".

The topic of shipyard workers' political engagement and their changing preferences for different "nuances of red" obviously also gets a chapter of its own. Expectedly Christensen illustrates the topic with pictures from major shipyard strikes. Another picture shows a shipyard worker carrying the red socialist flag, a present from DDR, during a worker club meeting. Finally, the salience of shipyard labor issues to national politics is illustrated with press photos from meetings between shipyard workers and top politicians in the 1950s and 1960s.

Christensen illustrates how the decline of shipbuilding affected individual workers. A 1984 picture from the airport in Aalborg shows how the

local shipyard orchestra greeted yard top managers, when they arrived home with a new order. Another picture from the same period from Elsinore shows union representatives trying to convince locals to invest in shipyard shares to save it from closure. The chapter on the troubled period of yard closures shows a picture of a shipyard worker with an empty look on his face, when he has just received his lay-off notice from Aalborg shipyard. Likewise, the reader empathizes with an old, laid-off shipyard worker, who is pictured in a meeting with a job consultant to discuss and explore new job opportunities.

In the 302 pages of the book, I could only find two very minor errors. Page 76 displays a picture of the engine control room onboard a new vessel from Nakskov Shipyard, but the caption mistakenly indicates that the picture was taken on the bridge of the vessel. On page 110, Christensen notes that the Aalborg shipyard focused on building specialized tankers and naval vessels, but he forgets to mention that it mainly specialized in ferries and other types of passenger vessels, as well as refrigerated vessels. These errors, however, do not obscure for the diligent work that has gone into producing the book.

Christensen's book will likely find a broad audience of readers among former shipyard workers and anyone with a historical interest in the former shipbuilding cities. Labour, maritime and industrial historians will certainly also enjoy the book for the way it synthesizes and contextualizes shipyard history with exceptionally high-quality pictures. Although there are several books on Swedish shipbuilding available, Swedish readers with maritime, labour and industrial history interests will also appreciate Christensen's book. To the readers of *Forum navale*, I highly recommend the book for its impressive illustrations of a by-gone era in European industrial history.



Hans Åkesson. *Brilliant Minds – Stena Teknik – The First 60 Years* (Göteborg, Breakwater Publishing), 263 s., inb., ill.

Anmäld av Thomas Taro Lennerfors

I den här boken kan vi läsa om vikten av den tekniska kompetens som finns inom Stena Teknik för utvecklingen av Stenasfärens sjöfartssegment. Genom historien har Stena utvecklat tekniskt avancerade fartyg, såsom höghastighetsfärjor i aluminium, breda oljetankers med redundanta system, samt borrhafartyg som kan operera i arktisk miljö. Dessutom har en teknisk kompetens byggts upp kring anpassningar av fartyg, såsom när ett fartyg "höjdes" för att få plats med högre godsvagnar, eller när ett fartyg förkortades för att kunna användas i en specifik hamn. Att designa fartyg så att de enkelt skulle kunna anpassas till olika kundkrav var kännetecknande för en serie fartyg som beställdes i Sydkorea på 1970-talet. Dessutom har Stena Teknik också bidragit till att stötta Stenas sjöfartssegment med förhandlingar med varv, inspektioner och skydd av intellektuell egendom.

Den här boken kan ses som en i serien av böcker som produceras av Stenasfären för att bygga företagets identitet och historia. Andra exempel är *Stena 1939–1989* av William Harvey, *Historien om Stena Bulk* av Robert Hermansson, *Stena Line – ett färjerederis historia* av Klas Brogren, Anders Bergenek och Rickard Sahlsten, *Stenability – The story of Stena Roro* av Anders Bergenek och Rickard Sahlsten, samt *Över älven och ut på världshaven – Concordia Maritime 135 år* av Krister Bång, Rickard Sahlsten och mig. Stena Teknik har figurerat perifert i alla dessa böcker som ett stöd i utvecklingen för de olika affärsområdena. Därför är det intressant att Stena Teknik nu får en egen hyllningsskrift, där deras arbete för olika affärsområden knyts samman till en enhet. I förordet skrivs att Stena Teknik har varit lite ödmjuka genom åren, men att det nu är dags att hamna i ramp-ljuset.

Den enda bok som tidigare har försökt fokusera på teknikens roll i Stenas affärsutveckling är min bok *Eros, Thymos, Logos – A study of the spirit of entrepreneurship and innovation at Stena* från 2015. Den tar en mer akademisk ansats och försöker följa den mångfald av sätt som tekniken har präglat Stenas utveckling och dess för- och nackdelar. Därför var det extra intressant för mig att läsa *Brilliant Minds*. Boken är rikt illustrerad med ett bildmaterial med delvis välkända fotografier och sådana som jag själv inte sett förr. Texten i boken bygger på ett flertal intervjuer som har gjorts med nuvarande och tidigare anställda på Stena Teknik och i sfären mer allmänt. Detta leder till att boken blir mångrostad med olika personers synsätt på viktiga milstolpar för Stena Teknik från olika tidsperioder under Stena Teknics första 60 år. Det berättas om framgångar. Men även motgångar lyfts fram, såsom när höghastighetsfärjorna inte längre var lönsamma, eller då ett projekt som syftade till att reducera friktionen mellan fartygsskrov och vatten genom att skapa ett utrymme med luft stötte på tekniska svårigheter. Jag uppskattade också den del som handlade om tekniska koncept som ännu inte nått marknaden men som visar på den kreativitet som finns i organisationen. Något som också lyftes i boken var att den tekniska kompetensen kan hjälpa Stena att fortsättningsvis navigera framtida hållbarhetskrav.

Om man har ett intresse av Stena, som ju är ett stort svenskt rederi som har lyckats överleva då många andra svenska rederier har avvecklats eller sålts till utländska aktörer, så är den här boken ett bra komplement till Stenas andra böcker om de olika affärsområdena Stena Bulk, Stena Roro och Stena Line. Utan att förstå Stena ur ett tekniskt perspektiv så får man inte hela bilden av företagets affärsutveckling. Denna bok lägger ytterligare en pusselbit till de som söker att förstå Stenas affärsutveckling och vilken roll som teknisk innovation och kompetens har spelat i den.



Viste, Ellen. *Vindens historia: äventyr och vetenskap* (Rydboholm: Ocean Books, 2025). 335 s., ill.

Anmäld av Anna Fredholm

Meteorologen Ellen Viste har författat boken *Vindens historia: äventyr och vetenskap* med fyrtio vindlande essäer om lufthavens betydelse för mänskligheten. Läsaren kan se fram emot 335 sidor fascinerande vetenskapshistoria sammanvävd med märkvärdiga anekdoter och personliga möten med vinden. Boken är inbunden, tryckt i Lettland och publicerad av förlaget Ocean Books 2025. För den svenska översättningen står Åsa Jonasson och Hans-Jakob Nilsson.

Det är något magiskt med språket. Ellen Viste har ett sätt att skriva som rycker mig ur min egen tillvaro och tar mig med på en hisnande upptäcktsresa genom historien. Liksom ett höstlov som fångats av en vindby far jag fram och tillbaka mellan nuet och förflutenheten, mellan Norge och den europeiska kontinenten, över världshaven mot Indien, Filippinerna och Bahamas. Jag kan inte värja mig så det är bara att blåsa med.

Först far vi till det antika Grekland för att möta Aiolos, vindarnas herre. Enligt myten kan han både uppröra och stilla vindarna efter sitt eget behag. När Aiolos visslar kommer vindarna flygande genom luften och sätter sig på hans armar som tama fåglar. Viste förklarar att människor över hela världen har tyckt sig se gudomliga krafter i vinden. I nästa ögonblick befinner vi oss hos Aristoteles. Han arbetar med verket "Meteorologica" som rymmer den första ansatsen till en mer vetenskaplig förståelse av vindarnas ursprung. Aristoteles beskriver vinden som en utandning från jordklotet när det värms upp av solen. Till dagens meteorologiska vetenskap är det ännu långt. Först omkring 2000 år senare ska det uppfinnas instrument som gör det möjligt att mäta temperatur, tryck och luftfuktighet i atmosfären och utföra experiment för att leda väder teorier i bevis.

---

Anna Fredholm är doktorand i etnologi på Stockholms universitet och intendent på Nordiska museet.

Tillbaka i nutiden får jag lära mig en hel del av det som är känt om vindarnas ursprung idag. Att variationer i lufttrycket sätter luftmassor i rörelse. Som trollbunden fortsätter jag att läsa när Viste förklarar hur vinden blåser från områden med högtryck till områden med lågtryck. Luftmolekylerna söker sig nämligen från trånga utrymmen i atmosfären till mer rymliga utrymmen med lägre tryck. För mitt inre tycker jag mig se de små molekylerna fara fram över fjäll och trädtoppar. Trots flera partier med vetenskapliga fakta utan illustrationer ser jag bilderna avlösa varandra framför mig. Boken innehåller endast enstaka kartor, teckningar och fotografier i svartvitt. Det är istället orden som får bilderna att framträda. För mitt inre ser jag färger, former, symboler, mänskliga ansikten, stormiga hav, finurliga apparater och mytologiska landskap.

Viste för mig vidare till Atlanten 1492 där jag får bevittna Christoffer Columbus upptäcka passadvinden under seglatsen mot Karibien. Sjöfararnas resor blir viktiga för kartläggningen av de vindmönster som möjliggör såväl kolonisation som världsomspännande handel. Jag flyger högt över haven och landar på engelsk mark 1686. Där stiftar jag bekantskap med Edmond Halley, astronom, matematiker och teolog som ligger bakom den första kända meteorologiska kartan där vinden finns markerad i form av små streck över havet. På 1600-talet finns inga meteorologiska mätstationer, istället är det handelsskeppen och kaptenernas vittnesmål som utgör Halleys vindmätare.

Jag susar vidare och hamnar på världsutställningen i Paris 1867 där jag får beskåda fader Angelo Secchis universalmeteorograf som vinner "Grand prix" bland uppfinningarna. Apparaten liknar ett två meter högt kabinetskåp i lackerat trä, men på insidan göms en fascinerande mekanism bestående av diverse spolar, skruvar, fjädrar, lod, visare, skivor, rullar och kugghjul som ska avläsa de aktuella väderförhållandena. Därefter fortsätter jag till Bergen 1919, där jag möter professor Wilhelm Bjerknes som utvecklar en ny modell för att ta fram väderprognoser med hjälp av fysikens lagar. För första gången delas atmosfären in i rörliga luftmassor som kallas för fronter och abstrakta tryckvariationer blir till högtryck och lågtryck.

Jag uppskattar verkligen alla möten med de människor som har lämnat oförglömliga avtryck i den meteorologiska vetenskapshistorien.

Men någonstans längs resan börjar jag känna att det är något som fattas. Småningom inser jag att det är alla de andra människorna jag saknar. Alla de som levde helt vanliga liv som aldrig blev inskrivna i historieböckerna. Men som likafullt kämpade och slet med vinden, som väntade på att den skulle mojna, eller bad till högre makter att den skulle föra med sig livgivande regn till åkerns grödor. Jag tänker förstås på bönder, fiskare och alla andra som i långa tider har varit beroende av vädret för sin egen överlevnad. Alla dessa vardagliga, levda erfarenheter av väder och vind, som blivit till samlad kunskap om tydor och tecken i åtskilliga generationer. Bonden som läser av ett annalkande lågtryck i fåglarnas sätt att flyga över himlen. Fiskaren som förebådar en kommande storm genom att tolka molnens formationer eller färgen på himlen vid soluppgången. De fattas mig i den här berättelsen.

Men när Viste tar mig med på exkursioner ut i naturen glömmar jag mina invändningar. Jag får följa med på skidor i norska fjällen, på surfingbräda över vågorna längs Atlantkusten och till fots genom sanddyner och barriga kalhyggen. Då är det som att jag befinner mig i Vistes egen kropp, mitt i hennes levda erfarenheter av omgivningarna. Jag ser ut över bergstopparna genom hennes ögon, jag känner sandkornen mellan tårna, jag hör vinterstormen piska mot fönsterrutan. Berättelsen känns i magen, i känslolivet och som iskall blåst genom märmärg och ben.

Mot slutet av boken förklarar Viste att luften bär det förflutna i sig, eftersom allt levande blandar sig med den. I varje halvliter luft vi andas in finns en molekyl från en annan människas andetag. Insikten drabbar mig. Vi andas luft från människor som har levt före oss. Vi andas syreatomer som är lika gamla som universum. När jag faller genom himlen och landar i min egen verklighet igen är jag smått medtagen. Inte som efter en blåsig dag ute på sjön, utan som nyss hemkommen efter en lång och intensiv resa. Med mig tar jag insikten om att nästa andetag jag drar kanske ska fylla någon annans lungor om två tusen år. Vetskapen om att lufthavet faktiskt förenar allt levande får mig att erfara evigheten en kort sekund.