

nr 81

Forum navale

Simon Ekström: *Att minnas de döda – Djurgårdens maritima monumentlandskap*

Henric Häggqvist: *Iron for spices – Swedish-Spanish commodity exchange 1738–1813*

Thomas Taro Lennerfors och Emmanuel Guy: *The contested shoe box – revisiting the role of aesthetics in the modern cargo shipping industry*

Mathias Istrup Karlsmose: *Globalizing Scandinavian Warfare – plans for Colonial Wars in the Danish-Swedish Wars in the 17th Century*

Sjöhistoriska Samsfundets tidskrift 2024



Nr 81

*Forum
navale*



Sjöhistoriska Samfundets tidskrift
2024

Utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse
och Ebbe Aspengrens fond

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 Matilda Jarl e-post: Matilda.Jarl@nordiskamuseet.se
Bitr. redaktör Andreas Linderöth e-post: linderötha@gmail.com

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

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna
Grafisk form: Jenny Rosenius Text & Form AB
Tryck: TMG Sthlm, 2024
ISSN (tryckt): 0280-6215
ISSN (elektroniskt): 2002-0015

INNEHÅLL

Redaktionens förord	6	<i>Den glömda resan – skeppet Kalmar Nyckel</i> Anmäld av Håkan Altrock	185
Artiklar		<i>Kullens Fyr – i sjöfartens tjänst sedan 1500-talet</i> Anmäld av Bo G Hall	188
<i>Simon Ekström: Att minnas de döda – Djurgårdens maritima monumentlandskap</i>	8	<i>Vrak – havets rika historia</i> Anmäld av Staffan von Arbin	191
<i>Henric Häggqvist: Iron for spices – Swedish-Spanish commodity exchange 1738–1813</i>	36	<i>Undergång – skeppsbrott i konsten</i> Anmäld av Björn Marten	195
<i>Thomas Taro Lennerfors och Emmanuel Guy: The contested shoe box – revisiting the role of aesthetics in the modern cargo shipping industry</i>	64	<i>Mannen som försvann</i> <i>Beckholmen – Djurgårdens inte helt okända ö</i> Anmälda av Mats Hellspong	198
<i>Mathias Istrup Karlslose: Globalizing Scandinavian Warfare – plans for Colonial Wars in the Danish-Swedish Wars in the 17th Century</i>	94	<i>Styrsöbolaget – sekler av skärgårds- och älvtrafik</i> Anmäld av Bo G Hall	204
Essäer		<i>Över älven och ut på världshaven – Concordia Maritime 135 år</i> Anmäld av Lennart Bornmalm	206
<i>Lars Grundsberg: För 80 år sedan – stormdrivna Venus bringar 842 estniska flyktingar till Örnköldsvik</i>	118	<i>Arven efter varven</i> Anmäld av Magnus Wikdahl	210
<i>Ingvar Svanberg: Levande proviant</i>	152	<i>"... det ser illa ut" – Estoniakatastrofen 28 september 1994</i> Anmäld av Susanna Allesson Nyberg	214
Recensioner		<i>The Norwegian Merchant Fleet in the Second World War</i> Anmäld av Mats Kero	217
<i>Klart skepp! Svenska flottan i krig och fred under 500 år</i> Anmäld av AnnaSara Hammar	168	<i>Contemporary Philosophy for Maritime Archaeology</i> Anmäld av Mirja Arnshav	221
<i>Svenskt sjöförsvaret 500 år. Människor, politik & kulturarv</i> Anmäld av Lars Ericson Wolke	172		
<i>Ekspeditionen till Asien</i> Anmäld av Mathias Istrup Karlslose	174	Övrigt	
<i>Suppressing Piracy in the Early Eighteenth Century</i> Anmäld av Stefano Cattelan	177	Forskarpriset till Jan Gletes minne	224
<i>Expedition Vanadis – en etnografisk världsomsegling 1883–1885</i> Anmäld av Simon Ekström	180	Sune Örtendahls stiftelse	227
		Instruktioner för manusförfattare	229
		Styrelse	231
		Forum navales redaktionsråd	233



Redaktionens förord

Thomas Taro Lennerfors
Mirja Arnshav
Matilda Jarl
Andreas Linderoth

Härmed har vi nöjet att presentera ett nytt nummer av *Forum navale* för Sjöhistoriska Samfundets medlemmar och för andra intresserade läsare. I linje med Samfundets ambition syftar tidskriften till att "bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former". Under året har vi fått ett tillskott i redaktionen, nämligen Matilda Jarl som med sina kunskaper inom marinarkeologi och tidigmodern historia tillför mycket till redaktionens arbete.

Föreliggande nummer av *Forum navale* består av fyra *vetenskapliga artiklar* som har genomgått oberoende sakkunniggranskning av åtminstone två anonyma granskare.

Simon Ekströms artikel diskuterar Djurgårdens maritima monumentlandskap och ställer frågor kring den minnesvärda dödens utförande, riktning och räckvidd.

Henric Häggqvists artikel undersöker varuutbytet mellan Sverige och Spanien från 1738 till 1813, baserat på svenska primärdata och diskuterar vad som drev handelsrelationer på 1700-talet.

Thomas Taro Lennerfors och Emmanuel Guys artikel argumenterar för

att shippingforskningen bör återuppväcka ett intresse kring estetik, främst med fokus på lastsjöfarten från 1960-talet.

Mathias Istrup Karlsmose undersöker i sin artikel betydelsen av kolonialkrig i rivaliteten mellan Danmark och Sverige under andra halvan av 1600-talet.

I numret ingår också två essäer som har genomgått redaktionell granskning. Lars Grundberg beskriver och diskuterar hur stormdrivna *Venus* bragte 842 estniska flyktingar till Örnsköldsvik 1944. Ingvar Svanberg diskuterar i sin essä förekomsten av levande proviant ombord på fartyg.

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.

2023 gick priset till den finske forskaren Mikko Huhtamies, Helsingfors universitet. Huhtamies belönas för sin gedigna och innovativa forskning om skärgårdsflottans och Sveaborgs historia och sin forskning om 1700-talets dykeri- och bärgningskompanier. Vi vill med priset även uppmärksamma Huhtamies populärvetenskapliga verk om Östersjöns och Finska vikens maritima historia.

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 2023 utkommit följande skrifter:

Berg, Lars Otto; Larsson, Esbjörn & Norman, Hans: *Officerarna i svenska skärgårdsflottan 1756–1824* (Lund: Nordic academic press, 2023). Ingår i Forum navales skriftserie som nummer 83.

Johansson, Dan: *Makt och motstånd. Bönderna, örlogsflottan och den svenska staten 1522–1640* (Stockholm: Historiska institutionen, Stockholms universitet, 2023). Ingår i Forum navales skriftserie som nummer 89.



Att minnas de döda

Djurgårdens maritima monumentlandskap

Simon Ekström

Vad är egentligen ett monument? Om man går till ordböckerna beskrivs det vanligen som en byggnad eller ett konstverk som har skapats för att vara en hedrande påminnelse om antingen en eller flera personer, eller för att i materiell form bevara minnet av en viss händelse. Ibland tillfogas dessutom upplysningen att monument mestadels görs av beständiga material som syftar till att "vara för evigt".¹

I det följande kommer jag att fokusera på ett antal monument, eller monumentliknande installationer, som har skapats med syftet att vara just minnesmärken.² Vissa av dem går mer än hundra år tillbaka i tiden, medan

Simon Ekström är professor i etnologi vid Stockholms universitet och anställd vid Centrum för maritima studier (CEMAS). Bland de senaste publikationerna kan nämnas *Sjödränkt, Spektakulär materialitet från havet* (Makadam, 2021) och "Upp ur djupet. Fyra kanonhistorier", *Ikaros. Tidskrift om människan och vetenskapen*, vol 19, nr 3, 2022. Han forskar för närvarande om bronskanoners långa efterliv som något annat än funktionella vapen. Detta inom ramen för det av Riksbankens Jubileumsfond finansierade forskningsprogrammet: Den glömda flottan. Sveriges "blåa" kulturarv, ca 1450–1850.

andra är av betydligt senare datum. Det som utgör den förenande länken är en gemensam koppling till havet, liksom att det i samtliga fall handlar om materialiserade hågkomster av någon eller någras död. Med utgångspunkt i detta material ska jag närma mig frågan om den utpekade och i den meningen också *minnesvärda* dödens utförande, riktning och räckvidd

Djurgården efter döden

Det vidsträckta Djurgårdslandskapet innehåller en avsevärd mängd arrangerade minnen i form av anläggningar, föremål och texter som riktar betraktarens uppmärksamhet mot någon form av död eller försvinnande.³ Det som därmed kan kallas för "de dödas minneslandskap" pekar på de levandes vilja att fästa de avlidna i både rummet och minnet.⁴ Men ser man närmare på det tydligt artikulerade minnesarbete som lever kvar i form av gravstenar, inskriptioner och monument visar det sig att den manifesterade omsorgen om de hädangångna också är stadd i rörelse och omvandling. De dödas minneslandskap ger därför väsentliga ledtrådar till den sociala och kulturella variation som präglat olika tiders förhållande till dem som lämnat jordelivet.

De minnesmärken och minnesplatser som nu ska tas upp till diskussion är placerade längs med en löst sammanhållen rutt som knyter samman områdena kring Skansen, Djurgårdskanalen och Blockhusudden.⁵ En tidig anhalt utgörs av några minneslager som står att finna på eller i anslutning till Galärvarvets kyrkogård. Därefter uppmärksammas området kring Sjöhistoriska museet och det bevarade minnet av bland annat andra världskrigets döda svenska sjömän. Och vid ett tredje uppehåll diskuteras det minnesmärke som är både yngst i ålder och ojämförligt störst i utbredning: det exempel på landskapsarkitektur och jordkonst som tillkommit för att hedra offren efter tsunamin vid Indiska oceanen 2004. Några av de utvalda monumenten har en tydlig bakgrund i flottans och marinens minnesskapande verksamheter, andra rymmer en tematik av mer allmänt hållen maritim karaktär. I samtliga fall handlar det om viljan att på olika sätt uppmärksamma och hålla kvar minnet av människor som förlorat sina liv i havet.

Eftersom textens allra första exempel på relationen mellan monument, minnesarbete och död helt och hållet saknar denna uttalade maritima inramning måste jag emellertid börja med en förklaring. På Djurgården har även grundaren av Skansen och Nordiska museet, Arthur Hazelius, sin gravplats. I artikeln används minnesarbetet över Hazelius som ett åskådligt sätt att visa på några linjer i den övergripande utveckling som har skett inom minnandets och dödens monumentskapande. Många statyer och minnesmärken med rötter i 1800-talets materiella minneskultur har likheter med hur museiskaparen Hazelius har gått till eftervärlden.⁶ Om detta vittnar ett stort antal gestaltningar i sten och brons av nationens berömdheter, varav flera också kan ses på Djurgården. Oavsett om det rör sig om kungar, vetenskapsmän, sångare, författare, diplomater eller skådespelare handlar det om manifesterandet av en enskild persons anmärkningsvärda liv och gärning. Som vi ska se gäller det inte riktigt för de minnesmärken av senare datum som utgör artikelns huvudsakliga material.⁷

Arthur Hazelius grav på Skansen

Arkiv och museer omtalas ofta som samhällets kollektiva minne.⁸ Det är därför ingen slump att museimannen Hazelius på 1890-talet gav Nordiska museet valspråket "Känn dig själv". I denna uppmaning att genom de insamlade föremålen lära känna den egna historien och det nordiska territoriet låg inte bara viljan att finna något jämförelsevis beständigt i en omvärld som på grund av industrialisering och urbanisering befann sig i snabb omvandling, utan också idén om museet som en plats där ett önskat utsnitt av förflutenheten gjordes möjlig att besöka, uppleva och kontempera. Redan vid denna tid fanns alltså en förståelse av museet som den instans där samhällets "minne" kunde både bevaras och ges ett lämpligt publikt uttryck.⁹



Hazeliusporten med bysten av grundaren. Foto: Holger Ellgaard

En annan sorts platser som också är involverade i akten att bevara det förflutna är förstås begravningsplatser och gravmonument. Undantagsvis kan det hända att de båda företeelserna överlappar med varandra, som i fallet med Arthur Hazelius. Efter att denne hade avlidit i hemmet – han bodde i Gula huset, en av friluftsmuseets egna byggnader – beslöt museets styrelse i samråd med sonen Gunnar Hazelius att det vore lämpligt med en gravplats inne på själva Skansenområdet. Efter att ha inhämtat vederbörligt tillstånd från de kyrkliga myndigheterna sattes planerna i verket.

Dödsfallet inträffade våren 1901 och året därpå ägde gravsättningen rum inte långt från Skånegården. Det finns inte mycket på platsen som vittnar om att här vilar stoftet efter den person som en av hans levnadstecknare skulle beskriva som "en av de mest fosterlandsälskande och för sitt land mest självupppoffrande män som någonsin levat i Sverige".¹⁰ Den stora sten som står uppsatt på en blygsam gravkulle har ingen inskription förutom namnet Artur Hazelius och årtalen för levnadsloppet. På en trekantig träskylt strax intill finns dock uppmaningen: "Vandringsman. Stanna en minut vid ARTUR HAZELIUS grav med vördnad och tack inför hans stora minne".

Trots bristen på yttre storslagenhet befinner vi oss ändå i samma härad som monumenten över avlidna kungar och välkända kulturpersonligheter, alltså bevarandet av minnet över nationens stora män och kvinnor. Två närliggande exempel på Djurgården ur samma tradition är ryttarstatyn av Karl X Gustav utanför Nordiska museet och den firade operasångerskan Jenny Lind som står vid vattnet en bit bortanför Skånska gruvan, längs med Djurgårdskanalens södra sida.¹¹

Texten på den nyss nämnda skylten är en uppmaning till vandraren att i tacksamhet begrunda de värdefulla insatser som grundaren av Skansen och Nordiska museet gjort för fäderneslandet. Hazelius död gick heller



Karl X Gustav utanför Nordiska museet. Foto: Gustaf Malmquist



*Operasångerskan Jenny Lind.
Foto: Gustav Heurlin, Väster-
götlands museum (Digitalt
museum)*

inte obemärkt förbi. Det begravningsståg som anordnades ska ha uppgått till omkring 100 000 personer och från Skansen hördes salut och klockringning ljuda över staden. Här syns de första spåren av ett fosterländskt kodat minnesarbete som skulle komma att fortsätta att klinga under lång tid.¹²

Det som minnesmärket på Skansen saknar är däremot en fysisk avbildning av personen, eller individen, Artur Hazelius. Den grova stenen säger inte mycket om hur museets skapare såg ut, snarare kan den uppfattas som en materialisering av dennes tidstypiska intresse för skandinavism och fornnordisk nationalromantik. Med sin rödfärgade inskription och valet av solkorset som en ensam fornnordisk symbol leder den

osökt tankarna till andra och betydligt äldre bildstenar.

Den hyllade individen hittar vi istället nere vid vad som under en lång period var Skansens egentliga huvudingång, den så kallade Hazeliusporten som stod färdig 1907. Centralt placerad i en stor hästskoformad byggnadskropp och omgiven av sex olika fosterländska tänkespråk, ristade på stora bronstavlor, visas Johan Axel Wetterlunds byst av Artur Hazelius. Uppifrån en kolonnartad sockel blickar grundaren av Skansen ut över det närläggna Biologiska museet och den egna skapelsen Nordiska museet. Det här är en anläggning som fullt medvetet är utformad som en minnesplats över individen Arthur Hazelius.

Galärvarvets kyrkogård med Estoniamonumentet

Det minneslandskap som introducerats ovan kan sammanfattningsvis beskrivas som den arrangerade hågkomsten över den store mannens, eller kvinnans, frånfalle. Den död som framträder är tydligt knuten till

en bortgången individ. Samtidigt betonas i det dåtida minnesarbetet att den personliga döden även har en nationell sida: det är också fosterlandet som är drabbat av en förlust. Men naturligtvis finns det också andra sätt varpå ett samhälle kan välja att minnas sina döda.

Inte långt ifrån Hazeliusporten ligger den muromgärdade Galärvarvskyrkogården, med anor från 1742. Det minneslandskap som med tiden har skapats innanför de höga murarnas begränsade yta är på många sätt präglad av en annan och mer vardaglig död än den som dominerar vid Hazelius grav och den tidigare Skansenentrén. Eftersom detta under lång tid varit flottans egen kyrkogård vittnar gravstenarna om att här ligger många ur flottans personal begravda. Men platsen rymmer också gravarna efter ett stort antal människor som bott på eller i närheten av Djurgården. Förklaringen står att finna i vad som kan kallas för dödens och gravplatsens närhetsprincip. I likhet med vad som gäller för flertalet andra kyrkliga begravningsplatser har dessa andra avlidna fått sin sista vila på Galärvarvskyrkogården helt enkelt därför att det varit församlingsbornas närmaste gravplats.

Som på många andra kyrkogårdar finns det också särskilda utrymmen för minneslund och askgravplats. Olika skyltar uppmanar besökaren att inte beträda gräsmattorna och att visa döda och sörjande hänsyn och respekt. Till skillnad från de individuella gravstenarna som har namn och årtal tydligt utsatta är det i dessa fall fråga om helt anonyma och kollektiva rumsligheter. Vid minneslundens upplyses särskilt om att gravsättningen sker under värdiga former och utan de anhörigas närvaro. Man är också noga med att slå vakt om platsernas opersonliga karaktär: andra arrangemang än blommor och gravljus undanbedes.



DC-3:an på Galärvarvskyrkogården. Foto: Holger Ellgaard

Det vardagliga anslaget hindrar inte att den uttalat nationella döden ibland är tydligt närvarande även på Galärvarvets kyrkogård. Det märks om inte annat på de renodlat militära gravar, minnesstenar eller monument som finns i kyrkogårdsrummet. Ett av dessa minnesmärken är *Vasagraven*, från 1963, där man samlade och begravde de upptagna benen efter de som hittades ombord på regalskeppet *Vasa*.¹³ Ett annat är en minnessten från 2012 som hedrar de åtta besättningsmän som omkom 1952 i samband med den sovjetiska nedskjutningen under kalla kriget av ett svenskt signalspaningsplan: alltså den länge saknade DC-3:a som efter mer än femtio år på havets botten hittades i Östersjön 2003.¹⁴ På den förstnämnda stenen kan man läsa ett inristat poem av prins Wilhelm (diktarprinsen) med lydelsen:

Här är vilorummet för dem som efter 333 år bärgats från regalskeppet *Wasa*. Kort blev kryssen, lång för dem som seglade in i evigheten. De offrade livet för fosterlandet. Tidigt bortgångna, sent lagd i vigd jord. Vandrare, ägna de namnlösa en fridens tanke.

Den andra minnesstenen, rest nästan exakt femtio år senare, har en lite mer stramt hållen ton. Men inte heller i detta fall är det någon tvekan om att avsikten är att uppmärksamma de döda i deras egenskap av att vara tillhöriga den egna nationen. På stenen står att läsa, med guldfärgade versaler: "Minne och hedersbetygelse över besättningen på DC-3 79001 Hugin", varefter följer en uppräkningslista av namnen på de omkomna samt tillägget, "fallna över Östersjön 13 juni 1952". Genom att använda uttryck som hedersbetygelser och fallna, tillsammans med den exakta angivelsen av flygplanet som DC-3 79001 Hugin, görs det klart att minnesstenen avser hågkomsten av ett antal personer som varit anställda av Försvarsmakten.

Galärvarvskyrkogården är dock inte bara en begravnings- och minnesplats för flottans personal och närboende församlingsbor. Mot vattnet och alldeles intill kyrkomuren finns även ett av de mer omtalade, och omdiskuterade, minnesmärken i Stockholmsområdet. Det är *Estoniamonumentet* från 1997, skapat av Miroslaw Balka, där tre stycken flera meter höga granitväggar är täckta av namnen från nästan samtliga de 815 personer



Estoniamonumentet, namnen på väggarna. Foto: Derbeth

som dog när färjan gick till botten 1994. Här och var på väggarna finns ett antal tomrum efter de döda vars anhöriga valt att inte få namnen på de omkomna utskrivna. I mitten av det öppna monumentet står ett träd som längst ned har en kraftig järnring med olycksplatsens koordinater. Invid monumentet finns också en inskription som förklarar och förtydligar minnesplatsen:

Natten till den 28 september 1994 förläste M/S Estonia på resan från Tallinn till Stockholm. I katastrofen på Östersjön omkom 852 människor. De hade hemorter i Sverige (501), Estland (284), Lettland (17), Ryssland (11), Finland (10), Norge (6), Danmark (5), Tyskland (5), Litauen (3), Marocko (2), Nederländerna (1), Frankrike (1), England (1), Kanada (1), Vitryssland (1), Ukraina (1) och Nigeria (1). Deras namn och deras öde vill vi aldrig glömma.

Inledningen på texten är påfallande ordknapp och återger endast några väsentliga drag i den faktamässiga bakgrunden till olyckan: år och datum, färjans planerade rutt och antalet omkomna. På dessa strama rader finns inget av det mer högstämmda tonfall som, var och en på sitt sätt, präglar

de båda andra minnesstenarna. Samtidigt rymmer förstås även det enkla och avskalade tilltalet ett tydligt budskap. Underförstått förmedlas att händelsen utgör en katastrof vars omfattning är så stor att den inte behöver framhävas ytterligare. Det är också en i hög grad inkluderande text. De döda får alla sin nationalitet angiven, samtidigt som de ingår i det större kollektivet av omkomna. Det gör att minnesstenen får en utformning som sträcker sig utanför det rent nationella. Sverige må ha varit det mest drabbade landet i termer av dödsfall, men tragedin var långtifrån bara svensk. Å andra sidan är inskriptionen endast återgiven på svenska, vilket till viss del motverkar det inkluderande syftet.

Den sista och avslutande meningen är särskilt intressant. Med formuleringen "Deras namn och deras öde vill vi aldrig glömma" skapas en länk bakåt till andra och äldre sätt att påminna om förluster och katastrofer. Inskriptionen påminner starkt om *Vasagravens* avslutande textrad: "Vandrare, ägna de namnlösa en fridens tanke". För sitt epigram på graven utnyttjade den vid tillfället 79-åriga Prins Wilhelm ett äldre lyriskt tilltal med uttryck som "offrade livet för fosterlandet", "segla in i evigheten" och "sent lagda i vigd jord". Det är något av samma sedan länge etablerade språkbruk för minnesstenar som återkommer i *Estoniamonumentets* slutrader. Genom att man väljer bort det tidigare strama och enkla tilltalet till förmån för ett mer högstämt allvar skapas en avslutning som ger ett större historiskt och känslomässigt djup.¹⁵

Ordalydelsen i slutmeningen kan te sig lite oväntad, men också det får sin förklaring. Det står inte att vi aldrig *ska* glömma. Inte heller står det att vi aldrig *får* glömma. Istället understryker texten att vi aldrig *vill* glömma de omkomnas namn och öde. Uppmaningen att komma ihåg blir därigenom förlagd till oss själva: till den önskan om att vilja minnas de döda som var och en som läser texten blir en del av. Jämfört med den starka uppmaning som ligger i de alternativa formuleringarna ska och får skapar denna självpåtagna önskan att minnas ett mer inkluderande och känslomässigt personligt tilltal. Oavsett om besökaren vid monumentet har en egen koppling till tragedin eller ej är det med viljan att minnas de döda som denna bjuds att träda in genom monumentets öppning för att ta del av de namn och fåtaliga tomrum som tillsammans har i uppgift att representera de omkomna.

Minnesmärkenas återkommande uppmaning att minnas de som gått före och redan lämnat jordelivet skapar också en förbindelse som sträcker sig över tid och mellan generationer. Det är de efterlevande som uppmanas, eller själva förklarar sig villiga, att skänka de döda en tanke. *Vasagraven* och *Estoniamonumentet* ekar därmed av samma slags hänvisning till ett större kollektiv av landsmän, eller i det senare fallet kanske medmänniskor, som den fosterländskt sinnade "vandringssman" som på Skansen ombads att i vördsam tacksamhet dröja ett ögonblick vid Hazelius grav.

Sjöhistoriska museet och sjömannens hjältedöd

På andra sidan Djurgårdskanalen, inte alltför långt bort från Galärvarvskyrkogården, ligger Sjöhistoriska museet som invigdes 1938. Precis som för många andra museer finns i direkt anslutning till museibygnaden några särskilt utvalda föremål som är tänkta att leda tankarna till det egna kunskapsområdet. Framför museet visas en del av en fartygsrigg, en livbåt, en mindre fyr, en eldkorg samt ett stort ankare. På baksidan finns en smärre kanonpark med ett tjugotal utlagda eldrör av varierande ålder, storlek och funktion; ett tema som går igen i det salutbatteri som står uppställda invid byggnadens ena gavel. De här föremålen, och kanske särskilt den från långt håll synliga stormasten från den tidigare skeppsgossebriggen *Gladan*, utgör vad som kan kallas för museets *signaturobjekt*. Flera av dem har funnits på plats alltsedan invigningen 1938.¹⁶

Signaturobjekten är en påminnelse om att ett museum inte bara ska förstås som en byggnad innehållande samlingar, utställningar, arkiv och



Från invigningen av monumentet Sjömannen 5:e juni 1953. Foto: Sjöhistoriska museet

olika bevarandefunktioner. Även de omedelbara omgivningarna, liksom för övrigt själva byggnaden, är en kommunikativ del av museet.¹⁷ Att såväl exteriören som närområdet är viktiga delar av det som museet önskar berätta om sina samlingar gör att den närmaste omgivningen ofta utgör en attraktiv plats även för andra minnesmärken och monument.

Så är den tidigare nämnda ryttarstatyn av Karl X Gustav placerad på väl synlig plats framför entrén till Nordiska museet. Statyn av en kung som var monark över både Sverige och Norge passar också bra in i museets egen bakgrund och nordiska tematik. Parentetiskt kan nämnas att under utställningen *Drömmen om bilen* som visades på Nordiska museet 1997 ersattes kungastatyn på det höga fundamentet tillfälligt av en röd Volvo amazon. Från sin upphöjda position kunde den framgångsrika bilmodellen från den dåvarande nationalklenoden Volvo på detta vis agera signaturobjekt för både utställningen och museet.

Faktum är att ett annat högre minnesmärke har fått sin placering intill Sjöhistoriska museet. Strax utanför själva museibygnaden – bredvid *Gladans* stormast, men med en dragning ner mot kanalen – finns en drygt tre meter hög bronsstaty. Motivet är en barbröstad och barfota man som är klädd i endast ett par enklare byxor. Eftersom den kraftfullt modellerade figuren står upprätt på ett närmare två meter högt granitfundament är intrycket bokstavligt talat monumentalt. Verket heter kort och gott *Sjömannen* och är ett minnesmärke över alla de svenska män och kvinnor som dog i havet under andra världskriget. Konstnären bakom statyn är Nils Sjögren och upprinnelsen var en tävling utlyst 1945.¹⁸ Bakom initiativet stod föreningen *Ostkustkommittén av år 1943*, som hade startat en privat insamling för att på detta sätt kunna hedra "sjökrigets offer".

Att tillverka en fullstor bronsstaty är emellertid inte gjort i en handvändning och det skulle därför dröja ända till 1953 innan minnesmärket kunde invigas. Troligen är det skälet till att samma förening redan 1948 donerade två bronsreliefer föreställande sjömän som kämpar för sina liv bland vrakspillror och vågor. Dessa reliefer, av Alef Thorwald, är uppsatta inne i museets så kallade Minneshall, tidigare Trofésalen. Statyn och relieferna förenas inte bara av sitt gemensamma upphov i det efterlysta minnesarbetet, utan också av de kortare skrifter som finns i anslutning till konstverken.



Drömmen om bilen, 1997. Foto: Peter Segermark, Nordiska museet

På statyns fundament kan utläsas orden: "De gävo sina liv för oss". En snarlik formulering återkommer på en av de två plaketter som sitter under den ena av bronsrelieferna, där står: "havet tog dem för att vi skulle få leva". Den andra plaketten har ett liknande tema med ordalydelsen: "Deras gärning var icke förgäves". Som synes återkommer här samma slags högstämnda och lätt arkaiserande språkbruk som vi redan sett exempel på från flera andra minnesmärken. Minnandets praktik är på många sätt en segsliten historia, en materialitet som till såväl form som uttryck gärna förlitar sig på äldre förlagor och tidigare ideal.

Avsikten med dessa två konstverk, statyn och de två relieferna, var som sagt att uppmärksamma och högtidlighålla de individuella offer som gjordes av nationens sjömän under andra världskriget. De ansluter sig därmed till den tradition av minnesmärken som uppförts i samband med krig och väpnade konflikter. Till skillnad från många andra länder tog Sverige inte aktiv del i andra världskrigets sjöstrider, vilket förklarar varför det är civila och inte militära offer som hedras.¹⁹ Men samtidigt som det i inskriptionerna uttryckligen rör sig om individer som gett sina liv för att andra ska få leva, och vars självupppoffrande gärning inte ska vara "förgäves", är de döda närvarande som ett nationellt kollektiv och inte som

individer. De avlidna synliggörs som svenska sjömän som gett sina liv för att det egna landet ska kunna upprätthålla för befolkningen nödvändiga näringar och handelsvägar.

Genom detta kollektiva anslag liknar både statyn och relieferna de anonyma minnesmärken som blev populära i efterdyningarna av första världskriget: den okände soldatens grav. Det första exemplet var när man andra årsdagen efter krigsstilleståndet, den 11 november 1920, begravde två anonyma soldaters kvarlevor, dels under Triumfbågen i Paris och dels i Westminster Abbey i London.²⁰ Visserligen rörde det sig vid dessa tillfällen om bokstavliga gravar, men poängen med minneshandlingen var just det opersonliga i minnesmärket. Genom att inte skriva ut namnet på den soldat som låg begravnen under minnesmärket kunde denne uppfattas som vem som helst, och kunde därför också sörjas av vem som helst.²¹

I andra änden av detta sörjandets spektrum finns de minnespraktiker där man tvärtom väljer att tydligt skriva ut namnen på de döda. Faktum är att när det gäller den okände soldatens grav samspelade det opersonliga och nationella monumentet med de lokala minnesmärken som ofta uppfördes på plats för att hedra ortens egna döda. Det centrala inslaget vid dessa minnesplatser var då tvärtom de stupades individualitet, alltså uppräknningen av deras namn.²² På svensk mark finns en civil motsvarighet i de inristade namn på omkomna fiskare som kan påträffas i minneslundar på olika bohuslänska öar. Även om ett mer närliggande exempel kanske är det höga så kallade *Sjömanstornet* i Göteborg som invigdes 1933 och som är placerat i direkt anslutning till det lika gamla Sjöfartsmuseet.

Högst upp i tornet står sedan våren 1934 en ensam kvinna spejandes ut över havet. Också denna staty, *Kvinna vid havet* av Ivar Johnsson, är ett minnesmärke över sjökrigets svenska offer. Men nationens döda är nu de knappt sjuhundra sjömän som försvann då svenskflaggade fartyg sänktes under första världskriget. Kvinnan är en namnlös personifikation av de anhöriga som väntade hemma i ovisshet och oro. Längst ned på monumentets bas finns dock elva stentavlor som presenterar namnen på både samtliga omkomna och deras respektive fartyg.²³ Utanför Sjöhistoriska museet i Stockholm upprepas på *Sjömannens* fundament något av samma sorgens och orons tilltal, om än utan namns nämnande. På en av sidorna finns en relief som avbildar en familj bestående av en mor med sina två barn. Här

dras det abstrakta och idealiserade uttrycket i den monumentala statyn tillbaka till hemmets och de anhörigas realiteter.

Å andra sidan finns också rum för andra tolkningar. För det är också på denna sida av statyns sockel, ovanför den lilla gruppen, som konstnären har valt att placera den ovan nämnda devisen om "De gävo sina liv för oss". Ord och bild tillsammans skapar möjligheten att utläsa ett budskap om mannen, maken och fadern som offerar sitt liv för familjens bästa. Det är en annan sorts hjältemod, och hjältedöd, än den som frammanas av idén om den svenska sjömannen som sätter sitt liv på spel för att inte äventyra nationens fortbestånd och befolkningens överlevnad. Det nationellt högstämnda och det mer lågmält familjenära och privata kan på detta vis inrymmas i samma monument.²⁴ Dessutom kan det noteras att Sjöhistoriska museet genom den högresta statyn även begåvades med ytterligare ett lämpligt signaturobjekt.

Rörelser i minneslandskapet

Sjöhistoriska museet ingår i det område på Ladugårdslandet som brukar kallas för Museiparken. Skälet är att flera olika museer har grupperats tätt intill varandra. Förutom Sjöhistoriska finns här även Etnografiska museet, Tekniska museet, Polismuseet och Idrottsmuseet. Tilläggas kan att det inte alls är ovanligt att det uppstår liknande ansamlingar av museer. Ett minst lika tydligt exempel är hur Skansen, Nordiska museet, Biologiska museet, Vasamuseet, ABBA-museet, Vikingaliv, Spritmuseum och nu senast även Vrak – Museum of Wrecks samtliga är förlagda till i stort sett samma lilla hörn av den större Djurgårdsön. Och på andra sidan Djurgårdsbron ligger dessutom Historiska museet som mer eller mindre närmaste granne.

Det är dock inte bara museerna som verkat dras till varandra. För när det gäller Sjöhistoriska museets närmaste omgivning finns det även fog för att tala om en monumentpark, eller för att vara ännu mer specifik: om en dödens monumentpark. På den öppna ytan framför museet har under åren samlats ett antal minnesmärken som sätter ljuset på människors död. Här återkommer på en begränsad yta uppmärksammandet av dels den individuella, dels den mer kollektiva döden.²⁵

Till den förra typen kan räknas en bronsbyst från 2022 av FN:s tidigare generalsekreterare Dag Hammarskjöld, avliden vid en omdiskuterad flygkrasch 1961 i nuvarande Zambia, dåvarande brittiska kolonin Nordrhodesia. Utförd inom ramen för en tydligt realistisk skulpturtradition understryker statyn av den internationellt erkände Hammarskjöld att de personcentrerade monumenten på inga sätt har försvunnit från den större minneskartan.²⁶ Även inskriptionen på bystens fundament ansluter till den tidigare diskuterade hjältedöden: "Vi gav något. Han gav allt". Snarare än att försvinna från de dödas minneslandskap har den på en gång bemärkta och individuella döden alltså med tiden fått sällskap av ett bredare minnesarbete som allt oftare tar sikte på ett större kollektiv av antingen anonyma eller namngivna döda.²⁷ Det är denna senare position som kommer till uttryck i de två monument på platsen som, utan namns nämnande, högtidligt håller de svenska män och kvinnor som deltagit vid olika fredsbevarande eller humanitära insatser utomlands: *FN-monumentet* (1995) och veteranmonumentet *Restare* (2013).²⁸

På detta vis pendlar den minnesvärda döden mellan att fokusera på individen och kollektivet. Men som vi redan sett flera exempel på rymmer de dödas minneslandskap också en annan slags indelning. Synliggörandet av någons död kan å ena sidan handla om en önskan att förmedla vad denna åstadkommit för stort i livet, eller om att vidtala hur den självuppoftande hjältedöden kunnat komma andra till del: som fosterlandet eller familjen. Å andra sidan finns också den död som röner omvärldens uppmärksamhet och omsorger bara genom att den inträffat. Artikelns sista anhalt avser en nutida maritim katastrof vars omfattning i likhet med *Estoniamonumentet* var så stor att den ropade på någon slags minnesskapande åtgärd.

Tsunamikatastrofen och det globala minnet

Längst ute på Blockhusudden finns sedan 2018 en stor anläggning i form av flera spiralformade och delvis genombrutna jordvallar. Detta anslående exempel på landskapsarkitektur och jordkonst är ett monument som på flera sätt skiljer sig från de övriga minnesmärken som så här långt har diskuterats. Bland annat kan det knappast göra anspråk på det slags symbo-



Gravitational Ripples på en frostig novemberdag. Foto: Johan Danielson

liska varaktighet över tid som ligger inlagrad i mer beständiga material som sten eller brons. Konstverkets namn är *Gravitational Ripples* av Lea Porsager.²⁹ På sin hemsida ger Statens konstråd ett antal upplysningar om verkets bakgrund, tillblivelse och avsikter.

Den 26 december 2004 drabbades Sydostasien av en av de största naturkatastroferna i modern tid. En kvarts miljon människor miste sina liv till följd av en tsunami i Indiska oceanen. 543 av dessa var svenskar. I samband med 10-årsminnet av flodvågskatastrofen beslöt den svenska regeringen att skapa en minnesvård.

I den fylliga presentation av verket som sedan följer förklaras den tankefigur som ligger bakom både namnet och utförandet. Det står då klart att jordvallarna är en hänvisning till ett kosmiskt fenomen som kallas för gravitationsvågor, men också att monumentet är tänkt att visa på det större sammanhang där den mänskliga döden bara är en mindre pusselbit.

Dessa vågor uppstår när två himlakroppar kolliderar och lösgör en energi så kraftfull att tid och rum påverkas. Lea Porsager gestaltar fenomenet som en dubbelspiral av jordvallar omsorgsfullt integrerade i landskapet. Ett nätverk av gångar gör det möjligt för besökaren att röra sig genom verket, hitta sin egen väg och upplevelse. I konstverkets mitt frammanför två ovala bronsskulpturer bilden av kretsande himlakroppar. På den större skulpturen finns namnen på de svenskar som miste sina liv i flodvågskatastrofen och vars anhöriga lämnat samtycke. Minnesvården är en plats för sorg och eftertanke men också för glädje och hågkomst. I samspel med tiden följer Gravitational Ripples årstiderna och befinner sig i ständig omvandling: ibland i full blomning, ibland under en slöja av snö.

Konstnären själv får också komma till tals. I en längre passage på hemsidan presenterar Lea Porsager bakgrunden till den vision som besjälade projektet. Här framhåller hon att:

Flodvågskatastrofen 2004 var en brutal påminnelse om hur skör vår jordbundna existens är. När våra erfarenheter sätts in i ett större, kosmiskt, sammanhang uppstår en möjlighet till läkande, det sätter oss i kontakt med begrepp som evighet, ursprung, och tillblivelse.

I *Gravitational Ripples* samsas med andra ord den individuella döden med några av de mest utsträckta villkor för den mänskliga existensen som tänkas kan: kosmos och evigheten. På samma sätt som konstverket rör sig i en dubbelspiral kring sin egen axel länkar det också individens död till i tur och ordning den nationella döden: de 543 svenskar som avled i katastrofen, den globala döden: den kvarts miljon människor som miste livet på grund av tsunamin, och det generella utslocknande som döden innebär för allt "jordbundet" liv. Allra längst ut på skalan befinner sig den verklighet där "himlakroppar kolliderar" och skapar energier som äger kraften att påverka "tid och rum".

Utan att säga för mycket kan det därmed konstateras att ambitionen med det monumentala konstverket är en annan, och betydligt mer omfattande, än den som utmärker till exempel ryttarstatyn av Karl X Gustav eller Arthur Hazelius. Det bör också noteras att den död som verket pekar

ut och gör minnesvärd är betydligt mycket mer inkluderande än den som motsvaras av de två världskrigens döda svenska sjömän, eller ens de många människor av varierande nationalitet som förlorade livet i Estoniaolyckan. Inneslutna av de dubbla spiralarmarna möter vi i det jordbundna konstverket en död som till sin både natur och omfattning är bokstavligt talat global. Genom att beröra allt levande, och dessutom sätta detta i samband med kosmos, blir den död vi ombeds att kontempera något som uttryckligen sträcker sig bortom den mänskliga existensen. Därmed blir även konstnären val av material till en subtil kommentar om det övergående tillstånd som allt liv befinner sig i. På jordvallarna fortsätter årstiderna att växla på samma sätt som de gjort långt innan människan kom in i bilden.

Döden på Djurgården: ett slutord

Ämnet för den här artikeln har varit den utpekade och minnesvärda dödens förvandlingar och gestaltningar. Med hjälp av ett antal nedslag i äldre och nyare monument av företrädesvis maritim karaktär har jag därför sökt efter förskjutningar i de fysiska omgivningarna på Djurgården som är ägnade åt att minnas människors död och försvinnanden. Det som de enskilda nedslagen understryker är hur minnesplatser och andra materialiserade minnen är utformade för att peka på människor, händelser eller förhållanden som utföraren av en eller annan anledning menat inte bör falla i glömska.

Vad genomgången också har visat är att även om mycket med döden sker i enlighet med sedan länge inarbetade traditioner och praktiker är det praktiska minnesarbetet icke desto mindre relaterat till vissa historiska förändringar avseende vad som ska minnas och hur detta lämpligen ska ske. De dödas minneslanskap på Djurgården är en utmärkt åskådningssyfta för denna slags betraktelser. Här har det oblyga hyllandet av nationens stora fosterländska hjältar successivt fått ge vika för uppmärksammandet av även andra och mer obemärkta döda. Men som vi sett kan den krigstida hjältedöden också vara av såväl militär som civil natur. Det gäller oavsett om den inträffat mitt under brinnande världskrig eller inom ramen för det mer diffust pågående kalla kriget.

Kanske finns det också något i den specifikt maritima döden som öppnar upp för ett sådant mer jämlikt och, om man så vill, demokratiskt tilltal.³⁰ Att havet ger och att havet tar är en sedan länge inrotad tankefigur. Det flödande och gränslösa havet inbjuder av det skälet även till inkluderande metaforer som anspelar på allas vår gemensamma dödlighet. Det är därför inte förvånande att detta tema återkommer på både minnesmärkenas inskriptioner och i de konstnärliga avsiktsförklaringarna. Havet har i den meningen förmågan att sudda ut gränserna mellan olika slags döda personer.³¹ Större fartygsolyckor som *Estonias* förlisning, eller den omfattande katastrof som genom en tsunami tog en kvarts miljon människors liv, känner varken sociala eller nationella begränsningar. Den död som minnandet ger utrymme för kan därmed gestaltas som både en noggrann redogörelse för de individer som ryckts bort av döden, och som ett anonymt kollektiv av omkomna. Denna tendens har som synes dragits till sin spets i det ovan diskuterade minnesmärket *Gravitational Ripples*.

Men faktum är att det finns ytterligare ett monument på Djurgården som delar en nästan lika omfattande och inkluderande ambition. Ett par hundra meter från Sjöhistoriska museet, på en mindre höjd med utsikt över Gärdet, ligger en tämligen oansenlig stenhög. En skylt uppmanar den förbipasserande att ägna en tanke åt alla de arter som på grund av människans ingripande har upphört att existera på jorden. Det är det så kallade *Livsroset* som arrangerades av ekonätverket Lodyn. Genom att lägga en egen sten på den befintliga högen kan besökaren själv hjälpa till att utöka det härigenom "organiskt" växande minnesmärket. I en betydligt mindre skala än vid det nyss beskrivna jordkonstverket på Blockhusudden upprepas alltså ett snarlikt tema. Också här är det fråga om ett anslag som omfattar allt levande på jorden, oavsett var det befinner sig och hur stort eller litet det är.³²

Avslutningsvis vill jag lyfta fram hur det studerade minnesarbetet skett i anslutning till några bestämda omvandlingar. Eller kanske är fokusförändringar ett bättre ord i sammanhanget eftersom den ena positionen sällan helt och hållet raderar ut den föregående. Istället finns både äldre och nyare perspektiv på konstellationen monument, död och minne vanligen kvar sida vid sida. Trots detta glidande och osäkra tillstånd finns det ändå några tendenser i de dödas minneslandskap som gör det rimligt att tala om en uppsättning framflyttande rörelser. Översiktligt kan dessa beskrivas som:

- från synliggörandet av en redan upphöjd person till uppmärksammandet av den mer vanliga människan
- från det individuella och nationella till det internationella och globala
- från det mänskliga till det icke-mänskliga

En annan iakttagelse är att flertalet av artikelns diskuterade minnesmärken är förbundna med en okroppslig och abstrakt död, utan fysiska kvarlevor, som av något skäl blivit förlagd till Djurgården. Församlingsbornas gravar på Galärvarvskyrkogården är däremot exempel på en konkret, platsbunden och kvarhållen död. Här bevaras den dödes kvarlevor, om än numera ofta som strödd aska eller i urna, på den plats som knyts till personen som levande.

Detsamma gäller naturligtvis också Artur Hazelius genom uppförandet av en gravkulle mitt i friluftsmuseet Skansen.

Det finns dock undantag från denna regel. Flera av de tidigare anställda militärer och sjömän som ligger begravda på Galärvarvskyrkogården har transporterats dit från andra bostadsorter. Kollapsen mellan närhet och avstånd är återigen som allra mest upphävd i fallet med *Livsroset* och *Gravitational Ripples*. Det förra uppmanar besökaren att tillföra minnesmärket en egen sten för att visa sin medkänsla med allt levande, och samtidigt minnas alla de arter som försvunnit någonstans på jorden. Den senare är utformad som en möjlighet för den enskilda människan att gå in i och uppleva det bräckliga jordelivet mot bakgrund av det väldiga och i sammanhanget tidlösa kosmos.

Så sträcker sig dagens minneslandskap på Djurgården från det mest specifika och individuella till det allra mest generella: den allomfattande död och utplåning som förr eller senare hotar allt liv. En fjärde punkt på listan skulle därför kunna inkludera den tydliga förskjutning som skett även rörande den symboliska tidrymd som några av monumenten gör till sin egen. Också här får det människonära anslaget lämna plats för de betydligt längre siktlinjer som skapas av det geologiska eller astronomiska perspektivet.

Summary

Djurgården contains a considerable amount of deliberately arranged memories and sights in the form of objects and texts that direct the viewer's attention to some form of death or disappearance. What can thus be called the "landscape of death" points to the will of the living to attach the deceased to both the geographical space and the collective memory. The article focuses on a number of such monuments, or monument-like installations, that have been created with the outspoken purpose of being memorials. Some of them go back more than a hundred years, while others are of much later date. What they have in common is a connection to the sea, as well as they all express a materialised recollection of the death of either someone or a greater number of individuals. Starting from this material, the article aims to shed light on what kind of death the monuments recognise as worth remembering or, differently put, that is made memorably.

Thanks to its high density of monuments, the memorial landscape on Djurgården is an excellent viewing area for this kind of reflection. Here, the celebration of the nation's great patriotic heroes has gradually given way to, or at least starting to co-exist with, the attention of other and more unnoticed dead. This is how today's "landscape of death" in Djurgården ranges from the most specific and individual to the most general: the all-encompassing death and extinction that sooner or later threatens all life.

Litteratur

Adriansen, Inge, "Danska minnesmärken från kriget 1914–1918. Redskap för att tolka historien", i: *Minnesmärken. Att tolka det förflutna och besvärja framtiden*, Jonas Frykman och Billy Ehn (red.). Stockholm 2007.

Arnshav, Mirja, "Minnen av Ulven", i: *Det dolda hotet – 12 forskare om ubåtar*, Andreas Linderöth (red.). Karlskrona 2014.

Aronsson, Peter, "Monument i historiekulturer: föränderlig mening i klassisk ram", *Tidsskrift för kulturforskning*, vol 4, nr 1–2, 2005.

Aronsson, Peter, "Monumentens besvärjelser", i: *Minnesmärken. Att tolka det förflutna och besvärja framtiden*, Jonas Frykman och Billy Ehn (red.). Stockholm 2007.

Arrhenius, Thordis, "Den moderna monumentkulten", i: *Mellan minne och glömska. Studier i det kulturella minnets förvandlingar*, Johan Redin och hans Ruin (red.). Göteborg 2016.

"Arthur Hazelius' jordafärd", *Svenska Dagbladet*, 1902-02-05.

Bedoire, Fredric, "Det förnämsta utställningsföremålet': Ragnar Östbergs byggnad för Sjöhistoriska museet", i: *Sjöhistoriska museet 50 år*, Anders Björklund, Sibylla Haasum & Hans Soop (red.). Stockholm 1988.

Beckman, Jenny, *Naturens palats. Nybyggnad, vetenskap och utställning vid Naturhistoriska riksmuseet 1866–1925*. Stockholm 1999. Diss.

Bennett, Tony, *The Birth of the Museum. History, Theory, Politics*. London 1995.

Bäckström, Mattias, *Hjärtats härdar. Folkliv, folk museer och minnesmärken i Skandinavien, 1808–1907*. Möklinta 2012. Diss.

Carlén, Staffan, *Att ställa ut kultur. Om kulturhistoriska utställningar under 100 år. Stockholm 1990*. Diss.

During, Ebba, *De dog på Vasa. Skelettfynden och vad de berättar*. Stockholm 1994.

Ehn, Billy, "'Hos mig kommer du alltid finnas kvar'. Monumentaliseringens uttrycksformer", i: *Minnesmärken. Att tolka det förflutna och besvärja framtiden*, Jonas Frykman och Billy Ehn (red.). Stockholm 2007.

Ekström, Simon, *Sjödränkt. Spektakulär materialitet från havet*. Göteborg 2021.

Ekman, Mattias, "Självorganiserandet av minnet. Om avsändare och mottagare i minnesmärkenas nordiska historia", *Tidsskrift för kulturforskning*, vol 19, nr 1, 2020.

Eriksen, Anne, *Museum. En kulturhistorie*. Oslo 2009.

Eriksson, Fredrik, Piotr Wawrzyniuk och Johan Eellend, "Döden i militära minnen och myter i Östersjöområdet, efter det stora kriget fram till 1939", *Historisk tidskrift*, vol 131, nr 3, 2011.

Frihammar, Mattias, "Den levande monumentparken", i: *Se där! En guide till Djurgårdens minneslandskap*, Simon Ekström, Mattias Frihammar och Lars Kaijser (red.). Stockholm under utgivning.

Frihammar, Mattias, Fredrik Krohn Andersson, Maria Wendt och Cecilia Åse, *I kalla krigets spår. Hot, våld och beskydd som kulturarv*. Göteborg 2023.

Gough, Paul, "The Living, The Dead and the Imagery of Emptiness and Re-appearance on the Battlefields of the Western Front", i: *Deathscapes. Spaces for death, Dying, Mourning and Remembrance*, Avril Maddrell och James Sidaway (red.). London 2016.

Heppling, Elin, "Veterandagen. Veteranerna och Sverige. En studie av hur veteranskap presenteras under veterandagen". Masteruppsats i etnologi, Stockholm universitet, 2019.

Hillström, Magdalena, *Ansvar för kulturarvet. Studier i det kulturhistoriska museiväsendets formering med särskild inriktning på Nordiska museets etablering 1872–1919*. Linköping 2006. Diss.

Hjulhammar, Marcus, *Stockholm från sjösidan. Marinarkeologiska fynd och miljöer*. Stockholm 2010. Diss

Holmgren, Ann Margret, *Arthur Hazelius. Nordiska museets skapare*. Stockholm 1928.

Inglis, Ken, "Entombing Unknown Soldiers: From London and Paris to Baghdad", *History and Memory*, vol 5, nr 2, 1993.

Jansson, Hanna, "Here, There and Everywhere. Ash Disposal at Sea and the Construction of a Maritime Memory Landscape", i: *Facing the Sea. Essays in Swedish Maritime Studies*. Simon Ekström och Leos Müller (red.). Lund 2021.

Maddrell & Sidaway, "Introduction: Bringing a Spatial Lens to Death, Dying, Mourning", i: *Deathscapes. Spaces for death, Dying, Mourning and Remembrance*, Avril Maddrell och James Sidaway (red.). London 2016.

Mason, David, "At the Shrine of the Fallen. Conserving Australia's War Memorial Heritage", i: *Heritage of Death. Landscapes of Emotion, Memory and Practice*, Mattias Frihammar och Helaine Silverman (red.). London, 2018.

Redin, Johan och Hans Ruin (red.), *Mellan minne och glömska. Studier i det kulturella minnets förvandlingar*. Göteborg 2016.

Rodell, Magnus, "Från gotländska bunkrar till bosniska broar. En reflektion över materiell kultur och monument", i: *Minnesmärken. Att tolka det förflutna och besvärja framtiden*, Jonas Frykman och Billy Ehn (red.). Stockholm 2007.

Rodell, Magnus, "Monumentet på gränsen. Om den rumsliga vändningen och ett fredsmonument", *Scandia*, vol 74, nr 22, 2010.

Rodell, Magnus, "Kvinna vid havet. Sjöfart, krigsoffer och maritim minneskultur sommaren 1933", *Forum Navale*, vol 80, 2023.

Schult, Tanja, "Gestaltningen och etablering av Förintelseminnet i Sverige", *Nordisk Judaistik/Scandinavian Jewish Studies*, vol 27, nr 2, 2016.

Schult Tanja, "Gestaltningen och etablerandet av Förintelseminnet i Sverige 1990–2009", *Nordisk Judaistik/Scandinavian Jewish Studies*, vol 28, nr 2, 2017.

Wolke, Lars Ericson, "Flottan 500 år – kring militärt historiebruk i Sverige", *Forum Navale*, vol 79, 2022.

Digitala källor

<https://www.saob.se/artikel/?seek=monument&pz=2>

<https://www.ne.se/sök/?t=uppslagsverk&q=monument>

https://sv.wikipedia.org/wiki/Lista_över_offentlig_konst_på_Djurgården_i_Stockholm

<https://www.sjohistoriska.se/utforska/samlingar/samlarna?p=8648>

Noter

¹ Se till exempel uppslagsordet monument i SAOB och Nationalencyklopedin, även Aronsson 2005, s. 9–12, Rodell 2007, s. 64–66.

² Gränsen mellan monument och minnesmärke är som sagt flytande. Att jag talar om "monumentliknande installationer" beror på att det bland mina exempel även finns sådana som är gjorda av mindre varaktiga material och former.

³ Med Djurgården avses i det följande dels Djurgårdsön och dels det område på andra sidan Djurgårdskanalen som inbegriper Ladugårdslandet.

⁴ Min användning av uttrycket det döda minneslandskapet är inspirerat av begreppet *deathscape*, se Maddrell & Sidaway 2016, s. 1–16. Indelningen i avsiktliga och oavsiktliga monument diskuteras av Arrhenius 2016, s. 2015, 218–221; se även Ehn om "officiella" respektive "spontana" monument, Ehn 2007, s. 342–345.

⁵ Maritima lämningar i Djurgårdsmiljön som inte tillkommit med syftet att vara "minnen" utan är att betrakta som historiska kvarlevor diskuteras av Markus Hjulhammar 2010, s. 70–72, 143–145. Mattias Bäckström för i sin avhandling om nordiska friluftsmuseer en omfattande diskussion om hur historiska föremål och byggnader har kommit att införlivas med samtidens förståelse av det förflutna, som just "minnesmärken", se Bäckström 2016, s. 24–105.

⁶ Ett exempel på minneskultur med tydlig monumentanknytning är det omfattande minnesbruket kring Förintelsen, se exempelvis Schult 2016, 2017.

⁷ Ett för monumentstudier högst relevant tema som inte utvecklas närmare i denna text är däremot hur minnesmärken av skilda slag också *används* av olika aktörer. För en sådan diskussion – som dessutom inbegriper flera av de Djurgårdsmonument som förekommer i artikeln, särskilt *Restare*, *Gravitational Ripples* och *Livsrosen* – se Frihammar u.u. Högtidlighållandet vid *Restare* under den så kallade Veterandagen är även omskrivet av Heppling 2019.

⁸ Minnesforskning har utvecklats till ett oerhört rikt och tvärvetenskapligt fält. En användbar introduktion till centrala frågor och texter presenteras i Redin & Ruin (red.) 2016.

⁹ Se Bennet 1995; Eriksen 2009. För utblickar över det tidiga svenska museifältet, se tex. Carlén 1990; Beckman, 1999; Hillström 2006.

¹⁰ Holmgren 1928, s. 59.

¹¹ Exempelen på denna typ av personorienterade minnesmärken kan givetvis mångfaldigas. På Djurgården finns till exempel ytterligare en kunglig ryttarstaty, av Karl XV Gustav, liksom minnesmärkena över Carl Mikael Bellman, Carl von Linné, Astrid Lindgren, Dag Hammarskjöld m fl. Källa: https://sv.wikipedia.org/wiki/Lista_över_offentlig_konst_på_Djurgården_i_Stockholm

¹² Hazelius gravplats på Skansen är tidigare omskriven av Ruin & Lindén 2017. För en samtida rapport från begravningen, se *Svenska Dagbladet* 1902-02-05.

¹³ Graven öppnades 1989 i samband med att Vasamuseet önskade göra en förnyad osteologisk undersökning av benen, se During 1994; Ekström 2021, s. 77–85.

¹⁴ På Galärvarvskyrkogården finns även andra gravar/minnesmärken efter personer som avlidit vid uppmärksammade händelser. Särskilt kan nämnas den minsprängda ubåten *Ulven* (1943) och jagarolyckan på Hårsfjärden (1941). Fartygschefen och sekonden från *Ulven* har sina gravar på kyrkogården och platsen utnyttjas också av flottan vid ceremonier som uppmärksammar olyckan. För en diskussion om ytterligare aspekter av minnet efter ubåten *Ulven* hänvisas till Arnshav 2014; Ekström 2021, s. 91–110.

¹⁵ För en diskussion om det tillbakablickande, heroiska och ”poetiska” draget i många krigsmonument, se Mason 2018, s. 127–128.

¹⁶ På grund av röta är den tidigare stormasten av trä numera ersatt av en kopia gjord i vitmålat stål.

¹⁷ För en presentation av de budskap och värden som Sjöhistoriska museet avsåg att kommunicera som byggnadskropp, se Bedoire 1988.

¹⁸ För mer information om monumentets tillkomst och placering vid museet, se <https://www.sjohistoriska.se/utforska/samlingar/samlarna?p=8648>

¹⁹ Sådana monument och minnesmärken finns naturligtvis också. För en bred översikt över flottans långvariga minnesbruk, se Wolke 2022.

²⁰ Inglis 1993.

²¹ Inglis 1993; Gough 2016, s. 272–275; Rodell 2023, s. 25.

²² Eriksson, Wawrzeńiuk & Eellend 2011, s. 564–568. För en diskussion om hur denna önskan att genom de inristade namnen bevara minnet av de fallna soldaterna även kunde skapa konflikter i lokalsamhällena, se Adriansen 2007, s. 210–213.

²³ För en utförlig diskussion av *Kvinna vid havet*, se Rodell 2023.

²⁴ Mot en sådan tolkning kan givetvis också anföras att monumentets olika delar tvärtom uttrycker ett gemensamt idéinnehåll, nämligen de genusrelaterade föreställningar som utgår från män som de givna försvararna av nationens kvinnor och barn, se Frihammar m.fl. 2023, s. 21–23; även Arnshav 2014, s.17–22.

²⁵ Relationen mellan plats och monument diskuteras bland annat av Aronsson 2005; Rodell 2010; Ekman 2020.

²⁶ Tilläggas kan att inte långt ifrån bysten av Hammarskjöld finns sedan 2010 även en annan lika realistisk porträttbyst av FN:s förste medlare greve Folke Bernadotte, som mördades i Palestina under ett uppdrag i tjänsten 1948.

²⁷ I Ekman 2020 fördjupas och nyanseras denna ingång till det historiska monumentstudiet med hjälp ett betydligt längre nordiskt tidsperspektiv.

²⁸ *FN-monumentet* tillkom för att hedra de över 80 svenskar som stupat under pågående utlandstjänst. *Restare* uppmärksammar all civil eller militär personal som deltagit i nationella eller internationella humanitära och fredsbevarande insatser.

²⁹ *Gravitational Ripples* diskuteras även av Mattias Frihammar u.u.

³⁰ För att inte dra alltför stora växlar på denna tankegång ska också anföras att Magnus Rodell menar att en sådan ”demokratisering av monumentkonsten” är något som präglar hela nittonhundratalet, se Rodell 2023, s. 37.

³¹ Som Hanna Jansson påpekar gör havets gränslösa karaktär att olika vattendrag ofta uppfattas som lämpliga för spridande av mänsklig aska. Havet blir på sätt både en plats och en icke-plats, något som gör att en anhörig kan känna sig nära den döda oavsett var man befinner sig i världen, se Jansson 2021.

³² Om *Livsroset* se även Frihammar u.u. En mer utförlig presentation av tankarna bakom minnesmärket finns på: <https://www.lodyn.se/livsroset/>



Iron for spices

Swedish-Spanish commodity exchange 1738–1813

Henric Häggqvist

Introduction

International trade in pre-industrial times was often hampered by inefficiencies partly caused by government regulation, such as mercantilist trade monopolies or high trade taxes (tariffs) and plentiful prohibitions.¹ Recurring major warfare on European soil risked hindering trade expansion by increasing transport costs, raising tariffs (either for raising revenue for war efforts or simply through protectionist measures in outright trade wars), or outright blocking trade and shipping routes through warfare itself or blockades.² However, there still were possibilities for trade growth even in this largely mercantilist setting. There is some evidence, although

Dr Henric Häggqvist, 1981, is a researcher at the Department of Economic History, Uppsala University. His research concerns trade policy, international trade, and fiscal capacity, mostly related to the Nordic countries. He has recently (2022) published the book chapter “The impact of war on trade and tariffs: Scandinavia during the first global century” (Universus Academic Press) and the article “The role and intensity of export tariffs in trade policy: Scandinavia, 1780–1870” in *International Journal of Maritime History*. He defended his PhD thesis in 2015, titled “On the ocean of protectionism: The structure of Swedish tariffs and trade 1780–1830”.

mixed in terms of specific results, of market integration and price convergence within European trade markets during the eighteenth century, indicating that there was some level of effective organization of trade. David Jacks found re-integration in the Baltic market during the eighteenth century, while Chilosi and co-authors found price-convergence from the late seventeenth century to the middle of the eighteenth.³ The integration of the European wheat market stalled before the Seven Years’ War, resumed thereafter, but accelerated only after the end of the Napoleonic Wars.⁴ Furthermore, for neutral countries, times of war could potentially spell increased market shares, by conducting trade and shipping that belligerent countries could not.⁵ Eighteenth century trade was further marked by mercantilist trade policies, where countries sought export surpluses and wanted to suppress import levels. More specifically, it was desirable to import raw materials, and export finished or refined manufactures, while putting trade obstacles on the import of manufactures and finished goods, and occasionally using export tariffs to keep raw materials within the country.⁶ Arguably, part of what made Britain economically successful during this time was this type of “efficient mercantilism”, in importing raw materials duty-free, and exporting manufactures without restrictions.⁷ However, not all mercantilists promoted the separation of exporting only more finished goods, and keeping raw materials within the country, but could see a need for raw material or natural resource export when and where they were in bountiful supply.⁸ Regardless, the mercantilist separation between different types of commodities still existed, and it created quite specific bilateral commodity exchanges during the eighteenth and early nineteenth centuries.

This article investigates the workings of early modern intra-European trade and shipping, by looking at one case of a long-distance bilateral relationship, where efforts of expanding commercial ties largely did not come to fruition. It does so by quantifying and analyzing bilateral trade flows on the aggregate and commodity level between Sweden and Spain from 1738 to 1813. The period of investigation is one of initial globalization, market integration in Europe, and trade growth, but still with the existence of trade policy obstacles. The choice of exact start and end year is further delineated by the availability of trade data. Trade trends are analyzed

mainly in relation to three factors: trade policy, competition, and geopolitical relations. The article brings forth new data on commodity level, data which rarely have been used to investigate eighteenth century commercial relationships.⁹ The article finds that trade between the two countries fluctuated heavily, at low levels, for most of the eighteenth century, but there was some growth during its second half. The commodity exchange was specific, which in one way was typical for pre-industrial trade, with iron and forestry going from Sweden to Spain, and with mostly spices and foodstuffs going the other way. The article also adds data on the Swedish dependence on Spanish bullion, which radically changed the bilateral trade or payment balance between the countries (depending on whether silver is defined as a commodity or only payment system).

The article is organized as follows: section two gives a description of Swedish and Spanish commercial policies, and a general overview of the countries' foreign trade. Section three discusses the availability and usability of Swedish and Spanish early modern trade data. Section four presents the empirical picture regarding the bilateral commodity exchange, including the silver trade, and section five concludes.

Background on Swedish and Spanish trade and trade policy

This section will provide a background on trade and changes in trade policy in the two countries. Swedish trade was quite concentrated during the eighteenth century, where exports were heavily dominated by bar iron, with copper, herring, and forestry also being notable commodities. Britain was the most important export destination, particularly for iron, and made up over 30 percent of total Swedish exports. Imports were more diversified, and dominated by raw textiles, general foodstuffs including salt and grains, and colonial consumption goods such as sugar, coffee, tobacco, and alcohol.¹⁰ Spanish trade was more colonial, with a large number of possessions across the Americas. Most of the colonial possessions would be lost by the 1820s however, with only Cuba, Puerto Rico, and the Philippines remaining thereafter. Spain's trade was more intercontinental (i.e., extra-European) than the Swedish. Spain's commercial exchange with

other continents increased markedly 1700–1750, but declined somewhat thereafter until 1800.¹¹ In terms of the country's European trade relations, it was more geared towards France, compared to Sweden. Spain also exported notable quantities of alcoholic beverages – wine, sherry, and brandy, and indigo, sugar, coffee and cocoa from the colonies, to the United States towards the end of the eighteenth century.¹²

It has been claimed that the trade policies of the two countries shared some similarities, in having generally high import tariffs and numerous goods prohibited from trade.¹³ Spain's commercial policies towards the colonies opened up towards the end of the eighteenth century, during the *comercio libre* phase. As a result, private imports and imports of bullion from the American possessions exploded during the second half of the 1780s and early 1790s, while Spanish exports to the colonies increased fourfold.¹⁴ Mercantilism held a tight grip on Swedish trade and shipping policy throughout the eighteenth century, and well into the nineteenth. Particularly the import of manufactures was prohibited, and the production of textiles, and refining of tobacco and sugar were protected from foreign competition through high import tariffs and subsidies for domestic production. Swedish mercantilism would in one sense reach its peak with the tariff revision of 1771, which included several hundreds of commodities prohibited for import.¹⁵ By 1816, still over 300 imports were banned, and there were almost no duty-free commodities. The import bans included not only important manufactures, but stretched out to include also minor goods such as gingerbread, sacramental bread, and gambling cards. Alongside the plentiful prohibitions and high tariffs stood the Abundance Ordinance, *Överflödsförordningen*, which was meant to keep down the level of "luxury goods" in the realm. In 1766 this ordinance was expanded to include consumption goods such as coffee, chocolate, and certain types of wine and liquor. The Swedish Navigation Act, *Produktplakatet*, in place from 1724, was designed to promote shipping on Swedish vessels, to the detriment of the foreign, who had to pay a higher duty for goods brought to or from Sweden-Finland.¹⁶ This separation between "free" and "unfree" duties was enacted in the tariff law of 1739. The Navigation Act also targeted re-export, in cases where countries exported goods other than those produced in their own terri-

tory or colonies, which in practice hurt for instance Dutch re-export of salt from Southern Europe or British shipping of grains from the Baltic. Eli Heckscher argued that this shipping protectionism led to increased freight costs for Swedish foreign trade, and for instance higher prices for salt and grain imports.¹⁷ Stefan Carlén showed that Stockholm salt prices, relative to a basket of other goods, declined somewhat in the short run after the implementation of the Navigation Act.¹⁸

The effects of these policies on bilateral trade relations are not well understood, but according to Thomas Lindblad the import prohibitions did hurt Dutch exports to Sweden, for instance textiles, and the policies were lamented by some Dutch policymakers.¹⁹ High tariffs were seen as problematic as well, but less so than the outright prohibitions and the support for and protection of Swedish manufactures. As a result, Swedish-Dutch trade did in effect vanish during the eighteenth century. The Dutch Republic was the largest exporter to Sweden in the early eighteenth century, with around 15 percent of the total, but by the end of the century this figure had gone down to barely six percent.²⁰ The Dutch were also in practice removed from Sweden's salt imports from Portugal due to the Swedish Navigation Act.²¹ Also the French complained regarding the protectionist Swedish shipping policies, arguing it was difficult for them to compete with Scandinavian merchants concerning trade in the Baltic.²²

Sources and data

Detailed Swedish trade data is available from 1738 onwards, with some gaps and exceptions, as will be explained later. Trade flows by quantity, value, and by origin (Swedish-Finnish ports) and destination (foreign ports) were systematized for taxation purposes and to calculate the total trade balance, in order to ensure the mercantilist goal of achieving an export surplus. The data for the early period stretches until 1813, after which new series were created in 1815 (no data at all is available for 1814). The bilateral data – on the aggregate and by commodity in value – is available in the primary material from the National Board of Trade (*Kommerskollegium*), at the National Archives (*Riksarkivet*) in Stockholm.

This series, which records the data for all available trade partners by estimated values, has some gaps and irregularities.²³ First, there is no data here for the years 1754–1755, 1760–1762, 1764–1768, 1772–1773, and 1789. It would be possible to fill the gaps by using a parallel series from the Board of Trade (serie 2) which recorded trade flows by quantity (weight, volume, etc.) which is more complete over time. However, this would also require price data to construct proper value series.

Two problems arise with this source for the early period. First, in the bilateral data the cost of freight paid by foreign merchants to the Swedish is included on the export-side. This made sense for the aggregate trade balance, as the shipping balance had to be calculated and included alongside the pure commodity exchange between countries, for instance since Swedish navigation laws had the purpose of promoting Swedish shipping to the detriment of the foreign. However, for the pure exchange of goods between pairs of countries, it makes less sense to include the cost of transport. Hence, for the entire period the cost of freight paid to Swedish merchants has been removed from the trade data presented here. Second, there are discrepancies in how the values were calculated in these series. Officials rarely had reliable price data for each year, so all official values are based on estimations (“unit values”) instead of market prices.²⁴ This affects imports more than exports, probably underestimating the level of imports.²⁵ In reality, this would need to be accounted and corrected for, by re-estimating the values using proper quantities and market prices. However, for the data in this paper, it has not been possible to do this correction, and therefore the official values are presented as they stand in the original source. This means that import values (Spanish export values) likely are somewhat underestimated, but we do not know by how much or how prevalent the undervaluation might have been across commodities.

In the presentation of the data, in section four, the data has been divided into two periods: 1738–1779, and 1780–1813. That is because for the later period we have proper export- and import-price indices to deflate current trade values with, while this is not available for the earlier period, and so the Swedish consumer price index has had to be used.²⁶ This means that the deflated figures for the two periods are not strictly comparable to one another.

As for Spanish eighteenth century sources, Cuenca-Esteban (2015) has detailed their availability and usability. There are proper series for import and export quantities and values only for a few years towards the end of the century (in 1792 and 1795). Some quantities are available before the 1790s, so it seems it would be possible to calculate export and import values even in some years before that, but there are no reliable annual records for the duration of the eighteenth century. Cuenca-Esteban (2008) re-estimated trade flows with the colonies for the second half of the eighteenth century and calculated some aggregated figures for exports and imports between 1780 and 1820.²⁷ Nothing is mentioned in either source about the bilateral flows with European political entities. Based on data from the *Balanza* in 1795, Sweden is not mentioned as one of the more important European trade partners (although Denmark is mentioned as one of the five largest destinations for Spanish exports).²⁸

Swedish-Spanish commodity exchange 1738–1813

In this part of the article, Swedish-Spanish commodity exchange from 1738 to 1813 is detailed. As explained earlier, the presentation is divided into two sub-sections: 1738–1779 and 1780–1813. Section 4.2 presents some new data on the Swedish reliance on Spanish bullion, and discusses it in relation to the bilateral trade balance.

Pre-industrial trade fluctuations

Swedish trade and shipping expanded greatly across the eighteenth century, although the overall economy was more marked by stagnation. Shipping volume increased by about three times during the period of investigation here.²⁹ Exports increased slowly in real terms, while imports fluctuated more and experienced growth mostly during the 1770s and 1780s, and briefly during the peak of the Napoleonic Wars.³⁰ Swedish GDP per capita was largely stagnant across the eighteenth century, and was even at lower levels around 1815 than it had been in the 1730s.³¹

Spanish GDP per capita during the period was fluctuating somewhat, but overall growth was sluggish and levels were more or less similar across the century. There were some increased output of cereals, livestock, and for a time, wine, during the eighteenth century, but there was decline in fruits and legumes, and olive oil production.³² Swedish foreign trade mostly occurred within the Baltic region and with countries in Western Europe, although there was some expansion to Southern Europe and North Africa, as well as with China through the Swedish East India Company (henceforth, SEIC), and from the 1780s increasingly with North America and the Caribbean. Spain was one of the trade partners with whom foreign relations were already established by the late 1730s. While detailed trade data is scarce before 1738, it seems as if the Iberian Peninsula was a minor destination for Swedish iron, with Spain and Portugal (denoted together) constituting between three and five percent of total Swedish iron exports from 1695 to 1720.³³

By all accounts, Swedish-Spanish trade during the eighteenth century was conducted without there existing any active bilateral trade agreement between the countries. There were attempts to arrive at such an accord during the 1740s, but in the end it did not come to fruition.³⁴ Spain was mostly looking to export salt and tobacco to the Swedes, both commodities which were in superfluous supply.³⁵ However, Sweden increased their consular presence in Spain, and in Southern Europe in general, throughout the eighteenth century. A consul was appointed in Cadiz already in 1703, and was followed by one in Malaga in 1737, in Alicante in 1738, and in Barcelona in 1744.³⁶ The consul's main duties were to carry out duties connected to Swedish trade and shipping.

Direct trade occurred only between Sweden and Spain proper, although goods shipped to Sweden could likely include some level of commodities from the colonies. One such example was Venezuelan tobacco, *varinas*, reaching Sweden through Spanish export from Cadiz.³⁷ There were also direct movements of goods between the Swedish Caribbean colony St Barthélemy and Spanish possessions in the Caribbean.³⁸ Whether Swedish domestic exports ever reached Spanish possessions in the Americas is unsure, but it is known that Swedish iron made its way to Brazil through Portugal during the eighteenth century.³⁹ Figure 1 and

figure 2 below show the aggregate level of trade between Sweden and Spain up until 1779. Flows were generally very small during the beginning of this period, and the bilateral trade balance show heavy year-to-year fluctuations. This would indicate that Spanish ports were but one stop on longer journeys for Swedish merchant vessels. The fact that trade with Portugal and “Italy and the Mediterranean” (this region was lumped together in the statistics) were larger would also indicate this. Overall, Spain was Sweden’s smallest trade partner until the 1770s, when very small flows were recorded with the West Indies (including the United States). There are some indications of initial trade growth during the 1760s, during the Seven Years’ War when Sweden and Spain were both allied with the French. However, since we are so far missing data for a few of these years, this upward trend could be mere short-term fluctuations. Trade would then be generally higher during the 1770s, although year-to-year fluctuations would remain. Spain would export mostly wine, salt, spices, and textiles while iron, steel, and forestry made up the bulk of Swedish exports. In the end, despite attempts as mentioned earlier, Spain did not export almost any tobacco to Sweden. There were several reasons for this. First, Sweden protected their own tobacco factories, who refined raw tobacco into consumable products. This grew to become the second largest industrial branch in the early modern period, only behind textile production. Finished tobacco was hence imported only in very small quantities. Second, while Sweden at different points were dependent on the import of raw tobacco, large attempts were made at import substitution through domestic cultivation, and import levels went down after 1740, to increase again only after 1800.⁴⁰ Third, Spain experienced tough competition in the Swedish raw tobacco market, with the Dutch republic exporting large quantities in the beginning of the period, with the English increasingly taking market shares in that trade as the eighteenth century progressed.⁴¹ In total then, there were small to no prospects of the Spanish making any inroads in the Swedish import market for tobacco. Market conditions were similar regarding the potential of other Spanish exports to Sweden.

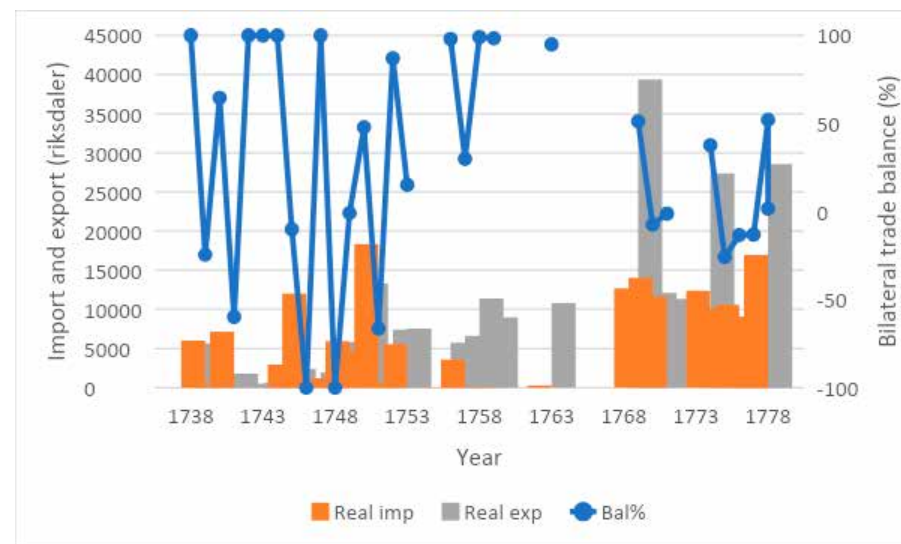


Figure 1. Swedish trade with Spain in riksdaler specie (left axis) and bilateral trade balance (right axis), 1738–1779.

Source: see section 3.

Note: Bal% is the nominal trade balance as percentage of total trade between the countries.

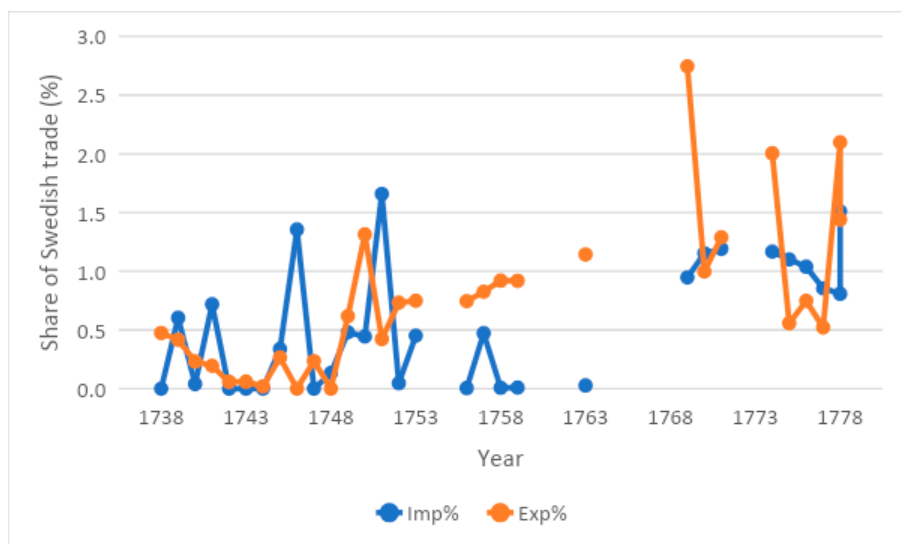


Figure 2. The share of Spain in total Swedish trade, 1738–1779.

Source: see section 3.

Note: data not available for the years 1754–55, 1760–62, 1764–68, 1772–73

The next period is one marred by recurring warfare on the European continent, but seemingly Swedish-Spanish was more stable than during the previous period. However, we are still lacking data for the years 1796–1799. One notable detail is the spurt of Swedish exports to Spain in 1794 (see figure 3 below), where mostly iron and steel, grains, and various re-export goods increased in volume very rapidly. The origins of this are not known, but I speculate that it had to do with Spain’s involvement in warfare with France during the first phase of the French Revolutionary Wars. Possibly then, Sweden took French market shares in the trade with Spain, or there were increased demand for Swedish goods connected to military mobilization. The beginning of the Continental System during the Napoleonic Wars from 1806, which entailed trade blockades between France and Great Britain and their respective allies, created large difficulties to continue trade relations within Europe.⁴² Initially, this also brought

down exports and imports between Sweden and Spain, before Spanish exports picked up a bit in 1809 and 1810. Swedish exports were then really high only in 1811, but we do not know yet which commodities made up this brief spurt.

During the brief spurts of trade between the countries, levels reached a decently high percent of total Swedish trade (see figure 4 below). The figures were at least higher than during the previous period. During the entirety of the period of investigation here, 1738–1813, Spanish exports to Sweden were made up by: 49 percent spices, 22 percent salt, 12 percent “alcoholic beverages” (mostly red wine), and 8 percent textiles, with the remaining small percentages including groceries, chemicals and dyestuff, fruits, sugar, tobacco, and sundries. Some of these categories are very broad, like “spices” and “groceries”, but the former includes for instance cinnamon, ginger, saffron, pepper, and almonds. Based on this source it is not possible to know exactly which spices were imported from Spain, as only the broad category is presented. Salt was one of the Swedish imports with the highest demand during the century, certain years even being larger than grain imports, as it was used for salting herring and for general food preservation. Spain had notable competition in this market, as most salt in Sweden was imported from Portugal, and in large quantities from France, and increasingly from England.⁴³ The Spanish had general difficulties to take any larger market shares in the Baltic salt import market, as they only made up about six percent of total shipments through the Sound, from 1720 to 1783.⁴⁴ Spanish salt exports through the Sound were however larger after 1760 than they had been before, so there was some growth in this regard. In total during the same period Swedish exports to Spain were: 49 percent iron and steel (mostly bar iron), 13 percent forestry (battens and timber), 11 percent sundries⁴⁵, 9 percent grains, 8 percent fish (mostly herring), and 6 percent re-export of colonial commodities. Hence, trade between the countries was mainly concentrated around a small number of large commodities. Despite the fact that iron was the largest export to Spain, the demand there for such Swedish goods must be deemed rather low, since Spain had a sizeable domestic iron production in the Basque countries and Catalonia, which has been said to have been “well-protected” from foreign competition.⁴⁶ The second head

of the Swedish consulate in Cadiz, Jacob Martin Bellman, complained already in 1745 to the Swedish ambassador in Madrid that Spanish import duties made Swedish iron more expensive than the domestic equivalents.⁴⁷ Regardless, Swedish iron exports to Spain grew notably during the century, from a low of 200 ship pounds in 1745–49 to a high of 3800 ship pounds in 1795–99. This was still just under one percent of total Swedish iron exports, making Spain one of the smallest markets for that commodity. Exports to Portugal were for instance ten times larger in quantity.⁴⁸ Swedish steel had competition in the Spanish market for instance from Austrian steel through Italian sellers. There were plans to sell Swedish tools and instruments, for instance hammers and pickaxes, to mines in South and Central America, as well as to indigo and tobacco plantations, but these ambitions were never realized.⁴⁹ We do not have complete data on shipping connections during the eighteenth century here, but most Swedish merchant vessels would trade in the port of Cadiz. Swedish vessels would also conduct tramp-shipping in the Mediterranean, for instance in Ibiza, Barcelona, and Alicante, bringing colonial wares or wheat to Lisbon.⁵⁰ Sweden, as well as Denmark, was able to increase its share in shipping to and from Barcelona during the French Revolutionary War, taking market shares from the English and French merchant fleets.⁵¹ Because of Swedish shipping protectionism, there were only a few instances of Spanish vessels going to Sweden.

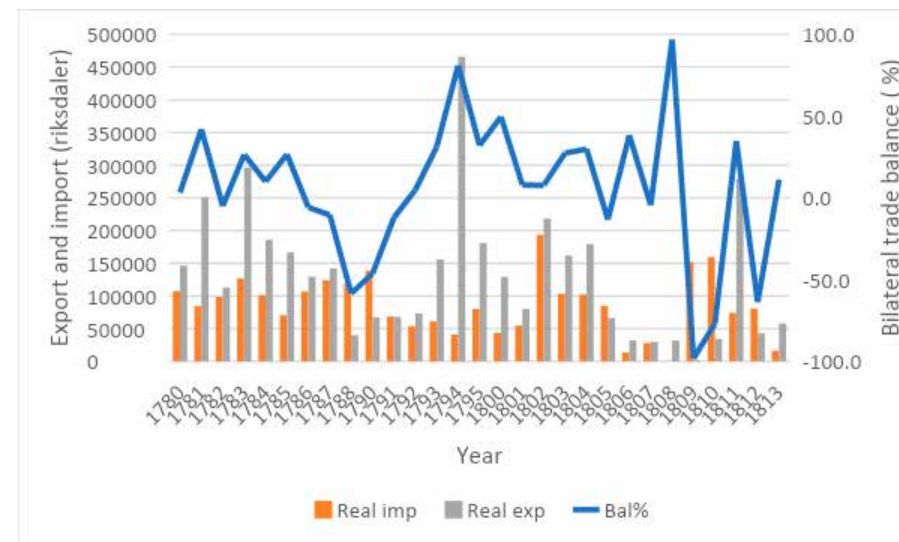


Figure 3. Swedish trade with Spain in riksdaler specie (left axis) and bilateral trade balance (right axis), 1780-1813.

Source: see section 3.

Note: data for 1789 and 1796–1799 is not included.

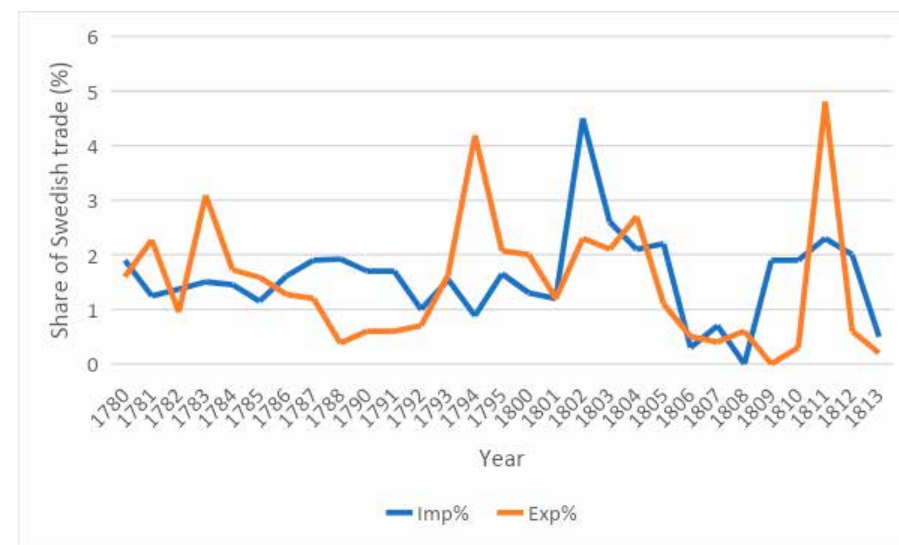


Figure 4. The share of Spain in total Swedish trade, 1780–1813.

Source: see section 3.

Note: data for 1789 and 1796–1799 is not included.

Table 1 summarizes the episodes of major European warfare during the period, and the geopolitical relationships between Sweden and Spain in each conflict. There was only one instance where the two countries clearly stood on opposite sides, in the early years of the Napoleonic Wars, and these years were clearly marked by decreasing trade (see figure 3). However, decreasing trade might also be attributed to Spain's Peninsular War with France, which was a bloody affair which brought large negative effects to Spanish agriculture.⁵² Swedish shipping in the Mediterranean experienced large difficulties during these years, and instead the British took larger market shares in exporting salt to Sweden.⁵³ Different periods of neutral stances, or even being part of the same coalition, brought trade increases, such as during the Seven Years' War or the end of the Napoleonic Wars, but there were equally trends of stagnating or fluctuating trade during other wars. There is some evidence that the geopolitical relations affected the bilateral trade development, but the relationship is not that consistent if we see it across the entire time period.

Swedish reliance on Spanish bullion

While Swedish-Spanish trade was generally low and fluctuating, and neither country depended completely on the other for the provision of commodities, the commercial relationship was not lacking in important components. The SEIC would generally stop in Cadiz on its way to the far east, mostly to purchase Spanish silver (likely from its colonial possessions) which was required to pay for imports from China.⁵⁴ During the 1770s and 1780s, the large majority of Swedish "exports" to China was Spanish silver.⁵⁵ The East India imports consisted mainly of tea, porcelain, spices, and silk. Swedish exports to Spain weren't large enough to cover the expense for the silver SEIC acquired in Cadiz, and so was instead paid for with credit from merchant houses in Amsterdam and London.⁵⁶ Cadiz hence became a central node in the Swedish East India endeavor. The Swedish reliance on Spanish bullion has not been quantified in full before, and unfortunately it has not been possible to collect this data for the entire period in question here. We do have some spot rates of informa-

<u>War</u>	<u>Years</u>	<u>Military relation</u>	<u>Trade trend</u>
War of the Austrian Succession	1740–1748	Allies 1741–1743 Neutrals 1744–1748	Stagnating
Seven Years' War	1756–1763	Neutrals 1756–1760 Allies 1761–1762	Increasing
American Revolutionary War	1775–1783	Neutrals	Fluctuating
French Revolutionary Wars	1792–1802	Neutrals	Fluctuating
War of the Third/ Fourth Coalitions	1803–1807	Belligerents	Decreasing
War of the Fifth Coalition	1809	Neutrals	Increasing
War of the Sixth Coalition	1812–1814	Allies	Increasing

Table 1.
Swedish-Spanish geo-political relations and bilateral trade development.
Source: Military relation: Brecke, 2012. Trade trend: See section 3.

tion, from 1783 to 1786, and it shows that Spanish silver and ducats made up over 90 percent of total possessions of bullion (with the rest made up by Danish and Swedish bills and coins).

One interesting facet with the Swedish dependence on Spanish bullion lies in the trade balance. Previously, it was shown that Sweden had an export surplus in the bilateral trade balance with Spain for a large majority of the years during the eighteenth century. However, if we were to add the value of bullion to the balance it would change completely in favor of Spain, and quite drastically at that (see table 2 below). The positive numbers of Swedish export surplus (Bal%) turn to negative numbers, showing Spanish export surplus instead. One problem lies with overestimating the Swedish reliance on Spanish bullion based only on these years, as Spanish bullion imports from the colonies were higher than average from about 1783 until 1797, when they dropped drastically.⁵⁷ However, this calculation should be seen as hypothetical, and perhaps rather as part of the Swedish-Spanish payment balance, rather than the actual trade balance, as explained below. Any purchases of bullion were not recorded in the balances of the official Swedish trade statistics.

	Exp	Imp	Balance	Bal%	Bullion	New balance	New bal%
1783	152325	88425	63900	26,5	512671	-448771	-59,6
1784	91887	75154	16733	10,0	145406	-128673	-41,2
1785	82489	47728	34761	26,7	235243	-200482	-54,9
1786	63407	71134	-7727	-5,7	251818	-259545	-67,2

Table 2.

Swedish-Spanish trade balance with and without bullion, 1783–1786.

Source: see section 3.

Note: Export and import, and trade in bullion in current Swedish riksdaler banco. Bal% and New bal% is the trade balance as percent of total Swedish-Spanish trade.

A caveat to this is that it is questionable whether bullion can be included in the trade balance. Should it be defined as a commodity, or just a method of payment (specie)? In nineteenth century trade statistics, it is usually not included as a commodity in silver- or gold-importing countries (such as in the Swedish case), but it is so in the case of producing and exporting countries (such as Mexico and Peru). Regardless, silver from the Spanish Americas was re-exported to several European countries – and can be said to offset Spain’s trade balance with those partners. It was a form of payment, particularly in Asia where specie had no substitute, while within Europe, bills of exchange were a more common financial tool.⁵⁸ A further caveat is that Swedish purchases of silver in Cadiz were never channeled through Swedish ports themselves, but were only used as payment in the trade with China. Rather than being seen as part of the trade balance, as in the hypothetical example above, it can be seen as part of the payment balance between Sweden and Spain, as Spain still received currency as payment for the silver.

Conclusions

This article has presented and analyzed the development of Swedish-Spanish trade relations and commodity exchange across some 75 years in a pre-industrial setting. While neither of the two countries were vital to the trade or greater economic development of the other, there were interesting facets of the relationship. The flow of goods between the nations was notably specific, but in this way each country contributed to certain sectors in the other, as with spices and salt from Spain, and iron and forestry from Sweden. Salt and spices, with no domestic production or substitute in Sweden, were in high demand. However, there were limits to how much the exchange between the countries could grow. First, there were no trade agreements in place to bind trade relations, and possibly lower trade barriers for certain goods. However, any trade deal would likely not have changed the foundation of Spanish protection of the iron sector, or Swedish import prohibitions of textile manufactures, processed tobacco, or iron. The pre-industrial prospects for any

type of intra-industry trade were small, and particularly in a mercantilist setting, where exchanging manufactures between economies such as the Swedish and Spanish would have to bypass high tariff walls and plentiful prohibitions. Where there was possibly higher demand in Spain for Swedish products, such as with forestry, this part of Swedish trade was still underdeveloped, and carried very high export tariffs, increasing the cost of such export.⁵⁹ Second, stagnating Swedish GDP during more or less the whole century meant that it was difficult to achieve an increased higher demand for Spanish consumption exports such as spices and groceries. Third, Spain had tough competition in the Swedish market for the trade in certain goods, such as salt and wine, with countries such as France and Portugal. There were attempts to increase the commercial ties between the two countries and make trade grow, but none of them came to be, such as Spain exporting tobacco to Sweden, or Sweden exploiting the Spanish colonial possessions in the Americas for export of iron and steel works.

There is still more work to be done on this topic, such as analyzing mirror flows over time by more closely comparing Swedish and Spanish source material. It would also be interesting to dive deeper into how trade was controlled and managed, such as trade agreements and different consular activities. Consular reports across the centuries can also provide insight into how prospects and difficulties of trade were discussed. One issue not mentioned yet, was the difficulty of conducting shipping in the Mediterranean during the eighteenth century, because of the risk of attacks from the Barbary States (in North Africa). This increased the costs and risks of conducting trade in the region, but it was still an important region for the Swedish early modern commodity exchange.⁶⁰

Sammanfattning

Vad drev handelsrelationer på 1700-talet? Ofta lyfts det att det under den "merkantilistiska eran" existerade många och restriktiva handelshinder, samtidigt som annan forskning menar att inom-europeisk handel trots det fungerade relativt effektivt. Den här artikeln undersöker varuutbytet mellan Sverige och Spanien från 1738 till 1813, baserat på svenska primärdata. De två länderna hade relativt lika handelspolitik under århundradet, med protektionistisk politik inom viktiga näringar, såsom järnbruket. I det svenska fallet inkluderade politiken även flera hundra importförbud under större delen av perioden. Den svenska politiken har beskrivits som en bidragande faktor till varför handeln med Holland stagnerade under 1700-talet.

Både Sverige och Spanien hade planer på att öka exporten till den andra. I det förra fallet gällde det till exempel svenskt järn till spanska kolonier, medan det senare gällde spansk tobaksexport. Trots det skrevs aldrig något bindande handelsavtal mellan länderna, och i stora drag så realiserades inga planer på handelsexpansion. Artikeln visar att svensk-spansk handel höll sig på låga nivåer med kraftiga fluktuationer under början av perioden, medan den ändå ökade något under slutet. Handelsutbytet var specifikt i termer av vilka varor som rörde sig mellan länderna, vilket på ett sätt var typiskt för förindustriella handelsrelationer. Sverige exporterade mest järn till Spanien, men expansionsmöjligheterna var begränsade i och med att Spanien hade en egen järnindustri med högt tullskydd. Spanien i sin tur exporterade mest salt och andra kryddor och livsmedel till Sverige. Saltet var en viktig svensk import, men där hade Spanien hög konkurrens av andra länder i Sydeuropa, främst Portugal och Frankrike. Tider av krig kunde innebära hinder för den svensk-spanska handeln, men även möjligheter när länderna ingick i samma allians. Den bilaterala handelsbalansen gick allt som oftast i svensk favör, men om man räknar med importen av spansk silver så ändras bilden ganska dramatiskt.

Artikeln lyfter fram svårigheten för länder med lika handelspolitik att utöka handelsutbytet i den förindustriella ekonomin. Liknande politik gjorde det troligtvis också svårare att sluta bindande handelsavtal, vilket möjligtvis hade kunnat vara en faktor som underlättade handelsutbytet.

References

Ahlberger, Christer & Mörner, Magnus. "Betydelsen av några latinamerikanska produkter för Sverige före 1810," *Historisk tidskrift*, 1993.

Andersen, Dan. H. & Voth, Hans-Joachim. "The grapes of war: Neutrality and Mediterranean shipping under the Danish flag, 1747–1807", *Scandinavian Economic History Review*, vol. 48, No 1, 2000.

Bairoch, Paul. "European trade policy, 1815–1914", in Mathias, Peter & Pollard, Sidney. (Eds.), *The Cambridge Economic History of Europe. Volume 8: the Industrial Economies: The Development of Economic and Social Policies*. Cambridge 1989.

Brecke, Peter. "Conflict Catalog (Violent Conflicts 1400 AD to the Present in Different Regions of the World)", *Centre for Global Economic History at Utrecht University*, 2012.

Carlén, Stefan. "An institutional analysis of the Swedish salt market, 1720–1862". *Scandinavian Economic History Review*, vol. 42, No 1, 1994.

Carlén, Stefan. *Staten som marknadens salt: en studie i institutionsbildning, kollektivt handlande och tidig välfärdspolitik på en strategisk varumarknad i övergången mellan merkantilism och liberalism 1720–1862*, Stockholm 1997.

Chilosi, David, Murphy, Tommy E., Studer, Roman, & Tuncer, Coskun, A. "Europe's Many Integrations: Geography and Grain Markets, 1620–1913", *Explorations in Economic History*, vol. 50, No 1, 2013.

Cuenca-Esteban, Javier. "Trends and Cycles in U.S. Trade with Spain and the Spanish Empire, 1790–1819", *Journal of Economic History*, vol. 44, No 2, 1984.

Cuenca-Esteban, Javier. "Statistics of Spain's colonial trade, 1747–1820: New estimates and comparisons with Great Britain", *Revista de Historia Económica: Journal of Iberian and Latin American Economic History*, vol. 26, No 3, 2008.

Cuenca-Esteban, Javier. "Spain, 1717–1827", *Revue de l'OFCE*, vol. 2015/4, No 140, 2015.

Davis, Lance E. & Engerman, Stanley. L. *Naval blockades in peace and war: an economic history since 1750*. New York 2006.

Edvinsson, Rodney & Gad, Christoffer Tarek. "Assessing trade in the mercantilist era: evidence from a new database on foreign trade of Sweden–Finland, 1738–1805," *Scandinavian Economic History Review*, vol. 66, No 3, 2018.

Edvinsson, Rodney & Söderberg, Johan. "The evolution of Swedish consumer prices 1290–2008", in Edvinsson, R., Jacobson, T., & Waldenström, D., *Exchange rates, prices, and wages, 1277–2008*. Stockholm 2010.

Federico, Giovanni, Schulze, Max-Stephan, & Volckart, Oliver. "European Goods Market Integration in the Very Long Run: From the Black Death to the First World War", *The Journal of Economic History*, vol. 81, No 1, 2021.

Findlay, Ronald & O'Rourke, Kevin. H. *Power and plenty: trade, war, and the world economy in the second millennium*. Princeton, N.J. 2007.

Fisher, John R. "Commerce and imperial decline: Spanish trade with Spanish America, 1797–1820," *Journal of Latin American Studies*, vol. 30, 1998.

Freire Costa, Leonor, Palma, Nuno., & Reis, Jaime. "The great escape? The contribution of the empire to Portugal's economic growth, 1500–1800", *European Review of Economic History*, vol. 19, No 1, 2015.

García-Baquero González, Antonio. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, 2. vols. Sevilla 1976.

Heckscher, Eli. F. *Ekonomi och historia*. Stockholm 1922.

Heckscher, Eli. F. *Merkantilismen: ett led i den ekonomiska politikens historia*. D.2. Stockholm 1931.

Heckscher, Eli F. *Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa. D.1, Före frihetstiden, Bok 2 Hushållningen under internationell påverkan 1600–1720*. Stockholm 1936.

Heckscher, Eli F. *The continental system: an economic interpretation*. Gloucester, Mass 1964.

Hildebrand, Karl-Gustaf. *Fagerstabrukens historia. Sexton- och sjuttonhundratalet*. Uppsala 1957.

Hildebrand, Karl-Gustaf. "Foreign markets for Swedish iron in the 18th century", *Scandinavian Economic History Review*, vol. 6, No 1, 1958.

Hodacs, Hanna. *Silk and tea in the North: Scandinavian trade and the market for Asian goods in eighteenth-century Europe*. Basingstoke 2016.

Häggqvist, Henric. *On the Ocean of Protectionism: The Structure of Swedish Tariffs and Trade 1780–1830*. Uppsala 2015.

Häggqvist, Henric. "The role and intensity of export tariffs in trade policy: Scandinavia, 1780–1870", *International Journal of Maritime History*, vol. 34, No 4, 2022.

Högberg, Staffan. *Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet: stapelvaror i svensk export och import 1738-1808*. Lund 1969.

Irigoin, Alejandra. "Global Silver: Bullion or Specie? Supply and Demand in the Making of the Early Modern Global Economy". *LSE Economic History Working Papers*, No 285, 2018.

Irwin, Douglas. A. "Mercantilism as Strategic Trade Policy: The Anglo-Dutch Rivalry for the East India Trade". *Journal of Political Economy*, vol. 99, No 6, 1991.

Jacks, David S. "Market Integration in the North and Baltic Seas, 1500–1800", *Journal of European Economic History*, vol. 33, No 3, 2004.

Jacks, David, S., Hjortshøj O'Rourke, Kevin, & Taylor, Alan, M. "The Gravitational Constant?", *NBER Working Paper*, No 27904, 2020.

Knutsson, Anna. *Shadow Economies in the Globalising World: Smuggling in Scandinavia, 1766–1806*. Milton Park 2023.

Lindblad, Jan Thomas. *Sweden's trade with the Dutch republic 1738-1795: a quantitative analysis of the relationship between economic growth and international trade in the eighteenth century*. Assen 1982.

Magnusson, Lars. *Mercantilism: the shaping of an economic language*. London 1994.

Martines Ruiz, Enrique & de Pazzis Pi Corrales, Magdalena. "Guerra y Comercio. La propuesta de un tratado comercial Hispano-Sueco a mediados del siglo XVIII", in Ramos Santana, Alberto (Ed.), *Comercio y navegación entre España y Suecia, siglos X-XX*. Cádiz 2000.

Müller, Leos. *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720–1815*. Uppsala 2004.

Müller, Leos. "The Swedish consular service in Southern Europe, 1720–1815", *Scandinavian Journal of History*, vol. 31, No 3, 2006.

Müller, Leos. *Neutrality in World History*. New York 2019.

Ojala, Jari, Karvonen, Lauri., Moreira, Maria Christina & Eloranta, Jari. "Trade between Sweden and Portugal in the Eighteenth Century : Assessing the Reliability of STRO Compared to Swedish and Portuguese Sources", In Jan Willem Veluwenkamp & Werner Scheltjens (Eds.), *Early Modern Shipping and Trade: Novel Approaches Using Sound Toll Registers Online*. Leiden 2018.

O'Rourke, Kevin. H. & Williamson, Jeffrey. G. "After Columbus: Explaining Europe's Overseas Trade Boom, 1500–1800", *The Journal of Economic History*, vol. 62, No 2, 2002.

Pourchasse, Pierre. "Trade between France and Sweden in the Eighteenth Century", *Forum Navale*, vol. 67, No 1, 2011.

Prados de la Escosura, Leandro., & Santiago-Caballero, C. "The Napoleonic Wars: A Watershed in Spanish History", in: O'Brien, Patrick K. (Ed.), *The Crucible of Revolutionary and Napoleonic Warfare and European Transitions to Modern Economic Growth*, 169–202. Amsterdam 2022.

Prados de la Escosura, Leandro, Álvarez-Nogal, Carlos, & Santiago-Caballero, Carlos. "Growth recurring in preindustrial Spain?", *Cliometrica*, vol. 16, 2022.

Schön, Lennart. & Krantz, Olle. *Swedish Historical National Accounts 1560–2010*. Lund 2012.

Vallerö, Rolf. *Svensk handels- och sjöfartsstatistik 1637–1813: en tillkomsthistorisk undersökning*. Stockholm 1969.

Wilson, Victor. *Commerce in Disguise. War and Trade in the Caribbean Free Port of Gustavia, 1793–1815*. Åbo 2015.

Åström, Sven-Erik. *From Tar to Timber: Studies in Northeast European Forest Exploitation and Foreign Trade 1660–1860*. Helsingfors 1988.⁶¹

Notes

¹ O'Rourke and Williamson 2002. Irwin 1991, argued that specifically intra-European trade had worked relatively unhindered from government (monopoly) policies and had been relatively competitive since the seventeenth century.

² Findlay and O'Rourke 2007, Davis and Engerman 2006.

³ Jacks 2004, Chilosi et al. 2013.

⁴ Federico et al. 2021.

⁵ See Müller 2019.

⁶ Häggqvist 2022.

⁷ Findlay and O'Rourke 2007.

⁸ Magnusson 1994, Heckscher 1931.

⁹ See Jacks et al. 2020 on British exports at the bilateral and commodity level, starting in 1700.

¹⁰ Edvinsson & Gad 2018.

¹¹ Freire Costa et al, 2015.

¹² Cuenca-Esteban 1984, table 1, p. 523.

¹³ Brief descriptions of Spanish and Swedish trade policies in Bairoch 1989.

¹⁴ Fisher 1998, Cuenca-Esteban 2008.

¹⁵ Knutsson 2023, table 1.1., pp. 14–15, details some of these import bans, such as all silk, wool and worsted, half-wool, arrack, white sugar and sugar candy, and trinkets and pins.

¹⁶ Finland was part of the realm until 1809.

¹⁷ Heckscher 1922, p. 226.

¹⁸ Carlén 1994, figure 1, p. 11.

¹⁹ Lindblad 1982, p. 85.

²⁰ Based on Swedish trade data, see section 3.

²¹ Ojala et al. 2018.

²² Pourchasse 2011, pp. 109–110.

²³ RA, KmKa, serie 3.

²⁴ Vallerö 1969.

²⁵ Häggqvist 2015.

²⁶ CPI from Edvinsson & Söderberg 2010. Export- and import-price indexes 1780–1813 from Häggqvist 2015.

²⁷ See also García-Baquero 1976 on Cadiz' colonial trade.

²⁸ Cuenca-Esteban 2015.

²⁹ Högberg 1969.

³⁰ Edvinsson & Gad 2018; Häggqvist 2015.

³¹ Schön & Krantz 2012.

³² Prados de la Escosura et al. 2022.

³³ Heckscher 1936, p. 475.

³⁴ Martínez Ruiz & de Pazzis Pi Corrales 2000.

³⁵ Martínez Ruiz & de Pazzis Pi Corrales 2000, p. 244.

³⁶ Müller, 2006, pp. 188–189.

³⁷ Ahlberger & Mörner 1993, p. 96.

³⁸ Ten and eight Spanish-flagged vessels arrived in Gustavia in 1804 and 1805, respectively. Wilson 2015, table 4.1., p. 202.

³⁹ There were plans of trying to export Swedish steel to Spanish America. Hildebrand 1958, p. 42.

⁴⁰ See data in Kommerskollegium, tobaksutredningen.

⁴¹ Lindblad 1982, pp. 76–77.

⁴² Spain was initially allied with France, but this broke down into war between the parties in 1808, ending in 1814. Sweden was on paper allied with France, but their joining in the Continental System turned out to be a “mere confession of the lips” and Sweden eventually joined Britain in the coalition against France (Heckscher 1964). By proxy then, Spain and Sweden fought in the Napoleonic Wars on the same side during the end of the war.

⁴³ Carlén 1997.

⁴⁴ Högberg 1969, table 8:1, p. 220.

⁴⁵ It was not specified which type of commodities were included here, but in the aggregate statistics this category included larger Swedish exports such as tar, pitch, alum, and pot ash.

⁴⁶ Müller, 2004 pp. 107–108.

⁴⁷ Müller, 2004 pp. 107–108.

⁴⁸ Hildebrand 1957, pp. 92, 96, 134.

⁴⁹ Hildebrand 1958, p. 43.

⁵⁰ Högberg 1969, pp. 216–217.

⁵¹ Andersen & Voth, 2000, table 1, p. 9.

⁵² Prados de la Escosura & Santiago-Caballero 2022.

⁵³ Högberg 1969, pp. 222–224.

⁵⁴ Müller 2004, pp. 106–107, Ahlberger & Mörner 1993.

⁵⁵ Hodacs 2016, p. 59.

⁵⁶ Ahlberger & Mörner 1993, p. 83.

⁵⁷ Cuenca-Esteban 2008, appendix table 5, p. 349.

⁵⁸ Irigoien 2018, pp. 8–10, 18.

⁵⁹ Åström 1988; Häggqvist 2022, figure 9, p. 594.

⁶⁰ Högberg 1969, p. 217; Müller 2006.



The contested shoe box

Revisiting the role of aesthetics in the modern cargo shipping industry

Thomas Taro Lennerfors
Emmanuel Guy

For ten years, I've [...] let myself be seduced by glossy images of beautiful red-yellow tankers (those of Argonaut, gliding across a deep blue sea with a shimmering propeller water) ... Similarly, I have got inebriated by Concordia's well-maintained, super strong black and white tankers, fell in love with Bergesen's light green giants or with Frontlines blue-gray Suezmax-OBO (Anders Rydberg in *Svensk Sjöfarts Tidning* 1995/6-7, p. 11).

Introduction

In this paper, we seek to understand how aesthetic expression and experience might play a role in the maritime shipping industry, particularly focusing on cargo ships, a heavy industry that constitutes the backbone of economic globalisation. We will argue that shipping research is by and large aesthetically mute,¹ in other words, that aesthetics is not a topic that is discussed, and that the dominant discourse in the current cargo shipping industry is that shipping is so competitive that in the end the only

Thomas Taro Lennerfors is Professor and Head of the division of Industrial Engineering and Management at Uppsala University, Sweden. Amongst other research interests, he has published books and articles on the Swedish shipping industry, focusing on the post-1945 period.

Dr Emmanuel Guy initially trained as deck officer. He then followed a multidisciplinary academic path from anthropology to management to geography. Since 2006, he is professor of maritime transportation and public policy at *Université du Québec à Rimouski* (Canada).

thing that matters is the rational optimization of operations or the accurate timing of buying and selling ships. References to beautiful cargo ships in the shipping literature are often related to a distant past before the onslaught of competition and market logics. The rational representations of the cargo shipping industry have almost completely taken over.

As we will return to later in this paper, in the period from the 1960s and onwards, Hans Åkerlind claims that the aesthetic ideals that for long permeated the industry lost significance. He illustrates this with a quote of a major shipyard representative who said in the 1990s that the uglier a ship is, the more rational it is. Perhaps the most paradigmatic example of this could be a car carrier which as we will see, is claimed to look like a shoe box. However, this does not conform to our own experiences of doing research in shipping. In informal discussions, stakeholders in the shipping industry seemed to have ideas about what constitutes a beautiful modern cargo ship and they were able to name examples of specific vessels right away when asked. On numerous occasions respondents would pause to pull out a photo or walk to a ship model to comment with an obvious sense of awe about how beautiful—or ugly—a given ship was. On a personal level, we have been interested in exploring this mismatch between aesthetically mute shipping research and our experiences of being provided with empirical examples of aesthetic judgments within the cargo shipping industry.

With this contribution, we aim to explore the potential importance of aesthetics in the shipping industry, particularly in the cargo shipping industry, in the era from the 1960s and onwards. Our argument is that the aesthetic dimensions of shipping might have shifted or become downplayed but that they are still there, and should, as a phenomenon, be of interest to shipping researchers; that a shoe box, although it could be seen as ugly from some perspectives, might be seen as the epitome of a perfect ship. In order to propose ways to study the aesthetics of the shipping industry going beyond the scarce literature on the aesthetics of ship design, we draw inspiration from the field of organisational aesthetics, a field that, in short, studies aesthetic experience in organisational life, and makes use of arts-based methods for changing organisations. Through following the development of the field

from the interplay between personal experiences and organizationally shared aesthetic codes to new calls for highlighting a more institutional dimension of aesthetics, we propose different ways in which shipping research can study aesthetics.

The outline of the paper is as follows: in the subsequent part, we review how aesthetics have (not) been present in modern shipping research, but that there is an interest, albeit limited, among design researchers and shipping enthusiasts. After that, we present research from the field of organisational aesthetics to get inspiration for how studies on aesthetics in the shipping industry can be conducted. We then present examples, or glimpses, from Lennerfors and colleagues' empirical research on the Swedish shipping industry, where aesthetic issues have been raised by respondents or noticed in archival materials, as sources of inspiration for where researchers can dig deeper to further explore the role of aesthetics. We sum up the paper in a concluding discussion.

Aesthetics in shipping literatures: a review

In this section, we provide an overview of various kinds of shipping literature in order to explore to what extent and how aesthetics have been discussed. We will argue that most literature neglects 'non-rational'² aspects of the shipping industry. Such rationalistic representation of shipping could be seen as surprising. Indeed, ships have not only been, according to Michel Foucault, "for our civilization, from the sixteenth century until the present, the great instrument of economic development [...] but [...] simultaneously the greatest reserve of the imagination".³ Moreover, Le Corbusier wrote that "[t]he house of the earth-man is the expression of a circumscribed world. The steamship is the first stage in the realisation of a world organised according to the new spirit".⁴

In any case, in the general literature about the shipping industry, epitomised by Martin Stopford's textbook *Maritime economics*, it is written that for all the "flamboyance" of shipping investors, "they operate within a strict economic regime, which could be immediately recognizable by nine-

teenth-century classical economists. It is, more or less, the 'perfect' market place at work, an economic Jurassic Park where the dinosaurs of classical economics roam free and consumers get a very good deal".⁵ Although one should not overlook the metaphoric qualities of this quote as well as the somewhat ironic description of ship owners as flamboyant, the gist still is that shipping is dominated by a rational view of the shipping companies. This is confirmed by a report from Clarkson—a prominent consultancy firm in shipping—in which it is written that tramp shipping (where ships operate on the spot market) meet many of the criteria for a perfect market: what is offered is equivalent, there are low barriers of entry, many companies are competing on each business deal, and the markets are transparent.⁶ Wijnolst and Wergeland in their shipping textbook argue that crude oil transport (to which we will return in our empirical illustrations) is a so-called commoditized shipping, which means that the offered transport services are similar and that one cannot really differentiate from the competition.⁷

In terms of research work, we find that most contributions related to the operations of ships or ports, freight logistics to and from these, the behaviour of stakeholders involved in conducting and financing such operations, as well as the public framework in which they do business are mostly published in two specialised journals: *Maritime Policy and Management* and *Maritime Economics and Logistics*. Other articles on shipping commonly appear in journals covering all modes of transport, for example, *Transportation Research Part A to E*, *Transport Reviews* or *Journal of Transport Geography* to name a few. In recent years a number of articles have used bibliometric approaches to characterise this corpus.⁸ In one of the most comprehensive bibliographical studies, Woo et al. reviewed all the articles published during the first 40 years of *Maritime Policy and Management*.⁹ The authors concluded that "shipping policy" was the most frequent topic with a particular predilection for "operations management." Furthermore, economics, operational research and geography were the major approaches in this field. In managerial research within the field, only 1.8 percent of the articles drew on organisational studies. And amongst these, Woo et al. found that more than 98 percent of the articles were based on a functionalist

paradigm, while only a handful were identified as taking an interpretative approach.¹⁰ In the past 30 years, there are no articles that explicitly address visual aspects of shipping, nor shipping aesthetics more generally in *Maritime Policy and Management* and *Maritime Economics and Logistics*. A welcome exception within *Maritime Policy and Management* is the short, poetic essay by Fleming¹¹, which discusses the concept of seascape and highlights its aesthetic dimensions. He explores how people have experienced different seas, storms and calms, and a life at sea. There is also a text by Kathy Mack¹² about Norwegian seafarers published in *Maritime Policy and Management*, but her work will be covered when we discuss the few contributions about shipping from organisation studies.

Within research and popular literature about ship design, aesthetics and an interest in the visual is prevalent. Scholars have written popular overviews of ship design and the experiences, images, and impressions of those ships.¹³ Massey re-reads ocean liner design from the perspective of gender history and presents how the spaces within ocean liners are gendered.¹⁴ Lanz discusses interior ship design and the importance of the Italian designers up to the Second World War.¹⁵ Leidenborg discusses Svenska Amerika Linien's ship *Kungsholm* (built in 1966) in terms of ship design and interior design, arguing that design could be used to secure a competitive advantage over other companies.¹⁶ Bruce Peter writes books that are richly illustrated and contain detailed aesthetic and technical descriptions of the vessels, such as hull shape, lines, speed, cargo handling, interior design, etc.¹⁷

Hans Åkerlind identified three periods in 20th century ship design.¹⁸ The first period stretched until the 1930s. The ships were of a three-island type, meaning that they had forecastle, bridge deck, and poop, which could look like three islands when seen from afar and from the side. The colours changed in the 1920s from soot black to lighter colours (concurrent with the switch from coal to diesel propulsion). What characterised the aesthetic design was functionalism without unnecessary and decorative details. The 1930s to the 1960s and 1970s, Åkerlind describes as the "golden age of ship design." The ships started to have a rounded, strongly precipitating stem, and cruiser stern. There

was a visual balance, the ships were well trimmed and sea-kindly. The ships were long and low, with a forward directionality. Often they had a painted "belt" with the shipping company's colours. Builders, owners, and the public were said to like these ships. In the period from the 1960s and onwards, Åkerlind claims that the aesthetic ideals lost significance, illustrating this with the quote from the shipyard representative mentioned in the introduction. While aesthetic references in that quote are clear, the term is understood here as a link to inferred design criteria of beauty. The proposition emphasises that contemporary shipping is "ugly," with ships designed on purely functional/rational consideration, which is claimed to be a demonstration that aesthetics is no longer a factor in the industry.

One should not forget the shipping enthusiasts' or so-called boatologists' written output. Boatologists are passionate about ships, and write books and articles focusing on ships, and their technical and design characteristics. Such texts can be found for example in the Swedish magazine *Båtologen*. For example, in an article about funnel design Anders Rydberg writes that from funnels being painted in black, some shipping companies started painting their chimneys in other colours in the second half of the 19th century.¹⁹ Often there was a red, blue or yellow funnel with a black top. At the beginning of the 20th century shipping companies experimented with colours and different stripes. When the motor ships came, they initially only had a very narrow chimney, but eventually the chimneys began to grow and became part of the aesthetic of the ships. The shipping companies started to create their own chimney decoration, often with letters or symbols that gave the shipping company a distinctive feature.

Within organisation studies, Griffiths and Mack draw upon the personal memories of one of the authors to explore the sense of place of those working and living on or in proximity of ships.²⁰ The notion *shipscape* here is based on the link between architecture and organisation studies, and particularly deals with how seafarers experience their workplace through the senses. Mack also explores the aesthetic experiences of seafarers, explicitly drawing on organisational aesthetics.²¹

To sum up, literature about aesthetics in shipping is almost entirely

absent in mainstream scholarship on shipping as surveyed in *Maritime Policy and Management* and *Maritime Economics and Logistics*. However, for example within literature on ship design, discussions about the aesthetic qualities of exterior and interior design are prevalent. Within organisation studies, there are a few examples that employ aesthetic approaches, taking the seafarers aesthetic experiences as an object for analysis. However, there are no direct studies for example concerning the aesthetic expressions of the companies themselves, studying visual representations of shipping companies, and the aesthetic experiences of those who are not seafarers but still working in shipping.

Organisational Aesthetics: personal aesthetic experiences, aesthetic codes, and inter-organizational aesthetics

In this part, we present an overview of organisational aesthetics research to get inspiration for how to study aesthetics in the modern shipping industry. We start out with organisational aesthetics as focused on sensory, aesthetic experience in an organisational setting, to move on to the intersubjectively created aesthetic code of an organisation. Then we discuss the more recent turn within organisational aesthetics to a more macro-level institutional perspective, and finally present our own approach which integrates parts of the previously reviewed literature.

In general, organisational aesthetics researchers turn against the predominant rationalistic approaches within management and organisation studies, and instead take so-called 'non-rational' elements of organisational life into consideration.²² In other words, organisational members do not only engage in cognition, but experience organisational life through the senses; through vision, hearing, smell, touch, and taste.²³ While an obvious focus is on aesthetic, sensory experiences of the beautiful, aesthetic experiences can also concern the ugly, grotesque, tragic, sublime, sacred and rhythmic.²⁴ With this broad definition, it is reasonable that such experiences penetrate organisational life. While the aesthetic experiences, for example mechanics hearing that an engine is not working properly, construction workers who feel the roof with their feet, employees who

sense the organisational culture, are personally experienced, they can be shared and discussed verbally.

The social judgement of aesthetic experiences is something that Warren calls aesthetic judgement, which concerns the "intersubjective constructed appraisal" of the aesthetic experience, by socialisation processes.²⁵ This intersubjectively constructed appraisal of what is beautiful, ugly, desirable, grotesque and so on in a particular organisation can be called the organisation's aesthetic code. Gagliardi argues that "every cultural system seems to have structural correspondences between its ontological or deontological codes and its aesthetic codes, that is to say, between systems of beliefs and of values on the one hand, and specific patterns of relation/combination between formal elements on the other."²⁶ The aesthetic code is therefore not just an add-on but linked to the very being of the organisation, which we can get access to by studying how the aesthetic code is expressed with images, sounds, smells, and other sensory means. Gagliardi claims that much research is based on the assumption that the linkage between beliefs and values on the one hand and the physical aesthetic organisation is unidirectional – that the latter is merely mirroring the former. However, Gagliardi argues that the relation between systems of meanings and systems of sensations is probably circular in nature. In other words, the aesthetic code not only represents what the organisational members see as aesthetically appealing, but also becomes inscribed "into the eye" of organisational members. So, one could say that the organisation can express its aesthetic code to internal and external stakeholders, but that the aesthetic expressions can also contribute to shaping the aesthetic code.

The study of such aesthetic codes and how they link to personal aesthetic experiences is commonplace in the field of organisational aesthetics. However, in its recent developments, the field has favoured approaches focusing on how organisations are experienced by individuals, in particular through arts-based methods.²⁷ The literature review of Taylor and Hansen highlighted the potential of arts-based approaches to study how individuals experience organisations, as a promising path for organisational aesthetics to make a unique contribution to research.²⁸ In a recent editorial of the journal *Organizational Aesthetics*, Taylor comes back to the affirmation that the artistic

perspective is the most promising to bring the field of organisational aesthetics forward.²⁹ However, he notes that while studying how individuals experience organisational life through their own senses and emotions, it is important at the same time not to disconnect from perspectives studying the organisational and institutional settings of this experience.

Similarly to Taylor, other scholars suggested a turn back towards the social setting, through the concept of institutional aesthetics.³⁰ In their comprehensive review of research on the visual dimension in organisation studies, Meyer et al. also see the potential in a meeting between visual approaches and institutional theory on a macro-level. They argue that institutional theory could “add the visual dimension to existing lines of thought on legitimation, institutionalised vocabularies and accounts, logics and social identities, theorization, translation, or bricolage”.³¹ They also hold that visuals can be assumed to influence the speed, trajectory and success of institutional work and institutional change. Meyer et al. proposes that the most prominent concept that elaborates the macro-level context of sense-making and institution-alised activities is that of institutional logics,³² defined as the socially constructed, historical patterns of cultural symbols and material practices, assumptions, values and beliefs by which individuals produce and reproduce their material subsistence, organise time and space, and provide meaning to their daily activity.³³ Höllerer et al. explores the role of the visual in institutional theory and argues that different institutional logics are framed in particular modes of visual expression.³⁴ Creed et al. also obliquely draw on institutional logics to develop their theoretical framework about institutional aesthetics.³⁵ Rather than emphasising the aesthetic code of a community,³⁶ in the framework of Creed et al. there are a multiplicity of aesthetic codes corresponding to different communities which people take part in.

What is central in the institutional logics perspective is that there is a plurality of logics, for example in an industry, which allows actors some autonomy to choose their own way of being in the world, drawing on or mobilising the different logics. In the work by Thornton et al., the authors argue that ideal types of institutional logics can help us

develop a typology that can assist researchers’ analytical work.³⁷ The institutional orders that are described by Thornton³⁸ are markets, corporations, professions, states, families, and religions. Each institutional order can be explained by a set of dimensions such as the root metaphors, sources of legitimacy, identity, norms, and authority, and the basis of attention. In their contribution to institutional logics, Höllerer et al. show how visual artefacts can help reconcile the conflicting logics of profession, corporation, community, religion and to some extent market logic within Corporate Social Responsibility in Austria, since the visual language is more useful in communicating novel ideas, it is more immediate, and it is less controlled than verbal discourse. Jancsary et al. developed a theoretical model proposing how institutions are constructed multimodally, both in visual and verbal registers.³⁹ By Meyer et al. an institutional approach is seen as hitherto neglected and a promising way forward.⁴⁰ For us, an institutional aesthetics approach could focus on an industry consisting of a multiplicity of interrelated organisations. It would try to elucidate how organisations in an industry construct their identity, align themselves with stakeholders, as well as differentiate themselves from competitors through aesthetic expression, which could concern all kinds of expression aimed to appeal not to the cognitive, rational thinking of stakeholders, but to their sensory experience. In this institutional approach, one does not only focus on the aesthetic expression of a single organisation but also that of other related organisations, as well as how they experience each others’ aesthetic expressions.

Given this overview of the field, we hold that particular three interrelated perspectives could be used when studying aesthetics in the shipping industry. First, one could focus on personal experiences of people working in or related to the shipping industry. Second, one could study organizationally shared aesthetic codes. Third, one could go beyond the organisational level, to study institutional or inter-organizational aesthetics, for example the development of similar or different aesthetic codes and the interplay between them, in a shipping segment or the shipping industry as a whole.

Glimpses from the Swedish shipping industry from the 1960s and onwards

In this section, we will present a range of examples from Lennerfors' research on the Swedish shipping industry. The empirical studies were done in the years 2008-2023 and were part of a research initiative analysing the development of primarily the Sweden-based shipping industry but to some extent also companies based in other countries, more or less from the 1950s until the present. The project has followed a range of different segments: oil shipping, roll-on-roll-off shipping, pulp and paper shipping, refrigerated cargo shipping and others. The general methodological approach has been one of openness and inclusion, studying the history and development of companies ranging from financial performance, fleet sizes, ship types, and trade routes, as well as the culture, narratives, discourses and visual expression of these companies, through a combination of archival studies and interviews. In short, a combination of analysing the verbal and the visual, but with a focus on the verbal. In the empirical studies, Lennerfors and colleagues have therefore not singled out the aesthetic dimension but rather included it into his studies of a more general nature.

The reefer industry

In the book *Snow in the Tropics*, Lennerfors and Birch discuss the history of the independent reefer operators, companies that commercially operate refrigerated cargo vessels.⁴¹ We have repeatedly heard that reefer vessels are conceived as one of the most beautiful types of cargo ship. In the book, the authors describe a Danish company – Lauritzen – who struggled with breaking the aesthetic code in the industry. In the 1980s, Lauritzen had just discontinued a relationship with P&O, and started anew to develop their operations. Part of this development consisted of creating a new kind of reefer, namely the ULRC – the Ultra Large Reefer Carrier. This is an obvious wink to ULCCs, Ultra Large Crude Carriers, the largest type of crude oil tanker, reflecting the wish to be seen as a big, rational and efficient ship. As Lennerfors and Birch write, the jumbo ships are sometimes described as boxes with an engine in the aft, and as stable workhorses.

By representatives of Lauritzen, these ships are described as neither as beautiful nor as fast as the previous reefers. At around the same time, the Swedish competitor Salén was building Winter ships that by Lauritzen representatives were seen as fancy and advanced – beautiful racing ships. The reefer division was obviously identifying themselves with and feeling strongly for the rational Jumbo ships, and proud of not following the predominant aesthetic code in the industry. However, from the upper echelons of the organisation came the idea to develop a new ship type – the Family Class – which was built at a Danish shipyard and technologically advanced, and seen more as the next iteration of the traditional, beautiful reefer ship. However, perhaps the representatives of the reefer division were not that critical of the aesthetical aspects of the Family class, but more about the cost. The Family class vessels cost more than double in comparison to the Jumbo class, although they could also carry more cargo. In this short empirical example, we can see how Lauritzen employees felt a strong sense of pride in distancing themselves from the aesthetic ideals of the reefer industry, by developing a highly rational ship, a workhorse more reminiscent of a tanker than a reefer. However, although the ships were appreciated externally by customers, internally within Lauritzen, there were other concerns that dominated, which meant that the reefer division including its Jumbo vessels, were deprioritized in relation to the grander objectives of the company, for example to be the most high-quality, innovative company in the segment.

Yet another example from *Snow in the Tropics*, is from an interview with a Japanese owner of reefers, who stated that he was very proud of his reefers, and would absolutely not change them for car carriers that look like shoe boxes. In this case, it was obvious that there was much more at stake for some ship owners than only rationally carrying cargo from A to B. Rather, concerns about what ships are desirable to own also from an aesthetic perspective should not be downplayed, and at least in this case is probably one of many factors that are taken into consideration when the ship owner makes business decisions. Similarly to the example given by the Japanese reefer owner, car carriers are often described as shoe boxes. In the book *The Business of Shipping*, by Lane Kendall, the author presents a photo of a car carrier with the caption: “The starkly utilitarian design of



A car carrier with a starkly utilitarian design. Photographer: Terje Fredh

the Japanese automobile/truck carrier *Nada V* is her dominant characteristic”, where “starkly utilitarian”, can be interpreted as not following the aesthetic code of the industry.⁴²

The pulp and paper (P&P) shipping industry

In previous studies on the pulp and paper shipping industry⁴³, there are also a few glimpses of aesthetic concerns. For example, when the Swedish P&P company Assi chartered three new vessels from the shipping company Gorthon in 1987, to provide a just-in-time service to their customers, the head of Purchasing and Transports at Assi said:

The ships, which look like shoe boxes, have been a strike of luck. With loading through both hatches and stern ramp the ships only need 16 hours in port.⁴⁴

In other words, while commenting on the aesthetic appearance of the ships, the manager highlights the rational aspects of the ships. In a later issue of *Transport and Hantering*,⁴⁵ John Murray cites Harald Lindahl, allegedly the father of logistics in Sweden, stating that “a cargo ship should look like a shoe box. Then you put a peak in both ends, and you have stem and stern”. In this light, the reference to different ships to being shoe boxes, should not be seen as something pejorative, but rather something desirable.

Another glimpse comes from when Transforest was created, a joint venture between P&P company SCA and the transport company Bilspedition. When discussing how to think about painting of the ships, it is discussed that the top side of the ship, which was currently painted grey, should be painted with a red-brown colour, the same colour that the hatches and bottom of the ship was painted in. This would make the maintenance of the deck easier, the ship would be more fresh-looking, as the rust which runs down on the outside will not be visible, and the same goes for damages related to impact from the tether and quay. It would also lead to cheaper visits to the shipyard, since no new water line needs to be painted. Also, it would visually show that Transforest is a new company. When it came to the painting of the corporate name Transforest, it was decided that it should be painted on both sides of the topside of the ship. This would mean that the letters could be made larger and thus seen at a greater distance. Also, the letters would be seen from land (since letters on the hull are often made invisible due to the quay). The maintenance would be minimal as the letters will not be damaged by the quay, and the assembly of the letters would not be dependent on the weather.⁴⁶ Here we can see that most of the aesthetic concerns are related to maintenance, while there might also be diversions from that logic, for example that some investment is made in additional letters on the ship to boast the company name.

Yet another example comes from a mail correspondence between the chief designer of the second generation open hatch bulk carriers for SCA (the first generation being the ships *Munksund*, *Holmsund*, and *Tunadal* delivered in 1967-1968), expected to be bought in the 1970s, but ultimately never ordered. Finalising a three page response letter about the proposed design, the head of Shipping at SCA stated:

Finally, as something less serious, I must say that you design very nice and efficient vessels [name of designer] but that you did not succeed very well with the funnels on our present vessels. The funnels are placed to [sic] much forward and look as they are pressed into the superstructure. I enclose a drawing showing how the funnels should have looked like. Please use this type on the S-class.⁴⁷

This is an indication that at least the head of shipping was not entirely pleased with the funnel design of the present vessels, and saw the need to point that out, and ask for an improvement for the next generation of vessels. Incidentally, we talked to a broker of newbuildings who said that a shipowner had been very peculiar regarding the placement of a mast on the cargo ship, and paid extra to change the design and place it where he wanted to.

A final example that comes from the domain of P&P carriers concerns the Väner Shuttles. The Väner shuttles were part of a new integrated transport solution by the Swedish P&P company Stora, namely the West Coast System. In this system, the produce from P&P mills would be partly transported by rail to Gothenburg, and partly by ship from the mills on lake Vänern. For the latter purpose, the idea came up to design road ferries to go from Karlstad to Gothenburg, and the shipping company VNG suggested a ship type that could also carry oil back to Vänern. In an article in *Transport och Hantering*,⁴⁸ the Shuttle Göteborg's first visit to Trollhätte Canal was documented. It was written that

... a summerlike spring Tuesday, the blue painted float – as abruptly cut off in the nose as in the stern – sailed from Gothenburg and completed its 18 hour maiden voyage to Karlstad.

In an image caption in the article the journalist wrote that

A beauty prize will never be awarded to Shuttle Göteborg. An uglier “bow” has hardly been seen in Trollhätte Canal.

In this example, we can also see an aesthetic code lying in the background of the evaluation of *Shuttle Göteborg*.



Funnels too much to the front on the Tunadal? Photographer: Robert J. Boman

Tankers – Sweden-based oil shipping companies in the 1980s and onwards

A salient example of aesthetics in the modern Swedish shipping industry is the work done by Concordia Maritime, which was a publicly listed corporation with Stena as main owner, and Stena Bulk, with Stena as sole owner, which operated the ships and marketed them in relation to oil companies and other customers. This has already been documented extensively in the book *Att skapa en värld*⁴⁹ and *Över älven och ut på världshaven*⁵⁰, and the below text is primarily based on *Att skapa en värld*.

In the mid-1980s, in their search for new good deals, Stena Bulk found a number of oil tankers that would contribute to shaping their history. While Stena Bulk had previously asserted itself visually by painting its name “as large as possible” on the ship, the aesthetic dimension developed with the Ludwig ships. The ships, when acquired, were described at Stena Bulk as “rust brown”, “LandRover Defenders” and “with not one single white spot on the ships in order to avoid that they looked dirty”.⁵¹ Following the transition of ownership to Stena Bulk, the ships were



An uglier "bow" than that on Shuttle Karlstad has hardly been seen in the Trollhätte Canal? Photographer: Terje Fredh

painted in more vivid colours, opposing the functionality of Ludwig. The ships were painted with a modern figurehead with the Stena logo, something borrowed from earlier generations of ships. In the late 1980s, the company started to produce images of the ships, by a dedicated photographer who experimented with new angles, new lenses, and new focal points, in order for the images to look different from those of other shipping companies. Standard images were taken from the front/side where the port side is not visible (since that side is often more worn out). Furthermore, Stena's photographer used a helicopter rather than an airplane which was standard procedure. This made it possible to take more lively pictures, giving viewers the sensation of being very close to the ship, yet showing the vessel's whole silhouette. At first, the images were spread to oil companies, shipping companies, and media, but then Stena Bulk started to use them in ads. The images of the Stena Bulk were not only spread in the media, but to a number of central and less central stakeholders, in an attempt to strengthen the corporate brand. In the annual report of 1988, *Stena Queen*, newly painted, is shown. Given that this annual report was

published before the *Exxon Valdez* accident (to be discussed below), there is no link between the oil spill and the aesthetic work done at Stena Bulk. The aesthetic work was thus ongoing before the real quality turn within the oil shipping industry.

On 24 March 1989, the oil tanker *Exxon Valdez* spilled 11 million gallons of crude oil into Alaska's Prince William Sound causing great environmental harm. The *Exxon Valdez* oil spill might not have been the worst in history, but it was the first of this magnitude to occur in North-American waters: the tragedy generated tremendous media attention and public outcry. After the disaster, oil majors became increasingly interested in operational excellence. Ships inspections made by shippers prior to chartering a specific vessel became the norm in the tanker trade: a process known as vetting in the industry. That shipowners engaged in asset play as their major strategy indicated a more short-sighted strategy, potentially less focused on safety, at least in appearance. The aesthetic work continued at Stena Bulk and Concordia Maritime and played a part in the identity work of branding the company as a quality company, arguing that "oil should always travel first class".

In relation to the other Sweden based crude oil tanker companies, Stena Bulk and Concordia Maritime had older tonnage. The other actors, in their advertisement positioned themselves differently stating that they had modern tonnage. The competitor Argonaut, in their advertisement, continued to promote their "modern tanker fleet" and that they "continue their bet on large, modern tankers".⁵² Nordström & Thulin expressed: "We are one of the oldest shipping companies in the world. Our fleet is one of the world's youngest".⁵³ Frontline wrote: "wet or dry, large or small, modern ships, for safe transport".⁵⁴ That the ships of Stena Bulk's competitors were modern was seen as a quality mark in itself.

From 1992 and onwards, the quality discourse was emphasised by Stena Bulk and Concordia Maritime and the companies were seen in advertisements in the shipping press. While always pushing a quality agenda using words, the images of well-maintained ships complemented the verbal messages. Further, the company used images of

people on board to highlight the human dimension of shipping. In the mid-1990s, Stena Bulk adopted a discourse and storytelling about seafarer romanticism using accompanying images. The ads are called “The face of responsibility”, “True seafarer love”, “Our people”, “Silent safety”, “Rigorous safety routines”, and “Knowledge leads to safer shipping”. The ads are personalised and the names of the depicted persons appear in the narratives.

While Stena Bulk’s competitors Nordström & Thulin, ICB, and Frontline kept their advertisements in line with the discourse of modern ships, Argonaut, perhaps the most direct competitor to Concordia Maritime given its fleet composition, changed its discourse in 1992 and onwards, emphasising quality, safety and environmental concern. Argonaut experimented with photos of details of ships, rather than the standard depiction of a ship from afar, also showing seafarers’ work. The aesthetic strategy (in addition to other work) was successful in that Stena Bulk managed to not only keep their ships in operation, and also get a good quality reputation, despite the age of the ships.

In the end of the 1990s a fleet renewal with new, innovative ships started that would last through the first decades of the 2000s. To complement the change of the material dimension of the business, the visual representation and the discourse also changed. The discourse of seafarer romanticism was replaced with a discourse of innovation, almost naturally accompanying the shift from old ships to new. However, the aspect of quality was still present and the discourse of safety became more prevalent. The slogan “oil should always travel first class” lived on, but the advertisements’ narrative focus disappeared.

To strengthen the visual design, Stena Bulk used the services of a visual designer, who contributed to the design of ships. His impression of Stena at the time was that they were forerunners and that they received a lot of publicity and exposure through the availability of attractive photos of the ships. Stena Bulk’s new ships were painted with modern figureheads like the previous generation of vessels. Also, on the *Stena Arctica*, designed for icy waters, an ice bear was painted on the side of the ship, and a fluorescent strip with the Stena Bulk brand name was put the across front of the accommodation tower, a highly



Stena Arctica, with an polar bear painted on the side of the ship.
Photographer: Terje Fredh

visible spot commonly used to posted safety reminders such as “No Smoking”. A similar design was done for the new LNG vessels, where a dragon was painted.

Already in the 1990s, Stena Bulk and Concordia Maritime had built a quality reputation where the visual aspect played a central role, and this was continued and refined during the 2000s and onwards, when the company communicated a discourse related to innovation and safety, which was accompanied by images of vulnerable environments and new, innovative ships.

We maintain that the aesthetic expression has been contributing to the image of Stena Bulk as a high-quality shipping company and as an extrovert company which is in the market to make a difference. But can one make a difference in a perfect market that crude oil shipping is seen to be? Although the logic of competition would still be unit cost, with high quality a company may end up whitelisted and thus less exposed to risk inspection-related delays. Perhaps more importantly, a shipping company with high quality may become a preferred supplier to an oil company having the possibility of chartering out ships on a long-term basis, reducing its exposition to short-term market variations. Furthermore, the investments in aesthetic expression are not that large

compared to other costs within this capital intensive industry. And such investments might be valuable to employees since they feel more motivated to work with ships they can be proud of. We, similarly to most of our respondents, believe that the drivers for aesthetic expression were done both out of interest from the CEO and colleagues, but also that they could easily be seen to make economic sense. However, when interviewing Stena employees, the aesthetic expression had become an important part of Stena Bulk's and Concordia Maritime's identity and a symbol of how the company was different from others.

Concluding discussion

In this paper, we have aimed to show how aesthetics within cargo shipping is a neglected topic within shipping research, except for some research on exterior and interior ship design. However, aesthetic judgments and concerns are prevalent within the shipping industry. Drawing on organisational aesthetics we highlighted three perspectives that could be combined in studies on aesthetics in the shipping industry, going beyond interior and exterior design.

The first concerns personal aesthetic judgments. Here, we have seen judgments from people working in the shipping industry, such as the SCA shipping director pointing out to a designer how he was not content with the funnel design, the head of Purchasing and Transport at ASSI who stated that their ships were rational shoe boxes, the Japanese reefer owner who stated how proud he was to own reefers rather than shoe boxes, the journalist writing that the Väner Shuttles perhaps had the most ugly "bow" that the Trollhätte Canal has seen, etc. An observation is the contested nature of the shoe box – seeing ships as a shoe box is for some a desired characteristic, while for others a source of aversion. The existence of such personal judgments is interesting and one could study how such personal judgments are formed, how they are explained and rationalised, how they differ from another, and so on. We are of course aware that most of the examples that we have provided are about ships being ugly, which go in line with Åkerlind's papers, but perhaps does not mean that aesthetics is

no longer important in the industry, but rather that the aesthetic values have been changed and perhaps downplayed. In other words, despite being described as ugly, such statements are indications that there are aesthetic codes in the industry.

The second perspective concerns the study of aesthetic codes within an organisation. An organisational level perspective is for example the study of Stena Bulk and Concordia Maritime,⁵⁵ which discussed how the aesthetic code of the organisation has developed and why. It discussed the strategic importance of the aesthetic work being done, for example whether it was done for branding towards customers, current and potential employees, or other stakeholders. Studies can also be conducted about tensions between the personal and organisational level. Perhaps there could be organisational barriers for pushing more attractive designs, for example *if* the funnel design proposed by the SCA shipping director would be more expensive and thus be in direct conflict with a logic of profitability. However, it could also be the other way around. In the Lauritzen reefer case, perhaps the most reasonable interpretation is that the reefer division focused more on a rational, what they considered to be more ugly, design, while there was an aesthetic code within Lauritzen as a company which was more directed towards high-end, sophisticated ships. Within this perspective, it becomes important to understand the impact of aesthetic judgments on the operations of the company. What we have seen at least in the Stena Bulk and Concordia Maritime case, aesthetics is an important dimension of the company and part of their quality identity and not something that is just bolted on.

The third area concerns the study of aesthetics beyond the organisation, taking into account the inter-organizational and institutional setting. Here, we presented an embryo of such study, which compared and contrasted the aesthetic expressions of Stena Bulk and Concordia Maritime on the one hand and other Swedish crude oil shipping companies in the 1980s and 1990s. We could indicate that aesthetics did play a role, alongside other work, to create a quality image of Stena Bulk and Concordia Maritime, and that this quality work was intensified in the institutionally turbulent setting after the *Exxon Valdez*

incident. We also saw that the other companies started to be affected by the aesthetic work of Stena Bulk and Concordia Maritime and partly augmented or adapted their own aesthetic expression. It is here obvious that aesthetic expression is dependent on the inter-organizational and institutional context.

We invite other researchers to continue reviving and reigniting the discussions about aesthetics in the shipping industry, for example by focusing on the above mentioned perspectives and their interplay. Studies about aesthetics in the shipping industry could benefit by involving interdisciplinary collaborations for example between researchers in shipping and those in art and design. Given the interest that there is about aesthetics amongst shipping enthusiasts, collaborations between boatologists and academic researchers could also be a way forward.

Sammanfattning

I denna artikel lyfter vi behovet av att studera estetik inom sjöfartsindustrin i vad som har påståtts vara den fula moderna eran från 1960-talet och framåt. Vi granskar forskning om sjöfart för att visa att det inte finns några studier inom dominerande sjöfartsforskning om estetik inom sjöfartsnäringen, medan det finns litteratur om de estetiska dimensionerna av teknisk och inredning av fartygsdesign, samt entusiaster som skriver om fartygs estetik. Eftersom vi är intresserade av att gå längre än fartygens estetik och lyfta fram den roll estetik kan spela i ett större sammanhang, utgår vi från fältet organisationsestetik. Vi föreslår olika sätt på vilka estetik inom den moderna sjöfartsnäringen skulle kunna studeras, vilket bildar en forskningsagenda. Tre perspektiv och samspelet mellan dessa kan vara användbara som utgångspunkter, nämligen personliga estetiska bedömningar, organisatoriska estetiska koder samt institutionell och interorganisatorisk estetik. Vi presenterar och reflekterar över några exempel på när estetik har haft en framträdande dimension i Lennerfors studier om svensk sjöfartsnäring från 1960-talet och framåt, framför allt inom kyl-, papper/ massa- och tanksjöfarten.

References

- Burrell, Gibson. and Morgan, Gareth. *Sociological paradigms and organizational analysis*. London 1979.
- Bång, Krister, Sahlsten, Rickard, & Lennerfors, Thomas Taro. *Över älven och ut på världshaven: Concordia Maritime 135 år*, Göteborg 2023.
- Chen, Lingshan, Xu, Xiang, Zhang, Ping, & Xiaotian Zhang. "Analysis on Port and Maritime Transport System Researches", *Journal of Advanced Transportation*, 1-20, 2018.
- Clarkson. 2004, The Tramp Shipping Market. http://www.clarksons.net/archive/research/freestu#/tramp_shipping_market_April_2004.pdf
- Creed, W. E, Douglas, Taylor, Steven S, Hudson Bryant Ashley, "Institutional Aesthetics: Embodied Ways of Encountering, Evaluating, and Enacting Institutions", *Organization Studies*, Vol 43, Iss. 3, pp. 415-435, 2019.
- Le Corbusier, *Towards a New Architecture*. New York 1986.
- Fleming, Douglas K, "Seascapes", *Maritime Policy and Management*, Vol 9, Iss. 1, pp. 29-33, 1982.
- Friedland, Roger, & Alford, Robert R, "Bringing society back in: Symbols, practices, and institutional contradictions", in: Walter W. Powell & Paul J. DiMaggio (Eds.), *The new institutionalism in organizational analysis*, Chicago, IL 1991.
- Foucault, Michel, "Of Other Spaces, Heterotopias". 1967. <http://foucault.info/documents/heteroTopia/foucault.heteroTopia.en.html> accessed 4 January 2024.

Gagliardi, Pascuale, "Exploring the Aesthetic Side of Organizational Life", In Clegg, S. & Hardy, C (eds), *Studying Organization: Theory & Method*, pp. 311-326. London 1999.

Griffiths, John, & Mack, Kathy, "Going to Sea: Co-creating the Aesthetic Dimension of Shipboard Organizational Life", *Culture & Organization*, Vol 13, Iss. 4, 267–281, 2007.

Griffiths, John, & Mack, Kathy, "Senses of "shipscapes": An artful navigation of ship architecture and aesthetics", *Journal of Organizational Change Management*, Vol. 24, Iss. 6, pp. 733-750, 2011.

Hassard, John, & Cox, Julie W, "Can Sociological Paradigms Still Inform Organizational Analysis? A Paradigm Model for Post-Paradigm Times", *Organization Studies*, Vol. 34, Iss 11, pp. 1701–1728, 2013.

Höllerer, Markus A, Jancsary, Dennis, Meyer, Renate E, & Vettori, Oliver. "Imageries of corporate social responsibility: Visual recontextualisation and field-level meaning", *Research in the Sociology of Organizations*, Vol. 39B, pp. 139-174, 2013.

Jancsary, Dennis, Meyer, Renate E, Höllerer, Markus A., and Boxenbaum, Eva, "The Role of Verbal and Visual Text in the Process of Institutionalization", *Academy of Management Review*, Vol. 43, Iss 3, pp. 392-418, 2018.

Kendall, Lane C, *The Business of Shipping*, Springer. London 1986.

Lanz, Francesca, "The Interior Decoration of Ocean Liners: A Chapter in Italian Design History", *Interiors*, Vol 3, Iss. 3, pp. 247-269, 2012.

Lau, Yui-yip, Ducruet, César, Ng, Adolf. K. Y, and Fu, Xiaowen, "Across the waves: a bibliometric analysis of container shipping research since the 1960s", *Maritime Policy & Management*, Vol. 44, Iss. 6, pp. 667-684, 2017.

Leidenborg, David, "Design som konkurrensmedel – den sista Amerika-båtens form och inredning", *Forum navale*, Vol. 78, pp. 84-109, 2020.

Lennerfors, Thomas Taro, *Att skapa en värld - Stena Bulk, Concordia Maritime och marknadsföringens betydelse i tanksjöfarten 1982–2012*. Gothenburg 2013.

Lennerfors, Thomas Taro, *Elling Ellingsen – The Shipping Entrepreneur*. Stockholm 2016.

Lennerfors, Thomas Taro & Birch, Peter, *Snow in the tropics - a history of the independent reefer operators*. Leiden 2019.

Lennerfors Thomas Taro, "Rooting for ro-ro: Exploring how strategic choices by pulp and paper companies contributed to Sweden's specialized maritime export systems, 1960–2015". *International Journal of Maritime History*. Vol 34, Iss. 1, pp. 63-82, 2022.

Mack, Kathy, "When seafaring is (or was) a calling: Norwegian seafarers' career experiences", *Maritime Policy & Management*, Vol. 34, Iss. 4, pp. 347-358. 2007a.

Mack, Kathy, "Senses of Seascapes: Aesthetics and the Passion for Knowledge", *Organization*, Vol 14, Iss. 3, pp. 373–390, 2007b.

Massey, Anne, "'A feminine touch': gender, design and the ocean liner", *Journal for Maritime Research*, Vol 17, Iss. 2, 169-181, 2007.

Meyer, Renate. E, Höllerer, Markus. A, Jancsary, Dennis, & Van Leeuwen, Theo. "The visual dimension in organizing, organization, and organization research: Core ideas, current developments, and promising avenues", *Academy of Management Annals*, Vol. 7, pp. 489-555, 2013.

Peter, Bruce, *Knud E. Hansen A/S - 75 Years of Ship Design*. Isle of Man 2012.

Quartermaine, Peter, *Building on the sea: form and meaning in modern ship architecture*. London 1996.

Shi, Wenming, and Li, Kevin X, "Themes and tools of maritime transport research during 2000-2014", *Maritime Policy & Management* Vol 44, Iss. 2, pp. 151-169, 2017.

Stopford, Martin. *Maritime Economics*. London 2009.

Strati, Antonio, "Sensible Knowledge and Practice-based Learning", *Management Learning*, Vol. 38, Iss. 1, pp. 61–77, 2007.

Strati, Antonio, "Aesthetic Understanding of Work and Organizational Life: Approaches and Research Developments", *Sociology Compass*, Vol. 4, pp. 880-893, 2010.

Taylor, Steven S, "Overcoming aesthetic muteness: researching organizational members aesthetic experience". *Human Relations* Vol. 55, Iss. 7, pp. 821–840, 2002.

Taylor, Steven S, "Aesthetics, Emotions, and Logics", *Organizational Aesthetics*, Vol. 8, Iss. 1, pp. 1-4, 2019.

Taylor, Steven S, & Hansen, Hans, "Finding form: Looking at the field of organizational aesthetics", *Journal of Management Studies*, Vol. 42, Iss. 6, pp. 1211-1232, 2005.

Thornton, Patricia H, *Markets from Culture: Institutional Logics and Organizational Decisions in Higher Education Publishing*. Stanford 2004.

Thornton, Patricia H, & Ocasio, William, "Institutional Logics and the Historical Contingency of Power in Organizations: Executive Succession in the Higher Education Publishing Industry, 1958–1990", *American Journal of Sociology*, Vol. 105, pp. 801–43, 1999.

Thornton, Patricia H, Ocasio, William, & Lounsbury, Michael, *The institutional logics perspective: A new approach to culture, structure and process*. Oxford 2012.

Votolato, Gregory, *Transport Design: A Travel History*. London 2007.

Votolato, Gregory, *Ship*. London 2011.

Warren, Sam, "Empirical challenges in organizational aesthetics research: Towards a sensual methodology", *Organization Studies*, Vol. 19, pp. 559-580, 2008.

Wijnolst, Niko, & Wergeland, Tor, *Shipping Innovation*. Amsterdam 2009.

Woo, Su-Han, Bang, Hee-Seok, Martin, Sally, & Kevin X. Li, "Evolution of research themes in Maritime Policy & Management—1973–2012", *Maritime Policy & Management*, Vol. 40, Iss. 3, pp. 200-225, 2009.

Åkerlind, Hans, *1900-talets fartygsarkitektur i Sverige*. Umeå universitet. Institutionen för konstvetenskap. Umeå 2004.

Åkerlind, Hans, "Visst var båtarna finare förr – något om 1900-talets fartygsarkitektur i Sverige", *Forum navale*, Vol 62, pp. 7-14, 2006.

Åkerlind, Hans, "Fartygens arkitektoniska utveckling under 1900-talet", in: Westerlund, K. *Färjefart: historiska och etnologiska perspektiv på färjetrafiken mellan Finland och Sverige*. Åbo 2012.

Acknowledgements: *The authors would like to thank Peter Birch for extensive discussions about aesthetics in the shipping industry, Daniel Aditya Thjin, Alex Ljung, Nina Kivinen, and other colleagues who commented on the manuscript at the Industrial Engineering and Management Research Days, and the two anonymous reviewers for constructive comments. All remaining problems in the texts are of course our responsibility.*

Notes

- ¹ Taylor 2002.
- ² Warren 2008.
- ³ Foucault 1967.
- ⁴ Le Corbusier 1986, p. 103.
- ⁵ Stopford 2009, p. 3.
- ⁶ Clarkson 2004.
- ⁷ Wijnolst and Wergeland 2009.
- ⁸ Chen et al. 2018, Lau et al. 2017, Shi & Li 2017, Alexandris et al. 2018.
- ⁹ Woo et al. 2013.
- ¹⁰ Burrell and Morgan 1979, Hassard and Cox 2013.
- ¹¹ Fleming 1982.
- ¹² Mack 2007a.
- ¹³ Votolato 2007, Votolato 2011, Quartermaine 1996.
- ¹⁴ Massey 2007.
- ¹⁵ Lanz 2012.
- ¹⁶ Leidenborg 2020.
- ¹⁷ E.g. Peter 2012.
- ¹⁸ Åkerlind 2004, 2006, 2012.
- ¹⁹ Svensk Sjöfarts Tidning 1988/18, p. 20.
- ²⁰ Griffiths and Mack 2007, 2011.
- ²¹ Mack 2007b.
- ²² cf. Warren 2008.
- ²³ Strati 2007.
- ²⁴ Strati 2007.
- ²⁵ Warren 2008, p. 561.
- ²⁶ Gagliardi 1999, p. 9.
- ²⁷ Strati 2010.
- ²⁸ Taylor and Hansen 2005.
- ²⁹ Taylor 2019.
- ³⁰ Meyer et al. 2013, Creed et al. 2019.
- ³¹ Meyer et al. 2013, p. 521-522.
- ³² e.g. Friedland & Alford 1991, Thornton, Ocasio, & Lounsbury 2012.
- ³³ Thornton and Ocasio 1999.
- ³⁴ Höllerer et al. 2013.
- ³⁵ Creed et al. 2019.
- ³⁶ Such as Gagliardi 1999.
- ³⁷ Thornton et al. 2012, chapter 3.
- ³⁸ Thornton 2004, cited in Thornton et al. 2012.
- ³⁹ Jancsary et al. 2018.
- ⁴⁰ Meyer et al. 2013.
- ⁴¹ Lennerfors and Birch 2019.
- ⁴² Kendall 1986.
- ⁴³ Lennerfors 2022, Lennerfors 2016.
- ⁴⁴ Transport och Hantering 4/88, p. 21.
- ⁴⁵ Transport and Hantering 5/88, p. 7.

- ⁴⁶ Transforest internal document 7 October 1991, SCA archives in Merlo Slott.
- ⁴⁷ Letter from Head of Shipping 1974-11-08, SCA archives in Merlo Slott.
- ⁴⁸ Transport och Hantering 5/89, p. 17.
- ⁴⁹ Lennerfors 2013.
- ⁵⁰ Bång, Sahlsten och Lennerfors 2023
- ⁵¹ Lennerfors 2013, p. 175.
- ⁵² Svensk Sjöfarts Tidning 1991/36 and Svensk Sjöfarts Tidning 1992/36.
- ⁵³ Svensk Sjöfarts Tidning 1991/9.
- ⁵⁴ Svensk Sjöfarts Tidning 1990/40.
- ⁵⁵ Lennerfors 2013.



Globalizing Scandinavian Warfare

Plans for Colonial Wars in the Danish-Swedish Wars in the 17th Century

Mathias Istrup Karlsmose

During the 17th century, the Nordic kingdoms of Denmark and Sweden were locked in a battle of supremacy over northern Europe, and in particular the Baltic Sea. During this century, they would fight five wars against each other. The majority of the battles took place in either the Baltic Sea, or on land in modern Sweden or Denmark. These wars are some of the most studied aspects of both Danish and Swedish history. However, it is less known that as these wars took place, both Denmark and Sweden had overseas colonies around the world.

The purpose of this article is to investigate how the Danish and Swedish colonies in America, Africa, and Asia were affected by, and in turn, affected by the wars between the two Nordic kingdoms, as well as shed light on

Mathias Istrup Karlsmose is a PhD student at Stockholm University and Center for Maritime Studies (CEMAS) in Stockholm, with a specialization in European colonialism in Asia. He is studying the Danish East India Company in Asia from 1620–1700, with a focus on diplomacy, warfare, sovereignty and cultural encounter. Previously, he has researched the Dutch East India Company's colonial rule in Taiwan from 1624–1662.

the role of the colonies in Danish-Swedish warfare, what plans were made to include the colonies, and to contribute to a wider scholarship on the nature and importance of colonial conflicts in the 17th century.

Global Warfare in the 17th Century

Around the turn of the 17th century, the kingdoms of Spain and Portugal (after 1580 united under one crown) dominated trade between Europe, Africa, Asia and the Americas. This domination was challenged by rising powers in Northern Europe. Following the Spanish Sack of Antwerp in 1585, the Protestant powers of England and the Dutch Republic launched global wars against the Spanish and Portuguese empires, seeking a twofold advantage in their wars against these powers in Europe: First, to reduce the income their enemies received from the colonies, second, to establish their colonial empires from which to finance their war effort.¹

Through the 17th century, as more European states established and consolidated their own colonial empires, conflict in the colonies became a staple of European wars; it can be said that these wars were becoming globalized. As noted by Peter Emmer, the Dutch attacks on the Iberian empires after 1585 can be called “The First Global War”, it would be followed by more European conflicts. In his assessment of the impact of the first Dutch attacks on Iberian possessions, Emmer argues that despite scoring some seemingly spectacular victories, the Dutch attacks on the Iberian empires initially did little to limit Spanish and Portuguese income from the colonies, and had a negligible impact on the Dutch economy, at least until after 1620 following three decades of warfare.² Rather, much of the Dutch expansion was the work of private entrepreneurs and privateers.

In a study of the three Anglo-Dutch Wars from 1650-1674, Gijs Rommelse argues that both in the Netherlands and England, the economic interests of merchants involved in colonial trade, became a key reason for the outbreak of these wars, and a part of political decision-making at the highest level in Europe.³ As such, these conflicts were driven at least partially due to commercial conflicts originating in the colonies, thanks to the influence of colonial profiteers in the governments of these countries.

Elsewhere, Rommelse has argued that colonial interests could sometimes conflict with state interests in Europe. In the late stages of the Dutch-Portuguese War (1657–1662), the Dutch East India Company (VOC) sought to continue the war, which they benefited from as it enabled them to capture valuable Portuguese colonies in Asia. However, at the same time, Portugal allowed English and French privateers to attack Dutch shipping in Europe under the Portuguese flag, which was both damaging to the Netherlands and creating an internal conflict.⁴ Ultimately, VOC interests were sidelined, and the Dutch Republic entered a peace with the Portuguese in 1662, to safeguard European shipping against the Portugal-sponsored privateering.

These examples show snapshots into historiography, where the agency behind colonial conflicts in 17th-century European empires were often ambiguous. The utility of these conflicts from the state perspective was questionable, and sometimes in direct conflict with state interests in Europe. In this paper, the focus will be on the role of colonial warfare in the conflicts between the Danish and Swedish empires in 17th-century Europe, to shed light on the general questions relating to colonial warfare.

Scandinavian Conflict and Empire

In 1523, the Kingdom of Sweden achieved independence from Denmark with the breakdown of the Kalmar Union. In the following two centuries, the two Lutheran kingdoms would contend over the dominion of Northern Europe, and specifically, control of the valuable trade in the Baltic Sea, known as *dominium maris baltici*. The first Danish-Swedish War started in 1563, and the final one would not end until 1814. The true era of Danish-Swedish rivalry is often said to have ended with the Great Northern War in 1721, and the end of the Swedish Empire.

Although Denmark was initially the stronger kingdom, in the 17th century the balance of power tipped, starting with the Swedish intervention in the Thirty Years War in 1629. By the end of this war in 1648, Sweden was established as a great power in Europe, with the most recent war against Denmark, the Torstensson War of 1643-1645, having ended

with a clear Swedish victory, and significant territorial gains at Danish expense.⁵

By the time the Torstensson War took place, both Sweden and Denmark had also become participants in the European colonial expansion. By 1600, the Spanish and Portuguese monopoly on overseas colonies had finally been broken. The Dutch and the English quickly established significant colonial possessions around the world, using chartered trading companies, such as the VOC, which would function as the administrators of the colonies. The English and Dutch rapidly expanded and supplanted the Iberians from many regions of the world.

Denmark was the first of the Nordic powers to establish overseas colonies. King Christian IV oversaw the establishment of the Danish East India Company in 1616; this was soon followed by an expedition towards Ceylon and India, which ultimately resulted in the establishment of the colony of Tranquebar in the Kingdom of Thanjavur in southern India.⁶ Using Tranquebar as a base, the Danes established a series of trading networks across Asia, connecting the Indian Coromandel coast with Siam, and the ports of Banten and Macassar in modern Indonesia.⁷ Despite this initial success, the Danish colonies in India proved fragile and unable to compete with the Dutch and English in the long term.

From the beginning, the Danish colonial expansion was connected with Denmark's position in Europe, and with the rivalry in Sweden. According to Már Jónsson, the Danish colonial project was borne out of a desire to cement Denmark's position as a major European power, following a successful defense of Danish interests in the North Atlantic, and victory in the Kalmar War.⁸ In particular, it gave Denmark status as a colonial power with possessions in India, and the ability to sign treaties with Asian rulers. Additionally, it helped cement Denmark's status as the leading power in Northern Europe, in contrast to Sweden.

According to Jan Rindom, this contrast with Sweden was at times quite explicit in decision-making related to the Danish East India Company. For instance, in 1621, King Christian bankrolled a large new investment into the company, even though the initial expedition had yet to return. This was a direct response to the Swedish conquest of Riga in the same year, which challenged the Danish dominion of the Baltic Sea. Empha-

sizing the existence of a Danish global empire helped cement Denmark's status vis a vis Sweden, and its chance to become a leader of the Protestant world during the beginning of the Thirty Years War.⁹ As such, even if there were initially no Danish-Swedish clashes outside of Europe, the colonial projects were part of the Nordic rivalry from the very beginning.

Observers in Sweden were also acutely aware of the Danish movements. The Swedish agent in Denmark, Anders Svensson, wrote detailed reports to the king, as well as Chancellor Axel Oxenstierna, about the Danish ships going to the east. Especially important is his note that the commander of the Danes in India, Roland Crappe was "a particularly clever general and commander", and that thanks to his wisdom, the Danes stood to gain a particularly lucrative trade in the Indies, despite their relatively small investments.¹⁰

Perhaps Svensson's optimistic assertions motivated his superiors to join the colonial race themselves. In 1626, King Gustav II Adolf approved the establishment of the Swedish South Company (Söderkompaniet) led by Dutch merchants. This was part of a larger Swedish movement to modernize Sweden as a modern European power under the king – a movement which had included the founding of Gothenburg in 1619, as well as the establishment of a modern Swedish navy. However, due to Sweden's entry into the Thirty Years War a few years later, it would take more than a decade before this company first established any actual colonies, and these colonies were established far away from the Danish colony in India. In 1638, the Swedes established the colony of New Sweden in the Delaware region in North America, a colony that would develop into a small settler colony over the following decades.¹¹

As such, when the Torstensson War started in December 1643 with the Swedish invasion of Denmark, both Denmark and Sweden possessed overseas colonies. However, the influence of this war on the colonies was mostly indirect – the heavy losses suffered by the Danes were a significant reason why the Danes stopped dispatching ships to Tranquebar for almost 30 years, essentially letting the colony fend for itself.¹²

With the Danes left weakened and the Swedes ascendant, it is perhaps unsurprising that the next Nordic colonial project was Swedish. Both Danish and Swedish ships had independently made singular voyages to

the African gold coast to buy gold, ivory, and slaves for some time, but in 1650 the newly established Swedish Africa Company (SAC), established by the Dutch magnate Louis de Geer, negotiated the acquisition of a fortress, named Fort Carolusborg, in modern Ghana. The company's man on the spot, Heinrich Carloff, a veteran of the Dutch West India Company (WIC), acquired the fort by making a written agreement with the king of the Ghanaian kingdom of Fetu.¹³ However, despite this initial success, Carloff soon came in conflict with the Swedish company, and although the Swedes knighted him, he soon broke with them entirely by 1656.¹⁴ For now, Fort Carolusborg remained in Swedish hands, but without the man who had acquired it.

War

In 1654, the Danish Tranquebar, the Swedish New Sweden, and Fort Carolusborg were the colonial possessions of the Nordic countries. This year, the two kingdoms started moving toward war. The Swedish queen Christina abdicated, and she was replaced by her warlike cousin Charles X Gustav, who almost immediately launched Sweden into a war against the weakened Polish-Lithuanian Commonwealth. Although the Swedes went from victory to victory, the king found himself unable to find an end to the war, and they were increasingly stuck in a quagmire.¹⁵

In light of the Swedes seemingly being occupied elsewhere, the Danish king Frederik III sensed a chance to take revenge for the losses in the previous decades and launch a war to restore the Danish advantage in the conflict. After long deliberations, war was launched by a declaration of war against Sweden on June 1st 1657.¹⁶

When the Swedish king heard of the declaration, he immediately gathered his troops in Poland, and marched toward Denmark overland, intending to emulate Torstensson's attack through northern Germany from the previous year. At the same time, the Danes made limited attacks on Swedish positions in three different theaters.

Ultimately, the Swedes were initially the most successful. Charles met little resistance in his attack into Jutland, and after a victory in the Battle

of Frederiksodde in October, the Jutland peninsula fell under Swedish control. Following this, a period that historian Lars Christensen has called “the Autumn of Insecurity”, started. The Danes refused to surrender, and as the Swedes were, for now, incapable of reaching the islands of Funen and Zealand to finish off the war, both sides considered options on how to damage each other.¹⁷ It was under these circumstances that expanding the war to the colonies was first considered.

Switching Sides

As explained above, Carloff had left the Swedish Africa Company as early as 1656, and he made contact with King Frederik even before the outbreak of the war. He wrote a letter to the Danish king on May 27, 1657, a few days before war was declared, explaining his reasons for leaving the SAC, and offering his services to the Danish king - he offered to sail to Africa on a commission from the Danish king and attack the Swedish possessions there, an offer that Kaarle Wirta has interpreted as a sort of job application.¹⁸

The timing was fortuitous and hardly random, and two months after the beginning of the war, the king entered a contract with Carloff, on August 1, 1657.¹⁹ According to this contract, Carloff received a commission to attack the Swedish possessions in Africa under the Danish flag, with the provision that he equipped the voyage at his own expense, and that any merchandise he conquered would be sold in the Danish town of Glückstadt first.

It is noteworthy that the initial contract was only focused on attacking the Swedish possessions, and not on establishing Danish trade. Frederik explicitly did not commit to establishing a long-lasting Danish trade in Africa, although he did reserve the right to retain the Swedish forts in case he decided to establish a company for this purpose.²⁰ This shows that the main purpose for Frederik was not to expand Danish colonial holdings in Africa - rather it was merely to seize an opportunity to hurt Swedish interests in a new theater, any establishment of Danish trade was secondary.

The provisions of the contract also made it a low-risk investment for the

Danish king, since Carloff equipped the expedition on his own. Overall, it seems clear that the main agency behind making this expedition a reality was that of Carloff, and not of the king. He is the one who first approached the king with the idea, it was his expertise, finances, and manpower that made it a reality. The king simply provided a legal framework for Carloff to operate within, with royal support, in exchange for finding a way to hurt his enemies.

As Wirta points out, Carloff partly financed this expedition thanks to investors in Amsterdam, in return for the promise of African gold. Carloff traveled to West Africa and arrived in January 1658. After short visits ensuring the support of the Dutch West India Company in the region, Carloff attacked Fort Carolusborg. The attack took place under the cover of night, and Carloff conquered the fort with little resistance, as described by the German priest Johan Müller, who gave an eyewitness account of the attack.²¹

A crucial part of Carloff’s actions after arriving was to acquire the consent of Acrosan, the local ruler of Fetu. This was done partially by promising that all his debts to the Swedish company would be forgiven.²² With this, the first colonial clash between Denmark and Sweden had come to an end, relatively bloodless, although the conflict was far from finished. When Carloff returned to Denmark, he found that the war had already ended with the signing of the Treaty of Roskilde in February 1658, resulting in massive Swedish gains at the expense of Denmark.

The news from Africa complicated this image, but when the new war soon broke out, as King Charles Gustav attacked Denmark, the issue remained unresolved. Carloff had left his deputy Samuel Smidt in charge of Fort Carolusborg, and in 1659, Smidt, hearing no news from Denmark, and convinced they were losing the war, decided to hand the fort over to the Dutch, and re-enter their service.²³ However, this displeased Acrosan, who used his military power to prevent the Dutch from taking over the fort, and decided he would hand it over to the Swedes again next time they should send a ship. Acrosan also claimed that he never realized Carloff had left Swedish service, instead claiming he saw the conflict as an internal Swedish one.²⁴

These complex events show the many interests that affected the course

of colonial conflicts. They took place far from Europe, and local actors made decisions without having up-to-date information on the events taking place in Europe. Furthermore, the course of the war was often determined by local, and not European interests – in the end, Acrosan had a great influence on which European powers ended up on the African coast, something that had not been accounted for in the agreements between Carloff and the king.

In the end, although Frederik had mainly intended it to be a strike against Swedish interests, the attack did become the beginning of Danish trade on the Gold Coast. In 1661, the Danes received the permission of Acrosan to establish a second fort, Fort Frederiksborg, a few hundred meters from Fort Carolusborg, which remained in Swedish hands until the death of Acrosan in 1663, after which the SAC was dissolved, and the Swedes withdrew from the Gold Coast entirely.²⁵ Regardless of the king's initial interest in hurting Swedish interest, Carloff's "job application" ended up starting 200 years of Danish presence on the Gold Coast, while ending a decade of Swedish presence.

Trans-Atlantic Attack?

In the Fall and Winter of 1657, before Carloff had returned from Africa, King Frederik considered other options for hurting Swedish interests across the world. In December, he dispatched a letter to Frederik Coninx, the Danish Ambassador in The Hague in the Netherlands. The letter instructed Coninx to find someone in the Netherlands who was willing and capable to locate "New Sweden in America, lying on the southern river, to attack and conquer it."²⁶

The instructions furthermore said that the specific conditions should be negotiated with Joakim Gersdorff, the Steward of the Realm in Denmark, after which a contract should be entered, and the king would provide his commission.²⁷ The letter contained further instructions for Coninx to see if he could acquire three ships from the Dutch. Historian Lars Christensen has noted that this plan may have seemed overly ambitious, and was in any case indicative that Frederik was, at this point, expecting a long war.²⁸

Furthermore, it is also surprising that Frederik would make this plan in 1657 - after the outbreak of the Swedish war in Poland in 1655, Dutch troops had already occupied New Sweden in Delaware in September of that year, and had it still in possession. The Swedes had made no serious movement to recapture it. As such, there was no Swedish colony in America for the Danes to capture. It seems unlikely that Frederik was unaware of the Dutch conquest, or perhaps he had the impression that it was a minor, and temporary one.

The letter to Coninx is short on details, but it seems to broadly follow the same pattern as Frederik's agreement with Carloff. The letter only speaks of conquering the colony, with Dutch ships, and no mention is made of plans for the colony, similar to how Frederik made no initial plans for what to do after the capture of Fort Carolusborg.²⁹ Therefore, it seems Frederik mainly intended to capture New Sweden to hurt Swedish interests, and perhaps to use it as a bargaining chip in future peace negotiations.

Another noteworthy difference with the African projects is also apparent – there was no one to carry out the mission, and Coninx's task was actually to find someone. This is in stark contrast to the African plan, where Frederik merely reacted to and approved a plan devised by Carloff, someone with personal expertise and interests in the colonies. The initiative to capture New Sweden did not come from any entrepreneur from the colonies eager to use the war for their benefit like Carloff was. Instead, the king himself, or perhaps one of his councilors, took the initiative.³⁰

Ultimately, unlike Carloff's plan, nothing came of this, given New Sweden was already a Dutch possession. No further mention is made of it in the sources, and as such it is unclear how seriously Coninx pursued the request in the Netherlands. In any case, it soon turned out the war didn't take nearly as long as the king was expecting – less than two months after the letter to Coninx had been dispatched, the Swedish army had crossed the frozen belts and Denmark had been forced to cede vast territories to the Swedish in the Treaty of Roskilde. However, although this mission never made it past the planning stage, it shows an important thing - by 1657, perhaps as a result of the agreement with Carloff, colonial warfare

was on the mind of the Danish king, and expanding the war with Sweden to other continents was considered a viable strategy, despite never having been considered before.

The Swedish Plot against Tranquebar

In the wars of 1657–1660, it had been Denmark who took the initiative to take the fight to the colonies, whereas Sweden was mainly focused on the war in Europe, and mostly had a reactionary approach in Africa. However, following the end of the war, and the death of King Charles X Gustav in 1660, the Swedes did start to develop plans against Danish colonial possessions. Although the war had been a success in Europe, a few years after the war Sweden was left without any colonies outside Europe - New Sweden was lost to the WIC in 1655, and after a few more years of trying, the African possessions were lost to the WIC in 1663, and the SAC was disbanded.³¹

After 1660, Sweden was ruled by a regency led by Queen Dowager Hedwig Eleonora, representing the minor King Charles XI. During these years, Sweden largely avoided wars, but was still a major player in European politics, as seen in their role as mediators at the end of The Second Anglo-Dutch War in 1667.³² It was around this time that a new plan for Swedish colonialism was being developed, focusing on Asia.

The first Swedish ship was sent to Asia in 1663. This was the frigate *Falken*, captained by Dutch officer Hessel Gerritsz. According to Per Tingbrand, the impetus for this expedition originated in a Portuguese offer to allow Swedish ships access to Portuguese ports in the Indian Ocean, in exchange for Swedish mediation in the Dutch-Portuguese War.³³ While this offer wasn't immediately followed up on, eventually it led to the dispatching of *Falken*.

Curiously, no chartered company was created for the voyage, and evidence indicates that it was intended as a singular voyage. The mission was mainly a privateering raid, intended to capture Muslim vessels in the Red Sea to secure profit for the crown. However, the expedition failed to capture any ships, and suffered from infighting between Dutch and

Swedish crewmembers. Ultimately, the ship was sold to the Portuguese in Goa and the crew returned with a Portuguese ship, leading to a trial to place blame for the failure of the expedition.³⁴

Because of this failure, and the fact that no Swedish voyage to Asia immediately followed, Tingbrand treats the voyage as a singular oddity with no immediate aftermath. However, shortly after the completion of the voyage, a new letter arrived in Sweden, addressed to the regency council, with the proposal to establish a Swedish East India Company.³⁵

The man behind this proposal was a Swede by the name of Olle Borg. By his statement, Borg was a native of Gothenburg who had served in Asia for the VOC for 18 years, with intimate knowledge of the region. He first presented the proposal to the Swedish envoy in London, Johan Leijonbergh, and through him wrote a letter to the Regency with his proposal.³⁶ (The actual letter from Borg is unfortunately undated, but a pencil note places it in the late 1660'es – given its contents, it must have been after the voyage of *Falken*, so this seems true)

Borg refers directly, in detail, to the voyage of *Falken*, showing his proposal was probably inspired by witnessing the arrival of a Swedish ship in India.³⁷ Among his detailed proposals for the newly established company, Borg proposed that on the outbreak of a new war against Sweden and Denmark, the Swedes should seek to capture Tranquebar, the Danish fortress in India, and use it as their base. Borg's reasoning for this was fairly straightforward. He believed the Swedes needed a base of operation in India, as the Portuguese had Goa, and the Dutch Batavia, and given the Danish-Swedish conflict, Tranquebar was an excellent opportunity. It is unclear from the documentation whether Borg had visited Tranquebar in person, but he seems reasonably well-informed about conditions there.

Borg was aware that the Swedish presence in Tranquebar would require the consent of the local ruler, the Nayak of Thanjavur, whose consent was the base of the Danish lease of Tranquebar. However, Borg was confident that with a proper introduction from the Swedish king, the Nayak should see no reason to treat the Swedes differently from the Danes. Most importantly, Borg points out, that having Tranquebar in their position with the consent of the Nayak would also grant protection from the Dutch, should they wish to expel the Swedes from Asia.³⁸

Borg seemed confident that Tranquebar would fall easily, which seemed likely given the realities in Danish India in the late 1660'es - no ship had left Denmark for Asia since 1639, and the Danes had attempted the sale of Tranquebar several times in the intervening years, both in Europe and on the ground in Asia. However, the fort still flew the Danish flag, largely thanks to the intrepid effort of the last remaining Danish soldier, the commander Eskild Andersen Kongsbakke, who continued limited commerce with the Indonesian principalities of Banten and Makassar, while at the same time defending Tranquebar from the Nayak, and carrying out a privateering war against the Mughal Empire in Bengal.³⁹

Borg was not the only Swede who had noted the weakness of Tranquebar. In 1667 the first East Asian travelogue had been published in Sweden, a joint publication by Nils Mattson Kiöping and Olof Eriksson Willman, two Swedish travelers in the VOC. Among these, Kiöping had personally visited Tranquebar in 1653. Although he noted that Tranquebar was well fortified, so much that "it could never be conquered by any pagan potentate", he also noted that the Danish garrison was weak, without ships, and in disarray, and that Tranquebar would be conquered by the Dutch in no time.⁴⁰

Although this description was 14 years old by its publication in 1667, the Swedes must have been well aware the Danes had not sent any new ships to Asia, and in the late 1660s, the image of a weak, undefended Tranquebar, ripe for the taking, was reinforced from several sources in Sweden. Potentially, interest in Tranquebar was also ignited by a painting of Tranquebar, captured in Denmark in 1658 by the military commander Carl Gustav Wrangel, and kept in Skokloster Castle.⁴¹ In any case, Borg proved able to convince the regency of his plans and a new Swedish East India Company was established. It received a buy-in from several prominent investors, including the Queen Dowager, and Louis de Geer the Younger. Yet as time passed, the investors proved reluctant to pay the amounts they had committed to, which Borg complained about in a letter to Knut Kurck, one of the appointed directors of the company.⁴²

In the end, political turmoil surrounding the regency, and insecure economic prospects prevented the company from actually launching any ships, and in any case, the plan to conquer Tranquebar would have to wait

for a war to break out between Denmark and Sweden. After some years of languishing, the company was dissolved in 1674.⁴³

Notably, this was only one year before the outbreak of the Scanian War in 1675, in which case Borg's plan could have been put into action. However, Sweden ended up fighting much of that war on the back foot, and suffered several naval defeats against Denmark in the opening stages of the war, and the plan seems to have not been brought up again. In the end, Sweden would not send any ships to Asia until the 18th century, by then it was purely a trading expedition, and not a military venture targeting Danish colonies.⁴⁴

For King or Profit?

It is fruitful to compare the Swedish venture to the two Danish ones. It bears resemblance to Carloff's plan to conquer the Swedish Gold Coast possessions, in the sense that it was the brainchild of someone with experiences from the colonies – the plan was developed by Olle Borg, based on his own experiences on the ground in Asia, and was merely approved by the regency.

A notable difference from the Danish plans was, of course, that it was developed in peacetime, with no Danish-Swedish conflict on the immediate horizon (although the breakout of such a conflict was rarely a farfetched idea in 17th century Scandinavia). This also meant that the damage done to the Danes seemed a lower priority – Borg's proposal mainly focused on how to establish a commercially successful company that would make money for its investors, in the style of the VOC, not on how to damage the geopolitical enemy of Sweden.⁴⁵

In contrast, while Carloff had been motivated by his gain, or as described by Wirta, an entrepreneurial opportunity in light of the war, the Danish king was mainly interested in hurting his enemies.⁴⁶ The contract signed between Carloff and Frederik had very little consideration of the King's long-term investment and included no commitment to making a Danish trading company or controlling the African trade long-term.⁴⁷ The

Danish plot to seize New Sweden, which never came far from the drawing board, was similar – no mention was made of holding onto it long-term or any considerations of Danish colonization of the Delaware River – rather it was simply another way of hurting Sweden for a low investment.⁴⁸

In Borg's scheme however, conquering Tranquebar was not mainly to hurt the Danes, it was seen as a smart way to take advantage of political relationships in Europe to gain a foothold and a base of operations in India. He was far more concerned with creating a successful and viable trading company and seizing Tranquebar was a part of this. Being made in peacetime, hurting the Danes alone would be little motivation for the regency to support Borg's plan – they needed to be motivated by the prospect of a return on their investments and to increase the economic power of Sweden.

Of these three plans, only one came to fruition – Carloff's plan to conquer the Swedish possessions in Africa. It can be said that in this case alone, opportunity and capacity were at a confluence. Carloff had the necessary knowledge and skills to successfully carry out the plan, and the imminent war between Sweden and Denmark created the circumstances for royal support from Frederik III. As such, their interests aligned, and Carloff was able to carry out an expedition that conquered Fort Carolusberg, and ended a decade of Swedish presence on the Gold Coast while beginning two centuries of a Danish one.⁴⁹

Frederik III's plan against New Sweden, by contrast, lacked the capacity. The fact that it came from the king himself, and had the support of high-ranking councilors, shows that royal support existed to carry it out, against the background of the ongoing war against Sweden. However, there was no one available with the necessary background and knowledge, or the right interests, to do so. The plan never made it further than looking for such a person in Amsterdam, before it was overtaken by events on the ground in Denmark, and subsequently forgotten.

In the Swedish plan to conquer Tranquebar, capacity was present. Olle Borg was an experienced traveler who drew up detailed plans based on first-hand knowledge and perspectives. However, in peacetime, the royal will from the regency was lacking – despite the detailed plans from Borg, investors hesitated to honor their commitments, and royal support was

missing, meaning no ships were dispatched, and Tranquebar remained in Danish hands, blissfully unaware of the plots against it. As such, the Gold Coast remained the only colonial arena in which Denmark and Sweden fought each other in the 17th century.

Overall, the fact that only Carloff's plan – with a limited impact on the outcome of the war – was carried out is a testimony to the fact that ultimately, colonial warfare was not considered central to the war-planning between Sweden and Denmark. Neither side believed that striking at the colonies of the enemy would convey a decisive advantage to the war in Europe, and thus, were unwilling to allocate resources to it unless the means could be provided privately – as Carloff did, at no expense to the state.

On the contrary, while the colonies did not figure strongly in the war plans made in Stockholm and Copenhagen, a war in Europe presented opportunities for entrepreneurial individuals in the colonies, such as Carloff and Borg. These could use the outbreak of a European conflict as a means to further their interests in Asia and Africa while presenting themselves as loyal servants of the king. While Carloff's capture of Fort Carolusborg may have had limited impact on the course of the 1657-1658 Danish-Swedish War, it was an important event in the history of Danish and Swedish colonies in Africa – it brought the brief Swedish presence on the Gold Coast to an end and started the Danish that would last for nearly two centuries.

Perceptions of Non-European Agency

One interesting angle that these different plans provide, is how non-European agency was perceived by the planners. Carloff was the driving force behind the plan to capture Fort Carolusborg on the Gold Coast and understood the importance of gaining the approval of Acrosan, the ruler of Fetu, an approval he believed he could provide.⁵⁰

Indeed, as later events in the Gold Coast made clear, Acrosan was ultimately the arbiter who decided which European powers were present in his kingdom. At first, he accepted Carloff's transfer of Fort Carolusborg

to Danish rule, but when Carloff's promises of forthcoming Danish trade failed to materialize, he considered the agreement void. He stopped a transfer from Danish to Dutch control from happening and indeed sought to return Fort Carolusborg to Swedish control afterward, believing that agreement had, in the end, served him best.⁵¹

In the brief plan for a Danish conquest of New Sweden, no mention is made of the native Lenape and Susquehannock, with whom the Swedish colony had close relations. Of course, as mentioned above, this idea came from Frederik III, who was rather poorly informed on the state of the colony – being unaware it had not been in Swedish hands for two years. Even if the king did not account for native interests, the experience of the Dutch after the conquest of New Sweden – which resulted in the Susquehannock launching the punitive expedition known as the Peach Tree War upon the New Amsterdam colony in 1655 – proves that a Danish takeover of New Sweden would have had to account for at least Susquehannock interests.

Olle Borg's scheme to seize Tranquebar was well-informed, probably based on his own experiences in India. He also knew that the consent of the Nayak of Thanjavur was necessary if Swedish long-term presence in Tranquebar was to be secured. According to his reasoning, the Nayak would accept the Swedes on proper introduction to the Swedish King, in other words, proper diplomatic introduction was necessary.⁵²

One of the key reasons why the Nayak of Thanjavur tolerated the Danish presence in Tranquebar was as a counterweight to the Portuguese, and a bulwark against the Dutch, towards whom he was suspicious. As Borg's plot never materialized, one can only speculate how the Nayak would have reacted to a violent Swedish takeover of Tranquebar. However, it should be noted that the basic reasoning of Borg was sound and perceptive of Thanjavur interests – the Swedes, as a minor, relatively non-threatening power, could reasonably serve as a bulwark against a larger European power, similar to the Danes.

Conclusion

Beginning in 1657, Denmark and Sweden started to consider colonial warfare as an opportunity in addition to their wars in Europe. This article has explored three different plans to attack colonial possessions on three different continents, two by Denmark, and one by Sweden. Only one of them, Hendrik Carloff's attack on the Swedish Gold Coast in Africa in 1657, came to fruition, while the Danish plan to attack New Sweden in America, and the Swedish to take Tranquebar in India, never left the drawing board.

Put together, the three cases show the necessary prerogatives for waging colonial war in the 17th century. There needed to be an initiative by an adventurer with expertise and experience from local circumstances, backed by royal support and geopolitical interests. For Hendrik Carloff and Frederik III, these interests aligned with the attack on the Gold Coast in 1657. However, Frederik could not find a man like Carloff with knowledge of New Sweden, so despite royal initiative, this plan was stillborn. On the contrary, the Swedish plan to take Tranquebar had the backing of an experienced adventurer with clear knowledge of local circumstances in India. However, in the absence of committed support from a regency preoccupied with internal struggles during peacetime, no Swedish ships left for India, despite long preparations.

Ultimately, this helps shed light on the role played by colonies in the wider context of European warfare in the 17th century. Despite entertaining the idea of colonialism, ultimately neither Sweden nor Denmark afforded the colonies an important role in their war plans, seeing as only one of the plans was carried out, with little impact on the outcome of said conflict. However, while it may have been insignificant for the outcome of the conflict in Europe, it had an important impact on the course of Scandinavian colonialism in Africa, by ending the brief Swedish colonial project, and conversely starting the Danish presence there. This shows that colonial warfare provided an important potential opportunity for individual entrepreneurs in the colonies to further their interest, with the backing of the home state.

In the broad picture, this supports the view that colonial warfare in the 17th century did not yet have a major impact on the outcome of the power

struggle in Europe. Nonetheless, it still existed as one of the options rulers had to hurt their opponents, by employing private interests at no cost to themselves. Conversely, a war in Europe was an opportunity for individuals in the colonies to further their interests, as can be seen in the cases of Carloff and Borg, and as seen by Carloff's conquest of Fort Carolusborg, the conflicts could greatly impact the fate of Denmark and Sweden's remote colonies.

Literature

Brimnes, Niels, *Indien: Tranquebar, Serampore og Nicobarerne*. Copenhagen 2017.

Christensen, Lars, *Svenskekrigene 1657–60: Danmark på kanten af udslettelse*. Copenhagen 2018.

Emmer, Pieter C., "The First Global War: The Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590–1609", *eJournal of Portuguese History* 1, January 2003.

Feldbæk, Ole, "Intet skib til Trankebar", *Skalk*, No. 1, 1991.

Gooskens, Frans, "Sweden and the Treaty of Breda in 1667 – Swedish diplomats help to end naval warfare between the Dutch Republic and England," *Forum Navale*, Vol. 74, 2018.

Hernæs, Per Oluf, *Vestafrika: Forterne på Guldkysten*. Copenhagen 2017.

Jónsson, Már, "Denmark-Norway as a Potential World Power in the Early Seventeenth Century", *Itinerario*, Vol XXXIII No. 2, 2009.

Kjellberg, Sven, *Svenska ostindiska kompanierna, 1731-1813*. Stockholm 1975.

Rindom, Jan, *Ostindisk Kompagni 1616–50 – en studie i organisation og handel*. Copenhagen 1995.

Rommelse, Gijs, "The Role of mercantilism in Anglo-Dutch political relations, 1650–74", *Economic History Review*, Vol. 63, No. 3, 2010.

Rommelse, Gijs, "Political agendas and the contestable legality of privateering: the case of the Dutch-Portuguese War (1657–1662)", *Forum Navale*, Vol. 69, 2013.

Subrahmanyam, Sanjay "The Coromandel trade of the Danish East India Company, 1618–1649", *Scandinavian Economic History Review*, Vol. 37, No. 1, 1989.

Tingbrand, Per, "Falkens seglats till Goa 1663–65", *Forum Navale*, Vol. 63, 2007.

Wirta, Kaarle, *Dark horses of business: overseas entrepreneurship in seventeenth-century Nordic trade in the Indian and Atlantic oceans*. Leiden 2018.

Published Sources

Degn, Ole, *Kancelliets Brevbøger vedrørende Danmarks indre Forhold I Uddrag 1657*. Viborg 2002.

Jones Adam, *German Sources for West African History, 1599–1669*. Wiesbaden 1983.

Justesen, Ole, *Danish Sources for the History of Ghana, 1657–1754, Vol 1: 1657–1753*. Copenhagen 2005.

Rundkvist, Martin, Kiöping, Nils Mattson, *Travelogue and Autobiography 1647–1656: Coastal Africa, The Red Sea, Persia, Mesopotamia, Coastal India, Sri Lanka, South-East Asia*. Stockholm 2021.

Tandrup, L., *Svensk agent ved Sundet: Toldkommissær og agent i Helsingør. Anders Svenssons depecher til Gustav II Adolf og Axel Oxenstierna 1621–25*. Aarhus 1971.

Archival Sources

Riksarkivet Stockholm, Riksarkivets ämnessamlingar, Miscellanea, Handel och sjöfart, Ostindiska kompaniet, 1626–1739.

Sammanfattning

Artikeln syftar till att undersöka betydelsen av kolonialkrig i rivaliteten mellan Danmark och Sverige under andra halvan av 1600-talet. Det sker genom att undersöka tre planer för krig utanför Europa från 1650-talet och 1660-talet: 1) den danska planen för att erövra Fort Carolusborg 1657, den svenska kolonin på Afrikas Guldkust, 2) den danska planen för att erövra kolonin Nya Sverige i Delaware 1657 och 3) den svenska planen från slutet av 1660-talet för att erövra Trankebar, den danska kolonin i Indien.

Av de tre planerna var det bara den första som förverkligades då den svenska kolonin i Afrika, Fort Carolusborg, övertogs av danskarna under ledning av Hendrik Carloff. Det pekar på att krig i kolonierna bara spelade en begränsad roll i den skandinaviska rivaliteten på 1600-talet. De långa avstånden och Danmark och Sveriges relativt begränsade mängd kolonier gjorde att krig i Afrika och Asien hade lägre prioritet jämfört med krigshandlingar i Europa. Däremot kunde konflikterna få stor betydelse för koloniernas historia. Den danska erövringen av Fort Carolusborg ledde till slutet av svensk kolonisering av Afrika och början på en dansk närvaro där som varade i nästan 200 år.

De undersökta fallen visar också betydelsen av individer på plats i kolonierna. För att kunna angripa fiendens kolonier var Danmark och Sverige beroende av individer med lokala erfarenheter och kontakter, som Hendrik Carloff på den afrikanska Guldkusten och Olle Borg i Trankebar. För dessa individer innebar krig mellan Danmark och Sverige i Europa möjligheter att främja deras egna kommersiella och ekonomiska intressen – att de kunde säkra kungligt stöd för planer på att erövra fiendens kolonier. I ett vidare perspektiv bidrar undersökningen av det dansk-svenska fallet till att stärka bilden av att kolonialkrig under 1600-talet ännu inte hade någon avgörande betydelse i europeiska maktkamper. Snarare var kolonialkrig en av många möjligheter som makthavare kunde nyttja för att försöka skada sina fiender. Möjligheten var särskilt lockande om de kunde använda privata intressen utan att det uppstod några kostnader. Det gav i sin tur möjligheter för individer som Carloff och Borg för att kunna utnyttja konflikten till att främja sina egna intressen.

Notes

- ¹ Emmer 2003, p. 1-2.
- ² Emmer 2003, p. 13-14.
- ³ Rommelse 2010, p. 605.
- ⁴ Rommelse 2013, p. 25-26.
- ⁵ Christensen 2018, p. 30.
- ⁶ Brimnes 2017, p. 20-30.
- ⁷ Subrahmanyam 1989, p. 43.
- ⁸ Jónsson 2009, p. 21.
- ⁹ Rindom 1995, p. 33-34.
- ¹⁰ Tandrup 1971 p. 262-63.
- ¹¹ Wirta 2018, p. 34.
- ¹² Subrahmanyam 1989, p. 54.
- ¹³ Hernæs 2017, p. 50-51.
- ¹⁴ Hernæs 2017, p. 52.
- ¹⁵ Christensen 2018, p. 55.
- ¹⁶ Christensen 2018, p. 80.
- ¹⁷ Christensen 2018, p. 154-155.
- ¹⁸ Wirta 2018, p. 152-153.
- ¹⁹ Justesen 2005 p. 1-3.
- ²⁰ Justesen 2005, p. 1-3.
- ²¹ Jones, 1983, p. 143.
- ²² Wirta 2018, p. 155.
- ²³ Hernæs 2017, p. 52.
- ²⁴ Wirta 2018, p. 155.
- ²⁵ Hernæs 2017, p. 53.
- ²⁶ Degn 2002, p. 493.
- ²⁷ Degn 2002, p. 493.
- ²⁸ Christensen 2018, p. 119.
- ²⁹ Justesen 2005, p. 1-3.
- ³⁰ Degn 2002, p. 493.
- ³¹ Hernæs 2017, p. 53.
- ³² Gooskens 2002, p. 72.
- ³³ Tingbrand 2007, p. 72.
- ³⁴ Tingbrand 2007, p. 84.
- ³⁵ Kjellberg 1975, p. 35
- ³⁶ Riksarkivet, Riksarkivets ämnessamlingar, Miscellanea, Handel och sjöfart, Ostindiska kompaniet, 1626-1739, Olle Borg to the Regency, late 1660'es.
- ³⁷ Riksarkivet, Riksarkivets ämnessamlingar, Miscellanea, Handel och sjöfart, Ostindiska kompaniet, 1626-1739, Olle Borg to the Regency, late 1660'es.
- ³⁸ Riksarkivet, Riksarkivets ämnessamlingar, Miscellanea, Handel och sjöfart, Ostindiska kompaniet, 1626-1739, Olle Borg to the Regency, late 1660'es.
- ³⁹ Feldbæk 1991, p. 18.
- ⁴⁰ Rundkvist 2021, p. 124.
- ⁴¹ Brimnes 2017, p. 56.
- ⁴² Kjellberg 1975, p. 35.

- ⁴³ Kjellberg 1975, p. 36.
- ⁴⁴ Kjellberg 1975, p. 36.
- ⁴⁵ Riksarkivet, Riksarkivets ämnessamlingar, Miscellanea, Handel och sjöfart, Ostindiska kompaniet, 1626-1739, Olle Borg to the Regency, late 1660'es
- ⁴⁶ Wirta 2018, p. 152-153.
- ⁴⁷ Justesen 2005, p. 1-3.
- ⁴⁸ Degn 2002, p. 493.
- ⁴⁹ Hernæs 2017, p. 52
- ⁵⁰ Justesen 2005, p. 1-3.
- ⁵¹ Wirta 2018, p. 120-121-
- ⁵² Riksarkivet, Riksarkivets ämnessamlingar, Miscellanea, Handel och sjöfart, Ostindiska kompaniet, 1626-1739, Olle Borg to the Regency, late 1660'es.



För 80 år sedan

Stormdrivna Venus bringar 842 estniska flyktingar till Örnsköldsvik

Lars Grundberg

Vinden var S-lig och blåste med en hastighet av c:a 15 sek/M, grov sjögång rådde. [...] Då lotsbåten kom ut till fartyget omkr. kl. 10.30 sågs att fartyget, som var finskt vid namn Venus, hade däcket överfullt med människor. [...] Fartygets motor arbetade mindre tillfredsställande och då man hunnit till Ulvöns östligaste udde stannade den ... Trossen sprang emellertid varför en wire fördes över till lotsbåten. [...] Hade Venus motor stoppat några minuter tidigare hade med all sannolikhet en fruktansvärd katastrof ej kunnat undvikas.

Detta är några utdrag ur den rapport som lotsförman Harry Wisten på Ulvöns Lotsplats skrev påföljande dag, den 28 september 1944. Rapporten återges i sin helhet längre fram i artikeln.

Lars Grundberg, f. 1944 i Örnsköldsvik, ambassadör bland annat i Estland 1991-1995, styrelseledamot i Sjöhistoriska samfundet och Vasamuseets Vänner.



Venus anländer till stads kajen i Örnsköldsvik på eftermiddagen den 29 september 1944 efter bogsering från norra Ulvön av S/S Minerva. Det rådde fotoförbud i hamnarna men veckotidningen Se publicerade två veckor senare. Foto: Karl Otto Strandberg, Digitalt museum/Mölnåls stadsmuseum

Bakgrund

Hur kom det sig att den finska motorgaleasen *Venus* av Raumo, angjorde Ångermanlandskusten denna dag, fylld med inte mindre än 842 estniska flyktingar? Låt oss ta det hela från början.

När vapnen i det så kallade fortsättningskriget mellan Finland och Sovjetunionen tystnat i början av september 1944 och en finsk delegation för vapenstilleståndsförhandlingar den sjunde i månaden rest till Moskva förstod de cirka 6 000 ester som fanns i Finland att de måste fly. Formellt skedde förhandlingarna mellan Finland och de allierade, men Storbritan-

nien låg i detta sammanhang lågt och hade befullmäktigat den sovjetiske generalen Andrej Sjdjanov att underteckna avtalet sedan utrikesminister Molotov i praktiken dikterat innehållet. Man kunde räkna med att det kommande fredsavtalet skulle innehålla bestämmelser om återsändande av sovjetmedborgare. Flera av dem, men oklart hur många, hade tjänat som frivilliga i den finska krigsmakten och därmed slagits mot Sovjetunionen. I boken *Sverige och den stora flykten från Estland 1943–1944* från 2004 skriver historieforskaren Carl Göran Andræ:¹

I Finland kunde man inte godta tanken att utlämna soldater som under flera år kämpat inom den finska armén. En räddningsaktion drogs strax igång av Estniska byrån i Helsingfors och till att ordna transporterna sattes Emil Vaarman, som tidigare hade arbetat med kurirtrafiken mellan Finland och Estland. Till hans medhjälpare utsågs lektor Eerik Suurväli. Han hade varit en av redaktörerna för den estniska tidningen "Malevlane", han talade finska och han hade goda kontakter i Finland.

Historikern Eero Haapanen skriver att det kostade flyktingarna 200-400 mark per person för att få komma med samt att Vaarman, som var est, skulle ha köpt *Venus* inför resan. En tredjedel finansierade han med egna pengar och resten, 1,7 miljoner mark, samlades in av flyktingarna. Att flyktingarna hade fått betala ett högt pris bekräftades sedermera av en av besättningsmännen på *Venus*.

Haapanen skriver vidare att generalmajor Matti Warris från Helsingfors ska ha besökt Vaarman på den svenska ön Storjungfrun söder om Söderhamn, där Vaarman senare i livet bedrev sommarfiske. Warris bad Vaarman att skriva ned sina hågkomster på estniska. Dessa översattes till finska men de har inte publicerats. Hågkomsterna omfattar 45 sidor och finns i Warris privatarkiv.²

Estniska byrån i Helsingfors och Vaarman fick också hjälp med evakueringen av esterna i Sverige. Estniska hjälporganisationen i Stockholm dirigerade över sin pågående trafik från estniska kusten till Finland. Man satte in några av sina större motorbåtar på Raumo. Till exempel gjorde motorbåten *E26*, som kunde ta 130 passagerare, flera turer över Bottenhavet.

Emellertid uppfattade ledande militärer i Finland och utrikesministeriet att evakueringen inte gick fort nog och att man behövde en organisation i Raumo för att samordna såväl turordning som anskaffande av tonnage. Men myndigheterna, särskilt militärerna, ville inte skylta med sina namn av fruktan för stilleståndsavtalets kontrollkommission.

När det var uppenbart att förhandlingarna i Moskva var nära att gå i lås skedde två saker. Dels ombads den estniska exilambassadören Aleksander Warma av utrikesministeriet att lämna Finland. Han fick ett finskt pass och en svensk visering. Dels sammankallade överste J.S. Walldén till ett möte den 18 september på sitt tjänsterum på generalstaben i Helsingfors, det vill säga dagen innan stilleståndsavtalet undertecknades i Moskva. Ambassadör Warma deltog i mötet innan han gick i exil i Sverige. Vidare deltog det estniska regeringsrådet Pallo och protokollchefen i det estniska utrikesministeriet Kirotar, båda i exil i Finland. Till mötet hade Walldén kallat även den finske löjtnanten och kontraspionen Otto Kumenius.

Vi har ett viktigt uppdrag åt er, löjtnant Kumenius, sa överste Walldén. [...]

det är också oerhört känsligt. Det gäller dagarna, kanske timmarna innan fredsavtalet är undertecknat. Ryska kontrollkommissioner reser redan omkring i landet. Vi vill att ni svarar för övertransporten av den allra största kontingenten på omkring 5.000 män, kvinnor och barn. [...] Ni måste också se till att ni på ett smidigt sätt hindrar de finska myndigheterna att sätta käppar i hjulet för transporten. [...]

Det skulle komma annat folk till ledningen nu, människor som skulle kunna bryta ryggen av sig för att behaga ryssarna. Jag visste att det var oroligt på många militärstaber. Papper brändes, order och kontraorder korsade luften. Många var skräckslagna för vad den nya situationen skulle kunna medföra. [...] Det var jag som måste ta allt ansvar eftersom ingen hög person skulle våga låta sig komprometteras.

Kumenius publicerade 40 år senare, i exil på Mallorca, en memoarbok med titeln *Kontraspion för fem nationer*. Citaten ovan är hämtade ur det 15 sidor långa kapitlet "Esttransporten" i boken. Kumenius var från början polis men rekryterades vid inledningen av vinterkriget till att bli kontraspion. Uppenbarligen var han framgångsrik, känd för initiativförmåga och gott humör. Enligt den nämnda boken avslöjade han sovjetiska spioner på löpande band. Finska historieforskare varnar dock för sanningshalten och konspirationsteorierna i boken. Kumenius skrev "att papper brändes". Det medförde att källmaterialet rörande evakueringen av esterna i Finland är ytterst knapphändig. Till exempel finns varken på sjöfartsmuseet i Raumo eller i kommunarkivet någon som helst dokumentation från denna dramatiska period i stadens historia. Inte heller figurerar detta stora projekt i utrikesministeriets arkiv.

Andræs och Kumenius skildringar är dock relativt samstämmiga utom på en viktig punkt. Andræ preciserar inte hur många ester som fanns kvar när Kumenius påbörjade sitt arbete i Raumo. Kumenius skildring ger vid handen att han ordnade flykt för 5 500 personer och nämner överhuvud taget inte de insatser Vaarman eller esterna i Sverige genomfört innan Kumenius kom till Raumo. Kumenius memoarer kom ut 1984 på Atlantis förlag medan Andræs bok gavs ut av Gustav Adolfs Akademien i Uppsala, 20 år senare, 2004. Andræ hänvisar i en fotnot till "Kumenius 1987", vilket torde vara en felskrivning. Andræ har också gått igenom Kumenius personakt hos Säpo samt läst ambassadör Warmas memoarer. Dessa, utgivna 1971, beskriver evakueringen och Kumenius uppdrag mycket kortfattat.³

Otto Kumenius accepterade uppdraget – det var ett "uppdrag", ingen order. Börja omedelbart, hade Walldén sagt. Några dagar senare fick Kumenius en fullmakt och avreste tillsammans med sin hustru till Raumo. Resan tog under de kaotiska förhållandena nära två dygn. "Tåget var till 90 procent fyllt av ester som jag skulle transportera till Sverige." Något exakt datum för ankomsten till Raumo föreligger inte, men man kan räkna med att det var på aftonen den 23 september och att Kumenius uppdrag pågick under "de tio följande hektiska dagarna [...] Som jag minns det efteråt har jag en känsla av att jag inte sov fem minuter under de här tio dygnen".

Kumenius besökte omedelbart länsman och militärbefäl på orten. Med hjälp av sin fullmakt fick han allt stöd han kunde behöva ifråga om bensin, olja och lastbilar. Vidare kallade han på "alla gamla smugglare och båtbanditer" han kände till. De ställde helt upp för esternas sak. Maj-Lis Kumenius var sin make mycket behjälplig med varjehandas skrivbordsarbete, till exempel upprättande av turordningslistor med mera. När paret den 24 september hade kommit igång med sitt uppdrag, hade förberedelserna för motorgaleasen *Venus* flyktingresa pågått en tid. Som nämnts var det den ovan nämnde Emel Vaarman som skaffat fram, till och med förvärvat detta fartyg. Man kan anta att Kumenius uppdykande inte sågs med blida ögon av Vaarman. Han var ju van att tjäna sitt levebröd på "kurirtrafik" till Finland utan inblandning av den finska försvarsmakten. Ett finskt filmteam gjorde för ett femtontal år sedan en film om Vaarman. I den berättar Vaarman att han utöver *Venus* uppåddat ytterligare sju fartyg.

Venus var det största fartyget som kom till användning i kampanjen, byggt 1929 i Pärnu, Estland med en längd på 27,5 meter och dödvikt på 280 ton. Maskinen bestod av en Bolinder råoljemotor på 120 hästkrafter. En besättningsman berättade senare att *Venus* legat i Raumo för klassning men fått order att omgående transportera estniska flyktingar till Gävle. Kumenius nämner varken Vaarman eller *Venus* i sin bok, men Joel Haukka, idag boende i Täby norr om Stockholm, som var 14 år när han med sina föräldrar fick plats på *Venus*, hävdar i ett samtal med bestämdhet att hans pappa hade träffat Kumenius i Raumo före avresan.

Färden över Bottenhavet

I mörkret på småtimmarna måndagen den 25 september lade *Venus* ut från Raumos inre hamn. Under natten hade ett antal flyktingar smugit sig ombord utöver de utvalda. Det skulle senare visa sig att inte mindre än 842 flyktingar fanns ombord.

Befälhavare var Teodor Kokkala, som härstammade från Björkö i Karelen. Sammanlagt var man tre i besättningen, varav en var ålänning.



Raumo hamn i slutet av 1930-talet. Foto: Leo Lehtonen, Rauman Museo

Ett antal av flyktingarna var emellertid sjömän och maskinister som kunde hjälpa till ombord. Kvinnor och barn hade anvisats plats i lastrummen. Männerna fick stå på däck. Förvånansvärt mycket bagage hade stuvats på däck i fören, även en cykel, som dock hängdes på utsidan av relingen. Den nämnde Joel Haukka berättar att han och några jämnåriga pojkar tog plats ovanpå högen av bagage och kunde reda det relativt bekvämt för sig, till och med sträcka på benen. För övriga flyktingar fanns det på däck ingen plats att sitta eller ligga. Kvinnorna under däck kunde inte lämna sina platser där de satt eller halvlåg. I en tidningsnotis nämns att kvinnorna vid ankomsten hade sår på benen. Man hade i mörkret och trängseln trampat på varandra. Behoven fick utträttas i hinkar som skickades runt. Men resan till Gävle skulle ju bara ta 12 à 14 timmar i västsydvästlig riktning hade man överoptimistiskt fått höra⁴.

Men vädret ville annorlunda. Hård vind från sydväst mötte så snart man kom ut i rum sjö utanför Raumo. Det har inte gått att få fram exakt vind-

styrka och vindriktning under de dygn som följde. Varken de finska eller svenska väderinstituterna arkiverade vinduppgifterna på den tiden. Vinden tilltog under dagen. Samstämmiga vittnesmål från andra flyktingfartyg och från räddningsaktioner på den svenska sidan talar om mycket hårda sydliga vindar. I Gefle Dagblad återfinns den 26 september en stormvarning för sträckan Gävle till Sundsvall med styv kultje, som innefattar vindhastighet på 14–17 sekundmeter. Det råder viss oklarhet beträffande äldre vindbenämningar. Styv kultje skulle också kunna betyda 17–21 sekundmeter.

Det stod ganska snart klart för skepparen att den tungt och högt lastade *Venus* med sin svaga motor inte kunde göra framfart i den tilltagande motvinden och den växande sjön. Man gjorde det enda möjliga, det vill säga hissade segel och föll av mot norr. Särskilt den andra natten på Bottenhavet, mot den 27 september, blev fasansfull. Intervjuad i ortstidningen vid ankomsten till Örnsköldsvik sade den åländske besättningsmannen att "vädret var det sämsta tänkbara. Svåra regnbyar, särskilt natten till onsdag bröt sjöarna över oss. Vi blev genomdränkta. Pumpen krånglade också." Han berättade att man försökt styra mot Sundsvall, men det gick inte utan det var bara att fortsätta norrut.

En välkänd och språkkunnig finsk sångerska åtföljd av sin dotter och estnisk man, tillika ackompanjator på piano, uttalade till tidningarna:

Vi satt och låg så packade att ingen kunde röra på sig. Själv hade jag tre små barn på benen. [...] Luften var kvävande. [...] Allra värst var det när motorn stannade. Där nere i lastrummet visste vi ingenting, men vi hörde hur dom skrek uppe på däck. [...] Desto gladare blev vi när vi förstod att alla klarat sig. [...] Och mina känslor när jag tillsammans med min make och min lilla dotter stod på kajen i Örnsköldsvik, dem kan jag inte beskriva.



Lotsbåten Ulvö II vid lotsbryggan i Ulvöhamn. Foto från KA Sundin

Löjtnant Kumenius fick flera år senare en skildring av stormdygnen ombord på *Venus* i ett brev från en av flyktingarna. Denne skrev från Kanada, där han framgångsrikt ågnade sig åt boskapsavel:

Överfarten tog två dygn och det var full storm hela tiden. Motorn gick sönder, seglen var usla och skepparen visste inte var vi skulle hamna. När som helst kunde vi köra på grund, och när som helst kunde båten gå i kvav eftersom den var så överlastad och uppförde sig trögt i den hårda stormen. Hela tiden sköljdes vi över av tunga, kalla vågor. De två så kallade toaletterna tömdes över oss på grund av stormen. En mans nerver klarade inte påfrestningarna. Han sköt sig i allas åsyn. I lastrummet dog två små barn av brist på luft.

När det ljusnade tredje dagens morgon, onsdagen den 27 september, siktade man höga berg i nordväst. Och man blev siktade – av lotsutkiken i Ulvöhamn, belägen på ett berg på 77 meters höjd strax utanför fiskeläget. Som nämnts i korthet inledningsvis skickades lotsplatsens kutter *Ulvö II* ut till *Venus*. Lotsförman Harry Wistens lakoniska rapport skriven dagen därpå till överordnad myndighet i förtjänar att återges i sin helhet.

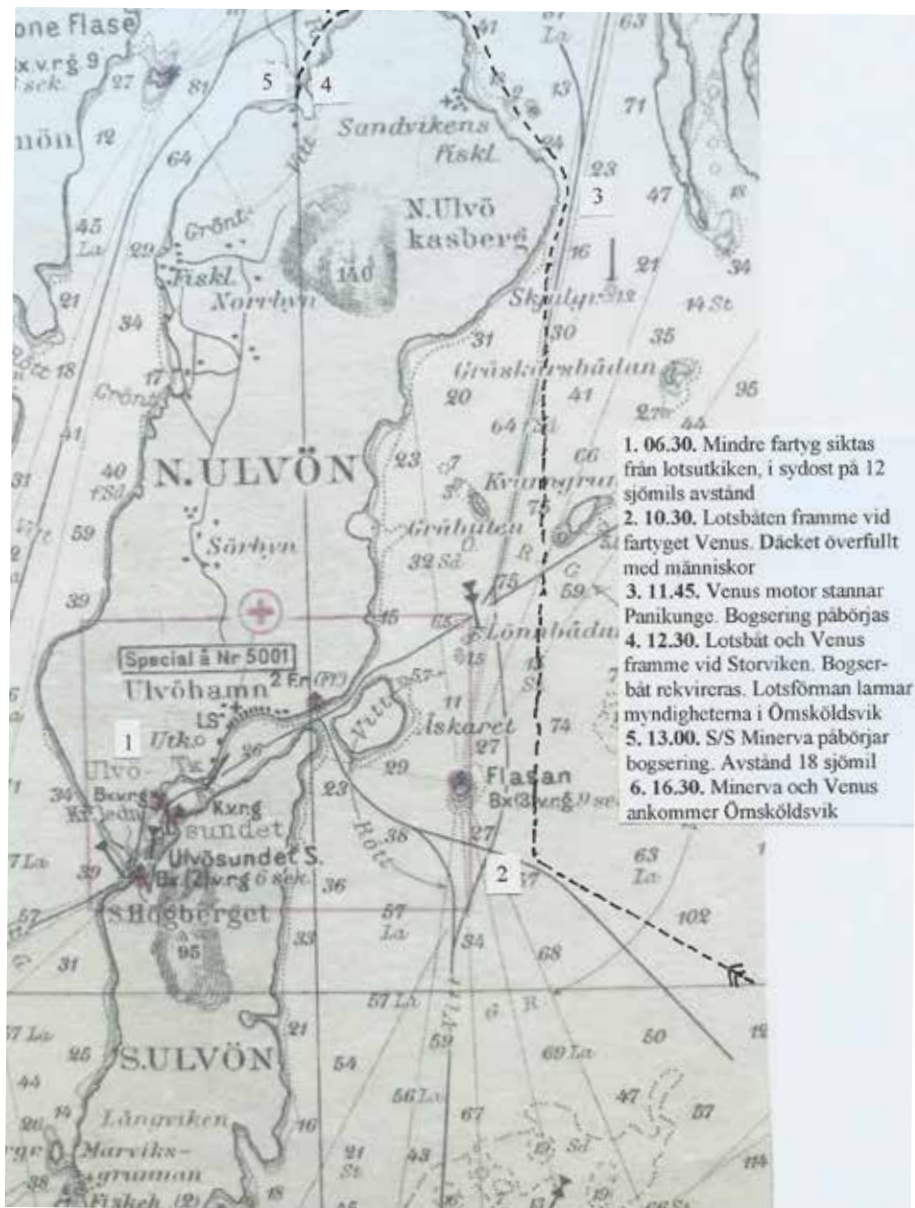
Till lotskaptenen, Umeå.

Den 27 innev. sept. omkr. kl. 0630 siktades från lotsutkiken ett mindre fartyg i SO-lig riktning på ett avstånd av c:a 12' och med västlig kurs. Fartyget som var ett mindre motorfartyg förde ett förstagssegel och ett gaffelsegel. Vinden var S-lig och blåste med en hastighet av c:a 15 sek/m, grov sjögång rådde. Omkring kl. 0900 såg jag något som liknade en flagga i lovarts rigg. Lotsbåten bemannad med lotsen E. Söderberg och eo Ls J.H. Wisten, samt posteringsförman H. Helligren och marinpolis A. Johansson gick ut till fartyget, som antogs vara ett flyktingsfartyg. Då lotsbåten kom ut till fartyget omkr. kl. 1030 sågs att fartyget, som var finskt vid namn *Venus*, hade däckets alldeles överfullt med människor. På grund av den grova sjögången kunde ej någon bordning företagas, varför från lotsbåten gavs tecken till fartyget att följa efter. Kursen sattes öster om *Flasans* fyr. Farten omkr. 3 knop. Fartygets motor arbetade mindre tillfredsställande och då man hunnit till *Ulvöns* östligaste udde stannade den. Lotsbåten som gått före hela tiden fick från fartyget en tross och påbörjade bogseringen kl. 1145. Trossen sprang emellertid, varför en wire fördes över till lotsbåten. *Venus* hade under tiden girat in mot det lilla skäret *Sandviksbådan* öster om *Sandvikens* fiskeläge på nordöstra *Ulvön* och var i farlig närhet av detta. Den hotande situationen kunde dock avvärjas. Hade *Venus* motor stoppat några minuter tidigare hade med all sannolikhet en fruktansvärd katastrof ej kunnat undvikas.

Under bogseringen i lä av *Ulvön* till *Storviken* på N. *Ulvöns* NV-sida erhöll lotskuttern ett signalmeddelande från marinpolis *Wallgren* ombord på *Venus* om situationen ombord. Tillståndet på fartyget, som hade c:a 840 estniska flyktingar ombord, var vidrigt. Två voro döda, några döende samt ett flertal svårt sjuka, vilka måste omedelbart under sjukhusvård, varför bogserhjälp omedelbart måste rekvireras. Till *Storviken* anlände lotsbåten med *Venus* på släp omkr. kl. 1230. Lotskuttern låg kvar där och höll fartyget i avvaktan på att bogserhjälp skulle anlända. Genom *Söderberg*, som av fiskaren O. Öberg rots iland erhöll jag telefonrapport om situationen. Jag vände mig till befälhavaren på Transportbolagets *Minerva*, som för tillfället låg i *Ulvöhamn* och ombad denne åtaga sig bogseringen av *Venus* till *Örnsköldsvik*. *Minerva* avgick till *Storviken* omedelbart och påbörjade bogseringen vid 13-tiden.

Vederbörande polis- och tullmyndigheter hade av mig underhand meddelats om flyktingsfartygets ankomst. De fingo, sedan *Söderberg* till mig rapporterat förhållandena ombord, kompletterande rapporter om situationen, varför allt var klart för flyktingarna mottagande då *Venus* omkr. kl. 1630 anlände till *Örnsköldsvik*.

Ulvö lotsplats den 28 sept. 1944.
H. Wisten
Lotsförman



Venus angöring av Ulvön den 27 september 1944 samt vidare färd under bogsering mot Örnsköldsvik
 Förstorad detalj av sjökort 528, Örnsköldsvik, ursprungligen från 1927, version 1965. 1:100.000. Sjöfartsverkets tillstånd nr 23-06655.

Wisten bad alltså om bogserhjälp av Transportbolagets S/S *Minerva*. Flera bogserbåtar låg för tillfället i Ulvöhamn, där man av allt att döma sökt skydd för stormen. Under ifrågavarande årtionden var bogsering av timmersläp och pråmar längs den svenska kusten vanligt förekommande. Både timmersläp och pråmkonvojer var känsliga för vågor och vind. Transportbolaget hade som mest fler än 50 bogserbåtar och 300 pråmar. *Minerva* hade ångan uppe och avgick omedelbart mot *Venus* i Djupviken. Avståndet var cirka fyra sjömil. Transportbolaget meddelade senare att man utfört bogseringen av *Venus* utan kostnad. Tyvärr har det inte gått att återfinna *Minervas* loggbok.

Det finns inga spår hos lotskaptenen i Umeå eller i Lotsstyrelsens arkiv att rapporten skulle ha sänts vidare dit. Det kan synas märkligt. Besättningen på lotsbåten, lotsar och poliser, borde i rimlighetens namn ha fått någon form av erkännande! Men en kortfattad formell notis kan man dock återfinna hos ämbetsverkets huvudkvarter. Lotsplatserna skickade årligen in så kallade lotsdagböcker till styrelsen, där lotspenningarna noggrant noterades. I september månads uppslag för Ulvö Lotsplats finns "lotsningen" av *Venus* på sista raden: "Datum: 27 september, Venus, hemort Raumo, dräktighet 140 registerton, avgångsort Raumo, destination Örnsköldsvik, lotsning från sjön vid Ulvö från 1030 till 1630, lots E. Söderberg, lotspenning 24,- kr, förtöjningsavgift 5,- kr." Inte ett ord om dramatiken och bragden! Det finns inga anteckningar huruvida lotsbåten följde med in till stadskajen i Örnsköldsvik. Sannolikt återgick *Ulvö II* till hemmahamnen. Lotsen Ernst Söderberg kan nog antas ha tagit plats på *Minervas* brygga, där han i så fall serverades en måltid av bogserbåtens restauratris. Under den tre och en halv timma långa färden genom Örnsköldsviks lättnavigerade skärgård med en fart av cirka fem knop stannade lotsförman Wisten kvar på lotsplatsen. Dels skötte han sambandet med myndigheterna i staden och dels blev han intervjuad av de båda ortstidningarna, morgontidningen Örnsköldsviks Allehanda (ÖA) och eftermiddagstidningen Örnsköldsviks-Posten (ÖP).

Ankomsten till Örnsköldsvik

Myndigheterna, statliga och inte minst kommunala samt kyrkorna i den lilla staden, fick fyra timmar på sig att förbereda *Venus* ankomst. Man hade av lotsförman Wisten fått höra att det handlade om ofattbara 840 flyktingar. Man vidtog resolut ett antal åtgärder innan *Minerva* och *Venus* anlände:

- Civilförsvaret i läns huvudstaden Härnösand informerades varpå hemortsförsvarsassistenten Sköllerstedt omedelbart reste till Örnsköldsvik.
- Undervisningen i folkskolan avbröts och barnen skickades hem. Två klassrum förbereddes till sjuksalar. I övriga klassrum planerades för inkvartering av kvinnor och barn.
- Hemvärnet kallades in. En grupp på 17 man beordrades att ställa i ordning inomhusdansbanan på Folkets Park för inkvartering av män och äldre pojkar. Halm och träull anskaffades som liggunderlag. Därefter samma åtgärder i folkskolan.
- Lottakåren instruerades att förbereda varm mat till båda förläggningarna.
- Stadsläkaren larmades.
- Sjukhuset informerades.
- Bussar och ambulans rekvirerades för transport av flyktingarna.
- En beställning på 500 sängar riktades till Mo & Domsjös närbelägna Tree-textfabrik. 100 sängar kunde levereras redan samma dag.

Bogseringen påbörjades vid 13-tiden. Avståndet från Djupviken på norra Ulvön till hamnen i Örnsköldsvik är knappt 19 sjömil. Tre och en halv timme senare halades *Venus* in och bogserades sista biten liggande på *Minervas* styrbordssida. Många av stadens invånare hade nåtts av nyheten och begivit sig till hamnen. "Tusentals människor hade samlats utanför avspärningarna", skrev ÖP påföljande dag. Ett gripande ögonblick var när flyktingarna, helt nära stadskajen, stämde upp en estnisk psalm. Det klassiska fotot som återges i början av artikeln avspeglar detta moment. En av marinpoliserna, som varit ombord på *Venus* alltifrån motorhaveriet, berättade för tidningarna att en musikpedagog bland flyktingarna varit till



Örnsköldsviks hamn i mitten av 1950-talet. Akter om Vasa-ångaren Örnen syns tullhuset och bakom bogserbåten tullmagasinen. Ovanför tullhuset syns EFS-kapellet, som fick ta emot 74 av flyktingarna. Foto: Örnsköldsviks Allehanda

stort gagn genom att dämpa den panik som uppstod när motorn stannade utanför Ulvöns branta klippor. Vi kan utgå ifrån att han och den estniska präst, som fanns bland flyktingarna, ledde psalmsången. Därmed var en skräckresa som kom att omfatta 60 timmar över. Olika vittnesmål anger att flyktingarna förvånansvärt snabbt repade sig.

När debarkeringen kom igång ledde kön av flyktingar in i ett av tullmagasinen. Där hade stadsläkare Nils Huss etablerat en första dispensär. Endast två sjuka och en före detta soldat med skottskador samt en havande kvinna behövde föras till sjukhuset ankomstdagen. Allt eftersom läkarkontrollen var klar avgick bussarna till Folkets Park och folkskolan. Endast ett fåtal flyktingar behövde förläggas i sjuksalarna i folkskolan. Tragiskt nog nödgades man registrera tre dödsfall. Dels den man som inte orkade med nervpåfrestningarna och sköt sig, dels två spädbarn, som i det syrefattiga lastrummet inte klarade sig. Vid förnyade läkarundersökningar uppdagades några få fall av difteri. Ett par veckor senare förekom ytterligare fall av difteri.



Stadsläkare Nils Huss undersöker en brännskadad flykting i den provisoriska dispensären i ett tullmagasin. Foto:Karl-Otto Strandberg, Örnsköldsviks museum & konsthall

Den ovannämnde, språkkunnige 14-åringen Joel Haukka har berättat att han anlätades som tolk samt att han, hans broder och pappa bedömdes så pigga att de tillsammans med andra flyktingar fick marschera upp till Folkets Park, beläget på en höjd i stadens utkant, en sträcka på cirka 1,5 kilometer. Haukka har också berättat att flyktingarna serverades pölsa med potatis samt havregrynsgröt till efterrätt. "Pölsa har sedan varit en av mina älsklingsrätter" sade Haukka som 92-åring och öppnade kylskåpsdörren där en burk konserverad pölsa tronade.

Båda tidningarna hade omfattande och välgjorda reportage påföljande dag, men inga foton. Under krigsåren rådde förbud att publicera fotografier från landets hamnar. Fotografen Karl Otto Strandberg från ÖP var dock på plats och tog bland annat det klassiska fotot från kajen vid ankomsten. Detta foto publicerades redan två veckor senare i veckotidningen SE, nr 42 den 12–17 oktober 1944 och har sedan återgivits i ett antal tidningar, böcker och andra media. Båda tidningarna gjorde långa telefonintervjuer med lotsförman Wisten. Visserligen fanns en del smärre fel ifråga om geografin runt norra Ulvön, men med tanke på den begränsade tid som stod till förfogande måste det journalistiska arbetet ges högt betyg. Innehållet i intervjuerna återspeglades sedan i lotsförmannens officiella rapport, skriven påföljande dag. Två utsagor av Wisten i intervjuerna fanns dock inte med i rapporten. Efter konstaterandet att en katastrof inte skulle ha kunnat undvikas om *Venus* motor stannat några minuter tidigare sade Wisten till tidningarna: "Det är branta klippor på udden, vattnet är bråddjupt." En titt på sjökortet visar ett djup på 31 meter under de branta, lodräta klipporna. Vidare framgick det att fiskaren Öberg i Djupviken, som med sin roddbåt hämtat lotsen Söderberg till sin telefon, under tiden man väntade på bogserbåten fraktade ut dricksvatten till flyktingarna.

ÖA hade också en intervju med den nämnde åländske besättningsmannen. Han berättade att det blev det panik ombord när motorn stannade. "Man försökte få igång motorn men den gick några varv och stannade. Det var stopp i bränslerören till följd av rullningen. Det var smörja från bränsletanken som blockerade rören." Att det blev ålänningen som uttalade sig hade att göra med den språkförbistring som rådde.

Vidare fick tidningarna kontakt med den estniska "tidningskungen" och parlamentsledamoten Aleksander Weiler, ägare till nio tidningar

och Estlands två största bokhandelsföretag. Han anlände med fru, son, sonhustru och barnbarn. Han uppfattade sig själv som något av en ledare för flyktingarna. Till exempel stannade han kvar i hamnen tills dess att alla tagits om hand. Familjen utvandrade senare till Kanada.

Vistelsen i Örnköldsvik

Man antog inledningsvis att flyktingarna skulle stanna i karantän två veckor i Örnköldsvik och sedan slussas söderut till utlänningskommissionens förläggningar. "De arbetsföra sällas och beredas arbete medan de gamla och sjuka får stanna kvar för vård" skrev ÖA den 29 september. Emellertid hade myndigheterna, trots den lokala skolstyrelsens protester, beslutat att Folkskolan skulle tas i anspråk som beredskapssjukhus. Ett akut behov hade uppstått eftersom ett betydande antal flyktingar från finska Lappland fördelades på socknarna längs stambanan. Nu hade turen kommit till norra Ångermanland. Dessa flyktingar hade evakuerats över gränslivarna till Sverige undan de retirande tyska truppernas mordbränder och skövlingar. Örnköldsviks församling behövde inte ta emot några finnar med hänsyn till den estniska kontingenten, men socknarna runt om staden tog emot sina beskärda delar.

Detta betydde att man fick bereda kvinnor och barn i folkskolan nya förläggningar. Även många män fick flytta från Folkets Park eftersom man ville åstadkomma att familjerna förenades. Inte mindre än nio lokaler rekvirerades, varav fem tillhörde Svenska kyrkan och stadens frikyrkor. 150 yngre män, mestadels före detta frivilliga i finska armén, hamnade i "Gamla Mejeriet" på Storgatan. Vissa uppgifter anger att det var så många som 250 "ungkarlar". Siffran 150 kommer dock från civilförsvarets statistik.⁵ Enligt Joel Haukka tyckte de unga männen att det luktade mjölk i byggnaden. I övriga förläggningar monterades avbalkningar gjorda av Treetex så att familjerna fick ett mått av avskildhet.

De estniska flyktingarna fördes systematiskt till en badanläggning utanför staden för "avlusning". Samtliga försågs också med en uppsättning nya kläder, minutiöst planerat av civilförsvaret, "från strumpeband till överrock". Den lilla polisstationen fick ett digert arbete. Flyktingarna skulle

registreras och förses med identitetshandlingar försedda med fotografier. Den 29 september annonserade polisen: "Män som vilja ifrågakomma för tillfällig anställning som extra polismän torde genast anmäla sig på polisstationen." I stort sett ingen brottslighet kunde registreras bland flyktingarna. Ett undantag var en ung flykting som beordrats att lossa bagage från Venus in till ett tullmagasin. Han stal en handväska, som innehöll finska mark och ett guldsmycke. Tjuven dömdes sedermera i vederbörlig ordning av stadens domsaga. Å andra sidan blev en estnisk lärarinna en kväll i december trakasserad av fyra onyktra män mitt i staden.

Fredagen den 29 september, två dagar efter ankomsten, begravdes de två små barnen och den vuxne mannen på Örnköldsviks kyrkogård. Ett 20-tal personer fick tillstånd att lämna sina karantänsförläggningar. Akten förrättades på estniska språket av prosten J. Grabenteich, som var med på Venus. Teol. dr Gunnar Wikmark, kyrkoherde i Örnköldsvik, talade på församlingens vägnar på tyska. Representanter från Röda Korset och Lottakåren nedlade blommor.⁶

Uppgiften strax efter ankomsten att flyktingarna skulle stanna två veckor i karantän och sedan slussas söder ut byggde på orealistiska antaganden. Veckorna gick och blev till månader. Karantänen hävdades efter hand. En hel del sociala evenemang arrangerades av flyktingarna, till exempel en konsert i november i en av stadens biografialonger. "Ostämt piano, dålig akustik men trivsamt" skrev ÖA. Estniska gudstjänster ordnades i slutet av november och på annandag jul i stadskyrkan med stor tillslutning men få svenskar. Samtidigt kom protester från frikyrkorna. De ville, när åtta veckor gått, ha tillbaka sina lokaler. "Estflyktingen" Tamm spelade framgångsrikt simultanschack mot 10 spelare från den lokala schackklubben och en kabaré med estnisk sång, musik och dans framfördes i möteslokaler i tre orter runt staden; Gullänget, Husum och Domsjö. Den 18 december var det julfest på Frälsningsarmén sedan två anonyma damer sponsrat tillställningen.

Först i början av december började flyktingarna lämna Örnköldsvik. Närmare 200 svårplacerade inklusive krigsskadade och "det intellektuella inslaget" sändes till Ulricehamn, Gränna och Sätra. Joel Haukka och hans familj hade bott i Elimkyrkans lokaler tillsammans med tre estniska officerare som varit frivilliga i finska armén. Familjen Haukka hamnade i mitten



Joel Haukka och författaren, november 2022.
Foto Lars Grundberg

av december i Ulricehamn, där Joel och fyra andra estniska ungdomar fick gå i samrealskolan. De flyktingar som i Örnsköldsvik anmält sig till skogsarbete rekryterades och skickades på utbildning. Även kvinnor som sökt sig till sjukhusen fick lätt arbete.

Först i mitten av januari 1945 kunde förläggningen i Folkets Park slutligen avvecklas och återstående förläggningar stängdes i slutet av månaden. Samtidigt hade flyktingarna från

finska Lappland rest hem. I mitten av januari hade på nationell nivå 53 000 av 56 000 återvänt. ÖA skriver 1994 att socknarna runt Örnsköldsvik tog emot cirka 2 000 personer från finska Lappland.

Därmed var fyra månaders flyktingmottagande i norra Ångermanland över. Så här, 80 år senare, kan man inte annat än beundra den energi och beslutsfärdighet och den generositet och positiva attityd som befolkningen, de statliga myndigheterna och inte minst kommunerna och kyrkorna visade prov på. Vad gäller esterna handlade det om ankomsten av 842 personer med fyra timmars varsel till en kommun som då hade cirka 6 500 invånare.

Endast några få av esterna stannade kvar i Örnsköldsviksområdet. En mekaniker, som för övrigt hjälpt till att hålla *Venus* krånglande motor igång, hittade sin blivande fru och fick anställning på en bilverkstad. Vid 25-årsminnet av *Venus* ankomst besöktes staden av en grupp före detta flyktingar från *Venus*. De medförde en minnesplakett, som finns uppsatt i kyrkan. När 50 år hade gått, den 26 september 1994, hölls en minnesgudstjänst i kyrkan och då överlämnades en inramning av Karl Otto Strandbergs foto från ankomsten.

Epilog

Vad hände med motorgaleasen *Venus*? Avresan i nattens mörker den 25 september från Raumo skedde utan några som helst anteckningar i stadens register. Hos Örnsköldsviks hamn finns hon registrerad som anländ på rätt datum, den 27 september, men uppgifter om avresa saknas, såväl hos hamnen som hos lotsplatsen och ortstidningarna. Inte heller finns några uppgifter om fartygets återkomst till Raumo. I själva verket saknas *Venus* i de finska registren mellan 1941 och 1950. Sjöfartshistorikern Hannu Virtiainen från Raumo har förmodat att *Venus* blev kvar i Örnsköldsvik över vintern, men luckorna och Vaarmans inhopptyder snarare på att fartyget smet iväg sedan bränsletankar och bränslerör rengjorts och man bunkrat.⁷ Se mera om *Venus* i bilagan med fakta om de inblandade fartygen.

Och vad hände med Otto Kumenius? Hans hustru Maj-Lis bereddes efter någon vecka i Raumo plats på en mindre "potatisskuta". Hon hamnade efter en svår resa i Söderhamn där hon hjälpte polisen att tolka. Otto beskriver, i sin bok, avslutningen av sitt uppdrag i dramatiska ordalag. Han fick besök av två sovjetiska officerare från kontrollkommissionen. Dem trodde sig Kume-



Kyrkoherde Marie Edström håller ett inramat exemplar av Karl Otto Strandbergs klassiska foto, som hänger i församlingshemmet. Det var en gåva av en grupp flyktingar vid minnesgudstjänsten 1994. Infällt den plakett i koppar som en grupp flyktingar medfört till 25-årsmarkeringen. Den hänger på södra långväggen i kyrkan.
Foto: Örnsköldsviks församling



Emel Vaarman i sin båt vid piren i hamnen på Storjungfrun sommaren 1951. Pojken i båten är son till fotografen Eduard Lepisk.

nius ha neutraliserat genom riklig alkoholserving. Han rapporterade efter tio dagar till överste Walldén att han sänt iväg 5 200 ester och nu återstod bara 300. Han skulle då ha beordrats att avbryta operationen och genast infinna sig på generalstaben i Helsingfors. Kumenius anände oråd. "Walldén hade fått stora skälvan och tänkte svära sig fri från varje anklagelse. Jag var utsedd till syndabocken. [...] Först och främst ordnade jag fram småbåtar. [...] De sista 300 esterna kom ombord." Därefter återlämnade han sin tjänstepistol till polisen i Åbo. Efter en komplicerad kurragömmalek mellan Åbo och Raumo tog han tillsammans med sin medhjälpare, den ovan nämnde esten Eerik Suurväli, ordinarie passagerarbåt från Åbo till Stockholm. Det skulle senare gå upp för Kumenius att Suurväli var spion i sovjetisk tjänst och skulle förmedla namn och adress i Sverige på de ester som flytt. Avsikten var att i framtiden värva spioner i Sverige mot att släktingarna i Estland slapp trakasserier och straff. Kumenius antyder också att Suurväli skott sig på flyktingarnas bekostnad. Han greps 1948 i Stockholm

som sovjetisk spion och dömdes till fyra års fängelse. Suurväli slutade sina dagar som guide i gamla stan i Tallinn.

I Stockholm arbetade Kumenius en tid, åter som kontraspion, för försvarsstabens underrättelsetjänst och för amerikanska ambassaden. Måltavlor var, enligt hans bok, spioner på tyska och japanska ambassaderna. I mitten av 1950-talet anmodades han lämna Sverige. Professor Andræ antar att orsaken var att man från svensk sida ville undvika ett utlämnande till Sovjetunionen. Otto Kumenius avled 1996 på Mallorca vid 84 års ålder.

Vad hände slutligen med Emel Vaarman? Hans föräldrar och bröder hamnade i Söderhamn och Emel kom efter, två år senare. Sommarhalvåret bodde de på ön Storjungfrun söder om Söderhamn och livnärde sig på fiske, främst efter lax. Emel fortsatte med fisket långt upp i åren. Han underhöll gärna besökare på ön med historier från sitt äventyrliga liv. Även författaren av denna artikel har träffat honom på Storjungfrun och lyssnat på hans berättelsekonst. Det skedde vid en långsegling försommaren 1967. Föga anade jag då att han skulle dyka upp i mitt liv 57 år senare! Emel blev något av en legend på Storjungfrun och i Söderhamn.

Ett finskt filmteam gjorde en dokumentärfilm om honom till hans 90-årsdag 2007 med titeln *Livets färjkarl* (Elämän lautturi). Filmarna tog med Emel till Örnsköldsvik och de togs emot av kyrkoherden. Emel beklagade sig över att han inte fick tillbaka de pengar han lagt ut på (det oregistrerade) köpet av *Venus* i september 1944. Filmen har hittills inte publicerats i Finland men det exemplar som Emel fick i present visas ibland i Söderhamnstrakten. Emel Vaarman avled 2009.

Diskussion

1. *Sifferexercis*. Man kan fråga sig om det är relevant att presentera ännu ett alster om balternas, särskilt esternas, flykt till Sverige. Det har gått 80 år och denna folkomflyttning har i otaliga verk penetrerats och analyserats. Detta gäller särskilt estlandssvenskarnas nästan totala uppbrott från sina öar och kustnära bygder. Men intresset och engagemanget verkar inte på långa vägar ta slut. Löjtnant Otto Kumenius skrev sin bok med ett kapitel om evakueringen av esterna från Finland när det gått 40 år och professor Carl Göran Andræ publicerade boken om den stora flykten 20 år senare. 2007 blev det finska filmteamet färdigt med sin dokumentär om "kurirspecialisten" Emel Vaarman. 2012 kom Karl-Johan Edlunds bok om baltiska och andra flyktingar runt Åland.

Estlandssvenskarnas flykt över Östersjön innehållande flyktberättelser och namnförteckningar presenterades av Margareta Hammerman som redaktör i ett stort verk 2014. Så sent som 2020 kom två betydande bidrag. Dels Mirja Arnshavs tänkvärda avhandling *De små båtarna och den stora flykten* som för övrigt utgör bakgrunden till Sjöhistoriska museets (Stockholm) utställning från hösten 2022 till våren 2025, *Flykten från Baltikum*. Dels Eero Haapanens bok om människosmugglingen från Estland till Finland. Haapanen ägnar sex sidor åt evakueringen från Raumo. Och jag erfar att en finsk dokumentärfilmare, Mikael Martikainen, planerar en ny dokumentär om esternas vidareflykt från Finland med titeln *Över två hav* för publicering under 2024. Intresset och engagemanget lever med andra ord vidare.

Mitt föreliggande bidrag bygger på *Venus* vådliga färd till Örnsköldsvik, drygt 300 kilometer norr om det avsedda målet Gävle. Under arbetet med artikeln anser jag mig kunna konstatera att denna grupp – esterna som fanns i Finland när vapenstillståndet överenskoms – inte har utforskats lika grundligt som andra estniska flyktingkontingenter. Totala antalet ester som kom till Sverige brukar anges till i storleksordningen 25 000 à 30 000 varav 8 000 estlandsvenskar. Esterna som fanns i Finland anges slentrianmässigt i de olika källorna till 5 000 à 6 000. Det skulle betyda att nära en tredjedel av alla icke estlandsvenskar blev föremål för den organiserade evakueringen från Raumo och Nystad. Kan detta stämma? Jag

vet inte, men siffran 5 000 à 6 000 känns av olika skäl hög, rent av något överdriven. Överste Walldén gav Kumenius i uppdrag att "svara för övertransporten av 5 000 män, kvinnor och barn", allt enligt Kumenius bok. Redan när Kumenius den 23 eller 24 september anlände till Raumo var till exempel *Venus* med sina till sist 842 flyktingar redo för avfärd. Den skedde i mörkret på natten till den 25 september. Att Kumenius på sina 10 dagar i Raumo, det vill säga under perioden 24 september – 3 oktober skulle ha ordnat med avresa för 500 personer om dagen förefaller osannolikt. Tidningarna i Gävle och Söderhamn redovisade noggrant de flyktingbåtar med ester som anlände till norra Uppland och Gästrikland under denna period. Många flyktingar kom, men knappast 5 000! Kumenius anger i sin bok att han "sönt iväg" 5 500 ester. Jag har av finska forskare varnats för Kumenius trovärdighet. Min sifferexercis tycks bekräfta detta. Dels är det mycket som talar för att utgångsantalet är för högt, dels torde Kumenius ha tagit med de transporter som arrangerades av andra.

De finska arkiven verkar i princip helt sakna dokumentation om detta stora företag. Den lättillgängliga källa på svenska som existerar är Kumenius bok. Filmen om Vaarman tecknar Vaarmans subjektiva bild. Vaarmans släkt anser sig bundna av ett löfte att inte lämna ifrån sig sin kopia. Filmen visas därför i begränsad omfattning. Det är olyckligt att den bild som står att få bygger på två föga trovärdiga källor. Jag har inte haft möjlighet att mer än skumma på ytan av evakueringen. Här finns ett uppdrag för sjöhistoriska forskare i alla de tre inblandade länderna; Estland, Finland och Sverige! Kanske kan någon institution ta initiativ till ett spännande, trilateralt forskningsprojekt som kan resultera i en korrekt bild av evakueringen av esterna från Finland under hösten 1944. En viktig delfråga är om några av de rekvirerade små fartygen gick under i den storm som drabbade *Venus*.

2. *Regeringarna i Finland och Sverige*. En intressant fråga är huruvida finska regeringen bett om medgivande från svenska regeringen att med sin försvarsmakts bistånd skeppa en så stor flyktinggrupp till Sverige. Ingenting tyder på att så vore fallet. På finsk sida hade man noterat att estlandsvenskarna så att säga inbjudits att komma till Sverige som bidrog till detta

med pengar och andra faciliteter inklusive kontakter med tyska vederbörande. Vidare hade man på finsk sida säkerligen också noterat att övriga ester tagits emot, oftast efter riskabla sjöfärder i små båtar, och beretts en fristad i Sverige.

Skulle Finland i sin känsliga situation utmana Sovjetunionen med att göra en sådan framställning som knappast skulle kunna hållas hemlig och som skulle försätta Sverige i en brydsam situation? Nej, bättre för alla parter att genomföra aktionen i hemlighet så snabbt och effektivt som möjligt. Dessutom handlade det, som professor Andræ lyft fram, om en moralisk fråga i förhållande till de före detta frivilliga esterna i finska krigsmakten.

Kabinettssekreterare Boheman nämner inte saken i sin memoarbok *På vakt*. Inte heller finske ambassadören Gripenberg i sin bok, men i den sistnämndes dagböcker finns den 30 september 1944 en intressant notering: "Under de senaste 5 dagarna hade till Sverige anlänt ung. 10.000 finska och estniska flyktingar, men Boheman kände ännu inte till proportionerna." Att man på myndighetshåll var varse evakueringen av ester från Finland är ju uppenbart. Civilförsvaret medverkade i mottagandet av ester såväl i Örnsköldsvik som i Gävle och Söderhamn. Och före detta statsministern med mera Rickard Sandler, som då var landshövding i Gävle, besökte de nyanlända esterna i Söderhamn, kunde Kumenius berätta. Hans hustru Maj-Lis, som hjälpte polisen med tolkning, träffade Sandler. "De kände varandra sedan hans besök i Finland under vinterkriget."

Slutsatsen blir att man på finskt håll avstod från att fråga och svenska regeringen blev sannolikt varse vad som skedde när mycket av evakueringen redan var genomförd. Och man måste komma ihåg att denna händelse säkert drucknade bland alla dramatiska skeenden som pågick samtidigt, inte minst mottagandet av det som skulle bli 56 000 flyktingar från finska Lappland.

3. *Beredskap*. Den lilla staden Örnsköldsvik fick fyra timmar på sig att förbereda ankomst och förläggning av 842 svultna och blöta flyktingar. På ett bräde fick man ansvar för en människogrupp som utgjorde 13 procent av stadens befolkning. Vidare studier än de axplock som jag redovisat ovan

visar med all tydlighet att befolkningen och civilsamhället i staden med visst bistånd från ledningen av civilförsvaret i länshuvudstaden Härnösand klarade denna påfrestning med överbetyg. Och som nämnts – det skedde samtidigt som 2 000 flyktingar från finska Lappland fördelades på socknarna runt staden.

Under nuvarande period, då Sverige upprustar och återställer såväl militär som civil beredskap, skulle det vara intressant om någon forskare eller specialist skildrade denna process djupare än vad jag gjort. Jag menar inte att Örnsköldsvik 1944/45 kan vara en modell för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, men snabbheten, beslutsamheten och kreativiteten, särskilt de första dagarna, kan likväl tjäna som bredvidläsning och inspiration för dem som nu planerar och genomför Sveriges genomgripande omdaning på dessa områden.

De inblandade fartygen

Motorgaleasen *Venus*

Byggd: 1929 i Pärnu, Estland

Längd: 27,50 meter, bredd:

8,20 meter, djupgående:

2,75 meter, DW: 280 ton

Ombyggd: 1937 i Kexholm

Motor: Bolinder tvåcylindrig råoljemotor 120 hk tillverkad 1929, ombyggd i Kexholm 1937



Venus under andra världskriget. Foto hos Timo Hoikkala, Raumo, kopierat av Mikko Aho på Rauma Sjöfartsmuseum

Historik: Fartyget har ej kunnat identifieras i estniska eller finska listor 1929–1937, men

1937 förvärvades fartyget av Konsta Tuuli, Björkö söder om Viborg och registrerades i Viborg/Björkö. Säljare var pappersmassfabriken Waldhof i Kexholm, Ladoga, Finland. När Karelen avträdde till Sovjetunionen 1940 registrerades *Venus* i Raumo. Då hade ytterligare delägare tillkommit. Mellan 1941 och 1950 finns inga uppgifter i Raumos fartygsregister. Obekräftade uppgifter anger att Emil Vaarman köpt fartyget 1944 inför evakuering av estniska flyktingar från Finland. 25–27 september 1944 transporterade *Venus* 842 flyktingar från Raumo mot Gävle men stormdrevs till Örnsköldsvik. 1950 såldes *Venus* till redare i Åbo och registrerades där i början av 1951. Sommaren samma år råkade *Venus* ut för haveri på resa Mäntyluohto–Gävle varefter fartyget fördes till Åbo och höggs upp. Avförd från Åbo register 1952.

Fakta: Raumo Sjöfartsmuseum

Lotsbåten *Ulvö II*

Byggd: 1939 av Luleå Varv

för lotsarna vid Ulvö Lots-

plats. Nitat stålskrov med

däck och överbyggnad i trä.

Längd: 11,20 meter, bredd

3,36 meter, djupgående

1,50 meter, displacement cirka 15 ton.

Motor: Ellwe semidiesel 40 hk.

Ombyggd: 1956 vid

Docksta Båtvarv med

ståldäck och överbyggnad

i aluminium, ny inredning, nya rör- och elinstallationer samt en Scania diesel typ D-440 på 90 hk, en så kallad "skakfyra".



Ulvö II efter ombyggnaden 1956. Foto från KA Sundin

Historik: När lotsbåtarna förstatligades 1960 åsattes båten beteckningen *Tjänstebåt nr. 49*. Ulvö Lotsplats drogs in 1967 varvid båten flyttades, först till Umeå Lotsplats med placering delvis i Järnäs och därefter 1970 som räddningsbåt till Kårehamn, Öland. Under tiden fram till 1975, då den såldes av Sjöfartsverket, var den tidvis också placerad i Kalmar och Bergkvara. Båten var därefter under många år hemmahörande på Blidö som fritidsbåt. 2020 dök den upp under ny ägare i Vaxholm. 2023 återigen i Vaxholm efter ytterligare ett ägarbyte, då på resa till Västkusten. Senast observerad under inbogsering av Sjöräddningen till Sandhamn, nära Torhamn i sydöstra Blekinge med motorhaveri.

Fakta och text: Sjökapten KA Sundin

Ångbogseraren *Minerva*

Byggd: 1900 vid Jönköpings Mek. Verkstad, Jönköping
Längd: 26,06 meter, bredd: 5,95 meter, djupgående: 3,61 meter
Maskin: varvets tvåcylindriga compoundångmaskin på 382 hk



Minerva i helfigur. Foto: J. Robert Boman (1926–2002), Sjöhistoriska museet, Stockholm. (Boman var professor i processrätt i Uppsala. Han efterlämnade 15.000 fartygsbilder till Sjöhistoriska museet).

Historik: byggdes för byggmästare C.O. Lundberg, Stockholm som *Othilia*. Företaget och dess fartyg övertogs 1906 av Stockholms Transport & Bogserings AB (Transportbolaget). Namnet ändrades till *Minerva* 1917. Efter Transportbolagets konkurs 1925 övergick *Minerva* till "Nya Transportbolaget". Ofta förekommande uppdrag under 1930- och 1940-talen var bogsering av pråmar med kalksten och svavelkis till massafabrikerna längs Norrlandskusten samt bogsering av timmersläp, också till massafabrikerna. *Minerva* grundstötte och sjönk delvis i Kalix skärgård sommaren 1955. Efter bärgning och reparation i Luleå tappade *Minerva* ett timmersläp senare samma sommar. Var i tjänst till 1961 och skrotades följande år i Västerås.

Fakta: "tugboatlars.se"

Källor

Intervju

Intervju med sjökaptan *Joel Haukka*, f. 1930, som var med ombord på *Venus*.

Tryckta källor

Andrä, Carl Göran, *Sverige och den stora flykten från Estland 1943-1944*. Kungl. Gustav Adolfs Akademien för svensk folkkultur. Uppsala 2004.

Arnshav, Mirja, *De små båtarna och den stora flykten*. Nordic Academic Press, Lund 2020.

Axenström, Karl-Erik m.fl (red.), *Örnsköldsvik – en bildberättelse*. AB Allhandla, Örnsköldsvik 1993.

Berggren, Henrik, *Landet utanför – Sverige och kriget 1943–1945*. Norstedts. Stockholm 2023.

Boheman, Erik, *På vakt*. Norstedts. Stockholm 1964.

Carlgren, Wilhelm, *Sverige och Baltikum*. Publica. Stockholm 1993.

Edlund, Karl-Johan. *De flydde kriget*. Leandoer & Ekholm Förlag, Stockholm 2012.

Gripenberg, G.A. *London – Vatikanen – Stockholm*. Söderströms. Helsingfors 1961.

Gripenberg, G.A., *Dagbok 1944*. Kungl. Samfundet för utgivandet av handskrifter rörande Skandinaviens historia, Stockholm 2019.

Haapanen, Eero, *Pako yli Suomenlahden. Ihmissalakuljetus Virosta Suomeen 1940-1944*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Helsingfors 2020.

Hammerman, Margareta (red.), *Estlandssvenskarnas flykt över Östersjön*. Estlandssvenskarnas kulturförening Svenska Odlingens Vänner. Stockholm 2014.

Kumenius, Otto, *Kontraspion för fem nationer*. Atlantis. Stockholm 1984.

Palm, Thede, *Vägen till vapenvila. De finländsk-sovjetiska vapenstillestånds-förhandlingarna 1944*. Ekenäs tryckeri, Ekenäs 1972.

Söderberg, Kjell E.G., *Lotsarna på Ulvön*. Distribution Dahlbergs bokhandel, Örnsköldsvik 1978.

Söderholm, Ingvar, *Lotsbåtar*, Work Boat Design. Norrköping 2003.

Tafvelin, Thore, *Örnsköldsviks Församling 1907-2007*. Svenska kyrkan Örnsköldsvik, Örnsköldsvik 2007.

Wahlbäck, Krister, *Jättens andedräkt. Finlandsfrågan i svensk politik*. Atlantis, Stockholm 2011.

Warma, Aleksander, *Diplomaadi Kroonika*. Eesti Kirjanike Kooperativ. Lund 1971.

Vartiainen, Hannu, *Rauman merenkulun historia. (Raumos sjöfartshistoria)*. Rauman merimuseo. Raumo 2016.

Wikmark, Gunnar, *Örnsköldsviks kyrkliga historia*. Örnsköldsviks kyrkoråd. Örnsköldsvik 1983.

Svensk dagspress, främst Dagens Nyheter, Gefle Dagblad, Örnsköldsviks Allehanda och Örnsköldsviks-Posten

Film

Livets färjkarl (Elämän lautturi) om Emel Vaarman av Erkki Sarro och Antero Harras. 2007.

Arkiv

Lotsstyrelsens arkiv 1944, Riksarkivet Marieberg.

Lotsdirektörens i övre norra lotsdistriktets arkiv 1944. Riksarkivet Härnösand.

Örnsköldsviks kommuns centralarkiv, Örnsköldsviks Hamn 1944.

Museer

Raumo Sjöfartsmuseum, Raumo

Rauman Museo, Raumo

Sjöhistoriska museet, Stockholm

Örnsköldsviks museum och konsthall, Örnsköldsvik

Noter

¹ Andrae tillägnar sin bok hustrun Tiiu. Hon var estniska och landsteg på svensk mark vid 10 års ålder den 14 september 1944 vid Landsort.

² Intendenten och föreståndaren för Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi, Kasper Westerlund, har varit mig behjälplig att spåra och översätta kapitlet om Raumo/Vaarmaan/Warris i Haapanens bok.

³ Före detta handelssekreteraren/1:e ambassadsekreteraren Toomas Käbin har varit mig behjälplig med att översätta de sidor ur Warmas memoarer som berör evakueringen av esterna.

⁴ Avståndet Raumo – Gävle, tvärs över Bottenhavet norr om Åland är ca 135 sjömil (250 km). Även i stiltje eller t.o.m i medvind ar 12 à 14 rttimmar en optimistisk beräkning. Den tungt och högt lastade Venus med sin svaga motor kan antas uppnå en högsta fart av 5 eller 6 knop. Det skulle under gynnsamma förjällanden betyda ca 24 timmar. 25-27 september 1944 tog hela resan Raumo – Örnköldsvik 60 timmar.

⁵ Det finns inga uppgifter om hur stor andel av de ester, som skulle evakueras från Raumo, som hade varit frivilliga i den finska krigsmakten. Karl-Johan Edlund har en uppgift i sin bok (s. 69) att det handlade om sammanlagt 3 400 ester i finska armén under fortsättningskriget. När Estland återvunnit sin självständighet 1991 sammankallade den nyöppnade finska ambassaden i Tallinn dem som man kunde spåra i Estland och utdelade ett förtjänsttecken vid en gripande ceremoni.

⁶ Några gravstenar efter de tre döda flyktingarna finns inte på Örnköldsviks kyrkogård. För dagens kyrkogårdsansvariga är saken okänd. Märkligt nog finns heller inga anteckningar i död- och begravningsboken, något som däremot är fallet med de flyktingar från finska Lappland som vid samma tidpunkt dog i Örnköldsvik. Wikmark har en svårtolkad mening om begravningen i sin bok. På sidan 63 står det: "De avlidnas stoft gömdes på Örnköldsviks kyrkogård efter jordfästningen..."

⁷ Direktören för Raumo Sjöfartsmuseum, Anna Meronen, har varit mig behjälplig med att översätta relevanta delar av Virtiainens bok. Hon och hennes medarbetare har på alla sätt underlättat mitt arbete.



Levande proviant

Ingvar Svanberg

Skeppspredikanten Jakob Wallenberg beskriver i sin berömda rese-schildring *Min son på galejan* (1781) livet ombord på Ostindiefararen *Finland* omkring 1770: "Vänder jag mig åt akter, finner jag ett par ärbara segelmakare krökta öfver deras arbeten, under musik af en kacklande orkester af höns, gäss, kalkoner och ankor".¹

De levande fåglar som Wallenberg nämner och som står för "musiken" var i själva verket en del av den proviant som skeppet medförde. Förutom manskap var skeppen också fulla med allehanda slags levande djur, vilka var ämnade att tjäna som föda under resan.

Det är en intressant och lite förbisedd aspekt av äldre tiders mathållning under de långväga resorna till sjöss med segelfartygen. Innan kyl- och

Ingvar Svanberg, f. 1953, är senior forskare vid Institutet för Rysslands- och Eurasienstudier, Uppsala universitet. Som etnobiolog undersöker han i synnerhet människans relationer till djur i hennes närhet. Han har publicerat en rad vetenskapliga artiklar i *Ethnobiology Letters*, *Journal of ethnobiology*, *Journal of Ethnobiology and Ethnomedicine* samt *Journal of Ethnic Foods*. Bland hans senaste böcker märks *Folklig botanik* (2023), *Fåglar i svensk folklig tradition* (2023), *Fågelröster: om folkliga hämningsramsor och tolkningar* (2021) och *Nötkreatur i Sverige* (2021).

frysboxarnas tid – som inföll först under efterkrigstiden – var färsk mat nämligen sällsynt förekommande i det dagliga kosthålllet. Precis som för folkflertalet på land baserades födan till sjöss i första hand på cerealier, baljfrukter och rotfrukter, medan det kött och den fisk man åt var torkad eller saltad. Förutom sådana livsmedel fanns det möjligheter att dryga ut med färskvaror, vilken man gärna gjorde när möjligheter gavs, i synnerhet som mycken medförd mat förfors (blev möjlig, ruttnade eller angreps av "mask") längs resan.

Tack vare bevarade arkivhandlingar och publicerade reseberättelser av skeppspredikanter och fältskärer, har vi ett visst hum om kosthålllet på Ostindiefararna under 1700-talet. Maten som fördes ombord skulle räcka till en besättning på 100 till 150 man. Måltidsforskaren Ulrica Söderlind ger en detaljerad beskrivning utifrån bevarade provisionslistor av kosthålllet på Ostindiefararen *Lovisa Ulrica*. Vi får här inte bara veta som faktiskt fanns som proviant ombord, utan hon analyserar också näringsvärdet i den kost som serverades manskapet.² Även från många andra skepp finns sådana listor över proviant bevarade, så ämnet inbjuder till en mer fördjupad studie.³

Provianten inköptes i utresehamnarna i Stockholm och Göteborg, men också under utresan i Holland (i allmänhet gick dock rutten norr om Skottland) och i kuststaden Cádiz i sydvästra Andalusien, Spanien. Sedan kunde man fylla på i de tropiska hamnarna på Kanarieöarna, Sankta Helena, södra Afrika och i Asien. Kosthålllet till sjöss skilde sig i grunden inte från det som folkflertalet på land fick hålla till godo med. Förvaringsmetoderna var dock annorlunda och kosten kunde bli dålig eller rentav förstöras under resorna. Klagomål från besättningen på den mat som serverades var inte ovanliga.

I det följande kommer jag inte ägna kosthålllet något fördjupat intresse, utan begränsar mig till att i korthet redogöra för den levande proviant som medfördes på skeppen och som utgjorde ett mycket uppskattat inslag i kosthållningen. Vilka djur var det man medförde? Någon ingående källgenomgång har inte varit möjlig inom ramarna för denna essä, utan istället har jag fått förlita mig på strödda notiser i olika reseberättelser.

Kosten ombord

Linnélärjungen Per Osbeck, som 1750 reste ut som skeppspredikant med fartyget *Prins Carl* till Kanton och Java. Han ger oss detaljerade uppgifter om den proviant som togs ombord på fartyget i Göteborg:

Lefwande kreatur innehades till förfriskning under resan åtskil-
liga slag, som oxar, ko, kalffwar, swin, får, höns m. m. samt
följande Matwaror: 672 Lispund Kött [1 lispund = 8,5 kilogram],
336 dito Ståckfisk, 224 dito Smör, 1248 dito Bröd, 3360 Kannor
Ärter, 3360 dito Korngryn, 15 680 dito Dricka, som efter några
veckors wistande i Norrsjön surnade. Sedan var watn wår mesta
dryck, och det ofta osmakeligt och fullt med maskar.⁴

Arbetet ombord krävde mycket energi. Saltkött, torkad fisk, ärtsoppa och hårt skeppsbröd utgjorde därför viktiga inslag. Likaså medförde man smör och olja som ökade energitätheten i kosten; dessutom var öl en viktig del av skeppsprovianten. Kaptenen var mån om att besättningen skulle få tillräckligt med näring under de långa och krävande resorna.

En daglig ranson av brännvin, i storleksordningen en liten sup, var viktig för trivseln ombord. Av arrak (som kunde inköpas i Batavia) bryggdes till manskapet i en stor balja punsch två gånger i veckan. För befälet ombord fanns också allehanda sorters vin.⁵

Bristsjukdomar var länge ett stort problem för manskapet ombord, särskilt problematisk var skörbjugg som förorsakades av C-vitaminbrist och kunde vara dödlig. Ordet *skörbjugg* kommer från holländskans *scheurbek* "sårig mun". Sjukdomen kännetecknas av svullnader, sårnader, blödande tandkött, tandlossning samt ben- och muskelsmärter. Från 1500-talet framöver lärde sig en del sjöfarare att om manskapet fick citronvatten eller frukt kunde skörbjuggen motverkas eller till och med botas. Portugiserna planterade till och med fruktträd och grönsaker på ön Sankta Helena i Sydatlanten, en ö som var en viktig etapp på väg mot Indien, och kunde där lämna manskap som insjuknat i skörbjugg och plocka upp dem igen på återfärden om de hade återfått hälsan. Portugiserna lämnade också getter på ön, som snabbt förvildades och förökade sig. De blev senare ett lätt

byte för skeppsbesättningar som passerade ön och ville förse sig med färskt kött. Ön, som redan på 1600-talet tagits i besittning av Brittiska Ostindiska Kompaniet, var också viktig för Ostindiefararna eftersom man kunde bunkra färskvatten där.

Marinläkaren James Lind (1716–1794) från Edinburgh var betydelsefull för att få fram medel som kunde motverka skörbjugg bland sjöfolk. Han gjorde regelrätta experiment med besättningsmän och kunde konstatera att citrusfrukter (apelsin och citron) var ett gott medel för att bota sjukdomen. James Linds skrift *A Treatise of the Scurvy* (1757) blev banbrytande.⁶

Fram till 1800-talets början lär ett par miljoner sjömän dött av skörbjugg under det tidsskede som brukar kallas upptäcktsresornas epok.⁷

Fiske, fångst och jakt

Om ett fartyg hamnade i stiltje en längre tid så kunde förråden ta slut. Ett sätt att skaffa mat var då att fiska. När vädret tillät kunde besättningen förstås fiska även på sina frivakter, vilket var en populär fritidssysselsättning ombord. Fångsten överlämnades i allmänhet till kocken. Etnologen Knut Weibust uppger att fiske över huvud taget var ett vanligt fritidsnöje på segelskeppen. Flygfisk (som nämns i så gott som alla reseskildringar), makrill, haj och andra arter fångades.⁸ Uppskattad var boniten, *Katsuwonus pelamis*, en makrillsläkting, vars kött uppfattades som torrt. Den togs med krok som var betad med fisk eller med harpun. Per Osbeck skriver att den fångades på följande sätt:

En liten fisk stöpes af ten eller bly på en stor krok, wid kroken sätts spitsarna af et par pänne-fiädrar emot hwarandra, at det liknar en flygfisk, äfwen et par fiädrar i stället för stjärtfenan. Igenom huvudets på denna efterapade fisken sättes refwen, hwilken fiskaren på blindan eller annat ställe med et metspö kastar af och an öfwer watnet, tils Boneten nappar.⁹



En fångad flygfisk ombord på S/S Margit den 16 april år 1925.
Sam Svenssons samling, Sjöhistoriska museet

Också Clas Fredrik Hornstedt fångade bonit på ett snarlikt sätt, nämligen med hjälp av "krokar, på hvars öfra ända var tvärföre satt en sticka eller penna, för att likna flygfisken, flygande öfver vatten ytan under det fartyget sköt fart".¹⁰

Andra fiskar som kunde fås från skeppen var den som sjömännen kallade *albakor*, det vill säga långfenad tonfisk, *Thunnus alalunga*. Enligt Carl Johan Gethe var den "öfvermåttan god att äta". Enligt Gethe fångades den med ett drag format som en flygfisk och en vass krok i ändan, "hvilket man låter släpa efter skeppet".¹¹ Guldmakrill, *Coryphena hippurus* och svartfisk, *Centrolophus niger* var också viktiga matfiskar. På Ascension kunde man fånga svart tryckarfisk, *Melichthys niger*, vid stranden med bara händerna genom att slänga ut bröd i vattnet.¹²

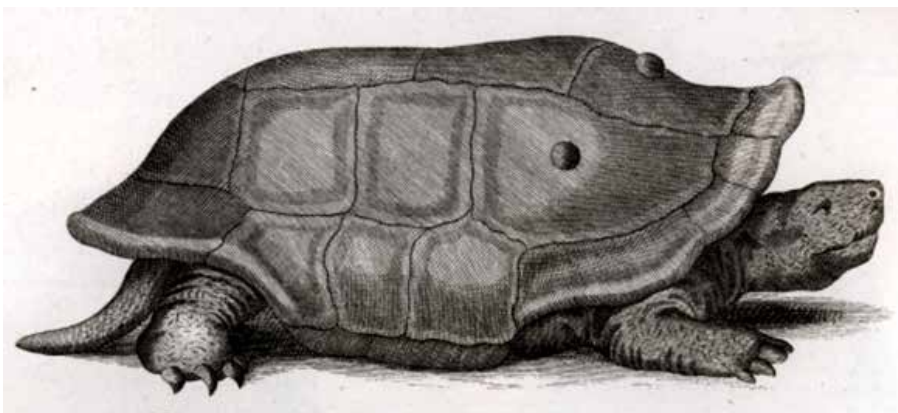
Besättningsmännen fångade också gärna haj, som följde skeppen, inte minst för att det vankades mat i form av för dem läckert avfall som kunde inkludera döda djurkadaver.¹³ Jakob Wallenberg berättar suggestivt om fångsten av en ovanligt stor haj:

Den vi nu hade fångat höll sex alnar i längden, och tjockleken var nästan samma. Han syntes kunna sluka en dragon hel, ty gapet utgjorde en tredjedel af kroppen. Fyra timmermän gingo på honom med yxor, och öppnade stora styckgluggar, både babord och styrbord, hvarutur blodet strömmade däcket rundt om i långa, otäcka krokar.¹⁴

Ett annat sätt att få omväxling i kosten var att fånga havssköldpaddor, vilka kunde harpuneras från skeppen. Ännu lättare att få sköldpaddor var att gå i land där de hade sina ägglägningsplatser. På Java salufördes havssköldpaddor som livsmedel.¹⁵ Grön havssköldpadda, förr kallad soppsköldpadda, *Chelonia mydas*, var ett viktigt byte på ön Ascension i Sydatlanten där långseglare gjorde ett stopp för att lasta ombord mat. Havssköldpaddor var eftertraktad spis:

Då hon slagtas, hugges först hufwudet af, och sedan skäres skalén ifrån. Köttet är grådt, men ju swartare ju fetare. När det feta är kokt blir det grönt, och smakar som mærg; det andra köttet är dels hwit, dels annorledes, och har smak nästan som oxkött. Köttet kokas uti såppan, som tilredes med Skyllpadd-ägg, ätes med ättika, och är en härlig läkedom emot skörbjugg, förstoppning och andra sjukdomar, Bröstat stekes med skal och kött under namn Callopée och smakar kosteligt, i synnerhet medan de ännu äro feta.¹⁶

Sköldpaddorna kunde hållas levande ombord i veckor innan de slaktades och de motsvarade i kött en ox. Det blev därför ett viktigt proteintillskott ombord för Ostindiefararna. Handeln med soppsköldpaddor på ön Ascension var väl utvecklad och därför av stor betydelse för äldre tiders handelsflotta. Denna kommers förlorade sin betydelse först i och med att Suezkanalen byggdes.¹⁷



Jättesköldpaddor på öar skattades hårt som livsmedel av sjömän. Jättesköldpadda på ön Reunion (Johann David Schoepf, Historia Testudinum iconibus illustrata 1792).

Även de landlevande jättesköldpaddorna som fanns på vissa öar i Indiska Oceanen skattades hårt av sjömännen. På Reunion försvann den endemiska jättesköldpaddan *Cylindraspis indica* i stort sett helt under 1700-talet på grund av sjöfararnas intensiva jakt. År 1840 var den definitivt utrotad. Kjellberg uppger att på Mauritius köpte eller fångade sjöfararna landsköldpaddor som fördes med som livsmedel.¹⁸

Sjöfåglar kunde fångas med krok och sedan tillagas.¹⁹ Albatrosser och stormsvalor skulle man däremot inte skada. Det var fåglar som kunde följa skeppen. Man lade gärna märke till albatrosser som dök upp vid båtarna. Stormsvalor ansågs vara förebud om storm eller olyckor.²⁰ Osbeck antecknade att stormvädersfågeln, numera efter förslag från Birdlife Sverige kallad vithakad petrell, *Procellaria aequinoctialis*, "har fått et namn af siöwännerna, som skal utmärka hans obehageliga ankomst. De kalla honom *Malefizer*, förmodeligen af male facere, emedan han gärna wisar sig, när stormen icke är långt borta".²¹

Nötboskap och fjäderfä

Förutom torrskaftning, tunnor med saltat kött, torkad fisk, öl, brännvin och annat som fördes ombord redan i Göteborg skulle också levande proviant i form av boskap och fjäderfä med. Varifrån boskapen inköptes har jag ännu inte lyckats få några närmare inblickar i, men det måste ha varit entreprenörer som skaffade fram all den proviant och den boskap som efterfrågades. Kalkoner var ännu inte särskilt vanliga i Sverige, men uppenbarligen fanns de tillgängliga på marknaden i Göteborg. Christoffer Tärnström antecknade ombord på *Calmar* den 28 februari 1746 att den dagen slaktades den största från Göteborg medförda oxen "såsom wi ock tilförene åtskilliga redan på resan slaktat, samt swin, ty på Ostindiska resor är man tämel. Wäl utrustad med åtskilliga slaktkreatur större och mindre, såsom oxar, Kor, får, getter, Swin, höns, Kalkoner, gäss etc."²²

Carl Rudolf A:son Fredberg skriver i sin stora bok om Göteborgs historia att den proviant som ombordfördes på båtarna bestod av en mängd levande djur, oxar, kor, kalvar, svin, får, höns med mera, vilka skulle slaktas vid behov under resan. Dessutom kunde ett skepps proviantlista innehålla 700 lispund kött, 400 lispund stockfisk, 250 lispund smör, 1,300 lispund bröd, 3 400 kannor ärter, 3 400 kannor korngryn, cirka 16,000 kannor dricka och så vidare.²³

Tärnström antecknade den 8 juni 1747 att kosthållet ombord närmast var på lyxnivå när skeppet närmade sig ekvatorn:

Wi lefwde denna tiden ganska magnifqvt, så at skiönt nu våra oxar blifwit ändade som wi haft från Cadix [Cadiz] felades dock ej 4, 5 a 6 rätter hwar måltid ock slaktades nu dageligen höns, Kalkoner, gäss etc. Aldrig någon måltid eller qwäll utan kostelig stek, kalkon eller gås eller ock som ofta brukades på vår resa at slakta utaf de stora Spanska swinen och steka en skinka i sänder sittandes swälen på ännu zirateligen utkrusad.

När skeppet passerade ekvatorn vankades det pastejer "ock dylikt".²⁴ Här hade man fyllt på förråden med levande djur under resans gång, uppenbarligen i spanska Cádiz.

Per Osbeck, som i sin tryckta reseberättelse ägnar djuren ett särskilt intresse, skriver också om de som man provianterade längs resan. Den 20 mars 1751, när hans skepp, som var på väg till Kanton, ankommit till Kanarieöarna, noterar han att "Kreatur af åtskilliga slag woro komne til skeppet, som oxar, swin, höns, dufwor m.m. så mycket, at en del der af spardes til hemresan från China".²⁵

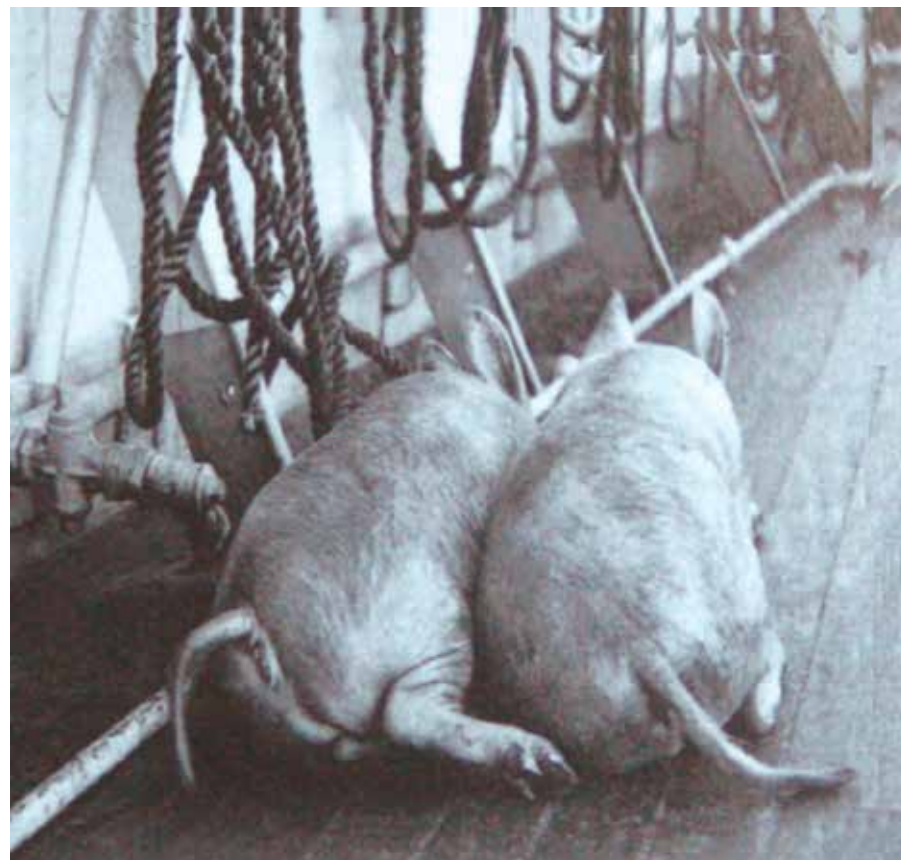
Djuren skulle inte bara förtäras under utresan, utan uppenbarligen sparas till hemresan. Tyvärr får vi inga närmare uppgifter om det foder man medförde till djuren, ej heller hur de sköttes ombord.

Väl framme i Java kunde nya inköp göras. Gethe och Osbeck noterar att javanesiska försäljare bjöd ut kokosnötter, tobak, pudersocker m.m., men också höns, ankor, samt olika papegojor.²⁶ På Java inköpte skeppet *Finland* under resan 1779 bland annat 7 bufflar, 400 höns, 72 änder, 24 sköldpaddor, 400 sköldpaddsägg och 400 kokosnötter, men också kaffe och pudersocker, tobak och kalebasser med friskt vatten.²⁷

Det skulle naturligtvis vara intressant att få närmare kännedom om hur oxar, getter, får, höns, kalkoner och gäss hölls och hanterades ombord. De kan ju knappast ha tillåtits gå omkring lösa med risk att de kunde sköljas överbord. Foderhållningen bör dessutom ha varit ett problem. Såväl stora som små nötkreatur kräver ansevära mängder foder som tar utrymme. Poängen var förstås att slakta djuren så snart som möjligt så att de inte förfors. Själv döda djur försmådde man som föda och hivades istället över bord för att bli hajmat.

Ännu i början av 1900-talet kunde segelfartygen som transporterade vete mellan Skandinavien och Australien medföra levande proviant. Vid sidan av potatis, socker, ärtor, bönor, makaroner, knäckebröd, saltkött, rökt fläsk, torkad frukt m.m. hade fyrmastbarken *C. B. Pedersen* som 1924 lämnade Göteborg inte mindre än sju grisar och sju får under däck. Dessutom fanns där en hönsflock som skulle förse besättningen med färska ägg. På hemresan från Australien tog man med samma mängd får och grisar för att slakta under färden tillbaka.²⁸

Det är i stort sett alla lantbruksdjur som fanns i Sverige under 1700-talet som kunde följa med skeppen: nötkreatur, får, getter, svin, höns, kalkoner, gäss och ankor. Nötkreatur, får, getter, svin, höns och ankor hölls allmänt av allmogen som produktionsdjur. Intressant är att kalkoner, vars



*Svin ombord på den fyrmastade barken Moshulu som hade förts med som proviant, men som de ombordvarande inte ville slakta utan istället gav dem namn. Ur Eric Newby, *The Last Grain Race* (1956).*

historia i Sverige fortfarande är föga känd, omnämns i åtskilliga källor, vilket tyder på att den var relativt vanlig, åtminstone i västra Sverige. Kanske var det rentav en fågel som företrädesvis hölls i städerna. De arkeologiska fynden sträcker sig tillbaka till början av 1600-talet. Möjligen var den vanligare än vad man hittills förmodat.²⁹ Tamgäsen var vanlig i södra och mellersta Sverige redan under medeltiden.³⁰

Relationer människa-djur ombord

De medförda djuren och den fångade fisken utgjorde ett mycket viktigt tillskott för sjömännens mathållning, både för trivsel och för näringsinnehållet. Kosten kunde vara ganska ensidig, men då det vankades färsk animalier var det extra festligt och något som manskapet såg fram emot. Sannolikt hade man ett osentimentalt förhållande till den medförda levande maten. Slakt tillhörde det människor hade vuxit upp med. Det hände emellertid att besättningen skapade känslomässiga band till den medförda levande provianten, band som kom att likna relationerna man kunde ha till de sällskapsdjur i form av hundar, katter, apor och papegojor som också fanns ombord.³¹ Jakob Wallenberg skriver skämtsamt en parodi på tidens minnesdikter över älskade husdjur som var på modet vid 1700-talets mitt. Den handlade dock om den norska oxen Rölle som man slaktade och förtärde, uppenbarligen med en viss vända. Etnologen Knut Weibust exemplifierar med grisar ombord som kunde förses med namn, som Sarah, Susan och Oscar, och därmed få status som sällskapsdjur. Det kan därför vara svårt att få någon frivillig att slakta sådana grisar, uppger han.³²

Ännu i början av 1900-talet medförde båtar på långa turer levande proviant. Numera förfogar man över utmärkta kylutrymmen varför det inte längre är nödvändigt att ha med sig boskap som livsmedel ombord. Det mesta finns också att köpa i de hamnar man kommer till. Däremot kan det bli aktuellt att medföra levande proviant i framtida rymdfärder. När människan beslutar sig för att resa till Mars och dessutom avser att stanna där måste hon, i likhet med äldre tiders sjöfarare, ta med allt livsmedel man behöver. På sikt måste hon också skapa förutsättningar för att kunna odla maten på resorna. Redan nu diskuteras hur exempelvis insekter (exempelvis mjölmask och syrsor), som är omvittnat proteinerika, skulle kunna odlas ombord på rymdskeppen och på framtida rymdstationer för att förses besättningen med näringsrik kost. Det sker en ganska omfattande forskning på detta område. Insektsfarmer kräver små utrymmen, och det skulle vara realistiskt att olika arter i framtiden kan bli den moderna boskapen, som passar för rymdfärder och rymdstationer.

Summary

Living provisions

The provisions carried by 18th-century sailing ships on their long voyages from Sweden to East and Southeast Asia consisted of cereals, legumes and root vegetables. The meat and fish they carried were dried or salted. There were, however, opportunities to add fresh food along the way, which they were happy to do, especially as much of the food had to be discarded having become mouldy, rotten or infested with “worms” along the journey.

An important part of the diet was the live animals loaded on board in the ports of Gothenburg and Stockholm, but also along the way in places like Cádiz and the Canary Islands. Virtually all domesticated animals that could be eaten were brought: cattle, oxen, goats, sheep, chickens, turkeys, ducks and geese, sometimes even pigeons. Turkeys seem to have been rather common on board although it was still not commonly kept by the peasantry at home.

There was also the opportunity to go ashore on Ascension Island and catch sea turtles that went up there to lay eggs. Land turtles were also caught or bought on the islands of the Indian Ocean and Java. The turtles provided hardy provisions that could last a long time on board. This essay provides an overview of the animals that were brought in alive to serve as provisions for the crew. The fresh meat was important for the crew's health and well-being.

Litteratur

Andersson, Karl-Olof, "De sista stora segelfartygen", *Populär Historia*, Januari 2021.

Bartholomew, Michael, "James Lind and scurvy: A revaluation", *Journal for Maritime Research*, vol. 4, No 1, s. 1–14, 2002.

Brøndegaard, Vagn J., "Albatrossen og Sømanden: et kapitel af den maritime folklore", i: *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1963*, s. 111–148.

Fredberg, Carl Rudolf A:son, *Det gamla Göteborg. Lokallistoriska skildringar, personalia och kulturdrag* 1. Göteborg 1922.

Hansson, Ann-Marie, "Tre fartygsvrak vid Grand Hôtel, Blasieholmen." i: A-M Hansson & U. O'Meadhra (red.). *Växternas Stockholm: fossila växtrester och skriftliga källor berättar*. Stockholm 2020.

Hornstedt, C. F., *Brev från Batavia. En resa till Ostindien 1782–1786*. Helsingfors 2008.

Kjellberg, Sven T., "Till Svenska Ostindiska Compagniet". i: S. Erixon & S. Wallin (red.), *Svenska kulturbilder* Bd 2. Stockholm 1930, s. 67–94.

Kjellberg, Sven T., *Svenska ostindiska kompanierna. 1731–1813: kryddor, te, porslin, siden*. Malmö 1974.

Linnaeus, Carl, *Om havets natur (Natura pelagi)*. *Akademisk avhandling under Linnés presidium 1757*. Uppsala 2022.

Maltin, Emma & Jakobsson, Håkan, "The introduction of the turkey (*Meleagris gallopavo*) in early modern Sweden – historical and zooarchaeological evidence of husbandry and consumption", *Post-Medieval Archaeology* vol. 57, No 1, s. 1–28, 2023.

Migaud, Philippe, "Des animaux exotiques à bord". i: J. Soulat (ed.), *Archéologie de la Piraterie des XVII et XVIII siècles. Etude de la vie quotidienne des flibustiers dans les Caraïbes et l'océan Indien*. Drémil-Lafage 2019, s. 383–396.

Osbeck, Pehr, *Dagbok öfver en Ostindisk Resa Åren 1750, 1751, 1752*. Stockholm 1757.

Price, Catherine, "The age of scurvy", *Distillations* vol. 3 No 2, s. 12–23, 2017.

Rydén, Bo & Carl Johan Gethe, "Dagbok hållen på resan till Ostindien 1746 – 1749". I: *Svenska Linnésällskapets Årsskrift* Årg. 1975 – 78, s. 51–128, 1981.

Skogman, Carl Johan Alfred, *Fregatten Eugeniens resa omkring Jorden åren 1851–1853, under befäl af C. A. Virgin*. Stockholm 1855.

Svanberg, Ingvar, "Die Sturmschwalbe in der nordatlantische Volksbiologie". *Ornithologische Mitteilungen: Monatschrift für Vogelbeobachtung und Feldornithologie* vol. 60, pp. 220–229, 2008.

Svanberg, Ingvar, "Papegojor och andra djur ombord", *Forum navale* 2021, s. 32–49.

Söderlind, Ulrica, "Kost, diet och näringsvärde för de ombordvarande på det svenska fartyget Lovisa Ulrica, både som Ostindiefarare och örlogsfartyg under senare delen av 1700-talet", *Tidskrift i sjöväsendet* 3, s. 253–272, 2015.

Tyrberg, Tommy, "The archaeological record of domesticated and tamed birds in Sweden", *Acta zoologica cracoviensia* 45, s. 215–231, 2002.

Tärnström, Christopher, *En resa mellan Europa och Sydostasien år 1746*. London 2005.

Wallenberg, Jakob, *Min son på galejan och Sannfärdig resebeskrifning: innehållande allahanda bläckhornskram, samlade på skeppet Finland, som afseglade ifrån Göteborg i december 1769, och återkom dersammastädes i juni 1771* (Humoristiskt bibliotek 1). Stockholm 1881.

Weibust, Knut, *Deep Sea Sailors* (Nordiska museets Handlingar nr 71). Stockholm 1969.

Noter

¹ Wallenberg 1881, s. 58.

² Söderlind 2015.

³ Kjellberg 1974, s. 196–198.

⁴ Osbeck 1757, s. 4.

⁵ Kjellberg 1974, s. 196; Kjellberg 1929, s. 81.

⁶ Bartholomew 2002.

⁷ Hansson 2020, Price 2017.

⁸ Weibust 1969, s. 117.

⁹ Osbeck 1757, s. 67.

¹⁰ Hornstedt 2008, s. 164.

¹¹ Osbeck 1757, s. 69; Rydén 1981, s. 69.

¹² Osbeck 1757, s. 295, 305–308, Linnaeus 2022, p. 10–11.

¹³ Osbeck 1857, s. 78.

¹⁴ Wallenberg 1881, s. 68.

¹⁵ Osbeck 1757, s. 97–98; Kjellberg 1974, s. 197; Rydén 1981, s. 107.

¹⁶ Osbeck 1757, s. 294.

¹⁷ Osbeck 1757, s. 293–294; Rydén 1981, s. 111.

¹⁸ Kjellberg 1974, s. 197.

¹⁹ Rydén 1981, s. 71.

²⁰ Brøndegaard 1963, Svanberg 2005.

²¹ Osbeck 1857, s. 77–78.

²² Tärnström 2005, s. 60.

²³ Fredberg 1922, s. 52.

²⁴ Tärnström 2005, s. 97.

²⁵ Osbeck 1757, s. 62.

²⁶ Rydén 1981, s. 72; Osbeck 1757, s. 100.

²⁷ Kjellberg 1929, s. 81.

²⁸ Andersson 2021.

²⁹ Tyrberg 2002, s. 227. Maltin & Jönsson 2023.

³⁰ Tyrberg 2002, s. 218.

³¹ Migaud 2019, Svanberg 2021.

³² Weibust 1969, s. 89.



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

Anmäld av AnnaSara Hammar

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Lars Ericson Wolke

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

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

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

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

Lars Ericson Wolke är professor emeritus i militärhistoria vid Försvarshögskolan.

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

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

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

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

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



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

Reviewed by Mathias Istrup Karlsmose

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Reviewed by Stefano Cattelan

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

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

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

Stefan Cattelan is a Postdoctoral Researcher at Vrije Universiteit Brussel.

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Simon Ekström

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

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

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

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

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

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

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

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

Både egna meriter och goda kontakter med kungahuset gjorde att

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Håkan Altrock

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Bo G Hall

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Staffan von Arbin

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

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

Staffan von Arbin är doktorand i arkeologi vid Göteborgs universitet.

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Björn Marten

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Anmälda av Mats Hellspong

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Bo G Hall

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Lennart Bornmalm

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Magnus Wikdahl

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Susanna Allesson Nyberg

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

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

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

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

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

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

"Det är bara för mycket"

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

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

"Varför har det blivit så snurrigt kring Estonia?"

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

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



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

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

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

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

Anmäld av Mats Kero

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Mirja Arnshav

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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".

2022: Hielke van Nieuwenhuize, historiker från Nederländerna, belönades för sin innovativa forskning om nederländska officerare och deras karriärer i den svenska flottan ca 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 Nieuwenhuize disputerade i Leiden 2006.

2023: Mikko Huhtamies, Helsingfors universitet. Huhtamies belönas för sin gedigna och innovativa forskning om skärgårdsflottans och Sveaborgs historia och sin forskning om 1700-talets dykeri- och bärgningskompanier. Vi vill med priset även uppmärksamma Huhtamies populärvetenskapliga verk om Östersjöns och Finska vikens maritima historia.



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
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.



Instruktioner för manus till Forum navale

Det finns två kategorier av bidrag i Forum navale: vetenskapliga artiklar som genomgår anonym sakkunniggranskning med åtminstone två granskare, samt populärvetenskapliga essäer som genomgår redaktionell granskning. Specificera vilken kategori ditt manus tillhör.

Manuskript på engelska ska åtföljas av en dylik sammanfattning på svenska.

Forum navale publicerar också kortare notiser, såsom kommentarer på maritim konst, dokument, symboler och artefakter, som genomgår redaktionell granskning.

Recensioner är i normalfallet 800 ord långa och inleds med ingress där bokens författare, titel, tryckort, förlag, tryckår och 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. Skrivregler återfinns på vår hemsida www.sjohistoriskasamfundet.se under fliken Forum navale.



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. Mas. Matilda Jarl
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:	M.A. Matilda Jarl
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, Försvarshögskolan, Sverige

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, 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: Matilda Jarl, email: Matilda.Jarl@nordiskamuseet.se
Deputy Editor: Andreas Linderöth, email: linderötha@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