

nr 80

Forum navale

Magnus Rodell: *Kvinna vid havet – sjöfart, krigsoffer och maritim minneskultur i Göteborg sommaren 1933*

Anita Schybergson: *Sankt Petter, Salomon och Hwite Swan – mönster i namngivningen av handelsflottans fartyg på 1600-talet*

Harry R:son Svensson: *Svensk officersnazism under andra världskriget – en efterhängsen myt*

Sjöhistoriska Samsfundets tidskrift 2023



Nr 80

*Forum
navale*



Sjöhistoriska Samfundets tidskrift
2023

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, 2023
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 Rosenius
Kornhamnstorg 2
111 27 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 Andreas Linderoth
e-post: linderotha@gmail.com

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

INNEHÅLL

Redaktionens förord	6	Recensioner	
		Bo Gräslund (red.): <i>Beowulf. En nordisk berättelse från 500-talet.</i> Anmäld av Bo G Hall	164
Artiklar		Erik Gøbel: <i>Under sejl. Til Asien, Afrika og Amerika. Danske skibe, sejlads og sømænd 1600–1850.</i> Anmäld av Leos Müller	166
Magnus Rodell: Kvinna vid havet: Sjöfart, krigsoffer och maritim minneskultur i Göteborg sommaren 1933	10	Asger Nørlund Christensen: <i>Maritime connections across the North Sea. The exchange of maritime culture and technology between Scandinavia and the Netherlands in the early modern period.</i> Anmäld av Hielke van Nieuwenhuize	169
Anita Schybergson: Sankt Petter, Salomon och Hwite Swan. Mönster i namngivningen av handelsflottans fartyg på 1600-talet	56	S Bertil Olsson (red.): <i>En Sjöfarande Mollösundssläkt – Sjökapten och Segelfartyg.</i> Anmäld av Lennart Bornmalm	174
Harry R:son Svensson: Svensk officersnazism under andra världskriget – en efterhängsen myt	88	S Bertil Olsson (red.): <i>En Sjöfarande Mollösundssläkt – Ångbefäl och ångare.</i> Anmäld av Lennart Bornmalm	178
Notiser		Alexej Smirnov: <i>Den gyllene freden 1721: Stormaktens undergång.</i> Anmäld av Ulf Sundberg	180
Erik Hoffstedt: SMS Albatross – Albatrossmuseet idag	136	Nathan Shachar: <i>Johnsonlinjen och Latinamerika</i> Anmäld av René Taudal Poulsen	183
Ulf Sundberg: En kunglig förflyttning till sjöss sommaren 1786	145		
Peter Hore / John Turesson: Dialog om Operation Paul	160	Övrigt	
		Forskarpriset till Jan Gletes minne	186
		Sune Örtendahls stiftelse	188
		Skrivregler för manusförfattare	190
		Styrelse	193
		Forum navales redaktionsråd	195



Redaktionens förord

Thomas Taro Lennerfors
Mirja Arnshav
Andreas Linderoth

Härmed har vi nöjet att presentera ett nytt nummer av *Forum navale* för Sjöhistoriska Samfundets medlemmar och för andra intresserade läsare som i linje med Samfundets ambition syftar till att "bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former".

Föreliggande nummer av *Forum navale* består av tre *vetenskapliga artiklar* som har genomgått oberoende sakkunniggranskning av åtminstone två anonyma granskare. Magnus Rodells artikel analyserar invigningarna av Sjöfartsmuseet i Göteborg, Dan Broströms byst och Sjömanstornet med Kvinna vid havet och hur dessa gjorde den samtida och den historiska sjöfarten till en del av 1930-talet nationsbygge. Anita Schybergson diskuterar i sin artikel namnen på 1600-talets handelsfartyg, varför namnen valdes, och kopplingar till namngivning i utländska flottor. Artikeln utreder också vad namnen berättar om ägarna och deras synsätt och strävanden, deras tankevärld och tro. Harry Svenssons gör en källkritisk granskning om kommandörkapten Emil Boldt-Christmas *Voro vi neutrala?* som publi-

cerades 1946 i vilken Boldt-Christmas hävdade att det fanns nazistiska sympatier inom den svenska försvarsledningen under andra världskriget.

Artiklarna följs av en notis om Albatrossmuseet till minne av den tyska minkryssaren SMS *Albatross* som under rysk beskjutning tog tillflykt mot Gotland och körde upp på stranden söder om Herrvik under första världskriget. Ytterligare en notis handlar om ett dokument som Ulf Sundberg hittade i Riksarkivets handlingar från Arméns flotta, nämligen en plan för hovets förflyttning från Stockholms slott till Drottningholm sommaren 1786.

I *Forum navale* 78 publicerades en notis av John Turesson som problematiserade Peter Hores artikel i *Forum navale* 70 om Operation Paul. Turesson argumenterade i notisen att Luleå hade ett betydligt bättre försvar än det som Hore hävdade i sin ursprungsartikel. Peter Hore har till föreliggande nummer inkommit med en replik och vi har bjudit in John Turesson att svara på repliken.

Sjöhistoriska Samfundet delar varje år ut ett forskarpris till "forskare, svensk eller utländsk, som med sitt vetenskapliga arbete utvecklar kunskapen om svensk maritim historia eller angränsande ämnen." Priset är instiftat till minne av den svenske historikern Jan Glete (1947-2009), styrelseledamot i Samfundet och en av världens främsta specialister på de europeiska örlogsflottorna under tidigmodern tid. Styrelsen beslöt att 2022 års forskarpris till Jan Gletes minne skulle tilldelas den nederländske historikern Hielke van Nieuwenhuize med följande motivering: "Den nederländske forskaren Hielke van Nieuwenhuize belönas för sin innovativa forskning om nederländska officerare och deras karriärer i den svenska flottan c:a 1620-1650. Hans forskning visar att nederländare anställdes främst på grund av sina kunskaper i sjömanskap och navigation och att de ofta användes för uppdrag utanför Östersjön, exempelvis resor till kolonin Nya Sverige. Hielke van Nieuwenhuizes disputerade i Leiden 2006."

Redaktionen och styrelsen rekommenderar som vanligt medlemmarna att besöka Samfundets webbplats (www.sjohistoriskasamfundet.se) där samtliga tidigare utgivna nummer av *Forum navale*, samt dess tidiga skrifter, finns att tillgå i fulltext.

I Forum navales skriftserie har under 2022 utkommit följande skrifter.

Cederlund, Carl Olof: *Om dykeriets historia. Från Leonardo da Vinci till Anton Fahnehjelm* (Stockholm: Båtdokgruppen, 2022). Ingår i *Forum navales* skriftserie som nr 73.

Dahl, Claes-Göran (huvudredaktör): *Vår marin 500 år. 1522–1899*. (Skummelövsstrand: Attunda skeppsförlag, 2021). Ingår i *Forum navales* skriftserie som nr 75.

Dahl, Claes-Göran (huvudredaktör): *Vår marin 500 år. 1900–2022*. (Skummelövsstrand: Attunda skeppsförlag, 2021). Ingår i *Forum navales* skriftserie som nr 76.

Ericson Wolke, Lars & Hammar, AnnaSara: *Sjömakt och sjöfolk. Den svenska flottan under 500 år* (Lund: Nordic Academic Press, 2022). Ingår i *Forum navales* skriftserie som nr 82.

Villstrand, Nils Erik & Westerlund, Kasper (red.): *Is: på olika vis* (Åbo: Sjöhistoriska institutet vid Åbo akademi, 2022). Ingår i *Forum navales* skriftserie som nr 84.

Hellman, Lisa & Hodacs, Hanna & Makko, Aryo & Murdoch, Steve (red.): *Connected Oceans* (Lund: Universus Academic Press, 2022). Ingår i *Forum navales* skriftserie som nr 86.

Stenholm, Leifh: *Örlogsstaden Karlskrona. Beträktelser av ett levande världsarv*. (Karlskrona, Kulturdoktorn AB, 2022). Ingår i *Forum navales* skriftserie som nr 87.



Kvinna vid havet

*Sjöfart, krigsoffer och maritim minneskultur
i Göteborg sommaren 1933*

Magnus Rodell

Fredagen den 14 juli 1933 fylldes tidningar runt om i riket av mer eller mindre utförliga beskrivningar av tre olika invigningar. I *Stockholms Dagblad* beskrevs "den tredubbla sjöfartshögtidligheten i Göteborg".¹ Vid Stigbergskajen där Amerikabåtarna lade till fick staden slutligen sitt sjöfartsmuseum. Denna regniga julidag invigdes även Sjömanstornet. Detta utgjorde ett minnesmärke över sjökrigets offer under första världskriget och hade uppförts strax intill museet. I parken utanför museet avtäcktes en byst av Dan Broström, en central figur i den västsvenska

Magnus Rodell (f. 1969) är docent i idéhistoria vid Södertörns högskola och har bland annat forskat om monument, materiell kultur, mediehistoria, nationsformering och skapandet av kulturella gränser. Bland hans senare publikationer återfinns "Slavhandlare, nationella heroer och sexarbetare: Skisser till monumentens historia 1850–2020" i *Historielärarnas Förening: Årsskrift 2021* och "Att skapa historiska sammanhang: Exemplet Thomas Mores *Utopia*" i *Konsten att kontextualisera: Om historisk förståelse och meningsskapande* (2022). För närvarande arbetar han med projektet "Förlust, frihet och fältslag: Tre monument och pressen som meningsproducent under svensk mellankrigstid" finansierat av Ridderstads stiftelse för historisk grafisk forskning.



Bild 1. Vid "den tredubbla sjöfartshögtidligheten" i Göteborg den 14 juli 1933 invigdes – i tur och ordning – en byst av Dan Broström, Sjöfartsmuseet och Sjömanstornet krönt av statyn Kvinna vid havet. (Sjöfartsmuseet Akvariet, Burk 2:12)

rederinäringen och en av de viktigaste initiativtagarna till och finansörerna av Sjöfartsmuseet (Bild 1).²

Den svenska sjöfartens historia under såväl ofredsår som fredligare betingelser hamnade genom högtidligheterna i blickfånget på olika sätt. Denna historia fick en samtida dramatisk dimension genom alla de hundratala män och kvinnor som fått sätta livet till under det nyligen timade världskriget. Det var en västsvensk erfarenhet som det till stora delar handlade om, men som tillskrevs betydelse för hela nationen. Göteborg hade sedan staden grundats en bit in på 1600-talet blivit en helt central handelsknutpunkt, som i det tjugonde århundradet hade kontakt med hamnar runtom i hela världen, något som skulle återkomma i de tal som fram-

fördes under dagens gång.³ Denna 1600-talshistoria hade också utgjort en central del av den stora jubileumsutställning som hade genomförts i Göteborg 10 år tidigare.⁴ I det följande är det den tredubbla maritima högtidligheten i Göteborg sommaren 1933 som står i fokus.

Invigningarna av Broströms byst, Sjöfartsmuseet och Sjömanstornet med Kvinna vid havet har inte blivit föremål för någon utförligare studie. Av detta skäl är ett syfte i det följande att utförligt beskriva vad som hände, vad som sades och hur detta är möjligt att undersöka genom den ymniga rapporteringen i den samtida dagspressen. Jag kommer att visa hur invigningarna gjorde såväl den samtida som den historiska sjöfarten till en del av 1930-talet nationsbygge. Om tidigare kungar, militärer, författare och vetenskapsmän framställts som nationens ideal var tiden nu kommen till sjöfartens föregångsfigurer.

Genom Sjömanstornet med statyn Kvinna vid havet aktualiserades en mer närbelägen historia som handlade om de nästan 700 sjömän och kvinnor som förlorade livet i den svenska handelsflottan under första världskriget. Jag argumenterar för att monumentet utgjorde något nytt i en svensk monumenthistoria. Med namngivandet av alla de döda gjordes den vanliga arbetarens insatser och offer till föremål för ett varaktigt minnesuttryck. Även om Kvinna vid havet inte var namngiven skilde sig hon ändå från 1800-talets allegoriska kvinnogestalter och bidrog tillsammans med de namngivna döda till ett slags demokratisering av monumentkonsten. Nästan 50 år efter Sjömanstornet invigning stod Maya Lins minnesmärke över de som dog i Vietnamkriget färdigt. Även här är namngivandet en bärande del av monumentets existentiella kraft. Minnesmärkets utformning kom att bli stilbildande och inspirerar fortfarande. Kanske kan man säga att Sjömanstornet i ljuset av detta var "före sin tid"?

I början av 1933 berättade olika tidningar runt om i Sverige om de sjöfartshögtidligheter som stundade i Göteborg senare under året. Den 7 januari 1933 skrev *Göteborgs Morgonpost* att portarna snart skulle slås upp till "Göteborgs sjöfartsmusei nya monumentalbyggnad". Museet skulle bli Sveriges främsta sjöfartsmuseum och en "mönsteranläggning fullt värdig vår stad".⁵ Året innan hade *Aftonbladet* publicerat en artikel med den tävlingsinriktade rubriken "Göteborg hinner före Stockholm".⁶ Sjöhistoriska museet i Stockholm skulle invigas knappt fem år senare – i maj 1938.

I *Göteborgs Morgonpost* menade skribenten vidare att intrycket av byggnaden kommer att förhöjas av Sjömanstornet "som överst skall prydas av en kvinnofigur till minne av sjökrigets offer".⁷

Inför sommaren 1933 publicerade *Dagens Nyheter* en bilaga med semestertips. Beträffande Göteborg konstaterades att staden fått ett helt nytt museum som skulle invigas i juli, "det främsta i sitt slag i Nordeuropa". Det berättades vidare om monumentet över de sjömän som dog under världskriget och om kvinnofiguren – en symbol för modern därhemma – "som spejar utåt havet i väntan på söner som skulle komma hem".⁸ Museet och Sjömanstornet framställdes som sevärdheter den sommarresande svensken inte fick missa.

Också veckorna före tilldragelserna i Göteborg informerade dagspressen runt om i Sverige om vad som snart skulle gå av stapeln. I *Trelleborgs-Tidningen* publicerades exempelvis den 6 juli 1933 en notis om invigningen av Sjömanstornet. Notisen berättade att kungen skulle genomföra invigningen och att anhöriga till de som dött i sjökriget kunde erhålla inträdeskort genom att kontakta Nationalfondens arbetsutskott på Norra Hamngatan i Göteborg.⁹ Dessa inträdeskort gjorde det möjligt för vanliga människor att utgöra en del av den närvarande publiken vid invigningen av Sjömanstornet.

Invigning: Broström-bysten

Avtäckningen av Broström-bysten i Varvsparken inledde högtidligheterna den 14 juli 1933. Född 1870 i Kristinehamn blev Dan Broström 28 år gammal delägare i faderns företag som han också övertog efter dennes död 1905. År 1907 bildades det Ostasiatiska kompaniet där Broström blev verkställande direktör. År 1911 var han en av grundarna till Svenska Amerika Mexiko Linien och 1915 Svenska Amerika Linien. Tillsammans bildade dessa rederier stommen i Broströmskoncernen och den transoceaniska skeppsnärigen.¹⁰

I en minnesartikel från 2004 konstaterade lokalhistorikern Bengt A Öhnander: "Sjöfart och politik var Dan Broströms huvudintressen." Parallellt med rederiverksamheten satt han i riksdagens andra kammare. Vidare

ingick han under en period i regeringen Hammarskiöld som sjöfartsminister. Broström avled i en bilolycka sommaren 1925.¹¹ I hans livsgärning synliggjordes hur den svenska sjöfarten en bit in på 1900-talet opererade i en allt större skala med stora delar av världen som sin arena.

Ett återkommande inslag i de offentliga högtidernas kulturhistoria under 1800- och 1900-talen är väderbeskrivningar.¹² De utgör en självklar del i hur högtidligheterna skrevs fram, och *Svenska Dagbladets* utsände inskräpte för tidningens läsekrets att himlen "grät när bysten avtäcktes under Varvsparkens trädkronor". Skälet var förstås, sades det delvis på allvar, att Broström själv inte kunde medverka när den dröm han ägnat så mycket tid och arbete åt nu skulle invigas.¹³ En annan tolkning av regnet stod att finna i göteborgstidningen *Ny Tid* där skribenten konstaterade att "vädrets makter" tyckte att "det skulle vatten till, då ett museum, som hade att göra med fartyg invigdes".¹⁴

Offentliga högtidligheter alltifrån 1800-talets mitt och framåt är heller inte tänkbara utan en nationellt orienterad rekvisita. Invigningshögtidligheterna i stadsdelen Majorna hade givits en vacker inramning med flaggor och flaggdekorationer.¹⁵ Hamnen var festsmyckad, varven flaggade och "båtarna flagga allmänt över topp" och på såväl offentliga som enskilda byggnader vajade den svenska flaggan.¹⁶ Under 1930-talet hade ett flaggbruk med nationella förtecken brett ut sig runt om i landet.¹⁷ Flaggprydnaderna i Göteborg utgjorde sålunda en förväntad del av den rekvisita dessa typer av högtidligheter krävde.

Ett annat återkommande inslag i offentliga manifestationer under 1800- och 1900-talen var adresserandet av "stora" män och deras gärningar. Från mitten av 1800-talet och framåt hade vetenskapsmän, författare och militärer börjat bli föremål för monumentkonsten.¹⁸ Några decennier in på 1900-talet var turen kommen till centrala figurer inom den svenska sjöfarten. Avtäckningen av Broströms byst inleddes med att Göta artilleriregementes musikkår framförde "För kung och fosterland". Därpå höll skeppsredaren, tillika ordföranden i Föreningen Göteborgs Sjöfartsmuseum Werner Lundquist (1868–1943) ett tal där han inledningsvis konstaterade att föreningen Göteborgs sjöfartsmuseum i samband med att 200-årsminnet av varvsamiralen Fredrik Henrik af Chapmans födelse firades överlämnade en byst av denne kände skeppsbyggmästare. Bysten



Bild 2. Vid avtäckningen av Broströms byst föll regnet intensivt och Svenska Dagbladet beskrev hur paraplyerna bildade ett tak mot nederbörden. (Sjöfartsmuseet Akvariet, Burk 2:12)

hade prytt Varvsparken sedan 1921 och på denna för Göteborgs sjöfarts så "minnesrika plats" hade nu också Sjöfartsmuseet uppförts.¹⁹

I historieskrivningen har Chapman (1721–1808) ofta beskrivits som den som i Sverige gjorde konsten att bygga skepp till en vetenskap.²⁰ I samband med resandet av Broströms byst konstaterades att bysten av Chapman borde flyttas så att de båda bysterna skulle komma i linje med varandra.²¹ De stora männen behövde helt enkelt träda fram på ett samlat sätt för att därigenom än tydligare synliggöra den framgångsrika utvecklingen av den svenska sjöfarten och i förlängningen även den svenska nationen. I sitt invigningstal erinrade Lundquist vidare om Dan Broströms gärning, varpå han överlämnade bysten i "stadens vård".²²

Vid tidpunkten för högtidligheterna i Göteborg sommaren 1933 var den internationella sjöfarten av central betydelse för formerandet av en svensk nationell identitet. Denna geografiskt expansiva verksamhet hade en tydlig pendang i hyllandet av upptäcktsresande som i Sverige fått sitt stora offentliga genomslag i och med Vegaexpeditionens återkomst till Stockholm i april 1880.²³ År 1930 hade kvarlevorna av Andréexpeditionen återbördats till Stockholm under nästintill religiösa former.²⁴

I *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* beskrevs hur det regnade intensivt då avtäckningen av Broströms byst började. Detta till trots samlades ändå en stor publik (Bild 2). Tidningens skribent menade att uppslutningen var lika god som om det hade varit soligt.²⁵ Publiken tillskrevs implicit ett slags trofast medvetenhet om högtidligheternas djupare innebörder och en vilja att närvara oavsett väderförhållanden. I *Svenska Dagbladet* beskrevs hur "skarorna tätnade" inför avtäckningen av Broströms byst. Regn var inget problem för göteborgare och paraplyerna utgjorde ett tak mot det fallande regnet.²⁶

Själva avtäckningen av bysten sköttes av en annan betydelsefull göteborgsbo – Hugo Hammar (1864–1947), vid denna tid chef för Göta-verken. Hammar öppnade med att konstatera att avtäckandet av just denna byst är ett hedersuppdrag för alla de som har minsta insikt i betydelsen av att tillvarata världshavens centrala betydelse för "ökad folkförsörjning". På så vis placerade Hammar en enskild mans gärning i ett större – och just i det här fallet – världsomspännande sammanhang. Vad gäller sätten på vilka sjöfarten hade utvecklats beskrevs Broströms personhistoria

och handlingar som sammanvävda med denna utveckling. Många har följt Broströms exempel vilket, enligt Hammar, resulterat i att Sveriges handel "idag" har "direkta förbindelser under svensk flagg med alla världsdelar och folk".²⁷

Invigningen av Broströmbysten avslutades med kransnedläggning. Under Hammars tal passerade tre flygmaskiner över Varvsparken. En av dem kastade ned en bukett med blåklint och vita nejlikor som landade vid bysten. Buketten utgjorde den Svenska Aeroklubbens hyllning av "minnet av sin främjare och vice ordförande." Detta kan ses som ytterligare ett sätt att med den senaste teknologin högtidlighålla den store mannens gärning och mångförgrenade engagemang.²⁸

Hammar framkallade en bild av en värld som bundits samman av den moderna sjöfarten där Göteborgs transoceaner rutter minde om platser belägna i andra världsdelar. I orden formulerades en handelspolitik med global räckvidd som relaterad till Göteborgs långa historia av sjöfart blev än mer betydelsefull i den omedelbara samtiden där sjöfarten utgjorde en central del i Sveriges ekonomi. I detta sammanhang blev hyllandet av personer som varit viktiga för sjöfartens utveckling viktiga. Sjöfartens historia och betydelse för nationen Sverige skulle snart också få sin stor-slagna manifestation.

Invigning: Sjöfartsmuseet

Sjöfartens förflutna och samtida hjältar utgjorde också en central del av Sjöfartsmuseet. Invigningen började klockan 11 i museets stora minnes-hall. Den närvarande publiken var av en exklusiv karaktär. I *Dagens Nyheter* berättades om alla de bemärkta personer som samlats i minnes-hallen.²⁹ Inför de stundande högtidligheterna hade ungefär 450 personer bjudits in, representanter för handel och sjöfart, officiella myndigheter och vetenskapliga institutioner. I ett flertal av de rapporterade tidningarna återfanns uppräknningar av dem som sågs som de mest centrala av de inbjudna.³⁰

*Dagens Nyheter*s utsände konstaterade att på "slaget 11 trädde konungen in i salen" till tonerna av svenska arméns paradmarsch och intog sin



Bild 3. Sjöfartsmuseet berättade en maritim historia men skulle även bedriva verksamheter kopplade till den samtida sjöfartsnäringen, en näring kranarna i bildens vänstra nederkant vittnar om. (Göteborgs stadsmuseum)

plats ”i den förgyllda karmstolen”.³¹ På sin högra sida hade kungen den hädangångne Dan Broströms fru Ann-Ida Broström, en av de få kvinnor som explicit nämndes i medierapporteringen och som omskrevs i biografiska texter.³²

Ordföranden i Sjöfartsmuseets styrelse Herbert Jacobsson hälsade kungen välkommen och inledde sitt tal med de ord som hade ristats in på borte kortväggen i museets minneshall och som en gång formulerats av Göteborgs grundare Gustav II Adolf: ”Riikets wälfärdh, näst Gudh, består på Seglatz och Skepzfarten.” Under sin regenttid verkade Gustav II Adolf för just denna tanke. Det episka misslyckandet med regalskeppet Vasa 1628 utgjorde en del i viljan att expandera den örlogsflotta som var en så viktig del av Sveriges territoriella ambitioner under 1600-talet. Enligt Jacobsson uttryckte Gustav II Adolfs ord också den tanke som genomsvadade byggandet av Göteborg och ”livsvillkoret för vårt land”.³³ Att det

handlade om livsvillkor inskräpades med all önskvärd tydlighet genom att Sjöfartsmuseet syftade till att vittna om just denna maritima historia. På så vis placerade Jacobssons ord staden Göteborg i centrum för nationens fortlevnad under såväl Gustav II Adolfs dagar som i det tidiga 1930-talet. Tydliga kopplingar till samtiden var ett återkommande och drivande inslag i högtidligheternas grammatik under både 1800- och 1900-talen. (Bild 3)

I flera tidningar utgjorde Gustav II Adolfs ord rubriken på texter som berättade om invigningen. Dagarna före invigningen publicerades en artikel i *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* som hade just den framsynte kungens devis som rubrik. Signaturen E. T. berättade att inskriptionen utförts ”i gamla götiska bokstäver och guldprant”. Orden ackompanjerades av den ”myndige landsfaderns bild” som prydde minneshallens ena långvägg. Gustav II Adolf blickade ”tvärsöver mot sin pendang, Gustav Vasa”. Målningarna utgjorde en hyllning till två av den svenska sjöfartens märkesmän och beskyddare. Gustav Vasa hade skapat den svenska handels- och örlogsflotta och under Gustav II Adolfs tid inleddes sjöfarten ”på transoceaniska länder”.³⁴

Gustav Vasa-porträttet flankerades av namnen F. H. af Chapman och Sebastian Tham och på Gustav II Adolfs sida återfanns exempelvis namnen Axel Oxenstierna, Louis de Geer och Baltzar von Platen. På kortväggen ovanför minneshallens ingång hade Dan Broströms och Wilhelm Lundgrens namn ”förevigats”. Genom den guldprantande devisen, kungatavlorna och de olika namnskriftionerna upprättades en historieskrivning som löpte från Gustav Vasas 1500-tal fram till Broström och hans koncernimperium. I denna historieskrivning var det just stora män som spelade huvudrollen. Genom de historiska tidsperioder som ovan nämnda personers levnadsår utgjorde bands förflutna sekler samman med samtiden vilket också formulerades explicit av *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* då dess skribent konstaterade att ”fortid och nutid fått sin honnör”. Dessa historiska och samtida pionjärer för sjöfart och nationsbygge sträckte sig mot framtiden och göt därmed mod i de yngre generationerna.³⁵

Om vi återvänder till Jacobssons tal var hans nästa steg att slå fast att under Gustav V:s regering hade den svenska sjöfarten expanderat och nått kulmen på sin utveckling. År 1933 var varje land på jorden dit sjöfart var möjlig ”i direkt förbindelse på svenska kölar med Sverige”. Här formule-

rades en värld där avlägsna platser bands samman av sjöfart och handel. Såväl under kriget som under efterkrigstidens ekonomiska expansion hade detta "linjenät" varit avgörande för "den svenska folkförsörjningen".³⁶ Sjöfarten framställdes i dessa ord som en central aktör för både inhemska och internationella förhållanden och den svenska nationen bredde ut sig över världen. Jacobsson avslutade den del av sitt anförande som behandlade sjöfartens expansion med att adressera de män som "fullföljt Gustav II Adolfs vidsträckt tanke att bana väg för den svenska flaggan över världshaven". Sedan utbringades ett leve för kungen som kraftfullt besvarades av de omkring 400 personerna i publiken.³⁷

Fem år efter Gustav II Adolfs död på slagfältet i Lützen nådde den vidsträckt tanke Jacobsson talade om Delawarefloden på andra sidan Atlanten där Nya Sverigekompaniet (grundat 1626 och en del av den svenska koloniseringen av Amerika) år 1638 inköpte ett område som fick namnet Nya Sverige.³⁸ På museet återfanns en modell av *Calmare Nyckel* som var det första svenska skepp som seglade till Amerika.³⁹ Museet berättade därigenom implicit om en övergripande transatlantisk europeisk kolonialism som tog sin början på 1500-talet. Vid ingången till akvariet på museets första våning återfanns också en målning av marinmålaren Jacob Hägg som framställde *Calmare Nyckels* avgång från Danafjorden vid Göteborgs inlopp 1638.⁴⁰

Kolonins historia blev kortvarig. År 1655 erövrades den av holländarna. I detta sammanhang kan den fungera som ett tydliggörande exempel på Gustav II Adolfs och den dåvarande kronans territoriella ambitioner som förutsatte en välfungerande inhemska sjöfart och där Göteborg som sjöfartsstad och hamn spelade en helt central roll. Minnet av den svenska 1600-talskolonialismen förmedlades genom modellen, Häggs målning och Jacobssons tal. På detta vis framställdes indirekt en del av historien som kanske inte skulle vara uppenbar för de kommande besökarna.

Historien om Sjöfartsmuseet hade förstås en självklar plats i de som tal som hölls i minneshallen. Efter att kungssången framförts tog Jacobsson ännu en gång till orda och skisserade Sjöfartsmuseets tillkomsthistoria. Det var år 1912 som initiativet till ett sjöfartsmuseum togs inom Nautiska Föreningen. För museets faktiska realiserande hade Werner Lundqvists och Dan Broströms insatser en avgörande betydelse. På den plats där museet

fått sin placering hade "i århundraden kölar sträckts till svenska fartyg". På ena sidan av museet återfanns Masthugget och Majorna, de gamla skeppskaptenernas och ostindiefararnas mark. På den andra sidan, nedanför museet, återfanns förtöjningsplatsen för de stora motorfartyg som utgjorde "ett nytt kapitel i vår sjöfarts historia".⁴¹ På detta vis band platsen "samman historiens blad, tidevarv och generationer".⁴² Sjöfartsmuseets historia tecknades inte bara i Jacobssons tal under själva invigningen utan skildrades också mer eller mindre utförligt i rader av artiklar som publicerades i såväl dags- som fackpress månaderna före själva invigningen.⁴³

För att kunna hävda sin ställning i världskonkurrensen, fortsatte Jacobsson, behövde den svenska sjöfarten och dess näringar nyttja alla de möjligheter som forskningen kan bidra med. För detta ändamål och för att fullfölja makens planer överlämnade Ann-Ida Broström i februari 1930 "en första grundplåt till en fond för sjöfartsteknisk forskning". Målsättningen var att utveckla ett forskningsinstitut med välutrustade laboratorier och en tankanläggning för experiment och ett bibliotek.⁴⁴

Här kan det vara på sin plats att dröja lite kort vid den ställning Göteborg hade inom den svenska skeppsnäringen och varvsindustrin under 1900-talets första decennier. Vid första världskrigets utbrott var den svenska transoceaniska sjöfarten etablerad. Här hade Göteborg en framskjuten position och stod för mer än en tredjedel av det svenska tonnage.⁴⁵ Under kriget gynnades de neutrala staternas sjöfart. Sverige lyckades utverka ett sjöfarts- och handelsavtal med ententen för import till Sverige. Skagerack förblev öppet till skillnad från under andra världskriget då det spärrades av. Överlag gjorde svenska rederier "mycket goda vinster under kriget liksom fortfarande 1919".⁴⁶ År 1933 var Götaverken med sina 47 200 sjösatta registerton världens största skeppsvarv.⁴⁷

Idén om ett forskningsinstitut knutet till sjöfartsmuseet stöddes av Hugo Hammar. Sedan 1930 hade han vid Götaverken låtit avsätta en fond av de medel han själv donerat. Bemärkta Göteborgspersonligheter spelade på så vis en aktiv roll i att verka för de framtider som formulerades genom invigningarna av Broströms byst och Sjöfartsmuseet. Jacobsson konstaterade att dessa medel uppgick till ungefär 300 000 kronor. Beloppet var emellertid inte tillräckligt utan talaren uttryckte sin förhoppning om stöd från både allmänheten som från enskilda personer.⁴⁸

Donationer av bemärkta privatpersoner hade även varit en förutsättning för Sjöfartsmuseets tillkomst. I samband med att Föreningen Göteborgs Sjöfartsmuseum hade sitt första konstituerande sammanträde donerades 100 000 kronor av skeppsredaren Werner Lundqvist.⁴⁹ De 300 000 kronorna som vikts för ett forskningsinstitut placerades i huvudrubriken på *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidnings* framsida dagen efter invigningen. På så vis synliggjordes för läsarna donationers avgörande betydelse men också vikten av dylika forskningsinitiativ. Tillskyndarna av donationerna var välbeställda män som genom att donera pengar möjliggjorde en fortsatt utveckling av nationens sjöfart och som därigenom gjorde sig själva till en del av denna utveckling.

Jacobsson konstaterade att museet trots begränsade resurser "redan tagit upp oceanografien på vårt program". Intresset för svensk vetenskap hade också resulterat i att museet erbjudit geografiska institutionen vid Göteborgs högskola att tills vidare nyttja "byggnadens reservlokaler". Vidare hade museet gjort vissa salar tillgängliga för föreningsarbete och föreläsningsverksamhet. Museets referensbibliotek innefattade sjöfartens olika grenar och var öppet för allmänheten.⁵⁰ Museets engagemang i de yngre generationerna visade sig, enligt Jacobsson, i att lokaler upplåtits åt Göteborgs sjöscouter.⁵¹ Allt detta synliggjorde en tydlig vision om att vilja upprätta förbindelser med faktiska verksamheter. Museet skulle inte enkom framställa sjöfartens och skeppsnäringens historia utan också på olika sätt bidra till samtida verksamheter av olika typ. Verksamheter som på olika sätt kunde bidra till en framtida utveckling.

Efter att ha avslutat sitt tal överlämnade Jacobsson museet åt Göteborgs stad. Talet följdes av intensiva applåder och det var första gången de ljud mot "minneshallens väggar, en verklig välkomst- och lyckönskning".⁵² Å stadens vägnar mottog stadsfullmäktiges ordförande professor Malte Jacobsson museet och framförde i sitt tal att museet inte bara blivit en hyllning till förflutna tiders sjöfart utan att det i lika hög grad kommer att fungera som "en arbetsplats för dagens sjöfartsforskning, ett institut för skeppsbyggeri, fiske och sjöfart".⁵³ Genom att knyta praktiska aktiviteter och forskning till ett museum fanns en modernare syn på relationen mellan museiverksamhet och andra verksamheter. Genom de olika initiativen monterades gränserna mellan dessa verksamheter ned och i stället var

det nyinvidga Sjöfartsmuseet tänkt att utgöra en dynamisk mötesplats för de båda.

Näste talare – kung Gustav V – framhöll Dan Broströms verk och dem som i hans efterföljd verkat för att realisera ett nytt Sjöfartsmuseum. Genom Broströms bortgång 1925 förlorade Sverige en för den svenska varvsindustrin och den svenska sjöfarten central person. Kungen konstaterade att för allt det Broström utträttade under sin korta levnad står inte bara Göteborg "utan hela Sverige i djup tacksamhet".⁵⁴

I den officiösa diskursen stod, som tidigare konstaterats, de stora männen i centrum – de vars gärningar varit för nationens bästa. Till dessa män relaterades viktiga personliga egenskaper och de sågs som drivande i såväl samhällelig som kulturell utveckling. Denna berättelse inskräppte visuellt då den övervägande delen av de fotografier från de olika invigningarna som publicerades i lokal och nationell dagspress oftast föreställde de olika, mer eller mindre bemärkta, män som medverkade vid högtidligheterna. Av dessa var det ett flertal som representerade den göteborgska varvsindustrin. Textmässigt framställdes denna berättelse genom biografiska notiser. Allt detta synliggjorde väl att en ytterligare typ av heroer hade trätt fram på nationens scen. Genom invigningarna av Broströms byst och Sjöfartsmuseet – och alla historiska kopplingar som gjordes i samband med dessa – formulerades en nationell kontinuitet som laddade de levandes gärningar med förflutna storheters dådkraft.

Kungen lyfte fram det tidigare meddelandet om den fond som utgjorde grundplåten för att få "till stånd ett sjöfartsinstitut med laboratorier för experiment och forskning". En vision som hade kungens entusiastiska erkännande. I och med sina ord förklarade kungen museet öppnat. Efter detta sjöng de samlade "Du gamla, du fria" och därefter framförde såväl representanter för inhemska som utländska "närbesläktade institutioner" sina hälsningar och lämnade minnesgåvor.⁵⁵ Med detta var den andra ceremonin i den tredubbla högtidligheten avslutad.

Sjöfartsmuseets betydelse, monumentala karaktär och dess temporala dynamik inskräppte i några ledartexter som publicerades dagen efter invigningen. I *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* betonades att den svenska sjöfarten hade "i sin rätta hemstad fått sin första monumentala byggnad". Museet skulle inte bara fungera som ett "minnestempel" utan också som

en hemvist för arbete och forskning. Skribenten påtalade – i anslutning till Gustav II Adolfs ord – att "rikets välfärd" såväl under 1600-talet som i samtiden "hänger på seglats och sjöfart". I tider av ofred hade sjöfarten västerut varit ett grundvillkor för landet. Sjöfarten framställdes som en central komponent i den svenska ekonomins och i förlängningen det svenska samhällets utveckling.⁵⁶

Vidare konstaterades att ett sjöfartsmuseum inte bara skulle fungera som "ett minnesmärke". Trots att skribenten beskrev museet i termer av "monument" och "minnestempel" – liksom talarna vid invigningen och ett flertal tidningsskribenter – värjde sig denne mot en renodlad minnesfunktion. Den historia som högtidlighölls i museets utställningar skulle samtidigt knyta an till samtida verksamheter. Sjöfartsmuseet borde även bli "en levande och arbetande institution".⁵⁷ En maritim minneskultur skulle sålunda varvas med samtida verksamheter. För museets del var båda inslagen lika centrala.

Även konst- och litteraturkritikern Edvard Alkman beskrev Sjöfartsmuseet i termer av monument och monumentalitet. Han konstaterade att Dan Broström valt platsen för "det monument över Göteborgs sjöfart som han ville skänka staden" med stor omsorg. Det hade fått sin placering där "Masthuggsklipporna sänka sig mot älvstranden", nära stadens gamla varv vars minne nu susar i varvsparkens trädkronor. Museet vilade på en terrass av granit uthuggen ur klippan. Alkman påtalade att platsen "för sitt monumentala ändamål" var unik.⁵⁸ Där sjöfarten varit och fortfarande var central hade Sveriges maritima historia nu fått sin första museibyggnad. Nästa steg i dagens högtidligheter var att hylla de som förlorade sina liv under det stora kriget.

Invigning: Sjömanstornet och Kvinna vid havet

Vid sin tillkomst var Sjömanstornet för svenskt vidkommande något tämligen unikt.⁵⁹ Beträffande monument som skildrade krigens offer avtäcktes i Stockholm hösten 1904 ett monument på Artillerimuseets gård (från 1943 Armémuseum) i Stockholm över de svenskar som stupat i de krig Sverige utkämpat. "Åt Sveas fallna söner" fungerade som tidig variant på den okände soldatens grav.⁶⁰ (Bild 4)



Bild 4. Hösten 1904 avtäcktes "Åt Sveas fallna söner" i Stockholm. Monumentet kan ses som en tidig variant på den okände soldatens grav, mer än ett decennium före första världskrigets masslakt. (Hvar 8 dag, 1904: 7, 104)

Efter det stora kriget svepte en aldrig tidigare skådad våg av monument och minnesmärken fram över de en gång krigförande länderna. Miljontals soldater hade förlorat sina liv, och minnesmärken i olika form och storlek fungerade som en kollektiv sorgehantering. Nationen utgjorde i de absolut flesta fallen den gemensamma referensramen. Det rörde sig dock snarare om nationens sorg och förlust och inte om stora män och heroiska handlingar. Den monumenttyp som efter första världskriget fick sitt breda genomslag var den okände soldatens grav. Genom att inte sörja någon specifik så sörjdes alla.⁶¹

Sverige var neutralt under kriget även om delar av de samhälleliga eliterna i Sverige gärna hade sett en medverkan på tysk sida.⁶² Detta till trots dog hundratals män och kvinnor som tjänstgjorde i handelsflottan. Sjömanstornet och Kvinna vid havet utgör ett krigsmonument på en neutral icke krigförande parts territorium, vilket i sig gör det intressant att studera i ett bredare europeiskt sammanhang.

Genom namngivandet av alla de döda på monumentets sockel skapades i ett svenskt monumenthistoriskt sammanhang en ny monumenttyp där den vanliga individens insats i ett visst historiskt sammanhang erkändes. Den berättelse om stora mäns betydelse som förmedlades genom Broströms byst och i Sjöfartsmuseet fick en tydlig kontrast då havets arbetare – vanliga män och några kvinnor – genom granittavlorna gavs en materiell beständighet. Även om den okände soldatens grav blev en vanlig monumenttyp runt om i de krigförande länderna under 1920- och 30-talen, återfanns i snart sagt varje mindre samhälle i de länder som medverkat i det stora kriget också minnesmärken där samhällets stupade namngavs.⁶³

Sjömanstornet initierades våren 1919 då ett upprop riktades till svenska folket.⁶⁴ Uppropet undertecknades av 23 bemärkta män och publicerades i tidningar runt om i hela Sverige i mars 1919.⁶⁵ I uppropet konstaterades att de nyligen passerade krigsåren för en stor del av Sveriges befolkning varit en tid av lidande och umbäranden. Alla hade dock sluppit den jämte kriget ”största olycka, som kan drabba ett folk – hungersnöden”. För detta kunde svenskarna tacka de som med ”trofast pliktuppfyllelse och ädelt mannamod trotsat krigets faror” för att hålla handelsvägar öppna. Detta hade möjliggjort kontinuerliga leveranser av de förnödenheter, med vilka hunger och arbetslöshet kunnat bekämpas.⁶⁶

Vidare betonades i uppropet att andra yrkesgrupper kunde fortsätta arbeta i trygghet medan sjöfolket med risk för sina liv genomförde sitt arbete på det farofyllda havet. Efter minsprängningar och torpederingar hade många i livbåtarna lämnats på öppet hav och många hade ”för alltid stannat kvar därute, stupade på sin post”. Uppropet avrundades med ett konstaterade att Sverige förut hyllat nationella storheter genom att uppföra ”minnesvårdar”. Sålunda behövde svenskarna också skapa ett bestående minnesmärke ”åt våra sjömäns hjältemodig kamp, en ärestod

åt de tappra svenskar, som vila i havets namnlösa grav”.⁶⁷ Det var genom dagspressen runt om i riket som detta upprop fick sin breda cirkulation. Under några dagar i mars 1919 fanns möjligheten för alla tidningsläsande svenskar att ta del av detta initiativ.

Att Sverige tidigare hade hyllat sina hjältar genom minnesmärken var förvisso sant. En av de första offentliga statyerna över vad som framställdes som en nationell hjälte var Gustav Vasa-statyn utanför Riddarhuset, avtäckta 1774.⁶⁸ Allt sedan dess hade varierande monument och minnesmärken uppförts runt om i Sverige. Det som skulle komma att utmärka Sjömanstornet och utgöra en skillnad mot tidigare monument var att det syftade till att högtidlighålla vanliga sjömän.

De som hade undertecknat uppropet samlades i Stockholm i slutet av april 1919. Vid detta möte bestämdes fondens stadgar och att dess namn skulle vara Nationalfonden för sjökrigets offer. Stadgarna slog fast att fonden hade två syften. För det *första* att stödja anhöriga till de sjömän som hade omkommit under sin tjänstgöring på svenska skepp på grund av olyckor relaterade till världskriget och till sjömän som hade invalidiserats eller blivit sjuka på grund av kriget. Det *andra* syftet var att skapa ett ”för eftervärlden bestående minne av sjökrigets offer och den svenska kvinnliga och manliga personalens insats under världskriget”.⁶⁹

Den utsedda styrelsen hade sitt konstituerande möte i Stockholm i oktober 1919. I stadgarna slogs fast att fonden skulle ha ett arbetsutskott och åt detta utskott uppdrogs att organisera insamlingen av pengar. För detta ändamål skickades ”teckningslistor till allmänheten” med en önskan om att bidra till fonden, och det var ofta genom att bege sig till tidningars redaktioner runt om i landet som allmänheten kunde teckna ett belopp på dessa listor. Slutresultatet presenterades 1922 och uppgick då till en summa av ungefär 674 000 kronor, vilket i dagens penningvärde motsvarar närmare 18 miljoner kronor.⁷⁰

Vad gällde fondens andra syfte, att uppföra ett minnesmärke över sjökrigets offer, stod det snart klart att det borde få sin placering i Göteborg. Det var från stadens hamn större delen av den mest riskfyllda sjötrafiken hade utgått och det var dess handelsflotta som drabbats hårdast. Det var också här största delen av fondens medel insamlats. År 1928 föddes tanken att monumentet skulle ”utgöras av ett fristående torn” som skulle få sin

placering i närheten av det planerade Sjöfartsmuseet. Arkitektoniskt och rumsligt betonades att Sjömanstornet skulle "vinna på grannskapet till den monumentala museibygnaden".⁷¹

I Göteborgs stadsfullmäktiges handlingar från våren 1931 berättades att Arbetsutskottet för Nationalfonden i en skrivelse ställt frågan om staden Göteborg gick med på att monumentet över sjökrigets offer kunde få sin placering utanför Sjöfartsmuseet. I skrivelsen återfanns en beskrivning av det tilltänka monumentet. Det skulle bestå av en "60 meter hög pelare" gjord i samma material som museet och krönas med en lämplig skulptur.⁷²

Vid pelarens bas skulle namnen på de sjömän som miste livet inristas. Vid basen var också tanken att skapa "anordningar för nedläggandet av blommor till minnet av de avlidna, vilka ju icke hava någon grav". Denna ambition visade att monumentet var tänkt att bli en minnesplats. I arbetsutskottets skrivelse konstaterades också att ett monument av denna typ också skulle få en dekorativ funktion "i stadsbilden" då det skulle vara synligt från större delen av hamnområdet. Från samma hamnområde där de handelsfartyg som senare skulle försvinna i havets djup hade utgått. I skrivelsen fanns ytterligare förfrågningar. Dels om staden var villig att bekosta en trappa till monumentet, dels om den i framtiden vill förvalta och vårda monumentet, som var tänkt att skänkas till staden som gåva.⁷³

Senhösten 1930 beslutade fondens styrelse att monumentet skulle uppföras i enlighet med dessa tankar.⁷⁴ Beslutets verkställande skulle utföras av Nationalfondens arbetsutskott. I början av juli 1931 tillstyrkte Göteborgs stad att monumentet över de sjömän som dött under kriget skulle uppföras i enlighet med den skrivelse Nationalfondens arbetsutskott inkommit med.⁷⁵ Därmed hade den formella gången avslutats och nästa steg var att få monumentet på plats för att sen inviga det sommaren 1933.

I mitten av april 1933 skildrade både lokala tidningar och rikspressen kvinnan som skulle kröna Sjömanstornet. *Göteborgs-Tidningen* berättade att en "förfärlig och högväxt dam" på fem meter och 20 centimeter igår hade lämnat Stockholm med godståg. I *Svenska Dagbladet* konstaterades att den väldiga skulpturen "fullbordats i all tysthet", vilket var ovanligt vad gäller "monumentalkonsten, som sällan bli till utan buller och bång".⁷⁶ *Göteborgs-Tidningen* förtydligade vidare att det handlade om Ivar Johnssons skulptur – Kvinna vid havet – som skall kröna Sjömanstornet

på berget ovanför Amerikabåtarnas tilläggsplats. Från hamnplatsen till toppen av tornet är det 60 meter och kvinnan "som kommer att stå uppe i blåsten och speja ut mot inloppet, blir synlig långt utifrån skärgården".⁷⁷ Med sin storlek skulle tornet och statyn bli ett av de högsta monument som någonsin invigts i Sverige.

Flera tidningar befarade att det kunde finnas en risk att statyn skulle uppfattas som en göteborgsk motsvarighet till frihetsgudinnan i New York. Tidningarna slog fast att detta inte hade varit skulptörens avsikt. Tornet skulle vara ett monument över de sjömän som dött i kriget och skulpturen på krönet var tänkt att ge "en vision av de hemmavarande kvinnorna, som i ångest väntade på sina män".⁷⁸ I ett brev från 1964 menade skulptören Ivar Johnsson att han vid utförandet av skulpturen "inte tänkt på någon särskild grupp av kvinnor, utan på alla som i oro väntar vid havet".⁷⁹

Statyn Kvinna vid havet syftade alltså inte på någon speciell kvinna, utan snarare på ett kollektiv som levde sina liv längs kusterna under kriget. I monumentkonsten från 1800-talets mitt och fram till 1930-talet hade kvinnogestalter fungerat som allegoriska figurer. De fick representera olika abstrakta ideal såsom frihet – där den mest kända förstas är Auguste Bartholdis Frihetsgudinna som återfinns på Jersey Island i New Yorks hamn – eller som personifikationer av nationen, exempelvis Marianne, Germania och Svea.⁸⁰ Några år efter den preussiska segern i kriget mot Danmark 1864 uppfördes Siegestsäule i centrala Berlin. På toppen av monumentet återfinns en bronsstaty av Victoria, den gudinna som personifierade segern. I detta monument fick den kvinnliga figuren symboliskt förkroppsliga både segern och den nyligen utropade tyska nationens storhet.⁸¹

Kvinna vid havet i Göteborg skiljer sig från dessa två exempel. Det rör sig förvisso om en symbolisk figur men den föreställer samtidigt en faktisk kvinna, vilket väl fångas i Johnsons brev från 1964. Jämförs Kvinna vid havet med bysten av Broström som invigts tidigare samma dag blir det ändå tydligt att kvinnan förblir anonym. Kvinna vid havet och Sjömanstornet utgör ett slags symbolisk gravplats för de män och kvinnor som mötte sin död på det öppna havet. Dan Broström hade redan sin storslagna grav på Östra Kyrkogården i Göteborg, och bysten i Varvsparken ärade en specifik man som representerade nationens nya av typ hjälte.

Samtidigt var denna hjältetyp besläktad med tidigare hjältefigurer.



Bild 5. Ivar Johnsons "Kvinna vid havet" har ankommit sin destination. (Sjöfartsmuseet Akvariet, Burk 2:12)

De män som var drivande i den svenska sjöfartsnäringen tillhörde också samhällets övre och mer privilegierade skikt. Dessa män utmärktes av sina aktiviteter och sin rörelse framåt. I utformningen och beskrivningarna av Kvinna vid havet befinner hon sig i väntan. Trots all den oro och ångest detta kan innebära handlade det likafullt om ett tillstånd av passivitet. Hon som väntar har i hög grad förlorat sin agens och hennes situation är beroende av någon annan, av en man, som i det här fallet i hundratals fall aldrig återvände.

Inför invigningen i juli 1933 berättade flera av tidningarna om granit-tavlorna med alla namnen på Sjömanstornets nedre del. Kvinnofiguren var gjuten i Meyers anrika konstgjuteri i Stockholm och bestod av tre delar som inte kunde sättas ihop förrän de var framme i Göteborg. Tillsammans



Bild 6. På grund av strejk inom byggnadsfacket kunde inte statyn Kvinna vid havet placeras på tornets krön inför invigningarna i juli 1933. Först i april 1934 kom hon på plats. (Sjöfartsmuseet Akvariet, Burk 2:12)

vägrade dessa delar tre ton (Bild 5).⁸²

Veckan före invigningen publicerades längre notiser som informerade om att den kvinnofigur som skulle kröna sjömanstornet inte skulle komma på plats till invigningen (Bild 6). Själva statyn hade ankommit Göteborg för flera månader sedan men på grund av att strejk i byggnadsfacket hade den inte kunnat få sin placering.⁸³ I sin avhandling *Arbetarpresen i Göteborg* (1980) konstaterar Lars-Åke Engblom att år 1933 gick över 400 000 arbetsdagar förlorade på grund av inställt arbete i Göteborg. Det främsta skälet var den långdragna byggnadskonflikten som åren 1933 till 1934 varade i 46 veckor. Denna konflikt involverade tre av stadens största fackförbund: grovarbetarnas, murarnas och byggnadsarbetarnas.⁸⁴

I ett försök att lösa situationen inför invigningen hade Nationalfondens

styrelse närmast sig ledningen för Svenska byggnadsträarbetarförbundet och anhållit om "dispens från byggnadsblockaden" så att byggnadsställningar skulle kunna sättas upp och Kvinna vid havet uppresas. Förbundet svarade att detta inte gick att bevilja då det inte gick i linje med det redan fattade strejkbudet.⁸⁵ Nationalfondens styrelse bestämde dock att invigningen av monumentet trots detta skulle genomföras.⁸⁶

I *Trelleborgs-Tidningen* konstaterades lite syrligt att Svenska byggnadsträarbetarförbundets svar trist nog var betecknande för svensk fackföreningsmentalitet. Anhöriga till de sjömän vars minne offentligen hedras hade visat stort intresse för invigningen. Många hade också planerat att åka till Göteborg för att bevittna "de sinas minne hugfäst". Ironiskt konstaterade tidningen att förbundet beslutade sig för att "hedra sjökrigets svenska offer" genom att förhindra att monumentet kunde färdigställas.⁸⁷

Tidningens skribent menade vidare att det inte rörde sig om ett vanligt byggnadsarbete. Till detta kom det "utomordentligt behjärtansvärda" i att låta anhöriga till offren, många "helt visst fattiga", få se monumentet i sitt helt färdigställda skick. Nationalfondens försök att få till ett undantag nämndes också. Invigningen av det ofärdiga monumentet kommer sålunda inte bara bli ett monument över sjökrigets svenska offer utan också "ett monument över svensk fackföreningsmentalitet år 1933". Alla anhöriga till de på haven omkomna kunde sålunda, enligt *Trelleborgs-Tidningen*, tacka Svenska byggnadsträarbetarförbundet för att de inte får se monumentet färdigt på invigningsdagen.⁸⁸

Dagen efter invigningen publicerade *Dagens Nyheter* en text en läsare hade skickat in. Signaturen Cay inskärpte indignerat att inte ens inför minnet av de som offrade sina liv "avstämde det politiska fackföreningskåbblat". Detta visade att det svenska folket inte varit förmöget att enas "om att gemensamt och med ett fullbordat minnesmärke viga den plats" där de anhöriga till sjökrigets offer "kunna få bringa bortgångna försörjare sina hyllningar". Den insända texten avslutades med: "Skäms dem de vederbör!"⁸⁹ Läsarna av den illustrerade tidningen *Vecko-Journalen* mötte en större bild av den övre delen av sjömanshustrun och en åtföljande bildtext som berättade att "'Kvinna vid havet'" inte kommit på plats på grund av strejken. Den som formulerat bildtexten påtalade lite lakoniskt: "Världen och människorna äro små – och litet tråkiga."⁹⁰



Bild 7. På grund av strejk placerades sjömanshustruns huvud inför invigningen vid foten av monumentet. (Sjöfartsmuseet Akvariet Burk 2:12)

Som nämnts ovan hade Nationalfonden bjudit in alla de som tilldelats bidrag från fonden: anhöriga till de omkomna, Sjömannasällskapets pensionärer och gamla sjömän.⁹¹ I *Göteborgs Morgonpost* konstaterades att under "en oerhörd tillslutning av folk" skedde invigningen av Sjömanstornet.⁹² Beskrivningen i en annan göteborgstidning gav en helt annan bild då det konstaterades att publiken "var förklarligt nog i ruskvädret icke vidare talrik".⁹³ På så vis synliggörs hur två lokaltidningar framställde folkuppslutningen på helt olika sätt. Att rapportering medier kunde skildra en och samma händelse på vitt skilda sätt gäller för såväl svensk mellankrigstid som i det samtida 2020-talet. Skillnaderna kan inte heller direkt förklaras utifrån tidningarnas ideologiska hemvist. I historieskrivningen beskrivs *Göteborgs Morgonpost* som konservativ,

moderat, höger och *Göteborgs-Tidningen* som frisinnad, liberal. Vissa skillnader förvisso, men inte så tydliga att de kan förklara skillnaderna i rapporteringen.

Göteborgs Posten berättade att huvudet på sjömanshustrun hade placerats vid foten av monumentet. (Bild 7)⁹⁴ En för situationen dramatisk bild gavs av *Stockholms-Tidningen* som konstaterade att regnet fortsatte falla och att marken kring monumentet var "blodfärgad från de röda mattorna".⁹⁵ Något som fungerade som ytterligare en påminnelse om alla de döda som monumentet syftade till att högtidlighålla.

Efter att alla närvarande hade samlats omkring monumentet, trädde landshövdingen Oscar von Sydow (1873–1936) fram till talarstolen som dekorerats i Göteborgs färger – blått och vitt – och höll ett tal. Innan vi går vidare med invigningen behöver vi skissera monumentets övergripande sammanhang – den svenska handelsflottan, det första världskriget och det ubåtskrig som efterhand blev obegränsat.

Kring sekelskiftet 1900 expanderade den svenska handelsflottan. År 1896 förmedlade den 900 000 ton. Detta hade 1914 växt till 2,4 miljoner ton.⁹⁶ Denna utveckling "måste direkt relateras till den målmedvetna satsningen på svensk export före första världskriget" konstaterar Leos Müller, Per Hallén och Thomas Taro Lennerfors i en historisk översiktsartikel.⁹⁷ I takt med att nationen successivt blev alltmer urbaniserad och människor flyttade in till städerna blev allt fler beroende av olika typer av importvaror och då inte minst matvaror. Även om Sverige vid 1800-talets mitt på många sätt var ett fattigt land i Europas utkanter klarade människor ofta av sin hushållning. Beträffande de samhällsförändringar industrialism och urbanisering innebar konstaterar Lennart Lundgren i sin bok *Handelsflottan under första världskriget* (2006) att den industriella produktionen var mer "beroende av importerade råvaror än vad den agrara produktionen hade varit". Detta gjorde att handelsflottan fick en allt viktigare roll för landets försörjning.⁹⁸

Vid krigsutbrottet 1914 utgjordes handelsflottan av 2 825 registrerade fartyg som bemannades av 25 000 personer. Av dessa var den dominerande delen män. I början av 1900-talet var av de ombordanställda 10 procent kvinnor, och dessa jobbade i huvudsak som städerskor och kokerskor. När kriget bröt ut slutet av juli 1914 avstannade sjöfarten. Den stora

osäkerheten kring vad som hände och rykten om sjöslag gjorde att redarna behöll fartygen i hamn. Snabbt skapades lösningar vad gällde försäkringar och personalförsörjning, och i slutet av augusti var sjöfarten i gång igen.⁹⁹

Under mer än fyra år av krig skulle den svenska sjöfarten verka och snart var förlusterna ett faktum. Den 2 september 1914 gick ångaren *S:t Paul* på en mina vid mynningen till floden Tyne i England. Fartyget sjönk, men besättningen klarade sig. I december samma år minsprängdes ångaren *Norra Sverige* utanför Tallholmen i Finland och 25 människor omkom. Detta räknas som den svåraste incidenten för den svenska handelsflottan under världskriget.¹⁰⁰

År 1915 hade tyskarna 23 ubåtar. I februari 1917 hade denna flotta ökat till 148 ubåtar och den 1 februari proklamerades det oinskränkta ubåtskriget. Utan några föregående varningar skulle alla handelsfartyg som fanns vid ententnationernas kuster sänkas. Detta fungerade också som ett argument för den amerikanska presidenten Woodrow Wilson att USA skulle träda in i kriget, vilket också skedde den 4 april 1917.¹⁰¹

Vi återvänder till von Sydows tal – som ofta återgavs i sin helhet i dags-tidningar runt om i landet – där han inledningsvis konstaterade att den "minnesvård" som snart skulle invigas återkallar "de hårda tider, då kriget härjade runt rikets knutar".¹⁰² Utifrån den ansvarsfulla politik som kungen, stödd av folket och varierande regeringar bedrev behövde Sverige inte dras in i krigsorkanen. Sverige lyckades även hävda sin neutralitet. Svåra umbäranden blev likafullt svenskarnas lott. Andra nationer som kämpade för sin existens slutade under kriget att respektera fördrag om "neutrala staters frihet på havet".¹⁰³

Det drama som sjömännen kastades in i framställdes och inskräpades genom olika dramatiska och högstämda formuleringar. Leveranser av livsmedel och andra vitala förnödenheter begränsades alltmer, "hungersnöden stod som ett hotande spöke vid horisonten". Att denna nöd aldrig fullt ut blev ett faktum berodde på landets modiga sjömän till vilka Sveriges folk stå i stor tacksamhetsskuld. Med risk för sina egna liv trotsade sjömännen krigets alla faror. På så vis lyckades de hålla havets tillförselvägar öppna. Offren var dock "oerhörda".¹⁰⁴ von Sydow formulerade, föga förvånande, en heroisk historia i sitt tal knuten till de män och kvinnor som arbetade och stupade i handelsflottan.

Med ord, laddade av den känslomässiga stunden fordrade, fortsatte von Sydow med att framkalla bilder av hur 98 svenska handelsfartyg utan varning torpederades ”i nattens mörker” och minorerna lurade ”på rov” ”som hemska havsvidunder”. Hundratals sjömän fann ”sin grav på havets botten”. De som lyckades ta sig i livbåtarna, fick kämpa mot stormar, köld och hunger. Flera dukade under och många blev invalider för resten av sina liv.¹⁰⁵

von Sydow betonade att dessa sjömän gjort det gamla talesättet – ”att gå till havs är värt livets offer” – till sitt. Alla hemma som i trygghet kunde fullfölja sin ”insats i arbetet” hade anledning att formulera något liknande: ”Ni gingo till havs för att vi skulle leva.”

Nationalfondens andra syfte – att uppföra ett minnesmärke över de sjömän som dog under världskriget – hade realiserats. Längs Göta älvs stränder, där så många skepp ”gått ut men aldrig återvänt reser sig nu detta imponerande monument”, finansierat av fonden och uppfört efter arkitekten Karl M. Bengtssons ritningar. *Trelleborgs-Tidningen* beskrev hur skulptören Ivar Johnsson skapat en gestalt som var tänkt att ”resas på monumentets krön”. Gestalten utgjordes av en sjömanshustru som såg ut över det hav ”som givit men också tagit så mycket”. Skulpturen hade varit färdig en tid, men – ovan diskuterade – omständigheter hade inneburit att det inte hade kunnat uppföras.¹⁰⁶

På samma gång som monumentet inte minst genom sin faktiska fysiska storlek verkligen syftade till en viss specifik hågkomst fanns där samtidigt dels ett slags glömska, dels en arbetsmarknadspolitisk konflikt som ställde sig i vägen för den planerade högtidligheten. Granittavlorna, tornet och sen den sörjande, ångstridna kvinnan berättade om de som aldrig kom tillbaka. Fackorganet *Sjömannen* lyfte fram alla de som med risk för sina liv utförde sitt arbete. ”Vad svenska folket har sjömän att tacka för”, ja, det vet bara de som var med ”på den tiden och som inte glömt vad sjömännen då utträttade”.¹⁰⁷

Som en kontrast till de mer officiösa hyllningsrefrängerna formulerade *Sjömannen* en saklig kritik av monumentet som synliggjorde de realiteter de som överlevt krigsåren hade att konfrontera på en mer daglig basis. De symboliska och ceremoniella gesternas tomhet klargjordes i en av facktidningens texter, skriven direkt efter invigningen. Där konstaterades

att sjömännen hade varit mer betjänta av något annat än ett monument. Exempelvis kunde något av alla de löften som gavs under världskriget infriats, såsom ”Åtta timmar arbetstidslag” och ”effektiv bemanningslag”. I stället har rederirörelsen ”köpt avlat för de oinfriade löften till sjömännen” som gavs under de år då Sverige var beroende av ”deras offervillighet, och rest ett monument till de fallnas ära”.¹⁰⁸

Vid sjömanstornets fot återfanns 11 tavlor i sten. Här – fortsatte von Sydow i sitt tal – har i graniten inristats namnen på de 690 sjömän och kvinnor som på sina poster offrade livet för att trygga Sveriges försörjning. De dödas namn hade huggits ut under namnet på det fartyg på vilket de tjänstgjort. Fartygen var i sin tur placerade i den ordning som minsprängningen, konvojkollisionen eller torpederingen hade drabbat dem. Monumentet skulle utgöra ett ”äreminne över dessa havets arbetare, en svenska folkets tacksamhetsgård åt deras trohet och pliktuppfyllelse intill döden”. Många av sjömännen hade inte fått ”vila i vigd jord”. Det farofyllda havet blev deras grav. Deras namn kommer i framtiden inte bara bevaras ”i graniten utan även i svenska folkets hjärtan. Vördat vara deras minne!” Med detta sagt överlämnade von Sydow minnesvården till staden Göteborg.¹⁰⁹

De 690 namnen på dem som stupat på sin poster i handelsflottan under första världskriget gjorde Sjömanstornet till något nytt i det svenska monumentlandskapet. Människan bortanför det inristade namnet kände förstås bara familj, vänner och kollegor till. Likafullt utgjorde detta vad vi kan kalla ett slags demokratisering av monumentkonsten som pågick genom hela 1900-talet.

Professor Malte Jacobsson, tillika ordförande i kommunfullmäktige, mottog minnesvården och uttryckte Göteborgs och dess medborgares tacksamhet över att Nationalfondens valt att placera detta monument i Göteborg. I egenskap av sjöfartsstad, konstaterade Jacobson att en stor del av stadens invånare, direkt eller indirekt, är beroende av att sjöfarten fortsätter att utvecklas. Beträffande de unga är deras blickar ”förhoppningsfullt riktade mot havet”. Alla minnen av sjömännens insatser under världskriget var betydelsefulla för göteborgarna och borde vara det för alla svenskar.¹¹⁰

Minnena kan också fungera som en inspiration ”till nya insatser i svenskt näringsliv”. Jacobsson gjorde på så vis offren – de hundratals döda – till

en potentiell resurs för samtidens svenska näringsliv. Han riktade sig sedan till kungen och anhöll om att majestätet skulle inviga minnesvården över sjökriget offer.¹¹¹ Konungen förklarade därefter minnesvården invigd samt nedlade en krans vid densamma. En manskör sjöng "Vår Gud är oss en väldig borg", varefter generalkonsul Gustav Sandström i egenskap av ordförande i Nationalfonden också han nedlade en krans vid minnesvården. Efter detta följde kransar från staden, marinen, Sveriges fartygsbefälsförning, Svenska sjöfartsförbundet och från några enskilda personer.¹¹²

Efter att gästerna hade skingrats kom "många blida gummor och bistra gubbar i kubb och paraply" för att titta på "sitt monument". De kretsade runt "fundamentet" och läste namnen och "en och annan näsdukssnibb kom upp i ögonvrån". *Svenska Dagbladets* utsände konstaterade att de kände att monumentet tillhörde dem vars bröder, fäder och makar gett sina liv. Efter invigningen konstaterade *Göteborgs-Tidningen* att "den fåtåliga allmänhet" som trotsat vädrets makter tog Sjömanstornet, kvinnofiguren och kransarna "i närmare ögonsikte".¹¹³

Maritima kulturarv

Den 14 juli 1933 genomfördes en tredubbel sjöfartshögtidlighet i Göteborg. Dagen inleddes med avtäckningen av en byst av Dan Broström – en av de mest centrala skeppsredarna i Göteborg i början av 1900-talet. Den fick sin placering i Varvsparken bredvid en byst av Fredrik af Chapman, tillkommen 12 år tidigare. Genom dessa byster inskräpades att turen nu kommit till sjöfartens stora män att kliva in i nationens Pantheon. af Chapmans och Broströms gärningar offentliggjordes genom bysterna och dessa syftade till att synliggöra sjöfartens dynamiska förändring och dess centrala roll i nationens utveckling. Broström historia vävdes samman med handeln på de stora världshaven. På samma gång aktualiserades Göteborgs långa sjöfartshistoria och dess betydelse för denna utveckling.

År 1912 hade initiativet till ett sjöfartsmuseum tagits inom Göteborgs Nautiska förening. Museet som invigdes denna regniga julidag hade placerats på en plats där skeppstillverkning och sjöfartsverksamhet hade bedrivits i sekler. Vid invigningsceremonin i museets Minneshall

medverkade omkring 400 bemärkta personer. Den förste talaren Herbert Jacobsson knöt an till den devis som återfanns i guldpräntade götiska bokstäver på kortväggen i Minneshallen: "Riikets wälfärdh, näst Gudh, består på Seglatz och Skeppzfarten." Dessa ord genomsyrade byggandet av staden Göteborg och beskrev – enligt Jacobsson – fortfarande ett av de centrala livsvillkoren för Sverige. På minneshallens långväggar hyllades en rad olika män som spelat olika roller i den svenska sjöfartens och skeppsnäringsarnas utveckling. Från Gustav Vasas 1500-tal till Broströms koncernimperium under tidigt 1900-tal framställdes en historia där seklerna bands samman med 1930-talets dynamiska och inkomstbringande verksamhet. Genom Sjöfartsmuseets invigning och verksamhet gjordes Sveriges maritima historia till ett samlat och offentligt gestaltat kulturarv riktat till framtidens presumtiva museibesökare.

Jacobsson lyfte också fram i sitt tal att år 1933 var "svenska kölar" i direkt förbindelse med stora delar av världen. Sjöfarten band samman Sverige med världen. Detta "linjenät" hade varit avgörande för försörjningen av Sverige under det stora kriget och var fortsatt betydelsefullt under decennierna efter kriget. Sjöfartsmuseet skulle inte bara ägna sig åt Sveriges maritima historia. I museet fanns också en ambition att utveckla bland annat ett forskningsinstitut. För detta ändamål hade medel donerats av olika ansedda Göteborgspersonligheter. Ytterligare medel behövdes. Trots begränsade resurser utgjorde dock oceanografin "redan" en del av museets program. Vissa av museets lokaler hade vidare gjorts tillgängliga för föreningar och föreläsningar och referensbiblioteket skulle vara öppet för allmänheten. Likaså hade lokaler upplåtits åt Göteborgs sjöscouter. Parallellt med den sjöfartshistoria som museet gestaltade och framställde bidrog museet till olika samtida verksamheter som i sin tur skulle bidra till en framtida utveckling. Genom museibygnadens samlade utformning, dess utställningar och olika verksamheter vävdes historien samman med nuet och pekade ut vägen mot framtiden.

Den sista delen av den tredubbla sjöfartshögtidligheten utgjordes av invigningen av Sjömanstornet. I mars 1919 publicerades ett upprop i dagspressen runt om i Sverige undertecknat av 23 män. I uppropet slogs bland annat fast att svenskarna borde uppföra ett monument över de "tappra svenskar" som i handelsflottans tjänst offrat sina liv för att trygga

försörjningen av nationen under kriget. Under våren 1919 konstituerades Nationalfonden för sjökrigets offer vars ena syfte blev att verka för uppförandet av ett "bestående minne av sjökrigets offer".

Sjömanstornet skulle toppas av Ivar Johnssons staty Kvinna vid havet. Sommaren 1933 pågick en strejk inom byggnadsfacket och Nationalfonden försökte utverka en dispens från Svenska byggnadssträarbetarförbundet som dock svarade att detta inte var möjligt. På ett intressant sätt hamnade här arbetsmarknadspolitiska intressen i konflikt med minneskulturella ambitioner. Monumentet fick sålunda invigas ofullständigt.

Vid Sjömanstornets bas hade namnen på de 690 män och kvinnor som dött under kriget ristats in på 11 tavlor i granit. Nationalfonden hade bjudit in anhöriga till de omkomna och alla de som tilldelats pengar från fonden. På så vis gestaltade monumentet vanliga arbetare på samma gång som vanliga människor bereddes möjligheten att medverka vid invigningsceremonin. Detta gjorde Sjömanstornet till något nytt i det svenska monumentlandskapet. Monumentkonsten hade tidigare varit förbehållen olika typer av bemärkta personer – från kungar till författare. I och med de inristade namnen på granitsocklarna gjordes den vanlige arbetaren till föremål för ett materiellt beständigt minnesuttryck. Den vid invigningen ännu inte placerade statyn Kvinna vid havet skildrade en kvinna som väntar vid havet på en son, en make eller en pappa. Figuren är förvisso symbolisk men framställer samtidigt en faktisk kvinna. På så vis skiljer sig Kvinna vid havet från tidigare västerländska monument av allegoriska kvinnofigurer.

Epilog

Efter invigningshögtidligheterna gav Svenska Amerika Linien en lunch för ungefär 300 gäster ombord på *Gripsholm*. Skeppet var ankrat inne i hamnen och dess stora skrov reste sig över "betongskjulet nedanför det nyinvidgade museet".¹¹⁴ I en av lokaltidningarna beskrevs att lunchen serverades efter en väl genomtänkt matsedel. Tidningen beskrev lunchen som otvungen och angenäm, vilket inte minst berodde på "frånvaron av officiella tal".¹¹⁵ Direktör Axel Carlander framförde en kort välkomsthälsning från Amerikalinjen, främst riktad till den närvarande kungen. Det enda

egentliga tal som framfördes var en hyllning på vers – "Där djärva sjömän bo" – komponerad av Evert Taube och dedicerad till Göteborg.¹¹⁶ Efter lunchen följde kaffe i förstaklasssalongerna och på promenaddäcken. Efterhand bröt kungen upp och "den glansfulla avslutningen på en märkesdag i Göteborgs historia var därmed fullbordad."¹¹⁷

På grund av den långdragna byggnadsstrejken skulle det dröja till april följande år innan skulpturen vid havet väl kom på plats (Bild 8). Den 28 april 1934 berättade *Svenska Dagbladet* att först nu står Sjömanstornet "fullt färdig och krönt av Ivar Johnssons 'Kvinna vid havet'." Sedan dess har hon stått där blickandes ut över Sjöfartsmuseet, hamninloppet och havet där bortanför.



Bild 8. Alltsedan våren 1934 har Kvinna vid havet krönt Sjömanstornet med blicken mot det hav från vilket många anhöriga aldrig återvände. (Sjöfartsmuseet Akvariet Burk 2:12)

Denna artikel är skriven inom ramen för ett forskningsprojekt finansierat av Ridderstads stiftelse för historisk grafisk forskning, till vilken författaren vill rikta ett stort tack. Jag vill också rikta ett stort tack till Cilla Ingvarsson på Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg.

Summary

Woman by the sea: Shipping, war victims and maritime memories in Gothenburg in the summer of 1933

In the summer of 1933, a triple maritime ceremony took place in Gothenburg. The day began with the unveiling of a bust of Dan Broström – one of the most important shipowners in Gothenburg at the beginning of the 20th century. In a symbolic way the bust expressed that the time had come for the great men of shipping to step into the nation's Pantheon. At the same time, Gothenburg's long maritime history and its importance for the current development were brought to the fore.

Around 400 notable people participated in the inauguration of Gothenburg's Maritime Museum. The first speaker, Herbert Jacobsson, mentioned the motto on the card wall in the Memorial hall of the museum: "The welfare of the realm, second only to God, consists in shipping and sailing." These words permeated the construction of the city of Gothenburg and described what still was of importance for Sweden's primal living conditions. On the long walls of the memorial hall, various men of importance in developing Swedish shipping industries were celebrated. Through the inauguration of the Maritime Museum, Sweden's maritime history was made into a public cultural heritage displayed for the museum visitors.

The final part of the triple maritime ceremony was the inauguration of the Sailors' tower. In March 1919, an appeal was published in the daily press around Sweden signed by 23 men. The appeal stated that the Swedes should erect a monument to the "brave Swedes" who sacrificed their lives to ensure the provision of the nation during the Great war. The Sailors' tower was to be topped by Ivar Johnsson's statue Woman by the sea.

In the summer of 1933, there was a strike in the construction union and the National Fund tried to obtain a dispensation from the Swedish Union of Woodworkers, who replied that this was not possible. Interestingly, labor market political interests clashed with commemorative activities. The monument thus had to be inaugurated incomplete.

At the base of the Sailor's tower, the names of the 690 men and women who perished during the war had been carved on 11 granite tablets. The National Fund had invited relatives of those who died. In this way, the monument represented ordinary workers, and common people were also given the opportunity to participate in the inauguration ceremony. Thus, the Sailor's tower represented something new in the Swedish monument landscape since previous monuments had been dedicated to different types of notable people – from kings to writers.

With the engraved names on the granite plinths, the common worker was made into the object of a materially permanent expression of memory. The statue Woman by the Sea, not yet placed at the inauguration, depicted a woman waiting by the sea for a son, a husband, or a father. The figure is symbolic, but at the same time it portrays an actual woman. In this way, Woman by the Sea differs from previous Western monuments of allegorical female figures. In April 1934, the statue was finally installed. Since then, she has been looking out over the Maritime Museum, the harbor entrance, and the sea beyond.

Käll- och litteraturlista

Arkiv

Regionarkivet Göteborg

Göteborgs Stadsfullmäktiges Handlingar, 1931, N:0 207. Göteborg, 1931.
Göteborgs Stadsfullmäktiges Handlingar, 1933, N:0 303. Göteborg, 1933.

Sjöfartsmuseet Akvariet

Sjöfartsmuseet Fotografier Burk 2:12

Tryckta källor och litteratur

Alkman, Edvard, "Sjöfartsmuseet", *Göteborgs Posten* 14/7 1933.

Andersson, Erling, "Sjöfart och industri", i *Göteborg: Svenska Turistföreningens årskrift 1978*. Nacka, 1978.

"Angående en svensk tidsbild", *Trelleborgs-Tidningen* 8/7 1933.

"Ann-Ida Broström", *A.B.C.* 15/7 1933.

Björstrand, Arne, "Svenska flaggans bruk", *Fataburen* 1967.

"Bland syrener, sill och båtar", *Dagens Nyheter* semestertips sommaren 1933.

[Cay.], "Minnesstoden", *Dagens Nyheter* 15/7 1933.

"Dan före dan", *Göteborgs-Tidningen* 13/7 1933.

"Det nya museet", *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.

"Där sjöfartens utveckling genom tiderna studeras", *Ny Tid* 13/11 1932.

"En nationalfond för sjöfolket", *Sölvesborgs-Tidningen* 22/3 1919.

Engblom, Lars-Åke, *Arbetarpressen i Göteborg: En studie av arbetarpressens förutsättningar, arbetarrörelsens presspolitik och tidningskonkurrensen i Göteborg 1890–1965*. Göteborg, 1980.

E. T., "Riikets välfärdh, näst Gudh, består på Seglatz och Skepzfarten", *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 12/7 1933.

"Fonden för sjökrigets offer", *Göteborgs Dagblad* 20/3 1919.

Franzén, Nils-Olof, *Undan stormen: Sverige under första världskriget*. Stockholm, 1986.

Fritz, Martin, "Från handelsstad till industristad 1820–1920", i *Göteborgs historia: Näringsliv och samhällsutveckling*, II. Stockholm, 1996.

"Från 'Kampanilen'", *Laternan* 15/12 1933.

"Från konstgjuteriet", *Svenska Dagbladet* 15/4 1933.

Frängsmyr, Tore, *Vetenskapsmannen som hjälpte: Aspekter på vetenskapshistorien*. Stockholm, 1984.

"'Kvinna vid havet' på väg till Göteborg", *Dagens Nyheter* 15/4 1933.

"Göteborg hinner före Stockholm", *Aftonbladet* 24/4 1932.

"Göteborgs monumentala byggnadsverk", *Göteborgs Morgonpost* 7/1 1933.

"Göteborgs Sjöfartsmuseum", *Nautisk Tidskrift* 1933:7.

"Göteborgs sjöfartsmuseum invigt. Minnesmärke över sjökrigets offer", *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933.

Harris, Daniel G., & Klintebo, Roderick, *Fredrik Henrik af Chapman: Den første skeppsbygnadsarkitekten och hans verk*. Stockholm, 1998.

H. C-n., "Kampanilinvigningen", *Sjömannen*, årg.2, 1933:7.

Hjorthén, Adam, *Crossborder commemorations: Celebrating Swedish settlement in America*. Amherst, 2018.

Houltz, Anders, *Teknikens tempel: Modernitet och industriarv på Göteborgsutställningen 1923*. Hedemora, 2003.

"Hällande regn hotade dränka ceremonierna", *Göteborgs-Tidningen* 15/7 1933.

"Ingen dispens för kampanilkvinnan", *Aftonbladet* 7/7 1933.

"Ingen dispens för kvinnan på kampanilen", *Dagens Nyheter* 7/7 1933.

Inglis, Ken, *Sacred Places: War memorials in the Australian landscape*. Victoria, 1998.

Janzon, Helen, *Göteborg in pictures*. Västra Frölunda, 2018.

Johansson, Dan & Müller, Leos, "Skeppsbyggeri och varven", i Simon Ekström, Leos Müller & Tomas Nilsson, red., *Sjövägen till Sverige: Från 1500-talet till våra dagar*. Malmö, 2016.

"Kampanilen invigd utan krönfigur", *Ny Tid* 14/7 1933.

"Kampanilen vid Sjöfartsmuseet skall bli färdig i år", *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 28/1 1933.

"Kampanilen äntligen färdig", *Svenska Dagbladet* 28/4 1934.

"Kampanilens kvinna", *Göteborgs-Tidningen* 13/4 1933.

King, Alex, "Remembering and forgetting in the public memorials of the Great War", i Adrian Forty & Susanne Küchler, red., *The art of forgetting*. Oxford, 1999.

"Kung Gustaf inviger museum och monument över sjökrigets offer", *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.

"Kungalunch på Gripsholm", *Göteborgs Tidningen* 15/7 1933.

"Kungalunchen på Gripsholm", *Göteborgs Posten* 15/7 1933.

Kämpe, Fredrik, "Neutralitetens pris: Handelsflottan och folkförsörjningen", i *Sjöhistorisk årsbok 2016–2017 Sverige och första världskriget: Maritima perspektiv*. Lund, 2017.

Linder, Jan, *Skeppens geni: F H Chapman och hans värld*. Stockholm, 2007.

Linderöth, Andreas, red., *Fredric Henrik af Chapman: Myt och verklighet*. Karlskrona, 2020.

Lundberg, Lennart, *Handelsflottan under första världskriget*. Södertälje, 1996.

"Lysande fest fast i hällande regn", *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933

Meyer, Olle, *Otto Meyer fud. Ett kapitel i det svenska konstgjuteriets historia*. Stockholm, 2012.

"Minnesvården över sjökrigets offer", *Trelleborgs-Tidningen* 6/7 1933.

Müller, Leos, Hallén, Per & Lennerfors, Thomas Taro, "Handel och sjöfart" i Simon Ekström, Leos Müller & Tomas Nilsson, red., *Sjövägen till Sverige: Från 1500-talet till våra dagar*. Malmö, 2016.

"Nationalfonden för sjöfolket", *Svenska Dagbladet* 20/3 1919.

"Nationalfonden för sjökrigets offer", *Provinstidningen Dalsland* 5/7 1933.

"Nationalmonument och ett äreminne", *Göteborgs Posten* 15/7 1933.

Nyblom, Andreas, *Ryktbarhetens ansikte: Verner von Heidenstam, medierna och personkulten i sekelskiftets Sverige*. Stockholm, 2008.

Oliver, Neil, *Not forgotten*. London, 2005.

"Prisomräknaren", <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/prisomraknaren/>, besökt 2022-04-15.

Prost, Antoine, "Monuments to the dead", i Pierre Nora and Lawrence D. Kritzman, red., *Realms of memory: The construction of the French past*, Vol. II, *Traditions*. New York, 1997.

Rausch, Helke, "The nation as community born of war? Symbolic strategies and popular reception in public statues in late nineteenth-century western European capitals", *European Review of History: Revue européenne d'histoire*, vol. 14, 2007:1.

"Riikets välfärdh, näst Gudh, består på seglatz och skepzfarten", *Aftonbladet* 14/7 1933.

"Riikets välfärdh, näst Gudh, består på Seglatz och Skepzfarten", *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 12/7 1933.

Rodell, Magnus, *Att gjuta en nation: Statyinvigningar och nationsformering i Sverige vid 1800-talets mitt*. Stockholm, 2002.

Rodell, Magnus, "Nationen och ingenjören: John Ericsson, medierna och publiken", i Anders Ekström, red., *Den mediala vetenskapen*. Nora, 2004.

Rodell, Magnus, *Det brutna svärdet: Minne, monument och unionsupplösning*. Karlstad, 2005.

Rodell, Magnus, "Fallna soldater och fortifikationer i vildmarken: Om det ryska hotet och medielandskapet kring 1900", i Leif Dahlberg & Pelle Snickars, red., *Berättande i olika medier*. Stockholm, 2008.

Rodell, Magnus, "Flaggdagen och det svenska 1950-talet", i Anders Burman & Bosse Holmqvist, red., *Det lyckliga femtiotalet: Sexualitet, politik och motstånd*. Stockholm/Höör, 2019.

"Sagt och gjort", *Göteborgs Posten* 15/7 1933.

Sherman, Daniel J., "Bodies and names: The emergence of commemoration in interwar France", *The American Historical Review*, vol. 103, 1998:2.

Sjöblom, Ingvar, Müller, Leos & Åselius, Gunnar, "Sjökrig och örlogsflottan", i Simon Ekström, Leos Müller & Tomas Nilsson, red., *Sjövägen till Sverige: Från 1500-talet till våra dagar*. Malmö, 2016.

"Sjöfartens museum nu invigt", *Falu Länsstidning* 15/7 1933.

"Sjöfartsfest i regnväder", *Morgon-Tidningen* 15/7 1933.

"Sjöfartsforskningen får 300.000 på det nya museets kungliga dag", *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.

"Sjöfartsmuseet: Göteborgs nya monumentala byggnadsverk", *Göteborgs Morgonpost* 7/1 1933.

"Sjöfartsmuseet inviges troligen i mitten av maj", *Ny Tid* 12/4 1933.

"Sjöfartsmuseet invigt idag", *Ny Tid* 14/7 1933.

"Stor dag för sjöfarten i Göteborg", *Stockholms Dagblad* 15/7 1933.

"Stort skulpturverk av Ivar Johnson fullbordat i tysthet", *Svenska Dagbladet* 13/4 1933.

Strömberg, Håkan, *En guide till Göteborgs historia*. Göteborg, 2013.

Sutherland, Cara A., *The statue of liberty*. New York City, 2003.

Svensk Sjöfartshistoria i storm och stiltje, andra upplagan, sammanställd av Anders Lidström & Gert Malmberg Göteborg, 2015.

Sörlin, Sverker, "Hemkomsten: De dödas färd från Vitön", i Lars-Erik Åse & Thomas Lundén, red., *Andrée och Arktis: Ett hundraårigt perspektiv*. Stockholm, 1998.

"Tal av kungen, stor donation i Göteborg", *Dagens Nyheter* 15/7 1933.

Traung, Olof, "Sjöfartsmuseet i Göteborg", *Nautisk Tidskrift* 1918:5.

Traung, Olof, "Sjöfartsmuseet: En översikt", *Unda Maris*. Göteborg, 1942.

Till minne av sjökrigets offer. Göteborg, 1934.

"Varmhjärtat kungatal vid invigningen av Göteborgs sjöfartsmuseum", *Nya Dagligt Allehanda* 14/7 1933.

"Kvinna vid havet", *Vecko-Journalen*, 1933.

Weslager, Clinton Alfred, *New Sweden on the Delaware, 1638-1955*. Moorestown, 1988.

"Visit i sjöfartsmuseet", *Göteborgs Posten* 26/11 1932.

[Wolodja.], "Dagens profil", *Dagens Nyheter* 15/7 1933.

"Åt Sveas fallna söner", *Hvar 8 dag* 1904: 7

Öhnander, Bengt A., *Statyer berättar: 76 konstverk i Göteborg*. Göteborg, 2004.

Öhnander, Bengt A., "Göteborg berättar", *Göteborgs Posten* 2/2 2004.

"Öppnar igen", *Arbetet* 5/21 1988.

Östlund, Sten, *Götaverken: Till minne*. Göteborg, 2014.

Noter

- ¹ *Stockholms Dagblad* 15/7 1933.
- ² *Aftonbladet* 14/7 1933.
- ³ Se exempelvis Fritz 1996.
- ⁴ Se Houltz 2003.
- ⁵ *Göteborgs Morgonpost* 7/1 1933.
- ⁶ *Aftonbladet* 24/4 1932.
- ⁷ *Göteborgs Morgonpost* 7/1 1933.
- ⁸ *Dagens Nyheter* semestertips sommaren 1933.
- ⁹ "Trelleborgs-Tidningen 6/7 1933. Samma notis återfanns i under rubriken "Nationalfonden för sjökrigets offer" i *Provinstidningen Dalsland* 5/7 1933 och *Falu Länsstidning* samma dag.
- ¹⁰ De svenska linjerederiernas expansion i början av 1900-talet behandlas av Müller, Hallén & Taro 2016, s. 104–109.
- ¹¹ *Göteborgs Posten* 2/2 2004.
- ¹² Se exempelvis Rodell 2002, s. 94, Rodell, 2005, s. 17 och Rodell 2019, s. 240.
- ¹³ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.
- ¹⁴ *Ny Tid* 14/7 1933.
- ¹⁵ *Ny Tid* 14/7 1933.
- ¹⁶ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933, *Stockholms Dagblad* 15/7 1933.
- ¹⁷ Se exempelvis Björstrand 1967.
- ¹⁸ Se Rodell 2002, s. 25–26, Rodell 2004, s. 191 och Nyblom 2008, s.15–16.
- ¹⁹ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.
- ²⁰ Se exempelvis Harris & Klintebo 1998, Linder 2007 och Linderoth 2020.
- ²¹ *Ny Tid* 12/4 1933.
- ²² *Svenska Dagbladet* 15/7 1933, *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933, *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.
- ²³ Se exempelvis Frängsmyr 1984.
- ²⁴ Se exempelvis Sörlin 1998, s. 50–59.
- ²⁵ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.
- ²⁶ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.
- ²⁷ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.
- ²⁸ *Dagens Nyheter* 15/7 1933, *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933.
- ²⁹ *Dagens Nyheter* 15/7 1933.
- ³⁰ Se exempelvis *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933, *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933, *Nya Dagligt Allehanda* 14/7 1933.
- ³¹ *Dagens Nyheter* 15/7 1933, *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.
- ³² Se A.B.C. 15/7 1933.
- ³³ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933, *Ny Tid*, 14/7 1933, "Riikets wälfärdh, näst Gudh, består på Seglatz och Skepzfarten", *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 12/7 1933.
- ³⁴ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 12/7 1933.
- ³⁵ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 12/7 1933.
- ³⁶ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933,
- ³⁷ *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933.

- ³⁸ För historien om Nya Sverige se exempelvis Hjorthén 2018 och Weslager 1988.
- ³⁹ *Göteborgs Morgonpost* 7/1 1933.
- ⁴⁰ *Ny Tid* 13/11 1932.
- ⁴¹ *Morgon-Tidningen* 15/7 1933.
- ⁴² *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933. För en utförligare översikt av Sjöfartsmuseets historia se Traung 1942, s. 5–56.
- ⁴³ Se exempelvis *Ny Tid* 13/11 1932, *Göteborgs Posten* 26/11 1932, *Göteborgs Morgonpost* 7/1 och *Nautisk Tidskrift* 1933:7, s. 214–220.
- ⁴⁴ *Ny Tid* 14/7 1933, *Morgon-Tidningen* 15/7 1933.
- ⁴⁵ Andersson 1978, s. 270.
- ⁴⁶ Fritz 1996, s. 290.
- ⁴⁷ Johansson & Müller 2016, s. 153. Se även Östlund 2014.
- ⁴⁸ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.
- ⁴⁹ Traung 1918, s. 201.
- ⁵⁰ *Ny Tid* 14/7 1933.
- ⁵¹ *Ny Tid* 14/7 1933.
- ⁵² *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.
- ⁵³ *Aftonbladet* 14/7 1933.
- ⁵⁴ *Morgon-Tidningen* 15/7 1933.
- ⁵⁵ *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933, *Dagens Nyheter* 15/7 1933.
- ⁵⁶ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.
- ⁵⁷ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.
- ⁵⁸ Alkman, *Göteborgs Posten* 14/7 1933.
- ⁵⁹ Sjömanstornet och kvinna vid havet har inte blivit föremål för någon mer ingående studie. De finns översiktligt omnämnda i en rad böcker av historisk översikt karaktär. Se exempelvis Öhnander 2004, s. 122–123, Strömberg 2013, s. 16 och Janzon 2018.
- ⁶⁰ Se Rodell 2008, s. 81–89.
- ⁶¹ Se exempelvis Inglis 1998, King 1999, s. 147, Prost 1997, s. 307–330 och Oliver 2005.
- ⁶² Se exempelvis Sjöblom, Müller & Åselius 2016, s. 52 och Franzén 1986.
- ⁶³ Se exempelvis Daniel J. Sherman, "Bodies and names: The emergence of commemoration in interwar France", *The American Historical Review*, vol. 103, 1998:2, s.443-466.
- ⁶⁴ *Till minne av sjökrigets offer* 1934, s. 5.
- ⁶⁵ De 23 namnen återfinns exempelvis i *Svenska Dagbladet* 20/3 1919.
- ⁶⁶ *Till minne av sjökrigets offer* 1934, s. 6.
- ⁶⁷ *Till minne av sjökrigets offer* 1934, s. 6.
- ⁶⁸ Rodell 2002, s. 22.
- ⁶⁹ *Till minne av sjökrigets offer* 1934, s. 8.
- ⁷⁰ *Till minne av sjökrigets offer* 1934, s. 9. <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/prisomraknaren/>, besökt 2022-05-14.
- ⁷¹ *Till minne av sjökrigets offer* 1934, s. 9.
- ⁷² *Göteborgs Stadsfullmäktiges Handlingar* 1931, s. 2.
- ⁷³ *Ibid.*
- ⁷⁴ *Till minne av sjökrigets offer* 1934, s. 9–10.
- ⁷⁵ *Göteborgs Stadsfullmäktiges Handlingar* 1933, s. 1.
- ⁷⁶ *Svenska Dagbladet* 13/4 1933.

- ⁷⁷ *Göteborgs-Tidningen* 13/4 1933, *Svenska Dagbladet* 13/4 1933.
- ⁷⁸ *Svenska Dagbladet* 13/4 1933.
- ⁷⁹ *Arbetet* 5/21 1988.
- ⁸⁰ Frihetsgudinnans symbolik har behandlats av bland annat Sutherland 2003.
- ⁸¹ Siegessäule behandlas i exempelvis Rausch 2007:1, s. 73–101.
- ⁸² *Göteborgs-Tidningen* 13/4 1933. Se *Svenska Dagbladet* 15/4 1933 och *Dagens Nyheter* 15/4 1933. Meyers gjuteri behandlas av Meyer 2012.
- ⁸³ *Aftonbladet* 7/7 1933, *Dagens Nyheter* 7/7 1933.
- ⁸⁴ Engblom 1980, s. 63.
- ⁸⁵ *Dagens Nyheter* 7/7 1933.
- ⁸⁶ *Aftonbladet* 7/7 1933.
- ⁸⁷ *Trelleborgs-Tidningen* 8/7 1933.
- ⁸⁸ *Trelleborgs-Tidningen* 8/7 1933.
- ⁸⁹ *Dagens Nyheter* 15/7 1933.
- ⁹⁰ *Vecko-Journalen* 1933.
- ⁹¹ *Falu Länsstidning* 15/7 1933, *Ny Tid* 14/7 1933.
- ⁹² *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933.
- ⁹³ *Göteborgs-Tidningen* 15/7 1933.
- ⁹⁴ *Göteborgs Posten* 15/7 1933.
- ⁹⁵ *Stockholms Dagblad*, 15/7 1933.
- ⁹⁶ *Svensk Sjöfartshistoria I storm och stiltje*, 2015, s. 31.
- ⁹⁷ Müller, Hallén & Taro Lennerfors, s. 107.
- ⁹⁸ Lundgren, s. 19.
- ⁹⁹ Kämpe 2017, s. 103–104.
- ¹⁰⁰ Kämpe, s. 105, Lundgren, s. 33–37.
- ¹⁰¹ Franzén, s. 227. Se även Sjöblom, Müller & Åselius, s. 53–55.
- ¹⁰² *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.
- ¹⁰³ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933, *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933.
- ¹⁰⁴ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933, *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933.
- ¹⁰⁵ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.
- ¹⁰⁶ *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933.
- ¹⁰⁷ *Sjömannen*, årg.2, 1933:7, 270.
- ¹⁰⁸ *Sjömannen*, årg.2, 1933:7, 270.
- ¹⁰⁹ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933, *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933.
- ¹¹⁰ *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933.
- ¹¹¹ *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933.
- ¹¹² *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933, *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933.
- ¹¹³ *Göteborgs-Tidningen* 15/7 1933.
- ¹¹⁴ *Göteborgs Posten* 15/7 1933.
- ¹¹⁵ "Kungalunch på Gripsholm", *Göteborgs Tidningen* 15/7 1933.
- ¹¹⁶ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.
- ¹¹⁷ "Kungalunch på Gripsholm", *Göteborgs Tidningen* 15/7 1933.



Sankt Petter, Salomon och Hwite Swan

Mönster i namngivningen av handelsflottans fartyg på 1600-talet

Anita Schybergson

Vid sidan av personer och platser är fartyg nästan den enda kategori som konsekvent har fått individuella egennamn. Namnet identifierar skeppet och skiljer det från andra fartyg. Det antecknas som kännetecken i register och tullförteckningar, med ett beklagligt undantag, nämligen Öresundstullen, där namnet utelämnades bland uppgifterna om fartygen. Namnen på 1600-talets handelsfartyg är en brokig samling alltifrån *Kung David* till *Gröna Papegojan*. Namnen är intressanta i sig men väcker också frågor om varifrån namnen kommer. Är det gamla traditioner för namngivningen som följs eller kommer mönstren från andra länders flottor? Namnen är naturligt nog färgade av den historiska tid i vilken fartygen

Anita Schybergson är fil.dr. och forskar i onomastik (namnforskning) med fartygsnamn som specialitet. Senast har hon publicerat artiklar i onomastiska tidskrifter som *Namn och bygd*. Större verk är ”*Kognitiva system i namngivningen av finländska fartyg 1838–1938*” (från 2009) och ”*Adonis och Aallotar. Finländska fartygsnamn i historiskt perspektiv*” (från 2012). De förekommer också i litteraturförteckningen. Hemort: Helsinki.

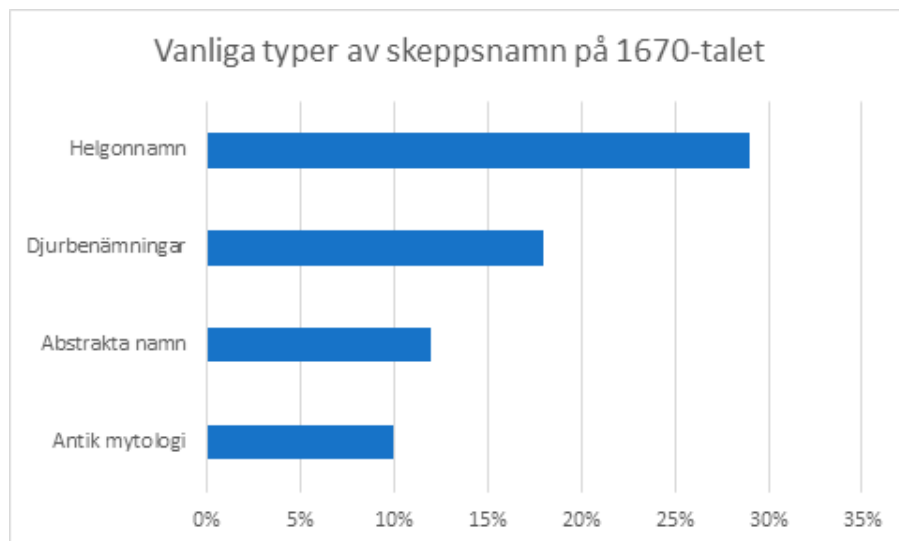
byggdes, ägdes och seglades. Tidigmodern tid, som det här är fråga om, är fortfarande rätt främmande för den sekulariserade nutidsmänniskan och fartygsnamnen berättar för oss om denna tid. Namnen berättar även om ägarna som namngav fartygen och den samhällsgrupp de tillhörde. Det är ägarnas förhoppningar, ideal och attityder som kommer till uttryck i namnen.

Ett syfte med denna artikel är att diskutera vilka orsakerna till namnvalen kan tänkas vara och var mönstren för namngivningen skall sökas. Hur svenska var namnen i svenska handelsflottan till sitt ursprung? Fanns liknande eller till och med samma namn i andra länder? Vad berättar namnen om ägarna, om synsätt och strävanden i den samhällsklass de tillhörde? Vad berättar namnen om ägarnas tankevärld och tro? Vilket var sambandet mellan fartygsnamnen och den kommersiella och kulturella miljö i vilken de uppstod? Vilka affärsförbindelser avspeglar namnen? Inspirerades namngivningen av samtida konst och litteratur? Vissa typer av namn var vanligare än andra, till exempel de religiöst färgade namnen och djurbenämningarna. Man kan fråga sig varför det var så, varför vissa typer av namn och vissa enskilda namn var så populära.

För att ge konkret förankring och bakgrund beskriver jag först kort hur själva namnmaterialet var sammansatt och hur Sveriges handelsflotta utvecklades under tidigmodern tid.

Namnen i den svenska handelsflottan under senare delen av 1600-talet.

Namnen på 1600-talets handelsfartyg är inte särskilt väl dokumenterade, åtminstone inte från förra delen av århundradet. Namn på 1600-talsskepp återfinns i verket ”Stockholms segelsjöfart”,¹ men namnen representerar naturligtvis bara huvudstaden. I en tidigare artikel i *Namn och Bygd*² har jag ur skeppslistor från senare delen av 1600-talet sammanställt ett material på 659 namn, som ger en utförligare bild av namnen på handelsflottans fartyg. Ett kvantitativt grepp ger här en helhetsbild av namnförrådet och påvisar typiska drag i detta. Det framgår vilka typer av namn det fanns och vilka namn som var vanliga. Namnen har analyserats och sammanförts till olika kategorier.



Figur 1. Huvudkategorier i procent av ett material på 659 fartygsnamn, 1670-talet. Källa: Schybergson 2020.

Resultatet av den kvantitativa analysen visas i figur 1. Diagrammet visar att de vanligaste namnen i handelsflottan var givna efter helgon och gestalter ur Bibeln (antal skepp 189, 29 %). Den näst största gruppen bestod av djurbeteckningar (antal 119, 18 %). Stora grupper bildade också namn ur antik mytologi (antal 76, 10 %) och abstrakta namn (antal 64, 12 %). Härutöver fanns mindre grupper såsom namn efter ortnamn, personnamn, personbeteckningar, himlakroppar och växtbenämningar (sammanlagt antal 211, 30 %).

Kategoriindelningen utgår ifrån den indelning som tidigare använts inom namnforskning om fartygsnamn (Berg 1993, Sandahl 1994, Schybergson 2009). Kategoriindelningen är dock inte oproblematisk. Samma namn förekommer till exempel både bland helgonnamnen och personnamnen. Jag har dock valt att endast klassa fartygsnamn som föregås av *Sankt/Sankta* som helgonnamn. Som djurnamn upptar jag alla namn som i fartygslistorna består av djurbeteckningar även om några av djurbilderna

på skeppen, som det skall visa sig, ingår i stads- och landskapsvapen. Att något fartyg i skeppslistorna kan ha upptagits både som landskapsnamn och som djurbeteckning har visats av Niklas Eriksson (2020, s. 227). Procenttalen ovan skall alltså ses endast som riktgivande för jämförelsen mellan de olika kategorierna av namn.

Det överlägset populäraste enskilda namnet är *Fortuna* efter lyckans och välgångens gudinna i antik mytologi med hela 54 namnbärare (av 659 totalt). Bland de 15 vanligaste namnen finns hela sju helgonnamn. De är *Sankt Johannes*, *Sankt Peter/Petter*, *Sankt Jacob*, *Sankt Andreas*, *Sankta Maria*, *Sankt Nicolaus* och *Sankta Anna*. Vi kan vidare konstatera att *Konung David* och *Salvator* finns bland de allra populäraste namnen. Högt placerar sig också det abstrakta *Die Hoffnung/Hoffnung* och *Hoppet* samt djurbeteckningarna *Falcken* och *Swanen*.

Det är anmärkningsvärt att en stor del av fartygen (147 av 659) fortfarande bar helgonnamn trots att den reformerta kyrkan redan på 1500-talet började motarbeta helgondyrkan. Märkligt är också att djurbenämningar utgör en så stor del av fartygsnamnen.

Sveriges utrikeshandel under tidigmodern tid

Det nederländska inflytandet i Sverige var på 1600-talet betydande inom många samhällsområden. I Nederländerna fanns förutom världens största handelsflotta även kapital, tekniskt kunnande och entreprenörskap. Många holländare lockades att bosätta sig i Sverige, till exempel Louis de Geer som sedan blev en viktig investerare och en organisatör inom järnindustrin. De holländska bröderna Momma-Reenstierna grundade skeppsvarv och blev de största svenska skeppsredarna. Medan man i andra länder ofta köpte fartygen utomlands byggdes svenska fartyg med få undantag alltid i Sverige. I Sverige-Finland fanns nämligen det som behövdes för skeppsbyggarna: trävaror, tjära, beck och yrkeskunskap. Men utländsk sakkunskap bidrog på varven. Redan på 1500-talet anställdes i Stockholm skeppsbyggmästare från Holland. På 1620-talet kom Christian Welhuissen till Västerviks varv och Albrecht van Velden till varvet i Göteborg. Skillnaderna mellan örlogsskepp och handelskepp var på dessa tider inte stora,

också handelsfartyg byggdes på holländskt manér. Vid bröderna Momma-Reenstiernas varv i Jakobstad i Finland och Slite på Gotland anlätades både holländska byggmästare och arbetare.³

Efter mitten av 1600-talet pågick en dragkamp mellan Nederländerna och England om herraväldet över världshandeln, en kamp som England så småningom skulle vinna. Båda länderna hade också intresse av handeln i Östersjön. Engelska fartyg fraktade svenska exportvaror och engelska skeppsbyggmästare rekryterades till Sverige, bland annat den kände Francis Sheldon, som kom till Sverige 1659 och vars ättlingar verkade vid varv i Sverige ända in på 1800-talet. Svenskt skeppsbyggeri fick drag av engelskt manér.⁴

Skeppens ägare och deras tankevärld

Handelsfartygens ägare var i allmänhet städernas borgare, medelklassen och övre medelklassen bland kuststädernas invånare. Som ovan nämnts var det utländska inslaget bland dessa storköpmän, skeppsredare och finansmän stort. Sjöfart och skeppsägande ingick naturligt i handeln under denna period. De flesta handelsmän av betydelse i huvudstaden bedrev sjöfart och ägde andelar i skepp. Det var vanligt att redarna ägde andelar i flera skepp och på så sätt kunde dela på eventuella förluster i en tid då förlisningar inte var ovanliga. Partrederierna hade uppstått i Nederländerna och i Sverige infördes de sedan av inflyttade holländare. Ett annat sätt att investera i utrikeshandeln var att ansluta sig till ett skeppskompani, som ägde skeppen och stod för lasterna.⁵

Medan vi vet en hel del om örlogsfartygen och namnen på dem tack vare en omfattande forskning⁶, är namnen på handelsfartygen mindre väl kända. Örlogsskeppens namn utstrålade ära, makt och kunglig kraft. Det var i sista hand kungen som bestämde örlogsskeppens namn. Namnen i handelsflottan var flera men de är mera bristfälligt dokumenterade. Skeppen fick sina namn av många enskilda ägare, kanske någon gång av byggmästaren på varvet där de byggdes. Därför är namnen på handelsfartygen också intressantare om man i dem vill se hur borgarklassens tankevärld eller trender och idéer i samhället avspeglade sig i namnen.

En lång rad skepp seglade ut med namn som *Fortuna* eller *Hoppet* (i materialet var de över 50 i det förra och ca 40 i det senare fallet). Namnen kan tolkas som önskan om lycklig resa, men bakom namnen finns förmodligen också ägarnas förhoppningar om god utdelning på det investerade kapitalet. Andra namn kan kopplas till borgerliga ideal på ett allmänt plan men också uttrycka dygder i handel och sjöfart: *Patientia* 'tålmod', *Fides* 'trohet', *Troheet*, *Justitia*, 'rättvisa', *Der Friede* och *Die Friede* 'freden'.

Ännu tydligare berättar namnen i handelsflottan om hur starkt religionen dominerade fartygsägarnas tankevärld. Vart tredje fartyg bar ett religiöst färgat namn, de flesta helgonnamn! Bland annat *Sankt Johannes*, *Sankta Anna* och *Konung David* hörde som nämnt till de allra vanligaste fartygsnamnen. Det kan förefalla överraskande att just fartygsnamn givna efter helgon, i formen med *Sankt/Sankta* före namnet, fortfarande var i flitigt bruk under hela 1600-talet, eftersom reformationen gradvis hade genomförts redan på 1500-talet. Som känt var den protestantiska kyrkan starkt negativ mot helgondyrkan. I tidigare forskning⁷ har man påstått att helgonnamnen försvann från skeppen när reformationen infördes i de nordiska länderna. Helgonen behövdes inte mera som fartygens skyddspatroner, och de skeppsnamn av denna typ som trots allt fanns var av utländskt ursprung, priser i krig eller köp i utlandet, har man påstått. Detta stämmer inte helt ens för örlogsflottans del, där helgonnamnen inte var lika vanliga, och definitivt inte för handelsflottans del, där alltså närmare 30 procent av namnen var helgonnamn. Namngivarna följde tydligen fortfarande mönster från äldre tider.

Under medeltiden hade kristendomen starkt präglat såväl människornas tankar som deras vardagsliv. Också namnen på skeppen vittnade om religionens makt över sinnena. *Santa Maria*, *San Salvador* och *Gracedieu* 'Gud nåde' var typiska skeppsnamn under Europas medeltid.⁸ Det heliga namnet gav oberörbarhet och ställde fartyget under en högre makts beskydd. Uppenbart skapades då traditionen att namnge fartyg efter de centrala gestalterna i kristen föreställningsvärld, personer ur Bibeln, helgon och andra heliga gestalter – en tradition som levde vidare under de kommande århundradena.

På 1500-talet och början av 1600-talet dominerades sjöfarten till och från Sverige av Hansan med Lübeck och Danzig i spetsen. Många av

skeppen i Hansan bar helgonnamn och andra religiöst färgade namn som kunde tjäna som mönster då svenska handelsfartyg namngavs. Bland annat från Lübecks flotta är följande namn kända: *St. Marien* (1489), *Salvator* (1514), *Jesus von Lübeck* (tidigt 1500-tal), *Der Engel* (1657) och *Der Engel Michael* (1683).⁹

Tanken att helgonen och de heliga gestalterna beskyddade skeppen i havets stormar levde länge vidare. Detta syns i det frekventa valet av religiöst färgade namn i 1600-talets handelsflotta. Mycket talande är namnet på ett skepp från Ronneby som hette *Gud med oss!* Den stora mängden av religiösa namn vittnar om namngivarnas djupa kristna tro och om hur starkt tidsandan präglades av religionen. Att namngivarna sedan ofta grep till namnformerna med Sankt/Sankta visar traditionens starka makt inom sjöfarten.

Flöjten – det vanligaste handelsfartyget

Den vanligaste typen av handelsfartyg var flöjten. Den var vanlig överallt, men speciellt i nordliga vatten. På 1630-talet var 70 % av de skepp som gick genom Öresund flöjter och under de följande årtiondena utgjorde flöjterna 90 %. Men trots att flöjten var så vanlig finns det få samtida avbildningar som för eftervärlden skulle visa hur namnen angavs på fartygen. Det har sagts att flöjten var så vanlig att den nästan blev osynlig vid hamnarnas kajer.¹⁰

Att flöjten var så vanlig berodde på att den hade egenskaper som gjorde den attraktiv för handelsmännen. Den var billig att bygga tack vare storskalig, standardiserad produktion, den var främst gjord för att ta stor last och var billig i drift då den kunde seglas med en liten besättning.¹¹ Flöjterna byggdes utan konstruktionsritningar genom att kopiera tidigare välseglande skepp. Man formade skrovet utifrån tumregler (rule-of-thumb) och bestick dvs. beprövade proportioner mellan längd och bredd. Flöjterna byggdes i olika storlekar och för olika ändamål allt från transport av säd eller trävaror till valfångst eller ostindienfart. Flöjten var lätt att känna igen bakifrån. Då skrovet var rundat för att ta mycket last men däcket förhållandevis smalt, fick aktern den karaktäristiska päronformen,



Bild 1. Teckning i Samuel Älfs balladbok från 1651, en av de få samtida avbildningar av flöjter som finns i Sverige. Det svenska skeppet till höger visar en namnbild med riksäpplet. Namnbilden på det holländska skeppet till vänster föreställer förmodligen en sol. © Linköpings stadsbibliotek/Stiftsbiblioteket, handskrift W 42.

som avslutades med en smal akterspegel. Flöjten dominerade, men naturligtvis seglade också skepp byggda utgående ifrån andra traditioner i handelsflottorna, bland annat bojern och jakten.¹²

Namnbilden betecknade namnet

Hur handelsfartygen konstruerades har betydelse också för namnen och tolkningen av dem. Namn utskrivna med bokstäver fanns under 1600-talet på vissa örlogsfartyg men bara i enstaka fall på handelsfartyg. I stället

angavs skeppets namn med en namnbild, d.v.s. en målning eller snidad figur som symboliserade namnet. Namnet blev på detta sätt begripligt även för den som inte kunde läsa vilket gällde de allra flesta i samtiden. Dessutom var bildspråket universellt. Den skulpterade namnsymbolen var praktisk eftersom den kunde förstås i olika länders hamnar. Samma skepp kallades efter namnbilden i London *Star*, i Amsterdam *Sterre* och i Stockholm *Stjärnan*.¹³

De stora örlogsfartygen hade i allmänhet sin namnbild placerad på akterskeppet, något som i praktfull utformning kan studeras på det restaurerade skeppet *Vasa* från 1628. I mitten av aktergalleriet sitter Vasaättens familjevapen, en sköld med vasen som en naturligt återgiven sädeskärve krönt av den kungliga kronan. Namnbilden upprepas i galjonen, där ett lejon håller Vasaättens emblem, skölden med vasakärven, mellan framtassarna.¹⁴ Ett annat stort örlogsskepp – *Svärdet* – sjösattes 1662. Skeppsbyggmästare var Jacob De Voss, rekryterad från Amsterdam. *Svärdet* liksom de andra regalskeppen *Kronan* och *Nyckeln* deltog i det ödesdigra sjöslaget mot dansk-holländska flottan vid Ölands södra udde den 1 juni 1676. Slaget finns avbildat på Frederiksborgs slott i en stor oljemålning av Claus Möinichen. Den klart propagandistiska målningen är gjord långt efter slaget (1686) och är en så kallad simultanskildring, det vill säga att den återger olika faser i slaget som om de hänt samtidigt. På målningen pryds *Kronans* akter av en stor krona och *Svärdets* av två lejon som mellan sig håller ett svärd. Även om dramatiken i målningen är överdriven och proportionerna på skeppen mindre tillförlitliga, är akterskeppen med namnbilderna återgivna med stor detaljrikedom för att ange skeppens identitet, visa deras identifierbara ansikten.¹⁵ Det finns även ett samtida vittne som har återgett *Svärdets* namnbild. Erik Dahlbergh har från Skeppsholmen 1664 gjort skisser för planschverket "Suecia Antiqua et Hodierna" och där är *Svärdets* akterskepp avbildat med lejonen och svärdet synliga.¹⁶ Namnbilden upprepades i skeppens galjon. Enligt bevarade brev skulle galjonen på *Svärdet* förses med "ett lejon med ett svärd i högra framramen" och *Nyckeln* med en nyckel i ena framtassen.¹⁷

För de svenska handelsfartygens del är samtida teckningar eller målningar sällsynta. I en svensk visbok från 1651 (Samuel Älfs balladbok i Stifts- och Landsbiblioteket, Linköping) finns en teckning där vi ser två

skepp bakifrån segla för fulla segel och med flaggan i topp, tydligen flöjter av den päronformade aktern att döma. Den blå-gula korsflaggan samt riksäpplet på det ena skeppets akterspegel och den röd-vit-blå randade flaggan på det andra skeppet visar att teckningen föreställer ett svenskt och ett holländskt fartyg. (Se bild 3 på sida 63.)

Namnbilden på 1600-talsskeppen var i allmänhet placerad på akterspegeln ovanför rodret. Det gällde som ovan beskrivits för det jättelika regalskeppet, men även för handelsfartyget, den vanliga flöjten. Skeppets för kunde på större flöjter som var försedda med ramm ibland prydas av en galjonsfigur, men figuren var då vanligen utformad som ett lejon utan anknytning till skeppets namn. Det var endast på akterspegeln namnbilden vid denna tid stod att finna.¹⁸

Skeppen i svenska handelsflottan hade namn som är lätta att föreställa sig som utskurna eller målade bilder. Sådana namn är bland andra *Solen*, *Halva Månen*, *Röda Stjärnan*, *Vindruvan*, *Vinfatet*, *Drottningholm*, *Åbo slott*, *Äppelträdet*, *Granen*, *Gyllene Fenix*, *Herkules* och *Neptunus*, med sina kända attribut klubban och treudden, samt en lång rad djurbenämningar. *General Wrangel zu Pferde* hör onekligen till de namn som man lätt kan se framför sig utsnidat på skeppets akterspegel. Namnet syftar på riksmiral Carl Gustaf Wrangel (1613–1676) som hade en lång militär karriär. I Skoklosters slott, som Wrangel lät uppföra, finns en ståtlig målning av David Klöcker Ehrenstrahl (1628–1698) som föreställer generalen till häst¹⁹. Har målningen tjänat som modell för fartygets namnbild?

Djurbeteckningarna i skeppsnamnen

Marinarkeologisk forskning har med avancerade tekniska metoder undersökt vraken av flera flöjter som ligger relativt orörda på Östersjöns botten bland annat "Spökskeppet" utanför Gotska Sandön, "Lejonvraket" i Stockholms skärgård, "Jutholmsvraket" och *Anna Maria*. Vid ett av vrakfynden, nämligen det så kallade Spökskeppet som ligger öster om Gotska Sandön på nästan 130 meters djup, har man även funnit resterna av en skulptur som avbildar en kropp av en stor simmande fågel. Skulpturens läge, på botten nära flöjtens akter, antyder att vi här har skeppets namnbild. Utgå-



Bild 2. Närbild av den skulpterade svanen som avslöjades vid en filmning 2021. Badewanne. © Handle Productions Oy 2021.

ende ifrån de namn som var vanliga på 1600-talet har forskarna slutit sig till att flöjtens namn var *Svanen*, *Vita Svan* eller något liknande.²⁰

Ett nytt, sensationellt fynd av en förlist flöjt gjordes så nyligen som år 2020. Vraket låg på ett djup av 85 meter på Östersjöns botten. I samband med en senare filmning av vraket upptäckte dykarna flöjtens akterspegel på sjöbotten i närheten av vraket. Då de vände på akterspegeln såg de reliefbilden av en svan – uppenbarligen fartygets namnbild – och året 1636, det år då fartyget byggdes.²¹

Djurbenämningar var som nämnt ytterst vanliga som namn på 1600-talets handelsfartyg. Det är endast religiösa namn efter helgon eller bibliska gestalter som är vanligare i det namnmateriel som används här. Den stora mängden av djurnamn kan vara uttryck för en väl inarbetad tradition i handelsflottan, men också örlogsfartygens namn kan ha varit en av inspirationskällorna. I örlogsfloTTan seglade bland annat *Lejonet*, *Kamelen*, *Oxen* och *Tigern*. Det populäraste namnet bland djurnamnen i handelsflottan är *Falcken* som med olika varianter pryder hela 15 skepp. Namnet *Swanen* förekommer ett tiotal gånger. Vanliga är också

Hiorten, *Dufwan*, *Pelicanen*, *Leijonet*, *Lammet* och *Björnen*. Namn efter fågelbeteckningar är rikligt företrädda bland handelsfartygen. Förutom de populäraste namnen som nämns här ovan finns *Adler*, *Förgylte Örnen*, *Nachtigal*, *Der Grüne Papigoije*, *Der Swartze Hahn*, *Förgylt Gåseesen* samt de vingburna fabeldjuren *Gripen* och *Vogel Phoenix*.²² Namn efter landdjur finns vidare i namnen *Gråa Wargen*, *Leoparden*, *Camelen*, *Helsingebocken*, *Hwita Hästen*, *Kattan*, *Oxen*, *Salamander* och *Uhla Reen*. Namn efter vattendjur är något mindre vanliga, men några exempel är *Delphin*, *Laxen*, *Cronefisk*, *Dreij Hering* (tre sillar) och *Ålen*. Cronefisk avser 'stockfisk' eller 'klippfisk', d.v.s. torrisk. En krönt stockfisk ingick sedan medeltiden i Islands vapen.²³

Bland namnen i skeppslistorna finns *Finlandske Wapnet* och *Åbo Wapen*. I Viborg i östra Finland var *Wapn von Wiborg* och *Wiborgs 3 Chronor* hemmahörande.²⁴ Vapnet för Viborgs län hade ett stort W mot klarblå bakgrund och ovanför tre kronor avtecknade mot rött. Sannolikt återgavs fartygens namn i form av heraldiska vapen på akterskeppet. Detta illustreras även i Pieter Serwouters gravyr föreställande "den första resan" till Banten 1596. Skeppet *Amsterdam* syns här avbildat bakifrån med Amsterdams krönte stadsvapen flankerat av två lejon på akterspegeln.²⁵ Avslöjande är uppgiften att bröderna Momma-Reenstiernas skepp *Gotlandia* i vissa källor kallas *Lammet* eftersom ett lamm ingår i landskapet Gotlands vapen.²⁶ Skeppslistornas namn med djurbeteckningar hänvisar alltså i vissa fall till ett heraldiskt vapen. Namnet *Tree Laxar* har kanske syftat på Ångermanlands landskapsvapen, där tre silverfärgade laxar ovanför varandra avtecknas mot blå bakgrund. Fartygets namn var eventuellt *Ångermanland*. Namnet *Smålands Lejonet* bars av flera stora örlogsskepp, det senaste sjösatt 1633–34. Samma namn finns på hela fyra handelsfartyg. Smålands landskapsvapen avbildar ett armborstförsatt rött lejon mot guld under en hertiglig krona. Namnet på det från Danmark erövrade örlogsfartyget *Tu Löver* syftar på Schleswig vars vapen visar två blå lejon i en gyllene sköld.

Själva namnen i skeppslistorna har en för den moderna läsaren charmfullt ålderdomlig form. Över en tredjedel av alla namn i denna grupp är tvåordsnamn. De innehåller inte sällan färgord som i *Die Blaw Taube*, *Förgylte Wargen*, *Hwita Lambet*, *Hwite Swan*, *Förgylte Falcken* och *Swarte*

Örnen. Namnforskare har tidigt fäst sig vid färgorden i fartygsnamnen och satt dem i samband med namnbilden.²⁷ Färgorden berättar hur namnbilden var målad. Som epitet finns vidare adjektiviska particip och räkneord som i *Flygande Ulfwen*, *Krönte Björnen* och *Tree Laxar*. Man kan utgå ifrån att namnen beskriver den utskurna och målade namnbilden på fartygets akterspegel. Namnen i skeppslistorna bidrar alltså till att visa hur namnbilden på 1600-talets handelsfartyg i verkligheten såg ut.

Tidens symboltänkande gav en religiös färgning åt en del av djurbeteckningarna i fartygsnamnen. En klart kristen symbolik är närvarande i namn som *Hjorten*, *Pelicanen*, *Hwite Dufwan* och *Hwita Lammet*. Hjorten representerade Kristus själv. Pelikanen återfinns i kyrkokonst, där den framställs som en fågel som sticker sig i bröstet och matar ungarna med sitt eget blod. Pelikanen framstår som sinnebild för frälsningen genom Kristi blod. Duvan symboliserar Den helige ande och lammet Kristus.²⁸ Namnens religiösa ursprung i 1600-talets fromma tänkande har under tidens gång förbleknat, men många av själva namnen har överlevt som fantasieggande metaforer. De är samtidigt uttryck för en underström av en äldre tradition som för oss tillbaka till tidigare tankevärldar.

Seden att ge fartyg namn efter djurbeteckningar är urgammal. Traditionen var fortfarande som vi sett starkt levande under 1600-talet. Djurnamnen var då jämfört med tidigare århundraden särskilt populära. Man kan fråga sig varför?

Sannolikt hade det nederländska inflytandet på svenskt skeppsbyggeri betydelse och bidrog till att djurnamnen på skeppen var så många. Det har påpekats hur standardiserade flöjterna var till form och byggnad och att denna standardisering också omfattade skulpturer och dekorationer på skeppen.²⁹ Flöjten hade som bekant nederländskt ursprung och holländsk skeppsbyggnadskonst imiterades och praktiserades även i Sverige-Finland. Som vi skall se senare i artikeln var dessutom djurnamn ytterst vanliga på samtida nederländska fartyg. Det är naturligt att här se ett samband. Det stora antalet djurnamn i svenska handelsflottan kan delvis förklaras av ett nederländskt inflytande, av att det fanns holländska mönster för hur handelsfartyg skulle namnges och rent av standardiserade modeller för hur namnbilderna formades, skars ut och målades.

I tidens tänkande fick djur ofta symbolisera mänskliga, demoniska eller

himmelska krafter, egenskaper eller gestalter, till exempel så att lejonet symboliserade styrka och tapperhet, gripen vaksamhet och elefanten trofasthet. Peter Englund karaktäriserar epokens sätt att tänka med orden "Detta var en tid då man såg symboler överallt och i allt."³⁰ Symboltänkandet möter i folktro, i religiöst tänkande, men också i heraldikens bildvärld. Djurfigurerna i heraldiken och djurnamnen i skeppslistorna över fartygen visar intressant nog en stor överensstämmelse. I heraldiken är det framför allt lejonet, leoparden, björnen, vargen, hjorten, oxen, hunden och bland fåglarna örnen, falken, svanen och pelikanen som förekommer. Även fiskar och delfiner finns i heraldiken. Av fabeldjuren kan gripen, Fenix, draken, lindormen och enhörningen nämnas.³¹ Här möter alltså samma djurgestalter som är vanliga i fartygsnamnen.

Redan i slutet av medeltiden hade t.ex. städer, hantverkare, gillen, gästgiverier, handelskompanier, m.m. sina egna vapen. Närvaron av heraldiska vapen präglade med andra ord vardagen i staden. Vapnen fanns nästan överallt, på stadens torn och byggnader, adelns palats, borgerskapets husportaler, rådets byggnader och rum, stadens kyrkor, gravstenar och altaren. Också brödraskap, gillen och råd använde vapen för att demonstrera sin historia, sin betydelse och sina vidsträckta förbindelser. De allestädes närvarande vapnen i staden gjorde heraldiken till en populär bildkunskap.³² Där handelsfartygen låg vid kajerna var namnbilderna på deras akterskepp en del av den bildkommunikation som i form av heraldiska vapen, statyer och målningar omgav människorna över allt i staden. Man kan förmoda att samtida illitterata stadsbor hade en utvecklad förmåga att tolka detta bildspråk, en förmåga som vida övergår vad vi nu kan föreställa oss.

Att fartygsnamnen efter djurbenämningar var så vanliga kan alltså förklaras av flera omständigheter. Traditionen att ge fartyg sådana namn var urgammal och fortfarande levande. Avbildningar av djur var vanliga i de heraldiska vapen som var dominerande i den samtida bildvärlden. Namnen återgavs på fartygens akterskepp i form av utskurna bildsymboler som var standardiserade och influerade av nederländskt skeppsbyggeri.

Bibelns berättelser och antikens myter återspeglas i handelsfartygens namnbild

En bevarad akterspegel från ett holländskt fartyg visar tydligt hur namnbilden kunde utformas. I Søndre Harritslev kyrka i Danmark finns akterspegeln från en flöjt som troligen förlit i närheten. Akterspegeln föreställer berättelsen om Abraham ur Gamla Testamentet, som för att bevisa sin lydnad mot Gud, var beredd att offra sin son. Abraham och hans knäböjande son är fint utskurna i trä och klädda i antikinspirerade kläder. En ängel svävar ovanför med ena handen på Abrahams hotfullt höjda svärd. Ovanför finns en sköld som visar staden Hindelopens stadsvapen och under står byggnadsåret 1639.³³ Namnet *Abrahams offrande* finns i skeppslistor bland annat från Sverige, Danmark, Norge och Nederländerna. Att namnet finns i många länders skeppslistor visar att motivet också har funnits som en bild på många akterspeglar. Fartygen kunde dock skiljas åt av att också symbolen för hemhamnen och byggnadsåret fanns på akterspegeln.

Med hjälp av bildsymboliken kunde åskådaren sluta sig till fartygets namn och ta till sig det kristna budskapet att människan bör underkasta sig Guds vilja. En förutsättning för att bildsymboliken skall fungera är dock att narrativet är bekant och ofta återberättat. Gamla Testamentets kraftgestalter och berättelserna om dem erbjuder därför i denna av religionen starkt präglade tid lämpliga motiv. Ett populärt namn i den svenska handelsflottan var *Konung David*, ett namn som även finns bland andra länders handelsfartyg, i Danmark, Norge och Nederländerna. Hur en bildsnidare på 1600-talet kunde framställa konung David ser man på Vasaskeppet där aktergalleriets underrede pryds av en figur med krona på huvudet och harpa i händerna. Figuren föreställer den gamle, vise Judakonungen som i melankoliska stunder sökte tröst i harpospelet. Davidsgestalten representerade mod och tapperhet, som i berättelsen om David och Goliat, men också klokhet och vishet.³⁴

Ett par andra gestalter ur Gamla Testamentet som rätt ofta pryder fartygens akterspeglar är *Salomon* och *Samson*. Salomo var Israels kung, son till David och Batseba, i texterna prisad för sin stora vishet och med tvivelaktigt rätt utpekad som författare till vishetslitteraturen i Bibeln

(Ordspråksboken, Höga visan etc.). I folkfantasin berättelser var Salomo på medeltiden och även långt senare en mäktig magiker med kraft att bota sjukdomar och fördriva onda andar. Samson (Simson) åter var en gammaltestamentlig hjälte med osedvanliga kroppskrafter. Berättelserna om Samsons många bedrifter och vilda äventyr har mytiska drag och har utgjort tacksamma motiv för en lång rad av samtidens konstnärer med Rubens och Rembrandt i spetsen.³⁵

Hur Salomo framställdes kan ses på ett votivskepp som finns i Täby kyrka, norr om Stockholm. Den bedjande kung Salomon pryder akterskeppet på votivskeppet.³⁶ Det är intressant att namnet här framställs både som namnbild och med bokstäver, KONING SALOMON, något som blev vanligare under kommande århundrade i takt med att läskunnigheten ökade. Niklas Eriksson³⁷, som beskrivit votivskeppet, har även analyserat Abraham Storcks (1644–1708) målning ”Holländska valfångare vid en klippig kust”. Ett av skeppen är en flöjt som på akterspegeln har en bild av en man och en val. Namnet på skeppet borde enligt Eriksson ha varit *Jonah* och anspelat på den i samtiden omåttligt populära bibliska berättelsen om profeten Jonah och valfisken. Även den bildsymbolen har budskapet om Guds vilja. Från det så kallade Jutholmsvraket utanför Dalarö i Stockholms skärgård har bärgats en skulptur som föreställer en romersk krigare med draget svärd. Eriksson antar att fartyget burit ett namn som anspelar på någon biblisk berättelse eftersom antikinspirerad klädsel i symbolspråket anger en äldre tid, vanligen biblisk tid.³⁸

Bland annat vid Jacob och Abraham Momma-Reenstiernas skeppsvarv praktiserades namngivning efter Bibelns berättelser men också efter de antika myterna. I Slite på Gotland sjösattes 1672–1673 några flöjter som fick namnen *Abel*, *Abrahams Offrande*, *Marcus Curtius* och *St. Maria*.

Tack vare renässansens inflytande hörde även berättelserna om antikens mytiska gestalter till 1600-talets kända narrativ. Furstarna gav de stora örlogsfartygen namn efter antikens hjältar, men också borgerskapet visade fram sin bildning då de gav handelsfartygen namn som *Fortuna*, *Hercules*, *Jupiter*, *Mars*, *Mercurius*, *Neptunus* och *Venus*. De antika berättelserna tolkades i en heroisk, moralisk riktning och avspeglade ägarnas höga ideal. Genom att i sina många storverk ställa sig i det godas tjänst blir Herkules ett moraliskt föredöme.³⁹ Skeppet *Vasa* visar hur Herkulesgestalten fram-

ställdes av tidens träsnydare. På båda sidor om aktergalleriets underrede står den antike hjälten med sitt traditionella attribut, klubban, och med ryggen täckt av lejonfällan. Också i Georg Stiernhielms kända lärodikt *Hercules* (1658) väljer hjälten dygdens väg.

Marcus Curtius, som var namnlåtaren åt ett av fartygen vid bröderna Momma-Reenstiernas varv, var en mytisk hjälte från antikens Rom som beskrivs i en sägen från 362 f. Kr. I en situation då en katastrof hotar förgöra Rom, räddar hjälten staden genom att offra sitt eget liv. Vid sidan om många andra antikinspirerade namn finns i svenska örlogsflottan galejan *Lucretia* av danskt ursprung. Namnet syftar på en händelse i Titus Livius (ca 59 f.Kr. – 17 e.Kr.) historieverk om kungatidens Rom. Lucretia var adelsmannen Lucius Tarquinius Collatinus hustru. Kungens son Sextus Tarquinius greps av passion för den ovanligt vackra Lucretia och våldtog henne i makens frånvaro. Efter dådet kallade Lucretia på sin far och maken för att be dem hämnas, varefter hon tog sitt eget liv genom att stöta en dolk i bröstet. Lucretia har uppfattats som sinnebild för kvinnlig sedlighet, moral och heder.⁴⁰

Personerna ur Bibeln, den antika mytologin och folksagorna var kraftgestalter som suggererade fram styrka och framgång för skeppen. De uppfattades som ikoniska idealbilder och etiska föredömen. Berättelserna om dem bar ett budskap om heroiska offer och självförglömmande vilja att underkasta sig Guds bud. Namnen i handelsflottan vittnar om namngivarnas tankevärld, deras djupa gudstro och höga moraliska ideal. Namnen vittnar framför allt om förtrogenhet med den kristna religionens budskap. Grosshandlarna och skeppsredarna valde ofta namn som ställde fartygen under helgonens och de bibliska gestalternas beskydd. För många hörde också antikens myter till bildningsarvet. Men även antikens hjältar ansågs uttrycka höga ideal, hjältedåd, mod och offerviljan.

Målarkonsten och fartygsnamnen

De konsthantverkare som utformade fartygens namnbilder inspirerades förutom av själva berättelserna antagligen också av målarkonsten. Den holländske marinmålaren Willem van de Velde d.y. (1633—1707) har

tecknat en buss, ett mindre fartyg, med en bild på akterspegeln som starkt påminner om Botticellis ”Venus födelse”. Bussens namn var förmodligen *Venus*. de Veldes konstverk visar att motiv från målarkonsten ibland kopierades i fartygens namnbilder.⁴¹

Den ovan nämnda Lucretia var också ett motiv som fångade många konstnärer. Lucas Cranach den äldre målade under en fyrtioårsperiod gång på gång motivet i över 40 olika versioner. Dessutom spreds målningarna som tryckta kopior. Boktryckarkonsten användes nämligen även för reproduktion av bilder. Målningarna av Lucretia representerar moraliska dygder som samtiden värderade: kyskhet, trohet, mod och heder.⁴² Lucretia, igenkännbar då hon håller en dolk mot barmen, har också framställts av många andra konstnärer bland andra av Rembrandt. Det samma gäller Marcus Curtius som återgetts som ryttarskulptur, målning och etsning av en rad konstnärer.⁴³

Kännenheten om den europeiska konsten spreds också till det avlägsna Norden. Tryckeriteknikens utveckling gjorde serieproduktion och massspridning av konstverken möjlig. Den intensiva kommersiella trafiken mellan Nederländerna och Sverige bidrog till att denna bildvärld nådde Sverige. Politiska sändebud, agenter och affärsförbindelser i Amsterdam och andra kulturella centra fungerade som uppköpare för uppdragsgivarna i norr.⁴⁴

I det samtida holländska marinmåleriet ser man skeppen i rykande storm, i förödande sjöslag, men också lugnt vilande för ankar på redan i skimrande ljus. Ibland är namnbilden på akterspegeln tydligt synlig och skeppen kan identifieras som *Gripen (De Griffioen)*, *Pärulan (De Parel)*, *Concordia*, *Gyllene Lejonet (De Gouden Leeuw voor Amsterdam)*, *Förgyllda Solen*, *Elefanten*, *Vita Elefanten*, *Halva Månen*.⁴⁵ Vi känner här igen namn som också finns i den svenska handelsflottan. Namnbilderna på de nederländska skeppen ger en föreställning om hur svenska handelsfartyg med samma namn kunde ha varit dekorerade. Dessa strödda exempel ur 1600-talets marinmåleri väcker osökt frågan: Var de svenska fartygsnamnen en del av en större helhet, av ett internationellt namnmode?

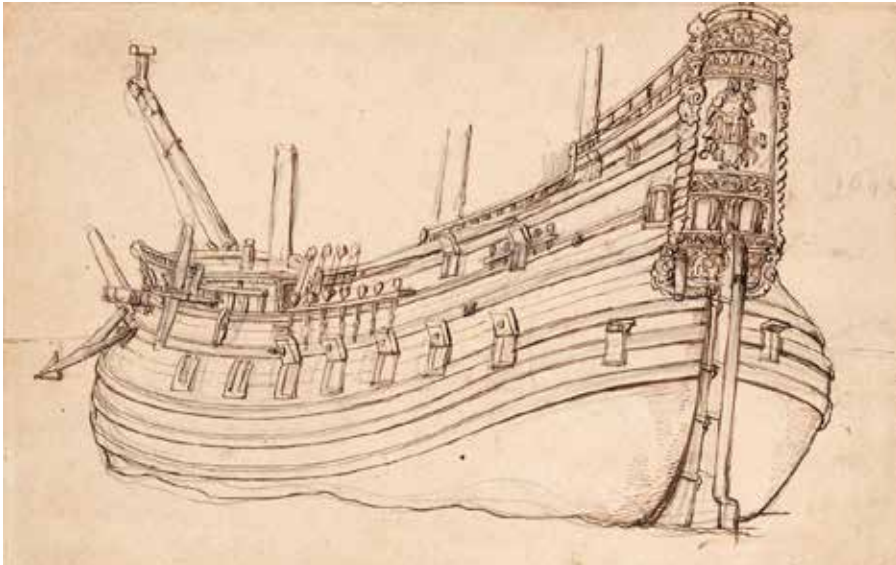


Bild 3. Teckning av en holländsk flöjt. Akterskeppet pryds av namnbilden som föreställer en man med ett kors i handen och bakom honom ett lamm. Ovanför namnbilden finns ett vapen med ett slott, förmodligen Middelburgs vapen, flankerat av två lejon. Under namnbilden anges byggnadsåret 1642. © National Maritime Museum, Greenwich, London.

Internationella fartygsnamn som inspirationskälla

Under första halvdelen av 1600-talet var Nederländerna som nämnt den främsta kommersiella makten i Europa. En ny organisationsform, handelskompanierna, blev dominerande och ett av dem, nämligen det nederländska Ostindiska kompaniet (VOC), växte till det utan jämförelse största i världen.⁴⁶ Namnen på fartyg som seglade i VOC finns registrerade av Robert Parthesius (2010) i en databas som omfattar 1 058 fartyg under åren 1595–1660. Materialet är omfångsrikt och kan användas för att granska huruvida här finns motsvarigheter till namnen i den svenska handelsflottan.

En stor del av namnen på fartygen i VOC är givna efter orter, ca 30 %. Speciellt ofta använda fartygsnamn efter orter är som väntat *Amsterdam*, *Batavia*, *Delft*, *Hollandia*, *Middelburg* och *Zeelandia*, men även *Amboina* (Ambon i Indonesien), *Jakarta*, *Malakka*, och *Mauritius* finns med som namn på ett flertal skepp. Under 10 % av fartygen är uppkallade efter personer. De namn som oftast förekommer (ca fem gånger var) är *San Antonio*, *Neptunus* och *Konung David*. Andra namn som finns flera gånger är *Aeolus*, *Erasmus*, *Fredrich Hendrich* (prins av Oranien), *Maria*, *St Nicolaas* och *Ulysses*. Bland personnamnen återfinns således sådana som också pryder svenska handelskepp.

Resten av namnen i VOC dvs. ca 60 % består av appellativer. Här finns personbenämningar (*Flygande Budbäraren*, *Jungfrun*, *Kämpan*⁴⁷), växtbenämningar (*Liljan*, *Rosen*, *Äppelträdet*), benämningar på himlakroppar och väderfenomen (*Morgonstjärnan*, *Solen*, *Stormen*) och benämningar på artefakter av olika slag (*Kvarnen*, *Safir*, *Vakande Boj*). Dessa grupper är förhållandevis små, men en något större grupp består av abstrakta namn (*Concordia*, *Kärlek*, *Trohet*). Till denna grupp har jag räknat det allra vanligaste namnet nämligen *Hoppet*, vilket framför allt gör gruppen stor. Den största gruppen, över hälften av appellativerna, består av namn efter djurbenämningar. Här finns en stor mängd olika namn, närmare 300. *Lejonet* finns i ca 25 namn: *Lejonet*, *Gamla Lejonet*, *Gröna Lejonet*, *Röda Lejonet*, *Svarta Lejonet*, *Vita Lejonet*. Andra populära namn efter djurbenämningar är: *Duvan*, *Delfinen*, *Draken*, *Falken*, *Gåsen*, *Hjorten*, *Lejoninnan*, *Räven*, *Vint-hunden*, *Örnen*. Likheterna mellan namnen i detta stora nederländska material och svenska fartygsnamn från 1600-talet är påfallande.

Namnen på de svenska handelsfartygen från förra delen av 1600-talet är som nämnt dåligt kända. I Stockholms segelsjöfart av Börjeson (1932) finner man dock ett trettiotal namngivna fartyg i utrikesfart från förra delen av 1600-talet. Frånser man de namn som innehåller svenska ortnamn (*Norrköping*) och några namn med kunglig eller religiös syftning (*Kristina*, *Sankta Maria*) har nästan alla andra namn motsvarigheter bland de holländska skeppen. Här några exempel: *Achilles*, *Engeln*, *Enhorn*, *Gripen*, *Lejonet*, *Konung David*, *Oranienbom*, *Phoenix*, *Swanen* och *Örnen*.

I en lista över helfria och halvfria skepp från år 1663 publicerad av Oscar Bjurling 1946 kan man se de namn som nämndes ovan, men även

andra motsvarigheter till namnen från VOC. Man kan nämna *Draken*, *Falken*, *Förgyllda Gåsen*, *Halva Månen*, *Hoppet*, *Konung Salomon*, *PärLAN*, *Rosen*, *Samson* och *Solen*. Listan omfattar mest fartyg från Stockholm och Göteborg, men det är intressant att nästan alla av de ca 50 namnen återfinns i VOC. Ett helgonnamn nämligen *Sankt Nicolaus* finns både i det svenska och det holländska materialet, men *Sankt Jacob*, *Sankt Johannes* och *Sankt Petter* som finns på flera svenska fartyg saknas i VOC.

Det svenska material från 1670-talet som använts för analysen här omfattar ca 660 fartyg med ca 320 olika namn. Alla namn som nämns ovan som exempel på holländska influenser återfinns i detta material, men också många andra namn. De holländska namnen sträcker sig fram till år 1660 medan fartygen i den svenska namnförteckningen är från tio år senare. Ändå är överensstämmelserna stora. Frånser man namnen som har givits efter orter inom svenska riket och efter svenska personer kvarstår ett material på 165 olika namn. Av dessa finns 27 % enbart på svenska fartyg medan 73 % är gemensamma (*Elefanten – olifant*, *Delphin – dolfin*)⁴⁸. Några exempel på namn i den svenska handelsflottan med motsvarigheter i VOC är: *Apellbohm*, *Biörnen*, *Camelen*, *De Vrede (Freden)*, *Diamant*, *Gröne Jägaren*, *Hwijta Hästen*, *Kattan*, *Laxen*, *Leoparden*, *Morgonstierna*, *Papegoij*, *Pelicanen*, *Salamander* och *Troheet*. En skillnad är emellertid att namnen i den svenska handelsflottan till stor del utgörs av helgonnamn, medan helgonnamnen i VOC är mycket färre. Sammanlagt kan man alltså påstå att både namntyper och mängder av enskilda fartygsnamn i den svenska handelsflottan har motsvarigheter i Nederländerna.

Holländarna var emellertid inte allenarådande på världshaven under 1600-talet. En småningom allt mäktigare kommersiell aktör blev England. Det engelska Ostindiska kompaniet (EIC) seglade i likhet med VOC på Ostindien. Namnbruket i de två kompanierna kan därför vara värt en jämförelse. I ett verk om EIC under åren 1600–1640 finns en lista över kompaniets utgående och inkommande skepp.⁴⁹ Namnen på fartygen innehåller precis som namnen i VOC en del personnamn bland annat *Charles*, *Elisabeth*, *Royal Anne*, *Royal James*, samt namn på bibliska hjältar som *Jonas*, *Salomon* och *Samson*. Dessa utgör närmare en fjärdedel av namnen, medan ca 70 % är appellativer, främst djurbenämningar och abstrakta ord. Djurbenämningarna är nästan till 100 procent desamma som finns i VOC och de abstrakta orden är

i stora drag desamma, bland annat *Enigheten*, *Expeditionen* och *Hoppet*. Kända i VOC är även *Diamanten*, *PärLAN* och *Rubinen*. Jämförelsen mellan namnen i de två konkurrerande handelskompanierna visar alltså att det finns ett gemensamt internationellt namnbruk inom sjöfarten där samma typer av namn och samma enskilda namn återkommer. Som nämnt byggdes de svenska skeppen i allmänhet i Sverige och ägarna var svenska borgare med inslag av inflyttade holländare samt en och annan svensk adelsman. Mönstren för namngivningen kom dock från de ledande sjömakterna Holland och England. Namnet angavs på akterskeppet med en utskuren eller målrad namnbild som också formades efter utländska förebilder.

Slutsatser

Även om namnen på 1600-talets svenska handelsfartygen i allmänhet inte är särskilt väl kända, är det material som ligger till grund för denna artikel så pass omfattande (ca 660 namn) att det ger en helhetsbild av namnen på handelsfartygen och kan användas för en kvantitativ jämförelse som visar de vanligaste typerna av namn. Det framgår bland annat tydligt att religiöst färgade namn var den överlägset vanligaste typen av namn som prydde i genomsnitt vart tredje skepp. Helgonnamnen var – i motsats till vad tidigare namnforskning gjort gällande – de namn som redarna oftast valde. Därtill kommer namn på gestalter från Gamla Testamentets välkända berättelser: *Abrahams offrande*, *Kung David*, *Salomon*, *Samson* och *Jonah*. Vidare symboliserade många av djurbeteckningarna i namnen kristna gestalter eller begrepp som i *Lammet*, *Dufwan* och *Pelikanen*.

Den stora mängden religiösa fartygsnamn reflekterar en tid som i Sverige fortfarande var starkt präglad av den kristna tron. I den svenska handelsflottan fanns i proportion flera helgonnamn än i den nederländska. Namnvalen vittnar om hur djupt troende redarna var och hur självklart de förlitade sig på den kristna trons beskydd. Också traditionen kan ha spelat in vid namnvalen eftersom en stor del av fartygsnamnen hela medeltiden igenom och in på nya tiden mest hade varit religiösa namn.

Med renässansen blev berättelserna ur antikens myter och historia en del av bildningsarvet. Skeppsredarna kunde visa sin bildning genom att

ge skeppen namn som *Hercules*, *Neptunus* och *Venus*. Antikens hjältar och berättelserna om dem gavs på denna tid en idealistisk tolkning. De ansågs stå för höga etiska ideal som rättvisa, mod och offervilja. Att också förhoppningar om affärsvinster ibland vägledde namngivarna kan anas i namn som *Fortuna*, *Patientia* och *Justitia*.

Namnen i handelsflottan reflekterar en kultur där motiven ofta var ur Gamla Testamentet eller antikens myter. Detsamma gällde även måleriet med dess massproducerade kopior, skulptur och diktverk. Då själva namnen på fartygen angavs med målade och utskurna bilder, var en förutsättning för tolkningen att de återgivna gestalterna och händelserna var allmänt kända och ofta omtalade. Förståelsen av namnbilderna underlättades av tidens symboltänkande och betraktarnas utvecklade förmåga att tolka bildspråket.

En stor del av fartygsnamnen innehåller som nämnt djurbeteckningar, vilka inte bara var många till antalet utan också rikt varierade – ca 60 olika djur! Seden att namnge fartyg efter djur är gammal och praktiserades även i stormaktstidens örlogsflotta. Samma djur som möter i fartygsnamnen fanns även i heraldikens bildvärld, till exempel i landskapens och städernas vapen som i sin tur ibland prydde fartygens akterspeglar (som i namnen *Wiborgs 3 Chronor* och *Åbo Wapen*). Att djurnamnen var så ovanligt rikligt förekommande kan också sättas i samband med influenser från nederländsk skeppsbyggarkonst. Namnbilderna imiterade antagligen standardiserade nederländska modeller.

Historiker har beskrivit Sveriges livliga förbindelser med de stora sjömakterna Holland och England. Även fartygsnamnen vittnar om detta. De namn som gavs åt svenska handelsskepp överensstämmer förbluffande väl med namnen på holländska och engelska handelsfartyg från samma tid. Samma namntyper och samma namn fanns i världens största handelskompani, det nederländska VOC (Ostindiska kompaniet). Även namnen i det engelska ostindiska kompaniet visar slående likheter. Mönstren för namngivningen av de svenska skeppen kom från holländska och engelska hamnar. Det internationella namnbruket inom sjöfarten omfattade också Sverige.

Namnen på svenska skepp är intressanta i sig men också för att de reflekterar den skeppsägande klassens tankemönster, attityder och strävanden. De är samtidigt markörer för 1600-talets kultur, bland annat de starka religiösa strömningarna och renässansens intresse för antiken.

Summary

This article describes the names of Swedish merchant ships from the 17th century, based mainly on name material from the 1670s that includes 660 names. The purpose is to investigate where name patterns can be found and what the names tell about that specific time and about the ideals and attitudes of the name giver. The material shows that certain types of names were especially popular, such as names of Saints (*Sankt Johannes* /Saint Johannes) and other religious characters (*Konung David* /King David) as well as animal names (*Leijonet* /the Lion). Names from ancient mythology (*Venus*) and abstract names (*Hoppet* /the Hope) were also often used.

The abundance of names of Saints and other names linked to religion, shows how strongly the Christian faith dominated the way of thinking during the early modern period, and how deeply religious the ship owners were. Traditions also affected the names given, as shown by the large percentage of names in the form of *Sankt/Sankta* (Saint). The names of Saints had not disappeared with the reformation, as previous research has claimed, but constituted approximately 30 percent of all names in a merchant fleet.

The second largest group consisted of animal names. Common ones were especially *Falcken* (the Falcon) and *Swanen* (the Swan), but there were also names with religious symbolic value as *Dufvan* (the Dove) and *Pelicanen* (the Pelican). Some of the animal symbols were included in coats of arms of cities and municipalities. The fact that animal names were so common on merchant ships from the 17th century can be connected to their symbolic value at a time characterized by symbolic thinking and the use of animals in heraldry. Heraldic arms with the same animal symbols as those found in ship names were widely present in cities, however, the ideas including animal terminology came from foreign, mainly Dutch ship names.

Ship names quite often alludes to stories from the Old Testament, as in *Abrahams offrande* (the sacrifice of Abraham), *Konung David* (King David) and *Salomon*. The influence of the Renaissance made stories of the ancient myths a part of the educational heritage that was then reflected in ship names like *Hercules* and *Marcus Curtius*. These stories had to be

commonly known, because during this time, ship names were not indicated by letters, but as cut out and painted pictures on the stern, name symbols, that were interpreted by the viewers. Thus, the merchant ship names often reflected contemporary well known narratives, the same that recurred in the art of painting, sculptures and literature. The ship names can be seen as a cultural marker of contemporary ideas.

Finally, this article shows how the names in the Swedish merchant fleet were inspired by the Netherlands and England. A comparison of the names in the Dutch United East India company (VOC) and the Swedish merchant fleet suggests that similar names and, to a large extent, the same individual names were found in both countries. A comparison with the English East India Company (EIC) also shows similarities. Nevertheless, there are some Swedish features to the name giving, for example names of Swedish places and persons, and more names of Saints than in the Netherlands, but the majority of these names (around 70 percent) are inspired by foreign examples.

Litteratur

Achen, Sven Tito, *Heraldikkens femte glæder*. Köpenhamn 1978.

Berg, Lars O., "Svenska flottans fartyg 1850–1900. En tabellarisk framställning." i: *Forum navale*, Nr 21, 1965, ss. 53–91.

Berg, Lars O., "Gref Wachtmeister och Cajsa Warg, Göta Rike och Alnö-sund, Lejonet och Kramsfågeln. Om svenska örlogsfartygsnamn efter 1680." i: *Forum Navale*, Nr 49, 1993, ss. 20–38.

Bjurling, Oscar, "1672 års skeppslista", i: *Forum navale* 7, 1946, ss. 80–111.

Bol, Laurens J., *Die holländische Marinemalerei des 17. Jahrhunderts*. München 1973.

Bosscher, Philip, "Shipping Economics and Trade", i: *The Heyday of Sail. The Merchant Sailing Ship 1650–1830*. London 1992, ss. 133–151.

Börjeson, David Hjalmar Theodor, *Stockholms segelsjöfart. Anteckningar om huvudstadens kofferdiflotta och dess män med en översikt av stadens och rikets sjöfartsförhållanden från äldsta tid intill våra dagar*. Minnesskrift 1732–1932. Stockholm 1932.

Casson, Lionel, *Ships and seafaring in ancient times*. London 1994.

Cederlund, Carl Olof, "The Ships of Scandinavia and the Baltic", i: *The Heyday of Sail. The Merchant Sailing Ship 1650–1830*. London 1992, ss. 55–76.

Chaudhuri, K. N., *The English East India Company: the study of an early joint-stock company 1600–1640*. London; New York 1965.

Daalder, Remmelt, *Van de Velde & Son. Marine Painters. The firm of Willem van de Velde the Elder and Willem van de Velde the Younger, 1640–1707*. Leiden 2016.

Dansk Søfarts Historie 2, 1588–1720, ”Skuder og kompagnier av Ole Degn og Erik Gøbel”. København 1997.

De Brün, Claudia, ”Two Renaissance Beauties in Finland”, i: *Lucas Cranach – Renaissance Beauties*. Helsinki 2019, ss. 87–94.

Einarsson, Lars, ”Regalskeppet Kronan – palats och krigsmaskin”, i: *Havets bildspråk. Galjonsfigurer och symboler*. Stockholm 2020, ss. 211–221.

Englund, Peter, *Det hotade huset. Adliga föreställningar om samhället under stormaktstiden*. Stockholm 1989.

Eriksson, Niklas, *Urbanism under sail*. Stockholm 2014a.

Eriksson, Niklas, ”Seglande halsgavelhus, Om skulpturer på flöjtskepp i Sverige och Nederländerna under tidigmodern tid”, i: *Historisk tidskrift* (Sverige) 134:3. 2014b, ss. 385–408.

Eriksson, Niklas, *Riksäpplet. Arkeologiska perspektiv på ett bortglömt regalskepp*. Lund 2017a.

Eriksson, Niklas, ”Svärdet (1663–1676) – ett regalskepp byggt på holländskt manér”, *META: historiskarkeologisk tidskrift*. 2017b, ss. 7–26.

Eriksson, Niklas, ”Mellan galjonslejon och modelejon”, i: *Havets bildspråk. Galjonsfigurer och symboler*. Stockholm 2020, ss. 223–232.

Fahlborg, Birger, ”Ett blad ur den svenska handelsflottans historia 1660–1675”, i: *Historisk Tidskrift* 43, 1923, ss. 205–281.

Gaastra, Femme S., *The Dutch East India Company, Expansion and Decline*. Leiden 2003.

Giltaij, Jeroen & Kelch, Jan, *Herren der Meere: Meister der Kunst: das holländische Seebild im 17. Jahrhundert*. Rotterdam 1996.

Glete, Jan, *Swedish Naval Administration, 1521–1721*. Leiden/Boston 2010.

Hoving, A.J., ”Seagoing Ships of The Netherlands” i: *The Heyday of Sail. The Merchant Sailing Ship 1650–1830*. London 1992, ss. 34–54.

Johansson, Dan & Müller, Leos, ”Skeppsbyggeri och varven”, i: *Sjövägen till Sverige*. Från 1500-talet till våra dagar. Lund 2016.

Karlsson, Hugo, *Studier över båtnamn, särskilt namn på backebåtar och bankskutor från 1700-talets Bohuslän*. Göteborg 1970.

Kennedy, Don H., *Ship names. Origins and usage during 45 centuries*. Charlottesville 1974.

Kirby, David and Hinkkanen, Merja-Liisa, *The Baltic and the North Seas*. London and New York 2000.

Losman, Arne, ”Skokloster – Europe and the world in a Swedish castle”, i: *The age of New Sweden*. Stockholm 1988.

Magnusson, Börje och Nordin, Jonas, *Drömmen om stormakten: Erik Dahls Sveriges Sverige*. Stockholm 2015.

Modéer, Ivar, ”Nordiska båtnamn”, i: *Nysvenska studier* 15 1935, ss. 121–149.

Modéer, Ivar, *Skeppsnamn och skärgårdsnamn*. Stockholm 1956.

Müller, Leos, *The merchant houses of Stockholm, c. 1640–1800. A comparative study of early-modern entrepreneurial behavior*. Uppsala 1998.

Müller, Leos, Hallén, Per & Lennerfors, Thomas Taro, ”Handel och sjöfart”, i: *Sjövägen till Sverige*. Från 1500-talet till våra dagar. Lund 2016.

Noldus, Badeloch, *Trade in good taste: relations in architecture and culture between the Dutch republic and the Baltic world in the seventeenth century*. Turnhout 2004.

Nordisk familjebok. Konversationslexikon och realencyklopedi 1–38. Stockholm 1904–1926.

Nováky, György, *Handelskompanier och kompanihandel. Svenska Afrika-kompaniet 1649–1663. En studie i feodal handel*. Uppsala 1990.

Parthesius, Robert, *Dutch Ships in Tropical Waters*. Amsterdam 2010.

Pietsch, Ulrich, *Die lübecker Seeschifffahrt vom Mittelalter bis zur Neuzeit*. Lübeck 1982.

Sandahl, Bertil, "Engelska och nederländska fartygsnamn från tiden 1280–1380", i: Övriga namn. Handlingar från NORNA:s nittonde symposium i Göteborg 4–6 december 1991. Red. av Kristinn Jóhannesson & al. Uppsala 1994, ss. 269–294.

Scheibelreiter, Georg, *Heraldik*. Wien 2006.

Schiller, Gertrud, *Ikongraphie der christlichen Kunst 3. Die Auferstehung und Erhöhung Christi*. Gütersloh 1971.

Schybergson, Anita, *Kognitiva system i namngivningen av finländska fartyg 1838–1938*, Helsingfors 2009.

Schybergson, Anita, *Adonis och Aallotar. Finländska fartygsnamn i historiskt perspektiv*. Svenska litteratursällskapet i Finland, 2012.

Schybergson, Anita, "Fortuna, Delfin och Sankt Johannes – 1600-talets fartygsnamn i krig och handel", i: *Namn och bygd* 108, 2020, ss. 157–192.

Soop, Hans, *Flytande palats*. Utsmyckning av äldre svenska örlogsfartyg, Stockholm 2007.

Wittekind, Susanne, "Wappen in der Stadt – als Medien der Kommunikation von Adeligen, Patriziern und Gilden", i: *Die materielle Kultur der Stadt in Spätmittelalter und Früher Neuzeit*. Wien Köln Weimar 2019, ss. 51–68.

Wikimedia Commons.

Zettersten, Axel, *Svenska flottans historia, åren 1522–1634*, Stockholm 1890.

– *Svenska flottans historia, åren 1635–1680*, Norrtälje 1890.

Zilliacus, Henrik, *Klassiska källsprång*. Helsingfors 1983.

Noter

- ¹ Börjeson 1932.
- ² Schybergson 2020.
- ³ Johansson & Müller 2016, s. 131, 137 f.
- ⁴ Glete 2010, s. 340, Eriksson 2017 b, s. 8 ff.
- ⁵ Novácy 1990, s. 34, 84 ff, Müller 1998, s. 180.
- ⁶ Bland annat Zettersten 1890, Berg 1965, Glete 2010.
- ⁷ Modéer 1935, s. 133 f., 1956, s. 21.
- ⁸ Kennedy 1974, s. 29, Sandahl 1994, s. 275.
- ⁹ Pietsch 1982, s. 18 ff., s. 33.
- ¹⁰ Cederlund 1992, s. 68, Hoving 1992, s. 47, Eriksson 2014 a passim.
- ¹¹ Kirkby & Hinkkanen 2000, s. 95 f, Eriksson 2014 a, s. 10 ff.
- ¹² Hoving 1992, s. 47 ff., Eriksson 2014 a, s. 12 f.
- ¹³ Eriksson 2014 a, s. 156.
- ¹⁴ Soop 2007, s. 79, 91 f.
- ¹⁵ Soop 2007, s. 136 f., Eriksson 2017 a, s. 180 ff, Eriksson 2017 b, s. 9, Einarsson 2020, s. 219 ff.
- ¹⁶ Magnusson & Nordin 2015, s. 66–67, Eriksson 2017, s. 158 f.
- ¹⁷ Eriksson 2020, s. 228.
- ¹⁸ Eriksson 2014 a, s. 155 f.
- ¹⁹ Losman 1988, s. 92.
- ²⁰ Eriksson 2014 a, s. 156, En tänkt rekonstruktion av Spökskeppets akterspegel med svanen finns i Figur 7.11.
- ²¹ Pressmeddelande av Handle Productions Oy 30.7.2021.
- ²² Inslaget av tyska är påfallande, men inte förvånande då Sveriges hamnar även omfattade Stettin, Stralsund och Wismar och tyskan också annars var ett vanligt språk i Stockholm och andra städer.
- ²³ Karlsson 1970, s. 80.
- ²⁴ Schybergson 2012, s. 45.
- ²⁵ Gaastra 2003, s. 112.
- ²⁶ Eriksson 2020, s. 227.
- ²⁷ Modéer 1935, s. 136.
- ²⁸ Schiller 1971, s. 178 f.
- ²⁹ Eriksson 2014 a, s. 151.
- ³⁰ Englund 1989, s. 79.
- ³¹ Achen 1978, s. 67 f, Scheibelreiter 2006, s. 48–68.
- ³² Wittekind 2019, s. 51 f.
- ³³ Dansk Søfarts Historie 2, 1997, s. 18.
- ³⁴ Soop 2007, s. 90.
- ³⁵ Nordisk familjebok 24 art. Salomo, Nordisk familjebok 25 art. Simson.
- ³⁶ Eriksson 2014a, s. 158.
- ³⁷ Eriksson 2014b, s. 402.
- ³⁸ Eriksson 2014b, s. 397, s. 402.
- ³⁹ Soop 2007, s. 90 f.
- ⁴⁰ Nordisk familjebok 5 s. 975, Nordisk familjebok 16 art. Lucretia.
- ⁴¹ Eriksson 2014 a, s. 166.

⁴² De Brün 2019, s. 89 f, 118 f.

⁴³ Wikimedia Commons.

⁴⁴ Se Noldus 2004, passim.

⁴⁵ Se till exempel Giltaij, Jeroen & Kelch, Jan, 1996, Bol, Laurens J. 1973, Daalder, R Emmelt, 2016.

⁴⁶ Bosscher 1992, s. 134, 141.

⁴⁷ Namnen från databasen till exempel *vliegende bode*, *juffer*, *kampen* återges för tydlighetens skull på modern svenska.

⁴⁸ Vid jämförelsen har jag beaktat huvudordet i tvådelade namn så att till exempel *Blåå Dufwan* kan motsvaras av *duifje* eller *witte duif*.

⁴⁹ Chaudhuri 1965, s. 226–233.



Svensk officersnazism under andra världskriget

– en efterhängsen myt

Harry R:son Svensson

Denna artikel granskar källkritiskt de anklagelser om nazistiska sympatier inom den svenska försvarsledningen under andra världskriget som kommendörkapten Emil Boldt-Christmas publicerade i debattboken *Voro vi neutrala?* 1946. Under 1990-talet kom hans bok av det svenska nazismforskningsfältet att ses som ett vittnesmål om att sympatierna var starka för nazismen inom den svenska officerskåren under andra världskriget. Denna föreställning var och är så stark att historikern Rune Bokholm, som arbetat med Emil Boldt-Christmas arkiv under skrivandet av *Tisdagsklubben: Om glömda antinazistiska sanningssägare i svenskt 30- och 40-tal*, enbart letade efter belägg för tesen om de starka nazistsym-

Harry R:son Svenssons forskning inriktar sig på örlogsstaden Karlskrona och den svenska örlogsflottan. Han disputerade 2017 vid historiska institutionen på Stockholms universitet med avhandlingen *Fabian Philip, familjen Ruben och örlogsstaden: Entreprenörsfamiljen som grundade Mosaiska församlingen i Karlskrona 1780–1945*. Avhandlingen studerade judisk integration i en svensk örlogsstadsmiljö. År 2019 publicerade Svensson boken *Svensk nazism och historiebruk: Fallstudier om flottan och örlogsstaden Karlskrona*.

patierna inom Försvarsmakten. Bokholm verkar aldrig ha gjort någon källkritisk prövning av Boldt-Christmas påståenden. Det material som visar att Boldt-Christmas for med osanning finns nämligen också i Boldt-Christmas arkiv.

Användandet av Emil Boldt-Christmas som källa för att bevisa nazistiska sympatier inom den svenska officerskåren är del av ett större problem. Historikern Alf W Johansson menade redan 2014 att bilden av Sverige under andra världskriget hade förvanskats:

Synen på den svenska samlingsregeringens agerande mot Nazityskland har de senaste decennierna blivit negativ. Neutraliteten avfärdas som en myt, det påstås att Sverige lade sig platt för Tyskland och blev ett lydrike. I skolundervisningen får elever lära sig uppfattningen att Sverige befolkades av nazister och rasbiologer. Detta ensidiga fördömande och denna moraliserande hållning är i behov av en korrigerings.¹

Citatet visar att Johansson anser att den bild som skrivits fram om Sverige under andra världskriget är felaktig och är i behov av en korrigerings. Emil Boldt-Christmas är ett exempel av flera källkritiskt tveksamma samtida källor som svensk nazismforskning förlitat sig på.² Vad Alf W Johansson identifierade var resultatet av en utveckling inom svensk historieforskning som tog sin början 1991. Det finns därför all anledning att faktiskt granska vilka föreställningar som idag finns rörande svensk tyskvänlighet och nazism inom officerskåren under kriget.

År 1991 utkom journalisten Maria-Pia Boëthius med boken *Heder och Samvete: Sverige och andra världskriget*. Boëthius ansåg att forskningsprojektet SUAV³ vid Historiska institutionen på Stockholms universitet "delvis tillkommit för att begrava Sverige och andra världskriget i glömska."⁴ Wilhelm Agrell menade att "ingenting blev längre som förut" efter publiceringen, trots att inga nya sakuppgifter framkommit, det handlade om en perspektivförskjutning. Boëthius frågade om Sveriges politiska agerande under andra världskriget var moraliskt försvarbar.⁵ Boken utkom i reviderad upplaga 1999.⁶ I båda upplagorna presenteras Emil Boldt-Christmas bok *Voro vi neutrala?* i den avslutande litteraturförteckningen: "(B-C var kommendörkapten och upprörd över nazianstrykningen i marinen.)"⁷

År 1996 utkom den före detta arméofficeren⁸ och administrative direktören vid Skatteförvaltningen, Karl N Alvar Nilsson⁹, med boken *Svensk överklassnazism*. Nilsson ville med boken avslöja den omfattande nazismen som funnits inom svensk "överklass": "många av dessa officerare, lärare, läkare, präster, jurister och företagare som hoppades på en tysk seger i kriget kom senare att förneka det."¹⁰ Ett av bokens kapitel behandlar Emil Boldt-Christmas och bildar för Nilsson bevis för de starka nazistiska attityderna inom Försvarsmakten:

Andan var sådan att man inte godtog den som hade sympatier för den allierade sidan. [...] Kanske hoppades han genom boken få upprättelse för han kunde ju ändå visa att han i de flesta avseenden haft rätt. Så blev det dock inte. Men Archibald Douglas blev generallöjtnant och arméchef, Alf Meyerhöffer blev överste och infanteriinspektör, Sven Hedengren, han blev major med placering på arméstaben, Anders Forshell blev kommandör.¹¹

Emil Boldt-Christmas var officer i flottan och han uttalade sig bara om flottan: "Jag anser mig här böra begränsa mig uteslutande till de företeelser och tendenser inom flottans ledning".¹² Av de fyra exempel Nilsson gav i citatet ovan hämtas ett från flottan, de övriga från armén.

Varför ägna kraft och tid åt ett populärhistoriskt verk? Detta därför att Karl N Alvar Nilsson skrivits in i det svenska akademiska forskningsläget. Victor Lundberg utkom 2014 med boken *En idé större än döden. En fascistisk arbetarrörelse i Sverige 1933–1945* och visar hur forskningsfältet inkluderat populärvetenskapen i forskningsläget. Han påtalar också forskningslägets ensidighet:

Det som sannolikt också har bidragit till det, är att enskilda och avgränsade slutsatser om nazismens karaktär och inriktning, framförallt i Heléne Lööws och Karl N. Alvar Nilssons omfattande och banbrytande forskning, har fått mycket stort genomslag, traderats och förstorats och bidragit till att skapa ett historiskt tunnelseende som har präglat betydande delar av kunskapen om och förståelsen av fascismens och nazismens historia i Sverige.¹³

Nilsson har vidare av historiker som Heléne Lööw, Lars M Andersson, Lena Berggren, Ralph Tuchtenhagen och Stéphane Bruchfeldt¹⁴ setts som pålitlig och en del av det svenska forskningsläget. Lars M Andersson ansåg att: "Nilssons idoga arbete i diverse personarkiv har resulterat i att bilden av den svenska nazismen blivit tydligare. Hans undersökning av svenska officerares attityder för t.ex. osökt tankarna till Norbert Elias arbete *Tyskarna och civilisationens bräcklighet*."¹⁵ Ralph Tuchtenhagen delade Anderssons bedömning av Nilssons påståenden om den svenska officerskåren.¹⁶ År 2007 hänvisade också historikern Sverker Oredsson till Emil Boldt-Christmas nazismanklagelser mot marinen som en motbild till den etablerade bilden.¹⁷ Thomas Roth, 1:e intendent på Armémuseum, hänvisar också till Boldt-Christmas när han vill påvisa den svenska marinledningens tysktillvändhet under andra världskriget.¹⁸

Rune Bokholm utkom 2001 med boken *Tisdagsklubben: Om glömda antinazistiska sanningssägare i svenskt 30- och 40-tal*. Emil Boldt-Christmas var enligt Bokholm "en person som på ett smärtsamt sätt fick plikta för sin anglofila inställning". Uppgifterna om Boldt-Christmas hämtade Bokholm i personarkivet som förvaras på Göteborgs universitetsbibliotek.¹⁹ Men Bokholm tog för givet att Emil Boldt-Christmas var en sanningssägare och granskade inte hans påståenden källkritiskt. Genom att källkritiskt granska den konflikt som uppstod på den svenska legationen hösten 1937 framträder en annan aspekt av Boldt-Christmas. Han ville till varje pris få rätt. Nazismanklagelserna mot flottans ledning skall därför framför allt ses i ljuset av Boldt-Christmas konfliktsökande beteende.

Parallellt med Rune Bokholm författade Urban Sobéus, överste 1. gr i kustartilleriet, 2001 och 2002 två artiklar där han ville påvisa nazistsympatier inom flottans ledning under andra världskriget. Båda artiklarna utgick från Emil Boldt-Christmas *Voro vi neutrala?*²⁰ Artiklarna publicerades i *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidskrift*.

Genomgången visar att Emil Boldt-Christmas åsikter och den bild han ville förmedla av flottans ledning före och under andra världskriget, under perioden 1991–2007 i en symbios mellan svenska journalister, amatörhistoriker och professionella historiker etablerades som en sanning. Men samtidigt gjorde Säkerhetstjänstkommissionen en något annan bedömning av Boldt-Christmas:

Sedan gammalt fanns på sina håll en misstro mot polis och militär vad gällde inställningen till demokratin, en misstro som nu underbyggdes av pressen, och då i synnerhet av vänsterpressen, men även av debattböcker som Holger Carlsson, *Nazismen i Sverige, ett varningsord*, Ture Nerman, *Sverige i beredskap*, båda 1942, Emil Boldt-Christmas, *Voro vi neutrala*, 1946, och Armas Sastamoinen, *Hitlers svenska förtrupper*, 1947.²¹

Kommissionen räknade Boldt-Christmas till ett vänsterperspektiv som kritiserade polisen och militären. De historiker som medverkade i kommissionen var bland annat Alf W Johansson och Karl Molin. Historikern Johan Östling knöt an till Säkerhetstjänstkommissionens bild av Boldt-Christmas. Östling menade att Boldt-Christmas ingick i en kommunistisk tolkning av andra världskriget som han kallar för "*Den kommunistiska motberättelsen*". Östling menar att "*Den kommunistiska motberättelsen* bottnade i en marxist-leninistisk tolkning av andra världskriget" och gick ut på att Sverige var nazianfränt samt hade en protysk opinion. Enligt "den kommunistiska motberättelsen" var nazismen ett överhetsfenomen och såg det som angeläget att rensa upp i samhällets mest inpyrda institutioner, särskilt Polisen och Försvarsmakten. Inom delar av vänstern fanns det sedan gammalt många som ifrågasatte polisens och militärens demokratiska trovärdighet. Denna misstro manifesterades vid tiden för krigsslutet i artiklar och debattböcker som krävde upprensning.²²

Bilden av Emil Boldt-Christmas spretar. Boldt-Christmas har, som tidigare nämnts, av det svenska nazismforskningsfältet betraktats som en samtida källa som visar på förekomsten av starka nazistiska sympatier inom den svenska officerskåren. Men stämmer de anklagelser som Boldt-Christmas framförde mot flottans ledning i *Voro vi neutrala*?? Var Emil Boldt-Christmas en "antinazistisk sanningssägare i svenskt 30- och 40-tal"? Syftet med denna artikel är att försöka besvara dessa frågor, men för att kunna besvara dessa båda frågor behöver också frågan om vad som hände under hans tjänstgöring i London besvaras. Vad innebar det att vara marinattaché och vilka förväntningar fanns på marinattachéns arbete?

Faktoiden

Det teoretiska begreppet faktoid förklarar hur Emil Boldt-Christmas anklagelseakt blev accepterad som historisk sanning. Historikern Martin Kylhammar introducerade 2002 begreppet faktoid för att beteckna "försanthållna felaktigheter".²³ Emil Boldt-Christmas anklagelser i *Voro vi neutrala*? är exempel på försanthållna felaktigheter. Men under 1990-talet gjordes Boldt-Christmas utsagor till "auktoritetskunskap". Kylhammar menar att auktoritetskunskap är oreflekterat försanthållande. För att säkra universitetsvärldens auktoritetskunskap har akademien utvecklat det institutionaliserade tvivlet. Bäraren "prövas, sätts på prov [och] granskas närmare".²⁴ Kylhammar förklarar även nästa steg i processen att inkludera Boldt-Christmas faktoider i forskningsläget. Boldt-Christmas text kunde accepteras därför att den var en del av "en kommunikativ gemenskap, där alla har samma principiella grundhållning."²⁵ För att skämta med sina seminariekolleger under grundutbildningen hade Kylhammar skrivit en uppsats om en påhittad händelse. Seminariet lyckades inte genomskåda skämtet och den påhittade historien kunde ha blivit en faktoid. Kylhammar visade med exemplet hur enkelt kommunikativa gemenskaper kan ge upphov till faktoider. Elementär allmänbildning hade räckt för att genomskåda det akademiska skämtet, det behövdes inga djupgående källstudier.²⁶ De många felaktiga påståenden och egendomliga tolkningar Boldt-Christmas presenterar gör att elementär allmänbildning om svenska militära förhållanden räcker långt för att genomskåda honom. Påståendena om sjöofficerskåren och flottan har genomgått en grundlig källkritisk granskning och slutsatsen är att han genomgående skapat ett falsarium.²⁷

Källor

"Kommendörkapten Gösta Boldt-Christmas' efterlämnade papper" förvaras på Göteborgs universitetsbibliotek. Vid genomgången av arkivet visade det sig att han använde både Gösta och Emil som tilltalsnamn. Han var namngiven till Gustaf Emil Ferdinand Boldt-Christmas.²⁸ De tre böck-

erna han publicerade 1939–1946, *Från Clausewitz till Liddel Hart, Rysslands dilemma* och *Voro vi neutrala?*, publicerades under namnet "G. E. F. Boldt-Christmas". Dessa tre böcker kommer också att användas som källor. Vidare kommer jag att använda den publicistiska verksamhet, *Politiskt Nyhetsbrev*, som han var ansvarig utgivare för 1946–1948. Detta finns bevarat som pliktexemplar på Kungl. Biblioteket i Stockholm, men återfinns inte på Göteborgs universitetsbibliotek.

Emil Boldt-Christmas och *Voro vi neutrala?*

Kommendörkapten Emil Boldt-Christmas publicerade i början av 1946 boken *Voro vi neutrala?*, i vilken han anklagade flottans ledning för att ha hyst nazistiska sympatier under andra världskriget. Detta hade fått konsekvensen att Marinstaben läckte militära hemligheter till Tyskland under kriget. Boldt-Christmas menade:

Jag anser mig här böra begränsa mig uteslutande till de företeelser och tendenser inom flottans ledning, som redan före kriget gett mig intrycket, att den icke blott hoppats att Tysklands 'andra försök' skulle krönas med framgång utan även sökt medverka till, att Sverige skulle göra sig skickat och berett att draga nytta av en tysk seger. Härmed vill jag inte ha sagt, att detta var en uteslutande till flottan isolerad företeelse.²⁹

Boldt-Christmas anklagelse om nazistiska åsikter och tysksympatier stannade inte vid flottan utan inkluderade även de övriga vapengrenarna.

Åren 1936–1939 tjänstgjorde Boldt-Christmas som marinattaché vid svenska legationen i London och vid hemkomsten i oktober 1939 upplevde han att det tyska inflytande starkt dominerade Sverige. Den militaristiska och tyskinspirerade propagandan menade han riskerade att "till slut förmå den svenska regeringen att engagera sig för Finlands (och därmed Tysklands) sak så djupt, att vi skulle råka i ett för vår fria framtid farligt motsatsförhållande till Ryssland."³⁰ Det svenska stödet till den finska krigsinsatsen var enligt Boldt-Christmas ett ställningstagande för Nazityskland: "särskilt som på samarbetsmännens inrådan allt det lilla vi ägde av

modern krigsmateriel överlämnats till Finland."³¹ Det stalinistiska Sovjetunionen ansåg han däremot vara "under omdaning till demokrati".³²

Boldt-Christmas menade vidare att "Sverige var ockuperat med ett raffinemang, som saknar motstycke i den långa tyska ockupationshistorien", efter de tyska segrarna i Danmark och Norge. "Allt omkring den 9 april 1940 styrkte mig ytterligare i min tidigare uppfattning, att det förelåg ett svenskt-tyskt militärt samförstånd – sannolikt bakom regeringens rygg."³³ Han ansåg vidare att "intet land förorsakade Tyskland mindre uppoftningar än Sverige."³⁴ Orsaken till detta var:

Herrar Günther, general Thörnell och flottans samtliga amiraler m. fl. hade på grund av det svenska folkets besmittelse med preussisk auktoritetstro mycket lättare att få gehör såväl i regeringen som nedåt än t. ex majoren Quisling.³⁵

Citatet visar att ÖB, Günther och Marinstaben enligt Boldt-Christmas styrde den svenska samlingsregeringen likt marionettdockor och förvandlade den till en nazitysk lydregim. När dessa åsikter publicerats följde en lång och omfattande debatt i samtliga rikstäckande svenska tidningar våren 1946. Händelsen omtalades som Boldt-Christmasaffären.³⁶ När affärens stormvågor dämpats och uppståndelsen ebbat ut, "rönte han samma öde som alla oppositionella i ett starkt etablissemang – han ignorerades fullständigt", enligt Rune Bokholm.³⁷ Men Emil Boldt-Christmas kom genom sitt beteende att väcka svenska säkerhetstjänsters intresse. Statspolisens 3:e rotel bedrev en omfattande bevakning av hans rörelser. Även Militärens underrättelse- och säkerhetstjänst hade honom under uppsikt.

Försvarsledningens nazistsympatier skall enligt Boldt-Christmas ha framkommit under hans tid som marinattaché i London. Hittills är det bara hans egna ord som berättar om detta. Men innan hans tjänstgöring undersöks skall försvarsattachétjänsten förklaras.

Försvarsattachéerna

Försvarsattachéerna tillhörde Försvarsmakten och var direkt underställda konungen, reellt chefen för försvarsdepartementet. Men som del av Sveriges beskickning på plats var försvarsattachéerna samtidigt underordnade beskickningschefen och i sista hand utrikesministern. Detta gjorde lydnds- och skriftväxlingsreglerna särskilt invecklade.³⁸

Generellt skulle försvarsattachéernas inte göra allmänpolitiska bedömningar. Detta skulle ambassadören/ ministern göra. Men historikern Fredrik Eriksson har visat att det var ett sluttande plan, hans undersökning visar att många av försvarsattachéernas rapporter innehåller allmänpolitiska bedömningar med militär yta.³⁹ Rapporterna som författades skulle behandla alla viktiga frågor och ställdes till försvarsministern. Innan rapporten avsändes skuld den delges beskickningschefen, som inte behövde godkänna den. Meddelanden och handbrev ställdes till chefen för Under rättelseavdelningen vid Försvarsstaben. Marinattachéerna skrev ibland direkt till sin tjänstegrenschefer eller dennes stabchef. Försvarsstaben var ansvarig hemmamyndighet som gav instruktioner och skötte administrationen.⁴⁰ Chefen för Försvarsstabens underrättelseavdelning, Carlos Adlercreutz, eftersträvade inte någon mer ingående bearbetning och sammanställning av ingångna underrättelser. De operativa avdelningarnas chefer önskade de ingångna uppgifterna i obearbetat skick för att själva kunna utvärdera dem. Detta tycks också ha gällt försvarsstabschefen.⁴¹

Försvarsattachébefattningarna utomlands var inte meriterande för den fortsatta militära karriären utan ansågs vara ett sidospår utan åtråvärda slutposter. Försvarsattachétjänsterna ansågs ibland vara ett slags nöjeskommendering, som utgjorde sin egen belöning. Resultatet av tjänsten ansågs vara att chefer och truppinspektörer förlorade intresse för vederbörande samt att andra gick före i befordran.⁴² Carlos Adlercreutz, hade därför särskilt svårt att rekrytera toppkandidater till försvarsattachébefattningarna.⁴³

Nu när tjänsteförhållandena är klargjorda skall Emil Boldt-Christmas tjänstgöring undersökas.

Bondeaffären

Emil Boldt-Christmas tillträdde som marinattaché vid svenska beskickningen i London den 16 januari 1936.⁴⁴ Chefen för Sjöförsvarets kommandoexpedition, kommandör Simonsson, skall i samband med tillträdet, enligt Boldt-Christmas, uttryckt att han troligtvis skulle mötas av misstroende av de brittiska myndigheterna på grund av hans tidigare tjänstgöring vid tyska flottan. Dock skall Boldt-Christmas ”genom att i full överensstämmelse med min övertygelse deklarerar en klart demokratisk ställning, vinna det brittiska amiralitetets förtroende.”⁴⁵

Vad var det som hände på den svenska legationen i London hösten 1937? Uppenbarligen bygger Rune Bokholms bild av det inträffade uteslutande på Emil Boldt-Christmas egen utsago. Men arkivmaterialet i personarkivet ger en helt annan bild. Boldt-Christmas kallar själv det inträffade för ”Bondeaffären”.

Den 5 november 1937 skickade Boldt-Christmas ett meddelande till Chefen för Försvarsstaben där han meddelade att militärattachén kapten, greve Carl C:son Bonde hade skickat en insändare till den brittiska militära facktidskriften *United Service Review* som publicerades den 4 november 1937, där Bonde rättade tidskriftens uppgifter om det svenska nybyggnadsprogrammet för flottan. Boldt-Christmas fann tillvägagångssättet icke lämpligt.⁴⁶

”Bondeaffären” handlade inte om nazistiska sympatier, utan bottnade i den bittra fejden mellan flottan och armén om försvarsmedel i början av 1930-talet.⁴⁷ ”Bondeaffären” inleddes av Emil Boldt-Christmas och den 1 december 1937 meddelade Utrikesdepartementet den svenska envoyén i London att chefen för Försvarsstaben meddelat greve Bonde en varning för hans bristande samverkan med legationens marinattaché.⁴⁸ Men denna motivering kunde Boldt-Christmas inte acceptera. När han inte fick försvarsattaché Bondes varning från Försvarsstaben motiverad på det sätt han ville tog han strid mot både legationschefen Björn Prytz och general Olof Thörnell.⁴⁹ Den bild av händelserna som Rune Bokholm förmedlar stämmer inte med arkivmaterialet.

När Helge Strömbäck våren 1945 blivit utnämnd till Chefen för marinen (CM) inledde Emil Boldt-Christmas en brevväxling med honom.

Den 5 maj 1945 skrev Strömbäck:

Några saker vill jag här beröra med dig – strängt personligt och under återopande av gammal uppriktig vänskap som aldrig brutits – enär jag tror de influerat den gamla marinledningens syn på dig. Först tror jag Du fick under den sista tiden i London anseendet att vara överspänd – detta icke att fatta så att den Bondeska affären låg dig i fatet, tvärtom – utan att det beträffande dina kommenderingar och tjänstgöring blev för mycket fram och tillbaka.⁵⁰

Det skall enligt Strömbäck inte ha varit den ”Bondeska” affären som vänt marinledningen emot honom när han kom hem. I stället menar han att det var senare händelser:

Men jag vet att vissa uttalanden mot marinledningen för att den dels 1940 el kanske 41 skulle hava sagt att kriget vinnes av Tyskland, dels skulle ha varit helt nazianstucken (bl a i Expressen, AT och så i Arbetaren när förre CM fick sin avskedssalva och jag min välkomstsalva) ansågos emanera från dig. Jag tror att detta sista och kanske liknande skrivelser mest inriktat den gamla marinledningen mot dig dvs att Du via press och anonymitet velat misskreditera din egen ledning.⁵¹

Helge Strömbäck vittnar om gammal vänskap till Emil Boldt-Christmas. Det finns därför ingen anledning att tro att Strömbäck ljög eller försökte föra Boldt-Christmas bakom ljuset. I svaret till Strömbäck vidhöll Boldt-Christmas att amiral Fabian Tamm skall ha ogillat ”Bondeaffären”. Vidare frånsade han sig något som helst ansvar för artiklarna som anklagade amiral Tamm för att ha varit nazist: ”Att marinledningen varit nasianstucken har jag aldrig märkt, än mindre uttalat det.”⁵² Den 10 maj 1945 hade Boldt-Christmas inte lagt märke till några nazistiska sympatier i marinledningen. Åtta månader senare, i januari, 1946 hade han ändrat uppfattning och hävdade att de tendenser som han uppfattade inom flottans ledning redan innan kriget:

gett mig intrycket, att den icke blott hoppats att Tysklands ’andra försök’ skulle krönas med framgång utan även sökt medverka till, att Sverige skulle göra sig skickat och berett att draga nytta av en tysk seger.⁵³

Boldt-Christmas presenterade här diametralt olika åsikter. I akten ”Le Plaidoyer d’un autre fou”, en dåres försvarstal, från december 1948 uppgav han dock att han på våren 1943 skrev två artiklar i *Aftontidningen* och i *Trots Allt!* om officerarnas tyska sympatier.⁵⁴

Genomgången av ”Bondeaffären” visar att Boldt-Christmas inte presenterade den på ett rättvisande sätt. Att som Bokholm hävda att konflikten på den svenska legationen under hösten 1937 handlade om divergerande åsikter om nazism är direkt felaktigt.

Nu när konfliktytorna på Londonlegationen är redovisade, analyserade och klarlagda är det nödvändigt att undersöka Helge Strömbäcks påstående om att det var Emil Boldt-Christmas opinionsbildande verksamhet som retade den gamla marinledningen.

Opinionsbildaren Boldt-Christmas

CM Helge Strömbeck skrev till Emil Boldt-Christmas den 5 maj 1945:

Jag tror att detta sista och kanske liknande skrivelser mest inriktat den gamla marinledningen mot dig dvs att Du via press och anonymitet velat misskreditera din egen ledning. Detta och icke att Du förfäktat en viss militärpolitisk uppfattning torde vara kärnpunkten i en viss inställning mot dig. Jag har här så att säga tänkt högt i mitt försök att personligen granska ditt fall och icke kunnat finna att något annat skulle tynga ditt skuldkonto.⁵⁵

Citatet visar att CM Helge Strömbäck, flottans högsta chef 1945, personligen engagerade sig för att komma till rätta med Boldt-Christmas situation. I maj 1945 var Emil Boldt-Christmas fortfarande chef för Göteborgs örlogsstation. Strömbäck i egenskap av CM bör ha haft de bästa möjligheterna att kontrollera de uppgifter Boldt-Christmas påstod och efterfrågade. Enligt Strömbäck var det inte Boldt-Christmas militärpolitiska åsikter som var orsaken till den konfliktfyllda situationen, utan det

var hans publika anklagelser om nazistiska åsikter i marinledningen som var upphov till situationen. Hans sympatier uppmärksammades också av Sovjetunionen som önskade hans medverkan i tidskriften *Sovjetnytt* den 14 januari 1944.⁵⁶

När Emil Boldt-Christmas återkom från London i oktober 1939 upplevde han enligt egen utsago ”att anledningarna till de ryska kraven på Finland mörklagts icke blott för den svenska allmänheten utan även för regeringen. Propagandan för Tysklands sak kunde icke haft större framgång.”⁵⁷ Stödkampanjen ”Finlands sak är vår” ansåg han vara ett uttryck för ”den militaristiska propagandan” och när det kändes alltför oroande översände han ”till en medlem av regeringen en kortfattad redogörelse för min uppfattning av läget dvs. om Rysslands nödläge på sommaren 1939 inför det tyska hotet”. I texten visade han bland annat att Ryssland kände sig hotat av Tyskland och de svensk-finska sympatierna för Tyskland. Då han inte fick något svar eller genmäle försökte han få sina åsikter publicerade i huvudstadstidningarna och *GHT*, men dessa avböjde. ”Mina synpunkter på de svensk-finsk-tysk-ryska problemen kunde därför inte bli publicerade förrän vid det tyska anfallet på Ryssland den 22 juni 1941.” Pamfletten om 24 sidor kom ut på förlaget Natur & Kultur under titeln *Rysslands dilemma*.⁵⁸

I *Rysslands dilemma* framförde Boldt-Christmas att:

Över huvud tyckes det i vissa svenska kretsar förelegat den föreställningen, att införlivandet med Sovjet-Unionen av vissa randstater och territorier längs Rysslands väst- och sydgräns under 1939–40 *uteslutande* [sic!] var att tillskriva nyväckta imperialistiska tendenser i Sovjetregeringens politik. Denna lilla skrifts uppgift är dels att påvisa, att denna föreställning knappast är riktig, dels att närmare skärskåda vissa företeelser och fakta, vilka ha samband med Finlands läge i de tysk-ryska intressesfärerna.⁵⁹

Syftet med skriften var för Boldt-Christmas att försvara Sovjetunionens angrepp mot Finland samt annektering av östra Polen och Baltikum. Hans skrift var byggd på anekdotisk bevisföring och saknar fotnoter samt källhänvisningar. Hans bärande argument var att Stalin och Molotov utifrån läsning av Hitlers *Mein Kampf* var införstådda med att ett tyskt anfall

mot Sovjetunionen väntade.⁶⁰ Den tyska krigsmakten fruktades av Stalin, hävdade Boldt-Christmas, då han lärt känna den genom det hemliga militära avtal som slutits mellan Tyskland och Sovjetunionen och de militära erfarenheterna av tysk militär som gjorts 1924–1931.⁶¹ Detta följdes 1935 av ”västmakternas flathet och liknöjdhet”:⁶²

I den sammanslutning mellan de europeiska makterna, som under benämningen ”The Nonintervention-Committee” med anledning av det spanska inbördeskriget etablerades i London i slutet av 1936, spelade England och Frankrike, genom sin tro på Tysklands och Italiens löften och sin ängslan för militära förvecklingar, en fullkomligt löjlig roll; den engelska och franska undfallenheten inom denna av brittiska amiralitetets representanter benämnda ”Nonsen-committee” kommo ryska representanter att ställa sig frågande, hur det egentligen stod till med den militära maktbalansen.⁶³

Boldt-Christmas visade här sitt avståndstagande från de västallierade och försvar för det sovjetiska agerandet i Baltikum och Finland 1939–1940. Bedömningen av Sovjets tolkning av Storbritanniens och Frankrikes agerande styrkte han heller inte med någon källhänvisning. Det var hans egensinniga tolkning av situationen.

Moskvaprocesserna⁶⁴ blundade han inte för:

Vad förhållandena inom Soviet-Unionen beträffar, hade den ryska arméns försvagning genom ”utgallringen” hösten 1937 och det mindre framgångsrika kriget mot Finland i betydande grad höjt Stalins och hans fruktan för den tyska armén.⁶⁵

De under 1937 genomförda sovjetiska skenrättegångarna och de omfattande utrensningarna av officerare och önskade individer var för Boldt-Christmas en utgallring. Detta är ett föga demokratiskt tankegodt och visar med all önskvärd tydlighet att han tog lätt på den kommunistiska diktaturens urskillningslösa mördande.⁶⁶ Han kunde heller inte se några imperialistiska tendenser i Sovjetunionens politik.⁶⁷ Han menade vidare att den handlingsfrihet som Sovjet tillerkändes i öst genom Molotov-Ribbentrop-pakten medverkade till att landet kunde bygga upp en säkerhetsbarriär mot Tyskland.⁶⁸ Detta var 1939 en allmän åsikt bland svenska kommu-

nister.⁶⁹ Angreppet mot Finland var därför berättigat då den finska militären sedan Självständighetskriget (Inbördeskriget) odlat kontakter med den tyska krigsmakten. Han ansåg att Sovjet betraktade Finland som en lucka i säkerhetsbarriären. Det preventiva angreppet mot Finland påskyndades dessutom av de svensk-finska samtalen om ett gemensamt försvar av Åland. Inledandet av Fortsättningskriget bekräftade för Boldt-Christmas att han hade rätt.⁷⁰

Den hemliga delen av Molotov-Ribbentrop-pakten som delade upp Centraleuropa i en tysk och en sovjetisk intressesfär⁷¹ och den enorma militära katastrof som drabbade Sovjet i inledningsskedet av Operation Barbarossa⁷², visar att Boldt-Christmas analys av den sovjetiska försvarsplaneringen var felaktig, men han kände förstås inte till det hemliga tilläggsprotokollet om uppdelningen. För att decimera det polska motståndet mördade den sovjetiska ockupationsmakten över 20 000 polska officerare i östra Polen.⁷³ Den socialdemokratiska publicisten Paul Olberg betecknade i boken *Rysslands nya imperialism* Sovjetunionens angreppskrig mot Baltikum och Polen redan 1940 som en fortsättning av den ryska imperialismen.⁷⁴ År 1941 publicerade Olberg boken *Tragedin Balticum*.⁷⁵ Den Socialdemokratiska partiledningen läste och uppskattade samt umgicks med Paul Olberg.⁷⁶ Den allmänna opinionen i Sverige 1939 såg Sovjetunionen som det största hotet. Exempelvis upplevde Herbert Tingsten skräck först när Sovjetunionen anföll Finland.⁷⁷

Skriften *Rysslands dilemma* visar med all önskvärd tydlighet att Emil Boldt-Christmas inte var "anglofil" eller delade den allmänna synen på Sovjetunionen.⁷⁸ Boldt-Christmas vände sig dessutom själv emot att bli betecknad som anglofil: "Med mig måste ledningen söka någon annan utväg; den försökte göra mig till anglofil, då ju detta var det närmast till hands liggande vägen att vanrykta ett demokratiskt sinnelag."⁷⁹ Han hade en kommunistisk demokratisyn och sympatierna fanns hos det kommunistiska Sovjetunionen. Ryssland sågs som arvförande och de antikommunistiska stämningarna var starka inom örlogsflottan⁸⁰, varför CM Helge Strömbäcks uppfattning att det var Emil Boldt-Christmas opinionsbildande verksamhet som retade Marinstaben bör vara riktig. I ett, av polisen uppsnappat, samtal mellan konsul Algård och Gustaf Stridsberg framgick att Boldt-Christmas åsikter var kontroversiella i allmänhet.⁸¹

Men Emil Boldt-Christmas hade 1940, året innan utgivandet av *Rysslands dilemma*, börjat att framföra sina åsikter i dagspressen och orsaken till detta "var ingalunda att vilja misskreditera min egen ledning". I stället handlade det om att Boldt-Christmas under en studieresa i Främre Orienten år 1935 i Jerusalem hade träffat en sovjetisk diplomat som när samtalet kommit in på Adolf Hitler och boken *Mein Kampf*, givit uttryck för den ängslan som fanns i Sovjetunionen inför utvecklingen i Nazityskland. Enligt diplomaten ansåg den sovjetiska ledningen att det tyska inflytandet var oerhört starkt i Skandinavien och att Sovjetunionen därför behövde hålla ett speciellt öga på den skandinaviska gränsen. Vid närmare eftertanke ansåg Boldt-Christmas att den sovjetiske diplomaten hade rätt. När han började sitt opinionsarbete under 1940 kom han i kontakt med andra människor som också ansåg att den politik regeringen förde var farlig för landets framtid.⁸² Bo Enander introducerade exempelvis Boldt-Christmas i Tisdagsklubben i december 1940.⁸³ Boldt-Christmas medgav att han tog intryck av detta umgänge.⁸⁴

År 1935 hade Emil Boldt-Christmas av en sovjetisk diplomat blivit övertygad om att Sovjetunionen fruktade ett tyskt angrepp och därför hade rätt att skapa en buffertzonen på grannlänernas bekostnad. Han var också övertygad om att Sovjet hade rätt att frukta Finland och Sverige som stod under starkt tyskt inflytande. Dessa åsikter försökte han övertyga regeringen genom att kontakta en regeringsmedlem. När han inte fick gehör, publicerade han i stället *Rysslands dilemma*. Men åsikterna som publicerades 1941 hade han redan börjat föra ut genom opinionsbildande i dagspressen 1940.

Hur dessa åsikter placerades in i "the grand strategy" förklarade Boldt-Christmas i brev till CM Helge Strömbäck 1945:

Vad politik beträffar – ett hos oss mycket mångtydigt begrepp emedan man i Sverige synes obenägen att särskilja "policy", "politics" och "grand strategy" – så har jag aldrig gett mig in på den annat än i den sistnämnda formen.⁸⁵

Emil Boldt-Christmas uppfattade att hela hans omfattande opinionsbildande verksamhet var ett argumenterande för "grand strategy". Han ville inte till yrket kalla sig historiker eller politiker men han framhöll att han

hade 10-betyg (högsta betyg) i historia från Kungliga Sjökrigsskolan, som ett resultat av ett stort historieintresse sedan barnben. Han ansåg:

Att jag så småningom mer och mer kom att ägna mig åt Tysklands och brittisk sjömakts historia är att tillskriva min tjänstgöring i tyska flottan och världshändelsernas utveckling. Jag tror knappast att det kan kallas skryt, om jag tilltror mig ha bättre kunskaper om dessas förhållande till varandra än någon annan nu levande sjöofficer, vartill givetvis min mångskiftande utbildning utomlands har bidragit.⁸⁶

I citatet framträder Emil Boldt-Christmas självbild, han hade ”bättre kunskaper” om tysk och brittisk marin historia ”än någon annan nu levande sjöofficer”. Därför, menade Boldt-Christmas vidare:

Jag beklagar livligt, att bristande vidsynthet hos mina förmän har förhindrat dem att utnyttja mig och min villighet att av hela mitt hjärta ge mig själv. Att så är förhållandet torde vara bekant för Amiralen (jmf. bl.a. tillkomsten av ”Från Clausewitz till Liddel Hart”).⁸⁷

Emil Boldt-Christmas ansåg att han hade de största insikterna om det storpolitiska skeendet under andra världskriget. Det var bristande vidsynthet inom regeringen och marinledningen som förhindrat att hans insikter kunnat utnyttjas under världskriget. Det går att konstatera att hans självbild var något grandios. I brev till CM Helge Strömbäck förklarade Boldt-Christmas varför han låtit publicera boken *Voro vi neutrala?*:

Under min officersbana har jag genom studier och på grundval av de erfarenheter jag förvärvat bl.a. såsom marinattaché kommit att i strategiska och militärpolitiska frågor omfatta en åsiktsriktning, som avviker från den uppfattning, som i dessa ämnen varit och är förhärskande i svenska marina kretsar. Jag har – på grund av den vikt, som icke blott jag utan även framstående militärskribenter tillmäter dessa frågor – ansett det vara min plikt att, då de överordnade instanser visat ringa förståelse för mina synpunkter, offentligen framlägga min uppfattning. Detta har skett bl. a. genom den av mig från trycket utgivna ”Voro vi neutrala?”.

Emil Boldt-Christmas upplevde sig inte bli lyssnad på av varken Generalstaben eller Marinstaben och därför gav han offentligt uttryck för sina åsikter under och efter kriget. Vilka övriga ”framstående militärskribenter” som delade hans uppfattningar är samtidigt höljt i dunkel. Men den föreställningsvärld som han ville förmedla till sina överordnade var mycket komplex. Detta vittnar inte minst de tre skrifterna han publicerade. De hade tre helt olika tematik men anses av Boldt-Christmas alla tre behandla ”the grand strategy”: *Från Clausewitz till Liddel Hart* var som undertiteln berättade ”en strategisk studie”. *Rysslands dilemma* försvarade Sovjetunionens angreppskrig mot dess västra grannländer och *Voro vi neutrala?* var en anklagelseakt mot samlingsregeringens förda politik under andra världskriget, samt en anklagelse om nazistiska sympatier i försvarsledningen. Förutom det inledande kapitlet utgörs den sistnämnda boken av ett urval av de artiklar Boldt-Christmas publicerade under kriget.

Samtida pressröster om Boldt-Christmas anklagelseakter

Liberala *Blekinge Läns Tidning*, den största tidningen i Karlskrona, flottans huvudstation, var kritisk efter läsning Boldt-Christmas *Voro vi neutrala?* den 9 mars 1946. Intrycket av boken var att den var ”ganska oklar och virrig och bjuder på åtskilliga stilistiska grodor.” *BLT*:s läsare visste att tidningen: ”aldrig sympatiserat varken med Tyskland eller med svenska tysksympatisörer. Men det skall vara måtta på allt. Skall man kritisera Sverige och dess ledande mäns hållning under världskriget – och det finns förvisso mycket att kritisera – så skall det inte ske på det huvudlösa sätt som kommendörkapten Boldt-Christmas gjort.”⁸⁸ Recensionen är en samtida röst. Anklagelserna som utslungades stämde helt enkelt inte med de erfarenheter som *BLT*:s redaktion hade av flottan. Boldt-Christmas gav uttryck för osakliga politiska anklagelser som inte stämde. *BLT*:s recensent menade ”[a]tt kommendörkapten Boldt-Christmas’ bok i långa stycken är ytterst ovederhäftig är ett faktum.”⁸⁹

Samma dag publicerade *BLT* en längre intervju med CM Helge Strömbäck, som tilläts gå i svaromål på Boldt-Christmas anklagelser. Strömbäck pekade på att Boldt-Christmas anklagelser var rena fantasier och att det

var helt främmande för svenska sjöofficerare att sluta upp på tysk sida i kriget. Snarare gjorde sjöofficerarnas internationella kontakter att de stod främmande för nazistiska idégodset.⁹⁰ När Helge Strömbäck lät sig intervjuas av *BLT* hade han redan i brev sedan ett år diskuterat frågorna med Emil Boldt-Christmas och framfört att han inte brydde sig om vad den gamla marinledningen hade för åsikter om honom. Han menade att Boldt-Christmas "besjålas tydligen mer av en önskan att få delta i en enligt min uppfattning fullständigt ofruktbar och meningslös debatt om Sveriges och Finlands politik under kriget." I stället ville Strömbäck att Boldt-Christmas se det som en avslutad affär och ägna sig åt tjänsten som marinbaschef i Göteborg.⁹¹ Men detta hade inte förmått Boldt-Christmas att släppa de upplevda oförrätterna. I intervjun med *BLT* förstod Strömbäck fortfarande inte vad Boldt-Christmas ville åstadkomma med sina skrivelser. *BLT*'s chefredaktör instämde med Strömbäck: "Yttrandet föranledde oss inte att ändra en stavelse i ovanstående."⁹²

Men att det inte bara var *BLT*, marinledningen och regeringen som uppfattade Emil Boldt-Christmas föreställningar som avvikande vittnar två insändare om. En insändare skriven av kommandörkaptenen i Marinen H Rosén på Torpa gård i Floby ger en röst om Boldt-Christmas inifrån flottans egna led. Rosén hade en kortare tid tjänstgjort tillsammans med Boldt-Christmas under beredskapen. Under denna korta tid hade Boldt-Christmas agiterat för en pro-sovjetisk ståndpunkt på ett sätt som Rosén ansåg olämpligt. Detta visar att Boldt-Christmas var öppen med sina sympatier inför sina sjöofficerskollegor.⁹³

Redan under kriget hade han framfört sina åsikter i *GHT*, vilken väckt uppståndelse och irritation bland läsarna. En insändarskribent kritiserade Boldt-Christmas angrepp på de människor som jämställde Sovjetunionens angrepp på Finland med Tysklands på Danmark och Norge. Vidare underkändes hans resonemang om att Finland inte hade rätt att försvara sig mot Sovjetunionen.⁹⁴ Genom *Marinsidan* vet vi att *GHT* lästes av flottans personal.⁹⁵

Emil Boldt-Christmas umgänge och rörelsemönster i Stockholm kom snart att uppmärksammas av Statspolisens tredje rotel som hade till uppgift att förhindra spioneri från främmande makt. Boldt-Christmas blev misstänkt för spioneri.⁹⁶ I det följande skall polismaterialet undersökas.

Statspolisens tredje rotels spaning mot Emil Boldt-Christmas

Fredagen den 27 juni 1941 hade Emil Boldt-Christmas tagit kontakt med den brittiske marinattachén i Stockholm Henry Denham för att diskutera svenskt fartygstonnage. Detta var starten på ett intimt umgänge mellan Denham och Boldt-Christmas. Den 15 augusti 1941 rapporterade den konstapel som tjänstgjorde utanför den brittiska legationen att Boldt-Christmas besökte legationen anmärkningsvärt ofta. Då Denham vid denna tid lika ofta umgicks med den för spioneri åtalade och dömd direktören John Helge Walter⁹⁷, fattade Statspolisens tredje rotel misstanke om att även Boldt-Christmas lämnade säkerhetsklassade uppgifter till Denham.⁹⁸ Denhams husmor uppgav att Boldt-Christmas besökte Denham tre till fyra gånger i veckan. Besöken innebar oftast också att han bjöds på lunch eller middag.⁹⁹

Han umgicks samtidigt med den sovjetryske ambassadtjänstemannen och TASS-medarbetaren Mikhail Kossow, varför Boldt-Christmas också misstänktes spionera för Sovjetunionen.¹⁰⁰ Den 4 mars 1943 åt Kossow och Boldt-Christmas lunch tillsammans på restaurang Ambassadeur i Stockholm.¹⁰¹ Att Kossow förflyttades till det sovjetiska konsulatet i Göteborg under våren 1944¹⁰², kan vara ett indicium på att Kossow var Boldt-Christmas kontaktman på den sovjetiska legationen. Boldt-Christmas kommenderades, som tidigare nämnts, till Göteborg under 1943.

Statspolisens tredje rotel uppmärksammade också att Boldt-Christmas umgicks med Ture Nerman och försåg honom med material till *Trots Allt!*. Vidare umgicks han med Amelie Posse, Bo Enander samt Carl Axel Patrik Norling. Den sistnämnde misstänkte Statspolisen starkt för att ha ägnat sig åt spionage för främmande makt.¹⁰³ Boldt-Christmas beteende och kontakter var misstänkta men Statspolisens tredje rotel verkar inte kunna knyta honom till något brott.

Emil Boldt-Christmas akt i MUST:s arkiv består bara av sju sidor. Statspolisens tredje rotel hade uppsnappat ett brev från Boldt-Christmas till Bo Enander. I brevet berättade Boldt-Christmas om sitt arbete med att organisera den nya örlogsstationen i Göteborg och nämnde i samband med detta det exakta antalet anställda på stationen. Statspolisen ställde därför frågan till MUST om detta var att betrakta som röjande av militära hemligheter.

MUST kunde konstatera att det var det inte, då uppgifterna meddelats medierna. "Bondeaffären" gjorde sig dock påmind: "Överstelöjtnant Bonde har vid samtal med överste Virgin anhållit om fotokopia av brevet."¹⁰⁴ Uppenbarligen levde minnet av "Bondeaffären" på Försvarshögkvarteret i Stockholm vårvintern 1944.

När Emil Boldt-Christmas blivit satt på avgångsstat 1946 påbörjade han ett publicistiskt projekt. Som chefredaktör hade han möjligheten att ta ut svängarna ännu mera och detta gör det möjligt att bättre förstå hans föreställningsvärld.

Politiskt Nyhetsbrev

Boldt-Christmas fortsatta kritik mot flottans ledning tog sig uttryck i *Politiskt Nyhetsbrev* som han började utge tillsammans med Stephen King-Hall den 30 augusti 1946. *Politiskt Nyhetsbrev* kom att utges under perioden 1946–1948, med Emil Boldt-Christmas som chefredaktör.¹⁰⁵ Målet var att stå helt oberoende från externa finansiärer och politiska partier, som kunde utöva inflytande. I *Politiskt Nyhetsbrev* skulle Boldt-Christmas "offentliggör[a] nyheter och åsikter, vilka av en eller annan anledning icke publiceras i dagspressen". Han skulle vidare ge "kunskap om vad som sker bakom vad som synes ske och som verkligen önskar få vetet skiljt från agnarna i de massor av mer eller mindre sensationellt nyhetsmateriel". Detta skulle han göra genom att: "skriva öppet och utan fruktan om det som vi anser vara riktigt och sant utan någon hänsyn till om sanningen är behaglig för våra läsare eller inte. Om Ni tillhör den kategori av människor, som endast läser det som harmonierar med Edra egna åsikter och älskling-sidéer, bör Ni inte släppa POLITISKT NYHETSREBREV in i Edert hem."¹⁰⁶ Emil Boldt-Christmas skulle i sitt nyhetsbrev skriva om sådant som förtegs av media i övrigt. Han skulle vidare peka på sådant som var av verklig vikt för förståelsen av världshändelserna och som försvann i den allmänna nyhetsförmedlingen. Han menade att "om Ni inser de stora in- och utrikespolitiska problemens betydelse för Edert liv och Edra barns framtid, då måhända ett POLITISKT NYHETSREBREV varje vecka vad Ni bör hålla Eder med."¹⁰⁷

Vilka var då de sanningar som Boldt-Christmas menade förtegs av dagspressen? Redan i första numret gav han exempel på detta:

vad POLITISKT NYHETSREBREV har för synpunkter på det allt överskuggande ryska problemet, och vad det har att säga om förvandlingen till noll och intet av alla de härliga löftena under krigets och nödens allvarsdagar från The Atlantic Charter och Teheran till Yalta och Potsdam. Vi svarar, att vi för närvarande ingenting har att säga, därför att det finns en jättehög pansarvägg mellan öst och väst, och *vi* har liten kunskap om vad som försiggår öster om den som ryska folket har om vad som händer och sker och tänkes väster om den. Skulden och ansvaret för detta sakernas tragiska tillstånd är inte Lenins, Attlees eller Trumans eller någon av deras medhjälpare utan Storbritanniens, Frankrikes och Förenta Staternas politik och tankesätt från den ryska revolutionen 1917 intill den 22 juni 1941; denna politik är ett av världshistoriens mest avskräckande exempel på okunnighet och dumhet och den möjliggjordes endast genom de reaktionära och storfinsansiella kretsarnas inflytande på statsledningarna i västerlandet. Den ryska statsledningens förvandling från ett kommunistiskt statsstyre på ideell grund till en diktatur (parti?), av vilken typ, Napoleon, Bonapartes eller Adolf Hitlers är ännu svårt att avgöra. Vi lutar åt den Hitlerska typen, men sett mot bakgrunden av de ideologiska utgångspunkterna kan man inte helt utesluta Bonapartetypen.¹⁰⁸

Första *Politiskt Nyhetsbrev* inleddes med den fråga som uppenbarligen låg Boldt-Christmas varmast om hjärtat: den kommunistiska analysen av den bolsjevikiska statskuppen i november 1917 och utvecklingen av den kommunistiska diktaturen i Ryssland. Det var "ett kommunistiskt statsstyre på ideell grund" som Boldt-Christmas åsyftade med "de demokratiska principerna, emedan vi tror, att de enda, som kan bringa allmän lycka till all världens folk."¹⁰⁹ Hans demokratisyn var alltså kommunistisk. Det var också utifrån en kommunistisk syn han betraktade Sovjetunionen.¹¹⁰ Citatet visar vidare att han börjat bedöma utvecklingen annorlunda i jämförelse med vad han skrev i *Rysslands dilemma*.¹¹¹ I mars 1947 skrev Boldt-Christmas i *GHT*:

Under många år trodde jag – ytterligare bestyrkt i denna min tro av många vänner bland framstående ryssar – att den totalitära period, som Ryssland, på grund av sin efterblivenhet under tsarväldet, hade att gå igenom för att bringa dess icke läskunniga massor till politiskt medvetande så småningom skulle glida över i ett fullbordat och slutgiltigt stadium av demokrati av det slag, som vi västerlänningar inlägger i ordet. Det är en av mitt livs största besvikelser att under de två år som snart förrunnit, sedan Hitlers terrorvälde under oerhörda offer nedkämpades och det yttre hotet mot Sovjets nationella säkerhet därigenom bragtes ur världen, inte ett enda tecken på en sådan tendens kunnat skönjas.¹¹²

Citatet visar att Boldt-Christmas inte var apologet för Stalins Sovjetunion. Men han hade likväl en grandios självbild. Detta framkommer ännu tydligare när Emil Boldt-Christmas presenterar sin person i *Politiskt Nyhetsbrev*. Han presenterade sig själv i tredje person och det var en grandios person som presenteras. Han ”ägnade redan sin barndoms fritid åt historiska studier” och i ungdomen ”tjänstgjorde han en längre tid (5 mån) i tyska flottan och studerade språk i Frankrike.” Hans sjötid var ”exceptionell lång”. Som marinattaché i London samlade han ”ett värdefullt materiel” och han stod sedan denna tid i ”förbindelser med de flesta länders diplomatiska kårer”. Han fick ”Mr Winston Churchills personliga inbjudan”. Han hade medverkat i pressen och författat en ”mycket uppmärksammas broschyr om de finsk-ryska relationerna.” Genom telefon höll ”kommendörkapten Boldt-Christmas kontakt med London – och även andra orter”.

Han menade sig stå i kontakt med de flesta länders diplomatiska kårer, med London och andra orter, Stephen King-Hall samt var personligt inbjuden av Churchill. Men samtidigt är Boldt-Christmas framhävande av Churchill motsägelsefullt. Fem år tidigare, 1941, ansåg Boldt-Christmas att Churchill var patetisk.¹¹³ Boldt-Christmas återkom i nedsättande och sarkastiska ordalag om Winston Churchill i *Politiskt Nyhetsbrev* när det konservativa partiet presenterades:

Churchill, partiets ledare, är den som är mest hemma i utrikesangelägenheter. I honom har partiet i själva verket tre ledare.

Churchill – patrioten. Detta är den Churchill, som de flesta människor känner, mannen, vars ögon skymms av tårar, då han sjunger *Land of Hope and Glory*.

Churchill – de sociala reformernas man. Han är väl hemma i dessa angelägenheter på ett faderligt sätt.

Churchill – nationalekonomen. Här är han på femton famnar, och när han håller ett tal om industriell politik, låter det som om han läste upp någon tråkig utredning av partiets undersökningsutskott. Han är mycket belåten med att få överlämna ekonomiska frågor till dem av sina kolleger, som förstår dem.¹¹⁴

Det är ingen positiv bild av det konservativa partiets ledare som tecknas. Åberopandet av Churchill ämnade att få tillträde hos statsminister P A Hansson, mitt under brinnande världskrig.

Statspolisens tredje rotel avlyssnade den brittiske marinattachéns husmor i sin spaning. I denna avlyssning framgår att Emil Boldt-Christmas var en mycket frekvent gäst hos Denham. Den 18 december 1942 berättade husmodern att Boldt-Christmas hade varit och ätit mat hos Denham fyra gånger bara den senaste veckan.¹¹⁵ Husmodern uppfattade det som att Boldt-Christmas ringde och bjöd in sig själv på förtäring hos Denham.¹¹⁶ Den 12 december 1942 uttryckte husmodern: ”Nu orkar jag inte längre. Nu skall han ha folk här igen ikväll. [...] Jag hoppas verkligen, att den där Boldt-Christmas inte skall vara med på tisdag också.”¹¹⁷ Den 9 december 1942 sade husmodern till en vän i telefon: ”Den där Boldt-Christmas var här igår igen. Han springer här jämt och ständigt och äter upp vår mat. Han ringer nästan varje dag. Jag tror att han bjuder sig själv.”¹¹⁸

Det tycks som att det var viktigt för Boldt-Christmas att omge sig med betydelsefulla personer. Boldt-Christmas skrev: ”Kommendörkapten Boldt-Christmas och commander King-Hall är gamla vänner. Vänskapen går tillbaka till 1925. Commander King-Hall har nu ställt hela sin organisation med dess stora personal, dess världsomspännande förbindelser och dess exklusiva nyhetskällor till POLITISKT NYHETSBRÉVs förfogande.”¹¹⁹ Stephen King-Hall började 1936 ge ut *King-Hall Newsletter*, vilket år 1939 nådde 60 000 abonnenter.¹²⁰ Boldt-Christmas presenterade King-Hall:

Han beklädde flera viktiga befattningar inom flottan, innan han tog avsked för att organisera och leda det ekonomiska och politiska forskningsarbetet i "The Royal Institute of International Affairs". Han är allmänt uppskattad som radiokommentator av världspolitiska händelser och som oberoende journalist och författare. Hans stora bok "Our own Times 1913–1938" är ett standardverk. Han har därutöver skrivit ett 30-tal böcker och ett antal skådespel., som uppförts vid de stora teatern i London. Från 1939 till 1945 var han medlem av parlamentet såsom "Independent". 1936 grundade han sina nu världsberömda nyhetsbrev.¹²¹

Presentationen var dock överdriven. David Butler tecknade 1994 Stephen King-Halls betydelse och arv för The Hansard Society. King-Hall beskrevs som en vital och excentrisk parlamentsledamot. Han hade 1929 lämnat den brittiska flottan för att börja jobba på Chatham House. Men Butlers presentation av King-Hall visar att Boldt-Christmas överdriver King-Hall's roll på The Royal Institute of International Affairs, Chatham House. King-Hall ledde inte "det ekonomiska och politiska forskningsarbetet i "The Royal Institute of International Affairs"", som Boldt-Christmas hävdade. King-Halls uppgift var att organisera konferenser och hans radioframträdande där han förklarade de dagspolitiska händelserna, var riktade till barn.¹²² King-Hall kunde alltså inte ställa "hela sin organisation med dess stora personal, dess världsomspännande förbindelser och dess exklusiva nyhetskällor till POLITISKT NYHETSBREV's förfogande."¹²³ Enligt Butler var det som kommunikatör som King-Hall var som mest framstående och den största framgången fick han med sitt *King-Hall Newsletter*. År 1943 startade han Friends of Hansard som 1944 blev The Hansard Society. Sällskapets syfte var att främja demokrati och parlamentarism.¹²⁴ I Emil Boldt-Christmas arkiv återfinns ett kontrakt mellan Stephen King-Hall och Boldt-Christmas angående *Politiskt Nyhetsbrev*.¹²⁵

Enligt Rune Bokholm skall Boldt-Christmas under kriget ha tillbringat tid i den brittiska flottan efter en inbjudan från Winston Churchill. Statspolisens tredje rotels spaning bekräftar att Boldt-Christmas gjorde studieresan. Under senare delen av 1941 besökte han varv i Storbritannien och fick segla med en konvoj. Men här nämns inga kontakter med Winston Churchill.¹²⁶ Den 26 mars 1942 fick Boldt-Christmas träffa P A Hansson

för att framföra meddelandet från Churchill. "Om resultatet vet vi dock intet", skriver Bokholm.¹²⁷ Jag tvivlar dock på att Boldt-Christmas träffade Churchill. I *Politiskt Nyhetsbrev* beskrevs Churchill 1946 i mycket negativa ordalag.¹²⁸ Vi kan inte veta vad Boldt-Christmas talade med Hansson om, men genomgången av hans litterära produktion visar att han hade en grandios självbild och ansåg sig ha kunskaper om världspolitiken som få andra kunde mäta sig med. Det har också framgått att Boldt-Christmas gärna framhöll att han umgicks med betydande personer. Om han försökte övertyga Hansson om den kommunistiska tolkningen av världskrigets utveckling, kanske detta förklarar varför det inte finns några uppgifter om mötet. Vilket ovan visats delade den socialdemokratiska ledningen Paul Olbergs analys av utvecklingen i Sovjetunionen¹²⁹, vilken Boldt-Christmas offentligt angripit hösten 1941.¹³⁰ Att Boldt-Christmas uppsökte statsminister Hansson kan tyda på han hade överdrivna känslor av att vara viktig och betydande. Att mötet inte fick några följdverkningar var troligtvis en besvikelse för Boldt-Christmas. Vad som talar för detta är att P A Hansson kom att bli en måltavla för Boldt-Christmas i *Politiskt Nyhetsbrev*:

Att skattebetalarna skall svara för herr Hanssons krigsskadeersättningar till höger och vänster är så mycket försmädligare som han under krigets första del utsatte vårt land för faran av en fullbordad av den redan existerande fredliga ockupationen genom att låta Tysklands vänner i den högre militära ledningen anförtro den tyska generalstaben våra militära positioner och att den svenska igelkottens taggar, då det gällde Tyskland, var omsorgsfullt avrakad. Tyskarna var så välkomna så.¹³¹

Boldt-Christmas fortsatte sin kamp mot väderkvarnarna i *Politiskt Nyhetsbrev*. I augusti 1946 anklagades även P A Hansson för att vara en del av den nazistiska konspirationen som lett till en av Tyskland "redan existerande fredliga ockupationen" av Sverige under första delen av andra världskriget. Detta påstående visar att Boldt-Christmas odlade konspirationsteorier. Boldt-Christmas fortsatte sin kritik mot Hansson och samlingsregeringen: "I sin strävan att göra landet värdigt att intaga sin plats i det storgermanska livsrummet understöddes herr Hansson av herr Vougt på ett sätt, som blott överglänstes av den militära ledningens."¹³² Citatet

visar att Boldt-Christmas på hösten 1946 började anklaga ledande socialdemokrater för att ha samarbetat med Nazityskland. Det var samma form av anklagelser som han reste mot militärledningen. Boldt-Christmas visade sig bli en alltmer konspiratorisk person.

Regeringen Hansson bestod enligt Boldt-Christmas av "1940 års män" och dessa övertogs av Tage Erlander som statsminister. "Herr Erlander försatt tillfället att vid sin upphøjelse skaffa sig nya män. Nu står både han och vi där med denna gamla surdeg." "1940 års män" var skyldiga till:

Då man i västerlandet – Sverige inbegripet – gjort mycket litet för att avslöja och isolera dem, som under den Baldwin-Chamberlainska eran sympatiserade med tysk nazism eller militarism och mer eller mindre gick tyskarnas ärenden, kommer givetvis åtgärder att omedelbart av ryssarna att stämplas såsom ett led i storfinansens och militarismens inringning av Soviet-Unionen.¹³³

Boldt-Christmas ansåg att Erlander inte rensade ut de socialdemokratiska nazistsympatisörerna som han ärvt från Hansson. Socialdemokratiska regeringsledamöter hade gjort gemensam sak med "storfinansens och militarismens inringning av Soviet-Unionen." En antikommunistisk politik var för Boldt-Christmas detsamma som nazisympatier.

Boldt-Christmas fortsatte att utslunga anklagelser:

Det officiella Sverige lämnade under kriget Tyskland hjälp av allehanda slag, av vilka trupptransporterna och de Kellgrenska informationerna tar priset. Nu börjar också uppgifter nå oss om, hur verkningarna av amerikanska bombanfall mot industri- och anläggningar i Norge omintetgjordes av svenska storfinans- och storindustrimän. Dessa ställde omedelbart nya maskinutrustningar till tyskarnas förfogande.¹³⁴

Det var svenska "storfinans- och storindustrimän" som tillsammans med "det officiella Sverige" som hade backat upp Nazityskland. Chamberlain och Daladier ville väl: "Men bakom dem stod dessa storfinansens krafter, som arbetade på att Nazi-Tyskland skulle slå musten ur den kommunistiska arvfunden och därför med välbehag så Ryssland isoleras genom München."¹³⁵ Antalet "potentiella quislingar" som "skulle haft att ställa till

ansvar för sin hållning och sina gärningar" vid en eventuell tysk ockupation av Sverige bedömde Boldt-Christmas till "innemot en halv million vuxna personer".¹³⁶

Den 17 oktober 1946 skall *Politiskt Nyhetsbrev* enligt Boldt-Christmas egen utsago haft drygt 600 abonnenter och 3 000–4 000 läsare. Boldt-Christmas såg sin gärning i evangeliskt ljus: "Stora händelser har små orsaker; jämför Matteus' evangelium, 13 kap. 31 och 32 verserna*)." ¹³⁷ Citatet visar att Emil Boldt-Christmas uppfattade sig själv som en frälsargestalt.

Men *Politiskt Nyhetsbrev* var uppenbarligen ingen kassako för Boldt-Christmas. Han ville få ut ett mervärde av sin propagandistiska insats. Detta var inte möjligt med det underlag han hade: "Med ett ord *Politiskt Nyhetsbrev* behöver för att kunna fortsätta sin verksamhet öka ut sitt nuvarande abonnentantal om 1 200 till minst 2 000."¹³⁸ I oktober 1948 meddelade Boldt-Christmas att *Politiskt Nyhetsbrev* nedlades på grund av för få prenumeranter. Det gick inte av ekonomiska skäl att fortsätta utgivningen.¹³⁹

När forskningsprojektet Sverige under andra världskriget inleddes på 1960-talet var forskningsledaren Stig Ekman medveten om Emil Boldt-Christmas existens. Doktoranden Elisabet Enander skulle studera statsmaktens kontroll av Sveriges Kommunistiska Parti. Hon tog därför kontakt med Boldt-Christmas. I det avslutande kapitlet skall brevväxlingen mellan Stig Ekman och Emil Boldt-Christmas studeras.

Emil Boldt-Christmas kontakter med SUAV-projektet

SUAV-doktoranden Elisabet Enander kontaktade i mars 1966 Emil Boldt-Christmas. De höll brevkontakt till hösten 1969 då Enander slutade svara. Detta ledde till att Boldt-Christmas började tvivla:

”Fyra brev obesvarade – ett beteende som lämnade fältet öppet för de mest skilda tolkningar och för mitt vidkommande ökade min misstänksamhet gent emot (SUAV), har emellertid berättat att krigshistorikerna på Gärdet satt stämpeln kverulans på mitt framträdande, därmed understrykande att de inte hade något som helst intresse för mitt framträdande och mitt ”myteri” under Hitlerepoken.”¹⁴⁰

Boldt-Christmas hjälp till Elisabet Enander syftade till att ge honom upprättelse: ”Jag fick aldrig reda på i vilket avseende jag ansetts som kverulant och Elisabets ansträngningar att hjälpa mig tillrätta var tydligen för gäves.” Vad som ytterligare spädde på Boldt-Christmas misstänksamhet var att SUAV-doktoranden Åke Holmquist, utan att brevledes först aviserat en önskan om telefonintervju, ringt upp Boldt-Christmas: ”den kändes nästan som ett överfall och jag avböjde ’punktintervjun’; men jag fick samtidigt höra att jag ’förekom i Tamms papper’. Vad Tamm sålunda har att säga om mig skall tydligen för all framtid undanhållas mig?” Chefen för Marinen, Helge Strömbäck hade förtroligt försökt förklara redan 1945, men Boldt-Christmas var inte nöjd med svaret. Han menade därför: ”jag står fortfarande lika okunnig om anledningen till att jag under 34 år måst föra en skuggtillvaro med vad allt därmed följer.”¹⁴¹

Emil Boldt-Christmas hyste farhågor om att ””krigshistorikerna på Gärdet”, Försvarsstabens krigshistoriska avdelning, skulle misstänkliggöra hans person eller hans insats under kriget, men detta hade Ekman inte hört något om. Ekman upplyste: ”Nämnas bör, att projektet är en självständigt fungerande enhet, som inte tar direktiv utifrån.”¹⁴²

Den 31 mars 1971 skickade Boldt-Christmas en självbiografi och dokument som skulle kopieras för användning inom SUAV-projektet. För Elisabet Enander och Louise Drangel menade Ekman att Boldt-Christmas material var ytterst värdefullt. Han räknade med att andra projektmedlemmar otvivelaktigt skulle ha nytta av hans brevsamling. Men detta var innan Ekman förstätt vem Boldt-Christmas var. Om boken *Voro vi neutrala?* ansåg Ekman: ”Er utomordentligt intressanta och viktiga bok från 1946 läste jag redan för ett par år sedan i samband med projektets start.”¹⁴³ Volymmässigt var det lite som kopierades: ”brev, koncept till brev, tidningsartiklar. Maskinskrivna: 3 artiklar.” Materialet delar arkivbox med sex andra dossierer och personarkivförteckningen med åtta andra dossierer.¹⁴⁴

Emil Boldt-Christmas önskan verkar ha varit att bli föremål för en av SUAV:s avhandlingar: ”Ni skriver, att Ni är besviken över att SUAV visar intresse för Er bara i det att vi vill låna några brev från Ert arkiv.” Stig Ekman förklarade: ”Nu är det ju så – vilket torde framgå av bifogade ämnesförteckning – att SUAV inte har möjligheten ännu så länge att ägna sig åt punktuella intensivstudier av enskilda personers verksamhet under kriget. I vår forskning sätts de enskildas agerande hela tiden in i ett större sammanhang.”¹⁴⁵

Boldt-Christmas hoppades att ”några av mina ’knutar’” delvis skulle lösa upp sig när Leif Björkmans disputerade med avhandlingen *Sverige inför Barbarossa: Svensk neutralitetspolitik 1940–1941*. Avhandlingen hoppades han kunde visa att han hade rätt när han ”ansåg att den Thörnellska falangen inför Barbarossa ville föra in vårt land på Hitlers sida i kriget”.¹⁴⁶ Björkmans avhandling och resultat gav stora rubriker och väckte uppseende.¹⁴⁷ Men Björkmans resultat var inte det som Emil Boldt-Christmas önskade. Det tog 14 månader för honom att svara Stig Ekman:

Det var Leif Björkmans avhandling som kom luften att gå ur mig. (...) Björkmans snäva ram för sin forskning gör att jag känner att jag tydligen bankar förgäves på den ogenomträngliga mur, som restes mot mig redan 1938. Mina förhoppningar och de nu 25 år gamla löftena från 1946 om ett historikernas räfst- och rättarting med de svenska strateger som då satt som regeringens militära rådgivare är grusade och svikna. Dessa sitter tydligen och kommer sitta väl skyddade av etablissemetet, som av prestigehänsyn inte kan medge att de blivit lurade av dess tredje sektor – den militära.¹⁴⁸

Boldt-Christmas upplevde att den tidigare Försvarsstaben var ”väl skyddade trots de farliga råd de gav politikerna. Om dessa råd följts hade vårt land som jag så ofta upprepat, hamnat på den till undergång predestinerade Hitlers sida.” Skyddet ansåg han kom från ”de nu regerande arvtagarna till samlingsregeringen” och det var därför som klartecken givits till Björkmans avhandling. Boldt-Christmas utgav sig inte för att vara ”forskare eller akademiker” men ansåg sig ”under mer än 60 år autodidaktiskt förvärvat historiekunskaper berättigar mig att fråga om inte en undantryckt mening – såsom nu min – om de Thörnellska råden och förslagen till den politiska

ledningen bort ägnas ett större intresse än bara hämta stoff ur några brev-samlingar." Han ställde sig frågan: "Varför begränsades Björkmans ämne så att han inte fick tillfälle klarlägga den historiska bakgrunden till denna Thörnells till kontinentalkrigets begränsade utblick?" Denna begränsade utblick förhindrade att "'Thörnellarna' se och uppfatta den grand strategiska bakgrund mot vilket vårt lands politiska ledning hade att agera."¹⁴⁹

Varför det "grandstrategiska" perspektivet inte fanns med i SUAV-projektet misstänkte Boldt-Christmas berodde på Försvarsstaben: "Jag erinrar mig att det sagts mig att 'gärdeshistorikerna' (Thörnelförsvararna) varit med att sätta rubrikerna för uppgifterna på ämnena inom SUAV:s arbetsområde." Om det "grandstrategiska" perspektivet inte skulle tas upp i någon av SUAV-avhandlingarna, menade Boldt-Christmas att "så saknar mitt arkiv varje intresse för dess forskare." Han hade fått intrycket att inom svenska akademiska historiska och diplomatiska kretsar inte fanns någon som intresserat sig för eller ingående fördjupat sig i "de grandstrategiska lagar (empiriska) som sedan urminnes tider – omedvetet till de fick sin språkliga utformning av Mahan¹⁵⁰ – följde i sina krig." Sjöofficeren och historikern Lars Wedin visar att Mahans teser om sjömaktens avgörande inflytande på världshistoriens utveckling i krig och fred, hade ett mindre inflytande på den svenska örlogsflottan. Wedin menar att medan, "Colomb är bortglömd utanför specialisternas krets är Mahan fortfarande mycket känd, åtminstone till namnet; orsaken torde åtminstone delvis stå att finna i Mahans överlägsna stilistiska förmåga och den uppskattning hans verk fick bland dåtidens statsmän."¹⁵¹

Enligt Emil Boldt-Christmas mening borde SUAV-projektet "utsträckt till att gälla hela den 22-åriga Hitlerperioden." Avslutningsvis menade han att: "Efter projektets stopp inför en undersökning av Thörnells kompetens att ge råd till regeringen förstår jag att denna kompetens kommer att bli en uppgift för framtida forskare."¹⁵² In i det sista kämpade Emil Boldt-Christmas för att få rätt. Men inte ens den akademiska forskningen gav honom den upprättelse han efterfrågade. Något svar från Stig Ekman på detta brev finns inte i arkivet. Kanske var detta det sista brev som utväxlades mellan de båda.

Avslutande diskussion

Emil Boldt-Christmas har sedan mitten av 1990-talet av det svenska forskarsamhället ansetts vittna om de omfattande nazistiska åsiktsyttringarna inom den svenska officerskåren under andra världskriget. Det var journalisten Maria-Pia Boëthius och den statliga tjänstemannen Karl N Alvar Nilsson som först uppmärksammade Boldt-Christmas uppgörelse med flottan, *Voro vi neutrala?* från 1946. Nilssons bok *Svensk överklassnazism* kom av det svenska nazismforskningsfältet snabbt att inkluderas i det svenska forskningsläget. För historikern Rune Bokholm var därför Emil Boldt-Christmas otvivelaktig en "antinazistisk sanningssägare i svenskt 30- och 40-tal".¹⁵³ Kunskaperna om militära förhållanden begränsades till Bokholms värnpliktstjänstgöring i signaltrupperna. I övrigt litade han på vad Boldt-Christmas uppgav.

Rune Bokholm är den enda disputerade forskaren som tidigare studerat Emil Boldt-Christmas arkiv i sin helhet. Men den arkivgenomgång Bokholm gjorde var bristfällig och bekräftade enbart den bild som Boldt-Christmas själv ville förmedla, en bild som vid en källkritisk granskning inte visade sig hålla. Det var också en bild som Emil Boldt-Christmas genom hela sitt liv försökte få bekräftad.

Emil Boldt-Christmas och Rune Bokholm menar att problemen började i London hösten 1937. Antinazisten Boldt-Christmas skall då blivit utsatt för utfrysning av en nazistisk marinledning. Men i källmaterialet kallar Boldt-Christmas det inträffade för "Bondeaffären", vilken inleddes av Boldt-Christmas själv, då han anmälde sin kollega kapten Bonde till Försvarsstaben för tjänstefel. Bonde blev varnad, men Boldt-Christmas upplevde general Olof Thörnells motivering till varning för felaktig. Därför anmälde han Thörnell för tjänstefel. Försvarsstaben, UD och Marinstaben försökte lugna Boldt-Christmas som vägrade att släppa frågan. Emil Boldt-Christmas hade genom "Bondeaffären" skapat en konflikt med general Thörnell som 1939 utsågs till Sveriges första överbefälhavare. MUST arkiv visar att "Bondeaffären" inte hade fallit i glömska på Försvarsstaben sex år senare, vårvintern 1944.

Vid hemkomsten från London var Emil Boldt-Christmas besjälad av att få övertyga sina överordnade om den "grandstrategiska" doktrinen som

han fördjupat sig i under sin tid som marinattaché. Men varken general Olof Thörnell eller amiral Fabian Tamm var intresserade att träffa honom, vilket med största sannolikheten berodde på "Bondeaffären". Försvarsattachéerna skulle inhämta information om respektive stationeringsorts militära förhållanden och vidarebefordra till Försvarsstabens underrättelseavdelning. Informationen skulle vara så obearbetad som möjligt. Här kan finnas en missuppfattning från Emil Boldt-Christmas sida. Han menade att "Jag tror knappast att det kan kallas skryt, om jag tilltror mig ha bättre kunskaper om dessas förhållande till varandra än någon annan nu levande sjöofficer."¹⁵⁴ Han ansåg sig besitta exceptionella kunskaper och med dessa gjorde han de bästa analyserna av den information han samlade in. Detta ville han också förmedla, men försvarsledningen hade tröttnat på honom vintern 1937.

I brev till Stig Ekman 1972 förklarade han att "de grandstrategiska lagar (empiriska) som sedan urminnes tider – omedvetet till de fick sin språkliga utformning av Mahan – följde i sina krig."¹⁵⁵ Det var "grandstrategin" han ville förmedla. När Boldt-Christmas inte fick gehör i Försvarsstaben skickade han ett PM till försvarsministern om sina tankar. Inte heller försvarsministern responderade varför han såg sig nödgad att publicera sina tankar i *Rysslands dilemma* 1941. Alfred Thayer Mahan behandlade sjökrigshistoria 1660–1783. *Rysslands dilemma* var ett försvarstal för Sovjetunionens angreppskrig mot Finland och annektering av Baltikum samt östra Polen. Emil Boldt-Christmas upplevde att analysen i *Rysslands dilemma* byggde på de "grandstrategiska" tankar han tillägnat sig. De "grandstrategiska" tankarna låg även till grund för den omfattande opinionsbildande verksamhet som han bedrev under kriget. I detta ingick också att anklaga Olof Thörnell och Marinledningen för att hysa nazistiska åsikter.

Att Försvarsstaben, Marinledningen, UD och Regeringskansliet uppfattade Emil Boldt-Christmas argumentation för "grand strategy" som kommunistisk agitation och en rättshaverists beteende är uppenbart. Trots att CM Helge Strömbäck tog sig an fallet och försökte förklara för Boldt-Christmas, ville han inte lyssna eller förstå. Ett sista försök till upprättelse försökte han få via SUAV-doktoranden Elisabet Enander, men av någon anledning slutade hon att svara på brev efter fyra år. Boldt-Christmas

försökte då intressera forskningsledaren Stig Ekman som förklarade att SUAV varken hade ekonomiska möjligheter eller intresse av att skriva Emil Boldt-Christmas biografi.

Boldt-Christmas hyste stora förhoppningar om att Leif Björkmans avhandling *Sverige inför Barbarossa: Svensk neutralitetspolitik 1940–1941* skulle bli "ett historikernas räfst- och rättarting med de svenska strateger som då satt som regeringens militära rådgivare".¹⁵⁶ Men åter blev han besviken och ansåg att general Olof Thörnell skyddades av samlingsregeringens arvtagare. Han menade vidare att SUAV-projektet genom rubrik-sättning styrdes av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning på Gärdet och därför skulle aldrig det "grandstrategiska" perspektivet behandlas. Det var först genom denna teoretiska lins som "Thörnellarnas" verkliga intentioner skulle avslöjas. Stig Ekman verkar inte ha svarat på det sista brev Emil Boldt-Christmas skickade och i vilket han beklagade sig över Leif Björkmans avhandling.

Stämmer Emil Boldt-Christmas påståenden om de starka nazistiska åsikterna i Försvarsstaben och Marinledningen? I brev till CM Helge Strömbäck den 10 maj 1945 uppgav han att "marinledningen varit nasianstucken har jag aldrig märkt, än mindre uttalat det."¹⁵⁷ Ett knappt år senare hävdade han att samtliga svenska amiraler i Marinledningen var nazister. Genomgången av Boldt-Christmas arkiv visar att han hade fel. I stället använde han nazistanklagelsen som ett sätt att svartmåla sina motståndare.

Genom det sista brevet Stig Ekman mottog 1972 från Emil Boldt-Christmas insåg Ekman troligtvis att Boldt-Christmas var en udda person. När Karl N Alvar Nilsson i början av 1990-talet förde fram Boldt-Christmas som källa till nazistsympatierna inom Försvarsmakten, kunde Stig Ekman därför avfärda dessa anklagelser.

Emil Boldt-Christmas var en person som i egen sak spred osanningar om nazism i Försvarsmakten och anklagade flottans ledning för att ha gått Nazitysklands ärenden. Var Emil Boldt-Christmas en "antinazistisk sanningsägare i svenskt 30- och 40-tal"? Svaret är nej.

Summary

In February 1946 Commander (N) Emil Boldt-Christmas published *Var vi neutrala? (Were we neutral?)*. He argued that Sweden during WW2 sided with Nazi Germany and that the country was de facto occupied by the Third Reich. He also accused all serving Swedish admirals to hold Nazi views and that the naval command was giving help to Germany during the war. The book received a lot of attention and caused an infected debate. But after a while it was obvious that Boldt-Christmas was acting in his own interest, which is why the debate died out and Boldt-Christmas was forgotten.

In 1991 the journalist and left-wing debater, Maria-Pia Boëthius, published *Heder och Samvete: Sverige och andra världskriget (Honor and Conscience: Sweden and the Second World War)*. Boëthius accused the Swedish academic research on Sweden and the WW2 to be biased and not dealing with pro-Nazi attitudes within the Swedish society during the war. One of her primary sources was Emil Boldt-Christmas. Her debate book sparked a new direction within the Swedish historical research on domestic Nazism during WW2.

Civil servant Karl N Alvar Nilsson in 1996 published *Svensk överklassnazism (Swedish upper-class Nazism)*. Nilsson argued that the Nazi sympathies among the Police, the Armed forces, University teachers and the "upper-class" had been widespread during the 1930s and 1940s. After the defeat of Nazi Germany these persons had changed their opinions and were never held accountable. Emil Boldt-Christmas was Nilsson's primate source on the Nazi attitudes within the Swedish armed forces. Nilsson's book was included in the research mood by the Swedish research field on Swedish Nazism.

Historian Rune Bokholm in 2001 presented Emil Boldt-Christmas as an anti-Nazi truth teller and pro-British, in the book *Tisdagsklubben: Om glömda antinazistiska sanningssägare i svenskt 30- och 40-tal (The Tuesday club: About forgotten anti-Nazi truth tellers in Swedish 1930s and 1940s)*. In 10 years, Emil Boldt-Christmas had been rehabilitated and was now, by Swedish historical research, considered a contemporary witness on the widespread Nazi attitudes among Swedish officers during the Second World War. The problem is that this was not true.

In 1935 Emil Boldt-Christmas met a Soviet diplomat in Jerusalem. The diplomat convinced Boldt-Christmas that Soviet Union feared Germany and that Sweden and Finland was to side up with Germany in an upcoming war. Finland therefore became the weakest point on the defense of Soviet Union. Boldt-Christmas was now radicalized and started to hold pro-Soviet attitudes. In 1936 Boldt-Christmas became Swedish Naval attaché in London. The assignment ended in 1939 and he went back to Sweden and in Stockholm he tried to meet the chief of staff and the naval chief of staff to present his ideas. He even sent letters to the foreign minister but when nobody wanted to listen to him, he in august 1941 published *Rysslands dilemma (Russia's dilemma)*. In the book he argued that it was necessary for Soviet Union to occupy the Baltic states, the east part of Poland and to attack Finland in 1939. To have anti-Soviet attitudes was considered by Boldt-Christmas suspicious and probably emanating from capitalistic pro-Nazi attitudes. In 1943 Boldt-Christmas was appointed head of the naval station in Gothenburg. But he continued to write letters to several newspapers arguing that Sweden was too submissive to Nazi Germany. He also accused the naval chief of staff to have Nazi attitudes. In 1945 Boldt-Christmas started to exchange letters with the new naval chief of staff, a long-time friend of Boldt-Christmas. In a letter dated May 10, 1945, Boldt Christmas wrote: "I have never noticed any Nazi attitudes within the naval staff and I have never talked about it." ("att marinledningen varit nasianstucken har jag aldrig märkt, än mindre uttalat det."). Ten months later he published his book and accused all serving Swedish admirals being Nazis. The Nazi accusation was a way for Boldt-Christmas to discredit his opponents. Was Emil Boldt-Christmas an anti-Nazi truth teller in the 1940s? The answer is no.

Referenser

Försvarsmakten (FM). Militärens underrättelse- och säkerhetstjänst arkiv (MUST)

Göteborgs Universitetsbibliotek (GUB). Kommendörkapten Gösta Boldt-Christmas' efterlämnade papper (B-CA)

Kungliga biblioteket (KB). *Politiskt Nyhetsbrev*

Riksarkivet (RA). Statspolisens arkiv (SA)

Stockholms universitet (SU). SUAV:s arkiv

Internet

"Alfred Thayer Mahan"; <http://www.ne.se.ezp.sub.su.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/alfred-thayer-mahan>.

<https://www.etc.se/ledare/overklassnazismen-ar-den-farligaste-nazismen>

<https://knaniilsson.wordpress.com/category/min-bakgrund/>

"Molotov–Ribbentrop-pakten"; <http://www.ne.se.ezp.sub.su.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/molotov-ribbentrop-pakten>

"Moskvaprocesserna"; <http://www.ne.se.ezp.sub.su.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/moskvaprocesserna>

"Stora fronten"; <https://www-ne-se.ezp.sub.su.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/andra-världskriget/den-stora-fronten>

Tryckt material

Eriksson, Fredrik. "Att bedöma framtiden Svenska militärattachéer i östersjöområdet 1920–1939". *Personhistorisk tidskrift*. Stockholm 2012

"Hr Boldt-Christmas's bok"; *BLT* 9/3 1946

"I nationalismens tecken."; *Marinsidan* 4 maj 1933

Johansson, Alf W. "Något har gått snett i den svenska synen på andra världskriget"; *Respons* 1/2014

"Skarp vidräkning med Boldt-Christmas"; *BLT* 9/3 1946

Sobéus, Urban. "Amiralen Claës Lindström, svensk neutralitet och svenskt kustartilleri" i *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidskrift*. Stockholm 2001

Sobéus, Urban. "Voro vi neutrala? – affären Emil Boldt-Christmas 1946", *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidskrift*. Stockholm 2002

SOU 2002:94. Övervakningen av nazister och högerextremister. Säkerhetstjänst, nazism och högerextremism 1946–1980. SÄPO:s övervakning av svensk högerextremism efter 1980.

Svenska Marinens rulla. 1936. Stockholm

Wedin, Lars. "Från fästningsflotta till högsjömarin. Den svenska flottans omvandling 1895–1910", *Militärhistorisk tidskrift*. Stockholm 2004

Litteratur

Agrell, Vilhelm. "Lars M. Andersson & Mattias Tydén (red.), Sverige och Nazityskland: skuldfrågor och moraldebatt och moraldebatt, Stockholm: Dialogos, 2007.", *Historisk Tidskrift*

Andersson, Lars M. "Karl N. A. Nilsson, *Svensk överklassnazism 1930–1945*. Carlssons bokförlag, Stockholm 1996." *Scandia*. Lund 1997

Berggren, Henrik. *Landet utanför: Sverige och kriget 1939–1940*. Stockholm 2018

Berggren, Lena. *Nationell upplysning: drag i den svenska fascismens idéhistoria*. Stockholm 1999

Boëthius, Maria-Pia. *Heder och Samvete: Sverige och andra världskriget*. Stockholm 1991

Boëthius, Maria-Pia. *Heder och Samvete: Sverige och andra världskriget*. Stockholm 1999

Blomqvist, Håkan. "Lost Worlds of Labour: Paul Olberg, the Jewish Labour Bund, and Menshevik Socialism", *The Sea of Identities: A Century of Baltic and East European Experiences with Nationality, Class, and Gender* / [ed] Götz, Norbert. Huddinge 2014

Boldt-Christmas, Emil. *Rysslands dilemma*. Stockholm 1941

Boldt-Christmas, Emil. *Voro vi neutrala?*, Stockholm 1946

Bruchfeldt, Stéphane. "Grusade drömmar: svenska 'nationella' och det tyska nederlaget 1945". *Bilder i kontrast: interkulturella processer Sverige/Tyskland i skuggan av nazismen 1933–1945*, Charlotta Brylla, Birgitta Almgren, Frank-Michael Kirsch. Aalborg 2005

Butler, David. "The legacy of Stephen King-Hall", *Parliamentary Affairs*. Oxford 1994

Carlgren, Wilhelm M. *Svensk underrättelsetjänst 1939–1945*. Stockholm 1985

Cleasson, Göran C-O. *32 år på bryggan i Svenska Amerika Linjen*. Gullestad 2020

Enerud, Per. *Den farligaste av flyktingar : Paul Olberg - antinazist, antikommunist och dissident i folkhemmet*. Stockholm 2017

Johansson, Alf W. "Transiteringar, eskorteringar och det svenska territorialvattnet. Marina frågor i de svensk-tyska relationerna 1941–1942". *Stormaktstryk och småstatspolitik. Aspekter på svensk politik under andra världskriget*. Stockholm 1986

Kylhammar, Martin. *Den tidlöse modernisten*. Stockholm 2004

Lundberg, Lennart. *Svenska öden under andra världskriget*. Stockholm 2012

Lundberg, Victor. *En idé större än döden. En fascistisk arbetarrörelse i Sverige 1933–1945*. Möklinta 2014

Lööw, Heléne. *Nazismen i Sverige 1924–1979 – pionjärerna, partierna, propagandan*. Stockholm 2004

Nilsson, Karl N Alvar. *Svensk överklassnazism*. Stockholm 1996

Olberg, Paul. *Rysslands nya imperialism*. Stockholm 1940

Olberg, Paul. *Tragedin Balticum*. Stockholm 1941

Oredsson, Sverker. "Tes – antites – syntes? Synen på den svenska politiken under andra världskriget". *Sverige och Nazityskland: Skuldfrågor och moraldebatt*. Stockholm 2007

Svensson, Harry R:son. *Svensk nazism och historiebruk: Fallstudier om flottan och örlogsstaden Karlskrona*. Malmö 2019

Tuchtenhagen Ralph. "Recension av: Nilsson, Karl N. Alvar: Svensk överklassnazism" *Historische Zeitschrift*. München 1999

Östling, Johan. "Småstatsrealismens sensmoral: Svenska berättelser om andra världskriget". *Historieforskning på nya vägar*. Karlsson; Klas-Göran, Eva Helen Ulvros; Zander, Ulf. (Red.). Lund 2006

Östling, Johan. "Svenska berättelser om andra världskriget: Från patriotism till universalism under efterkrigstiden". *Sverige och Nazityskland: Skuldfrågor och moraldebatt*. Andersson, Lars M; Tydén, Mattias. (Red.). Stockholm 2007

Östling, Johan. *Nazismens sensmoral. Svenska erfarenheter i andra världskrigets efterdyning* (Lund 2008), s. 107.

Noter

¹ Alf W Johansson, "Något har gått snett i den svenska synen på andra världskriget"; *Respons* 1/2014.

² Harry R:son Svensson, *Svensk nazism och historiebruk: Fallstudier om flottan och örlogsstaden Karlskrona*, (Malmö 2019), s. 17ff, 144ff, 209ff.

³ Forskningsprojektet Sverige under andra världskriget vid Historiska institutionen på Stockholms universitet som leddes av Stig Ekman och resulterade i 21 avhandlingar. Vilhelm Agrell, "Lars M. Andersson & Mattias Tydén (red.), Sverige och Nazityskland: skuldfrågor och moraldebatt och moraldebatt, Stockholm: Dialogos, Stockholm: Dialogos, 2007. 421 s.", *Historisk Tidskrift*, (Stockholm 2007), s. 282.

⁴ Maria-Pia Boëthius, *Heder och Samvete: Sverige och andra världskriget*, (Stockholm 1991), s. 10.

⁵ Agrell 2007, s. 283.

⁶ Maria-Pia Boëthius, *Heder och Samvete: Sverige och andra världskriget*, (Stockholm 1999).

⁷ Boëthius 1991, s. 153; Boëthius 1999, s. 231.

⁸ "Överklassnazismen är den farligaste nazismen"; <https://www.etc.se/ledare/overklassnazismen-ar-den-farligaste-nazismen>, hämtad 2022-01-26, kl 13.08.

⁹ Min bakgrund, <https://knanilsson.wordpress.com/category/min-bakgrund/>, hämtad 2022-01-26, kl 13.09.

¹⁰ Karl N Alvar Nilsson, *Svensk överklassnazism*, (Stockholm 1996), Baksida

¹¹ Nilsson 1996, s. 226.

¹² Emil Boldt-Christmas, *Voro vi neutrala?*, (Stockholm 1946), s. 12.

¹³ Victor Lundberg, *En idé större än döden. En fascistisk arbetarrörelse i Sverige 1933–1945*, (Möklinta 2014), s. 29f.

¹⁴ Heléne Lööw, *Nazismen i Sverige 1924–1979 - pionjärerna, partierna, propagandan*, (Stockholm 2004), s. 45; Lars M. Andersson, "Karl N. A. Nilsson, *Svensk överklassnazism 1930–1945*. Carlssons bokförlag, Stockholm 1996. 281 s." *Scandia*. (Lund 1997), s. 146; Lena Berggren, *Nationell upplysning: drag i den svenska fascismens idéhistoria*, (Stockholm 1999), s. 13f; Ralph Tuchtenhagen "Recension av: Nilsson, Karl N. Alvar: Svensk överklassnazism" *Historische Zeitschrift*. (München 1999), s 239ff; Stéphane Bruchfeldt, "Grusade drömmar: svenska 'nationella' och det tyska nederlaget 1945". *Bilder i kontrast: interkulturella processer Sverige/Tyskland i skuggan av nazismen 1933–1945*, Charlotta Brylla, Birgitta Almgren, Frank-Michael Kirsch (Aalborg 2005), s. 61-87.

¹⁵ Andersson 1997, s. 146.

¹⁶ Tuchtenhagen 1999, s 241.

¹⁷ Sverker Oredsson, "Tes – antites – syntes? Synen på den svenska politiken under andra världskriget". *Sverige och Nazityskland: Skuldfrågor och moraldebatt*. (Stockholm 2007), s. 68.

¹⁸ Göran C-O Cleasson, *32 år på bryggan i Svenska Amerika Linjen*, (Gullestad 2020) s. 78.

¹⁹ Rune Bokholm, *Tisdagsklubben: Om glömda antinazistiska sanningssägare i svenskt 30- och 40-tal*, (Stockholm 2001), s. 442.

²⁰ Urban Sobéus, "Amiralen Claës Lindström, svensk neutralitet och svenskt kustartilleri" i *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidskrift* (Stockholm 2001), s. 84; Urban Sobéus, "Voro vi neutrala? – affären Emil Boldt-Christmas 1946", *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidskrift* (Stockholm 2002), s. 170f.

²¹ SOU 2002:94. *Övervakningen av nazister och högerextremister. Säkerhetstjänst, nazism och högerextremism 1946–1980. SÄPO:s övervakning av svensk högerextremism efter 1980.*

²² Johan Östling, "Småstatsrealismens sensmoral: Svenska berättelser om andra världskriget". *Historieforskning på nya vägar*. Karlsson; Klas-Göran, Eva Helen Ulvros; Zander, Ulf. (Red.) (Lund0 2006), s. 172; Johan Östling "Svenska berättelser om andra världskriget: Från patriotism till universalism under efterkrigstiden". *Sverige och Nazityskland: Skuldfrågor och moraldebatt*. Andersson, Lars M; Tydén, Mattias. (Red.), (Stockholm 2007), s. 36–37; Johan Östling, *Nazismens sensmoral. Svenska erfarenheter i andra världskrigets efterdyning* (Lund 2008), s. 107.

²³ Martin Kylhammar, *Den tidlöse modernisten*, (Stockholm 2004), s. 245.

²⁴ Kylhammar, 2004, s. 263f.

²⁵ Kylhammar, 2004, s. 242.

²⁶ Kylhammar, 2004, s. 241–261.

²⁷ Svensson 2019, s. 143–187.

²⁸ *Svenska Marinens rulla*, (Stockholm 1936), s. 51.

²⁹ Emil Boldt-Christmas, *Voro vi neutrala?*, (Stockholm 1946), s. 12.

³⁰ Boldt-Christmas 1946, s. 28.

³¹ Boldt-Christmas, 1946s. 37.

³² Boldt-Christmas, 1946 s. 29.

³³ Boldt-Christmas 1946, s. 35.

³⁴ Boldt-Christmas 1946, s. 41.

³⁵ Boldt-Christmas 1946, s. 41.

³⁶ Urban Sobéus, "Voro vi neutrala? – affären Emil Boldt-Christmas 1946". *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidskrift*, (Stockholm 2002), s. 159.

³⁷ Bokholm, 2001, s. 369.

³⁸ Wilhelm M Carlgren, *Svensk underrättelsetjänst 1939–1945*, (Stockholm 1985), s. 9ff.

³⁹ Fredrik Eriksson, "Att bedöma framtiden Svenska militärattachéer i östersjöområdet 1920–1939", *Personhistorisk tidskrift*, (Stockholm 2012), s. 176.

⁴⁰ Carlgren 1985, s. 13.

⁴¹ Carlgren 1985, s. 12.

⁴² Carlgren 1985, s. 14.

⁴³ Carlgren 1985, s. 10ff.

⁴⁴ *Svenska Marinens rulla*, (Stockholm 1936), s. 14.

⁴⁵ Boldt-Christmas 1946, s. 16.

⁴⁶ GUB, B-CA, Fascikel 28, "Bondeaffären", Nr. 760/37.

⁴⁷ Svensson 2019, s. 53–92.

⁴⁸ GUB, B-CA, Fascikel 28, "Bondeaffären", Nr. 1/8791/3.

⁴⁹ GUB, B-CA, Fascikel 28, "Bondeaffären", Nr. 1–38:3; Marinattachén E. I. 38:5/37; PM rörande militärattachéns pressinlägg och den därpå följande händelseutvecklingen; Brev till kommandörkapten Boldt-Christmas 20/I 1938; Till Kommandören H Simonsson Sjöförsvarets kommandoexpedition; Fascikel 40, Nya varvet 10 maj 1945.

⁵⁰ GUB, B-CA, Fascikel 40, Helge Strömbäck CM 1945–1953, Brev till Boldt-Christmas 5/5 1945.

⁵¹ GUB, B-CA, Fascikel 40, Helge Strömbäck CM 1945–1953, Brev till Boldt-Christmas 5/5 1945.

⁵² GUB, B-CA, Fascikel 40, Nya varvet 10 maj 1945.

⁵³ Boldt-Christmas 1946, s. 12.

⁵⁴ GUB, B-CA, Fascikel 18, Le Plaidoyer d'un autre fou.

⁵⁵ GUB, B-CA, Fascikel 40, Helge Strömbäck CM 1945–1953, Brev till Boldt-Christmas 5/5 1945.

⁵⁶ SA; Heml. D. n:r 152.

⁵⁷ Boldt-Christmas 1946, 28.

⁵⁸ Boldt-Christmas 1946, 29f.

⁵⁹ Emil Boldt-Christmas, Rysslands dilemma, (Stockholm 1941), s. 4.

⁶⁰ Boldt-Christmas 1941, s. 9.

⁶¹ Boldt-Christmas 1941, s. 6f.

⁶² Boldt-Christmas 1941, s. 7.

⁶³ Boldt-Christmas 1941, s. 8.

⁶⁴ "Moskvaprocesserna"; <http://www.ne.se.ezp.sub.su.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/moskvaprocesserna>; Per Enerud, *Den farligaste av flyktingar : Paul Olberg - antinazist, antikommunist och dissident i folkhemmet*, (Stockholm 2017), s. 85ff.

⁶⁵ Boldt-Christmas 1941, s. 8.

⁶⁶ Boldt-Christmas 1941, s. 8.

⁶⁷ Boldt-Christmas 1941, s. 9.

⁶⁸ Boldt-Christmas 1941, s. 14f.

⁶⁹ Henrik Berggren, *Landet utanför: Sverige och kriget 1939–1940*, (Stockholm 2018), s. 61; 136.

⁷⁰ Boldt-Christmas 1941, s. 16ff.

⁷¹ "Molotov-Ribbentrop-pakten"; <http://www.ne.se.ezp.sub.su.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/molotov-ribbentrop-pakten>.

⁷² "Stora fronten"; <https://www-ne-se.ezp.sub.su.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/andra-v%C3%A4rldskriget/den-stora-fronten>.

⁷³ Håkan Blomqvist, "Lost Worlds of Labour: Paul Olberg, the Jewish Labour Bund, and Menshevik Socialism", *The Sea of Identities: A Century of Baltic and East European Experiences with Nationality, Class, and Gender* / [ed] Götz, Norbert (Huddinge 2014), s. 151.

⁷⁴ Paul Olberg, *Rysslands nya imperialism*, (Stockholm 1940), s. 188–196; Blomqvist 2014, s. 155.

⁷⁵ Paul Olberg, *Tragedin Balticum*, (Stockholm 1941), s.9.

⁷⁶ Blomqvist 2014, 139f; 144; 152; Enerud 2017, s. 80.

⁷⁷ Berggren 2018, s. 76; 91; 117.

⁷⁸ Lennart Lundberg, *Svenska öden under andra världskriget*, (Stockholm 2012), s. 59ff.

⁷⁹ GUB, B-CA, Fascikel 18, Le Plaidoyer d'un autre fou.

⁸⁰ Alf W Johansson, "Transiteringar, eskorteringar och det svenska territorialvattnet. Marina frågor i de svensk-tyska relationerna 1941–1942". *Stormakstryk och småstatspolitik. Aspekter på svensk politik under andra världskriget*, (Stockholm 1986), s. 138.

⁸¹ SA; Avskrift av P. 2188 ang. Gustaf Stridsberg 14/6 1941.

⁸² GUB, B-CA, Fascikel 40, Nya varvet 10 maj 1945; Boldt-Christmas 1946, 13.

- ⁸³ Bokholm 2001, s. 365.
- ⁸⁴ GUB, B-CA, Fascikel 40, Nya varvet 10 maj 1945.
- ⁸⁵ GUB, B-CA, Fascikel 40, Bastberg, Leksand, den 7 september 1945.
- ⁸⁶ GUB, B-CA, Fascikel 40, Bastberg, Leksand, den 7 september 1945.
- ⁸⁷ GUB, B-CA, Fascikel 40, Bastberg, Leksand, den 7 september 1945.
- ⁸⁸ "Hr Boldt-Christma's bok"; *BLT* 9/3 1946.
- ⁸⁹ "Hr Boldt-Christma's bok"; *BLT* 9/3 1946.
- ⁹⁰ "Skarp vidräkning med Boldt-Christmas"; *BLT* 9/3 1946.
- ⁹¹ GUB, B-CA, Fascikel 40, Brev från CM 16/8 1945.
- ⁹² "Hr Boldt-Christma's bok"; *BLT* 9/3 1946.
- ⁹³ SA; "Fallet Boldt-Christmas"; *SvD* 5/3 1946.
- ⁹⁴ SA; "En djupt besviken"; *S-T* 23/3 1947.
- ⁹⁵ "I nationalismens tecken."; *Marinsidan* 4 maj 1933.
- ⁹⁶ SA; P3610: ang. Emil Boldt-Christmas.
- ⁹⁷ "John Helge Walter"; <http://blog.arkivdigital.se/tag/john-helge-walter/>.
- ⁹⁸ SA; Sammanställning angående kommendörkaptenen Gustav Emil Ferdinand Boldt-Christmas.
- ⁹⁹ SA; PM 16/12 1942.
- ¹⁰⁰ SA; Beslut om telefonavlyssning av Emil Boldt-Christmas; 6/3 1943.
- ¹⁰¹ SA; PM ang. övervakning 4/3 1943.
- ¹⁰² SA: P3610.
- ¹⁰³ SA: P3610.
- ¹⁰⁴ FM; MUST; Boldt-Christmas, 1100 17/3 1944.
- ¹⁰⁵ KB; *Politiskt Nyhetsbrev*.
- ¹⁰⁶ KB; "Medföljer som bilaga till 'Politiskt Nyhetsbrev'; *Politiskt Nyhetsbrev* 30/8 1946.
- ¹⁰⁷ KB; "Medföljer som bilaga till 'Politiskt Nyhetsbrev'; *Politiskt Nyhetsbrev* 30/8 1946.
- ¹⁰⁸ *Politiskt Nyhetsbrev* 30/8 1946.
- ¹⁰⁹ KB; "Medföljer som bilaga till 'Politiskt Nyhetsbrev'; *Politiskt Nyhetsbrev* 30/8 1946.
- ¹¹⁰ Blomqvist 2014, s. 147.
- ¹¹¹ Boldt-Christmas 1941, s. 4.
- ¹¹² SA; "Intet nytt München i Moskva"; *GHT* 20/3 1947.
- ¹¹³ Boldt-Christmas 1941, s. 6.
- ¹¹⁴ KB; "Engelsmännen ser på sitt konservativa parti"; *Politiskt Nyhetsbrev* 28/11 1946.
- ¹¹⁵ SA; Avskrift ur P. 320.
- ¹¹⁶ SA; Avskrift ur P. 320 ang. Denham 14/12 1942.
- ¹¹⁷ SA; Avskrift ur P. 320 ang. Denham 12/12 1942.
- ¹¹⁸ SA; Avskrift ur P. 320 ang. Denham 9/12 1942.
- ¹¹⁹ KB; "Medföljer som bilaga till 'Politiskt Nyhetsbrev'; *Politiskt Nyhetsbrev* 30/8 1946.
- ¹²⁰ David Butler, "The legacy of Stephen King-Hall", *Parliamentary Affairs* (Oxford 1994), s. 499.
- ¹²¹ KB; "Medföljer som bilaga till 'Politiskt Nyhetsbrev'; *Politiskt Nyhetsbrev* 30/8 1946.
- ¹²² Butler 1994, s. 498.
- ¹²³ KB; "Medföljer som bilaga till 'Politiskt Nyhetsbrev'; *Politiskt Nyhetsbrev* 30/8 1946.
- ¹²⁴ Butler 1994, s. 499f.
- ¹²⁵ GUB, B-CA, Fascikel 38, Kontrakt med Stephen King-Hall rörande *Politiskt Nyhetsbrev*.

- ¹²⁶ SA; Sammanställning angående kommendörkaptenen Gustav Emil Ferdinand Boldt-Christmas.
- ¹²⁷ Bokholm 2001, s. 363.
- ¹²⁸ KB; "Engelsmännen ser på sitt konservativa parti"; *Politiskt Nyhetsbrev* 28/11 1946.
- ¹²⁹ Olberg 1940, s. 11; Olberg 1941, s. 7; Enerud 2017, s. 219; Berggren 2018, s. 238.
- ¹³⁰ Boldt-Christmas 1941, s. 4.
- ¹³¹ KB; "Herr P. A. Hansson – en dyrbar statsminister för det svenska folket."; *Politiskt Nyhetsbrev* 30/8 1946.
- ¹³² KB; "Ministerskiftet i London"; *Politiskt Nyhetsbrev* 26/9 1946.
- ¹³³ KB; "Hur kommer Ryssland att reagera?"; *Politiskt Nyhetsbrev* 24/10 1946.
- ¹³⁴ KB; "Myrdalsavtalet mot Chamberlain-epokens bakgrund." *Politiskt Nyhetsbrev* 14/11 1946.
- ¹³⁵ KB; "Myrdalsavtalet mot Chamberlain-epokens bakgrund." *Politiskt Nyhetsbrev* 14/11 1946.
- ¹³⁶ KB; "Sveriges potentiella quislingar – en halv million?"; *Politiskt Nyhetsbrev* 5/12 1946.
- ¹³⁷ **) Till upplysning för den ärade läsare, som inte kommer ihåg sitt Nya Testamente och inte har det tillhands meddelas, att vi åsyftar liknelsen om senapskornet och senapstrådet.; KB; "Ärade läsare"; *Politiskt Nyhetsbrev* 17/10 1946.
- ¹³⁸ KB; "Politiskt Nyhetsbrevs framtid."; Bilaga till POLITISKT NYHETSRELEV nr 32 (96).
- ¹³⁹ "Politiskt Nyhetsbrev nedlägges"; *Politiskt Nyhetsbrev* 7/10 1948.
- ¹⁴⁰ GUB, B-CA, Fascikel 35, Brev från G E F Boldt-Christmas till Stig Ekman 30/5 1971.
- ¹⁴¹ GUB, B-CA, Fascikel 35, Brev från G E F Boldt-Christmas till Stig Ekman 30/5 1971.
- ¹⁴² GUB, B-CA, Fascikel 35, Brev från Stig Ekman till G E F Boldt-Christmas 27/4 1971.
- ¹⁴³ GUB, B-CA, Fascikel 35, Brev från Stig Ekman till G E F Boldt-Christmas 27/4 1971.
- ¹⁴⁴ SU; SUAV:s arkiv, F 6 C 59:K12.
- ¹⁴⁵ GUB, B-CA, Fascikel 35, Brev från Stig Ekman till G E F Boldt-Christmas 27/4 1971.
- ¹⁴⁶ GUB, B-CA, Fascikel 35, Brev från G E F Boldt-Christmas till Stig Ekman 30/5 1971.
- ¹⁴⁷ GUB, B-CA, Fascikel 35, Brev från Stig Ekman till G E F Boldt-Christmas 14/6 1971.
- ¹⁴⁸ GUB, B-CA, Fascikel 35, Brev från G E F Boldt-Christmas till Stig Ekman, utan datum.
- ¹⁴⁹ GUB, B-CA, Fascikel 35, Brev från G E F Boldt-Christmas till Stig Ekman, utan datum.
- ¹⁵⁰ Alfred Thayer Mahans bok *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783*, (1890), innebar ett globalt paradigmskifte i det örlogsstrategiska tänkandet. *Nationalencyklopedin* menar att som militärstrateg har Mahan haft lika stor betydelse för sjökrigföringen som Clausewitz för landkrigföringen och Douhet för flygkrigföringen. "Alfred Thayer Mahan"; <http://www.ne.se.ezp.sub.su.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/alfred-thayer-mahan>.

¹⁵¹ Lars Wedin, "Från fästningsflotta till högsjömarin. Den svenska flottans omvandling 1895–1910", *Militärhistorisk tidskrift*, (Stockholm 2004), s. 80.

¹⁵² GUB, B-CA, Fascikel 35, Brev från G E F Boldt-Christmas till Stig Ekman, utan datum.

¹⁵³ Bokholm 2001, s. 360ff.

¹⁵⁴ GUB, B-CA, Fascikel 40, Bastberg, Leksand, den 7 september 1945.

¹⁵⁵ GUB, B-CA, Fascikel 35, Brev från G E F Boldt-Christmas till Stig Ekman, utan datum.

¹⁵⁶ GUB, B-CA, Fascikel 35, Brev från G E F Boldt-Christmas till Stig Ekman, utan datum.

¹⁵⁷ GUB, B-CA, Fascikel 40, Nya varvet 10 maj 1945.



SMS Albatross 1915

Albatrossmuseet idag

Erik Hoffstedt

Morgonen den andra juli 1915 var solig på Gotland. De boende på Möstra ön gjorde sina lantliga morgonsysslor, utfodrade höns och gris, mjölkade korna, hela tiden med ett dovt mullrande över havet som bakgrundsljud. "Det kan väl inta vara åska, nu när vädret är så vackert?"

Nej, åska var det inte. Mullret kom från en sjöstrid öster om ön. Engagerade var tyska minkryssaren SMS *Albatross* med eskort och en stor rysk eskader bestående av tre pansarkryssare och tre kryssare, varav två tunga under befäl av konteramiral Bachirow.

SMS *Albatross* var ett arbetsfartyg sjösatt 1907, specialbyggt att lägga ut minor. Hon var kollega med svenska flottans *Clas Fleming* från samma tid. *Albatross* var 102 meter lång och bestyckad med 8 stycken 88 millimeters kanoner. Fartyget kunde göra 20 knop om ångmaskinerna pressades. Ombord fanns plats för över 200 minor. Besättningen, under befäl av fregattenkapitän Fritz West, bestod av 230-240 man, flertalet värnpliktiga med vitt skilda yrkeserfarenheter.

Under det första krigsåret 1914 var *Albatross* sysselsatt i Nordsjön. Vintern 1914-1915 flyttades hon till Östersjön med baser i Kiel och Danzig. Uppdraget nu under hennes tredje expedition i Östersjön var

Erik Hoffstedt är maskintekniker, pensionerad överläkare numera museiföreståndare.



Albatross beskjuts. Oljemålning av Jakob Hägg. Foto: Erling Klintfors, SMTM.

att minera runt Bogskär i den Åländska skärgården. Avsikten var att störa tsarrikets kommunikationer till de finländska hamnarna under rysk överhöghet.

Albatross hade fullastad med över 200 minor lämnat Danzig efter midnatt den första juli tillsammans med en eskort av kryssare och torpedbåtar. *Albatross* och hennes systerfartyg *Nautilus* var guldägg i tyske kejsarens marin och skulle skyddas på sina expeditioner. Chef för styrkan var en kommodore van Karpf. På kvällen den första juli lade *Albatross* ut sin minlast. I sommarnatten, lite dimmig, ångade eskadern hem mot Tyskland.

Ryssarna hade redan någon månad efter krigsutbrottet genom kryssaren *Magdeburgs* förlisning kommit över tyskarnas koder och signalbok. De kunde nu såväl som under återstoden av första världskriget följa tysk radiotrafik och signalering utan att motståndarna upptäckte detta.

van Karpf beordrade på morgonen stora delar av *Albatross* eskort att styra mot Baltikum. *Albatross* med ett reducerat skydd skulle fortsätta mot Danzig.



Den tyska minikryssaren *Albatross* grundstött utanför Gotlands kust. Ur SMTM:s arkiv. Fotograf okänd.

Klockan 06.30 drabbade de tyska fartygen och *Albatross* samman. Striden blev ojämn på grund av rysk överlägsenhet. *Albatross* var huvudmål. Fartyget träffades av 12 stycken 21 centimeters granater, 9 stycken 15 centimeters granater och fyra projektiler av mindre kaliber. Fartyget skadades svårt, eld utbröt i ett färgförråd och sjukhytten, trygghetens symbol, förstördes av en fullträff. 27 besättningsmän omkom, 51 skadades mer eller mindre svårt.

För att rädda vad som räddas kunde sätta fregattenkapitän West västlig kurs mot Gotland och skyddande svensk neutralitet. Den ryska beskjutningen fortsatte, trots att *Albatross* nått svenskt territorialvatten. Fartyget styr in mellan Östergarnsholm och storön, inte ens detta hindrade den ryska artillerielden.

Så plötsligt blev det tyst. Klockan 08.15 kördes *Albatross* upp på stranden söder om Herrvik. Lokalbefolkningen kunde följa slutstriden från utsiktspunkter på omgivande berg. När kanonaderna tystnat rusade

man till strandningsplatsen för att erbjuda humanitär hjälp till de skadade. En läkare anländer med båt från Ljugarn och organiserar det medicinska omhändertagandet ombord. Öns nybildade Röda Kors skickar ut personal. Ytterligare fyra läkare anländer från Visby. Ett tillfälligt sjukhus upprättas i Roma för att vårda de skadade. I 18 i Visby utrustar en velocipedpluton för att bevaka fartyg och sjömän. Gruppen färdas med extratåg till Roma på mitten av Gotland och sedan för egen kraft till strandningsplatsen.

På eftermiddagen den andra juli halar fartygschefen den kejserliga tyska örlogsflaggan. Ansvar för fartyg och besättning vilar nu på den svenska regeringen till krigets slut i november 1918. På kvällen samma dag begravs 26 döda tyska sjömän på Östergarns kyrkogård. En man försvann i havet och har icke återfunnits. År 1916 restes en stor gravsten. Medel till denna insamlades på initiativ av dåvarande drottning Viktoria.

Vetskap om *Albatross* strandning spred sig snabbt på Gotland och nådde bland annat Visbys yrkesfotografer. Här fanns en möjlighet att sälja bilder och producera vykort. Först på plats var Måns Birger Bruzelius, fotograf och ägare till en motorcykel med sidvagn. I denna lastade han kamera, stativ och vad han kunde uppbringa av glasplåtar. Flera av hans kollegor arbetade senare på strandningsplatsen, till och med fotografer från huvudstaden. Fotografierna från tiden är en viktig källa till kunskap om händelsen och som vi senare skall se grunden till Albatrossmuseet.

För den svenska regeringen gällde det nu att ordna inkvartering för de tyska sjömännen. Kampanjhemmet vid Roma Sockerbruk blev temporär lösning. Husen stod för tillfället tomma. De nyttjades bara när sockerbruket var i drift under höstarna. Här inlogerades manskapet, officerarna bodde i en närliggande gästgivargård.

Sjömännen var hela tiden i tysk tjänst, de bar uniform och fick sin dagpenning från tyska flottan. Många sysselsattes i det gotländska skogs- och jordbruket. För de tekniskt kunniga fanns det arbetsuppgifter i underhållsarbetet på sockerbruket. Hele tiden övervakades tyskarna av en svensk vaktstyrka.

På fritiden ordnades musikkvällar och idrottstävlingar. Sjömännen kom, både i arbete och under ledighet, i nära kontakt med gotlänningarna. Det knöts band, ibland livslånga. Relationer uppstod mellan sjömän och unga gotländskor. Flera sjömän blev fäder under tiden på ön.

När 1915-års betkampanj inleddes flyttades besättningen till Blåhäll vid Tofta skjutfält. Kontakterna med civilsamhället fortsatte. Det fanns möjlighet till permission, inte minst för att besöka anhöriga i hemlandet.

Hösten 1917 flyttades tyskarna till Skillingaryd i Småland, främst av bevakningstekniska skäl. Här gjordes flera rymningsförsök, flera blev lyckade. En tunnel grävdes under lägerstängslet så de internerade kunde nå Skillingaryds lockelser kvällar och nätter.

Den svårt skadade *Albatross* bärgades av tre ångare från Neptunbolaget. Efter stora ansträngningar kom fartyget loss den 23:e juli. Skeppet bogserades, med eskort av svenska örlogsmän, till Fårösund. Dåtidens gotländska hamnar underkändes både av svenska och tyska myndigheter vad gällde säkerhet vid oväder. *Albatross* drogs därför i slutet av september 1915 till Oskarshamn under skydd av jagarna *Magne* och *Wide*.

Under återstoden av första världskriget låg fartyget i den småländska hamnen inramad av svenska bevakningsfartyg. Ombord fanns, under befäl av sekonden kapten Karl Bühler, en mindre grupp sjömän. De hade samma relativa frihet som sina på Gotland internerade kamrater. De träffade småländskor, officerarna umgicks med stadens societet. Kapten Bühler gifte sig med en borgarflicka från orten, som sedan följde honom till Tyskland.

När kriget var slut återfick Tyskland, dock inte det kejsarliga riket utan en socialistisk republik, sin *Albatross*. För egen maskin kunde *Albatross* segla hem vid årsskiftet 1918-1919. I enlighet med Versaillesfreden skrotades fartyget i Kiel tämligen snart.

Här skulle vår historia kunnat sluta. Många var emellertid intresserade av händelsen kring *Albatross*. Den muntliga traditionen är och har varit stark på Gotland. Det berättades om skeppet, om vaktjänst kring sjömännen och om relationer med dem. I många byråldor runt ön fanns föremål från fartyget gömda. Ibland publicerades någon artikel i lokaltidningarna. Intresset hölls vid liv.

Mängder av brev och vykort utväxlades. Filatelister började intressera sig för "Albatrossposten" och det gavs ut en alldeles egen bok härom.

Så fanns också fotografierna. Dessa kom särskilt att intressera Svante Hedin, fotograf, amatörforskare och lärare på Konstfackskolan. Hedin hittade över 200 bilder med anknytning till händelsen. Valda delar ställdes



Effekter bärgas. Ur SMTM:s arkiv. Fotograf okänd.

ut på Fotografiska Museet i Stockholm 1976. Besökarna imponerades av den höga kvaliteten på kopiorna från glasplåtarna. Utställningen visades därefter på Gotland. Steget var inte stort för att därefter skapa ett permanent hem för bilderna och föremål som skänkts.

I två rum på övervåningen i Östergarns Bygdegård öppnades den andra juli 1977 Albatrossmuseet. Lokalen var trång och en brant trappa måste äntras för tillträde. Trots detta lockade museet årligen omkring 400 besökare som kunde studera fartygsmodeller, foton, dokument och föremål med anknytning till *Albatross*.

Samlingarna växte, trappan hindrade många presumtiva gäster och intresset för museet ökade. Den ideella föreningen bakom museet började söka en ny lokal.

Fisket efter torsk, lax och strömming var betydande ännu för 15-20 år sedan. Nya lokaler planerades och byggdes i Herrvik för att ta hand om fångsterna. Plötsligt dog det strandnära fisket. Bodar stod tomma. En halvfärdig byggnad i norra delen av hamnen intresserade museiföreningen. År

2007 hade en lokal fiskare börjat bygga en ny bod på över 100 kvadratmeter men arbetet avstannade. Museiföreningens ordförande promenerade ofta längs stranden och såg potentialen i byggnaden. Närheten till havet med utsikt över de vatten *Albatross* beseglat 1915. Här kunde skapas något, trots att dörrarna stod vidöppna, golv och isolering saknades och att duvor ibland tog sin tillflykt till huset.

En lång resa påbörjades 2012. Här gällde att finna ekonomiska stöttepelare, hantverkare och frivilliga för att skapa en värdig lokal för föreningens samlingar. Myndigheters byråkrati måste besegras. Ny dispens från strandskyddet, nytt bygglov, tillstånd för VA, allt skulle finnas på plats.

När det fanns pengar i kassan byggdes och målades det. När medlen började tryta skrevs nya ansökningshandlingar och så rullade åren på. En vacker dag stod föreningen, efter tusentals arbetade timmar, hundratals koppar kaffe med mackor och en och annan besviken svordom, med en färdig men tom utställningsyta. Under hela tiden pågick de vanliga visningarna och guidningarna i det gamla museet.

Tack vare en frikostig donation kunde Albatrossföreningen inleda ett samarbete med Läns museet i Visby. Tillsammans med kunniga och professionella museimänniskor skapades en ny Albatrossutställning med en tredubbelt större yta i markplanet, stora panoramafönster mot havet, kort sagt en passande plats för minnena kring SMS *Albatross*.

Den andra juli 2022 togs det nya museet officiellt i bruk. Tysklands ambassadör invigningstalade, musik, tal av öns landshövding och många andra och lunch för inbjudna skapade en festdag.

Intresset för museet är stort, trots att själva händelsen inföll på farfars fars tid. Besökare har strömmat till i sommar och framtidstron i museiföreningen är stark.

Besök oss i Herrviks hamn! Hemsidan www.albatrossmuseet.se berättar om öppettider.

Litteratur

Mirja Arnshav, *Albatross ett svenskt-tyskt kulturarv* i Sjöhistorisk Årsbok 2016-2017 (Historiska Media 2017), 76–95.

Henning Hammargren, *Gotland en försvarshistorisk och ekonomisk-geografisk studie* (Marinlitteraturföreningens förlag etc), 79–98.

Svante Hedin, *Albatross en händelse under första världskriget* (nya vyer 2002).

Erik Hoffstedt, *Albatrossmuseet i Östergarn i ny lokal* i Från Gutabygd 2022 (Gotlands Hembygdsförbunds Förlag 2022), 90–97

Gunnar Möller, *Minkriget i Östersjön 1914–1915* (Columbus förlag 2016) 343–359.

Leonard Nordin, *En bygdeskildring från Östra Gotland* (Wessmans Musikförlag 2017), 89–96.

Röda Korset på Gotland 100 år. Eldsjälarnas bok (Gotlandica Förlag 2016), 65–69.

Erich Thiery, *SMS Albatross* (Gotlands Allehanda 1965).



En kunglig förflyttning till sjöss sommaren 1786

Ulf Sundberg

Inledning

Bland Riksarkivets handlingar från Arméns flotta ligger en plan för hovets förflyttning från Stockholms slott till Drottningholm sommaren 1786.¹ Planen upprättades av Axel de Brenner, major vid Arméns flotta. Den omfattar farkosterna, det antal man som krävdes per farkost och vilka som skulle färdas på respektive farkost. Planen blev talande och inbjöd till vidare frågeställningar. Ett iögonfallande faktum är att frisören fick en egen slup med sju mans besättning, och många andra rubriker i planen väckte mitt intresse. Den inbjöd till att skriva en notis.

Planen är uppdelad i fyra huvuddelar som kommenteras under nedanstående transkribering av texten. Man kan redan här notera att operan drog över hälften av det nödvändiga manskapet, 135 av 257 man. Det var inte för inte som Gustav III kallades "Teaterkungen".

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

d. 27. Junii 1786

Förslag till fördelning af Roddare Manskap
 dom dagarne, under Kongl. Hofvets wistande
 på Kongl. Lust Slottet Drottningholm

Till Bevakning på Kl. Schon. Amphion -- 8. man
 3^{ne} Skaferie Slangor -- 21. --
 Wedfärjan -- 6. --
 Sjuka -- 5. --

Öfwerfarten wid Tyska Botten --
 2^{ne} de Wanlige Wackt Sluparne -- 18. --
 Slup för Ambassadeuren -- 15. --
 do för Ministrarne -- 11. --

Från Staden för Oeconomien
 1. Rodd Jagt för Stånd Drabantur och Laquejer -- 17. --
 1. Slup för Håftrumpetare -- 7. --
 1. do för Prästerne -- 7. --
 1. do för Ceromonie Mästaren -- 7. --

för Operan
 1. Rodd Jagt för Coeuren -- 21. --
 1. do för Balletten -- 21. --
 1. do för Håf Capellet -- 19. --
 1. do för Machinisten -- 21. --
 1. do för Skraddare -- 19. --
 1. Slup för premier Sujetten af Balletten -- 11. --
 1. do för första Acteuren -- 9. --
 1. do för Kyrksångare -- 7. --
 1. do för friseuren -- 7. --

När den befintliga Commenderingen 257. man
 afgår rester som behöfves extra 157. --
 hwilka minskar då en del af behofwen
 kunna uträttas dagarne förut.

Axel de Brenner

Majoren vid Skärgårdsflottan Axel de Brenner fick sommaren 1786 i uppgift att upprätta en plan för bemanning av alla de fartyg, jakter och slupar som skulle föra Gustav III:s hov från Stockholm till Drottningholm. De Brenners dokument blev mer än en enkel bemanningsplan. Genom att detaljerat specificera farkosterna och vilka som skulle färdas på dem skapade han en ögonblicksbild av toppen på Gustav III:s samhälle. (Riksarkivet, M 1807. Foto: Ulf Sundberg)

Dokumentet

d: 27. Junii 1786

Förslag till fördelning af Roddare Manskap
 dom dagarne, under Kongl. Hofvets wistande
 på Kongl. Lust Slottet Drottningholm.

Till Bevakning på Kl. Schon. Amphion 8. man
 3^{ne} Skaferie Slangor 21. --
 Wedfärjan 6. --
 Sjuka 5. --

Öfwerfarten wid Tyska Botten

2^{ne} de Wanlige Wackt sluparna 18. --
 Slup för Ambassadeuren 15. --
 do. för Ministrarne 11. --

Från Staden för Oeconomien

1. Rodd Jagt för Stånd Drabanter och Laqueijer 17. --
 1. Slup för Håftrumpetare 7. --
 1. do. för Prästerne 7. --
 1. do. för Ceromonie Mästaren 7. --

för Operan

1. Rodd Jagt för Coeuren 21. --
 1. do. för Balletten 21. --
 1. do. för Håf Capellet 19. --
 1. do. för Machinisten 21. --
 1. do. för Skraddare 19. --
 1. Slup för premier Sujetten af Balletten 11. --
 1. do. för första Acteuren 9. --
 1. do. för Kyrksångare 7. --
 1. do. för friseuren 7. --

257. man

När den befintliga Commenderingen 100. --
 afgår rester som behöfves extra 157. --
 hwilika minskar då en del af behofwen
 kunna uträttas dagarne förut.

Axel de Brenner

Ovanstående plan säger naturligtvis en hel del, men lämnar också ett flertal frågor obesvarade. Med hjälp av Sjöhistoriska museets ritningssamling, Fredrik Henrik af Chapmans *Architectura navalis mercatoria*² och Kexéls teateralmanacka³ kan man komma en bit på vägen kring vad det egentligen var för slags fartyg och båtar som avses, och vilka som var ombord. Kexéls teateralmanacka kan fordra en kommentar. Den gavs ut från 1779 till 1789 av Olof Kexél (1748–1796). Han var skald samt "Secreterare och Ombudsman" i "Kongl. Directionen af Hof-Capellet och Spectaclerne". Almanackan innehåller bland annat en detaljerad förteckning över dem som var anställda vid operan respektive år.

Inledningsvis kan man konstatera att udda antal för roddare beror på att man har en roggångare och de övriga ror. Språket ovan torde vara tämligen naturligt för en modern läsare, med ett par undantag som kommenteras nedan.

Amphion med flera

Det första blocket börjar med farkosternas huvudrollsinnehavare, den kungliga skonerten *Amphion*. Kungen själv med familj och de centrala personerna vid hovet färdades med största sannolikhet på fartyget. I planen ingår endast åtta man för bevakning, och dess fasta besättning tillkom alltså. *Amphion* var 33 meter långt i vattenlinjen och 6,7 meter brett. Hon var därmed cirka tio meter kortare än en robotbåt typ Norrköping, men ungefär lika bred.

Fartyget var inte särskilt stort och det var sannolikt trångt ombord. Under kriget 1788–1790 logerade *Amphion* 35 mans besättning och 30 soldater, utöver kungen och officerare.⁴ Under en dagstur kunde man dock ta ombord fler personer, och det behövdes förmodligen. Gustav III:s hov var stort, närmare 200 personer. Bland dessa var 22 "De som betjena Konungen i Dess rum" och 86 personer "Som betjena Konungen vid Dess taffel". Till dessa kom drottningens egen hovstat som bestod av 22 personer, kammarfruar och lägre befattningshavare oräknade.⁵ Nu vet vi inte hur många från hovet i Stockholm som behövde följa med ut till Drottningholm, men man kan gissa att det var ett större antal.



Skonerten Amphion var störst i den flotta som seglade ut från Stockholm med hovet, ambassadörerna och operan till Drottningholm sommaren 1786. Fartyget var yttligt sett likt flottans tunga skärgårdsfregatter men det saknade grov bestyckning och det var elegant inrett för kungens bekvämlighet. (Foto: Digitaltmuseum.se, id 011024822533, Sjöhistoriska museet modell O 00031.)

Sedan kommer mindre glamorösa farkoster, inledningsvis tre "skafferi-slangor". Benämningen "slinga" för båtar är sällsynt, men det finns en ritning över en "rekognoserings-slinga" från 1825. Denna båt var tio meter lång och 1,5 meter bred samt förde två råsegel. Om skafferi-slangorna var lika slanka som denna spaningsbåt skall vara osagt, men med tanke på att de skulle kunna ros av sex man verkar det sannolikt. Även anspelnigen på orm gör det troligt att båtarna var långsmala. Tre slangor indikerar att man behövde föra med sig en hel del livsmedel från Stockholm ut till Drottningholm.

Även nästa båt var prosaisk, vedfärjan. I augusti 1783 ritades en vedbåt i Karlskrona. Den var 14 gånger sex meter och tog 30 famnar ved, vilket motsvarar cirka 70 kubikmeter med dagens mått. Vedfärjan kunde seglas, och med tanke på att Axel de Brenner endast hade avsatt sex man för denna ganska tunga båt trodde man nog att den kunde seglas ut. För en modern människa kan det verka udda att man behövde ta med sig ved till Drottningholm från Stockholms slott, men så fungerade det uppenbarligen då.

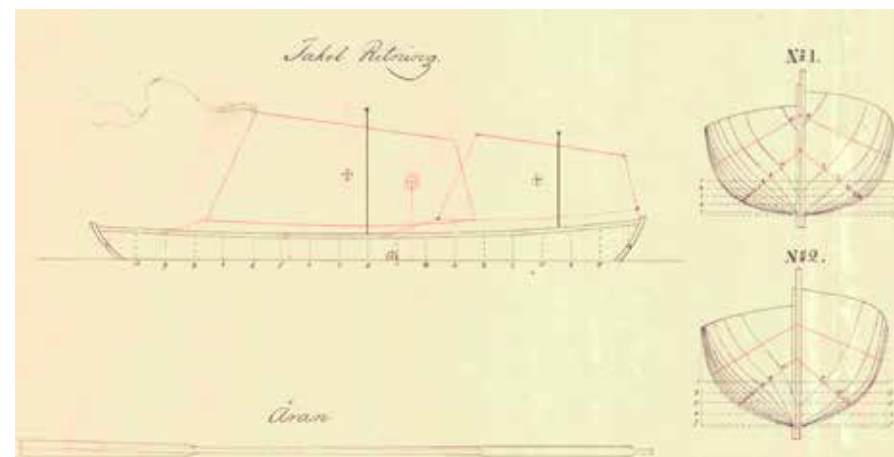
Det första blockets sista båt var avsedd för sjuka. Hälsan vid hovet verkar ha varit god eftersom det endast krävdes fyra roddare för att få med sig de som inte var friska.

Diplomaterna

Diplomaterna kommer som andra block efter *Amphion* med flera, vilket kan verka naturligt. Man kan möjligen reflektera över att skafferislangorna, vedfärjan och sjuktransporten kommer efter *Amphion*, men före alla övriga. Major Axel de Brenner var alltså inte fullt lika noga med rangordning som man skulle ha varit idag vid upprättande av en liknande plan. I vår tid skulle båtar för ved, livsmedel och sjuka ha lagts sist i listan. I sammanhanget kan man notera att alla typer av listor i staten idag speglar en viss ordning. Denna ordning är i normalfallet nog fastställd och ett ignorerande av den fastställda ordningen brukar skapa problem.

Rörande diplomaterna kan det till att börja med konstateras att de avstod från längre färder till sjöss. De skeppades över till Lovön från färjeläget vid Tyska botten på Brommalandet. Här krävdes då två vaktslupar samt en slup för ambassadören och en för ministrarna. Rangskillnaden är påtaglig. Ambassadören fick ensam en slup med 15 man, ministrarna fick dela på en slup med elva. Det allmänna intrycket är att de båda sluparna skulle ligga vid Tyska botten så länge som hovet vistades på Drottningholm och att diplomaterna kunde avropa transporter vid behov. Vaktsluparnas manskap var då möjligen någon form av hedersgarde, eller så behövdes de för bevakning.

Vem var då ambassadören? Svaret är inte självklart, men sannolikt var det Louis Marie de Pons, markis av Grignols, Frankrikes representant i Sverige.



Tre "skafferislangor" fraktade uppenbarligen livsmedel från Stockholm till Drottningholm. Den första gången vi möter slangor i Skärgårdsflottan är år 1825 då Johan Gustav von Sydow ritade "Ritningar til Recognoserings Slangor för Skärgårds Flottans att begagnas vid Recognoseringar inomskärs". Tackelritningen visar två enkla råsegel. (Foto: Digitaltmuseum.se, id 011024840893, Sjöhistoriska museets arkiv, ritning SR 2786.) Beskuren)



De Brenner listade en "vedfärja". Begreppet kan inte återfinnas bland de bevarade ritningarna, men väl en "wedbåt" ritad av Fredrik Henrik af Chapman. Det är naturligtvis möjligt att det rör sig om två olika farkoster, men man kan också anta att det här är ett av flera exempel på att 1700-talsmänniskan inte höll sig lika strikt till benämningar och definitioner som vi gärna gör idag. (Foto: Digitaltmuseum.se, id 021067386804, Sjöhistoriska museets arkiv, ritning SR 2141.)

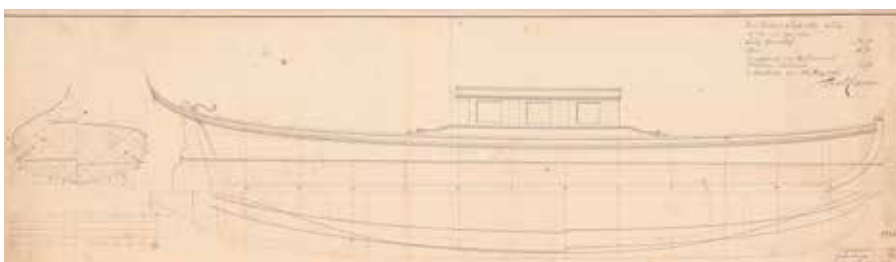
I ministrarnas slup bör vi ha återfunnit greve Andrej Razumomskij från Ryssland, greve Johann von Mercier, chargé d'affaires från tysk-romerske kejsaren i Wien, greve Fredrich Werner von Podewils från Preussen, greve Friedrich August Internari från Sachsen och greve Jan Carel van der Borch från Holland.⁶

För att gå över till diplomaternas farkoster. Vi kan känna oss relativt säkra på att den slup som ambassadören färdades i återfinns bland af Chapmans ritningar på Sjöhistoriska museet. En ritning från 1768 stämmer perfekt. Ritningen avbildar en slup som är 16 meter lång och tre meter bred. Den saknar master. Enligt ritningen skulle slupen ros med sju par åror. Den slanka farkosten var sannolikt relativt lättrodd. En kajuta i mitten gav ambassadören gott skydd mot väder och vind.

Vilken typ av farkost som ministrarna fick hålla tillgodo med är dock oklart. En möjlighet är att det fanns en slup av samma typ ambassadörens, men något mindre.



Porträttbilder av utländska diplomater i Sverige under 1700-talet är ovanliga. Konstnären Niclas Lafrensen d.y. målade emellertid detta porträtt av Sachsens sändebud Fredrich August Internari år 1794. Tekniken var akvarell/gouache på elfenben. (Foto: Digitaltmuseum.se, id 021046503432, Nationalmuseum, nr NMB 705/24646.)



Den farkost som ställdes till ambassadörens förfogande var sannolikt denna "En Rodare Jagt eller Slup at ro med 7 par åror", ritad av Fredrik Henrik af Chapman och daterad Stockholm den 28 maj 1768. (Foto: Digitaltmuseum.se, id 011024827696, Sjöhistoriska museets arkiv, ritning OR 2538.)

"Oeconomien"

Sedan kommer "Oeconomien". Här behövdes en jakt med 16 roddare och en rorsman för drabanter och lakejer. Hovtrumpetare, präster och ceremonimästaren klarade sig med sex roddare och en rorsman. En reflektion över exakt vilka farkoster det här rörde sig om följer mot slutet av texten. Man kan låta sig förvånas över prästernas låga placering på listan, i och för sig över ceremonimästaren, men under drabanter, lakejer och trumpetare.

Bland personerna ovan är det hovtrumpetarna som framstår tydligast i källorna. Kexél listade nio hovtrumpetare, under ledning av herr J. G. Jäger. Det fanns också två hovpukslagare.⁷ Ceremonimästaren borde vara enkel att hitta, men den ordinarie ceremonimästare, Jean de Bedoire, gjorde vid denna tid tjänst som Sveriges generalkonsul i Lissabon. Det är möjligt att Leonard von Hauswolff fyllde funktionen år 1786. Han hade år 1781 blivit härold vid Kungl. Maj:ts Orden och blev ceremonimästare i december 1790.⁸ Det är svårt att uttala sig "om ceremonimästarens eventuella medpassagerare, han kunde ha haft viss personal med sig eller så fick han en egen båt på grund av sin rang.

I och med att hovtrumpetarna var nio personer kan vi anta att prästerna inte var fler.

Operan

Operan är det sista blocket, med fyra kollektiv, kören, baletten, hovkapellet och kyrkosångarna. Ett antal farkoster gick också till vad som verkar vara individer; maskinisten, skraddare, "premier sujetten af balletten", "första acturen" och frisören.

Kören, baletten och hovkapellet fick naturligt nog stora farkoster. Den omfattande kören leddes av Johan Gustaf Bonn och herr Chatillon, vars förnamn för evigt verkar ha gått förlorat för historien. Kören räknade totalt 87 sångare, varav 54 var män och 33 kvinnor.⁹

Baletten stod under ledning av balettmästaren herr Louis Gallodier,

känd som grundaren av svensk balett. Näst i rang kom två förste dansörer. Den ene var Jean-Rémy Marcadet och den andre var Antoine Bournonville. Detta förhållande skapar vissa problem som tas upp nedan. Utöver dessa tre från Frankrike härstammande herrar bestod baletten av nio övriga dansare samt fyra "koryféer", närmast "ledare", samt 48 statister.¹⁰

Kexél inledde hovkapellets kapitel med 28 skådespelare och fortsatte sedan med "Orchestren". Den senare bestod av tre konsertmästare, där en befattning var vakant, 17 violiner, fyra "Alt-Violer" [altfiol], fyra "Violonceller" [cello], tre "Contra-Bass" [basfiol], två "Bassoner" [fagott], en "Contre Basson" [kontrabasfagott], sex valthorn, två "Fleuter" [flöjt], fyra "Hautbois" [oboe], två "Clarinetter" [klarinet], två "Trompeter" [trumpeter] och en pukor. Utöver dessa fanns det några andra personer knutna till orkestern. Av dessa torde klaverstämmaren Öhrman ha varit oundgänglig. Hela styrkan skulle alltså räkna närmare 80 personer.¹¹

Även maskinisten och skräddare fick ansevärd farkoster. Herr Johan Schef var "Directeur af Mechaniquen och Machinist". Till sin hjälp hade Schef en undermaskinist, två förste snickare, en fyrverkare och en sprutmålare. Totalt sex personer.¹² Vad gäller skrädderiet kan man lätt misstänka att Kexél inte hade listat alla medarbetare. Hans uppräkningsinskränkte sig till mästarskräddaren herr Nyman, perukmakaren herr Götz och förste fruntimmerskräddaren herr Molin, tre personer.¹³ Vi kommer snart att se att det i själva verket endast rörde sig om två identifierade personer.

Det är svårt att tänka sig att sociala skäl motiverade stora båtar till maskinisten och skräddare, varför antagandet att de medförde fler människor ligger nära till hands, alternativt att de medförde en mängd materiel. Rent praktiskt kan naturligtvis några från till exempel kören eller baletten ha sökt sig till dessa farkoster, om det fanns gott om plats på dem.

De fyra sista sluparna i uppställningen väcker frågor. Ordet "sujett" är ett äldre uttryck för rollinnehavare och en slup för "premier sujetten af balletten" skapar omedelbart frågan: Vem var det? Det rör sig uppenbarligen om vad vi idag skulle kalla en "stjärna". Vi har redan kandidaterna Jean-Rémy Marcadet och Antoine Bournonville. Det fanns dock också två första dansörer. Fru Alix och Mademoiselle Bassi.¹⁴ Den första var Julie Alix de la Fay, syster till Antoine Bournonville, och den andra var Giovanna Bassi. Båda damerna var dansörer på världsnivå.¹⁵ Vilken av dessa fyra som

fick en egen slup framstår dock som oklart.

Samma problem inställer sig för den förste aktören. Här ger Kexél oss fyra namn att välja mellan: Carl Stenborg, hovsekreterare och ledamot av Kungl. Musikaliska Akademien i Stockholm, Christian Karsten, Hans Björkman och Abraham de Broen.¹⁶ Det torde inte vara för djävt att gissa på att Carl Stenborg fick en egen slup.

Kyrkosångarna är tyvärr höljda i visst historiskt dunkel. Om man skall följa analogin med hovtrumpetarna bör de inte ha varit fler än tio till antalet eftersom de endast fick en slup med sex roddare. Den siste på listan framstår dock så mycket tydligare. Frisören är den herr Götz som ovan listades som perukmakare. I Kexéls almanacka listas Götz över åren omväxlande som perukmakare respektive frisör. Götz hette Louis i förnamn och är mest känd för att hans dotter, Louise Götz, gjorde en skådespelarkarriär i det gustavianska Sverige.¹⁷ Det bör dock ha varit något särskilt med Götz eftersom han faktiskt fick en egen slup.



En av kandidaterna för att som "premier sujetten af balletten" få en egen slup var utan tvekan Giovanna Bassi. Hon hade debuterat på Parisoperan 1783 och värvades sedan till Sverige som en kvinnlig motsvarighet till stjärndansören Antoine Bournonville. (Foto: Finlands Nationalgalleri/Simo Karisalo, målning av Cornelius Höyer.)

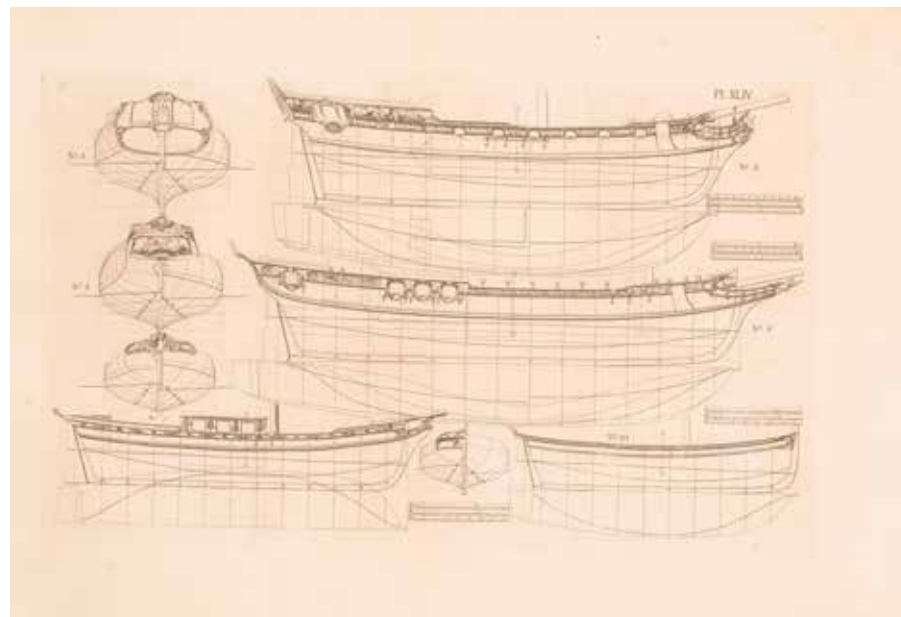
Jakter och slupar

Då återstår frågan om exakt vilka farkoster som transporterade "Oeconominien" och operan. Till att börja med kan man konstatera att det enligt Axel de Brenner rörde sig om två olika typer av farkoster: Roddjakter, med 14, 19 eller 21 man samt slupar, med 7, 9, 11 eller 15 man. Anteckningar på skeppsbyggmästaren Fredrik Henrik af Chapmans ritningar indikerar att gränsen mellan jakt och slup vid denna tid inte var knivskarp, en samtida ritning kunde ha rubriken "...slup eller jakt...".¹⁸ Ytterligare en problematik är att det fanns farkoster som endast kunde ros, men att det också fanns flytetyg som kunde seglas men även ros. I frågan om vad som var vad är vi alltså utlämnade till de Brenners tänkande och vad vi kan förstå av olika ritningar.

Af Chapmans *Architectura navalis* är en rimlig startpunkt. Här finns det ritningar på ett antal roddjakter.¹⁹ Vid en första anblick kan en del av dem stämma bra på de farkoster som de Brenner listade. Ett exempel är en roddjakt med 10 par roddare.²⁰ Denna farkost skulle kunna vara den roddjakt med 21 mans besättning som de Brenner nämnde. Ett närmare betraktande av ritningen visar dock att farkosten svårligen kan ta fler än tolv passagerare, samt att den har så lågt fribord att man inte gärna tar ut den på Mälarens vatten för en längre färd. Samma problem vidlåter af Chapmans övriga roddfartyg.

Nästa avdelning i af Chapmans verk avbildar ritningar på små seglande fartyg, som dock har årtullar.²¹ Man kan ställa sig en del frågor kring ritningarna, till exempel om vattenlinjen är inritad på en tom eller en lastad jakt. Man kan också fråga sig om vattenlinjen är ritad med nödvändig barlast. Den översta jakten kan antas ha behövt tre tons barlast.²² Ett antagande är att ritningarna avser tomma men barlastade farkoster.

En blick på ritningarna (se bild 8) indikerar att vi har de Brenners farkoster här. Till exempel märks en jakt som är cirka 15 gånger fyra meter i vattenlinjen och har uttag för två gånger sex roddare (Nr. 3). Den bör ha deplacerat cirka 25 ton med barlast. En så pass stadig jakt ska ha kunnat ta ombord kören, baletten eller hovkapellet och fortfarande genomföra en trygg seglats ut till Drottningholm. Under femtonmeters jakten finns en



Plansch XLIV i Fredrik Henrik af Chapmans *Architectura navalis* ger sannolikt den bästa bilden av de mindre farkoster som användes för att transportera Gustav III:s hov och opera från Stockholm till Drottningholm. Farkosterna är numrerade enligt följande: Nr 3, överst, nummer 4, under Nr 3, Nr 7, nederst till vänster och Nr 10 nederst till höger. (Foto: Ulf Sundberg. Plansch XLIV ur Fredrik Henrik af Chapman, *Architectura navalis mercatoria* London 1971.)

något större farkost, som i och för sig benämnes skonert, och som har två gånger sex årklykor (Nr. 4). Även den här typen kunde ha varit aktuell för att transportera många människor.

På samma plansch finns även en mindre båt som är elva meter i vattenlinjen. Den har både master och kajuta, men det framgår inte hur många årtullar som fanns. (Nr. 7) "Premier sujtetten af balletten" och "Första acteuren" fick sannolikt denna typ av farkoster. En hög status borde ge en slup med kajuta.

Den fjärde farkosten är en enmastad jakt om drygt åtta meter, vilken

torde vara en god representant för de slupar med sju mans besättning som de Brenner listade (Nr. 10). Man kan gissa att det var ganska trångt ombord på de minsta farkosterna.

Det är drygt fem distansminuter från Stockholms slott till Drottningholm. Det är på intet sätt en omöjlig sträcka att ro, men det är bättre att segla. Det är alltså mycket som talar för att de Brenners begreppsvärld skiljde sig från den i *Architectura navalis*. Den viktigaste faktorn är att de farkoster som *Architectura navalis* presenterar som roddjakter helt enkelt inte skulle kunna transportera det stora antal människor som det rörde sig om.

Avslutning

Man kan avslutningsvis fråga sig vad operan gjorde när den kom fram till Drottningholm. Under år 1786 var det premiär på operan *Gustaf Wasa*, skriven av Gustav III själv. I sin förteckning över premiärer listade Kexél dock endast "*Giannina e Bernadone*, Italiensk Opera ff" som uruppförd på Drottningholm år 1786.²³

Den här notisen är ett kortfattat försök att sätta mer kött på Axel de Brenners plan. Med planen, Sjöhistoriska museets ritningssamling, *Architectura navalis* och Kexéls teateralmanacka kan man formulera ett antal antaganden kring en sedan länge svunnen verklighet. Utrymmet för vidare forskning är dock avsevärt.

Avslutningsvis går ett stort tack till Jennie Nell, forskare i litteraturvetenskap vid Stockholms universitet, för viktiga synpunkter på manuskriptet och till mariningenjör Lars Salomonsson för trevliga och värdefulla diskussioner kring de aktuella ritningarna. Man kan också konstatera att en målning av denna eller en liknande eskader naturligtvis kunnat eliminera en hel del av osäkerheten kring ovanstående artikel. En sådan målning har dock, trots vissa efterforskningar, inte stått att finna.

Noter

¹ Axel de Brenner, "Förslag till fördelning af Roddare Manskap dom dagarne, under Kongl. Hofvets wistande på Kongl. Lust Slottet Drottningholm.", Riksarkivet, Riksarkivets ämnessamlingar. Militaria. Administrativa handlingar rörande flottan. Chefen för arméns flotta och galärflottan till Kungl. Maj:t. SE/RA/754/3//3/1/M 1807. Volym M 1807, 1784–1789.

² Fredrik Henrik af Chapman, *Architectura navalis mercatoria* (London 1971).

³ Olof Kexél, *Theatre-Almamach, För År 1787* (Stockholm 1786).

⁴ Jmfr Otto Lybeck (ordförande för redaktionskommittén), *Svenska flottans historia*, Band II (Malmö 1943), sid. 330–332.

⁵ Gunnar Artéus, *Gustav III:s hov*, (Stockholm 2013), sid. 66–67.

⁶ Hedvig Elisabeth Charlotta, *Dagbok: Öfversatt och utgifven af Carl Carlson Bonde, II, 1783–1788* (Stockholm 1911), jämför sid. 485, 491 och 493–495 samt Wikipedia-artiklar.

⁷ Kexél, sid. 42.

⁸ Svenska Wikipedia, *jean_de_bedoire* och *leonard_von_hauswolff*. Läst 22-10-30.

⁹ Kexél, sid. 21–25.

¹⁰ Kexél, sid. 26–31.

¹¹ Kexél, sid. 33–40.

¹² Kexél, sid. 45.

¹³ Kexél, sid. 47.

¹⁴ Kexél, sid. 26.

¹⁵ Jmfr. Gunilla Roempke, *Vristens makt: Dansös i mätressernas tidevarv* (Stockholm 1994), sid. 133–160.

¹⁶ Kexél, sid. 17.

¹⁷ https://sv.wikipedia.org/wiki/Louise_Götz Läst 2022-10-31.

¹⁸ Fredrik Henrik af Chapman, *En rodare jagt eller slup at ro med sju par åror*. (Stockholm den 28 maj 1768), Sjöhistoriska museet, OR2548 (digitaltmuseum.se).

¹⁹ *Architectura Navalis*, Plansch XLVI och XLVII, ritningarna 2–8.

²⁰ *Architectura Navalis*, Plansch XLVI, ritning nr. 2.

²¹ *Architectura Navalis*, Plansch XLIV, ritning nr. 3, 4, 7 och 10.

²² De skeppstekniska reflektionerna baseras på samtal med mariningenjör Lars Salomonsson 2022-11-02.

²³ Olof Kexél, *Theatre-Almamach, För År 1786* (Stockholm s.a.), sid. 59.



Dialog om Operation Paul

Response to John Turesson's note "An unalerted and poorly defended Swedish port' – Operation Paul from the viewpoint of Luleå" by Peter Hore

I have read John Turesson's note "An unalerted and poorly defended Swedish port' – Operation Paul from the viewpoint of Luleå" (in *Forum navale* 78) with great interest, but I beg to differ.

Firstly, was Luleå unprepared for the possibility of an attack by Royal Navy torpedo bombers in the late spring/early summer of 1940?

There was absolutely no strategic warning of such an attack, and there was no precedent that lead anyone to expect such an attack: in 1940, a long-range attack by carrier-borne aircraft was beyond the imagination of most attackers and defenders. Even if Swedish defenders had heard or seen at dawn (there was no radar) a large number of aircraft entering Swedish airspace and been able to give some tactical warning, the defenders would have had no idea what the aircraft were or what their destination was. Further, that the knowledge of Operation Paul has escaped the attention of most historians since the Second World War, until I discovered the sources in the archives, is more proof that Luleå was and would have been unprepared.

Secondly, was Luleå poorly defended?

In my original article (FN 70), I was negligent when I did not fully examine the defences of Luleå in 1940, and I am grateful to John Turesson for correcting me. He lists a number of 75mm, 40mm and 8mm guns

defending the port and its approaches, but where were the searchlights and barrage balloons, where were the warships with their batteries of anti-aircraft guns, and where were the land-based fighter aircraft? No, I'm sorry, but Luleå was poorly defended compared to, for example, when the intent and determination behind Operation Paul was manifested later in 1940 at the Battle of Taranto, when a score of Fleet Air Arm aircraft pressed home a night attack, crippled the Italian navy, and changed the strategic balance of power in the Mediterranean.

My main conclusion remains that if Operation Paul had been executed, it would have succeeded. The consequence may only have been the closure of the port of Luleå and an interruption in iron ore exports to Nazi Germany for some days or weeks, but the event would also have changed the strategic, operational, and tactical course of the war in the north and it may even have brought Sweden into the war on the Nazi side.

Principally, I'm glad Operation Paul didn't happen: it would have embittered Anglo-Swedish relations for generations (as the British attack on the Vichy French fleet in Mers-el-Kebir, also in 1940, still does today), and there would be many Swedish friendships that I personally would not now enjoy.

Reply from John Turesson

Swedish air defences were prepared to defend Luleå against any intruder. British interests to cut the iron ore supply was well known from many sources: Allied press debate during the winter war; Operation Wilfred – the mining of Norwegian territorial waters on 8th of April; and Swedish police capturing the "Rickman gang" planning to sabotage Oxelösund harbour on the 19th of April. During the winter war Soviet naval aviation had dropped mines in Finnish harbour entrances. The most surprising bit with operation Paul would be the use of slow and vulnerable Swordfish biplanes.

As the plan narrowed down in scope the three minefields that remained were the one closest to Swedish air defences. Thus, the planning unin-

tentionally maximized the air defence's efficiency. To ensure that the mines are distributed evenly the aircraft must fly in a formation at slow speed and low altitude. Like an air show fly-by within 2000 meters of the Swedish guns.

In comparison, the attack on Taranto was well reconnoitred and executed on a pitch-black Mediterranean night in November. The shore based Italian anti-aircraft guns were poised against level bombers and were not permitted to fire directly at the low flying torpedo bombers due to the risk of hitting their own ships. An attack on Luleå in June at 5 AM means bright daylight and at least one AA-battery with an unrestricted arc of fire to the drop zone.

It would undoubtedly have been a British tactical victory; the port would have been closed for some period. But strategically just a minor inconvenience for the German iron ore supply.



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

Anmäld av Bo G Hall

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Leos Müller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Reviewed by Hielke van Nieuwenhuize

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Lennart Bornmalm

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Boken är läsvärd och andas ett mycket ambitiöst arbete.



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

Anmäld av Lennart Bornmalm

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Ulf Sundberg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Reviewed by René Taudal Poulsen

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Forskarpriset till Jan Gletes minne

År 2012 beslöt Sjöhistoriska Samfundet att instifta ett forskarpris till Jan Gletes minne, att delas ut till "forskare, svensk eller utländsk, som med sitt vetenskapliga arbete utvecklar kunskapen om svensk maritim historia eller angränsande ämnen". Prissumma och pristagare beslutas årligen av Sjöhistoriska Samfundets styrelse. Eftersom det är ett pris och inget stipendium, tillämpas inget ansökningsförfarande.

Prismottagare:

2013: Niklas Eriksson, intendent vid Sjöhistoriska museet och doktorand i marinarkeologi vid Södertörns högskola (han avlade sin doktorsexamen 2014). I prismotiveringen sägs, att han "på ett nytt och fruktbart sätt kombinerar tvärvetenskapliga perspektiv, historiska och arkeologiska, med en förmåga att sätta in det unika svenska maritima arvet i en bred europeisk kontext."

2014: AnnaSara Hammar, fil dr vid Umeå universitet. Hon tilldelades priset för sin avhandling *Mellan kaos och kontroll. Social ordning i svenska flottan 1670–1716*. I motiveringen sägs, att "boken är en både gedigen och välskriven undersökning, i vilken författaren kombinerar ett marinhistoriskt med ett rättshistoriskt perspektiv. På det sättet tillför hon den marinhistoriska forskningen nya aspekter, helt i Jan Gletes anda."

2015: James Davey, PhD, curator, National Maritime Museum. Han tilldelades priset bl.a. för sin bok *The Transformation of British Naval Strategy – Seapower and Supply in Northern Europe, 1808–1812*. I den engelskspråkiga motiveringen konstateras att Davey har "from a British perspective and founded on extensive original research, thrown light upon important aspects of the naval history of the Baltic area, in particular the logistic foundations for naval warfare in the early 19th century."

2016: Victor Wilson, historiker vid Åbo Akademi. Han tilldelades priset för sin avhandling *Krig och handel i den karibiska frihamnen Gustavia, 1793–*

1815. Avhandlingen utgör ett viktigt forskningsbidrag till svensk historieforskning och ett nytt och betydande bidrag till den atlantiska kolonialismens historia. Wilsons arbete placerar historien om den svenska kolonin S:t Barthélemy och dess frihamn Gustavia för första gången i ett relevant maritim historiskt sammanhang.

2017: Jakob Seerup, intendent (museumsinspektör) vid Bornholms Museum, tidigare vid Orlogsmuseet i Köpenhamn. Han belönades för sin omfattande vetenskapliga produktion om den danska örlogsflottans verksamhet i Östersjön under det långa 1700-talet. I Jakob Seerups forskning ryms både internationella utblickar och jämförelser med den svenska flottan. Genom att belysa mindre uppmärksammade aspekter av flottans verksamhet och sociala organisation har han även bidragit till att utveckla örlogsforskningen i nya riktningar.

2018: Inget publicerat forskningsarbete uppfyllde kriterierna.

2019: Rune Edberg fil dr. Han belönas för sin forskning som grupperar sig kring några centrala teman: främst vikingaskeppskopian Ormen Friskes förlisning, vikingatida seglation och pålspärrar och tilldelas forskarpriset för en varierad men ändå fokuserad maritim produktion.

2020: Hanna Hagmark, chef för Ålands Sjöfartsmuseum. Hon belönades "för sina pionjärsatser i forskningen om sjömanshustrun, exempelvis i boken *Avsked och återseende. Sjömanshustruns liv under 1900-talet* (2008), och för sitt arbete för att beforska och bevara Ålands maritima kulturarv".

2021: Patrik Höglund, marinarkeolog vid Statens maritima och transporthistoriska museer. Han belönades för sin "forskning i gränsområdet mellan marin arkeologi och historia. I avhandlingen *Skeppssamhället. Rang, roller och status på örlogsfartyg under 1600-talet* skildrar han livet ombord på örlogsflottans större fartyg under 1600-talet. Han studerar vilka grupper tjänstgjorde ombord, vilket status de haft och hur de förhöll sig till varandra. Han kombinerar skickligt arkeologiskt material med historiska källor och ger i sin avhandling en fyllig men ändå lättillgänglig bild av ett komplext "skeppssamhälle".



Sune Örtendahls stiftelse

Sjöhistoriska Samfundets styrelse förvaltar Sune Örtendahls stiftelse. Denna stiftelse tillkom 2000 efter en betydande testamentarisk donation från framlidne örlogskaptenen Sune Örtendahl. Enligt bestämmelse i testamentet används avkastningen av stiftelsens kapital för att stödja utgivningen av *Forum navale* och *Forum navales skriftserie*.

Anvisningar för ansökningar till Sune Örtendahls stiftelse:

Stödet utgår i form av bidrag till publicering av böcker av sjöhistoriskt intresse. Sådant stöd kan utgå både till avhandlingar och annan litteratur av vetenskaplig eller dokumentär karaktär. För en förteckning över hittills utgivna titlar se: www.sjohistoriskasamfundet.se

Stöd utgår ej för forskning, resor, litteratur mm.

Stödet utgår antingen genom att Sjöhistoriska Samfundet ombesörjer publiceringen av skriften eller genom att Samfundet utbetalar tryckningsbidrag till annan utgivare. I bägge fallen distribueras skriften till Samfundets medlemmar och ingår i *Forum navales skriftserie*.

Ansökningar om publicering av manuskript eller tryckningsbidrag ställs per e-post till:

Thomas Taro Lennerfors
Uppsala universitet
Institutionen för samhällsbyggnad och industriell teknik
Avdelningen för industriell teknik
Box 169
751 04 Uppsala
Sweden
thomas.lennerfors@angstrom.uu.se

Till ansökan ska manuskript och kostnadsberäkning bifogas. Beslut om stöd fattas av Sjöhistoriska Samfundets styrelse. Sökande rekommenderas att vara ute i god tid med ansökan med hänsyn till aktuella sammanträdesdatum för styrelsen. Ytterligare information om detta ges av sekreteraren eller redaktören. I samband med avtalet om tryckningsbidrag förbinder sig sökanden att tillse att överenskommet antal exemplar av boken levereras till Sjöhistoriska Samfundet och dess medlemmar.

På bokens titelsida (eller motsvarande) anges "Utges med stöd av Sjöhistoriska Samfundet och Sune Örtendahls stiftelse, samt ingår i Forum navales skriftserie som (aktuellt löpande nummer)".



Skrivregler för manus till Forum navale

Det finns två kategorier av artiklar i Forum navale: vetenskapliga artiklar som genomgår anonym sakkunniggranskning med åtminstone två granskare, samt populärvetenskapliga artiklar som genomgår redaktionell granskning. Specificera vilken kategori ditt manus tillhör.

Till manuskript på svenska skall bifogas en kortfattad sammanfattning ("summary") på engelska, mellan en halv och två sidor. (Forum navale står för språkgranskning av den engelska sammanfattningen och kan, om särskilda skäl föreligger, bistå med översättning.) Författaren ombeds att skriva en kort författarpresentation, mellan 3 och 10 rader (namn, födelseår, titel och nuvarande arbete, samt forskningsintressen och senaste publikationer).

Forum navale publicerar också kortare notiser (cirka 1500-2000 ord), såsom kommentarer på maritim konst, dokument, symboler och artefakter, som genomgår redaktionell granskning.

Recensioner inleds med ingress där bokens författare, titel, tryckort, förlag, tryckår, sidantal och bandtyp anges. Kontakta redaktionen om du har förslag på bok som bör recenseras eller om du själv vill recensera en bok.

Alla bidrag ska skickas i word-format per e-post till redaktionen.

Anvisningar för noter och litteratur

Noter skall placeras efter den tryckta texten (använd funktionen "Infoga fotnoter" på din dator). Nummer till fotnoter placeras vanligtvis efter punkten i en mening; endast om det förekommer flera referenser i en mening kan nummer placeras i meningen. Bifogas litteraturförteckning till artikeln skall hänvisningar till böcker eller artiklar i not göras i förkortad form (författarnamn, tryckår, sidor), medan fullständig titel anges i litteraturförteckningen. Exempel på noter:

Widén 1990, s. 33, 55.

Johansson 1980, s. 55-89.

Johansson 1980, s. 55 ff.

Litteraturförteckning: Namn på böcker, tidningar och tidskrifter i litteraturförteckningen skall kursiveras. Namn på tryckta uppsatser, essäer i antologier etc. skall omgärdas med citattecken. Exempel:

Johansson, Ulla, "Fattigvård i Sverige under 1700-talet", i: *Oppdagning av fattigdomen. Social lovgivning i Norden på 1700-talet*. Oslo 1982

Attman, Artur, *Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik, 1558-1595*. Lund 1944

Gill, Conrad, "The Affair of Porto Novo: An Incident in Anglo-Swedish Relations", *The English Historical Review*, vol. 73, No 286, January 1958

Enkla stilregler

Siffror. Årtal skrivs 1956; men höga tal skrivs med ett mellanslag, t ex 1 956 meter. Låga tal skrivs ut (ett, två, tio, nitton), med undantag för procent, mått eller uppräknings av flera siffror. Vid uppgifter om datum skriv ut månad (t ex, den 10 januari 1950; ej 10/1 1950)

Undvik förkortningar om möjligt. Vid användning av ovanliga förkortningar skriv alltid en lista av förkortningar som placeras före Litteratur och Källor.

Citat: längre citat, mer än tre rader, bör skrivas med indrag utan citattecken och med mindre teckenstorlek än löpande text. Utelämnade ord i citat skall markeras med tre punkter inom parentes: [...].

Fartygsnamn kursiveras och skrivs utan citattecken.

Sjöhistoriska Samfundets styrelse

Ordförande: Kommendör Bo Wallander (pensionerad)
Vice ordförande: F.d. museichef Klas Helmerson
Skattmästare: Kommendörkapten Mikael Råman (pensionerad)
Redaktör: Professor Thomas Taro Lennerfors
Biträdande redaktör: Fil. Dr. Mirja Arnshav
Biträdande redaktör: Fil. Dr. Andreas Linderoth
Övriga ledamöter: Direktör Hans Christner
Journalist och författare Torbjörn Dalnäs
Ambassadör Lars Grundberg
Fil. Dr. AnnaSara Hammar
Professor Leos Müller

Board of the Swedish Society for Maritime History

Chairman: Captain Bo Wallander (Ret'd)
Vice Chairman: Former Museum Director Klas Helmerson
Treasurer: Commander Mikael Råman (Ret'd)
Editor: Professor Thomas Taro Lennerfors
Deputy Editor: Ph.D. Mirja Arnshav
Deputy Editor: Ph.D. Andreas Linderoth
Members of the Board: Mr. Hans Christner
Journalist and Author Torbjörn Dalnäs
Ambassador Lars Grundberg
Ph.D. AnnaSara Hammar

Professor Leos Müller

Forum navales redaktionsråd

Prof. Lars Ericson Wolke, Försvarshögskolan, Sverige.

Prof. Leos Müller, Stockholms universitet, Sverige.

Prof. Steve Murdoch, University of St Andrews, Storbritannien.

Prof. Jari Ojala, University of Jyväskylä, Finland.

Prof. Stig Tenold, Norwegian School of Economics, Norge.

Prof. Nils Villstrand, Åbo Akademi, Finland.

Fil. Dr. Hanna Hagmark, Åland Maritime Museum, Finland.

Fil. Dr. René Taudal Poulsen, Copenhagen Business School, Danmark.

Fil. Lic. Mats Kero, Sjöhistoriska Samfundet, Sverige.

The Swedish Society for Maritime History

- aims to promote research in maritime history, primarily the Swedish experience in this regard, in all its forms and contexts.
- publishes the journal *Forum navale* and publications belonging to the *Forum navale* Book Series
- organizes meetings for members, including lectures in maritime history
- manages and administrates The Sune Örtendahl Foundation, which supports the publication of *Forum navale* and publications belonging to the *Forum navale* Book Series

Address

Sjöhistoriska Samfundet
c/o Rosenius
Kornhamnstorg 2
111 27 Stockholm
E-mail: info@sjohistoriskasamfundet.se

Back issues of *Forum navale* are available on the website below.

Website

www.sjohistoriskasamfundet.se

Membership

The annual membership fee is 300 SEK.

Forum navale

Editor: Thomas Taro Lennerfors, email: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se
Deputy Editor: Mirja Arnshav, email: mirja.arnshav@live.com
Deputy Editor: Andreas Linderöth, email: linderotha@gmail.com

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

Forum navale accepts manuscripts in English.



Pris 200 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet

ISSN 0280-6215