



nr 83

Forum navale

Martina Hjertman: *Ute är jag fri – kvinnliga förklädda sjömän och föreställningar om kvinnligt sjömanskap i svensk fiktion 1848–1921*

Arvid Jakobsson: *Oskar II och marinen, sedd genom hans bibliotek, arkiv och skrifter*

Ina Nyfelt: *Kaparverksamheten i Göteborg 1808–1814*

Niklas Eriksson: *Magalotti och lodjan: något om det ryska i Stockholm 1674*

Ingvar Svanberg: *Sjömännens folkliga föreställningar om fåglar*

Henrik Alexandersson och Lennart Bornmalm: *Fiskefartyget LL 158 Sandö – kring en materiell förlust och ett förlorat kulturarv*

Sjöhistoriska Samsfundets tidskrift 2026



Nr 83

Forum navale



Sjöhistoriska Samfundets tidskrift
2026

Utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse
och Ebbe Aspengrens fond

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna
Grafisk form: Jenny Rosenius Text & Form AB
Tryck: TMG Sthlm, 2026
ISSN (tryckt): 0280–6215
ISSN (elektroniskt): 2002–0015

Sjöhistoriska Samfundet

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

Adress

Sjöhistoriska Samfundet
c/o Liljewalch
Tulegatan 58B
172 72 Sundbyberg
E-mail: 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

INNEHÅLL

Redaktionens förord	6
Artikel	
<i>Martina Hjertman: Ute är jag fri – kvinnliga förklädda sjömän och föreställningar om kvinnligt sjömanskap i svensk fiktion 1848–1921</i>	8
<i>Arvid Jakobsson: Oskar II och marinen, sedd genom hans bibliotek, arkiv och skrifter</i>	90
<i>Ina Nyfelt: Kaparverksamheten i Göteborg 1808–1814</i>	128
Essäer	
<i>Niklas Eriksson: Magalotti och lodjan: något om det ryska i Stockholm 1674</i>	158
<i>Ingvar Svanberg: Sjömännens folkliga föreställningar om fåglar</i>	178
<i>Henrik Alexandersson och Lennart Bornmalm: Fiskefartyget LL 158 Sandö – kring en materiell förlust och ett förlorat kulturarv</i>	194
Notiser	
<i>TH Norling: Förlisningen utanför Rügen i augusti 1942 – en överlevares berättelse</i>	230
<i>Lars Åkerman: Carl Johan Gabriel Åkerman 1860–1940 – sjöman från Västervik</i>	248

Recensioner

<i>I liv och död: Skeletten på Vasa berättar</i> Anmäld av Matilda Jarl	258
<i>För mod och rådhighet till sjöss under farofylld tid</i> Anmäld av Mats Kero	261
<i>Flaskpost. Nödrop från verkliga skeppsbrott.</i> Anmäld av Anders Björklund	264
<i>The Becoming of Boats: Craft Practices in Southern Norwegian Boatbuilding (1050–1700 CE)</i> Anmäld av Andreas Widerberg	268
<i>Maritime Animals: Ships, Species, Stories</i> Anmäld av Ingvar Svanberg	271
<i>U 137 inifrån</i> Anmäld av Andreas Linderöth	274
<i>Skibsværfternes historie: Værfter og værftsarbejdere i Danmark i 150 år</i> Anmäld av René Taudal Poulsen	277
<i>Brilliant Minds – Stena Teknik – The First 60 Years</i> Anmäld av Thomas Taro Lennerfors	280
<i>Vindens historia: äventyr och vetenskap</i> Anmäld av Anna Fredholm	282
Övrigt	
Forskarpriset till Jan Gletes minne	286
Sune Örtendahls stiftelse	290
Instruktioner för manusförfattare	291
Styrelse	292
<i>Forum navales</i> redaktionsråd	295



Redaktionens förord

Thomas Taro Lennerfors

Mirja Arnshav

Matilda Jarl

Andreas Linderöth

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 att "bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former".

Föreliggande nummer av *Forum navale* består av tre vetenskapliga artiklar som har genomgått oberoende sakkunniggranskning av två anonyma granskare. Martina Hjertmans artikel handlar om kvinnliga, förklädda sjömän och föreställningar om kvinnligt sjömanskap i svensk fiktion under perioden 1848–1921. Arvid Jakobsson tar ett bibliotekshistoriskt perspektiv för att utreda hur Oskar II, med en bas i en idealistisk livsfilosofi, såg på den svenska marinen och hur hans syn ändrades över tid. Ina Nyfelt diskuterar i sin artikel de kapare som opererade med Göteborg och Marstrand som hemmahamn mellan åren 1808 och 1814, deras funktion för Kronans säkerhetsintressen och den regionala ekonomin.

I numret ingår också tre essäer som har genomgått redaktionell granskning. Niklas Eriksson tar sin utgångspunkt i en teckning i den florentinske diplomaten Lorenzo Magalottis reseberättelse till Sverige 1674, och diskuterar vad den kan berätta om Stockholm och den ryska handeln. Ingvar Svanberg diskuterar i sin essä de folkliga föreställningar som sjömän hade om fåglar med ett speciellt fokus på albatross och stormsvala. Henrik Alexandersson och Lennart Bornmalm reflekterar i sin essä kring träfiskefartyget *LL 158 Sandö* och dess kulturhistoriska aspekter i vid mening, där särskild hänsyn tas till källmaterial, materiella förluster och bevarandeproblematik.

Dessutom bjuder vi på två notiser som har genomgått redaktionell granskning. TH Norling presenterar en överlevares berättelse från

minsprängningen av det finska ångfartyget *Helen* av Mariehamn på resa med järnmalm från Luleå till Stettin. Lars Åkerman har också bidragit med en notis om sjömannen Carl Åkerman (1860–1940) som ger en inblick i sjöhistorien från sjömannens perspektiv.

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.

Sjöhistoriska Samfundet tilldelar 2025 års forskarpris till Jan Gletes minne till Tori Falck, fil. dr i arkeologi vid Stockholms universitet och verksam vid Norsk maritimt museum. Hon belönas för sin avhandling *The Becoming of Boats: Craft Practices in Southern Norwegian Boatbuilding (1050–1700 CE)*. Utifrån ett stort och tidigare mestadels vetenskapligt obearbetat källmaterial i form av fartygslämningar utmed södra Norges och Bohuslans kuster har Tori Falck belyst båtbyggeri, transport och kulturellt utbyte och därmed bidragit till kunskapen om små och medelstora klinkbyggda fartyg, som inte omnämns i skriftliga källor. Forskningen bidrar också till den arkeologiska förståelsen av båtars materialitet.

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

Forum navale är numera också tillgänglig på <https://publicera.kb.se/fn>.

I *Forum navales* skriftserie har under 2025 två böcker utkommit med stöd från Sune Örtendahls stiftelse:

Ibb Jessen: *Hammarbyverken: varvet vid Hammarby sjö 1907–1961*. Ingår i *Forum navales* skriftserie som nummer 92.

Brit Trude Petersen: *Långedragboken – skärgården i staden*. Ingår i skriftserien som nr 94.



martina.hjertman@gu.se

Hjertman, M. Ute är jag fri: Kvinnliga, förklädda sjömän och föreställningar om kvinnligt sjömanskap i svensk fiktion, 1848-1921.

Forum navale, (83), 8–88.

<https://doi.org/10.63402/fn8354931>

Ute är jag fri

Kvinnliga, förklädda sjömän och föreställningar om kvinnligt sjömanskap i svensk fiktion 1848–1921

Martina Hjertman

I följetongen *Svarta Jane. Ett äfventyr från Gustav III:s finska krig* spelar den unga kvinnan Jane en avgörande roll i det första slaget vid Svensksund, den 24 augusti 1789. Detta slag, en del av det svensk-ryska kriget (1788–1790), slutade i förlust för Sverige, fjorton förlorade fartyg och runt 1 500 döda. Berättelsen *Svarta Jane*, publicerad i tre delar i *Svenska Familj-Journalen* år 1869, låter den till sjöman förklädda Jane möta en hjältinnas död, då hon genom att spränga örlogsskonerten *Falken* förhindrar den från att hamna i fiendehänder. I explosionen omkommer hon tillsammans med sin älskade fästman och tar med sig även den antrande fienden samt hela besättningen i döden – endast matrosen Jan överlever och kan föra *Svarta Janes* bragd vidare.

Martina Hjertman (f. 1982) disputerade 2023 med en avhandling i historisk arkeologi. Hon har erfarenhet av museal samlingsförvaltning och arkeologiskt fält- och prospektionsarbete. Hjertman är för närvarande anställd på Institutionen för historiska studier vid Göteborgs universitet, genom ett VR-finansierat forskningsprojekt.

Vad kan ett verk som *Svarta Jane* egentligen säga oss? Kan det, utöver sitt underhållningsvärde, ge inblick i hur den maritima yrkesvärlden föreställdes och förhandlades i samtiden?¹ Föreliggande artikel utgår från att sjöfiktionen, liksom den pressdebatt den ibland väckte, var betydelsefull för att synliggöra, utforska och diskutera tanken på kvinnor verksamma i ett maritimt yrke. Syftet med artikeln är att undersöka hur kvinnliga, förklädda sjömän – likt *Svarta Jane* – och deras sjömanskap, gestaltas i svensk sjöfiktion från 1848 till 1921, och vad dessa skildringar kan säga om samtidens föreställningar om kvinnors arbete, frihet och agens i maritima miljöer.² Med hjälp av konceptet *könade rum* studeras hur berättelserna konstruerar och förflyttar gränser mellan kvinnligt och manligt, såväl i fysiska rum (land, hem, hav, fartyg) som i symboliska rum (sjömansyrket och den maritima hierarkin). *Svarta Jane* blir i detta perspektiv ett exempel på hur en kvinna både träder in i och tillfälligt omformar traditionellt fysiska och symboliska maskulint kodade rum. Genom att analysera sjöfiktionens framställning av kvinnligt sjömanskap kastar studien nytt ljus över hur idéer om kön, arbete och rumslig rörlighet formades, populariserades och prövades under en period av omfattande samhällsomvandling och kvinnlig emancipation.

Inledning

För dagens läsare framstår kanske berättelsen om *Svarta Jane* som osannolik: hur kunde en kvinna överhuvudtaget på ett övertygande vis lyckas dölja sitt kön och arbeta som sjöman i flottans strikt manliga miljö? För 1800-talets läsare var emellertid den förklädda kvinnliga sjömannen troligen mindre sensationell. Berättelsen ingick i en vidare tradition av folkliga, genusöverskridande förklädnads- och maskeradpraktiker – i verklighet och i dikt – och kan ha inspirerats av mytiska och verkliga skildringar av kvinnor som klädde sig, arbetade och levde som män, och exempelvis gick ut i krig eller till sjöss.³ Den verkliga eller påstådda kvinnan i förklädnad fick också ett brett kulturellt genomslag.⁴ Sådana gestalter, verkliga eller påstådda, cirkulerade i ballader, skillingtryck, anekdoter, pressnotiser, samt biografier, vilket gjorde fenomenet välkänt och begripligt för samtida läsare.

Att en kvinna fick träda fram som bärande huvudroll och hjältninna i äventyrsberättelserna snarare än passiv, underordnad eller tafatt biroll markerar också ett betydelsefullt genrebrott. Under 1700–1800-talen växte läsarnas fascination för flickan eller kvinnan i rollen som förklädd sjöman, och skeppsgosse-motivet blev särskilt populärt i transatlantisk sjöfiktion och balladtradition.⁵ För människor som levde sitt liv utan att se mycket av världen blev litteraturen en väg in i ett okänt universum vilket vidgade deras fantasi och lät dem uppleva platser, händelser och karaktärer som de annars bara kunde drömma om.⁶

Den specifika berättelsen *Svarta Jane* kan ha inspirerats av utsagor om kvinnor som stridit förklädda som sjömän i Gustav III:s finska krig. Utmärkande för den historiska romanen är just dess hybriditet, där autentiska historiska skeenden och uppdiktade element vävts samman.⁷ Internationella studier visar hur populära skildringar av kvinnor i manlig förklädnad – som soldater eller sjömän – stod i nära förbindelse med praktiken. I populärkulturens texter, sånger och teaterpjäser blandades myt och verklighet och verken inspirerade i sin tur andra flickor och kvinnor att följa deras exempel.⁸ De flesta kvinnor har dessutom troligen varit medvetna om att de har ingått i en slags "avvikande tradition".⁹ De som har tagit intryck av sina föregångare, fiktiva berättelser, och pressens skildringar, har i sin tur gjort avtryck på en ny generation gränsöverskridande kvinnor. Den oro som rådde från 1850-talet och framåt om att läsande var särskilt skadligt och demoraliserande för kvinnor och kunde leda till verklighetsfrämmande idéer, var berättigad på så vis att kvinnliga läsare faktiskt fick insyn i öden och berättelser som gjorde det möjligt att föreställa sig alternativa livsvägar och identiteter.¹⁰

Genus och den nya maritimhistorian

Havet, skeppen, och den maritima världen har tidigare varit en i mycket maskulin historia där mestadels män framställts som huvudaktörer och kvinnors närvaro antingen osynliggjorts eller reducerats till undantag. Under de senare decennierna har dock maritimhistorian genomgått en omfattande förnyelse. I denna omorientering – ibland, men inte konse-

kvent, benämnd som *new maritime history* – har forskare strävat efter att vidga fältet från ett traditionellt fokus på eliter, imperier, handel och teknologi till att inkludera sociala och kulturella dimensioner av sjöfarten. Initiativ som kan spåras tillbaka till Frank Broeze, men sedan vidareutvecklats av en mängd forskare, har bidragit till ett mer polyfont och mångdisciplinärt fält där vardagsliv, erfarenheter och relationer i maritima miljöer trätt fram som centrala forskningsområden.¹¹

Det "nya" består inte i etableringen av ett separat subfält, utan i en omartikulering eller breddning av det maritimhistoriska fältet i stort, som integrerar fler aktörer, vetenskapliga perspektiv och materialtyper. Detta inkluderar inte bara tidigare marginaliserade grupper – däribland kvinnor – utan även ickemänskliga aktörer och ekologiska processer. Haven ses inte enbart som bakgrund, utan som dynamiska miljöer som formar mänskliga liv och historiska skeenden.¹² Samtidigt har maritima studier öppnats mot globalhistoriska perspektiv, där maritima dynamiker ses ha världsomspännande inverkan.¹³ På senare år har en bokserie uppstått med fokus att bilda plattform för forskare inom *new maritime history*. Utgivningen syftar till att återknyta den maritima sfären till bredare sociala och kulturella historiska sammanhang och att belysa hur havet har fungerat som en arena för globalt socialt och kulturellt utbyte.¹⁴

Den bredare synen på maritimhistoria inkluderar även forskning som rör maritim kultur och kulturarv och hur havet i bred mening inspirerat konst, litteratur, myter och uppfattningar om havet.¹⁵ Detta öppnar för att inkludera skönlitteratur som källa för att skapa förståelse för sjömansliv, plats och identitet. Litteraturen har därmed blivit en komponent inom det maritimhistoriska fältet och resurs till utforskandet om hur människor upplevt och föreställt sig havet och maritima kontexter.¹⁶ Litteratur anses till och med vara den bästa indikatorn på kulturella förändringar över tid.¹⁷

Genus som perspektiv och kategori, är en del av, och har själv påverkat, utvecklingen av hur maritimhistoria ser ut idag. Under senare år har internationell och nordisk forskning i allt högre grad lyft fram kvinnors närvaro och aktörskap i maritima miljöer – både till sjöss och i kustnära samhällen – genom att undersöka deras arbetsroller, sociala nätverk och representationer, samt synliggöra deras tidigare förbisedda eller marginaliserade bidrag till maritima ekonomier och kulturer.¹⁸ Samtidigt har vissa former

av kvinnlig närvaro – däribland kvinnor i manlig förklädnad – fortsatt att vara relativt frånvarande i den nordiska maritima historieskrivningen. Denna artikel ansluter till forskningsfältets förnyelse genom att rikta blicken mot just dessa förklädda kvinnliga sjömän. Genom att använda skönlitteratur som källa och analytisk ingång kan artikelns genusmedvetna perspektiv bredda förståelsen av synen på kvinnors roll i maritima sammanhang och bidra till en mer inkluderande maritimhistorisk berättelse.

Sjöfiktionen som källa och artefakt

Att studera "verkliga" kvinnliga förklädda sjömän kan vara svårt eftersom kvinnorna själva aktivt sökte en dold identitet och inte ville bli hittade. Endast de som avslöjades eller själva trädde fram har lämnat spår i källorna – i pressen, i fiktionen, eller i myndighetsarkiven. Spåren å sin sida, kan vara svårigen lokaliserade, då de inte finns samlade i särskilda uppmärksatta arkivkapslar, utan utspridda i olika myndigheters och sjöaktörers dokumentation.

I detta läge kan fiktionen spela en avgörande roll för en historisk analys. Genom sjöfiktion blir det möjligt att närma sig föreställningen om dessa undflyende individer från samhällets marginaler och synliggöra praktiker och genusmönster som präglade det maritima livet. Att även studera berättelser som inte ingår i en litteraturkanon och som ger röst åt mindre kända författare, kan också vara fördelaktigt eftersom de därför kan fungera som spår efter uppfattningar, levnadssätt och människor som även i sin samtid verkade i marginalerna.¹⁹

Denna undersökning av hur kvinnliga förklädda sjömän porträtterats i svensk sjöfiktion, tar avstamp i ett historievetenskapligt förhållningssätt till litteratur, där texten betraktas som artefakt snarare än berättande källa, och anses motsvara en viktig och oförliknelig komponent i undersökningen av ett fenomen, frågeställning eller tidsperiod. Historisk fiktion ses därmed som ett tidsdokument som bär på, styrs av, och begränsas av genremässiga konventioner som kan spegla sin samtid vad gäller kulturella fenomen, sociopolitiska mönster, tankar och idéer av både författare och samhälle,

och som också ingår i ett större samtida samtal med tidigare texter, åsikter och röster.²⁰ Romanen och följetongen är därmed inte neutrala berättarformer utan genrer med egna regler, publikförväntningar och krav. Dessa format formar inte bara *vad* som berättas, utan även *hur* det berättas: vilka teman som lyfts fram, vilka känslor som aktiveras och vilka moraliska budskap som kommuniceras. Trots dessa genremässiga konventioner, eller kanske på grund av att dessa kan skapa en trygg fiktiv ram, kan författaren ta sig friheten att vara mer radikal i sitt budskap, renodla poänger och tydligare peka på vad som exempelvis upplevs som orättvisor eller det som behöver förändras.²¹ Centralt för artikelns analys är således att fiktionen inte bara passivt avbildar sin samtid, utan aktivt deltar i formandet av samtidens diskurser, genusnormer och föreställningar om kvinnligt sjömanskap och kvinnors roll till sjöss.

Som huvudsakligt källmaterial har artikeln lokaliserat och förenat för komparation, fyra följetonger och romaner, där en kvinnlig förklädd sjöman spelar en central eller betydelsefull roll. Urvalet syftar inte till att ge en total bild, utan att synliggöra olika sätt att tematisera kvinnligt sjömanskap i fiktionen. Medieformen är häftesserien, familjetidskriftens följetong, dagspressens följetong samt romanen. Texterna är både historiska produkter och behandlar ett historiskt skeende i retrospektiv. Urvalet är baserat på utbud och vad som har kunnat sökas fram.²² Den totala mängden svenska berättelser med en kvinnlig förklädd sjöman i en betydelsefull roll, är troligtvis inte stor, men det utesluter inte att det kan finnas fler än dessa fyra verk. Med fortsatt digitisering av litterära verk och samlingar kan potentiellt fler berättelser lokaliseras genom att deras innehåll blir digitalt tillgängligt och möjligt att hittas genom vanliga internetökningar med utvalda söktermer. Det kan underlätta återfinnandet av berättelser likt *Svarta Jane*, som inte genom titeln avslöjar sitt innehåll.

De valda verken representerar en spridning i tid (1848–1921), rumslighet (skärgård, djuphav, handelsflotta, örlogsflotta), samt tonalitet (äventyrsromantik, realism, moralism). I en vidare definition klassas berättelserna som äventyrsberättelser till sjöss, eller sjöfiktion, där det maritima livet och arbetet, resan till havs, havet som scen, och sjöfart generellt har centrala roller.²³ De två utvalda verken från 1848 samt 1921 svarar även mot en snävare definition av vad en sjöroman motsvarar: att havet är den

primära scenen för handlingen, att sjömän utgör huvudkaraktärer och att skildringen är sjötekniskt initierad på ett vis som tilltalar den sjökunnige läsaren såväl som landkrabban.²⁴

De fyra analyserade verken är: häftesserien *Jungfrutornet. Sjöroman*,²⁵ författad av Emilie Flygare-Carlén och publicerad år 1848, även i bokform;²⁶ den ovan nämnda följetongen *Svarta Jane. Ett äfventyr från Gustav III:s finska krig*, skriven av signaturen Axel S-G och publicerad i tre delar i *Svenska Familj-Journalen* år 1869;²⁷ den tredelade följetongen *Mamma Båtsman* i serien *Fosterländska berättelser*, av signaturen Aldebaran, som publicerades år 1873 först i *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning*²⁸ och därefter i ett tiotal övriga svenska dagstidningar²⁹ och i bokform;³⁰ samt romanen *Kvinnan som tog hyra*, publicerad under pseudonymen Sam Ritzler.³¹

Att lyfta den berömda Flygare-Carléns verk från 1848 är för övrigt viktigt då den saknar uppmärksamhet i de flesta litteraturvetenskapliga analyserna av författarens värv och är relativt osynlig även internationellt – den förbises då den norska romanen *Lodsen og hans Hustru*, från 1874, skriven av Jonas Lie, omnämns och definieras som den första maritima romanen i skandinavisk och nordisk litteratur.³²

Sjöfiktionen och dess samtid

De fyra verken om förklädda kvinnliga sjömän från 1848–1921 skapades och publicerades i en tid då Sverige befann sig i en period av genomgripande social, ekonomisk och teknologisk omvandling och då frågor om kvinnors rättigheter, medborgerliga ställning och sociala position debatterades intensivt i offentligheten. Genom sin spridning i häftesserier, familjetidskrifter, dagspress och bokform placerar sig verken mitt i de medier där samtidens idéer om kön, frihet och samhällsordning förhandlades. Det var just här, i press och litteratur, som liberala tankar och argument fördes fram och det är i dessa arenor en offentlig debatt om vad en kvinna är, vad hon bör och får göra och vara, utspelar sig. I denna kontext kunde skildringar av kvinnor som trädde in i ett av de mest maskulint kodade yrkesrummen – sjömansyrket – fungera som informella men kraftfulla inlägg

i pågående debatter om kvinnlighet, arbete och frihet. Verken prövar i fiktionens form hur långt förskjutningar av rum och kön kan drivas innan de möter motstånd, straff eller återställande.

Verken är samtidigt produkter av, och aktörer i, ett snabbt föränderligt medielandskap. Tidningspressen moderniseras, informationsflödets hastighet ökar i takt med framväxten av järnväg, telegraf, ångmaskiner och telefon, läskunnigheten ökar, det moderna skolväsendet utvecklas och 1800-talet blir läsandets århundrade. Nya genrer uppstår, läsare och skribenter blir fler och även kvinnor kliver in på scenen som författare samt ny läsande målgrupp – som ibland även explicit adresseras. Böcker blir under 1800-talets lopp folkligt allmängods och tillgängligt för fler samhällsklasser.³³ Följetongen i pressen fick i Sverige sitt stora genombrott under 1840-talet och blev ett nytt medium för skönlitterär läsning och del i pressens mål att nå nya läsargrupper, särskilt kvinnor.³⁴ Vid mitten av 1800-talet publicerade 80% av Sveriges tidningar följetonger och under andra halvan av 1800-talet och början av 1900-talet blev följetongen folkligt spridd tack vare tidningarnas massupplagor.³⁵

Pressen och den skönlitterära fiktionen utgjorde alltså avgörande arenor för spridning av liberala idéer och bearbetning av den så kallade kvinnofrågan. En utbredd föreställning var att romaner och följetonger framför allt lästes av kvinnor, vilket förstärkte uppfattningen att litteraturen kunde fungera som en sorts trojansk häst: genom underhållande berättelser kunde författare föra in radikala eller ifrågasättande budskap om kvinnors frihet, yrkesarbete och subjektivitet i hemmens läsande vardag. Samtidigt gav denna potential upphov till moralpanik. Under 1850-talet kulminerade debatten om romanens förmodat demoraliserande inverkan på kvinnliga läsare, just när kvinnor i ökande utsträckning trädde fram i offentligheten.³⁶

Emilie Flygare-Carléns *Jungfrutornet* skrevs och publicerades i mitten av 1800-talet som utgör en intressant tid. Familjekulten, som från mitten av 1800-talet etableras som ett dominerande värdesystem med den ideala kvinnan placerad i hemmet, utmanas successivt av emancipatoriska rörelser och diskussioner om kvinnors rättigheter.³⁷ Äktenskapstvånget, kvinnors ekonomiska beroende och andra begränsningar problematiseras i litteratur och offentlig debatt, inte minst i den så kallade *Det går an*-debatten efter C.J.L. Almqvists roman. Flygare-Carlén deltog i dessa

diskussioner genom verk som *Paul Väring* (1844), där frågor om kvinnlig dygd, oberoende och social kontroll står i centrum. Flygare-Carléns *Jungfrutornet* publicerades först i *Nya Svenska Parnassen. Bibliotek för Sveriges roman-litteratur*, en skönlitterär häftesserie som blev en viktig kanal för svenska originalromaner åren 1847–1848. De billiga häftena hade som mål att nå ut till ett brett socialt och ekonomiskt spektrum av läsare. Ofta skickades de hem till prenumeranterna en gång per vecka och vanligtvis samlades de senare i bokform. *Jungfrutornet* utgavs i nitton häften år 1848 och utkom samma år i bokform som dubbelroman. Efter 1851 ledde ökade utgivningsavgifter till att häftesseriernas attraktivitet minskade till förmån för andra utgivningsformer, som följetongen i pressen.³⁸

Från mitten av 1800-talet växer dessutom två viktiga pressegment fram i form av veckopressen – där familjetidskrifterna speglar en växande allmänhet som söker både information och underhållning – och fruntimmers- eller kvinnopressen – nära knuten till en borgerlig kvinnorörelse. Eftersom kvinnor fortfarande vid denna tid är uteslagna från både akademien och det parlamentariska arbetet, blir kvinnopressen en arena där kvinnor kan göra sina röster hörda i offentligheten och diskutera medborgerliga rättigheter, samhällsfrågor och kultur.³⁹ En illustrerad och månatlig familjetidskrift som *Svenska Familj-Journalen* (1864–1887), där *Svarta Jane* publicerades, var periodvis landets mest spridda tidskrift. Den hade en nationell prägel med inriktning på bland annat "Svensk-historiska samt fosterländska Skildringar och Berättelser ur Naturen och Lifvet, [och] Original-noveller".⁴⁰ Följetongen *Svarta Jane* harmoniserar således väl med tidskriftens anda och syfte.

Parallellt med denna idé- och medieutveckling omvandlades även de materiella villkoren för både arbete och mobilitet. Sverige genomgår under andra halvan av 1800-talet en omfattande urbanisering och industrialisering. Tekniska innovationer som ångmaskiner, telegraf, järnväg och så småningom telefon gynnar industriell expansion, snabbar på kommunikationer och förändrar inte minst sjöfarten.⁴¹ Segelåldern når sin kulmen samtidigt som den successivt trängs undan av ång- och motorsjöfart. Under 1800-talet fördubblas befolkningen, och befolkningstillväxt, proletarisering och stora migrationsvågor bidrar till ett kvinnoöverskott. Industrin kräver arbetskraft; statliga tjänster öppnas i viss mån för kvinnor; nya

yrkeskategorier blir gradvis tillgängliga. Då *Svarta Jane* publiceras år 1869 har Sverige fortsatt att omvandlas och fler liberala reformer har förbättrat kvinnors formella ställning. Flickskolor inrättas i landet under 1860-talet och under 1870-talet blir universitetsutbildning även tillgängligt för kvinnor. Långt innan dess, hade Leonilda Sjöström, dotter i en sjömansfamilj, som självlärd redan undervisat i flera år i bland annat navigation, matematik, astronomi och skeppsbyggnad i faderns privatskola, trots att hon inte själv fick studera vid Navigationsskolan.⁴²

Under den andra halvan av 1800-talet ser även den svenska kvinnorörelsen sitt ljus. Samma år som *Mamma Båtsman* publiceras första gången, 1873, togs avgörande steg mot en organiserad kvinnorörelse då landets första kvinnoaksförening, *Föreningen för gift kvinnas äganderätt*, bildades. Trots att den var borgerligt präglad, initierades genom bildandet vad som kallas den första vågen feminism. Parallellt sker lagstiftningsreformer kring kvinnors myndighet, utbildning och näringsfrihet, liksom diskussioner om dräktreform, där den kvinnliga kroppen och dess rörelsefrihet bokstavligt talat står på spel. Kvinnors emancipatoriska kamp, stärkt plats och röst i offentligheten och i samhället, men även social kritik och frågan om sekularisering, fördes även i litteraturen i det så kallade moderna genombrottet.⁴³

Mellan utgivningen av *Mamma Båtsman* på 1870-talet och romanen *Kvinnan som tog hyra*, som publicerades direkt i bokform år 1921, har samhället ytterligare öppnats för kvinnlig närvaro i offentligheten, även om vissa rum och vägar fortfarande är stängda. Metaforen "rummet vidgas" har använts av Eva Österberg och Christina Carlsson Wetterberg för att beskriva en rad strategier som kvinnor under senare delen av 1800-talet och det tidiga 1900-talet tog i bruk för att tänja på gränser för vad som ansågs tillåtet och skapa nya metaforiska och fysiska rum där de kunde röra sig, yttra sig och agera.⁴⁴ I idén om "den nya kvinnan" som formas kring sekelskiftet 1900, framträder den moderna kvinnan som självständig, yrkesarbetande och offentlig – i kontrast till 1800-talets borgerliga och traditionella hemmafruideal där varken kvinna och yrkesarbetande eller offentlig var förenliga.⁴⁵ Vad en modern kvinna innebar och representerade diskuterades även livligt i veckopressen, som framför allt formerades 1880–1930. Att inte ligga samhället eller familjen till last utan att genom initiativförmåga och driv bli självförsörjande var viktiga poänger där

medelklasskvinnan därmed inte längre behövde vara knuten till hemmet eller äktenskapet.⁴⁶ Inom sjöfarten är det i första hand nya service-, intendentur- och köksrelaterade tjänster i samband med ång- och motorsjöfart som öppnar det maritima rummet för kvinnlig närvaro.⁴⁷ I början av 1900-talet kan enstaka kvinnor ha arbetat med framförelse av fartyg på olika vis – utan förklädning – men de är svåra att finna i arkiven eftersom de sällan skrevs in i sjömanshusens rullor före 1933. År 1920 erhåller gifta kvinnor myndighet och året därpå erhålls efter lång kamp allmän rösträtt även för kvinnor. Samtidigt intensifieras motståndet mot kvinnligt sjöfolk. År 1920 genomdrevs nära nog en lag som skulle förbjuda all slags skeppstjänst för kvinnor.⁴⁸ I denna spänningsfyllda situation framstår en roman som *Kvinnan som tog hyra* – med en kvinnlig huvudperson i sjömansrollen – som en möjlig motröst mot samtidens förbudstankar.

Genus, rum och förklädning

Analysen utgår från konceptet *gendered space* – ett teoretiskt ramverk som betonar hur rumsligheter både formas av och formar könsrelationer, normer och maktstrukturer.⁴⁹ Rum förstås här inte som statiska kontexter, utan som socialt och diskursivt producerade, men där även materiella villkor spelar en avgörande roll. Dessa "gendered" eller könade rum, kan vara fysiska men också normativa och symboliska, präglade av föreställningar om vad kvinnor och män "bör" göra, vara eller befinna sig. I studien används *genus* för att beteckna de sociokulturella konstruktioner av kvinnligt och manligt som definieras, stratifieras, återskapas och förändras i relation till varandra. Dessa konstruktioner är nära sammanlänkade med rumsliga praktiker och uppfattningar; könade rum reglerar människors rörlighet, tillgång och identitet, och reproducerar ofta hierarkier utifrån kön, klass och etnicitet. Samtidigt är dessa rum inte entydigt förtryckande utan möjligheter till motstånd och omförhandling finns.

I detta sammanhang blir ett historiskt genusteoretiskt perspektiv på könsordning centralt. Under stora delar av den tidigmoderna perioden dominerade i Europa en så kallad enkönsmodell, där män och kvinnor inte uppfattades som fundamentalt olika varelser utan som varianter av

samma mänskliga kroppslighet. Det sociala könet, eller genus – hur man framträdde, uppträdde och placerades i sin sociala och ekonomiska kontext – vägde ofta tyngre än den biologiska kroppen. En individs identitet knöts i hög grad till relationer, släktband och funktioner i hushållet och samhället, snarare än till anatomiska markörer. Yttre fysiska drag sågs dessutom som föränderliga i viss utsträckning och kroppsligheten betraktades som formbar. Identitet uppfattades alltså inte som en inre, stabil kärna, utan som något som tog form genom handlingar, relationer och rumsliga positioner. Detta innebar att genus kunde förstås som något som kunde visas, gestaltas och upprätthållas genom klädedräkt, beteenden och social kompetens.⁵⁰ I en sådan kontext var förklädning och könsöverskridande inte per definition otänkbara eller destabiliserande handlingar. Att framträda som man – genom klädsel, arbete och socialt uppförande – kunde vara tillräckligt för att läsas och accepteras som man, åtminstone situationellt och temporärt. Studier i en brittisk kontext har visat hur kvinnor ur de lägre klasserna under tidigmodern tid rutinartat klädde sig som män för att skapa försörjningsmöjligheter eller undgå paternalistisk kontroll. Förklädnaden uppfattades inte automatiskt som bedräglig, utan kunde ses som en legitim och socialt accepterad strategi inom den sociala ordning där det sociala könet var det primära.⁵¹ Samtidigt existerade en fascination för maskeraden som praktik, i såväl lekfulla, performativa sammanhang som arbetssammanhang och gråzoner däremellan. Att växla mellan kön, roller och identiteter var inte ovanligt i tidigmodern kultur, utan kunde tjänstgöra både praktiskt och symboliskt. Cross-dressing, rollbyten och ambivalenta gestalter var etablerade kulturella uttrycksformer, snarare än tydliga avvikelser. Detta öppnade för ett visst kulturellt tolkningsutrymme där en person i manlig klädsel inte alltid behövde bedömas som ett direkt hot mot den sociala ordningen.⁵²

Under 1700- och 1800-talet började dock detta genusparadigm successivt att förskjutas. En mer rigid tvåkönsmodell fick genomslag, där män och kvinnor definierades som fundamentalt olika – biologiskt, mentalt och socialt. Idéer om att män och kvinnor hade skilda naturer och därför särskilda roller och platser i samhället, växte fram. Som *Gender and Work*-projektet visar intensifierades även den könsbaserade arbetsdelningen under perioden, med en allt skarpare binär uppdelning av sysslor och

försörjningspraktiker. Först under 1800-talets senare del, omkring 1880-talet, cementsades dessa könsgänser mer fullständigt.⁵³

Mot denna bakgrund blir kvinnliga förklädda sjömän särskilt intressanta. De rör sig i en period av transformation, mellan en äldre, mer flexibel genusordning och en nyare, mer strikt könsdualism. Förklädnaden till man fungerar därför både inom och mot denna historiska utveckling. Å ena sidan bygger strategin vidare på äldre föreställningar om genus som performativt och situerat, där yttre gestaltning kunde vara tillräckligt för att passera. Å andra sidan utmanar förklädnaden en samtid som alltmer definierade könen som väsensskilda och placerade sjömansyrket som ett av de mest maskulint kodade yrkesfälten.

I maritima sammanhang har teknologi, branschens organisation, rumsligheter, kulturella föreställningar och sociala normer inverkat på kvinnors möjligheter att arbeta i maritima miljöer. Exakt var och på vilka grunder dessa separerande könsbaserade gänser har dragits kräver vidare belysning i framtiden. I många sammanhang har kvinnor kunnat verka i sin kvinnliga identitet – som rodderskor, vevkullor, entreprenörer, skeppsägare, kaptenshustrur eller fiskare – men sjömansyrket var i hög grad kulturellt manligt kodat.⁵⁴ Formella förbud mot kvinnor som sjömän tycks inte ha varit nödvändiga då själva yrkesfältets könade struktur utgjorde den främsta barriären. Att kvinnor till syvende tvingats till förklädnad för att nå åtkomst till sjömansyrket ger inblick i normer och den könsbaserade arbetsdelning av maritimt arbete som varit rådande.

Begreppet *passing women* – kvinnor som klädde sig, arbetade och levde som män – har använts för att beskriva historiska exempel där kvinnor antog manlig identitet för att verka i könssegregerade miljöer.⁵⁵ Forskning från framför allt holländska, tyska, brittiska och anglo-amerikanska sammanhang, förklarar transformationen till man både med emotionella och materiella motiv. Emotionella drivkrafter har inkluderat aspekter som sexualitet, identitet, äventyrslystnad och kärlek i olika former (till en fästman, bror, kvinna, eller fosterland).⁵⁶ Trots detta dominerade materiella orsaker som fattigdom, utsatthet och försörjningsbehov och arbetarklasskvinnor var överrepresenterade bland *passing women* generellt. Genom att anta en manlig identitet kunde dessa kvinnor förbättra sina ekonomiska villkor och sociala möjligheter, vilket innebar både högre inkom-

ster och ökat självbestämmande. För en arbetarklasskvinna var vid hårt fysiskt kroppsarbete innebar steget in i exempelvis det militära inte heller nödvändigtvis någon större omställning.⁵⁷ Förklädnaden innebar inte att kvinnorna lämnade arbetarklassen. Den gav dock en ny könsidentitet och ett steg uppåt i den sociala hierarkin och blev därmed en konkret strategi för rörelse i könade rum och en symbolisk omförhandling av könsidentitetens gänser.

Nyare forskning visar att praktiken med *passing women* ökade markant under 1800-talet, åtminstone i engelskspråkiga sammanhang.⁵⁸ Internationellt har kvinnor i manlig förklädnad i typiskt manligt kodade yrkesrum som flottan eller i militära kampanjer, beskrivits motsvara "en avvikande tradition" och "the normal exceptional" – något exceptionellt men återkommande över tid och rum.⁵⁹ Samtidigt var inte alla förklädnader ett steg in i maskulina yrkesfärer. Byxor och manligt yttre har varit mer praktiskt än långa kjolar och likaså tryggare för kvinnor på flykt eller resande fot.⁶⁰ Den tidigmoderna förklädnadspraktiken eller maskeraden tycks således inte ha försvunnit omedelbart i takt med att en mer strikt förståelse av två kön växte fram och arbetslivet blev alltmer könssegregerat.

Svenskan saknar ett motsvarande lämpligt koncept för *passing women*, men i denna artikel används "kvinnor i manlig förklädnad", "förklädda kvinnor", "i förklädnad" eller liknande formuleringar, för att beskriva dessa könsöverskridande individer, med medvetenheten om att deras genusuttryck ofta var mer komplexa än enbart yttre förklädnad.

Utförande

Undersökningen baseras på en närläsning av fyra fiktiva verk där kvinnor i manlig förklädnad arbetar som sjömän. Analysen kombinerar en kontextuell läsning av berättelsernas moraliska och normativa ramar med en tematiskt strukturerad analys av återkommande motiv och mönster. I undersökningen används konceptet *könade rum* som ett analytiskt raster för att undersöka hur berättelserna skapar och upprätthåller gänser mellan manligt och kvinnligt. Konceptet gör det också möjligt att blottlägga kvinnornas handlingsmöjligheter och deras potentiella omförhand-

lingar av kön genom specifika praktiker och rumsliga positioner.

Artikeln empiriska undersökning indelas i fem tematiska underteman, som också förväntas ge olika perspektiv på könade rum. Dessa underteman behandlar: kvinnans sjöfarande kunskaper och orsakerna till transformationen till yrkessjöman; kroppslig representation; karaktärernas sjömanskap och yrkesskicklighet; avslöjandet av deras kvinnliga kropp och identitet; fiktionens och författarnas moraliska budskap och emottagande i pressen. Det sistnämnda temat kan inordnas det litteraturvetenskapliga konceptet receptionsanalys, där ett syfte är att utröna hur verken mottogs av samtiden. Kritiken anses avspegla både samtidens rådande normer samt verka normerande i sin bedömning.⁶¹

Analysen sker i görligaste mån i kronologisk ordning, från äldsta till yngsta verk. I analysen används karaktärernas kvinnliga eller manliga namn beroende på under vilket de uppträder i de passager som diskuteras. I vissa fall används karaktärens båda namn avskilda med ett snedsträck.

Undersökning

Från sjöfarande kvinna till sjöman – förvandlingen

Det är kanske inte helt lätt att begripa varför en flicka eller ung kvinna överger sitt liv, sin familj och nätverk på land för att gå till sjöss under en manlig identitet, men i sjöfiktionen framstår det ofta som både begripbart och möjligt. Internationell forskning om *passing women* har visat att sådana handlingar kan drivas av en kombination av tvång, behov, längtan och praktiska omständigheter, men hur dessa motiv framställs i en svensk maritim kontext är ännu relativt outforskat. Detta tema undersöker därför vilka orsaker och motiv – ”push- och pullfaktorer” – som sjöfiktionen lyfter fram som drivande för kvinnornas förvandling från sjöfarande kvinna till sjöman. Här behandlas yttre omständigheter, eller tvång, samt inre karaktärsdrivna motiv, alltså lockelser. Temat uppmärksammar även den roll som kvinnornas tidigare erfarenhet av sjöfart, båtar och praktiskt maritimt arbete spelar i att göra steget in i sjömansyrket möjligt.

I två av fyra fokusberättelser möter vi de kvinnliga förklädda sjömännen som huvudpersoner, nämligen Jane Howard/Johannes i följetongen *Svarta Jane*, och Christina Södergren/Christen i följetongen *Mamma Båtsman*. I den fiktivt självbiografiska romanen *Kvinnan som tog hyra*, är karaktären Gerda Thureonius/Axel Bergman beskriven av Sam Ritzlers diktjag. Porträtteringen av den kvinnlige förklädde sjömannen *mamma styrman* i *Jungfrutornet* uppvisar likheter med de tre övriga berättelserna, men avviker till största delen då hon inte är berättelsens hjälte, utan snarare har en skurkaktig biroll. Verkens titlar markerar också deras olika fokus: de tre senare verken namnger eller antyder en kvinna i huvudroll, medan *Jungfrutornet* varken avslöjar närvaron av en kvinnlig förklädd sjöman eller placerar henne i berättelsens centrum. Framställningen av den kvinnlige sjömannen i *Jungfrutornet* blir också en intressant kontrast mot de övriga tre. Som vi skall se uppvisar dock samtliga unga kvinnor en längtan till sjön och/eller kunskaper i både rodd och seglation och tre av dem har en bakgrund i fattigdom, utsatthet eller stigmatisering.

I *Jungfrutornet* som tar sin början ett outtalat årtal under den första halvan av 1800-talet, är hjälten den föräldralöse ynglingen Albin Jentzel. Sitt första möte med den förklädde kvinnliga sjömannen *mamma styrman* gör Albin som ung tonåring och skall sedan träffa på styrmannen flera gånger under sin karriär till sjöss. Karaktären *mamma styrman* är även samma person som Susanne Ennes. Smeknamnet kommer ifrån Susannes utomäktenskapliga barn Achilles, som är strängt förbjuden att avslöja hennes hemlighet.⁶² Hela besättningen känner dock till hemligheten, utan att låtsas om det.⁶³ Berättelsen avslöjar inte det efternamn som styrmannen använder ombord, utan verket igenom går styrmannen under Achilles smeknamn *mamma styrman*. Till skillnad mot de övriga tre kvinnliga sjömännen är *mamma styrman* ingen idealiserad hjältinga, utan snarare en elak, slug och beräknande person, och Albins antagonist.

En dramaturgisk punkt på vilken *Jungfrutornet* skiljer sig från de tre övriga berättelserna är på vilket vis kvinnan i sjömansrollen introduceras. Medan vi som läsare till de övriga tre berättelserna får följa kvinnan stegvis ut till sjöss, möter vi *mamma styrman* först i rollen som *Flygfiskens* styrman, utan att veta att styrmannen är samma person som fru Susanne Ennes. I romanen finns därmed en omvänd riktning, då den kvinnlige sjömannen

kliver iland för att vara kvinna, medan i de övriga tre berättelserna sker förvandlingen från kvinna till man i relation till en rörelse från land till hav. *Mamma styrmans* bakgrund redovisas inte för i några längre ordalag och romanen skiljer sig även mot de tre övriga genom att vi saknar mötet med kvinnan Susanne och hennes relation till havet, segling och fartyg innan förvandlingen till man äger rum.

Vår protagonist och hjälten i följetongen *Svarta Jane*, kallas Jane Howard och bor sedan ett skeppsbrott vid finska vikens kust – vid tiden del av det svenska riket – i ett ensligt hem, Fridhem kallat. Kustborna har givit Jane namnet *Svarta Jane* och kallar hennes beskyddarinna fru Howard för *Engelska frun*. Hemmet betraktas med misstänksamhet då fru Howard anses vara en trollpacka. En sjöman i berättelsen beskriver dock Jane som "en dägelig flicka och en flicka med hjerta och kurage."⁶⁴ Hon uppvisar sjövana genom att vara den som brukar att segla in till staden Lovisa efter förnödenheter åt hushållet.⁶⁵ Likaså påvisas sjömanskapet i en sekvens då en svensk jakt förliser vid kusten i en storm vars like man knappt sett i mannaminne. Vid detta tillfälle tar Jane kommandot och agerar "med en gammal sjömans lugn" styrman över fyra rädda och handfallna pojkar som hon befaller vid årorna.⁶⁶

Huvudkaraktären i följetongen *Mamma Båtsman* som tar sin början år 1784, är "flickan" Christina Södergren, som bor med sina fattiga föräldrar i kustsamhället Majorna intill Göteborg. Föräldrarna varnar för den fallenhet Christina visar för rodd och segling och för att hon hellre "med pojkarne på varfvet klättrat i tackel och tåg, än under moderns ledning i det stilla hemmet sysselsatt sig med qvinliga arbeten". Trots varningar tar hon rodduppdrag och för drickspengarna hon fått från kaptener och styrmän har hon köpt sig en egen liten julle som hon egenhändigt målat och iordningställt.⁶⁷

Även den yngsta av berättelserna, romanen *Kvinnan som tog hyra*, tar sin utgångspunkt i den finska skärgården och också här uppvisar den kvinnliga huvudpersonen Gerda Thureonius både goda seglingskunskaper och en genuin och bottenlös längtan till sjön. Romanen som publicerades år 1921 utspelar sig i ett outtalat nära förflutet, och skall föreställa diktjagets Sam Ritzlers erfarenheter som ungdom. Gerda, som sedermera antar manlig identitet, seglar hemma i Finland med sin bror Gösta på Hauki-

vesi.⁶⁸ De båda har vuxit upp med tanken på att gå till sjöss, segla jorden runt och lära känna folk och länder. Tillsammans har de talat om hur "ljuvligt fritt och skönt det skulle kännas att flyga ut, ut över de stora haven."⁶⁹ Även fadern ser Gerdas förmågor som sjöman, och menar att "den flickan skulle ha blivit pojke. Det var ett fördömt misstag, när hon blev dömd till kjoityg." Hennes skicklighet verkar till och med överträffa broderns och fadern menar att hon vore klippt och skuren som sjöman och att "det är en glädje att se henne sitta till rors."⁷⁰

Gemensamt för tre av de fyra unga kvinnorna i berättelserna är det sjömanskap de uppvisar före förvandlingen till yrkessjöman – i *Jungfrutornet* saknas som sagt skildringen av tiden innan arbetet till sjöss för *mamma styrman*, även om det indirekt framgår att hon arbetat sig uppåt från kajutvakt. Jane, Christina och Gerda har alla en dragning till båtar och havet och har i sin hemmiljö inomskärs, kunnat som kvinnor, ägna sig åt segling och rodd. Dessa intressen och förmågor bemöts olika. I Janes fall väcker de beundran men också skräck. I *Mamma Båtsman* och *Kvinnan som tog hyra* anses dessa intressen och kunskaper snarare tillhöra pojkars domäner. Gerdas far menar att trots hennes skicklighet till sjöss så är hon inte en pojke "utan en tös och en tös ska bete sig som en tös, eljest blir hon sina föräldrar en skam och sina medmänniskor en plåga att åse."⁷¹

Båt- och segelrelaterade praktiker tolkas alltså i de tre senare verken som maskulina sysslor. De tre unga kvinnorna Jane, Christina och Gerda utgör således en kulturell normavvikelse men inte så grov att det orsakar samhällets förfäran – snarare missnöje hos två av karaktärernas föräldrar. Genom Gerdas far kan vi möjligtvis ana att romanen från 1921 är mindre välvilligt inställd till flickans normbrytande vad gäller fritidsaktiviteter än följetongerna från 1869 och 1873. Christina i *Mamma Båtsman* har till och med kunnat skapa sig en viss inkomst genom att ta rodduppdrag för att transportera styrmän och kaptener till och från land och deras i älven ankrade fartyg.⁷² Det är inte otänkbart att författaren inspirerats av de göteborgska rodderskor och senare vevkullor som före ångslupars och färjors tid arbetade med att transportera passagerare över Göta älv mot en penning.⁷³ Segel-, rodd- och båtintresset verkar sammantaget inte anses vara helt onaturligt för flickor – de lever ju trots allt i kustsamhällen – men kulturellt är detta intressen som flickor inte bör ägna sig åt i någon högre

utsträckning eller på bekostnad av typiska kvinnliga intressen och sysslor. Idag skulle vi möjligen referera till dessa flickor som pojkflickor. Begreppet har skiftat i betydelse över tid men exempel från 1845 pekar på hur det då använts i bemärkelsen flicka som helst leker med pojkar eller flicka som till utseende eller sätt liknar en pojke.⁷⁴

Rörelsen från land till hav och från en tillvaro som kvinna till yrkes-sjöman kan delvis förklaras ur karaktärernas grundande i kustnära, maritima erfarenheter. De individuella orsakerna till att de unga kvinnorna genomgår en förvandling genom klädsel och namn till man och söker sig mot havet uppvisar både likheter och variation och rör sig på en skala mellan upplevt och reellt tvång samt lockelse. Både Jane och Christina upplever en viss stigmatisering från omgivande samhällen, medan för Gerda är det passionen för sjön som avgör. För Susanne, framstår förvandlingen till pojke aktiv till sjöss, till en början inte har varit självvald.

Som liten judisk flicka i mycket fattiga förhållanden blev Susanne omhändertagen av kapten Ennes. Han sörjde för hennes vård och utbildning, klädde henne till gosse och uppfostrade henne ombord som kajutvakt. Då hon var femton år ung tog den mycket äldre kaptenen henne till fru. Hon avancerade härefter till styrman, men med det informella befälet över kaptenens fartyg *Flygfisken*.⁷⁵ Sjömanskapet har hon därmed lärt sig sen ung ålder, men trots hennes fattiga bakgrund och prekära situation har hon inte själv – som de övriga tre kvinnorna i berättelserna – valt att vända sig mot havet för att förändra sitt öde. Å andra sidan framstår inte Susannes sjömanskap som något som väcker undran eller protest. Att hon förkläts och uppfostrats till pojke för att kunna arbeta ombord visar att detta krävdes för att kunna göra sig en karriär som sjöman samt att det var möjligt för en flicka att socialt bli pojke. Samtidigt hade varken hennes vårdnadshavare sedermera make, och som vi skall se även besättningen, något att invända mot att just en person av kvinnligt kön arbetade som sjöman – motviljan mot henne kom snarare ifrån hennes grymma personlighet.

Jane och hennes beskyddarinna fru Howard är utlänningar som en gång kommit till Finland efter ett skeppsbrott – ett främlingskap och stigma som bidrar till det omgivande samhällets misstänksamhet gentemot de båda. Jane har minnen av att hon vuxit upp med sin familj i ett stort palats, omgiven av lyx och prakt, men vilken denna släkt var vet hon inte längre

och kan inte bevisa släktskapet till.⁷⁶ De avgörande faktorerna till transformationen till manlig sjöman rör kärlek samt att Jane blir utan beskyddarinna och hemlös. Jane och den unge officeraren, sedermera kaptenen, Paul Lijkanen – befälhavare på en svensk örlogsskonert – är förälskade. Hennes fattiga omständigheter, okända fader och oklara ursprung får Pauls rike handelsman (men också ohederlige smugglare) till far, att förbjuda ett äktenskap mellan de båda. Han har andra planer för sin son än äktenskap med denna ”okända och djupt föraktade flicka”. Inte ens då fru Howard dödsats och hemmet bränts ned, är Jane välkommen hemma hos Lijkanen och hon försvinner, både ur berättelsen och för en olycklig Paul som spenderar ett år med att leta efter henne.⁷⁷ Sista spåret av Jane är en resa hon företar till Åbo. Det angivna motivet till att Jane förkläder sig till sjömannen Johannes är således för att kunna följa och återförenas med sin kärlek och fästman Paul. Själva förvandlingen till, och ombordmönstringen som Johannes, är oskrivna händelser i följetongen. Därmed blir den dolda identiteten inte en hemlighet som delas av kvinnan och läsaren, vilket annars är en vanlig narrativt grepp i internationell litteratur.⁷⁸

Christina lever i ett fattigt hem men avgörandet kommer efter att hon avtjänat femton par ris efter att i god tro ha farit med osanning för att skydda sin fästman – som senare visar sig vara skyldig till både smuggling och dråp.⁷⁹ Barndomsvännerna sviker, pikar henne och ger henne öknamn och som tidigare straffad blir det omöjligt att söka tjänst. För att undvika skammen och lidandet som inte minst drabbar föräldrarna, ser hon havet som enda lösning. I en vers insprängd i följetongen skildras förvandlingen genom frisy och klädsel. En friskavaj och byxor har hon införskaffat av en änka sedan dennes son avlidit.⁸⁰ De svarta lockarna kapas någonstans i halslängd och hon ikläder sig utöver kostymen en blå skjorta, röd halsduk och en blanksliten sydväst. Slutligen faller Christina, numera Christen, ned på knä och höjer en bön till himlen: ””Ute, ute är jag fri! Här blott väntar skam och nesa, Herre hjälp mig på min resa, Till’s min vandring är förbi.””⁸¹ Christinas transformation till yrkessjöman grundar sig alltså i en flykt ifrån stigmatiseringen i land, till havs där friheten identifieras finnas. Som Christen kommer Christina härefter att företa både en slags symbolisk renande resa liksom en resa över världshaven ombord ostindiefararen *Gustaf III*.

Då Gerdas bror Gösta givit sig i väg för att arbeta till sjöss, förvandlas

hennes frimodighet till vankelmod och hon seglar ensam på sjön. Det är havets lockelse som förändrat hennes sinnesstämning. Hon är ledsen och beklagar att hon "bara [blev] en flicka" för lidelsen för sjön brinner även i hennes blod, inte bara i broderns: "[h]ade icke hennes far och farfar varit sjömän lika mycket som hans?"⁸² Här framhåller Gerda att hon själv ingår i en familjetradition av yrkessjömän – en tradition som för henne ter sig lika naturlig som för brodern.

Då brodern Gösta kommer hem efter år till sjöss kan vi ana en förändring i hans inställning till Gerdas seglande, eftersom han förminskande kallar henne "lilla Gerda" och skojar om att det inte passar med kjolar i en rigg. Efter Göstas berättelser om livet till sjöss, växer Gerdas längtan till "det lockande okända" allt starkare och hon tar det drastiska beslutet att lura sina föräldrar och försvinna som individ. Hon antar namnet Axel Bergman, efter en vän till Gösta som lämnat kvar sitt sjömansbetyg hemma hos familjen Thureonius. I en av sin brors avlagda kostymer smyger hon sig först förbi tullbetjäningen på väg mot Stockholm och får sedan praktik på en jakt och därefter hyra på en bark i Göteborg.⁸³ Det är sjömanskapets och äventyrets lockelse som till slut får Gerda att ta det avgörande steget.

De tre unga kvinnorna Christina, Jane och Gerda uppvisar handlingskraft och förmåga att skapa förändring av livssituationer som de inte önskar sig själva eller sina anhöriga. Christina och Gerda söker sig till sjöss eftersom det är där de identifierar att friheten finns; i Christinas fall frihet från stigma i land och i Gerdas fall frihet i form av en oskriven tillvaro där hon får leva av och med havet. Susanne finner sig snarare i en situation som hon blivit inlärdd i men tar sedan kommando över denna och når frihet genom att bli sin egen herre. Intressant är hur både en grund i praktisk båt- och segelkunskap och ursprung i maritima miljöer inte uttrycks som faktorer i det internationella forskningsläget då steget till sjöss skall förklaras. I den svenska litteraturen är dock den ursprungliga relationen med ett havsnära liv och boendemiljö samt intresse och kunskap inom rodd och segling, avgörande ingredienser, även om även andra faktorer samverkar då beslutet om förvandlingen till manlig yrkessjöman tas. Inget tydligt transmotiv uttalas, åtminstone inte hos Jane, Christina eller Gerda, vilket indikerar att de inte upplever sitt kön annat än sitt juridiska från

födelsen. Det är dock viktigt att betona att avsaknaden av explicita utsagor om könsidentitet inte nödvändigtvis betyder att genus- eller identitetsfrågor saknas.

Sammantaget förefaller kvinnornas övergång från sjöfarande kvinna till sjöman vila på en kombination av maritim erfarenhet, arbetarklassbakgrund samt både tvingande och lockande omständigheter, där förklådningen framträder som en praktisk strategi för att överskrida de könade gränserna till sjömansyrket.

Kropp och utseende

Kanske är det otänkbart att en kvinna som klätt sig, arbetat och utgivit sig för att vara man får vara fri från kommentarer om sitt utseende, sin klädsel och sin kropp. I materialet framstår tre övergripande funktioner som centrala för hur kroppens porträttering skall förstås. För det första speglar beskrivningarna den fysiska determinism som präglade 1800-talet, där människans yttre – inklusive klädsel – ansågs avslöja inre egenskaper såsom moral, karaktär, intellekt och social status.⁸⁴ Att kommentera kvinnornas kroppar kan därför läsas som ett sätt att pröva deras duglighet och respektabilitet – om de är att betrakta som ansvarsfulla samhällsmedborgare eller som fallna kvinnor. För det andra används kroppens utseende, uttryck och förmågor för att konstruera och kommunicera gränserna mellan manligt och kvinnligt. Androgyna eller pojaktiga drag fungerar i denna logik som en narrativ förklaring till kvinnans intresse för och rörelse mot manligt kodade rum och praktiker. För det tredje signalerar kroppens konstitution och utseende både klasstillhörighet och yrkeskompetens.

Till skillnad från internationell forskning rörande brittisk 1700-talslitteratur, där skäggets frånvaro lyfts som det viktigaste kännetecknet för den förklädda kvinnan, är det i den svenska sjöfiktionen andra fysiska attribut som betonas.⁸⁵ Hår, blick, hud och händer spelar här större roll och ansluter delvis till följetongstraditionens idealiserade sätt att beskriva kvinnan genom isolerade kroppsdelar.⁸⁶ Samtidigt avviker sjöfiktionen kvinnliga gestalter från följetongens definition och förmedling av den borgerliga idealkvinnan. Framför allt är sjöfiktionen kvinna inte bara en

granskad och beskriven ”kropp” utan framstår som handlande subjekt med tankar, aktörskap och inre liv – vilket följetongens borgerliga idealkvinna saknar.⁸⁷

Susanne, Jane och Christina beskrivs ha svart lockigt hår och brunbränd hy. Jane och Christina anses båda vackra eller tilldragande men på ett annorlunda vis.

Mamma styrman förekommer i *Jungfrutornet* som fru (Susanne) Ennes, efter det att huvudpersonen Albin Jentzel fått reda på hemligheten. Då anses hon vacker men även manlig. *Mamma styrmans* genustillhörighet verkar kontextbunden till land eller hav, privat och offentligt, men själva könsöverskridandet är inget som författaren gör en poäng utav. Till sjöss då styrmannen på *Flygfisken* första gången till utseendet beskrivs – och då läsaren inte känner till dennes hemlighet – skapas ett antal genusbärande egenskaper. Klädseln beskrivs som pittoresk men är samtidigt aningen exklusiv, med:

[...] bredbårdad sydvest af oljmalad kambrik, kantad med silkes-snören [...] en vid rock af dyrbart tyg, om lifvet fastknuten med en bengalisk silkeslångshal; gula nankinsbyxor, hoprynkade vid smalbenet, samt skor, virkade af fina elastiska rot-trådar, hvita och gröna till färgen [...]⁸⁸

Ansiktet ”hvilket med större skäl kunde kallas vackert än fult var gulbrunt liksom händerna”, brunbrända av solen. De sammanpressade läpparna ”utvisade fasthet och bestämdhet.” Den skägglösa hakan och kinder som liknar en kvinnas motsades av en manlig röst och hållning.⁸⁹ Denna ”yngling” som är *mamma styrman*, har alltså tydligt anpassat röstläge och kroppsspråk efter ett manligt mönster för att kompensera för fysiska drag som kunde avslöja det biologiska könet. Beskrivningen visar hur det sociala könet – genus – kan framträda och upprätthållas genom performativa uttryck, även när de kroppsliga attributen signalerar något annat.

Utöver skägglösheten blir styrmannens avsaknad av muskelstyrka signum för dennes gömda kvinnlighet. Då *mamma styrman* vid ett tillfälle örfilar sin jungman Bas, förstår vi att han knappt känt något, ”ty någon egentlig styrka kunde Flygfiskens befälhavare ej berömma sig av, fastän han

gera vill anses som en Herkules i smått.”⁹⁰ Styrmannens svaghet verkar till och med ha väckt löje och ”[s]jömännenn, hvilka sins emellan skrat-tade åt styrmannens lika löjlige som barnslige anspråk på styrka, bäfvade åter för hans vidunderlige vighet och skicklighet att föra dolk, sabel eller skjutvapen.”⁹¹ Muskelsvagheten är dock inget som genererar ett avslöjande eller krav på återställande till styrmannens kvinnliga kön. Det blir även det en fysisk aspekt som bortses ifrån i den sammantagna konstruktionen av styrmannens genus.

På land är *mamma styrman* i stället fru Susanne Ennes. Då går hon privat helst klädd i byxor, så som i ”vida turkiska byxor”, och endast då hon reser till staden eller emottar främmande tillämpar hon ”europeisk fruntimmersdräkt”, men med en personlig touch.⁹² I offentliga sammanhang upplever hon och anpassar sig således till den samhällseliga förväntan på kvinnor i kvinnokläder och får därmed sin personliga frihet begränsad. Hon vet att dräkt är könskodad och genusdefinierande. Det är oklart huruvida hon känner sig som man eller kvinna, men att bära byxor – som vid tiden fortfarande är ett maskulint kodat plagg – innebär för henne en frihet. Ennes kärlek till dessa ”turkiska byxor” är ett tidigt exempel på användandet av kvinnobyxan från USA som vanligast kallades för reformdräkt, bloomers, turkisk dräkt eller amerikansk dräkt, och som till en början bars under en kjol. Först 1851 fick dessa byxor ett bredare genomslag i USA och fungerade som en reformdräkt för frigörelse från modeslaveriet och blev symbol för kampen om kvinnlig rösträtt.⁹³ Den turkiska byxan på Ennes och nankinsbyxan på *mamma styrman* blir symbol för den nya frigjorda kvinnan som bryter sig loss från förtryck och könsnormer.

Susanne beskrivs av Albin första gången han ser henne på land i kvinnokläder, som en ”högväxt qvinna” och med ”manliga, starkt markerade, men särskilt vackra och lifliga drag”. Hon omnämns vidare som ”den manliga qvinna” och ”den vackra amasonen”.⁹⁴ Inbjuden till makarna Ennes lantgård i Sverige, tappar den eleganta unge Albin, numera styrman, först fattningen av ”den till nymf förvandlade amasonen” och vet inte om han skall tro sina ögon: ”Var det hafsfrun — var det skogsfrun, eller var det en förtrollad prinsessa ur någon underbar saga ... ty aldrig kunde det väl vara mamma styrman!”⁹⁵ Hennes hår beskrivs svalla ”ledigt kring de djerfva formerna”.⁹⁶ Vid detta tillfälle kommenteras karaktärens kropp och kvinn-

liga former. Vid ett senare tillfälle försöker fru Ennes förföra kapten Albin Jentzel, och beskrivs även då som vacker och förförisk, med de svarta lockarna rörande sig likt vågor.⁹⁷ I motsättning till *mamma styrman* som har kvinnliga drag, beskrivs Susanne i stället ha manliga drag. Trots detta anses hon alltså vacker och tilldragande, rent av förförande. Hennes lössläpphet och förförelsemanövrar visar hur karaktären inte, såsom de övriga berättelsernas kvinnor, är respektabel och moraliskt ren, utan snarare uppvisar likheter med en fallen eller oanständig kvinna. Den anständiga idealkvinnan är medveten om mannens blick men skall inte agera på denna, inte utmana gränserna genom att vara förförisk och lockande.⁹⁸

Sam Holmqvist omnämner i sin avhandling karaktären *mamma styrman*/Susanne Ennes/matrosen John (som vi träffar senare i artikeln) som hotfull, genom sin kombination av kvinnligt kodad kropp och manligt kodad aktivitet.⁹⁹ Denna artikel utläser snarare att Albin hyser viss beundran inför *mamma styrman*, för dennes skicklighet till sjöss och position som styrman – alltså i den manligt kodade aktiviteten. Däremot skräms Albin av *mamma styrmans* raka, burdusa sätt och att denne inte köper hans uppdiktade historia ombord *Flygfisken*. Likaså, som vi precis såg, attraheras Albin av Susannes förförande kvinnlighet samtidigt som det är denna rättframma och ohöljda framfusighet som blir honom motbjudande.¹⁰⁰

Karaktären Jane är även hon en skönhet men inte på det vis som den borgerliga idealkvinnan under författarens samtid skulle vara. Då Jane påträffas av sin fästman Paul Lijkanen i början av berättelsen, ser han henne med en bok i knät och med drömmande blick stirrande utåt skären. Han ser en skön flicka, ”men icke en skönhet af det slag, som företrädelsevis blomstrar under nordens himmel.” Vidare beskriver Paul hur ”[d]en mörka hyn och de rika korpsvarta lockarne, som falla ned över hennes välformade skuldror, tyckas förråda, att hon sett ljuset under söderns brännande sol.”¹⁰¹ Så länge Janes långa hår är gömt som Johannes, är hon oigenkännlig till och med för hennes fästman.¹⁰² Janes solbrända, mörka hy är inte idealkvinnans tillika överklasskvinnans, perfekta liljevita eller alabastervita hy, utan tillhör snarare arbetarklasskvinnan.¹⁰³ Hon kunde mycket väl vara vacker på sitt vis, men i sjöfiktionen blir denna solbrända och väderbitna hy på Jane, och som vi skall se, på Christina och Gerda, även en markör för maskulinitet såväl som aktivitet.

Christina beskrivs som en ”en ung storväxt flicka med temligen vackra, ehuru något manliga drag, och om icke klädseln tillkännagifvit hennes kön, skulle man, iföljd af den bruna hyn och de mörka händerna, lätteligen tagit henne för en yngling.”¹⁰⁴ Liksom Susannes manliga yttre, kan Christinas pojkkaktiga utseende ha använts för att förklara hennes intresse för typiskt pojkgiga intressen, men också för att läsaren skulle finna det trovärdigt att en ung kvinna kunde tas för sjöman. Kvinnor med mer robust kropps-konstitution eller mer maskulint utseende har haft det enklare att lyckas med att passera som män. Likaså kan fysiskt arbete öka muskelmassan, minska feminina drag och göra kroppen mer androgyn.¹⁰⁵ I en annan passage beskriver jaktlöjtnant Gädde den unga flickan Christina ha långa mörka lockar som ramar in det solbrända ansikten ”och ehuru hon ingalunda var vacker, låg det dock något tilldragande i hennes utseende.”¹⁰⁶

Romanen *Kvinnan som tog hyra* skiljer sig på så vis att den inte diskuterar Gerdas ansikte eller utseende. Det är snarast i relation till avslöjandet av alter-egot Axel som diskuteras under en senare rubrik, som hennes kropp beskrivs till största delen. I likhet med Christina måste Gerda dock ha klippt sitt hår, däremot utan att vi som läsare får bevittna denna händelse. I berättelserna har ett kort eller dolt hår haft en avgörande betydelse för att övertyga som man. Då Sam upptäckt Gerda bakom Axel, menar han att det växande håret spelar roll för hans intryck av ansiktet. ”Håret hade växt. Det stod som ett burr omkring den bleka pannan. Hur hade det inte förändrat det smala ansiktet, sådant jag såg det första gången.”¹⁰⁷

Utmärkande särskilt för Susanne, Jane men även Christina är en inneboende glöd eller kraft som ges uttryck för i ögonen.

I *Jungfrutornet* är beskrivningen av vår antagonists ögon återkommande – både som kvinna och som förklädd och sjöman. Ur fru Ennes ögon blixtrar gnistrande och lysande strålar och Albin är ”ur stånd att uthärda styrkan, elden och uttrycket i denna blick”.¹⁰⁸ Styrman på *Flygfisken* – innan vi som läsare vet att denne är fru Ennes – beskrivs som en yngling som är vacker snare än ful, och ”de mörkbruna, tindrande ögonen, den lätt böjda näsan och de sammanpressade läpparne utvisade fasthet och bestämdhet”.¹⁰⁹ *Mamma styrman* har ”skarpa ögon” och Albin ser ibland *mamma styrman* i Susanne Ennes, genom ögon gnistrande av raseri, eller en ”hånfull blick

och ett leende fullt af elakhet” som ger honom rysningar.¹¹⁰ Susanne Ennes/*mamma styrman* återkommer i ytterligare en karaktär i romanens andra del, som den amerikanske matrosen John. Förklädnaden används för att kunna komma åt och hämnas på kapten Albin Jentzel som genomskådat Susannes sluga försök till att lura honom till äktenskap. *Mamma styrmans* blick skymtar ibland genom den främmande matrosen Johns ögon; ”ett par brinnande ögon af den mörkaste svarta färg”, eller ögon som ett ”lodjur”, från vilka det kunde utstråla ”en blixst så skarp som åskans ljungeld”.¹¹¹ Konstapel Olle Bas som arbetat som jungman på *Flygfisken* under *mamma styrmans* befäl, menar under kapten Jentzels befäl att Johns blick är bekant. “[Ö]gonen” menar Bas, ”jag har aldrig sett mer än en enda människa ha sådana”.¹¹²

Även Janes stolthet och själsstarkhet som utmärker henne avspeglas i blicken: ”[ö]fver hela hennes väsende, öfver hvarje hennes drag hvilade ett uttryck af eld och kraft, framför allt i de mörka blixtrande ögonen. Det låg något i de där ögonen, som på en gång drog betraktaren till sig och kom honom att rygga tillbaka.”¹¹³ Även då hon kommenderade de unga pojkar i räddningsaktionen som tidigare nämnts, menar de att ”[h]ennes ögon hade lyst som ett par fyrbåkar [...] och satte en sådan skräck i dem, att de inte vågade neka längre.”¹¹⁴

I versen om Christinas förvandling till Christen, beskrivs ögonen blå som vågen, skåda ”[u]tåt med en svärmisk glöd.”¹¹⁵ I tre av de fyra berättelserna förmedlas således kvinnornas aktivitet, vilja, energi och självständiga karaktär genom ögonens utstrålning. Deras ögon signalerar aktörskap och handlingskraft och framstår som allt annat än livlösa, vackra objekt, som annars framställdes i samtida följetonger.¹¹⁶

Berättelserna lägger också vikt vid Susannes, Gerdas, Christinas och Janes händer som betydelsebärande element. *Mamma styrmans* händer är gulbruna genom arbetet ute i det fria.¹¹⁷ Då matrosen John knyter sin näve beskrivs den som för ovanligt liten för en man.¹¹⁸ Trots att en kvinnas händer alltså kan härdas och stärkas av väder, vind och hårt arbete, så kan de aldrig växa i storlek till vad som normalt skulle ses som en mans större händer. Jane beskrivs ”hållande rodret med stadig hand” eller ”fattade rorkulten med sina båda fina händer.”¹¹⁹ Då vi möter henne som sjömannen Johannes, beskrivs han dömt av kläder och utseende inte till-

höra den normala besättningen utan kustbefolkningen, och de fina dragen och ”de för en sjöman ovanligt hvita händerna” visar på en former position än en vanlig ”hafvets arbetare”.¹²⁰ I berättelsens avgörande då Jane slungar den brinnande luntan, gör hon det med en ”stadig hand”.¹²¹ Medan den första och sista referensen torde symbolisera karaktärens beslutsamhet anspelar de mittersta snarare till händernas (kvinnliga) utseende eller finlemmade beskaffenhet som saknar det brunbrända och härdade skinn som uppkommer genom arbetet till sjöss. Johannes fina, vita händer kontrasterar mot Janes hy som tidigare beskrivits som solbränd. Både för Johannes och *mamma styrmans* karaktär John, är det alltså händerna som blir betydelsebärare av den gömda kvinnligheten.

Gerdas händer används för att beskriva fysisk styrka men fungerar främst som en symbol för kvinnlig passivitet respektive manlig aktivitet i romanen. Då huvudpersonen Sam upptäckt att Axel egentligen är en kvinna börjar han att grubbla men avslöjar aldrig sin kamrats hemlighet och sjöfärden fortsätter. Sam minns en händelse då Axel i ett slagsmål avvärjer ett dödande hugg med kniv och konstaterar att det alltså var ett par ”kvinnohänder” som stoppat den store kämpan.¹²² Vid ett senare tillfälle smeker Sam Gerdas händer och konstaterar, att de en gång varit ”smala, vita, fina.” Nu däremot ”var det vita, tunna skinnets brunt och grovt.” Gerdas händer beskrivs som ”utplattade av arbete, två händer som en ung sjöman kunde vara glad att äga.” Sam frågar sig om detta var ”en kvinnas händer”, om de ”någonsin mer kunde bli en kvinnas händer” och om de åter skulle kunna bli ”mjuka och kvinnligt smeksamma?” Han drar sig till minnes sin mors händer, som lekte över den gamla spinetten hemma eller strök ögonblickets sorger från hans barnpanna.¹²³ Passagen är intressant eftersom den visar hur Gerdas händer har formats efter havets arbete och blivit dugliga sjömanshänder – manshänder. Skinnets är härdat, grovt och solbränt och motsatsen mot hemmakvinnans, eller idealkvinnans finlemmade, ljusa behagfulla händer. I Sams ögon har kvinnan Gerda (sjö)manshänder formade av aktivitet och ombordarbete men det önskvärda hade varit återställandet till mjuka och uppfattat kvinnliga händer som inte behövde arbeta ute i det fria.

Genomgående fungerar alltså både händer och hy som viktiga markörer i samtliga verk. Då Christinas utseende beskrivs, sägs det vara just hennes

bruna hy och mörka händer som gör att hon lätt kunde uppfattas som en ung man.¹²⁴ Brunbränd, härdad och väderbiten hy på kropp och händer är kännetecken för arbete utomhus och till havs. Genom att motsvara en slags kroppsliga avtryck av maritima praktiker, signalerar de aktivitet och indirekt den erfarenhet och kompetens som karaktärerna har tillägnat sig genom maritimt arbete över tid. Då vithet snarare symboliserat ett kvinnligt genus kan deras mörka hy också visa hur de rört sig mot maskuliniteten.¹²⁵ På så vis kodas kroppen både som resultat av arbete och som ett genusöverskridande tecken. I relation till 1700-talets internationella fiktion kan utöver maskulina kroppsuttryck tillsammans med arbetsamhet som frigörelseform tolkas som markörer för deras tillhörighet bland de lägre samhällsklasserna.¹²⁶

Även på vilket sätt de beskrivs som vackra eller tilldragande speglar klasstillhörighet. Varken Susanne, Jane, Christina eller Gerda framställs i enlighet med den borgerliga skönhetsnorm som dominerar många 1800-talsföljetonger, men de beskrivs ändå som tilldragande på andra sätt. De förblev dock vackra på det sätt en arbetarklasskvinna kunde vara tilltalande. De kunde aldrig bli liljevita skönheter på det vis som bara överklasskvinnor eller borgerliga kvinnor som inte kroppsarbetade kunde vara.¹²⁷

Genom kroppsliga markörer som brun hy och härdade händer materialiseras alltså karaktärernas sociala position och klasstillhörighet. Beskrivningarna av kropp och utseende fungerar därmed inte enbart som dekorativa inslag, utan som centrala verktyg för att socialt och moraliskt inordna de kvinnliga sjömännen i samtida förståelseramar. Genom hud, hår, händer och blick kodas deras närvaro till sjöss som möjlig och underlättar könsöverskridandet. Dessa kroppsliga drag legitimerar dem som erfarna arbetare och dugliga sjömän och markerar deras aktörskap tydligare än hos andra samtida följetongers idealkvinnor. Samtidigt finns en dubbelhet. Andra kroppsliga drag som små händer eller begränsad muskelfkraft, framstår som tecken på det biologiska könet. Dessa kan narrativt förbises för att möjliggöra överskridandet till man, men ligger ändå som en undertext för läsaren. Kroppen utgör således både ett potentiellt redskap för genusperformativitet och en gräns för hur långt överskridandet kan sträckas.

Sjöfiktionen reproducerar 1800-talets kroppsliga determinism och

troper i internationell fiktion, men gör det på ett sätt som också öppnar för alternativa föreställningar om kvinnlig duglighet, handlingskraft och sjömanskap, samt visar hur kroppen blev ett avgörande medium för att träda in i, omförhandla och tillfälligt uppehålla plats i ett maskulint kodat maritimt rum.

Kvinnligt sjömanskap i manlig förklädnad

En viktig aspekt med fiktionen är hur den ingår i en diskussion om vad som vid tiden ansågs som lämpligt kvinnligt arbete och arbetsförmåga. Berättelserna ger även inblickar i sjömanskapets praktiker, det vill säga vad det är för yrkesskickligheter, förmågor och egenskaper som knutits till gott sjömanskap. Med sjömanskap avses här både teknisk skicklighet, såsom i segling, riggning, eller navigation, samt egenskaper som mod, uthållighet, kamratskap och plikt känsla – särskilt i relation till kollektivet ombord.¹²⁸ Tomas Nilson ser i en samling romaner från Sverige och Finland, utgivna mellan 1924–1946, en värdegrund ombord som baseras på hur väl ett arbete utförts. Detta goda arbete är en förutsättning för en delaktighet i gemenskapen ombord och placering inom informella hierarkier, och baseras dels på yrkesskicklighet, dels på fysisk styrka och uthållighet. I Nilsons analyserade romaner framgår att, klara av arbetet och uthärda de kroppsliga prövningar som det innebär, är sammanlänkat med maskulinitet och en del av att vara manlig.¹²⁹

Det "goda sjömanskapet" i berättelserna analyserade i denna artikel konstrueras dock inte som en muskulär styrka – *mamma styrman* anses för övrigt särskilt svag. I stället är det andra former av fysisk duglighet och moralisk karaktär – såsom lojalitet mot fartyg, besättning och fosterland – som blir centrala värdemått. Likt segelålderns hjältar i den internationella sjöromanen, är mytologiserandet och romantiserandet av yrkes- och hantverksskickligheten i att överleva till havs, vad som framhävs i fallet med de förklädda kvinnorna.¹³⁰ I det följande undersöks hur dessa olika ideal kopplade till det goda sjömanskapet aktiveras i verken.

Som redan diskuterats uppvisade tre av de unga kvinnorna kunskaper och förmågor om rodd, segling och båtar innan de beger sig till sjöss under

manlig identitet, medan Susanne/*mamma styrman* fostrats till ett liv och arbete ombord sedan barnsben. Ingen av berättelserna skildrar hur eventuell inskrivning i sjömanshus och ombordmönstring har gått till. Beskrivningar av deras egenskaper och karaktärer som manliga yrkessjömän ingår i olika utsträckning i berättelserna. *Jungfrutornet* innehåller flest skildringar av den förklädda kvinnan som sjöman, vilket kan reflektera författaren Flygare-Carléns personliga erfarenheter och kunskaper om både fartyg och ombordarbete. Romanen *Kvinnan som tog hyra* skildrar i stället en resa över världen med segelfartyget *Svea* och utspelar sig till stora delar ombord varför vi hinner träffa på Gerda arbetandes som alter egot Axel. I *Svarta Jane* hinner Jane/Johannes inte vara till sjöss särskilt länge innan den avgörande sjödrabbningen. Inte heller i *Mamma Båtsman* där Christina/Christen först tjänar i tre år på ostindiefararen *Gustaf III* och senare ombord andra fartyg, är resan, arbetet eller vardagen som sjöman skildrad. Dessa tystnader avslöjar således inte de konkreta sysslorna och arbetet. Å ena sidan kunde detta vara ett tecken på att författaren inte var bekant med hur denna vardag ombord som förklädd kvinna bland män kunde ha sett ut, men mer troligt motsvarar detta stilistiskt grepp i följetongen, där själva resan inte var det viktiga. Det maritima arbetet blir mer eller mindre en fond för ett budskap eller en moralisk berättelse än ett studieobjekt i sig. Luckorna eller tomrummen som lämnas i följetongerna kan också fungera som utrymmen i vilka läsarna själva kan fantisera ihop de sensationella äventyr som huvudpersonerna fick uppleva.

Jungfrutornet utgör en spännande kontrast mot de tre övriga skildringarna av de kvinnliga sjömännen. En av de punkter som skiljer dem åt är hur den kvinnliga sjömannens sjömanskap skildras mer ingående av Flygare-Carlén. Där de övriga tre berättelserna tydligare kan ses ingå i en diskussion om huruvida kvinnor kan eller bör arbeta som sjömän, saknas denna diskussion i *Jungfrutornet*. Här finns inget som resonerar kring om det är moraliskt försvarbart eller förkastligt att en kvinna tar ett traditionellt manligt yrke. Ombord *Flygfisken* är en kvinna sjöman och varken kapten, manskap eller någon annan som känner hennes hemlighet, uttrycker att detta skulle var annorlunda på något vis – hon är ju trots allt uppfostrad både till pojke och sjöman. *Mamma styrman* är inte omtyckt av besättningen men det beror inte på hennes kön eller att hon skulle vara en

oskicklig sjöman, utan på att hon är grym och elak. "[D]en högmodige och stolte styrmannen" ombord briggen *Flygfisken* beskrivs som despotisk och som styrande och domderande som en kvasikapten med sin kapten tillika make.¹³¹ Bas tålde henne inte: "hon var en riktig djefvel, så god sjöman hon än var."¹³² Besättningen verkar dock ha stått ut med henne på grund av att hon var så skicklig. Bas medger för Albin att han har "henne att tacka för det jag i grund förstår mitt yrke" och att han därför är högt värderad av kaptener som förstår sig på sådant.¹³³ Att hon befunnit sig näst högst i hierarkin ombord och att hennes man faktiskt var kapten ombord, har troligen också påverkat vad besättningen stått ut med. En viktig skillnad är just hur *mamma styrman* har en befälsroll, medan de övriga förklädda kvinnorna seglar för om masten.

Även senare som matrosen John, då ingen känner dennes hemlighet, uppvisar *mamma styrman* sin skicklighet till sjöss ombord kapten Albin Jentzels *Sjöfröken*. Vid mönstring kräver John en nästan dubbelt högre lön än Jentzels bästa matros, eftersom han menar att han är så god som tre.¹³⁴ Bas frågar senare vad kaptenen tycker om den nye matrosen. Jentzel föredrar honom inte, men ser dock att "han är utmärkt skicklig. Han har en förundransvärd vighet och stor raskhet i allt hvad han företager".¹³⁵ Senare under resan då fartyget befinner sig i en faslig storm, föreslår John oförskämt till kapten vad som måste göras för att inte gå i kvav och begär befälet i en kvart för att "rädda fartyg och besättning!"¹³⁶ Bas som nu känner igen *mamma styrman* bakom Johns förklädnad, uppmanar kapten Jentzel att lämna ifrån sig befälet och menar att John "räddar skeppet, om någon människa kan det!"¹³⁷ Med ens befaller John besättningen och kapten Albin Jentzel i en räcka djärva manövrar som räddar fartyget undan grundstötning i stormen. Utan att Albin vet att *mamma styrman* gömmer sig bakom matrosen, tvingas han rasande för sig själv erkänna "att han här funnit sin öfverman".¹³⁸ I efterhand diskuteras Johns manöver. Befälhavarna på *Sjöfröken* menar att manövern var ett nödknep som de själva skulle undvika för att de föredrar att handla efter klokare regler. Bas menar till och med "att kapten skulle ha folket emot sig om han hade föreslagit en sådan manöver."¹³⁹ Skickligheten och djärvheten hos *mamma styrman* kan således inte tas miste på. Däremot uppskattas denna djärvhet inte riktigt utan uppfattas snarare som vårdslöshet och oaktsamhet mot besättningen.

Sammantaget uppvisar *mamma styrman* och karaktären John en otrolig yrkesskicklighet men saknar omsorgen om skeppskamraterna som också kännetecknar gott sjömanskap. I egenskap av befäl har *mamma styrman* snarare bedömts utifrån yrkesskicklighet än underkastats samma krav på kamratskap som manskapet.

Av Janes/Johannes sjömansarbete ombord får vi inte veta mycket. Det är de handlingar som ger uttryck för en fosterlandskärlek eller -plikt som står i centrum, likaså engagemanget för skeppskamraterna. I samband med att ryska flottan avancerar mot Svensksund i augusti 1789, klagar högbåtsmannen Petter Storm på skonerten *Falken* över att behöva slåss i ett "krabbhål" och inte få drabba samman och dö värdigt ute till havs. I sin förstämde sinnesstämning insinuerar han vidare att *Falken* och dess besättning aldrig mer kommer att klyva havsvågor. I denna stund möter vi för första gången Johannes, eller den förklädde Jane, som invänder mot högbåtsmannens demoraliserande tal. Den unge sjömannen menar att "[d]et är skam af er, högbåtsman, att med sådant der tokprat nedsätta folkets mod".¹⁴⁰ Trots att den unge sjömannen Johannes – även kallad lots i en passage – nyligen är påmönstrad, har han kurage att ifrågasätta en äldre och betydligt mer befaren sjöman högre upp i hierarkin.¹⁴¹ Protesten visar att Jane/Johannes sätter sig själv i andra rummet och sina skeppskamrater i första hand.

Tidigare studier visar hur solidaritet och kamratskap ombord har varit ett sätt att formera en sorts broderskap och handlingsutrymme i en formell hierarki gentemot befälen ombord. Att sätta sig själv framför kollektivet, exempelvis genom att försöka undkomma arbete på andras bekostnad, kunde vara ett tydligt brott mot solidaritetens kod.¹⁴² Jane/Johannes bevisar återigen sin plikt-känsla och osjälviskhet i nästa passage. Då den förorättade Storm föreslår att Johannes skall gå iland och rädda sitt fina skinn undan ryssarnas hårda "slängkyssar", kastar Johannes stolt på huvudet och ber i stället Storm "om en plats vid er kanon, för att en gång få lukta krutrök på allvar." Johannes menar att det "vore en ära för mig att få göra mina första lärospån under en sådan läromästare." Vidare lovar han att "stå på min plats som en gammal veteran."¹⁴³ Bilden av Jane är tydligt en idealiserad hjältinga som orädd ger sig i kast med faror och okända prövningar och uppgifter.

Den romantiserade hjältestatus som i fiktionen tillskrivits sjöfarare

under segelåldern, uppkommen ur sjömannens kreativitet och skicklighet i det dagliga arbetet med att navigera och bemästra otämjda oceaner, faror och påfrestningar, kan även anas i följetongen *Mamma Båtsman*.¹⁴⁴ I en vers skildras ostindiefararens resa som en stolt men farofylld långfärds-seglats bland obekanta fjärran länder, långt från fosterlandets trygga skär. Sjömännen framhålls mellan raderna som modiga och beskrivs som söner "[u]taf nordens, Urbekanta Vikingstam." Ingen av de påmönstrade vet vilket öde som väntar, "Ifall Kanske Döden följer Detta fartyg Eller om det En gång lyckligt Kommer fram."¹⁴⁵ Att Christina/Christen ger sig ut på denna sträpats innebär således att han likt den oförskräckte nordiske vikingen vågar ge sig ut i det farofyllda okända i det gemensamma nationella projektet.

Från de tre åren ombord *Gustaf III* skildras inget av Christens arbete förutom i en kort passage då ostindiefararen under hemresan åter plöjer Nordsjöns vatten. I samband med ökad vindstyrka befalls besättningen att bärga och beslå de i stunden onödiga bovenbramseglen. Härmed ilar upp i riggen "jungmännen, lätta som kattor" och "[f]ortare än någon af de andra ilade en yngling upp för de svängande bardunerna".¹⁴⁶ Trots att som sagt skildringar av det dagliga ombordarbetet saknas, påvisar det faktum att Christen tjänstgjort ombord ostindiefararen under hela dess Asienresa på tre år, att han inte gjort bort sig utan klarat av sjömanskapets praktiker och att navigera både som man och i besättningens informella och formella hierarkier. Att Christen beskrivs som snabbare än de övriga jungmännen, det vill säga uppvisar en högre skicklighet i arbetet, samt efter att ha blivit avslöjad fortsätter sin karriär under manlig identitet ombord andra fartyg, visar också att hon/han bemästrar yrkets praktiker.

I romanen *Kvinnan som tog hyra* uppvisar även Gerda/Axel samma professionalitet som övriga besättningsmän och diktjaget Sam. Innan Axel i Antwerpen mönstrar på *Svea*, har han tagit hyra på en bark som lastade trä på Spanien, och därefter varit i England, Canada och Västindien.¹⁴⁷ Om arbetet på *Svea* skriver Sam: "Viga som apor springa vi i riggarna, sejsingarna kastas och segeldukarna falla ned från rårna." Om Axel skriver Sam att "[h]an var yngre sjöman än jag. Men varenda en av de hundratals ändarna i riggarna kände han lika väl."¹⁴⁸ Axel bemästrar således arbetet till sjöss, sjömanskapets praktiker. Utöver detta utmärker han sig för sitt goda kamratskap och hängivenhet till sina medmänniskor – inom honom "full-

komligt brann det av lidelse för kamraterna.” Sam menar att "[d]et var något Lidnerskt över denne unge sjömans känslor för yrkesbröderna och någon gång hade det kommit för mig, att i denna till synes skygga gossge-stalt bodde måhända den profet, som en gång skulle lysa ljus över allt det skumma elände, som drog sjöns folk ned i mörkret.”¹⁴⁹ Att just Lidner – vars verk genomsyrades av lidelse och känslsamhet och inspirerade de svenska romantikerna – används för att beskriva Axels karaktär, kan visa på en sentimentalisering av den kvinnliga hjältninnan, som har observerats internationellt. Dianne Dugaw visar hur arbetarklassens kvinnliga krigares hjältestatus och romantiska ideal dalar från 1700-talet i relation till en allt starkare borgerlig genusideologi, i vilken kvinnlig känslighet är grundsyn. Detta värdesystem kräver kvinnlig passivitet, bräcklighet, mildhet, och svag kropps-konstitution; känslighet i både perception och känslor; samt förfining, blygsamhet, skam, och återhållsamhet i sina handlingar.¹⁵⁰ Denna kvinnliga bräcklighet och känslsamhet kolliderar dock med Axels uppvisade mod. Modet och engagemanget för sina skeppskamrater ger sig konkret till uttryck under ett slagsmål, då en tysk man fegt drar sin kniv. Axel räddar sin skeppskamrats liv genom att fysiskt gå emellan och stoppa det dödande hugget. I stället för glädje som hos de övriga skeppskamraterna, läser Sam i Axels ansikte ett ”drag av tyst smärta”. Sam anser det oförklarligt och barockt ”att en sjöman i ett ordinärt sjömansslagsmål skulle stå och röras till ädlare medkänsla” men kan samtidigt inte låta bli ”att beröras av denna sjukliga ömtålighet” hos sin vän.¹⁵¹ I passagen förmedlar Sam att graden av medkänsla Axel uppvisar är onormalt stor för en sjöman, men som läsare förstår vi att känslomheten är ett uttryck för den kvinnoperson som finns bakom förklädningen. Trots att Axel utan att tveka, med sin egen kropp skyddar en kollega från ett dödligt knivhugg, är det intrycket av en sjuklig ömtålighet som formar Sams uppfattning av Axel – inte modet eller den självuppoftande solidariteten. En inkonsekvens ses även i Sams resonemang om Axel, då han å ena sidan menar att han är en god kamrat som uppenbarligen är en skicklig sjöman, samtidigt utbrister för sig själv ”min fina, ömkansliga vän, du är inte skapad för sjön.”¹⁵²

Den samlade erfarenheten och skickligheten i arbetet till sjöss kan i berättelserna även utläsas genom karaktärernas titlar. Johannes/Jane, som endast hinner tjänstgöra en kort tid ombord, benämns vid ett tillfälle – av

oklar anledning – som *lots*. Titeln är anmärkningsvärd, eftersom den borde ha tillhört en mer kvalificerad person än den nybörjare som en jungman eller båtsman utgjorde. Lotsen utgjorde ett eget yrkesväsende och hade en central funktion i att vägleda fartyg genom svårnavigerade farleder, särskilt inomskärs. Benämningen kan därför tolkas som ett litterärt sätt att framhäva Johannes/Janes förtrogenhet med navigering och segling i hemmavattnen i Finska viken, trots att Johannes som ny på örlogsfartyget saknade formell erfarenhet. Gerda/Axel kallas genomgående endast *sjöman*, utan vidare rang eller befattning, vilket samtidigt markerar en jämlik position i förhållande till det övriga manskapet. Christina och Susanne däremot tilldelas titlar som tydligt signalerar erfarenhet och avancemang inom den maritima hierarkin. *Mamma båtsman* kan tolkas som ett uttryck för en bredare, hos författaren samtida uppfattning om båtsmannen som en yrkesskicklig och ansvarstagande sjöman, snarare än som flottans indelta arbetare. Titeln antyder därmed den professionella kompetens och auktoritet som Christina/Christen tillägnat sig genom sina år till sjöss. *Mamma styrman*, som uppträder som kvasikapten, har den högsta rangordningen bland kvinnorna och agerar med självklar auktoritet och säkerhet i sin roll. Kvinnornas positioner och titlar ombord vittnar sammantaget om yrkeserfarenhet och kunnande som erhållits genom en grund i deras tidigare maritima intressen och förtrogenhet samt vunnits genom skolning och insocialisering i yrkets normer och praktiker. De har bemästrat mandomspövet genom att klara av arbetet och uthärdat de kroppsliga prövningar som det inneburit. Samtidigt kan just deras strävanden och arbetande *flit*, läsas som konkreta bevis på deras klasstillhörighet.¹⁵³

Från sjöman till kvinna – avslöjandets dramaturgi

Påfallande nog finns inget i de förklädda kvinnornas arbete till sjöss som röjer deras dolda kvinnliga biologiska kön. Som sjömän fungerar de väl och i stället är det andra omständigheter som avslöjar dem: olyckor, uppfattade kvinnliga karaktärsdrag eller deras eget beslut om att träda fram.

I fiktionen utgör själva återställandet till kvinna en central dramaturgisk punkt. Oavsett yrkesskicklighet eller vilja att fortsätta arbeta till sjöss,

kräver berättelsens logik i regel att den förklädda återgår till sitt "naturliga" kvinnliga tillstånd. Avslöjandena sker oftast i samband med att kropparna betraktas i ett nytt ljus – särskilt bröst och hår – och kroppen fungerar därmed som den normerande och reglerande instans som ifrågasätter eller sätter punkt för yrkesidentiteten och ibland också leder till bestraffningar. Detta avsnitt analyserar därmed avslöjandets dramaturgi och de grubblorier och diskussioner som avslöjandet väcker: kan kvinnorna fortfarande erkännas som sjömän, eller är de "bara" kvinnor?

I *Jungfrutornet* sker avslöjandet om *mamma styrmans* kvinnliga identitet för oss läsare då huvudpersonen Albin får hemligheten berättad av hennes son Achilles.¹⁵⁴ Den övriga besättningen känner också till hemligheten men låtsas som sagt inte om det. Det finns inget i *mamma styrmans* arbete till havs som avslöjar hennes dolda kvinnliga kön. Intressant nog upphävs till och med möjligheten till återställande i *Jungfrutornet*, vilket är möjligt i de övriga tre sjöfiktionerna. *Mamma styrman* förekommer ömsom som styrman, ömsom som Susanne eller matrosen John, men det är i berättelsen *mamma styrman* som verkar vara karaktärens sanna identitet som skymtar fram bakom de senare två. Karaktären Susanne framstår snarare som ett försök till att verka sympatisk och dölja den egoistiske och grymme *mamma styrman* och en roll att spela i offentligheten på land. *Mamma styrman* agerar således inte under en manlig förklädnad som går att avslöja och skala av för att lyfta fram kvinnan bakom, utan *Jungfrutornet* porträtterar en kvinna som är uppfostrad till pojke men kanske framför allt till sjöman.

Svarta Janes korta arbete ombord som Johannes skildras inte i berättelsen, men vi vet sedan tidigare att hon uppvisat både skicklighet och mod till sjöss innan förvandlingen ägt rum. Det är oklart om avslöjandet sker frivilligt, utan vi får snarare intryck av att Johannes hatt faller av då han skyndar fram till den skjutne fästmannen och kaptenen Paul. Denne häpnar, då ett "svall af rika svarta lockar" frigörs och han känner igen sin Jane.¹⁵⁵ "Du är här, Jane, och i denna dräkt" utropar Paul förvånad, och trycker "varmt den modiga flickans hand."¹⁵⁶ Även matrosen Jan, som är den som kommer att föra vidare historien om Svarta Janes modiga bragd, måste även han ha varit i närheten och uppfattat avslöjandet, även om detta inte förtäljs i följetongen. Jane dör därmed hjältinnedöden, inte som man och sjöman, utan återställd

till, och bevittnad som, Jane. Berättelsen skulle exempelvis kunna vara inspirerad av folkliga berättartraditioner om Anna Maria Jansdotter Engsstén och Brita Christina Nilsdotter Hagberg, som kan ha blivit medaljerade med Konungens Silvermedalj för Tapperhet till Sjöss (SMts) efter insatser i 1790 års krig. Engsstén, som var piga hos kaptenen G. A. Leyonacker på en segeljakt, skall ha stannat kvar ombord under beskjutningen under Viborgska gatloppet för att rädda sin herres saker, medan övriga besättningsmän flydde. Engsstén lyckas ensam segla det sönderskjutna fartyget till en säker ankringsplats och belönas med en SMts samt 50 riksdaler, av Gustaf III. Hagberg tog hyra på Sjömanshuset som jungmannen Petter Hagberg, och kommanderades till fregatten Styrbjörn. Under reträtten ur Björkö sund blev hon skadad och en läkare upptäckte således hennes kön. Även Hagberg lovas av Gustaf III, medalj för sin tapperhet och exemplariska vandel. Enligt Christopher von Warnstedt kan utlovandet av gratialer och medaljer bekräftas genom de bådas insända påminnelser och klagoskrifter, efter att tilldelningen av medaljerna låtit vänta på sig.¹⁵⁷ I *Anteckningar om svenska qvinnor* från 1864, kallas Hagberg för Hagström, och har enligt uppgift setts några decennier tidigare med sin tapperhetsmedalj på bröstet, under sin arbetstid i pepparkaksbod på Oxtorget i Stockholm.¹⁵⁸ Denna uppgift snappades upp och integrerades i en roman från 1892, där Hagström förekommer i karaktären av en gumma.¹⁵⁹

I följetongen *Mamma Båtsman* och romanen *Kvinnan som tog hyra* finns inget i protagonisternas fysiska utseende, klädnad eller kroppsspråk som avslöjar deras dolda kvinnliga kön. I Christinas/Christens fall, är det vad som uppfattas som kvinnligt avhållsamt beteende som väcker misstankar hos skeppskamraten Karl/Kalle. Då Christen tackar nej till en skål med arrak och vatten utbrister Karl "[h]vad tusan!", följt av, "du är väl ingen flicka heller! Drick du bara!"¹⁶⁰ Det är just denna incident med punchen som ger en grogrund för misstänksamhet hos Karl, som senare bidrar till avslöjandet. I samband med den storm i hemmavattnet då Christen är en av jungmännen som beslår segel, inträffar en fallolycka. Christen räddas av sina skeppskamrater men ett dövande slag har inte bara orsakat blodströmning ur näsa och mun utan gör även att han försjunker i en "krampaktig slummer" i sin koj. Det är nu Karl passar på att skapa klarhet i sina undringar och skär med en hastig rörelse upp den sovande Christens tröja.

Då han ser bröstet konstaterar han "Ah! Jag har icke misstagit mig, det är en kvinna." Christen vaknar, drar sin fickkniv och tvingar Karl att lova att inte avslöja sin upptäckt.¹⁶¹

Sjömansyrket var befattat med reella faror och ett fall ifrån riggen var en överhängande risk.¹⁶² Avslöjandet efter ett fall är i fiktionen en trop och vändpunkt som inspirerats av verkligheten och kan ses som ovan i exemplet Hagberg. Christina beger sig senare ut till sjöss igen under förklädnad och år 1797 under en rasande storm förliser det fartyg varpå hon befinner sig. Christen och en annan sjöman räddas av lotsar och fiskare på Klädesholmen och förs till en av lotsarnas hem. Hur avslöjandet går till i detalj berättas inte, men lotshustrun har troligtvis klätt av sjömännen deras kläder då de bäddats ned, och hon berättar det vid tillfälle för sin förvånade man: "Det är ingen karl den där, utan det är ett kvinnfolk." I detta ögonblick avslöjas Christinas biologiska kön. I nästa citat, där hustrun säger till sin man att "den sjöman du tror dig ha räddat, inte är någon sjöman utan en kvinna", återgår Christina inte bara till sitt kvinnliga kön utan upphör även att vara sjöman.¹⁶³ Både den manliga identiteten och yrkesidentiteten faller. Hon kan således inte vara kvinna och sjöman samtidigt, fastän hon har många års arbetserfarenhet till sjöss.

I *Kvinnan som tog hyra* blir avslöjandet en intressant vändning som sätter i gång karaktären Sams grubblerier om kvinnans roll och inverkar på hans fortsatta relation och beteende gentemot skeppskamraten Axel, som han nu vet är den förklädda Gerda. Även i denna roman sker avslöjandet efter ett fall ifrån råna i en storm. Sam får order om att "bära in den skadade i skansen, lägga honom i kojen, kläda av honom och badda hans tinningar."¹⁶⁴ Då detta är utfört måste Sam ta sig för pannan och undrar om han yrar eller blivit galen. Han stirrar som förhäxad på sin slumrande kamrat: "Min kamrat... Det var ej längre den drömmande, gåtfulle ynglingen jag såg. På bädden låg en ung kvinna."¹⁶⁵ Trots Axels uppfattade känslolöshet har Sam inte förrän Axels nakna kropp uppenbaras, misstänkt honom för något annat än en yngling. Sam blir betagen och smeker med ögonen hennes linjer och lemmar. Hennes behag, först beskrivna som de "späda flickbrösten" är i en senare passage "fasta och kraftigt utvecklade."¹⁶⁶ Det senare scenariot låter mindre troligt med tanke på att Gerda inte sägs ha lindat sig, men bröstet som symbolisk bärare av

det kvinnliga könet är avgörande inte bara i *Mamma Båtsman* utan även i denna roman.

Sally O'Driscoll har visat hur det ökande intresset för kvinnokroppen under 1700-talet medför att bröstet inte bara blir symbol för femininitet (femaleness) utan en ledtråd till kvinnlighetens natur (womanhood). Under andra halvan av 1700-talet blir bröstet symbolen för det nya kvinnoidealet som kopplas till moderskap och familjeliv, där medelklasskvinnan stannar i hemmet och sköter barnen. Kvinnors förmåga att passera som män skulle kunna tolkas som att genus var formbart och performativt snarare än något inneboende och naturligt. Bröstet och det ibland teatraliska avslöjandet av dem blev ett sätt att sätta punkt för ett oregerligt beteende och idén om att gränserna mellan könen var diffus. Likaså skulle blottandet påminna kvinnor som använt genusöverskridanden för att uppnå aktörskap och makt om att den kvinnliga kroppen är ett faktum som inte kan förbigås.¹⁶⁷ Avslöjandet av Christens och Axels kvinnokroppar blir ett steg i att återställa den "naturliga" ordningen ifrån vilken kvinnan har avvikit från sin husliga plikt och befinner sig på fel plats, i fel könade rum.

Avslöjandescenerna kan förstås som berättelsens sätt att återställa 1800-talets framväxande tvåkönsordning efter att ha låtit karaktärerna överskrida den, och därigenom reproducera samtidens föreställning om biologiskt kön som en fixerad identitet snarare än genus som något flytande, förhandlat eller sammansatt. Sammantaget markerar avslöjandet oftast slutet eller omförhandlingen av kvinnornas tillträde till det maritima, manligt kodade rummet, även om detta tar sig olika uttryck för de olika karaktärerna – från omedelbar utestängning till fortsatt men förändrad närvaro. *Jungfrutornet* framstår dock som det tydligaste undantaget från denna dramaturgi.

Författarna och fiktionens moraliska budskap

De analyserade berättelserna står inte ensamma, utan kan relateras till en bredare internationell tradition av skildringar där kvinnor förkläder sig till män. De både ansluter till och bryter mot dessa traditioner. Fraser Easton har identifierat moraliska och dramaturgiska mallar i en internationell

tradition av hjältinnan eller den "kvinnlige krigaren" i ballad respektive prosa, vilka kan användas för att sätta den svenska sjöfiktionen i en större kontext. Utifrån dessa mallar framträder kvinnornas ageranden och motiv inte främst som praktiska, personliga eller socioekonomiska motiv (push- och pullfaktorer), utan som del av en moralisk prövning där berättelserna undersöker vad som är legitimt, önskvärt eller förkastligt i en kvinnas över-skridande av könade gränser.

I balladerna är den krigande kvinnan oftast från en högre samhälls-klass. Hon söker inte kvinnlig frihet utan hennes motiv och mål är sann kärlek och äktenskap. Det är också i kärlek som narrativet slutar. I prosan, däremot, tar berättelsen sin utgångspunkt i en kärleksrelation snarare än har den som slutmål. Här frigör sig kvinnan från en destruktiv relation och manligt maktnissbruk och blottlägger äktenskapets pris snarare än dess värde. Över tid kom den kvinnliga krigaren i prosan dessutom allt tydligare att förknippas med arbetarklassen.¹⁶⁸

Berättelserna kan också speglas mot sedelärande berättelser, familjeromaner och den framväxande flickbokstraditionen i Tyskland, England och USA från 1880-talet. I dessa texter tillåts den förpubertala flickan vara pojkflicka, hysa typiskt pojkgiga intressen och tillfälligt göra uppror mot kvinnorollen – så länge hon i slutänden tämjs och återförs till en utvecklingsbana som leder mot att bli kvinna, ingå äktenskap, bilda familj och hem.¹⁶⁹

Det är svårt att veta i vilken grad författarna till de i artikeln analyserade verken tog del av samtida, internationella hjältnineballader och berättelser. De svenska upphovsmakarna var aktiva författare av följetonger, romaner, vetenskapliga artiklar och rapporter och ligger tillsammans bakom flera alster av varierad verkshöjd. En viktig aspekt är hur åtminstone tre av fyra uppvisar arbetserfarenhet och personliga insikter i olika delar av sjöfarten, kustliv och maritima sammanhang som har kunnat omsättas i prosa. Utöver att de kan placeras in i en följetongs- och romantradition, där till exempel förklädnad varit ett framstående tema, är det inte otänkbart att författarna har fikcionaliserat egna upplevelser eller muntliga traditioner, händelser och motiv de hört talas om genom sin anknytning till den maritima världen, liksom fikcionaliserat skriftliga och muntliga traditioner som funnits internationellt om människor i förklädnad i stort och kvinnor arbe-

tandes i manliga eller maritima branscher mer specifikt. Muntliga traditioner och tidningars kortfattade och stramt hållna notiser om avslöjade förklädda kvinnliga sjömän har givit utrymme för författarna att brodera ut i fiktiva narrativ.

Den absolut mest kända av upphovspersonerna, nu som då, är författaren bakom *Jungfrutornet*, Emilie Flygare-Carlén. Under den andra halvan av 1800-talet var hon den mest populära och översatta svenska författaren. Hon slog igenom internationellt på 1840-talet efter genombrottet med succéromanen *Rosen på Tistelön* från 1842. Hennes verk översattes till ett tjugotal europeiska språk och hon var en av sin tids mest lästa författare. I Sverige var hon först med att realistiskt skildra västkusten, skärgårdsmiljöer samt de "vanliga" arbetande samhällsklasserna i form av sjöfolk, fiskare, köpmannafamiljer och tulltjänstemän. Som barn uppväxt i Bohuslän, föredrog hon att följa med fadern – köpmannen och skutskepparen Roger Smith – på affärsresor till sjöss, tillbringa tid i hans handelsbod och lyssna på kustbornas historier ute å bryggan, snarare än att hjälpa sin mor Margareta Stiegler i köket. Hennes uppfostran var mer fri och mångsidig jämfört med många andra flickor vid samma tid. Modern främjade litteraturläsning i familjen och romanläsningen gjorde att Emilie så småningom insåg att hon själv kunde behärska genren.¹⁷⁰ Emilies författarskap bygger således mycket på de egna erfarenheter och upplevelser från sin uppväxt- och hemmiljö. Vid sexton års ålder får hon själv ansvara för driften av faderns båt *Kulten* och har därför kallats för "redare i kjol".¹⁷¹ Hennes kunskaper om både seglation, fartygstyper och sjöfart återfinns i skildringar i *Jungfrutornet* av fartygsbeskrivningar, arbete, sociala hierarkier och manövrar till havs. Kanske är det även den egna erfarenheten av segling och navigation som praktik som medför att *mamma styrman* får ha befäl ombord briggen *Flygfisken* utan att detta behöver bli berättelsens springande punkt, som skall utredas, ifrågasättas, moraliseras, eller korrigeras. Det faktum att *Jungfrutornet* skiljer sig från de övriga tre berättelserna på så vis att den kvinnliga förklädde sjömannen inte är i centrum av berättelsen, kan också medföra att varken uttalade åsikter eller underliggande budskap handlar om huruvida en kvinna kan vara en god sjöman eller inte, eller om hon hör hemma till sjöss eller på land och i ett hem.

Flygare-Carlén är känd för sina skildringar av komplexa kvinnopor-

trätt och kvinnans situation och hennes romaner uppfattades som inlägg i samtidens könsrollsdebatt.¹⁷² *Mamma styrmans* kärlek till sina turkiska byxor kan läsas i dialog med samtida emancipationsrörelser, där just kvinnobyxan blev en internationell symbol för kvinnors frihet. *Mamma styrman* blir därmed exempel för den fria kvinnan, som kan klä sig som hon vill, arbeta med vad hon vill och vara den hon vill – över trettio år innan en svensk kvinnlig dräktreform förespråkas.¹⁷³ För de övriga karaktärerna tycks byxor och manligt kodad klädsel mest fungera som en praktisk lösning och nödvändighet för könsöverskridandet – inte en form av frihet som eftersträvas i sig självt, som för *mamma styrman*/Susanne Ennes. *Mamma styrmans* personliga frihet uttrycks inte bara genom att hon är fri i sin klädsel utan också genom att hon fritt får röra sig fram och tillbaka mellan könsuttryck, identiteter och roller både till sjöss och på land. På så vis blir hon på samma gång ett uttryck för en moderniserings- och emancipationsprocess men samtidigt påminner hon om en tidigmodern individ, som inte är låst i vare sig yrkesidentitet eller personlighet, utan till och med kan röra sig mellan olika sociala kön och persona. Hon bryter därmed även mot samtida litterära sedeläror där "pojkflickans" äventyr i en maskulin domän kan fungera utvecklande, men måste avslutas i samband med kvinnoblivandet.

Flygare-Carléns genombrottsroman *Rosen på Tistelön* markerar en klar uppdelning mellan kvinnornas sfär och vardagen i hemmet samt männens sfär i scenerna till sjöss.¹⁷⁴ I *Jungfrutornet* är både det Enneska hemmet och fartyget *mamma styrmans* domäner, där hon rör sig med en självklar pondus och som kvasikapten domderar både maken/kaptenen och besättningen. Det maritima rummet vidgas från att vara enbart manligt till att obestriddligen manövreras och upptas av en kvinna tillika skicklig sjöman. Epitetet *mamma styrman* förenar de båda domänerna och rollerna i en och samma person och karaktären kan både vara moder och skicklig sjöman och befäl samtidigt.

Mamma styrman uppvisar både viljestyrka och handlingskraft, men är ond, beräknande och allt annat än en hjältinna. Romanen erbjuder ingen förklaring till varför *mamma styrman* utvecklats till denna självupptagna och sluga personlighet. Att få ett utomäktenskapligt barn, Achilles, tillsammans med en afrikansk man som paret Ennes förslavat i sin männis-

kohandlande verksamhet, skulle kunna ha framställts som omoraliskt och fel. I stället är det genom kärleken till sonen och dennes försvunne och högt saknade pappa, som *mamma styrmans* omtänksamma och sympatiska drag skildras. Mellan raderna skymtas även hennes egen ofrihet och utsatta position, sedan hon som femtonårig bundits med äktenskapliga band till kapten Ennes – den man som haft vårdnaden om henne och uppfostrat henne sedan barnsben. *Mamma styrmans* domderande på fartyget *Flygfisken* och hennes försök till att tvinga världen att rätta sig efter hennes vilja, kan läsas som ett försök till att skapa personlig frihet och handlingsutrymme och återerövra den avsaknad av aktörskap och frivillighet som hon upplevt i sin barn- och ungdom. På så vis uppvisar berättelsen likheter med den internationella prosan vars narrativ utvecklar sig som en kvinnans frigörelse från en dålig sexuell relation och manligt förtryck.

Samtidigt lockar inte *Jungfrutornet* till sympati för *mamma styrman*. Hon passar inte in i mallen för balladens eller prosans hjältinna eller kvinnliga krigare. Briggen *Flygfisken* är ett slavskepp i triangelhandel mellan Afrika, Västindien och Göteborg – även om denna historia inte är i fokus i romanen. Hennes hänsynslöshet utmynnar i galenskap och besatthet av den unge kapten Jentzel. Även om *mamma styrman*/Susanne Ennes efter frigörelsen kan verka söka kärlek hon själv har valt, blir besattheten av Jentzel i stället ett uttryck för hennes fortsatta strävan efter kontroll och dominans. Då Albin Jentzel inte vill ha henne, försöker hon inte bara vid ett utan vid upprepade tillfällen att ta livet av Jentzels käraste Rosa, slå split emellan dem, och ta livet av både Jentzel, sig själv och sänka *Sjöfröken* och ta hela besättningen i graven.¹⁷⁵

En recension av *Jungfrutornet* fäster inte alls någon uppmärksamhet vid karaktären *mamma styrman*.¹⁷⁶ Andra recensenter ogillar henne. Någon detaljerad information om varför saknas, men karaktären missbehagar och beskrivs som "temligen misslyckad." eller "helt och hållet osvensk och mestadels alldeles oqvinlig."¹⁷⁷ En fjärde recensent undrar om "en sådan karaktär, som *Mamma-Styrmans* kan anses lyckad och naturlig" men ber att frågan "hemställas till mera sakkunnigas bedömande."¹⁷⁸

Generellt har Flygare-Carlén prisats för sina skildringar av västkustens liv och miljöer. *Jungfrutornet* fick i pressen både ljumt bemötande samt beskrevs som ett "mästerstycke".¹⁷⁹ Signaturen "G.H.M." som recense-

rade *Jungfrutornet*, trodde att allmänheten skulle ge sitt bifall till romanen, och menade att det var "sällsamt, att ett fruntimmer förmår så framställa sjölivet, att icke blott den, som är bekant dermed, kan igenkänna det karakteristiska deraf, utan att hela allmänheten kan deruti finna ett lifligt intresse."¹⁸⁰ Karlskronatidningen *Najaden* menade att hennes många tidigare teckningar av skärgården, sjökaraktärer och sjölivet har varit mästerliga, men menar vidare att "[h]afvet, Skeppen, Fregatterne, de stora manövrerne – det är, måste vara, och kan icke annat än för henne förblifva ett *fremmande*, ett onaturligt element, der hon rör sig, med fremmande hjälp-trupper, osäkert, generadt, någon gång kanske misslyckadt."¹⁸¹ Recensionerna av *Jungfrutornet* visar därmed på en tydlig spänning mellan Flygare-Carléns faktiska erfarenheter av kust- och sjöliv, hennes förmåga att realistiskt gestalta detta i prosa och samtidens tvekan inför att en kvinnlig författare kunde göra anspråk på ett dessa maritima kontexter. Den maritima världen görs därmed manlig i praktiken såväl som i det litterära ägandet.

Författaren till *Svarta Jane* placerar *Svarta Jane* i ett nästan hundra år äldre samhälle. Bakom författarsignaturen Axel S-G gömmer sig Ernst Axel Ferdinand Sundberg. Sundberg var inte bara översättare och skribent i tidningar och tidskrifter, men även kamrer och kassör i Kongliga Direktionen öfver Allmänna Barnhusinrättningen i Stockholm.¹⁸² Hans koppling till det maritima är oklar men att döma av hans följetonger hade han ett intresse för och kunskap om svensk och finsk militärhistoria. Det är inte möjligt att säga så mycket om det publika mottagandet av *Svarta Jane* – inte heller av *Mamma Båtsman* – då recensioner inte återfunnits. Information om att nya nummer av *Svenska Familj-Journalen* utkommit, vari titeln *Svarta Jane* ingår, trycktes dock i lokalpressen.¹⁸³

Följetongen *Svarta Jane* är mer svårligen läst som ett inlägg som propagerar för kvinnors rätt till arbete inom sjöfarten. Möjligen kan den genom att skapa en äventyrlig skildring av uppdiktade personer placerade i ett historiskt skeende, lyfta fram förflutna verkligheter där kvinnor ändå kompetent kunde kliva fram och uträtta stordåd i maskulint kodade kontexter. Huvudpersonen Jane som sannolikt har verkliga personer som förebild är inte bara berättelsens hjältinna utan framhålls även som en kärleksfull och patriotiskt handlande förebild. Janes renhet och goda

karaktär förmedlas också genom hennes kvinnliga intresse: hon "till passion älskade blommor." Även hennes rum doftade angenämt av blommor och var förtjusande.¹⁸⁴ Informationen signalerar hur Jane, trots att hon levde i fattiga förhållanden, var en ärlig och ordentlig person.¹⁸⁵

I berättelsen agerar Jane på ett vis som kan betraktas som patriotiskt. Hon sätter Sveriges framtid först och kärleken till Paul i andra hand då hon fokuserar på att avslöja en sammansvärjelse av finska militärer och höjdare som vill avsätta kungen och förklara Finland självständigt.¹⁸⁶ Även hennes sista djärva handling som spränger skepp, manskap och ryska fiender i luften, blir i berättelsen en krigshandling för att främja fosterlandets seger mot fiendenationen. När de äntrande ryssarna skadeskjuter kaptenen och fästmannen Paul, just då han skall kasta en brinnande lunta ned i luckan till krutdurken, kommer Jane till hans sida och kastar luntan som gör slut på samtliga förutom matrosen Jan. Utan att tveka offerar Jane sig själv, sin älskade, besättningen och fartyget för fosterlandet så att de inte skall falla i händerna på fiendenationen. Det är denna handling som får Jane att i folkmun leva vidare som mytisk hjältinna.

Samtidigt finns ett tydligt kärleksmotiv som kan ha varit en viktig ingrediens i skapandet av hjältinnan. Kärleken som ett motiv till förklädnaden framträder återigen som Janes drivkraft i berättelsens slutskede. Då Paul förvånat inser att det är Jane som omfamnar honom, svarar hon "'Ja, min Paul, jag är här, för att dö med dig.'¹⁸⁷ När Jane inser att Paul är döende, kan hon lika gärna dö tillsammans med honom. På så vis harmoniserar berättelsens sentimentala motiv främst med en internationell balladtradition som oftast slutar i kärlek, men också med romaner likt *The Pilot* från 1824, där den kvinnliga huvudpersonen förkläder sig i sjömanskläder i syfte att nå fram till sin fästman.¹⁸⁸ Kombinationen av trofast kärlek samt fosterlandet som motiv, medför att följetongen inte innehåller några tveksamheter gentemot Janes maritima intressen eller ageranden. Förklädnaden till sjöman blir ett medel som högaktas på samma vis som Engsstens och Hagbergs insatser vilka utlovades kunglig belöning. På så vis kan Jane – men också Christina – liknas vid den internationella 1800-talslitteraturens och -balladernas förklädda hjältinnor som publiken höll av på grund av deras förmåga att växa i mötet med sociala och ekonomiska svårigheter. Liksom i det internationella mottagandet av hjältinneporträtten,

kan Jane och Christina ses som framgångssagor över underklasskvinnor, vilka porträtterades som vackra individer, förtjänta av kärlek, modiga och dugliga i krig.¹⁸⁹

Bakom signaturen *Aldebaran*¹⁹⁰ som författat *Mamma Båtsman* finner vi Mårten Gabriel Leijonsköld Oxenstierna (1834–1905).¹⁹¹ Leijonsköld Oxenstierna kom från en adelssläkt, skrev i både *Göteborgs Handels och Sjöfarts Tidning* samt i *Familj-Journalen*, och gav ut flera ungdoms- och äventyrsromaner till sjöss, exempelvis *Konungens Kapare* om Lars Gathenhielm.¹⁹² Han var bland annat bosatt på Styrö Tången i Göteborgs södra skärgård och arbetade utöver författande och konstnärskap som kustrodare och kustvakt i Göteborgstrakten – vid Kalvsunds tullstation med stationeringar på bland andra Vrångö, Styrö, Käsö och Onsala – samt utforskade västkusten, England, och Medelhavet med sin jakt. Han studerade skärgårdens natur och befolkning, och samlade andras livsöden, vilka kom att präglade hans berättelser i författandet.¹⁹³ Han borde således vara väl bekant med ämbetspersoner samt maritima miljöer som förekommer i berättelsen *Mamma Båtsman*.

Följetongen *Mamma Båtsman* utspelar sig i ett förflutet 1700-tal och visar också likheter med samtidens internationella hjältnneberättelser, där Christina precis som Jane kan läsas som arbetarklasskvinnan som reser sig ur svårigheter och visar sig duglig i sitt arbete. Christinas könsöverskridande får negativa personliga konsekvenser då det uppdagas men uppfattas samtidigt inte enbart negativt av enstaka myndighetspersoner. Efter att skeppskamraten Kalle skvallrat för polisen hämtas Christina av densamma, förs till magistraten och döms till ett halvt års spinnhusarbete "för det hon förklädt sig i manskläder."¹⁹⁴ Vi kan ana att författaren själv inte anser handlingen motsvara ett brott som förtjänar sammanblandning med mord och annan kriminalitet eller fängelsevistelse som uppfostrande anstalt. Efter att hemligheten avslöjats ytterligare en gång, och hon berättat om sin levnadshistoria för lotsen och dennes vänner, spreds ryktet vidare. Kronolänsman Eiserman anser att "den olyckliga äfventyrskan" skall "såsom passlös" försändas till konungens befallningshavare i Göteborg.¹⁹⁵ I brittisk kontext har bestraffningen av verkliga kvinnor i manskläder just ofta fallit inom ramen motsvarande lösdriverilagen.¹⁹⁶ Landshövdingen i Göteborg, Samuel af Forselles, anser inte att något brott har begåtts: "Är

det icke som jag säger, sju tunnor tusan millioner granater till murvlar, som helt och hållet vill trampa ned en stackars människa bara för det, att hon är dugtig af sig och icke en kujon."¹⁹⁷ Landshövdingen menar således att Christinas agerande visar på självständighet och driftighet, vilket var högt värderade egenskaper. Som jämförelse ser Norena Shopland i en internationell kontext hur verkliga kvinnor som upptäckts ha arbetat som män ofta har fått stor sympati samt beröm för att vara ansvarstagande samhällsmedborgare, i en tid då fattigdom oftast betraktades som lathet och en brist hos individen.¹⁹⁸ Christina kan även tolkas som principfast, då hon väljer att lita på sin fästman som givit henne ett löfte, men av vilken hon blir sviken och får sona ett brott hon inte begått.¹⁹⁹

I ett brev till af Forselles från politieborgmästaren i Göteborg, refereras till Christinas tidigare bestraffningar och att hon i staden "för liderlighet eller vanart blifvit straffad."²⁰⁰ Detta menar landshövding af Forselles är vanrykten och litar mer på Christinas pastor, som menar att hon som född av äkta och kristliga föräldrar, alltid fört ett stilla liv och tagit del av nådemedlen. Han menar vidare att då hon rest utomlands klädd i manskläder för att undvika den "borgeliga skam" som hennes kända brott utsatt henne för, torde det inte anses som ett så ousäktligt brott.²⁰¹ Landshövdingen, som själv besökt Christina i häktet, beslutar sig i stället för att hjälpa henne att skapa en framtid och samlar därför in medel från givmilda göteborgare för att köpa hennes föräldrars stuga åt henne. I berättelsen finns såldes olika uppfattningar om huruvida en kvinnas förklädning i manskläder skall betraktas som en brottslig handling eller ett uttryck för ansvarstagande och driftighet. En pressrecension av andra upplagan av *Ur Folkets Lif. Fosterländska Berättelser* vari *Mamma Båtsman* ingår, lyfter just "den rörande berättelsen 'Mamma Båtsman'", och menar att den exemplifierar tidigare barbariska lagstiftning.²⁰² Det är sannolikt de bestraffningar som drabbar Christinas könsöverskridande klädsel som åsyftas här.

Vid ett tillfälle kallar landshövdingen Christina för flicka.²⁰³ Om hon i berättelsens början 1784 hade fästman och gav sig ut med en ostindiefarare bör hon år 1797 varit en ung kvinna någonstans mellan absolut lägst tjugotre år till att ha passerat trettioårsstrecket. Som syns i artikelns ovanstående analys, har Jane, Christina och Gerda innan förvandlingen benämnts som just flickor. Norena Shopland menar att 1800-talets

användning av ordet "flicka" avsåg att understryka kvinnors underlägsenhet i förhållande till män.²⁰⁴ Benämningen flicka blir i berättelserna ett sätt att förminska kvinnornas aktörskap och förvandlar dem till varelser i behov av en hjälpande hand, snarare än självgående och driftiga personer som lyckats ta sig fram i världen som yrkessjömän. Samtidigt kan "flicka" fungera förlåtande, då den samtida internationella litteraturen kunde acceptera att flickor levde fritt en period under vilken de drogs till pojkrollen. Som vuxen kvinna kunde detta dock inte accepteras men pojkskapet kunde fungera som en parentes för flickan som ville förbättra villkoren som kvinna.²⁰⁵

I Christinas fall står benämningen "flicka" i kontrast till hennes epitetsom berättelsen är uppkallad efter, nämligen "mamma". Berättelsen manövrerar Christina tillbaka till landbacken, föräldrahemmet och hennes sjömanskarriär upphör. Narrativet tar liksom i *mamma styrmans* fall avstamp i en dålig relation. Berättelsen avslutas inte i en kärleksrelation, som för hjältinnan Jane, men väl tillbaka i en domestisk miljö. Då Christina fått sina föräldrars stuga till skänks, öppnar hon där en småbarnsskola och kallas allmänt, "såväl i trakten som af de små, för 'mamma båtsman'".²⁰⁶ Det tidigare stigma hon burit som ung är därmed undanröjt och ersatt av nyfikenhet och till och med uppskattning. Som vuxen kvinna kan hennes äventyr som flicka nu ses som en del av hennes livserfarenhet, något som inte längre behöver moraliseras utan i stället framstår som en förklaring till den auktoritet och respekt hon kommit att åtnjuta.

Funktionen som lärarinna ligger troligen bakom epitetet *mamma*, även om hon själv inte uppges få några egna barn. Benämningen signalerar återställandet till den uppfostrande och omvårdande kvinnorollen som var ett tydligt ideal i författarens samtid. Liksom för *mamma styrman*, gör dock kombinationen *mamma* med epitetet *båtsman* att den tidigare yrkesrollen inte fråntas. Tillsammans skapar begreppen en annorlundahet, det som gör berättelsen värd att berätta.

Romanen *Kvinnan som tog hyra* publiceras 1921 och kom att recenserades och marknadsföras i dagspressen. Upphovspersonen Olof Traung (1888–1958) som ligger bakom pseudonymen *Sam Ritzler*, var bosatt och verksam i Göteborgsområdet. Traung var sjöman och sjökapten samt verksam bland annat som chef på Sjömannasällskapets skolfartyg

Benjamin, chef på Sjöfartsmuseet i Göteborg, ordförande i Göteborgs Sjöscoutkår och korresponderande ledamot i Örlogsmannasällskapet. Utöver *Kvinnan som tog hyra* författade Traung genom sin pseudonym Ritzler romanen *Med styrman Gathenhielm till Canton uti China*.²⁰⁷ Traung efterlämnar i sitt eget namn även en samling fackartiklar och -skrifter genom vilka hans nautiska och maritima kunskaper förmedlas.

I romanen *Kvinnan som tog hyra* visar sig Gerda liksom de övriga kvinnorna i berättelserna, duglig, men också lojal mot sina skeppskamrater. Även om hon agerar hjältemodigt – då hon stoppar det dödliga knivhugget – är berättelsen inte en hjältinneskildring i samma bemärkelse som *Mamma Båtsman* och framför allt *Svarta Jane*. Genom att ändå placera en kvinna i rollen som en duglig och lojal sjöman, som en av ombordfolket, blir romanen i stort en motröst mot förbudsidkarna. Ändå är romanen inte fri från begrundan om kvinnans roll och förmåga i samhället – trots hennes duglighet. Då diktjaget Sam i *Kvinnan som tog hyra* upptäcker att hans skeppskamrat Axel är den unga kvinnan Gerda börjar han att grubbla men då varken övriga skeppskamrater, kaptenen, eller myndigheter får kännedom om vad som pågår får Gerda därför heller inte känna av några formella åtgärder.

Det är hennes egna skuldkänslor, framkallade genom att hon lämnat och förlett sina föräldrar till att tro att hon är död, som är en faktor som gör att sjömanslivet inte förblir den form av frihet hon har längtat efter. Likaså plågas hon av att ensam bära på sin hemlighet och berättar för Sam att "[d]et är som om tomheten ville suga livet ur mig, tomheten att icke ha någon att anförtro sig till. I två år har jag levt på sjön, nej icke levt, jag har jagats som en fredlös. Jag gav mig till det, därför att jag ville det, därför att jag aldrig skulle ha kunnat leva utan det."²⁰⁸ Den starka personliga längtan om att gå till sjöss har fått stå över allt annat, men står sig i slutänden slätt mot sveket mot föräldrarna därhemma.

Även om Sam fortsätter att vara Axels vän ser beskrivningen av denne olika ut före och efter avslöjandet. Som Axel är han "en bildad och renhjärtad ung finne", den "entusiastiske unge finnen" eller helt enkelt beskriven som en ung sjöman.²⁰⁹ Som avslöjad beskrivs också Gerda som ung men oftare som "flicka", "lilla flicka", "stackars lilla flicka" eller en "gråtande liten flicka".²¹⁰ Sam känner att ödet har skickat "denna lilla

varelse i min väg och jag måste skydda henne.”²¹¹ Han uttrycker sig kring Gerda, ”denna lilla varelse, som slungats i mina armar.”²¹² Som kontrast mot detta förhållningssätt får han dubier inför att han talar till henne som en liten skyddsling: ”Hon var ju ändå min kamrat, den oförvägne, hurtige sjömansbrodern. Hade jag rätt att sitta och dalta med henne, som om hon varit – bara en vanlig liten kvinna?”²¹³ Sams grubbel ger uttryck för aktuella diskussioner om kvinnors förmåga och vara i branscher som traditionellt ansetts som manliga domäner. Han förstår att hennes liv måste vara frigiort och starkt och att hon alltså inte kan vara en *vanlig liten kvinna*.²¹⁴ Sam har således inga höga tankar om det täcka könet som helhet men ser hur individen – i detta fall Gerda som motsvarar den nya tidens kvinna – kan axla rollen som sjöman. Varken denna eller någon av de andra berättelserna tvivlar på kvinnornas förmågor och kompetens till sjöss och i *Kvinnan som tog hyra* är återställandet tillbaka till kvinna inte en omedelbar åtgärd, även om det är berättelsens slutmål. Sam accepterar att arbeta vidare tillsammans med Axel som skeppskamrat efter att han fått reda på hennes kvinnliga identitet. Axel finner rent av att det är enkelt att umgås med henne som kvinna och skyller kvinnor som kollektiv för att det råder allmän misstämning och brist på förtroende könen emellan:

Om kvinnorna, i stället för att med koketteri vädja till männens erotiska känslor, kände sig själva som mannens jämlikar och, föraktade en hycklad hängivenhet, läto ett orätt [...] kamratligt förtroende till sin manliga väns sanna gagn ge livet en fastare grund! Helt säkert skulle könsliga laster och synder i och därmed reduceras, äktenskapliga helveten skulle upphöra, på samma gång en större harmoni uppstode mellan man och kvinna, kvinna och man. Skörlevnad och smygande laster skulle falla bort, prostitutionen skulle begrava sig i sin egen smuts.²¹⁵

Sams resonemang ger uttryck för en moraliserande syn där kvinnors underordning och utsatthet ses som ett resultat av deras egen oförmåga att uppträda som jämlikar. Det är, enligt honom, kvinnors koketteri och hycklade hängivenhet som orsakar bristande förtroende och ger upphov till samhälleliga problem som äktenskaplig olycka och prostitution. Denna generalisering ställs i kontrast till hans syn på Gerda, som han betraktar som ett undantag från regeln. I hans ögon har hon frigiort sig från dessa

destruktiva mönster och uppträder med den rakryggade självklarhet han efterlyser. Gerda framstår därmed som en föregångare och en kvinna som vägrar underordning, tar kontroll över sitt liv och präglas av vad Sam beskriver som ”en djärv och ren personlighets adel.” För Sam framstår Gerda som en idealgestalt som ”i sitt självvalda öde som något stort, rikt, ojämförligt skönt: en människa, som våga resa sig över tingens hårda tryck, bryta sig en självisk – i ordets höga betydelse – väg, besegrande motståndet – därför att hjärtats röst är henne förmer än konvens, ja, till och med föräldraömhets.”²¹⁶ Det är knappast troligt att Sam menar att samtliga kvinnor skall bege sig in i manliga yrken under förklädnad, men genom sin beundran för Gerda uttrycker han respekt för kvinnlig självständighet och mod att trotsa normer och samhällets förväntningar. Gerda blir därmed både ett undantag från det kvinnliga kollektivet Sam kritiserar, och ett exempel på den typ av emancipation han ändå verkar beundra.

Gerdas bror Gösta blir till skillnad mot Sam, inte alls glad över att få möta henne på andra sidan jordklotet i sjömansrollen. Han frågar retoriskt ”[v]em är du också? Ruinen av något som en gång var oss kärast av allt. En kvinna, som levt bland råa karlar, som sänkt sig till den uslaste smuts. Ty ingen kvinna kan gå ren ur den dy, som dragit många starka män till botten.”²¹⁷ Brodern ser inte alls livsvalet som ett uttryck för en stark och djärv personlighet, utan tvärtom som ett uttryck för en fallen kvinna som inte kan återställas.

Efter ett antal år och strapatser till sjöss återvänder dock Gerda själv-mant till hemmet och till sina föräldrar, då sorgen över förlusten blivit för stora. Familjen, längtan och självavandorna blir faktorer som lockar henne från havet tillbaka till hemmet. Den verkliga Axel Bergman, den vars identitet hon antagit, är förälskad i henne och följer vid hennes sida. Sam inser slutligen att Gerda framstår ”som den fullständiga jämlike” men romanen får samtidigt en återställande avslutning där hon upphör att vara den ”käcke sjömannen” Axel och återgår till land och sin kvinnliga identitet. Tiden som yrkessjöman blir en parentes i livet.²¹⁸ Trots att hon följt sin högsta önskan att bli sjöman på de sju haven, och inte uttalat ett ord som kan likna intresse över varken Axel Bergman eller äktenskap, återvänder hon hem för att inte bara återställas till kvinna utan även ingå äktenskap med Axel. Romanen är därmed både motsägelsefull och traditionell i sitt

budskap. Å ena sidan motsvarar Gerda den nya, moderna kvinnan som valt att skapa sin frihet och självständighet genom yrkesarbetet i en maritima värld – vilken i praktiken blev mer öppen för kvinnor, även om den diskursiva debatten också försökte att motverka denna utveckling. Å andra sidan bär romanen på en traditionalism då den samtidigt manövrerar tillbaka den unga självständiga kvinnan till hemmet och äktenskapets band.²¹⁹

A-B Nautics Förlag som låg bakom utgivningen av Sam Ritzlers *Kvinnan som tog hyra* beskriver i tidningsannonseringar romanen som "medryckande" och "underbar", om "familjeflickan som fick uppleva sjömanslivets sol- och skuggsidor", eller "levde sjömanslivet helt och fullt under en världsomsegling".²²⁰ Mottagandet av romanen är i mycket positivt – även om invändningar mot den kvinnliga karaktären finns. Recensenten "Homo." menar att romanen är samling "käckt nedskrivna upplevelser från havet" och att författaren utan tvekan har upplevt en stor del av skildringarna. Hur mycket sanning det ligger i att en kvinna tar hyra på ett fartyg "och naturligtvis i manlig dräkt" kan inte recensenten avgöra. Även om han känner till fall från Amerika där kvinnor även fört befäl, så menar han att det låter förbluffande. Recensenten – som själv hintar om sin sjöerfarenhet – skriver vidare att han "aldrig i mitt 'långa levande liv' hört talas om att en kvinna, som skrudat sig i manlig dräkt, tagit hyra som gast ombord å ett s v e n s k t fartyg." För det första anser recensenten det outhärdligt att tänka på hur en flicka dagligen och stundligen fått utstå "de ohyfsade sjögastarnas ofta hårresande cyniska språk" – inte helt olikt Gerdas bror Göstas synsätt alltså. För det andra anser recensenten "att havet borde få tillhöra oss män." Var sak på sin plats: "Mannen på havet, kvinnan på jorden, änglarna i himmelen och bänglarna i Hades!"²²¹ Invändningen mot romanens kvinnliga karaktär rör inte att kvinnor skulle vara oförmögna till sjömanskapet utan snarare att de inte bör utsättas för den råa jargongen. Främst handlar recensentens skeptiska ton kanske om ett motstånd mot kvinnors närvaro till sjöss vilket också fungerar som en försvarshandling för den rådande könsordningen och ett försök att bevara havet som ett manligt kodat rum.

Recensenten "-SS-" är än mer skeptisk. Denne menar att flickans val av levnadsbana är besynnerlig och att man inte tror "på en så enastående äventyrlig läggning hos en ung dam." Avgörande för recensenten är dock

att "det är absolut otänkbart för en flicka att i ett par år leva oavslöjad bland den brokiga manfolksflocken i en skans."²²² Här blir en kvinnas lockelse till sjömansyrket samt det praktiska döljandet av det kvinnliga könet de stora knäckfrågorna.

Signaturen "X." är också övertygad om att "boken är skriven av en som själv varit med" och menar att själva titeln retar nyfikenheten och lockar till läsning. Recensenten menar att det sedan ångfartygens tillkomst är vanligt att se kvinnor i olika service- och kökstjänster men att romanen skildrar något helt annat. Gerda, återges som en hjältinna och som "en bildad kvinna, som utklädd till man tager hyra som vanlig enkel sjöman" och som spenderar flera år i avlägsna farvatten och delar minimala gemensamhetslogement ombord med manskapet. Inga egentliga invändningar finns mot denna situation men recensenten menar att Ritzler möjligen har "tagit en smula för hårt i det något ömtåliga ämnet."²²³ Ytterligare en recensent kallar romanen för "ett högst ovanligt äventyr till sjöss", men en spännande berättelse om "den unge matrosen, som befinnes vara en ung ren kvinna". Skribenten stör sig på författarens "kvasifilosofiska spekulationer" men uttalar sig inte i övrigt om karaktären Gerda eller kvinnor till sjöss generellt.²²⁴ Sammanfattningsvis präglas recensionerna av en blandning av fascination, skepsis och beundran. Romanens tematik anses djärv men lockande, kvinnans roll till sjöss både provocerande och inspirerande. Läsarna verkar dock gilla romanen, eftersom den första upplagan sålde slut på bara några veckor.²²⁵

Avslutning

Slutdiskussion

Syftet med denna artikel har varit att undersöka hur kvinnliga, förklädda sjömän och kvinnligt sjömanskap gestaltas i svensk sjöfiktio mellan 1848 och 1921, och likaså vad dessa skildringar, skönlitteraturen och dess mottagande i samtiden kan säga om samtidens föreställningar om kvinnors arbete, frihet och agens i maritima miljöer. Artikeln bidrar till att belysa en i Sverige relativt utforskad praktik av förklädda kvinnliga sjömän med hjälp av sjöfiktionen som resurs.

Artikeln visar att svensk sjöfiktio – betraktad som historisk källa, artefakt och aktör – på ett unikt sätt synliggör hur kvinnors arbete och närvaro i maritima miljöer föreställdes, förhandlades, försköts och begränsades under perioden 1848–1921. Genom att förena konceptet *könade rum* med ett historiskt genusteoretiskt perspektiv, framträder fiktionen som en plats där könsgränser både kunde överskridas och återställas. Härmed synliggörs hur kvinnornas förflyttning från land till hav innebar en passage mellan olika könskodade sfärer, där deras handlingsutrymme både vidgades och villkorades. Analysen visar hur de kvinnliga karaktärerna var bärare av bredare kulturella föreställningar om kön, arbete och samhällsordning samt att fiktionen gav dessa kvinnor en aktiv roll i maritima rum som normalt var stängda för dem – ofta som skickliga sjömän och lojala besättningsmedlemmar, ibland som hjältinnor – samtidigt som berättelserna ofta återställer gränserna när deras kvinnliga kroppar avslöjas. De fiktiva skildringarna av förklädda kvinnliga sjömän är inte enbart en fantasifull expansion av påhittade kvinnor och deras öden, arbeten och prövningar under sin karriär i en maskulin sfär. Karaktärerna används som figurer för att pröva och förhandla gränserna mellan kvinnligt och manligt, land och hav, hem och fartyg och fiktionen utgör därmed ett rikt källmaterial för att undersöka historiska genuspraktiker och hur förhandlingar kring rum, identitet, handlingsutrymme och emancipation formades, prövades och förändrades under en tid av djupgående samhällsomvandling.

Analysens underteman behandlar orsaker till transformationen och den rumslig förflyttningen från land till hav; kroppslig representation; karak-

tärernas sjömanskap och yrkesskicklighet; avslöjandet av deras kvinnliga kropp och identitet; fiktionens och författarnas moraliska budskap och emottagande i pressen.

I den svenska sjöfiktionen framstår steget från kvinna till yrkessjöman inte som ett tillfälligt infall utan som ett resultat av en redan existerande förankring i kustmiljöer och praktisk erfarenhet av båtar, rodd och seglation. Karaktärernas maritima kunskaper och rörelsefrihet i kustens gränzon gör övergången till yrkessjöman begriplig och legitim. Deras androgyna eller annorlunda form av kvinnlig skönhet förstärker bilden av naturlig duglighet i ett manligt kodat yrke. Således sker i kvinnornas fall inte en slumpmässig flykt in i det maskulina, utan det motsvarar en konsekvent rörelse från kustnära erfarenheter in i yrkessjömanskapet. Förklädnaden och den nya identiteten blir ett uttryck för en vilja till emancipationen men är samtidigt en nödvändig och praktisk strategi för att få tillträde till ett yrke i ett fält de redan är delvis hemmastadda i.

I artikelns empiriska material framträder de förklädda kvinnliga sjömännen som aktörer som både drar nytta av den äldre genusordningens rörlighet och samtidigt måste konfrontera den framväxande tvåkönsmodellens rumsliga och sociala begränsningar. Karaktärernas inträde i sjömansyrket kräver både en symbolisk och en rumslig förflyttning mellan könade rum, från det begränsande livet på land till det expansiva havsrummet. För att vinna tillträde krävs utöver en fysisk rörelse även ett transformativt moment där kvinnorna måste anta ett nytt genusuttryck och en ny kroppslig presentation genom kläder, hår, namn och kroppsspråk, vilket i sin tur möjliggör en ny form av subjektivitet. Själva rörelsen i rummet, deras mobilitet, fungerar som markör för deras ursprung i de lägre samhällsklasserna. Den solbrända hyn, händerna härdade av saltvatten och arbete i det fria samt den bestämda blicken framträder som kroppsliga markörer för duglighet, yrkesskicklighet och handlingskraft, som både den sjöfarande kvinnan samt den kvinnliga sjömannen i manlig förklädnad kan inneha. Kroppen materialiserar således både klasstillhörighet och kompetens. Kroppen fungerar som ett redskap för överskridandet men också som begränsning. Vissa fysiska drag legitimerar kvinnornas rörelse in i det maritima rummet, medan andra kvarstår som tecken på ett kvinnligt biologiskt kön som samtiden ansåg omöjligt att helt överskrida. Samtidigt är det

tydligt att dessa biologiska markörer eller tänkta kvinnliga egenskaper inte står i vägen för kvinnornas möjligheter att bli skickliga sjömän.

I berättelserna framträder en uppsättning återkommande motiv till kvinnornas steg från landbaserat liv till maritim tillvaro. Havet framstår i berättelserna som mer än en fysisk plats – det är det "ute" som Christina i *Mamma Båtsman* benämner som frihetens rum: "*Ute, ute är jag fri.*" Liksom Christina laddar även Gerda ordet *ute* symboliskt med föreställningar om det vidsträckta och gränslösa som möjliggör olika former av *frihet*. Friheten är frihet *från* vad som kan klassificeras som externa, strukturella "pushfaktorer": social skam och stigma, fattigdom, könsroller, och begränsade möjligheter i samhället och livet som kvinna. Samtidigt aktiveras "pullfaktorer" som sjöfartens löfte om frihet *till*: äventyr, handlingsutrymme och möjlighet till ett yrkesliv bortom könets begränsningar. Friheten består i möjligheten att leva livet på egna villkor, arbeta, röra sig, upptäcka världen, klä sig i byxor och definiera sig själv bortom det kön och den sociala position man fötts till. För *Svarta Jane* är drivkraften en kombination av pushfaktorerna stigma, föräldrar- och hemlöshet samt pullfaktorerna kärlek och patriotism, för *Mamma Båtsman* en flykt från skam och stigma som förhindrar vidare tjänst och försörjning, för Gerda i *Kvinnan som tog hyra* är det havets kall och längtan efter självförverkligande och det okända, och för Susanne i *Jungfrutornet* en strävan efter självständighet efter en uppväxt präglad av underordning och utnyttjande. Friheten är dock ofta temporär och villkorad. Den kräver att individen frångår sin samhälleligt givna identitet, antar ett annat kön, upprätthåller masken och byter rumslighet. Det är först inordnad i en strikt manlig och hierarkisk miljö som de kvinnliga karaktärerna kan uppnå en form av frihet från samtidens könsordning och begränsningar. Friheten blir därmed paradoxal, genom att den möjliggörs genom anpassning till, snarare än omkullkastande av, den rådande ordningen.

De kvinnliga karaktärerna uppvisar genomgående gott sjömanskap. De är kunniga, arbetsamma och lojala. Fiktionen låter dem behärska sjömansyrkets praktiker med lika stor eller större skicklighet än sina manliga kollegor. I *Svarta Jane*, *Mamma Båtsman* och *Kvinnan som tog hyra* framhålls kvinnorna som modiga, plikttrogna och solidariska, medan Flygare-Carléns *Jungfrutornet* skildrar den förklädda kvinnan i befälsställning som

obestridligt yrkesskicklig men samtidigt högst osympatisk. Karaktärernas titlar och positioner vittnar om deras gedigna erfarenhetsbaserade kunskap och skicklighet erhållen genom år av arbete, vilket låtit dem klättra i hierarkier. Deras goda sjömanskap får dock inte status som en professionell kompetens i egen rätt utan skickligheten motiveras genom patriotism, kärlek eller självuppooffring – värden som förankrar kvinnans handlande i det moraliskt goda snarare än i yrkets praktik. Genom dessa villkor speglar fiktionen samtida genusordningar där kvinnors duglighet kan beundras men ännu inte fullt ut accepteras.

Sjömanskapet i manlig förklädnad framstår i berättelserna – förutom *Jungfrutornet* – dock som en parentes i livet snarare än en permanent förändring. Det motsvarar en period som kan tillåtas och beundras så länge den avslutas. Skillnaderna mellan manligt och kvinnligt författarskap, eller författarskap över tid, blir i denna artikel också tydliga. De manliga författarna manövrerar i olika hastighet tillbaka kvinnorna till sin "rätta" plats genom ett slutgiltigt avslöjande eller återställande, där kroppens kön i slutändan avslöjar "sanningen". Trots att karaktärerna har utfört sitt arbete med bravur, återtänks eller ifrågasätts deras yrkesidentitet i samma ögonblick som deras biologiska kön avslöjas. De är inte längre sjömän, utan kvinnor – och det är i denna identitet som berättelsen måste sluta. Här uppstår ibland en spänning mellan berättelsernas moraliska ramverk och karaktärernas egna drivkrafter. Medan de subjektiva motiven – såsom längtan efter frihet, arbete och havet – driver handlingen framåt, kolliderar dessa ofta med berättelsens normativa förväntningar på ånger, återställande och heteronormativ harmoni. Incidenter eller olyckor (inte dåligt utfört arbete) leder till avslöjandet av den kvinnliga kroppen – ett fall från riggen, en hatt som faller av – och fungerar som litterära ritualer som återställer den sociala ordningen. Det kvinnliga könet måste synliggöras för att könsgränserna ska bestå. Samtidigt blir själva behovet av avslöjande en påminnelse om hur bräcklig denna ordning är.

Det är endast i det tidigaste och kvinnliga författarskapet som den könsöverskridande karaktären *mamma styrman* slipper återställande och tillåts att upprepat röra sig fritt mellan rumsligheterna land och hav och mellan sina identiteter, där styrmansrollen snarast framstår som hennes sanna och självvalda persona. Karaktären får röra sig mellan genus och identiteter –

styrmannen, fru Susanne Ennes samt den amerikanske matrosen John – och måste inte välja eller återställas till något av dem. På så vis exemplifierar *mamma styрман* en tidigmodern identitetsuppfattning där socialt kön, eller genus, är avgörande framför biologiskt kön. I offentliga sammanhang anpassar sig fru Ennes till rådande könskodade klädedräkter men bär byxor i privata sammanhang och yrkessammanhang som *mamma styрман*.

Flygare-Carléns karaktär är inte en idealiserad hjälte utan en kapabel, men demoniserad figur som rör sig i både kvinnliga och manliga rum, och utmanar på så vis rummens könade ordning. Den moraliska sanktionen riktas i berättelsen mot hennes karaktär och begär, snarare än mot hennes överskridande av könade rum i sig. I de manliga författarskapen däremot, tenderar den sjöfarande kvinnan att idealiseras, ofta genom sentimentalitet, oskuldssfullhet och patriotism. Fiktionen präglas därmed av en dubbelhet, då den bekräftar de konventionella könsgränserna men gör det genom berättelser som samtidigt visar hur dessa gränser kan överskridas. Den kvinnliga sjömannen blir både en avvikelse och ett bevis på kvinnlig duglighet, ett hot och en förebild på samma gång. Å ena sidan bekräftas de konventionella könsgränserna genom avslöjandet av det biologiska, "verkliga" könet och de moraliska förväntningar som följde därav, å andra sidan möjliggjorde själva fiktionen en subversiv föreställningsvärld där kvinnor kunde verka kompetent i typiskt manliga sfärer. På så sätt skapade skönlitteratur och även påföljande pressdiskussioner ett kulturellt utrymme där tanken på kvinnors maritima kapabilitet kunde prövas, om än ofta inom ramen för fiktionens och det moraliska budskapets begränsningar. Trots ett eventuellt återställande, är det i själva viljan att röra sig bort från det givna som berättelsernas subversiva potential faktiskt ligger – oavsett om denna vilja till slut disciplineras eller inte.

Sjöfiktionens olika tidsaspekter är även bärande. Det är betydelsefullt att de analyserade berättelserna alla i någon mån är skrivna i ett retrospektiv och placerar den överskridande kvinnan i en förfluten kontext snarare än i samtiden. Följetongerna *Svarta Jane* från 1869 och *Mamma Båtsman* från 1873 är dock de som placerar sin berättelse längst bort, i ett förflutet 1700-tal, där karaktärerna tydligt blir hjältingar vars bedrifter och minne vördas av eftervärlden. På så vis motsvarar verken hjältingeberättelser som internationellt var som mest populära under 1700-talet men

som uppenbarligen fortfarande var gångbara i Sverige under sent 1800-tal. Historiseringen skapar också ett kulturellt säkerhetsavstånd som möjliggör kvinnlig agens utan att direkt utmana gällande könsordning. Genom att den förklädda kvinnliga sjömannen verkar i epoker präglade av krig, seglation och yttre fara, legitimeras överskridandet som undantagsfall, knutet till särskilda historiska villkor. Denna fikcionaliserade förflutenhet öppnar också upp för diskussion om kvinnors kapabilitet, vilja och plats i det maritima rummet, och gör det möjligt att föreställa sig en genusmässigt mer porös maritim historia. Det maritima rummet framstår i tanken därmed som förändringsbart – om än tillfälligt och villkorat – också för kvinnor. Fiktionen blir därför en plats där samtiden övar sig i att tänka sig att arbete, kompetens och mod inte nödvändigtvis behöver ha kön.

Samtidigt syns en tydlig förändring inom verken över tid. 1800-talets sjöfiktion analyserad i artikeln var starkt präglad av den internationella samtida äventyrsgenrens logik som var öppen för mer radikala föreställningar om kvinnlig handlingskraft och kunde hylla den förklädda kvinnan som hjältinga och patriot. Den äldsta av dem, *Jungfrutornet* från 1848, är äventyrlig, men annorlunda på så vis att den förklädda kvinnan är varken hjältinga eller moraliskt och dygdigt rättesnöre som Jane och Christina i följetongerna från 1869 och 1873. I kontrast framstår 1921 års roman som betydligt mer ambivalent och traditionell – rent av omodern i relation till 1848 års verk. Även om Gerda/Axel erkänns som en skicklig och lojal sjöman, återförs hon till slut inte bara till sin kvinnlighet och till land, men också till ett hem och äktenskap som hon inte alls artikulerat något intresse för i berättelsen. Även om romanen av samtida recensenter uppfattades som äventyrlig, är äventyrshjältinnan nedtonad. Den lyfter den kvinnliga sjömannens solidaritet, kompetens och duglighet i yrket och vidgar tanken på kvinnan i rollen som yrkessjöman. Detta torde inte vara särskilt radikalt i en tid där en successiv vidgning av det maritima rummet för kvinnlig närvaro pågick i praktiken men den kan samtidigt läsas som ett inlägg mot samtidens starka motstånd inom sjöfartens egna institutioner. Däremot talar verket inte för "den nya kvinnans" självständiga liv och vara, utan den kvinnliga sjömannen måste återställas, "tuktas" och anpassas till den traditionella normen och manövreras tillbaka till hemmet och äktenskap.

Karaktärernas ålder under den könsöverskridande perioden har även betydelse. En påstådd ung ålder eller flickighet kan å ena sidan verka förminskande och frånta den agens och kompetens karaktären uppnått genom sitt arbete. Å andra sidan, kunde en flicka i samtida litteratur tillåtas större svängrum och avsteg från kvinnliga normer. Dragningen till typiskt pojkgiga domäner kunde vara en del i kvinnovardandet, medan den vuxna kvinnan behövde återföras till traditionella kvinnoroller – oavsett samtidens faktiska exempel på "nya kvinnor" som kunde avstå äktenskap. *Mamma styrman* avviker således som vuxen kvinna från litterära troper även i detta fall, medan för de övriga karaktärerna blir den unga åldern möjligen en förklarande och förlåtande aspekt, så länge hon sedan återställs och plockas ur den maskulina yrkessfären och miljön.

Den svenska sjöfiktionen kan relateras till internationella litterära genrer där en förklädd flicka eller kvinna utgör hjälthinna eller sedelärande exempel. Likaså kan den svenska sjöfiktionen analyserad i artikeln, visa exempel på bärande litterära troper som även är utmärkande för flickboks-genren under svenskt 1980-tal. Trots att sjöfiktionen därmed kan förväntas styras av genrestämda konventioner och regler i någon mån fråntas den inte från sin potential till att inverka på läsares föreställningar om kvinnor i en traditionell maskulin yrkessfär, eller samtida debatt. Litteraturen och dåtidens reception av den, speglar inte bara samtida föreställningar om ideal, kön och arbete, eller fantiserar om förflutna eller framtida verkligheter för kvinnor till sjöss; de bidrog också till att forma föreställningarna, ge perspektiv på samtiden och hade möjlighet att provocera och utmana samtidens normer och försanthållanden.

Fiktionen reproducerar alltså samtidens genusföreställningar, men har också möjlighet att skapa sprickor i dem. Den fiktiva texten kan fungera både som inspiration och varning, både som möjliggörande och begränsande. Fiktionen gör det möjligt att tänka sig mer porösa och flexibla könsgränser till sjöss, men kan samtidigt insistera på att upprätthålla samtidens normativa tvåkönssystem. De motsägelser och dubbla budskap som präglar berättelserna rymmer både nyfikenhet och motstånd och återger den samtida ambivalensen inför kvinnor i traditionellt manliga yrken. Kvinnornas duglighet väcker beundran men också oro inför att könsgränser tillfälligt upphävs. I mötet mellan kvinnan och det maskulint kodade

rummet – havet – synliggörs därmed en osäkerhet inför vad som händer när arbete och kön inte längre sammanfaller. Genom sin narrativt möjliggjorda frihet kan litteraturen pröva det ännu otillåtna, tänja på det möjliga, och låta kvinnor agera i roller som den samtida verkligheten ännu stängde ute eller försökte stänga ute. Att berättelserna ibland mottogs med skepsis, uppskattning eller förundran visar att kvinnors duglighet till sjöss var okontroversiell eller otänkbar, bara undantagsmässig. Genom att skapa föreställningsvärldar där kvinnor kan uppträda som yrkesskickliga sjömän, vidgades det maritima rummet åtminstone i tanken.

Summary in English

This article examines how disguised female sailors and their seamanship are portrayed in Swedish maritime fiction between 1848 and 1921 and explores what these depictions – together with their contemporary reception – reveal about prevailing notions of women's work, freedom, and agency in maritime environments. Treating fiction as a historical source, artefact, and cultural actor, the study highlights an underexplored practice and demonstrates how female characters embody broader cultural imaginaries of gender, labour, and social order, while fiction itself grants them active roles in maritime spaces normally closed to women.

Using gendered spaces as an analytical lens, the analysis shows that the transition from land to sea involved crossing physical and symbolic boundaries that temporarily expanded women's room for action but ultimately remained conditional. Maritime fiction thus provided a space in which women's access to seafaring could be imaginatively expanded, tested, or disciplined.

Although the stories allow women to act as skilled sailors, loyal crew members, or heroines, they often reassert gender norms through moments of bodily revelation. Only in the earliest work from 1848 does the cross-gendered character evoke an early modern conception of identity in which social gender, rather than biological sex, is decisive – allowing her to move freely between roles and operate in both physically and symbolically male and female spaces without moral retribution. Over time, the texts display

increasing ambivalence: the works from 1869 and 1873 retain elements of the international eighteenth-century heroine tradition, while the 1921 novel is more traditional, acknowledging women's competence at sea but ultimately reinstating domestic and gendered boundaries even as it implicitly challenges contemporary efforts to exclude women from seafaring trades.

The analysis identifies five thematic areas. First, the *transition from seafaring woman to seaman* reveals a spatial and social shift from the domestic sphere to the masculine world of the sea, a move grounded in the women's working-class backgrounds and maritime familiarity. Second, *bodies and appearances* become key markers of both gender and class: sunburnt skin, calloused hands, and a determined gaze signal activity, competence, and social position while simultaneously enabling gender passing. Third, the theme of *female seamanship in male disguise* shows how the disguised women fulfil, and sometimes exceed, the ideals of skill, loyalty, and camaraderie that defined good seamanship, even as their recognition remains conditional. Fourth, *revelation scenes* restore the gender order by exposing the female body, underscoring both the limits of gender mobility and the instability of the two-sex model. Finally, *the authorship and moral frameworks* situate the works within broader social and literary contexts, showing how fiction engaged with contemporary debates on gender, class, work, and moral order.

Together, these works reveal how the sea functioned as both symbolic and practical space, offering various forms of freedom – freedom from poverty, shame, and domestic constraint, but also freedom to move, work, dress, and redefine oneself. Yet this freedom was temporary and contingent upon concealment within a male-coded hierarchy, with narrative closure typically requiring a return to normative femininity.

By situating these works within the evolving media landscape and gender politics of nineteenth- and early twentieth-century Sweden, the study shows how maritime fiction – particularly through the figure of the disguised female sailor – contributed to the cultural imagination of women's presence at sea. These narratives, together with their reception, offered readers a space in which gender norms could be tested, stretched, or reaffirmed, opening, at least imaginatively, a wider maritime space in which women could be envisioned as skilled and legitimate actors.

Litteraturförteckning

Arnshav, Mirja (2017). ””I Kaijutan war een hop qwinfolk och barn”. Kvinnor ombord på 1600-talets örlogsfartyg.” *Forum navale*, nr 73, s. 12–51.

Bagerius, Henric (2019). *Korsettkriget: modeslaveri och kvinnokamp vid förra sekelskiftet*. Första utgåvan. Natur & kultur.

Bagerius, Henric (2009). ”Snörda liv: ett skönlitterärt perspektiv på 1880-talets reformdräktsrörelse”. I *Historier: arton- och nittonhundratalets skönlitteratur som historisk källa*, redigerad av Christer Ahlberger, Henric Bagerius, Carl Holmberg, m.fl. Institutionen för historiska studier, Göteborgs universitet, s. 33–43.

Bagerius, Henric, Ulrika Lagerlöf Nilsson, och Pia Lundqvist (2013). ”Skönlitteraturen i historievetenskapen: några metodologiska reflektioner [Methodological reflections on fiction in historical research]”. *Historisk tidskrift (Stockholm)* 133, nr 3, s. 384–410.

Berggreen, Brit (1989). ”Bondesjøfart og sjøkvinner”. I *Norsk sjøfart. Bind 2*, redigerad av Brit Berggreen, Arne Emil Christensen, och Bård Kolltveit. Dreyers Forlag A/S.

Broeze, Frank (1989). ”From the Periphery to the Mainstream: The Challenge of Australia's Maritime History”. *Great Circle (Perth)* 11, nr 1, s. 1–13.

Buske-Jensen, Lise (1993). ”Rysliga romaner för en penny. 1800-talets litterära marknad”. I *Nordisk kvinnolitteraturhistoria Bd 2 Fadershuset. 1800-talet*, redigerad av Elisabeth Møller Jensen, Inger-Lise Hjordt-Vetlesen, Anne-Marie Mai, Ingeborg Nordin Hennel, Christina Sjöblad, och Ebba Witt-Brattström. Wiken, s. 215–228. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:lb-lb1591967-etext>.

Cohen, Margaret (2010). *The Novel and the Sea*. Translation/Transnation. Princeton University Press.

Cordingly, David (2001). *Seafaring Women: Adventures of Pirate Queens, Female Stowaways, and Sailors' Wives*. Reprint edition. Random House Trade Paperbacks.

Creighton, Margaret S., och Lisa Norling, red. (1996). *Iron Men, Wooden Women: Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700-1920*. Gender Relations in the American Experience. Johns Hopkins University Press.

Dekker, Rudolf, och Lotte van de Pol (1995). *Kvinnor i manskläder: en avvikande tradition: Europa 1500-1800*. Kulturhistoriskt bibliotek. B. Östlings bokförl. Symposion.

Doe, Helen (2009). *Enterprising Women and Shipping in the Nineteenth Century*. Boydell & Brewer.

Downing, Karen, Jonathan Thayer, och Joanne Begiato (2021). *Negotiating Masculinities and Modernity in the Maritime World, 1815–1940: A Sailor's Progress?* Global Studies in Social and Cultural Maritime History. Palgrave Macmillan.

Dugaw, Dianne (1996). "Female Sailors Bold". I *Iron Men, Wooden Women: Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700-1920*, redigerad av Margaret S. Creighton och Lisa Norling. Gender Relations in the American Experience. Johns Hopkins University Press, s. 34–54.

Dugaw, Dianne (1992). "'Rambling Female Sailors': The Rise and Fall of the Seafaring Heroine". *International Journal of Maritime History* IV, s. 179–194.

Dugaw, Dianne (1989). *Warrior Women and Popular Balladry, 1650-1850*. University Press.

Easton, Fraser (2003). "Gender's Two Bodies: Women Warriors, Female Husbands and Plebeian Life". *Past & Present*, nr 180, s. 131–174.

Easton, Fraser (2020). "Plebeianizing the Female Soldier: Radical Liberty and The Life and Adventures of Mrs. Christian Davies". *Eighteenth-Century Fiction* 32, nr 3, s. 427–461.

Engelbrektsson, Frank (2010). *Friherre Mårten Gabriel Leijonsköld Oxenstierna: [kustroddare]*. Frank Engelbrektsson.

Ericson Wolke, Lars, och AnnaSara Hammar (2022). *Sjömakt Och Sjöfolk*. Nordic Academic Press.

Fitts, Robert (2001). "The Rhetoric of Reform: The Five Points Missions and the Cult of Domesticity". *Historical Archaeology* 35, nr 3, s. 115–132.

Flygare-Carlén, Emilie (1848a). *Jungfrutornet: sjöroman. Förra delen*. Nya svenska parnassen. Stockholm.

Flygare-Carlén, Emilie (1848b). *Jungfrutornet: sjöroman. Sednare delen*. Nya svenska parnassen. Stockholm.

Forssberg, Anna Maria (2022). "'Seamen, Wives, and Children Who Wished to Go to Vaxholm': What the Vasa Sources Can Tell Us about Naval Seamen's Wives in Seventeenth-Century Society". I *Gender, Materiality, and Politics: Essays on the Making of Power*, redigerad av Anna Nilsson Hammar, Daniel Nyström, Martin Almbjär, och Svante Norrhem. Nordic Academic Press, s. 25–43.

Frank, Søren (2022). *A Poetic History of the Oceans: Literature and Maritime Modernity*. 1:a uppl. Vol. 98. Brill.

Friedli, Lynne (1987). "'Passing Women' - A Study of Gender Boundaries in the Eighteenth Century". I *Sexual Underworlds of the Enlightenment*, redigerad av George Sebastian Rousseau och Roy Porter. Univ. Press, s. 234–260.

Friedli, Lynne (1985). "Women who Dressed as Men: cross-dressing in the 18th century". *Trouble & Strife*, nr 6, s. 24–29.

Frigren, Pirita (2016). *Kotisatamassa: merimiesten vaimot, naisten toimijuus ja perheiden toimeentuloehdot 1800-luvun suomalaisessa rannikkokaupungissa*. Jyväskylä studies in humanities.

Fur, Gunlög (1998). "Gränsöverskridande Kvinnor Och Svenska Män. Kön Och Sexualitet På Gränsen Mellan Samiskt Och Svenskt i Tidigmodern Tid". *Tidskrift För Genusvetenskap* 19, nr 1, s. 49–64.

Furuland, Gunnel (2006). *Bibliografi över svenska skönlitterära häftesserier 1833-1851: L.J. Hiertas Läsebibliothek, N.H. Thomsons Kabinetsbibliothek och Nya svenska parnassen, Östlund & Berlings Originalbibliothek, Albert Bonniers Europeiska följetongen*. With Kungliga biblioteket. Acta Bibliothecae regiae Stockholmiensis, 71. Kungl. biblioteket, Risbergs information & media.

Fusaro, Maria, och Amélia Polónia, red. (2017). *Maritime History as Global History*. Vol. 43. Research in Maritime History, No.43. Liverpool University Press.

Füßel, Marian (2018). "Between Dissimulation and Sensation: Female Soldiers in Eighteenth-Century Warfare". *Journal for Eighteenth-Century Studies* 41, nr 4, s. 527–542.

Gøbel, Erik (2021). *Under sejl - til Asien, Afrika og Amerika: danske skibe, sejlads og sømænd 1600-1850*. Gads Forlag.

Hadenius, Stig, Lennart Weibull, och Ingela Wadbring (2008). *Massmedier: press, radio och TV i den digitala tidsåldern*. 9., rev. Uppl. Ekerlid.

Hagmark-Cooper, Hanna (2005). "Is there a place for women in maritime history?" *History in Focus*, nr 9. The Sea.

Hagmark-Cooper, Hanna (2016). "To Be a Sailor's Wife: Ideals and Images of the Twentieth-Century Seafarer's Wife in the Åland Islands". I *Port Towns and Urban Cultures International Histories of the Waterfront, c. 1700—2000.*, redigerad av Brad Beaven, Karl Bell, och Robert James. Palgrave Macmillan UK, s. 221–242.

Hansen, Poul Henning (2017). *Modern reading: Swedish book consumption during the late nineteenth century*. UIT The Arctic University of Norway, Faculty of Humanities, Social Sciences and Education; Department of Archaeology, History, Religious Studies and Theology.

Harlaftis, Gelina (2020). "Maritime History: A New Version of the Old Version and the True History of the Sea". *International Journal of Maritime History* (London, England) 32, nr 2, s. 383–402.

Hartley, Lucy (2001). *Physiognomy and the Meaning of Expression in Nineteenth-Century Culture*. Cambridge Studies in Nineteenth-Century Literature and Culture, 29. University Press.

Hassan Jansson, Karin, Jonas Lindström, och Maria Ågren (2025). "Conclusion. On the Threshold of Modern Society". I *Gender, Work, and the Transition to Modernity in Northwestern Europe, 1720-1880*, 1:a uppl., redigerad av Maria Ågren. University Press, Incorporated, s. 210–230.

Holmberg, Claes-Göran, Per Rydén, och L. Ingemar Oscarsson (1983). *En svensk presshistoria*. Esselte studium.

Holmqvist, Sam (2017). *Transformationer: 1800-talets svenska translitteratur genom Lasse-Maja, C. J. L. Almqvist och Aurora Ljungstedt*. Makadam Förlag.

Iglesias, Luis A. (2010). "'And Yet He May Be Our Man': The Cross-Dressing Sailor in Cooper's Early Sea Novels". *Nineteenth-Century Literature* (Berkeley) 65, nr 3, s. 283–314.

Johannesson, Eric (1980). *Den läsande familjen: familjetidskriften i Sverige 1850-1880*. Nordiska museets handlingar, 96. Uppsala University.

Juhlin, Åsa (2012). ”Att icke kunna föreställa sig är att icke kunna leva’: kvinnor i manskläder i rättsprotokoll och skillingtryck på 1600- och 1700-talen”. *Biblis*, nr 60, s. 52–59.

Kaijser, Ingrid (2005). *Kvinnliga sjömän - finns dom?: en samtidsdokumentation*. Statens maritima museer.

Kirby, David, och Merja-Liisa Hinkkanen (2000). *The Baltic and the North Seas*. Seas in History. Routledge.

Klein, Bernhard (2002). ”Introduction: Britain and the Sea”. I *Fictions of the Sea: Critical Perspectives on the Ocean in British Literature and Culture*, redigerad av Bernhard Klein. Ashgate, s. 1–12.

Klein, Ula Lukszo (2016). ”Eighteenth-Century Female Cross-Dressers and Their Beards”. *Journal for Early Modern Cultural Studies* 16, nr 4, s. 119–143.

Klein Käfer, Natacha, red. (2023). *Privacy at Sea: Practices, Spaces, and Communication in Maritime History*. Global Studies in Social and Cultural Maritime History. Cham: Palgrave Macmillan.

Krantz, Claes (1937). *I krinolinens tidevarv: en kulturkrönika i Göteborgsperspektiv*. Gumpert.

Krimmer, Elisabeth (2004). *In the Company of Men: Cross-Dressed Women around 1800*. Kritik: German Literary Theory and Cultural Studies. Wayne State University Press.

Larsson, Lisbeth (1989). *En annan historia: om kvinnors läsning och svensk veckopress*. Symposions kvinnovetenskapliga bibliotek. Symposion.

Leffler, Yvonne, och Ebba Witt-Brattström (1993). ”Skräck och skärgård. Om Emilie Flygare-Carlén”. I *Nordisk kvinnolitteraturhistoria 2. Fadershuset. 1800-talet*, redigerad av Elisabeth Møller Jensen, Inger-Lise Hjordt-Vetlesen, Anne-Marie Mai, Ingeborg Nordin Hennel, Christina Sjöblad, och Ebba Witt-Brattström. Förlags AB Wiken, s. 261–268. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:lb-lb1591967-etext>.

Leijonsköld Oxenstierna, Mårten Gabriel (1891). *Konungens kapare: historisk sjöroman från Karl XII:s tid*. With Georg Stoopendaal. Albert Bonniers Förlag.

Leth Jespersen, Mikkel (2024). *Kvinde om bord: kaptajnsfruer på de syv verdenshave*. Aarhus Universitetsforlag.

Liebich, Susann, och Laurence Publicover, red. (2021). *Shipboard Literary Cultures: Reading, Writing, and Performing at Sea*. 1:a uppl. Maritime Literature and Culture. Springer International Publishing AG.

Liliequist, Jonas (1997). ”Att inte kunna förstå sig är att inte kunna leva’. Om personlighet, identitet och kön i 1600-1700-talens Sverige”. I *Individ och struktur i historisk belysning. Festskrift till Sune Åkerman*, redigerad av Tom Ericsson och Agneta Guillemot. Forskningsrapporter från Historiska institutionen vid Umeå universitet. Umeå universitet, s. 157–178.

Malm, Mats (2009). ”Det svenska 1800-talet från prosafiktio betraktat. Överväganden om källor och databaser”. I *Historier: arton- och nittonhundra-talens skönlitteratur som historisk källa*, redigerad av Christer Ahlberger, Henric Bagerius, Carl Holmberg, m.fl. Institutionen för historiska studier, Göteborgs universitet.

Massey, Doreen (1994). *Space, Place and Gender*. Polity Press.

Miskolcze, Robin (2007). *Women & Children First: Nineteenth-Century Sea Narratives & American Identity*. University of Nebraska Press.

Moffet Spak, Anna (2006). *Vattenvägar - en bok om livet på Göteborgs vatten*. 1. uppl. With Marie Hedberg. Kabusa böcker.

Morgan, Kenneth, red. (2025). *The Routledge History of the Modern Maritime World since 1500*. Routledge.

Mäenpää, Sari (2000). "Galley News: Catering Personnel on British Passenger Liners, 1860-1938". *International Journal of Maritime History* (St. John's, N.F) 12, nr 2, s. 243–260.

Mäenpää, Sari (2004). "Comfort and Guidance for Female Passengers: The Origins of Women's Employment on British Passenger Liners 1850-1914". *Journal for Maritime Research* 6, nr 1, s. 145–164.

Mäenpää, Sari (2016). "Sailors and Their Pets: Men and Their Companion Animals Aboard Early Twentieth-Century Finnish Sailing Ships". *International Journal of Maritime History* 28, nr 3, s. 480–495.

Mäenpää, Sari (2020). "'To Kill an Albatross Is Unlucky': Maritime Animals as Symbols of Freedom on Finnish Windjammers in the 1930s". *Journal for Maritime Research* 22, nr 1–2, s. 97–114.

Nagai, Kaori, red. (2023). *Maritime Animals: Ships, Species, Stories*. 1st edition. Penn State University Press.

Natacha Klein Käfer, red. (2023). *Privacy at Sea: Practices, Spaces, and Communication in Maritime History*. Global Studies in Social and Cultural Maritime History. Palgrave Macmillan.

van Netten, Djoeka, red. (2022). *Gender at Sea*. Vol. 41. Jaarboek voor Vrouwengeschiedenis. Verloren Publishers. Nilson, Tomas (2014). "Fiktion, hierarki och havets hårda arbete. Skönlitteratur som källa till svensk maritim historia". *Historisk Tidskrift* 134, nr 3, s. 462–498.

Nyqvist, Yasmin (2021). "Anna Bondestam som arbetarförfattare. En marknadsförings- och receptionsanalys". *Samlaren (Uppsala)* 142, s. 34–68.

O'Driscoll, Sally (2012). "The Pirate's Breasts: Criminal Women and the Meanings of the Body". *The Eighteenth Century (Lubbock)* 53, nr 3, s. 357–379.

Oscarsson, L. Ingemar (1980). *"Fortsättning följer": följetong och fortsättningsroman i dagspressen till ca 1850*. Litteratur, teater, film, 16. Liber Läromedel.

Oxenstierna, Mårten Gabriel Leijonsköld (1874). *Ur folkets lif: Fosterländska berättelser. Andra häftet*. Handeltidningens Bolags tryckeri.

de Pauw, Linda Grant de (2000). *Battle Cries and Lullabies: Women in War from Prehistory to the Present*. University of Oklahoma Press. Pihlstrand, Hjalmar (1892). *Blenda eller konungens gunstling: roman. D. 1*. Larson.

Ritzler, Sam (1921). *Kvinnan som tog hyra*. Aktiebolaget Nautics Förlag.

Ritzler, Sam (1935). *Med styrman Gathenhielm till Canton uti China*. Aktiebolaget Nautics Förlag.

Runefelt, Leif (2024). "The Body Flâneur: Body-Biased Gaze and Ocular Inspections of Women's Bodies in Swedish Serial Literature, 1850-1890". *Cultural and Social History* (ABINGDON) 21, nr 2, s. 269–286.

Salomon, Kim (2013). "Fiktionens utmaningar". *Historisk tidskrift (Stockholm)* 133, nr 3, s. 436–451.

Sandmo, Erling (1995). "'Ett virkeligt mandfolk'. Teorier om kjønn i det tidlig-moderne Europa". *Historisk Tidskrift*, nr 4, s. 477–507.

Severinsson, Emma (2018). *Moderna kvinnor: modernitet, femininitet och svenskhet i svensk veckopress 1920_1933*. Studia Historica Lundensia, 30. Historiska institutionen, Lunds universitet.

Shopland, Norena (2021). *A History of Women in Men's Clothes: From Cross-Dressing to Empowerment*. Pen & Sword History.

Sjöberg, Birthe (2005). *Den historiska romanen som vapen: Viktor Rydbergs Fribytaren på Östersjön och hans ungdomsjournalistik*. Gidlund.

Skotnes-Brown, Jules (2022). "Scurrying Seafarers: Shipboard Rats, Plague, and the Land/Sea Border". *Journal of Global History*, s. 1–23.

Stark, Suzanne (1996). *Female tars: women aboard ship in the age of sail*. Constable.

Stoyle, Mark (2018). "'Give Mee a Souldier's Coat': Female Cross-Dressing during the English Civil War". *History (London)* 103, nr 354, s. 5–26.

Streiffert Eikeland, Katarina (2023). "Female Presence in Maritime Settings—Trade and Warfare". *Journal of Maritime Archaeology*, 18(2), s. 129–163.

Tabili, Laura (1996). "'A Maritime Race'. Masculinity and the Racial Division of Labor in British Merchant Ships, 1900–1939". I *Iron Men, Wooden Women: Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700-1920*, redigerad av Margaret S. Creighton och Lisa Norling. Gender Relations in the American Experience. Johns Hopkins University Press, s. 169–188.

Wahrman, Dror (2004). *The making of the modern self. Identity and culture in eighteenth-century England*. Yale University Press.

von Warnstedt, Christopher (1974). "Medaljerna för Tapperhet till Sjöss". *Forum navale*, Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, vol. 74, nr 29, s. 28–129. Wheelwright, Julie (1989). *Amazons and Military Maids: Women Who Dressed as Men in the Pursuit of Life, Liberty and Happiness*. Pandora.

Willson, Margaret (2016). *Seawomen of Iceland: Survival on the Edge*. University of Washington Press.

Ågren, Maria (2025). "Women's and Men's Work in the Transition from Early Modern to Modern Society". I *Gender, Work, and the Transition to Modernity in Northwestern Europe, 1720-1880*, 1:a uppl., redigerad av Maria Ågren. University Press, Incorporated, s. 1–22.

Österberg, Eva, och Christina Carlsson Wetterberg, red. (2002). *Rummet vidgas: kvinnor på väg ut i offentligheten 1880-1940*. Atlantis.

Österlund, Maria (2005). *Förklädda flickor. Könsoverskridning i 1980-talets svenska ungdomsroman*. Åbo Akademi University Press.

Noter

¹ Ett stort tack riktas till Vetenskapsrådet samt Bernadotteprogrammet och Kungliga Gustav Adolfs Akademien som möjliggjort forskning och arbete med artikeln, likaså tack till mina två anonyma granskare för hjälpsamma kommentarer, tack till Karin Hassan Jansson och Leif Runefelt för värdefulla tips och insiktsfulla synpunkter på manus och tack till Joachim Östlund för kloka kommentarer och förslag.

² Begreppet sjöman tillämpas i texten i en äldre bemärkelse som rör manskap som arbetar med fartygets framdrift, till skillnad mot dagens vidare definition som inkluderar även ombordpersonal inom service och catering, och ibland ersatts av det mer könsneutrala begreppet sjöfolk. Artikeln fokuserar således på representationer av kvinnor som under 1700-tal till tidigt 1900-tal, och under manlig förklädnad, har arbetat med fartygsdrift snarare än varit passagerare eller medföljande på olika vis.

³ Dekker och van de Pol 1995; Dugaw 1989; Easton 2003; Friedli 1985, 1987. Förklädnadstematiken är ett vanligt inslag inom religiösa berättelser och myter, historiska händelser, samt vanlig tematik inom populärkulturen. I berättelsen *Svarta Jane* utnyttjar två konspirerande officerare även förklädnad till sjömän. I *Litteraturbanken* finns tusentals träffar på svenska romaner och historiska skeenden, där personer med olika social status och militär rang antagit förklädnader som exempelvis sjöman, tiggare, bonde, fiskare, man eller kvinna – kanske t.o.m. av annan nationalitet – för att överbygga sociala gränser, spionera, fly, lura fiender eller vinna fördel av olika slag.

⁴ Easton 2003, s. 131.

⁵ Iglesias 2010; Miskolcze 2007.

⁶ Hansen 2017, s. 32.

⁷ Sjöberg 2005, s. 21–25.

⁸ Dekker och van de Pol 1995; Cordingly 2001, s. 54; Dugaw 1989, 1996; Easton 2003; Shopland 2021; Wheelwright 1989, s. 6f.

⁹ Dekker och van de Pol 1995, s. 18.

¹⁰ Larsson 1989, s. 27ff.

¹¹ Broeze 1989, s. 1–13.

¹² Exempelvis: Nagai 2023; Mäenpää 2016, 2020; Skotnes-Brown 2022.

¹³ Morgan 2025; Fusaro och Polónia 2017.

¹⁴ Serien *Global Studies in Social and Cultural Maritime History* tar ett brett grepp på maritimhistoria och titlarna omfattar olika teman, vilket kan ses genom exempen: Downing m.fl. 2021; Klein Käfer 2023.

¹⁵ Harlaftis 2020.

¹⁶ Frank 2022; Liebich och Publicover 2021; Nilson 2014.

¹⁷ Klein 2002.

¹⁸ Till exempel Arnshav 2017; Doe 2009; Forssberg 2022; Gøbel 2021; Hagmark-Cooper 2016, 2005; Kaijser 2005; Leth Jespersen 2024; Mäenpää 2004, 2000; Ericson Wolke och Hammar 2022; Streiffert Eikeland 2023; van Netten 2022; Willson 2016.

¹⁹ Malm 2009.

²⁰ Se exempelvis Bagerius m.fl., 2013; Nilson 2013; Salomon 2014.

²¹ Nilson 2014.

²² Fiktionen har återfunnits på lite olika vis. *Mamma Båtsman* hittades av en slump i samband med tidningssökningar i KB:s Svenska Tidningar om texter som rörde Göte-

borg med förstäder. Densamma har även återfunnits genom sökning i Litteraturbanken och söktermen förkläd*. Härigenom hittades även *Jungfrutornet*. Även sökningar på begreppet manskläd* utfördes i Litteraturbanken, men utan att något relevant verk utöver *Jungfrutornet*, återigen, återfanns. *Kvinnan som tog hyra* hittades för flera år sedan genom ett antikvariat. *Svarta Jane* hittades genom en manuell genomgång av de nummer av *Svenska Familj-Journalen* som finns digitalt tillgängliga via Projekt Runeberg. På Runebergs hemsida har jag även frisökt på förkläd*, manskläd* samt karldräkt och karldräkt utan resultat som inkluderats i artikeln. Sökningar i databasen Queerlit har utförts via begrepp som förkläd* samt sjö*. Det sistnämnda samt databasens egen rubrik "maskuliniserande crossdressing" ger *Jungfrutornet* som en relevant träff även här. Sökningar har även genomförts i KB:s Svenska Tidningar med specifika söktermer som kombinerar betydelsebärande begrepp vilka som cirkulerar kring klädsel, kön och maritim position. Flertalet följetonger i vilka det förekommer kvinnor som förkläder sig till sjömän har återfunnits, men inte inkluderats då förklädnaden endast motsvarar en bisak och inte är fokus i narrativet. Innehållsförteckningarna till samtliga nummer av *Tidskrift för hemmet* år 1859–1885 har gjorts utan fynd. En genomgång av titlar har också gjorts i: Furuland 2006.

²³ Cohen 2010.

²⁴ För definition se: Frank 2022, s. 95.

²⁵ Läsningen har utförts i dubbelromanen och inte häftesform. Vardera delen är cirka 600 sidor lång varför artikeln inte återger hela handlingen utan analysen fokuserar på de delar då den kvinnliga, förklädda sjömannen förekommer.

²⁶ Vid tiden hette hon Emilie Carlén.

²⁷ *Svenska Familj-Journalen*, Band VIII, 1869, N:o I, ss. 31-32 <http://runeberg.org/famijour/1869/0035.html>;

Band VIII, 1869, N:o II, ss. 57-63 <http://runeberg.org/famijour/1869/0061.html>;

Band VIII, 1869, N:o III, ss. 73-75, 89-93 <http://runeberg.org/famijour/1869/0077.html>. Återtrycks även i Eskilstuna Allehanda år 1879.

²⁸ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning. 1873-10-18, Fosterländska berättelser [...] Mamma båtsman. s. 5; 1873-10-25, s. 5; 1873-11-01, s. 5.

²⁹ Mellan 1873–1876: Ronneby, Nyhets- och annonstidning; Framåt (Malmö: 1871); Blekinge läns tidning; Faluposten (1869); Nya Landskrona tidning; Ystads allehanda; Kronobergs läns tidning (Växjö: 1870); Sölvesborgsposten; Korrespondenten; Vestmanlands läns tidning.

³⁰ Leijonsköld Oxenstierna 1874.

³¹ Ritlzer 1921.

³² Frank 2022, s. 25, 127–128.

³³ Buske-Jensen 1993; Hadenius m.fl. 2008, s. 56f, 59; Hansen 2017, s. 2, 11.

³⁴ Sjöberg 2005, s. 106–109.

³⁵ Hansen 2017, s. 13; Oscarsson 1980.

³⁶ Sjöberg 2005, s. 107ff.

³⁷ Johannesson 1980, s. 9.

³⁸ Furuland 2006, s. 9–13 (116 NSP Samling 1848: VIII. Häfte 53–71).

³⁹ Nordenstam, Anna. Äldre svenska kvinnotidskrifters historia: <https://kvinnsam.ub.gu.se/bocker-tidskrifter-och-annat-tryckt-material/digitaliserade-aldre-kvinnotidskrifter/aldre-svenska-kvinnotidskrifters-historia>. Hämtad 2025-11-27.

⁴⁰ Holmberg m.fl. 1983, s. 99; Svenska Familj-Journalen: <https://runeberg.org/famijour/>

Hämtad 2025-11-18.

⁴¹ Hansen 2017, s. 52.

⁴² www.skbl.se/sv/artikel/LeonildaMariaElesaraLovisaSjostrom. Svenskt kvinnobiografiskt lexikon (artikel av Boel Berner), hämtad 2025-11-27; Idun, vol. Årg. 11, N:r 10, 1898, s. 73-74.

⁴³ Hansen 2017, s. 5.

⁴⁴ Österberg och Carlsson Wetterberg 2002.

⁴⁵ Österberg och Carlsson Wetterberg 2002.

⁴⁶ Severinsson 2018, s. 44f, 54ff.

⁴⁷ Kaijser 2005.

⁴⁸ Hult, Eva, "Sjöfarande kvinnor på ångfartyg", Digitalt Museum, Sjöhistoriska museet, <https://digitaltmuseum.se/021188408196/sjofarande-kvinnor-pa-angfartyg>, hämtad 2024-08-03; Johnson, Lennart, "90 år av facklig kamp" (2022-12-26). <https://www.sjomannen.se/kultur/90-ar-av-gemensam-facklig-kamp/>, hämtad 2025-10-29.

⁴⁹ Massey 1994; Tabili 1996.

⁵⁰ Fur 1998; Juhlin 2012; Liliequist 1997; Sandmo 1995; Wahrman 2004.

⁵¹ Easton 2003, 2020, s. 429.

⁵² Dekker och van de Pol 1995; Liliequist 1997; Wahrman 2004.

⁵³ Hassan Jansson m.fl. 2025; Ågren 2025.

⁵⁴ Till exempel: Arnshav 2017; Berggreen 1989; Creighton och Norling 1996; Doe 2009; Forssberg 2022; Frigren 2016; Leth Jespersen 2024; Kirby och Hinkkanen 2000; Mäenpää 2004; Krantz 1937, s. 195ff; Willson 2016.

⁵⁵ Friedli 1987, 1985.

⁵⁶ Easton 2003; Friedli 1985; Wheelwright 1989.

⁵⁷ Dekker och van de Pol 1995; Cordingly 2001; Easton 2003; Stark 1996, s. 92ff; Wheelwright 1989, s. 19.

⁵⁸ Shopland 2021.

⁵⁹ Grant de Pauw 2000; Dekker och van de Pol 1995; Füssel 2018; Krimmer 2004; Stoye 2018; med flera.

⁶⁰ Dekker och van de Pol 1995, s. 24ff; Shopland 2021.

⁶¹ Bagerius m.fl. 2013, s. 392f; Nyqvist 2021, s. 35f.

⁶² Flygare-Carlén 1848a, s. 129.

⁶³ Flygare-Carlén 1848a, s. 202.

⁶⁴ *Svenska Familj-Journalen*, Band VIII, 1869, N:o I, ss. 31, 57.

⁶⁵ Lovisa är en småstad som fick stadsrättigheter år 1745. Staden är belägen i landskapet Nyland vid finska vikens kust, ca 9 mil öster om Helsingfors.

⁶⁶ *Svenska Familj-Journalen*, Band VIII, 1869, N:o I, s. 31.

⁶⁷ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-10-18, s. 5.

⁶⁸ Haukivesi är en fjärd i landskapen Södra Savolax och Norra Savolax, ca 28 km nordost om Helsingfors.

⁶⁹ Ritzler 1921, s. 64.

⁷⁰ Ritzler 1921, s. 60.

⁷¹ Ritzler 1921, s. 60.

⁷² Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-10-18, s. 5.

⁷³ Krantz 1937, s. 196ff; Moffet Spak 2006, s. 36f.

⁷⁴ https://svenska.se/saob/?sok=pojkflicka&pz=1#U_P1251_106633. Hämtad 2024-08-19.

⁷⁵ Flygare-Carlén 1848a, s. 129f.

⁷⁶ *Svenska Familj-Journalen*, Band VIII, 1869, N:o I, ss. 31; N:o II, s. 62.

⁷⁷ *Svenska Familj-Journalen*, Band VIII, 1869, N:o I, ss. 31; N:o II, ss. 61-62.

⁷⁸ Iglesias 2010, s. 290.

⁷⁹ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-10-18, s. 5.

⁸⁰ Friskavaj = kavaj av tjockt ylletyg.

⁸¹ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-10-25, s. 5.

⁸² Ritzler 1921, s. 59, 64f.

⁸³ Ritzler 1921, s. 65f.

⁸⁴ Hartley 2001.

⁸⁵ Klein Lukszo 2016.

⁸⁶ Runefelt 2024, s. 272, 279.

⁸⁷ Runefelt 2024, s. 281.

⁸⁸ Flygare-Carlén 1848a, s. 110.

⁸⁹ Flygare-Carlén 1848a, s. 110.

⁹⁰ Flygare-Carlén 1848a, s. 115.

⁹¹ Flygare-Carlén 1848a, s. 126.

⁹² Flygare-Carlén 1848a, s. 288f.

⁹³ Bagerius 2019, s. 20ff.

⁹⁴ Flygare-Carlén 1848a, s. 285-286.

⁹⁵ Flygare-Carlén 1848a, s. 290.

⁹⁶ Flygare-Carlén 1848a, s. 290.

⁹⁷ Flygare-Carlén 1848b, s. 137f, 140.

⁹⁸ Runefelt 2024, s. 279.

⁹⁹ Holmqvist 2017, s. 240.

¹⁰⁰ Flygare-Carlén 1848a, s. 113-117, 129-130.

¹⁰¹ *Svenska Familj-Journalen*, Band VIII, 1869, N:o I, ss. 31-32.

¹⁰² *Svenska Familj-Journalen* Band VIII, 1869, N:o III, s. 92.

¹⁰³ Runefelt 2024.

¹⁰⁴ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-10-18, s. 5.

¹⁰⁵ Shopland 2021, s. 67ff.

¹⁰⁶ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-10-25, s. 5.

¹⁰⁷ Ritzler 1921, s. 49.

¹⁰⁸ Flygare-Carlén 1848a, s. 286, 290.

¹⁰⁹ Flygare-Carlén 1848a, s. 110.

¹¹⁰ Flygare-Carlén 1848a, s. 138, 287, 293.

¹¹¹ Flygare-Carlén 1848b, s. 202, 229, 245, 270.

¹¹² Flygare-Carlén 1848b, s. 246.

¹¹³ *Svenska Familj-Journalen*, Band VIII, 1869, N:o I, s. 32; N:o III, ss. 74-75.

¹¹⁴ *Svenska Familj-Journalen*, Band VIII, 1869, N:o I, s. 31.

¹¹⁵ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-10-25, s. 5.

¹¹⁶ Jämför Runefelt 2024, s. 281.

¹¹⁷ Flygare-Carlén 1848a, s. 110.

¹¹⁸ Flygare-Carlén 1848b, s. 229.

¹¹⁹ *Svenska Familj-Journalen*, Band VIII, 1869, N:o I, s. 31; N:o III, s. 91.

¹²⁰ *Svenska Familj-Journalen* Band VIII, 1869, N:o III, s. 92.

¹²¹ *Svenska Familj-Journalen* Band VIII, 1869, N:o III, s. 93.

- ¹²² Ritzler 1921, s. 39.
¹²³ Ritzler 1921, s. 52.
¹²⁴ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-10-18, s. 5.
¹²⁵ Severinsson 2018, s. 38.
¹²⁶ Easton 2020.
¹²⁷ Runefelt 2024, s. 276.
¹²⁸ Nilson 2014.
¹²⁹ Nilson 2014.
¹³⁰ Klein 2002.
¹³¹ Flygare-Carlén 1848a, s. 116f, 124.
¹³² Flygare-Carlén 1848a, s. 202.
¹³³ Flygare-Carlén 1848a, s. 204.
¹³⁴ Flygare-Carlén 1848b, s. 202.
¹³⁵ Flygare-Carlén 1848b, s. 244f.
¹³⁶ Flygare-Carlén 1848b, s. 287f.
¹³⁷ Flygare-Carlén 1848b, s. 288.
¹³⁸ Flygare-Carlén 1848b, s. 289.
¹³⁹ Flygare-Carlén 1848b, s. 291f.
¹⁴⁰ *Svenska Familj-Journalen* Band VIII, 1869, N:o III, s. 92.
¹⁴¹ *Svenska Familj-Journalen* Band VIII, 1869, N:o III, s. 92.
¹⁴² Nilson 2014, s. 485ff och där citerad litteratur.
¹⁴³ *Svenska Familj-Journalen* Band VIII, 1869, N:o III, s. 92.
¹⁴⁴ Klein 2002.
¹⁴⁵ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-10-25, s. 5.
¹⁴⁶ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-10-25, s. 5.
¹⁴⁷ Ritzler 1921, s. 66.
¹⁴⁸ Ritzler 1921, s. 19f.
¹⁴⁹ Ritzler 1921, s. 24f.
¹⁵⁰ Dugaw 1992, s. 180ff.
¹⁵¹ Ritzler 1921, s. 28.
¹⁵² Ritzler 1921, s. 37.
¹⁵³ Easton 2020.
¹⁵⁴ Flygare-Carlén 1848a, s. 128.
¹⁵⁵ *Svenska Familj-Journalen* Band VIII, 1869, N:o III, s. 92.
¹⁵⁶ *Svenska Familj-Journalen* Band VIII, 1869, N:o III, s. 93.
¹⁵⁷ von Warnstedt 1974, s. 73–77.
¹⁵⁸ P.G. Berg & Wilhelmina Stålberg, "Jansdotter, Maja", *Anteckningar om svenska qvinnor*, (1864), Stockholm: 208. <https://runeberg.org/sqvinnor/0236.html>. Hämtad 2024-08-24.
¹⁵⁹ Pihlstrand 1892, s. 21ff.
¹⁶⁰ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-10-25, s. 5.
¹⁶¹ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-10-25, s. 5.
¹⁶² Stark 1996, s. 86.
¹⁶³ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-11-01, s. 5.
¹⁶⁴ Ritzler 1921, s. 36.
¹⁶⁵ Ritzler 1921, s. 38.
¹⁶⁶ Ritzler 1921, s. 38–39.

- ¹⁶⁷ O'Driscoll 2012, s. 357–360.
¹⁶⁸ Easton 2020, s. 458f.
¹⁶⁹ Österlund 2005, s. 88f.
¹⁷⁰ Leffler och Witt-Brattström 1993; "Emilie Flygare-Carlén (1807-1892)", Yvonne Leffler, Litteraturbanken 2022. <https://litteraturbanken.se/f%C3%B6rfattare/FlygareCarl%C3%A9n/presentation>. Hämtad 2025-02-18.
¹⁷¹ "Emilie Flygare-Carlén och västkustromanen", Artikel av Bohusläns Museum, skapad 2024-07-14. https://www.bohuslansmuseum.se/kunskapsbanken_bohuslans_historia/emilie-flygare-carlen-och-vastkustromanen/. Hämtad 2024-12-18.
¹⁷² Leffler och Witt-Brattström 1993; "Emilie Flygare-Carlén (1807-1892)", Yvonne Leffler, Litteraturbanken 2022. <https://litteraturbanken.se/f%C3%B6rfattare/FlygareCarl%C3%A9n/presentation>. Hämtad 2025-02-18.
¹⁷³ Bagerius 2009.
¹⁷⁴ Leffler och Witt-Brattström 1993.
¹⁷⁵ Flygare-Carlén 1848b, s. 251, 298, 310, 318–325.
¹⁷⁶ Post- och Inrikes Tidningar 1848-07-19 *Jungfrutornet, sjöroman af Emilie Carlén*, s. 3; Post- och Inrikes Tidningar 1848-07-20 LITTERATUR. *Jungfrutornet, sjöroman af Emilie Carlén*. (forts. fr. N:o 164.), s. 1.
¹⁷⁷ Najaden 1848-06-06 *Besök på Boklådan. 11. Jungfru-Tornet af Emilie Carlén*, s. 2–3; Post- och Inrikes Tidningar 1848-07-21 LITTERATUR. *Jungfrutornet, sjöroman af Emilie Carlén*. (slut från N:o 165), s. 3.
¹⁷⁸ Dagligt Allehanda 1848-06-17 LITTERATUR. *Nya Svenska Parnassen. Jungfrutornet af Emelie Carlén*. s. 3.
¹⁷⁹ Dagligt Allehanda 1848-06-17 LITTERATUR. *Nya Svenska Parnassen. Jungfrutornet af Emelie Carlén*, s. 3; Post- och Inrikes Tidningar 1848-07-19 *Jungfrutornet, sjöroman af Emilie Carlén*, s. 3.
¹⁸⁰ Aftonbladet 1848-03-15. NYA SVENSKA PARNASSEN FÖR 1848. JUNGFRU-TORNET. Sjöroman af Emilie Carlén, s. 3. Möjligen finns författaren och prästen Gustaf Henrik Mellin bakom signaturen G.H.M.
¹⁸¹ Najaden 1848-06-06 *Besök på Boklådan. 11. Jungfru-Tornet af Emilie Carlén*, s. 2–3.
¹⁸² Bygdéns Pseudonymlexikon. <https://runeberg.org/authors/sundbaxf.html>. Hämtad 2024-08-19.; <https://runeberg.org/statskal/1881/0400.html>. Hämtad 2024-08-19. <https://sok.stadsarkivet.stockholm.se/bildarkiv/egenproducerat/kyrkobok/K003O0301-0320.pdf>. Hämtad 2024-08-19.
¹⁸³ Exempelvis i Skånska Telegrafan 1869-03-06 s. 1; Christinehamns Allehanda 1869-03-12 s. 3; Mariefreds Tidning 1869-03-13 s. 1.
¹⁸⁴ *Svenska Familj-Journalen*, Band VIII, 1869, N:o II, s. 58.
¹⁸⁵ Fitts 2001.
¹⁸⁶ *Svenska Familj-Journalen*, Band VIII, 1869, N:o II, s. 59.
¹⁸⁷ *Svenska Familj-Journalen* Band VIII, 1869, N:o III, s. 93.
¹⁸⁸ Iglesias 2010, s. 284–285.
¹⁸⁹ Dugaw 1996, s. 37.
¹⁹⁰ <https://runeberg.org/famijour/forf.html>, hämtad 2025-01-13.
¹⁹¹ Engelbrektsson 2010, s. 16.
¹⁹² Leijonsköld Oxenstierna 1891.
¹⁹³ Engelbrektsson 2010, s. 14–16.
¹⁹⁴ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-11-01, s. 5.

- ¹⁹⁵ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-11-01, s. 5.
- ¹⁹⁶ Easton 2003, s. 136.
- ¹⁹⁷ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-11-01, s. 5.
- ¹⁹⁸ Shopland 2021, s. 74.
- ¹⁹⁹ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-10-18, s. 5.
- ²⁰⁰ Hummel, släkt. <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/13891>, *Svenskt biografiskt lexikon*, urn:sbl:13891, hämtad 2025-01-13; Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-11-01, s. 5.
- ²⁰¹ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-11-01, s. 5.
- ²⁰² Nya dagligt allehanda 1878-10-18. LITTERATUR. s. 3.
- ²⁰³ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-11-01, s. 5.
- ²⁰⁴ Shopland 2021, s. 36.
- ²⁰⁵ Österlund 2005, s. 91.
- ²⁰⁶ Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning 1873-11-01, s. 5.
- ²⁰⁷ Ritzler 1935.
- ²⁰⁸ Ritzler 1921, s. 50.
- ²⁰⁹ Ritzler 1921, s. 17, 20, 24f.
- ²¹⁰ Ritzler 1921, s. 38–39, 49, 51.
- ²¹¹ Ritzler 1921, s. 48.
- ²¹² Ritzler 1921, s. 40.
- ²¹³ Ritzler 1921, s. 49.
- ²¹⁴ Ritzler 1921, s. 39.
- ²¹⁵ Ritzler 1921, s. 56.
- ²¹⁶ Ritzler 1921, s. 57.
- ²¹⁷ Ritzler 1921, s. 92f.
- ²¹⁸ Ritzler 1921, s. 145.
- ²¹⁹ Se Severinsson 2018.
- ²²⁰ Dagens Nyheter 1921-12-05 "Kvinnan som tog hyra.", s. 7, 11; Aftonbladet 1921-12-06 "Kvinnan som tog hyra." s. 9, 12; Göteborgsposten 1921-12-07 "Kvinnan som tog hyra.", s. 8; Sundsvalls Tidning 1921-12-10 "Kvinnan som tog hyra.", s. 9.
- ²²¹ Sundsvalls Tidning 1921-12-05 "Kvinnan som tog hyra". s. 7.
- ²²² Svenska Dagbladet 1921-12-11 Kvinna som tog hyra. Söndagsbilagan, s. 11.
- ²²³ Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 1921-12-14 *Kvinnan som tog hyra*, s. 12.
- ²²⁴ Sydsvenska Dagbladet 1921-12-23 Kvinnan som tog hyra. Sam Ritzler. Aktiebolaget Nautics Förlag. s 10.
- ²²⁵ Sundsvalls Tidning 1921-12-19 s. 7.



arvid.jakobsson@kungahuset.se

Jakobsson, A. Oskar II och marinen, sedd genom hans bibliotek, arkiv och skrifter.

Forum navale, (83), 90–127.

<https://doi.org/10.63402/fn8358367>

Oskar II och marinen, sedd genom hans bibliotek, arkiv och skrifter

Arvid Jakobsson

*Tredje sonen, och sålunda långt från tronen ställd, ägnade
jag mig tidigt åt sjömannens yrke, och tänkte att få offra alla mina
krafter i den svensk-norska flottans tjänst.*

Oskar II¹

Den här artikelns syfte är att undersöka Oskar II:s personliga syn på den svenska marinen och hur den förändrades över tid, genom en studie av de marina skrifterna i hans privata bibliotek och personarkiv. Det innebär att avstampet för den här artikeln är kungens egna samlingar; styrkan med den angreppsvinkeln är att möjligheten att nå det som prins Wilhelm kallade "människan bakom purpurn" är större än via officiella källor.² Ämnet bibliotekshistoria ger också möjligheter till synergieffekter mellan flera vetenskapsgrenar. Oskar II:s bibliotek och arkiv ingick i hans

privata sfär, men fick konsekvenser för den offentliga sfären. Hans egna känslor, synpunkter och samlingar talar här ett delvis annat språk än den bild som tonar fram i konseljprotokoll och andra externa dokument. Det gör att hans egna åsikter, starkt präglade av hans idealistiska livsfilosofi kan följas från individen till kungens offentliga persona. Ämnet är första hand inte politisk eller militär historia utan snarare en del av Oskar II:s intellektuella biografi, hur denna präglades av marina frågor och hur han i sin tur resonerade om flottan, först i egenskap av aktiv sjöofficer och sedan som dess chef. Flottan närmas i den här artikeln via kungen och inte tvärtom. Tidigare forskning har, med ett undantag, tagit avstamp i flottans historia per se, medan kungen figurerar som en biperson. I de populära eller, i de äldre fallen snarast panegyriska, biografierna om Oskar II nämns hans sjömilitära karriär, men utan att dra några egentliga slutsatser; den är aldrig huvudnumret, eftersom den föregick hans trontillträde. Idealismens betydelse för hur en person såg på ett vapenslag är inte heller utrett i någon högre grad tidigare. Idealismen har ofta behandlats i filosofihistoriska arbeten och delvis i historiska, men inte som en aktiv idéhistorisk aspekt på en militär organisation.

Artikeln är uppdelad i fyra sektioner. Inledningsvis ges en kortfattad sammanfattning av Oskar II:s sjömilitära karriär. Därefter beskrivs hans idealistiska livsinställning, som hade avgörande betydelse för kungens hela person och tänkande i alla frågor. Därefter redogörs i korta drag för Oskar II:s bibliotek i allmänhet och den marina avdelningen i synnerhet. Huvuddelen av artikeln utreder relationen mellan hans inställning i marina frågor och hans bibliotek och arkiv, förstärkt med ett iakttagande av hans idealistiska personliga filosofi.

Oskar II:s karriär som sjöofficer

Prins Oskar Fredrik, den blivande Oskar II (1829–1907), stod länge långt från tronen. Han hade två äldre bröder, prinsarna Karl (XV) och Gustaf ("sångarprinsen") och förväntades därmed inte bli kung. Monarkin som statsform kunde efter franska revolutionen och napoleonkrigen inte längre tas för given; på ett annat sätt än tidigare var den nödsakad att legi-

Arvid Jakobsson är slottsbibliotekarie på Kungl. Slottet, samt vårdare av det Bernadotteska arkivet. Han doktorerade 2023 på avhandlingen *Över djupen mot höjden: en biografi över Oskar II:s bibliotek*.

timera sitt existensberättigande och interagera med medborgarna på nya sätt.³ Detta skedde på flera håll i Europa genom att demonstrera monarkins *praktiska* nytta och värde inför den nya borgerliga offentlighet som trätt fram redan under 1700-talet, samt att begagna så kallad "soft power" (influerande, övertalning, samarbete) istället för äldre tiders "hard power" (våld, ekonomisk påverkan). Yngre, manliga medlemmar av dynastierna kunde inte längre räkna med att få leva uteslutande på apanage, utan förväntades ha samhällsnyttiga yrken. I de flesta fall innebar det att de blev officerare, i allmänhet inom armén. Snart inträdde dock en förskjutning som innebar att yngre prinsar sökte sig till havs i olika funktioner. M. M. Schneider har beskrivit rörelsen som en kombination av två för allmänheten tilltalande företeelser: "...the age of Empire witnessed the emergence of a very specific public persona which, by combining the aura exuded by a prince of the blood with the cultural mystique of the sailor, become what one might call a powerful monarchical brand".⁴ Schneider menar att fenomenet var ett led i ett nydanande av Europas monarkier. Prins Oskar var en av de tidigaste representanterna för detta nya dynastiska "varumärke", och i likhet med flera av de andra prinsarna från Danmark, Storbritannien, Preussen och Grekland var han alltså en yngre son inom den kungliga familjen.

Redan när han var 10 år påbörjades den militära utbildningen: 1842 gjorde han sin första långresa, med den norska fregatten *Örnen*; den kom att följas av resor till Medelhavet 1844 och till S:t. Petersburg samma år. Den längsta seglatsen företogs 1846–47, när han seglade med fregatten *Eugenie* på långresa till Medelhavet.⁵ Karriären fortsatte under första slesvigska kriget 1848–1851 med befäl över briggen *Nordenskjöld*, vilken ingick i den svensk-norska styrka som bevakade utvecklingen i söder.⁶ Konflikten satte även avtryck i prinsens bibliografi; hans första publicerade alster var en artikel om slaget vid Eckernförde den 6 maj 1849, där den danska flottan gjorde ett katastrofalt anfall mot fientliga kustbatterier. Artikeln trycktes i *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens tidskrift* 1849, bara några månader efter att slaget utkämpades.⁷ Kriget innebar för prinsens del inte bara tjänstgöring ombord, utan även ett aktivt deltagande i det politiska spelet, i vilket han argumenterade så flitigt för den danska saken att eskaderchefen "en gång hotade mig med bestraffning därför."⁸ Dessa erfaren-

heter ledde vidare till befäl på korvetten *Lagerbjelke* 1851, vilken ingick i en sex fartyg stark svensk-norsk eskader som patrullerade södra Östersjön.⁹ Även under Krimkriget 1853–56 var Oskar, som befordrats till kommandörkapten 1853, fartygschef och även chef för en flottilj mindre ångbåtar. Denna gång verkade den svenska styrkan tillsammans med ett danskt linjeskepp, vilket hörde till ovanligheterna – samarbetet var enligt prinsens uppfattning "frukten av mina förbindelser med de danska sjöofficerarna."¹⁰ I ett tal i samband med ett besök av riksdagsmän på flaggskeppet *Carl XIII* konstaterade han bland annat att riksdagens frikostighet "dragit vår flotta ur det lägervall, hvori den eljest lätt kunde hafva råkat".¹¹ Han tillade dock att "verket är ännu ofullbordadt" och att han hoppades "att Svenska flottan måtte få hafva att hugna sig af fortfarande omvårdnad å Rikets Ständers sida!"¹²

Oskar Fredrik hamnade hösten 1856 i blåsväder då han i ett tal för örlogsofficerare i Karlskrona dels uttryckte sig i former som inte ansågs passande för en officer av hans grad, ålder och kungliga rang, dels beordrade fartygschefen "att ofta skriva rapporter till mig om hvars och ens conduit [uppförande], ty det är nödvändigt för mig att för framtiden hafva kännedom derom."¹³ Uttalandet fördömdes i pressen bland annat som "obehörig inblandning" och prinsens "grundlagsvidriga makt", och hans order om "sqvaller-rapporter" kritiserades skarpt.¹⁴ En konsekvens var att han inte fick en högre tjänst han eftertraktat, utan istället utsågs till inspektör för flottans exercisskolor.¹⁵

Under det andra slesvigska kriget 1864 förde prins Oskar, nu som vice-amiral, befäl över en 15 fartyg stark eskader som under en kort period patrullerade västkusten. Detta uppdrag gav honom viktiga lärdomar inför framtiden.

Trots det snabba avancemanget genom graderna var prins Oskars engagemang för flottan inte för syns skull utan ett seriöst arbete. Han skrev i sina memoarer att han i yngre dagar varit "besluten att ägna min ungdoms och mannaålder åt örlogsmannatjänsten."¹⁶ Intresset för flottan och havet satte också fler litterära avtryck än ovan nämnda artikel; 1858 publicerades hans mest kända verk, diktsamlingen *Ur svenska flottans minnen*, vars inledningsdikt "Östersjön" återfanns i antologier en bra bit in på 1900-talet.

Oskar II beskrevs i samtida källor ofta som samvetsgrann och noggrann (ibland till den grad att han närmast framstod som petig) och den militära delen av hans personarkiv bär syn för sägen. "Hertigens av Östergötland militära tjänstearkiv" omfattar åtta volymer och innehåller rapporter, observationsjournaler, orderkopior, föreskrifter, rullor, sjökort, tabeller, PM, handlingar från befälen han haft; det är ett typiskt tjänstemannaarkiv. Två volymer innehåller emellertid det som i förteckningen kallas "Avhandlingar, promemorior och polemik i sjöförsvarsfrågan", vilket omfattar material om den ofta högröstade debatt som fördes om flottan under mitten av 1800-talet, en debatt prinsen i högsta grad tog del av och även deltog i.¹⁷ Ett tillägg till denna del av hans personarkiv är arkivet efter sjöministern och officeren Johan Fredrik Ehrenstam (1800–1849), som prinsen stod på god fot med och vars papper han tog hand om efter Ehrenstams död.¹⁸ Kungens militära tjänstepapper ingick ursprungligen i hans bibliotek men flyttades på 1950-talet över till det Bernadotteska arkivet.

Oskar II:s idealism

En aspekt av Oskar II:s personlighet som inte kan överdrivas var hans idealism – hans åsikter och agerande blir i många stycken obegripliga utan en förståelse för att denna filosofi genomsyrade hela hans väsen. Hans ofta kritiskt lagde kammarherre C.G. Fleetwood konstaterade:

Han [Oskar II] är märkvärdigt nog en oförbätterlig idealist, och jag vill på detta karaktärsdrag hos honom fästa framtida historie-skrivares fulla uppmärksamhet. Där kunna de finna förklaringen på mycket som annars kan förefalla oförklarligt. För mig, som är realist utan att älska realismen, är det litet svårfattligt hur man ett liv igenom kan bevara idealismen, – icke hur man kan fortfara att hålla av den.¹⁹

Vad innebar då denna idealism? Ursprungligen härrörde den från den tyska idealistiska filosofin med namn som Schelling, Fichte och framför allt Hegel i spetsen. Den svenska idealismens gick från att ha varit radikal före 1809 till att ha konservativa och kristna förtecken.²⁰ Den viktigaste

idealistiske filosofen var Christopher Jacob Boström (1797–1866), som förfäktade idén om staten såsom en av Guds manifestationer, grundad på Försynen (med stort F) och historisk tradition. Idealism och kristendom förenades i denna nya ideologi, vilken "förklarade och legitimerade den etablerade politiska och ideologiska ordningen."²¹ Människans strävan gick, menade Boström, bort från det sinnliga och mot att bli allt mer lik Gud.²² Emellertid var den mest kända delen av Boströms lära den politiska. "Boströmianismen" var djupt tilltalande för de samhällsbevarande krafterna, då den till sin natur var strikt konservativ. Den var förankrad i det gamla ståndssamhället (Boström var bland annat en häftig kritiker av avskaffandet av ständsriksdagen 1866). Staten var grundad av Gud, och den rådande ordningen, främst manifesterad i monarkin, likaså. Statens och monarkins legitimitet kom inte nerifrån, från folket, utan uppifrån, från Gud.²³ Folket betraktades enbart som statens inre organ, inte som självständiga individer.²⁴ Arbete inom eller för staten var främst en fråga om förvaltning – inte politik. Följden av resonemanget var att staten sågs som en person, representerad av en monark som stod över politiska partier och olika grupper i samhället.²⁵ Den kanske tydligaste konsekvensen av boströmianismen för Oskar II:s eget tänkande var hans djupa ogillande av parlamentarism. Liberalism, som såg staten som ett verktyg var Boström starkt kritisk emot.

Idealismen, framför allt i Boströms tappning, genomsyrade förvaltning, universitet och politik och blev således en offentlighetens, och etablissemangets filosofi. Denna idealism i filosofisk och statsrättslig mening var nära kopplad till en historieromantisk historieskrivning som främst företräddes av Erik Gustaf Geijer (1783–1847), "den svenska historieskrivningens fader". Geijer var dock inte bara historiker, utan även poet, kompositör, debattör och litteraturkritiker. Hans inflytande var stort inom alla dessa genrer och hans nationalromantiska historieskrivning blev vägledande under lång tid. Denna yttrade sig bland annat i åskådningen att fakta "utgör liksom historiens kropp, men som utan en livgivande anda är ett kadaver."²⁶ Han menade också att historiens "store mäns" handlande grundlade elevernars entusiasm "den höga och underbara värld" (idealvärlden) som "utgör det enda sanna och oförgängliga".²⁷

Idealismen siktade alltså mot övervärldsliga, eviga ideal represen-

terade av ord som det höga, det rena och det sköna och understöddes i detta av den likaledes idealistiska romantiska historieskrivningen. Oskar II:s idealism var ett personligt övertagande av den svenska statsidealismen. Han kallade Boström "min äldste lärare", vilket var sant både bildligt och bokstavligt talat.²⁸ Åren 1833–37 var Boström lärare åt bröderna Karl, Gustav och Oskar, och framför allt den sistnämnde visade sig vara mottaglig för Boströms tankar. Denna påverkan kom att yttra sig i ett livslångt engagemang för idealismens sak, fram till cirka 1890 inom alla former av mänsklig verksamhet, och under de sista 15–20 åren framför allt i kungens religiösa och filosofiska skrifter. Den ovan nämnda diktsamlingen *Ur svenska flottans minnen* är ett tydligt exempel på Oskars idealistiska och historieromantiska grundsyn: ära, tapperhet, fosterlandet, smattrande flaggor, slående segel, dödsförakt och Gud figurerar flitigt i verket, där klassiska, heroiska "stora män" som Claes Uggla, Nils Ehrenskiöld och Claes Horn utgör tyngdpunkten och får demonstrera att anden är starkare än materien, även när den lider nederlag.²⁹

Idealismens betydelse för Oskar II:s inställning till flottan genomgick dock en unik förvandling under hans liv, vilket kommer att behandlas nedan.

Oskar II:s bibliotek

"Europas lärdaste monark" var ett epitetsom spreds om Oskar II under hans livstid, och det var något kungen utnyttjade som ett verktyg i sina legitimeringssträvanden. Det var dock inte enbart fråga om spel för gallerierna, utan hans boksamling tjänade även andra syften, både som rekreationsläsning och tjänsteläsning för kungen och för andra. I slutet av hans liv omfattade biblioteket drygt 20 000 volymer.³⁰

Större delen av Oskar II:s privata bibliotek finns bevarat och utgör idag en av de historiska boksamlingarna i Bernadottebiblioteket på Stockholms slott. Redan 1852 anställdes en bibliotekarie för att ta hand om prins Oskars bibliotek, och de första bevarade katalogerna stammar från den tiden.³¹ I samband med trontillträdet 1872 flyttades biblioteket från Arvfurstens palats, där prinsparet bott, till lokaler i Stockholms slotts nord-

västra flygel, där Kungl. Husgerådskammaren numera huserar. Rummen hade ingen representativ funktion utan fungerade snarast som bokmagasin där böckerna hämtades ut och sedan lästes på annat håll. Biblioteket var organiserat ämnesvis enligt en förenklad version av Kungl. Bibliotekets katalogsystem. Vi kan utrona två större grupperingar av böcker som motsvarade kungens intressen och ämbetsmässiga behov. Rekreationsläsningen omfattade skönlitteratur, främst svensk men också fransk, engelsk och tysk, samt historia, teologi och filosofi. För sitt ämbetes skull behövde kungen böcker i ämnen som juridik, ekonomi, politik – och nautica. Under regeringstiden var biblioteket dessutom öppet för hovets personal två gånger i veckan, ett privilegium som utnyttjades flitigt.³²

Kungen tog aktiv del i bibliotekets utveckling och träffade bibliotekarien två gånger i månaden för att välja bland nyutgivna böcker. Inköpen var så pass ambitiösa att biblioteket under flera år köpte in en fjärdedel av all svensk prosa som publicerades. För egen del läste han kopiöst, och skrev i sina memoarer: "Jag sökte, i samma syfte [att få ett avbrott i de officiella plikterna], att bereda mig tid till fortsatt läsning, så vitt möjligt varje dag, och inneslöt mig därför vanligtvis under en till två timmars tid i mina små rum i mezzanin-våningen inåt borggården, varest sällan något ljud störde tystnaden. Det var behövliga vilostunder."³³ Men i detta sammanhang konstaterade han även att lästiden inte alltid blev så lång: "Stundom på grund av tvingande hinder, kortare."³⁴

De marina böckerna i Oskar II:s bibliotek

Volym nummer 1 i Oskar II:s handskrivna realkatalog upptas av två kategorier: "Nautiska och militära ämnen", som ryggtiteln lyder. Den nautiska avdelningen räknar 520 titlar, fördelade på drygt 700 volymer. Varje sida i katalogen är uppdelad i ett antal kolumner för författarens namn, bokens titel, antal volymer samt två för placering ("skåp" och "hylla"). Katalogen är en av de värdefullaste källorna till kungens bibliotek, i och med att den faktiskt är mer komplett än den fysiska boksamlingen. Den är dock inte oproblematisk som källa; katalogiseringen sköttes av endast en person, och det fanns inget kontrollsystem för var denne valde att placera böcker, vilket

gjorde att marina böcker undantagsvis kunde hamna även på exempelvis militaria, historia och geografi. Dessutom finns en grupp böcker som överhuvudtaget inte katalogiserades. I vissa fall var detta avsiktligt, dock inte vad beträffar den marina samlingen där böcker kan ha förblivit okatalogiserade exempelvis på grund av tidspress eller prioriteringsfrågor. Det förekommer att böcker figurerar först i kataloger som satts upp efter Oskar II:s död, trots att de aktuella volymerna med säkerhet tillhört honom.³⁵ Knappt hälften av böckerna behandlade sjömilitära spörsmål, medan resten var "sjöväsen", mer generellt. Det är endast få volymer som är att beteckna som praktband; de mindre pamfletterna är alla häftade, och de bevarade monografierna är enkelt hållna band i klot eller halvskinn. Det är med andra ord inte fråga om estetiskt tilltalande böcker som har införskattats till biblioteket av prestigeskäl; snarare är de tydligt en del av tjänstebiblioteket – böckerna skulle användas. Böckernas utgivningstid är också talande. 62 nautiska böcker som var utgivna fram till kungens födelse 1829 ingick i samlingen. Här återfinns arvegods och även en rad rariteter, klassiker inom nautican som till exempel flera verk av skeppsbyggaren Fredrik Henrik af Chapman, bland andra två exemplar av *Architectura Navalis Mercatoria* från 1768 och *Tractat om skepps-byggeriet* från 1775.³⁶ Materialet från 1830- och 40-talen omfattade 80 titlar, mestadels av förklarliga skäl läroböcker och undervisningsmaterial i olika former. Här återfanns bland annat E.G. af Klints viktiga *Lärobok i navigationsvetenskapen med tillhörande nautiska och logaritmiska tabeller* från 1842, vilken ersatte och förbättrade tidigare navigationsböcker.³⁷ 1850- och 1860-talen var prinsens mest aktiva period som sjöofficer med flera självständiga befäl, och de två decennierna innebar att ytterligare drygt 150 verk skrevs in i katalogerna. Perioden kännetecknades av flera intensiva debatter om flottans verksamhet (till och med existensberättigande) och dessa såg prinsen till att införskaffa. Av skäl som kommer framgå skedde under regeringstiden en avmattning, och beståndet sjönk. En viktig iakttagelse om biblioteket generellt är att en förkrossande majoritet av materialet införskaffades i nära tidsmässigt förhållande till utgivningen; bortsett från ärvda volymer var biblioteket fyllt med aktuell litteratur, färsk från pressarna.

Den största delen av den marina samlingen var på svenska och norska, men engelska var representerat med cirka 75 titlar och franska med drygt

100. Ett fåtal volymer var på tyska och andra språk. Jämfört med flera andra ämnen i biblioteket är detta inte speciellt omfattande. Skönlitteratur och historia hade exempelvis betydligt större procentandel utländskt material. Skälet torde vara att kungens marina samling var en tydligt praktiskt orienterad del av biblioteket – en sjöofficers tjänstebibliotek. Det var i det avseendet en tydlig pendang till motsvarande del av hans arkiv; arkivet var under hans tid inte en separat del av biblioteket utan dess handlingar stod även rent fysiskt placerade tillsammans med de tryckta verken.³⁸ De betraktades alltså som en helhet. Denna splittrades först senare, när kungen var borta sedan länge. Samlingen hade då förlorat sin kunskapsorganisatoriska enhet och syfte, och delades upp mellan biblioteket och arkivet. Oskar II hade ett betydligt mindre bibliotek i Kristiania (Oslo). De norska samlingarna är idag fördelade mellan Nasjonalbiblioteket och Det kongelige slott. Där är det svårare att få fram exakta siffror på samma sätt som i Stockholm då samlingarna är organiserade på annat sätt, men "militaervaesen" omfattar endast en tiondel av motsvarande samling på Stockholms slott.³⁹

Till skillnad från flera andra avdelningar gallrades mycket få böcker ur den marina samlingen; endast fyra är strukna ur katalogen. Sammanfattningsvis speglade hans bibliotek flottans utveckling och även kungens personliga inställning till örlogsfrågor.

En av de viktigaste källorna för Oskar var otvivelaktigt *Tidskrift i Sjöväsendet* (TiS), vilken började ges ut 1836 och som han hade en komplett svit av. TiS var ett forum för debatt och dialog i örlogsfrågor. I volymen för år 1851 inför prinsen en mängd anteckningar i en artikel om ångdriftens framtid inom örlogsflottorna. Dessvärre skars sidorna vid inbindningen så att delar av marginalanteckningarna förlorats.⁴⁰

Det är vidare värt att notera att även böcker i civilt sjöväsen ofta hade en militär betydelse. Många av dessa som är samlade under rubriken "nautiska ämnen" omfattar läroböcker, signalböcker, naturvetenskapliga verk om haven, lexikon, manualer, instruktionsböcker om telegrafi och navigation. Som framgår fanns alltså en överlappning: flera av de civila verken var av en allmängiltig, övergripande natur. En stor del av dem är från Oskars yngre dagar och kan alltså ha använts som en del av utbildningen till sjöman.

Bokgåvor

Kungens insatser för flottan var också kulturella. Vid sekelskiftet gjordes omfattande gallringar i hans bibliotek, och både vetenskapliga och filantropiska institutioner fick ta emot hundratals böcker. Örlogshemmet och Skeppsgosseskolan i Karlskrona räknades till mottagarna. Den förstnämnda institutionen erhöll i oktober 1902 sammanlagt 98 band ur kungens boksamling. Donationen omfattade bland annat sju volymer av hans egna skrifter (inkluderande föga överraskande två exemplar av *Ur svenska flottans minnen*), Alméns populära *Ätten Bernadotte*, reseskildringar som Nordenskjölds *Till Eldslandet* och Langets *Till häst genom Ryssland*, liksom flera skönlitterära och naturvetenskapliga verk samt 25 stycken "Diverse kalendrar".⁴¹ Skeppsgosseskolan i sin tur fick "110 band". Dessa var inte förtecknade titel för titel, men donationen innehöll bland annat reselitteratur.⁴²

Slaget om flottan

Sjöofficeren Seth von Konow konstaterade att när Oskar II tillträdde tronen 1872 "befann sig det svenska sjövapnet i ett ganska svagt och vacklande tillstånd."⁴³ Detta berodde i sin tur på den politiska och yrkesmässiga oenighet som fått flottans utveckling att gå i baklås sedan flera decennier; när konflikten på 1880-talet senare beskrevs kallades den "striderna om Sveriges sjöförsvar".⁴⁴ Benämningen var väl vald, då debatten varit både hätsk och radikal. Det grundläggande problemet var att flottan ända sedan Gustav III:s dagar varit uppdelad i två grenar: skärgårdsflottan och linjeflottan, vilka skulle utföra sina uppdrag i kustbandet respektive på det öppna havet. Denna struktur och frågan hur den skulle utvecklas var tämligen unik för Sverige; medan det andra stora problemklustret, som rörde utrustning, fartygstyper och beväpning, stod på alla sjöfarande nationers agendor.

Vad gäller det förstnämnda problemet präglades de första decennierna efter napoleonkrigen av politisk och fackmannamässig oenighet om flottans organisation. Denna oenighet bestod även efter att riksdagen 1823

beslutat att slå samman skärgårds- och linjeflottorna till "Kungl. Maj:ts flotta", huvudsakligen beroende på att sammanslagningen stannade på pappret.⁴⁵ Vid riksdagarna under 1820- och -30-talen fortsatte konflikterna, med den förutsägbara konsekvensen att flottans effektivitet blev lidande; perioden kallades rent av "förfallets och förmulningsprocessens mörka tid, den tid under vilken sjöförsvarets kraftkurva dalade ned praktiskt taget till nollinjen."⁴⁶ Åren 1880–1885 infördes i *TiS* en artikelserie av löjtnant Olof Norrbohm, vilken var en översikt över "striderna om Sveriges sjöförsvar" som rasat under de föregående decennierna.⁴⁷ Även om serien inte var helt opartisk så var den ett ambitiöst översiktsarbete som ger en bra inblick i de centrala inläggen och kan bidra till förståelsen av prins Oskars tolkning av marina frågor.

Debatten kring 1850

År 1849 tillträdde Baltzar von Platen (1804–1875, son till Göta kanals grundare) som sjöminister. von Platen hade förvisso en marin bakgrund men var mer politiker än sjöofficer, vilket gjorde att han sågs med viss misstänksamhet av yrkesofficerarna. Redan på riksdagen 1840–41 drog von Platen en lans för den ordning av sjöförsvaret han skulle förfäktat livet igenom: i korta drag ansåg han att linjeflottan spelat ut sin roll och att Sverige borde satsa på en lätt skärgårdsflotta. Den romantiska och nationalidealistiska åsikten att ståtliga linjeskepp var det enda som anstod en nation som Sverige avfärdade han med orden "Sveriges självständighet, och med detsamma dess sanna ära består däruti, att Sverige vet att klokt begagna sig av de fördelar det äger..." I övriga politiska frågor iakttog han en moderat liberal linje.⁴⁸ Efter ett år som sjöförsvarsminister lanseerade von Platen 1850 ett radikalt förslag för flottans reorganisation. Grunden var åsikten att armén var huvudvapnet och att flottan endast hade en understödjande funktion. Dess syfte var inte att angripa och slå en motståndares huvudstyrka utan snarare att angripa konvojer, landstiggande förband och förråd. Konsekvensen blev att skärgårdsflottan skulle förstärkas kraftigt på linjeflottans bekostnad, samtidigt som större resurser borde satsas på utbildning och materiel.⁴⁹ Förslaget väckte naturligtvis en

häftig debatt både bland politiker och sjöofficerare. Ett argument för den hotade linjeflottan var att även om man avstod från att söka strid med en förmodligen överlägsen (läs: rysk) motståndare eller försvara Gotland, så behövde den bibehållas av politiska och diplomatiska skäl; Sveriges rykte utomlands skulle ta skada om linjeflottan avvecklades eller kraftigt skars ner.⁵⁰ Efter utskottsbehandling avsåg riksdagen förslaget att skrota linjeflottan, men instämde tämligen halvhjärtat i delar av de andra förslagen. Detta gjorde att frågan kom att behandlas vidare i ungefär samma skepnad. Nederlaget gjorde att von Platen avgick som sjöminister i januari 1852.

En av dem som reagerade häftigast på von Platens förslag var den unge sjöofficeren prins Oskar Fredrik. I sitt bibliotek hade han åtta av de fristående skrifter som var bland de mest högröstade i debatten. Prinsen ägde också ett exemplar av von Platens förslag, *Underdånigste rapport till hans maj:t konungen*. Exemplaret är ett enkelt gråblått klotband utan utsmyckningar, med prinsens stämpel "OF" (Oskar Fredrik) under en öppen krona på titelsidan, samt hans senare pappersexlibris, "OII", på frampärmens insida.⁵¹ Volymen har ett antal anteckningar och understrykningar av prinsen. Senare i livet kom han att göra längre och mer utförliga anteckningar, framför allt i litteratur med religiöst och filosofiskt innehåll, men i ungdomen var de mer korta och kärnfulla utrop som "Obs!", "Ja!" och "Nej!". I von Platens 162 sidor långa skrift gjorde prinsen ett antal anteckningar av den typen.⁵² Att han besatt detaljkunskaper beläggs av att han bland annat rättade sjöministerns angivande av Marinregementets styrka till 800 man – marginalanteckningen konstaterade "oriktigt" och angav den rätta siffran till 1 100 man.⁵³ Emellertid bör betonas att det tryckta alstret utkom först 1851 och var ämnat för riksdagen, medan prinsen tack vare sin ställning hade grundlig insyn i ärendet redan tidigare.⁵⁴ Inte nog med det, han vidtog också mått och steg för att motarbeta planen, vilket han i kraft av samma ställning, var i en god position att göra.⁵⁵ Det yttrade sig i personliga övertalningsförsök och påverkan gentemot politiker.

Bortsett från von Platens plan hade prinsen dessutom åtta inlägg i debatten i form av broschyrer.⁵⁶ Det är symptomatiskt att prinsen försåg sig med information från flera synsätt; även i andra konflikter var han noga med att båda sidor skulle komma till tals. Det märks exempelvis i hans unionspolitiska samling, där de norska inläggen ursprungligen omfattande

24 verk (av totalt 111 om unionen), varav dock endast sex är bevarade.⁵⁷ Detsamma gäller hans skönlitterära samling, där böcker av författare inom det så kallade moderna genombrottet var legio, trots att det var författarskap som kungen personligen ogillade.⁵⁸

Till von Platens kritiker sällade sig en rad sjöofficerare. Bland dem återfanns kommendör C. Lagerberg som i *Erinringar vid en del af de åsikter rörande Sveriges sjöförsvar, stats-rådet och chefen för sjöfartsdepartementet hr grefve von Platen utvecklat inför Kongl.Maj:t i statsrådet d.13 Nov. 1850* underkände grundprinciperna i von Platens idéer och bland annat förnekade att de linjeskepp som von Platen ville avskaffa var i så dåligt skick som statsrådet påstod.⁵⁹ Kommendör Axel Adlersparre kritiserade i *Erinringar vid herr stats-rådet grefve B. v. Platens förslag till Sveriges sjö-försvar* tankarna om att bygga om linjeskeppen till fregatter och förlita sig på skärgårdsflottan, och menade att det var den sistnämnda som slukade mest resurser och därför borde skäras ner.⁶⁰ Adlersparre, och även kommendörkapten C.A. Virgin i *Några ord, föranledde af stats-rådet grefve v. Platens yttrade åsikter rörande Sveriges sjöförsvar*, betonade vikten av en linjeflotta såsom ett diplomatiskt och politiskt verktyg.⁶¹ von Platens medarbetare H.V. Vult von Steyern och O.J. Hagelstam gick till motangrepp och följde von Platens linje att linjeflottan var för dyr och att fregatter kunde lösa samma uppgifter på ett bättre sätt. Vult von Steyern underkände vidare framför allt Lagerbergs alltför låga beräkningar av kostnaderna för att upprätthålla linjeflottan, medan Hagelstam gjorde en historisk tillbakablick till början av 1700-talet för att understryka skärgårdsflottans företräde framför linjeflottan.⁶² Denna historik utvecklades inom ramen för samma debatt även av Vult von Steyern i en ambitiös pamflett från samma år.⁶³

Prinsens eget alster i debatten var skriften *Tankar om Sveriges Sjö-Försvar i anledning af den nya planen*.⁶⁴ I den intog han positionen att linjeflottan var nödvändig att behålla, både i kraft av sin slagkraft men även på grund av politiska och diplomatiska skäl. Prinsens idealism kom att yttra sig i en viss teknikfientlighet: det var, som arkivarie Lennart Rosell konstaterat, en seglande linjeflotta som prinsen avsåg, inte en ångdriven.⁶⁵ Det är ingen slump att han ansåg att ångkraft var acceptabelt som hjälpmotor eller i den i hans ögon mindre betydelsefulla skärgårdsflottan, medan majestätiska linje-

skepp under svällande segel var det som imponerade på utländska makter. Att detta var djupt känt råder ingen tvekan om; rörande artikeln konstaterade prinsen i ett brev: "Jag satte mig ned och skref, dagar och halfva nätter igenom."⁶⁶ Arbetet blev också klart relativt tidigt, parallellt med att von Platens plan gick i tryck. Prinsens argumentation ligger så nära Adlersparres, Lagerbergs med fleras invändningar att det kan förutsättas att han hade nära kontakt med dessa planens kritiker, både muntligt och skriftligt. Det är föga förvånande, då den marina sfären i Sverige var liten och "alla kände alla", och det var naturligt att prinsen drogs till dem som hade liknande åsikter i en så pass avgörande fråga. Det kan också vara skälet till att prinsen aldrig publicerade dokumentet: hans åsikter hade redan ventilerats och han kan ha uppfattat det som att han gjorde större nytta genom personlig påverkan. Annars var han inte främmande för att publicera egenhändiga inlägg i debatten (under mer eller mindre genomskinliga pseudonymer), men i det här fallet drog han uppenbarligen i tandem med andra officerare. Att han var väl införstådd med ärendet sedan tidigare beläggs av flera utkast och skisser med synpunkter på von Platens plan, "*Om Sveriges Sjöförsvar med anledning af P.M. till Grefve Platen (Reservationsvis)* (daterat 27 april 1849, *Utkast till Anteckningar vid U.P.M. om Svenska Sjöförsvarets organisation m.m. uti aldra största hast uppgjorda i april 1850* (signerat 18 april 1850)).⁶⁷ I februari 1850 skrev prins Oskar Uppsatts [sic] *angående Skärgårdsflottans användande under ett blifvande krig*.⁶⁸ Den består i en tämligen detaljerad skildring av hur ett skärgårdskrig skulle kunna gå till, men den avslutas "med den önskan att skärgårdsflottan måtte blifva så stark, väl organiserad, och i fullständigt skick, att den kan fullgöra sitt viktiga värf. Skyddandet af Sveriges kust och [svårl.] ytterst dess sjelfständighet – men också att detta icke mått ske på bekostnad af för Sjöförsvaret på hafvet och möjligheten af dess lika viktiga värf. Skyddandet af Öar och öppnare kuster: än mer skyddandet af Sveriges Handel och industriella välmåga – skyddandet af Svenska Flaggans ära på aflägsna haf!"⁶⁹ Den sistnämnda repliken belyser hur prinsens idealism och historieromantiska dragning gick hand i hand med dels hans inställning i marina frågor, dels hans allmänt konservativa läggning. Det är värt att åter understryka att det i prins Oskars ögon var en seglande linjeflotta, inte en ångdriven, som skulle stå för skyddandet av den svenska flaggans ära. Även denna skillnad bottnade i hans fall i idealism. Att det finns ett drag av este-

tiserande grundat i idealism framkommer i hans tidigare nämnda artikel om striden vid Eckernförde där han påpekade att det av taktiska skäl var bättre att ha maskiner under vattenytan än över den.⁷⁰ Han noterade i sina memoarer att efter sitt uppdrag under första slesvigska kriget "fördjupade mig i de detaljstudier och -göromål, vartill min ställning inom flottan gav anledning. De strider, uti vilka jag tillfölje härav ... upptogo i hög grad mina tankar."⁷¹

Ånga, pansar och omorganisation. 1851–1872

Under 1850-talet slog till slut insikten igenom att trovärdiga örlogsfartyg måste vara ångdrivna snarare än vinddrivna.⁷² Decennierna kring 1850 såg hur de renodlat vinddrivna örlogsfartygen fasades ut: "1850-talet präglades av omfattande ny- och ombyggnadsverksamhet av allt större ångfartyg med träskrov och traditionell rigg: ånglinjeskepp, ångfregatter och ångkorvetter."⁷³ Samtidigt var träfartygens era även den i sin slutfas. Framför allt Krimkriget 1853–56 blev en ögonöppnare för världens sjönationer, när det visade sig att de nya artillerityperna med granater snarare än kanonkulor kunde penetrera alla av trä byggda skrov. Eftersom det saknades en tydlig politisk styrning blev den svenska flottan en tämligen förbryllande uppsättning av fartyg där det experimenterades med de nya teknikerna på ett fåtal skepp, men där långsiktiga strategiska beslut saknades. "Olikhet i fartygscerter [fartygstyper] och egenskaper var påfallande", som prins Oskar konstaterade 1864.⁷⁴

Ytterligare en väckarklocka ringde under amerikanska inbördeskriget 1861–65, noga räknat under slaget vid Hampton Roads i mars 1862, då nordstaternas fartyg *Monitor* drabbade samman med sydstaternas *Merrimac* i historiens första strid mellan två bepansrade och ångdrivna fartyg. *Monitor* var byggd av svenskfödd John Ericsson vilket föranledde både nationell stolthet och intresse i Sverige, och vid 1862–63 års riksdag konstaterades slutligen att träfartyg inte längre tjänade något försvarsmässigt syfte; därmed hade Sverige "bland sin sjökrigsmateriel *icke ett enda fartyg, som var stridsdugligt*."⁷⁵ Både monitorer och John Ericsson kom att få betydelse i nästa stora politiska strid om marinen.

Ett bokstavligt talat antikt vapen gjorde under denna period en lika

kortlivad som iögonenfallande comeback: rammen. I och med ångans intåg blev fartygen mer lättmanövrerade, och i samma drabbning vid Hampton Roads där *Monitor* bevisade sig, hade *Merrimac* tidigare lyckats sänka nordstaternas *Cumberland* genom att ramma henne, något som dock överskuggades av sammanstötningen mellan de två huvudkombattanterna. Större uppmärksamhet väckte sjöslaget vid Lissa mellan de österrikiska och italienska flottorna, den 20 juli 1866. Den mest uppseendeväckande händelsen under slaget var när det österrikiska flaggskeppet *Erzherzog Ferdinand Max* rammade och sänkte den italienska bepansrade fregatten *Re d'Italia*. Episoden föranledde prins Oskar att hålla ett föredrag, "Sjöslaget vid Lissa", inför Militärsällskapets allmänna sammankomst, den 19 februari 1869. I anförandet framkom åter hans idealistiska och historieromantiska syn på krigföring. Den österrikiske chefen konteramiral Wilhelm von Tegethoffs roll betonades kraftigt; enligt Oskars tolkning var han en av historiens så kallade stora män, vars vilja påverkar utvecklingen kraftigare än materiella och taktiska förutsättningar; att anden är mäktigare än materien var en av idealismens hörnpelare. Samtidigt bör det understrykas att Oskars konservativa idealism inte var reaktionär – han tog nu ångans närvaro i striden som en positiv självklarhet, och den italienska eskaderns linjeformation ansåg han vara förlegad. Slaget innehöll flera anmärkningsvärda tilldragelser, menade prinsen: framför allt ramningen av *Re d'Italia*, liksom ett österrikiskt träfartygs strid mot flera italienska bepansrade skepp. Att söka närstrid i en tid av långskjutande artilleri, respektive att anfälla mot övermäktiga odds var exempel på "andens öfverlägsenhet öfver materien, offensivens fördel mot passivt försvar samt hvad en med kraft utrustad befälhavare kan åstadkomma, äfven om han är sämre beväpnad."⁷⁶ Artikeln visar att prinsens idealistiska och historieromantiska var orubbad vad beträffar andens överhöghet över materien. Emellertid är det viktigt att iaktta en viktig förändring: det är inte längre segelfartygen som är den självklara kärnan i en flotta; ånga och maskindrift har efterträtt dem. Prinsen tvingades förflytta sin idealism från fartygstyper till befälhavarnas storhet och genialitet.

Prinsens konservativa läggning hindrade inte att han tog del av utgivningen av litteratur rörande teknik och beväpning. Mycket av det som publicerades på svensk mark var som framgått i pamflettform och inlägg

i dagsfrågor och politik. Den internationella delen av boksamlingen hade en annan prägel och var i monografiform; Oskar hade ingen anledning att försöka skaffa motsvarande pamflettutgivning från andra länder då de direkta ärendena inte angick honom. Det fanns dock även svenska monografier som hade prägel av övergripande studier rörande ångmaskinernas begagnande och marina vapens utveckling över tid. Utifrån kriterier om teknik och beväpning kan 24 titlar identifieras i biblioteket.⁷⁷

Under det andra slesvigiska kriget 1864, där Preussen och Österrike anföll Danmark, förde som nämnts prins Oskar befäl över en svensk-norsk eskader. Det var dock inte någon självklarhet att han skulle få tjänsten. Han noterade att sjöminister von Platen "*icke* skulle gynna min utnämning därtill... emedan han och jag, ehuru personliga vänner, voro av vitt skilda åsikter i fråga om sjövapnet."⁷⁸ Den påstådda personliga vänskapen hindrade inte prins Oskar från att avfatta ironiska formuleringar om hur von Platen var oförmögen att ge klara instruktioner.⁷⁹ Nedkylningen i deras relation kan också skönjas i tilltalet i Oskars brev till von Platen; före krisen 1850 inleddes de "Käre vän!"; senare blev de alltmer formella, och 1876 börjar de med orden "Bäste grefve Platen".⁸⁰ När väl prinsen fick tjänsten som eskaderchef noterade han en lång rad problem för den nyetablerade styrkan: chefen var förhindrad att välja högre officerare; de svenska och norska elementen drog inte jämnt; fartygstyperna var alltför heterogena, det var till och med så att signalböcker fattades.⁸¹ Detta befäl över en större eskader bidrog, även om det bara var en kort period, till att rucka på prinsens idealistiska synpunkter på flottan. Insikten, införskaffad under praktiska omständigheter, att professionalitet och teknik inte kunde sättas på undantag påverkade hans synsätt. Detta kom delvis till uttryck i ovan nämnda artikel om slaget vid Lissa.

År 1862 såg Baltzar von Platens återkomst som sjöminister. Denna gång lade han fram ytterligare ett radikalt förslag: flottan skulle delas upp i *Kungl. flottan* och *Kungl. skärgårdsartilleriet*. Förslaget lanserades i volymen *Grunder för ombildning af Sveriges sjöförsvar*, utgiven 1865 och har kallats "ett lite säreget mellanting mellan debattinlägg och officiell utredning."⁸² Den fanns föga överraskande i prinsens bibliotek, men är tyvärr inte bevarad.⁸³ Även om Oskar II:s bibliotek är jämförelsevis väl sammanhållet finns det naturligtvis luckor som uppkommit på grund av makuleringar, gallring

och gåvor. Under hans livstid skänktes tusentals böcker till vetenskapliga och filantropiska inrättningar, och efter hans död såldes en stor mängd dubletter, och stora donationer gjordes till bland annat Kungliga biblioteket och Uppsala universitetsbibliotek. De smärre skrifterna var häftade och ofta tryckta på sämre papper, vilket gör att verk som von Platens kan ha makulerats på grund av dåligt skick.

Enligt von Platen skulle Skärgårdsartilleriet bestå av bepansrade och med tungt artilleri bestyckade kanonbåtar, mineringar samt lättare ingenjers- och befästringsarbeten. I praktiken skulle de bli en framskjuten del av armén. Flottan i sin tur skulle utrustas med monitorer och korvetter.⁸⁴ Officerskåren var vid det här laget skäligen demoraliserad över hela frågan, och öppet motstånd mot planen förelåg inte.⁸⁵ En indikation på den uppgivna stämningen är att antalet debattinlägg var betydligt färre under denna reform än vid ansatsen 1850. Prins Oskar, som var kraftigt emot tanken på flottans delning, ägde de två broschyrer som Norrbohm betraktade som de tyngsta i frågan: Carl Fredrik Löwenborgs *Tankar om Grunder för ombildning af Sveriges sjöförsvär* och *Granskning af "Grunderna för sjöförsvärets ombildning"*, av en anonym författare, utgivna 1865 respektive 1866. Löwenborg ansåg att argumentet att det inte var någon mening att ha en stark linjeflotta om den inte kunde mäta sig med den ryska var svagt, utan det räckte om flottan var tillräckligt stark för att se till så att det kostade mer än det smakade att angripa Sverige.⁸⁶ Dessutom skulle flottans delning innebära att den placerades på olika håll och därmed lättare kunde slås ut av fienden (återigen, läs: Ryssland) en och en.⁸⁷ Även känslomässiga argument framfördes; inte nog med att delningen skulle ruinera flottan som effektivt vapenslag: "Det fattades blott sedan att gifva dem olika flaggor ... för att göra svalget dem emellan så mycket större!"⁸⁸ Den anonyma *Granskning*... ifrågasatte kompetensen hos von Platen att fatta så avgörande beslut (denne hade som sagt endast en kort karriär som sjöman bakom sig) och att en delning skulle leda till bristande kunskaper hos marinens personal och inbördes splittring.⁸⁹ Prins Oskar var så pass upprörd över det han ansåg vara en skadlig reform att han avgick i protest som inspektör för flottans exercisskolor.

Monitorer – för och emot

Följderna av slaget vid Hampton Roads är svåra att överskatta. Med svenska ögon var monitorerna en frestande billig lösning på flottans katastrofala fartygsbestånd. Mellan 1865 och 1871 byggdes 14 monitorer, vilka kallades andra respektive tredje klassens pansarbåtar.⁹⁰ De var emellertid inte alldeles okontroversiella. Vid sidan om föredraget rörande slaget vid Lissa höll prins Oskar inför Militärsällskapet 1869 ytterligare ett tal, denna gång om monitorernas bepansring. I det framkommer dels att han anammat de bepansrade fartygen och inte ansåg att träfartyg längre hade i en örlogsflotta att göra, dels att Sverige inte längre hade möjlighet att agera på öppna havet utan måste fokusera på kustförsvär. Detta var första tillfället dessa tankar kom till uttryck hos honom och innebar alltså ett avsteg från hans tidigare idealistiska linje. Det hindrade inte att det förbättrade fartygsartilleriet utgjorde ett allvarligt hot mot monitorernas i prinsens ögon undermåliga bepansring. Anförandet innehöll en detaljerad genomgång av skyddet och förslag på hur det skulle kunna förbättras, bland annat genom att vinkla pansaret.⁹¹ Inlägget väckte uppseende; redan i januari publicerade John Ericsson själv i Aftonbladet ett fränt motinlägg där han bland annat konstaterade att prinsens föredrag var "stridande emot [det] rätta förhållandet" och menade rent av att "man förlorat sansen" i Sverige.⁹² Prins Oskar, som alltid varit en hetlevrad person, skrev omgående ett motinlägg. Bakom aktningsfulla formuleringar framkommer en upprörd ton, där han antog att grundproblemet var att Ericsson inte var tillräckligt välunderrättad om vad de svenska provskjutningarna med ny ammunition resulterat i. Han tog tillfället i akt att kritisera de *svenska* monitorernas svagheter, och därmed den delning av flottan som var en av förutsättningarna för dem.⁹³ Han var också uppenbart irriterad över att även andra än Ericsson kritiserat hans första föredrag och avslutade genmälet med att skriva att han "ej heller vidare upptaga stridshandsken" i ärendet; dessutom hade han insett sett det var opassande för en tronföljare att lägga sig i så detaljerade fackdiskussioner som denna: "Jag bör, af skäl, dem jag här förbigår, endast högst undantagsvis inlåta mig i en diskussion, sådan som denna."⁹⁴ Det var endast under denna period som John Ericsson och Oskar var oense. Några år tidigare hade de i artiga ordalag korresponderat

om Stockholmsutställningen 1866. I ett av breven noterade Ericsson bland annat att prinsens dikter åtnjöt stor popularitet bland svenska emigranter.⁹⁵ Till yttermera visso hade Oskar II flera biografier om Ericsson i biblioteket, liksom ett exemplar av hans *Movable torpedoes* från 1873.⁹⁶ Tre år senare fick kungen ett praktexemplar av Ericssons *Contributions to the Centennial Exhibition*, där dedikationen från författaren löd: "Hans Majestät Konung Oscar II med djupaste underdånighet. Författaren."⁹⁷ Det är också värt att notera att ett skäl till att Ericsson reagerat så illa på prinsens invändningar kan vara att han var genuint intresserad av bidra till en förstärkning av det svenska försvaret, och att han därför kände sig orättvist behandlad från ett håll varifrån han borde ha kunnat påräkna stöd.⁹⁸ Prins Oskars artiklar om monitorerna visar att han tagit ytterligare ett steg bort från idealism i marina frågor. Det är inte monitorernas vara eller icke vara prinsen tar upp, utan dess bepanstring. Artiklarna saknar också helt de tidigare så påtagliga idealistiska tendenserna, utan var rent sakligt tekniska och prinsen drog inte några idealistiska eller historieromantiska slutsatser ur dem, såsom han gjort bara tre år tidigare i artikeln om slaget vid Lissa. Monitorerna, så väsensskilda från alla tidigare fartygstyper och till synes föga imponerande eller värdiga att försvara den svenska flaggans ära, har helt tydligt slagit prinsens äldre idealistiska tankesätt ur brädet.

En sjöman på tronen, 1872–1907

Som prins hade Oskar inte någon större formell konstitutionell roll: det var inte många uppgifter en prins *måste* utföra enligt grundlagen (däremot fanns naturligtvis många uppgifter som var passande och/eller önskvärda att han utförde). Det förhållandet ändrades i grunden i och med trontillträdet 1872. En lång rad konstitutionella rätt- och skyldigheter sattes nu i spel för den nye kungen. Dessa innebar bland annat ett mycket mer aktivt arbete inom den politiska sfären; den mest kända formuleringen i 1809 års regeringsform löd "Konungen äga att allena styra Riket". Väl att märka avsåg detta inte kungen som person utan "Kungl. Maj:t", det vill säga den av honom utsedda och ledda regeringen. Oskar II hade vad som kan beskrivas som en bokstavstrogen tolkning av grundlagen. Kritik som grun-

dades i anklagelsen att han försökte utvidga kungamakten avfärdade han, däremot var han fullt och fast besluten att försvara monarkens rättigheter till det yttersta. Detta innebar bland annat att han såg det som helt naturligt att han inte bara tog del av den politiska processen, utan även försökte driva den framåt.

1873 – flottan återförenas

Kungens noggranna tolkning av grundlagen och hans beslutsamhet att leda den politiska processen påverkade även marinens verksamhet i hög grad. När Oskar II blev kung i september 1872 var hans gamle meningsmotståndare Baltzar von Platen utrikesminister, ett ämbete han tillträtt på Karl XV:s uppdrag året innan. Formellt var han alltså inte längre inblandad i sjömilitära frågor, men han avgick redan i december, bara tre månader in i den nya monarkens regeringstid, då han inte kunde acceptera det förslag att flottan åter skulle slås samman som kungen omgående tagit initiativet till.⁹⁹ Flottans omorganisation blev också ett faktum redan vid 1873 års riksdag, och det kungen kallade "den absurda delningen på 1860-talet" upphävdes.¹⁰⁰ I fortsättningen kallades den kort och gott "Kungl. Flottan". Sjöförsvarsministern Fredrik von Otter (1833–1910), som innehade posten 1874–1880, konstaterade syrligt om sin konung att denne var "sin egen sjöminister och departementschefen hans generaladjutant för flottan, på militär kommendering."¹⁰¹ Den nya sjöförsvarsplanen som följde hade kungen varit djupt delaktig i att utforma.¹⁰²

I biblioteket ändrades balansen mellan nautiska och militära ämnen efter tronskiftet i så måtto att den nautiska delen minskade och den militära ökade. Grundlagen stipulerade att "Öfver Rikets Krigsmagt till Lands och Sjös äger Konungen Högsta Befälet."¹⁰³ I praktiken betydde det att sjöministern och flottans ledning ansvarade direkt inför kungen, och i och med sina redan tidigare grundmurade fackmannamässiga kunskaper minskade hans behov av nautisk litteratur. En annan förklaring är att perioden från början av 1880-talet till unionskrisen var jämförelsevis trankil för flottan, då större politisk enighet rådde om flottans betydelse och funktion. Bortsett från en debatt om huruvida huvudbasen borde ligga i Karlskrona

eller Stockholm, var titlarna in nautica av helt annan natur än de varit under de stora debatterna tidigare, och rörde historia, teknik och materiel.¹⁰⁴ Detta kan kontrasteras mot den lantmilitära litteraturen, som gick upp kraftigt under 1860-talet, då det blev tydligt att prins Oskar skulle efterträda sin bror på tronen, och i ökande takt även under 1870-talet. Oskar II gick en självpåtagen utbildning i lantmilitära frågor, eftersom han ansåg sig vara dåligt påläst. Då han också var angelägen om att inte vara informationsmässigt i händerna på arméledningen hade han större behov av att köpa in militär litteratur än marin dito, där han redan besatt kunskaperna. Situationen i familjearkivet är likartad; där återfinns förvisso korrespondens från sjöministrarna, men det är fråga om ett jämförelsevis litet antal brev per minister. Det fanns återigen mindre anledning för kungen att korrespondera med dem, då de träffades minst en gång i veckan vid konseljen och dessutom i allmänhet befann sig i Stockholm.

De nya insikterna och vidgade vyerna i försvarsfrågan ledde kungen till att modifiera den "under mina yngre år livligt delade" åsikten att flottan var det centrala vapenslaget: år 1880 skrev han till statsminister Arvid Posse att "skydd för våra kuster" var flottans "enda huvudsakliga uppgift".¹⁰⁵ Detta sticker av mot hans inför Örlogsmannasällskapet bara åtta år tidigare lanserade åsikt att flottan i själva verket var det äldsta vapenslaget och "att rikets makt näppeligen varit större" än under de kungar som vetat att satsa på flottan, nämligen Gustav Vasa, Karl XI och Gustav III.¹⁰⁶ Då kungen 1897 invigde Karl XI-statyn i Karlskrona framkom också hans ändrade syn när han noterade att dagens flotta hade en mer begränsad uppgift än Karl XI:s. På den tiden hade den varit "värdig Sveriges dåvarande östersjövälde, ett mäktigt stöd för elfte Karls stormaktspolitik".¹⁰⁷ Men 1897 var läget annorlunda. "Den svenska flottans liksom den svenska härens betydelse och uppgifter ligga numera uti värnandet af ett hafomslutet älskadt fosterland. De äro det oaktade ej mindre viktiga."¹⁰⁸ Läger man de två ovan nämnda talen bredvid varandra är dämpandet av hans offentliga retorik också tydlig. Om någonstans hans idealistiska syn på flottan och hans romantiska historiesyn kom till tals, så var det i texterna där han satte likhetstecken mellan flottans styrka och nationens styrka. Ytterligare en förskjutning från denna åskådning är alltså skönjbar i och med trontillträdet, då flottans roll devalveras i kungens ögon. Som monark

kunde han inte längre tillåta sig ett idealistiskt och romantiskt synsätt på en professionell och politiskt viktig organisation på samma sätt som han kunnat som prins och som en sjöofficer bland många.

Även den snabba tekniska utvecklingen anammades av kungen utan protester. Torpedbåten gjorde entré i det svenska sjövapnet under de sista decennierna av 1800-talet och betraktades som en fartygstyp som var både slagkraftig och relativt billig. Sjöofficerskåren tog emot torpedbåten utan den högröstade diskussion som mött tidigare förändringar.¹⁰⁹ Inte heller kungen förefaller ha rest invändningar, trots att han annars gärna ventilerade sina synpunkter. Torpeder (eller minor som de inledningsvis kallades) behandlades i flera volymer i biblioteket, varav en, Herman Carlstedts *Fasta minmaterielen och dess användning* från 1893 i katalogen markerats med "Hemlig!"

Ubåtar betraktades av sjöofficerarna inte som något radikalt nytt utan som en, som det kallades, "nedsänkbar torpedbåt". Kungen såg den första ubåten, *Hajen*, på manöver 1906 och kommenterade. "med fullt erkännande och stor tillfredsställelse har jag bevittnat det sätt, hvarpå undervattensbåten skötte sig, och de resultat den åstadkom. [...] hvarföre jag lifligt önskar, att så många som möjligt af dylika, osynliga men farliga fartyg snarast måtte anskaffas för vår flotta."¹¹⁰

Kungen distanserade sig alltså, med start runt trontillträdet, från sin idealistiska hållning i de marina frågorna. Emellertid innebar detta definitivt inte att han övergav idealismen som filosofisk ledstjärna i resten av sin tillvaro. Detta gällde bland annat inom politiken. Den kritiskt lagde kammarherren C.G. Fleetwood ansåg att kungen i unionsfrågor led av "en slags politiskt-optisk synvilla", då han blandade ihop folkets entusiasm för festliga kungliga evenemang med deras stöd för unionen; detta yttrade sig också exempelvis även i *Mina memoarer* där han menade att folket stödde honom, till skillnad från de trilsande politikerna.¹¹¹ Det fanns överhuvudtaget mindre utrymme för idealism inom flottan, i och med dess ökande professionalisering under 1800-talet. Denna yttrade sig bland annat i nya strukturer för ledning, logistik, utbildning, personalfrågor och teknik.¹¹² Dessutom ökade specialiseringen alltmer, karriärvägarna blev fler och verksamheten "förvetenskapligades".¹¹³ Som tidigare påtalats var den Boströmska idealistiska filosofin grundad i ett äldre samhällsskick, och konservativ till sin

natur och rimmade tämligen illa med denna allt mer ökande specialisering och professionalisering. Kungen hamnade därmed i ett filosofiskt trångmål med bara två utvägar: antingen anamma flottans utveckling och dämpa sin idealistiska inställning i frågan eller hålla fast vid idealismen och motsätta sig flottans professionalisering. Han valde det förstnämnda.

Som konstaterats var bibliotekets förvärv och kvantitet som störst under perioden fram till 1872 för att sedan minska. Även innehållsmässigt fanns skillnader mellan olika faser i kungens liv. Det marina biblioteket kan grovt delas in i tre tidsperioder: ärvda böcker och undervisningsmaterial fram till 1840-talet, polemik under de tumultartade åren på 1850- och 60-talen samt en mer stabil samling under kungatiden med fler monografier och översiktsverk. När kungen efter cirka 1880 accepterade en mer begränsad roll för flottan ledde detta även till att hans idealistiska syn i marina frågor i stort sett övergavs. För en helgjuten idealist – som så sent som 1869 uttalat sig om rammens företrädare och andens överhöghet över materien – var detta naturligtvis inte alldeles enkelt.

Avslutning

Oskar II verkade i en tid när en monarks ord inte längre var lag, utan kungliga personer fick ofta nöja sig med försök till påverkan på andra sätt, ett faktum som han vid flera tillfällen livligt beklagade:

Det vill jag säga dig att enligt min övertygelse kan det icke finnas något mera demoraliserande för en karaktär än att vara konstitutionell monark; jag har varit det i tjugo år och jag vet det. Att äga en åsikt och dock så sällan få följa den, utan att ständigt och jämt nödgas först höra på och i de aldra flesta fall efterfölja andras. Kan det givas någonting mera destruerande för en manlig karaktär?¹¹⁴

För en monark som i sina memoarer talade om flottan som "min" och propositioner för "mina" bör dikotomin mellan privat och offentligt blivit smärtsamt påtaglig. Han förefaller ha blivit medveten om nödvändigheten av att inte vara alltför kontroversiell i slutet av 1860-talet i samband med konflikten om monitorerna.

Det brukar sägas att ett bibliotek speglar sin ägare. När ägaren är kunglig kan det också spegla sin tid. I Oskar II:s fall blir det påfallande. Detta yttrade sig på många sätt, men här ligger fokus på flottan.¹¹⁵ Förändringarna i hans ståndpunkter, med start runt 1870, påverkade biblioteket likaväl som biblioteket i sin tur påverkade dem. En grundläggande anledning till att kungen övergav den idealistiska inställningen i marina frågor har att göra med den tekniska utvecklingen. Det fanns mindre grogrund för eviga värden, "starka män" med mera när allt större delar av flottans verksamhet grundades på förutsättningar som var väsensskilda mot dem som rått under hans ungdom. Det gjorde det omöjligt för honom att upprätthålla idealismen i detta ämne, medan "de eviga värdena" fortsatt kunde försvara sin plats inom kungens humanistiska, litterära, filosofiska och religiösa intressen. Det förefaller inte som om kungen för egen del behållit idealistiska synpunkter på flottan ens på det privata planet. Det borde i så fall ha satt spår i privatarkivet och biblioteket. I ljust av annat material som bevarats och som avviker radikalt från kungens officiella linje borde rimligen material av den typen också ha sparats.¹¹⁶ Idealismens reträtt var också en konsekvens av professionaliseringen av flottan, vilket direkt inverkar på kungens ståndpunkter: detta till skillnad från de ovan nämnda humanistiska ämnena där kungens bibehållna idealism kunde leva vidare, då även många yrkespersoner i dessa ämnen fortsatt hade en idealistisk grundinställning, även om den blev alltmer ifrågasatt från 1880-talet och framåt.¹¹⁷

"Visa mig ditt och bibliotek och jag ska säga vem du är", lyder ett gammalt talesätt. Oskar II:s bibliotek reflekterar honom, hans privata intressen och offentliga plikter, liksom hans yrkesverksamhet. Ett ambitiöst privatbibliotek hos en offentlig person kunde spegla inte bara personen, utan även tiden. I det här fallet följer biblioteket dagspolitik och aktuell debatt inom flottan och dess utveckling i stort. Det har gjorts relativt få studier av privata 1800-talsbibliotek, framför allt icke-adliga (inklusive kungliga) sådana. Tonvikten har i stället legat på de ofta mer spektakulära biblioteken från 1500-tal till 1700-tal. Yrkesmänniskors bibliotek, och hur de påverkats och påverkats av sin samtid och ett givet yrke eller kall, väntar också på att studeras i större omfattning. Bibliotek som tillhört andra personer inom flottan kommer att kunna ge vidare inblickar inte bara av

sina ägare utan av flottans utveckling. Även bibliotek som är fysiskt skingrade kan i många fall återskapas via andra källor.¹¹⁸ Oskar II:s bibliotek var ett av Sveriges största privata boksamlingar, men mindre bibliotek kan ha fördelen av att vara mer "smala men vassa" än kungens brett anlagda samling. Artikeln visar hur studiet av ett bibliotek kan bygga broar mellan olika ämnen, i detta fall filosofi och militärhistoria, och det finns en uppsjö av andra möjligheter till holistiska synsätt och tvärvetenskapliga ansatser att göra med hjälp av bibliotekshistoria.

Källor

Tryckta källor

Adelsköld, Claes, *John Ericsson: biografiska teckningar*. Stockholm: Norstedt, 1894. Oskar II:s exemplar.

Adlersparre, Axel, *Erinringar vid herr stats-rådet grefve B. v. Platens förslag till Sveriges sjö-försvar*. Stockholm, 1851. Oskar II:s exemplar.
Aftonbladet, 1870-01-22.

Bojerud, Stellan, "Introduction of steam in the Royal Swedish Navy: paper presented at the International Colloquium on Naval History in Athens 25 August 1987", *Militärhistorisk tidskrift.*, 1987, s. 83–100, 1987.

Church, William Conant, *The life of John Ericsson*, 2. London: Scribner, 1907.

Dahl, Claes-Göran, *Vår marin 500 år : [1] :1522–1899*, [Skummeslövsstrand]: Attunda skeppsförlag, 2021.

De Geer, Louis, *Minnen*, 2. Stockholm: Norstedt, 1892. Oskar II:s exemplar.

Eide, Elisabeth, "Bernadottenes boksamling i Norge 1814–1905", *Fund og forskning i Det kongelige biblioteks samlinger*, 51, 2012, s. 389–411.

Ericsson, John, *Contributions to the centennial exhibition*. New York: [s.n.], 1876. Oskar II:s exemplar.

Fleetwood, Carl, "Diplomaten Carl Fleetwoods karakteristik av Oskar II", *Historisk tidskrift*, 76, 1956, s. 416–421.

Fleetwood, Carl, *Från studieår och diplomattjänst: dagböcker, brev och skrifter 1879–1892: 2: 1888–1892*. Stockholm: Norstedt, 1968.
Friskytt 1856-11-22.

Friskytt 1856-11-29.

Geijer, Erik Gustaf, *Samlade skrifter: D. 3: Tal och avhandlingar: 1819–1830*, Ny ökad uppl. ordnad i tidsföljd. Stockholm: Norstedt, 1925.

Glete, Jan, *Kustförsvar och teknisk omvandling: teknik, doktriner och organisation inom svenskt kustförsvar 1850–1880*. Lund: Militärhistoriska förlaget, 1985.

Granskning af "Grunderna för sjöförsvarets ombildning". Stockholm: Ad. Bonnier, 1866. Oskar II:s exemplar.

Hagelstam, Otto Julius, *Om skärgårdsflottan i anledning af "Erinringar vid herr statsrådet grefve B.v.Plakens förslag till Sveriges sjö-försvar"*. Stockholm, 1851. Oskar II:s exemplar.

Hasselgren, A., *Oscar II: en lefnadsteckning*. Stockholm: Frölén, 1908.

Hofsten, Gustaf von & Waernberg, Jan, *Örlogsfartyg: svenska maskindrivna fartyg under tretungad flagg*. Stockholm: Svenskt militärhistoriskt bibl. i samarbete med Marinlitteratur, 2003.

Hägg, Christer, "Eugenies sjöexpedition till Medelhavet 1846–47", *Forum navale*, 55, 1999, s. 44–54.

Jakobsson, Arvid, *Över djupen mot höjden: en biografi över Oskar II:s bibliotek*. Borås: Högskolan i Borås, 2023.

Jansson, Allan, *Försvarsfrågan i svensk politik från 1809 till Krimkriget*. Uppsala: Uppsala universitet, 1935.

Kihlberg, Leif, *Den svenska ministären under ståndsriksdag och tvåkammar-system: intill 1905 års totala ministerskifte*. Uppsala, 1922.

Konow, Seth von, "Svenska flottans utveckling under Oscar II:s regering", *Ord och bild*, 1897:6.

Lagerberg, Carl, *Erinringar vid en del af de åsigter rörande Sveriges sjöförsvar, stats-rådet och chefen för sjöfartsdepartementet hr grefve von Platen utvecklat inför Kongl.Maj:t i statsrådet d.13 Nov. 1850*. Carlskrona, 1851. Oskar II:s exemplar.

Lidman, Tomas, "von Platen, Baltzar Julius Ernst", *Svenskt biografiskt lexikon*: 29: *Pegelow–Rettig*, Nilzén, Göran, Almquist, Johan Axel, Boëthius, Bertil & Hildebrand, Bengt (red.), s. 359–363. Stockholm: SBL, 1997.

Linderöth, Andreas, "En nedsänkbar torpedbåt: svenska sjöofficerares syn på de första ubåtarna", *Historisk tidskrift*, 134:3, 2014, s. 409–433.

Linderöth, Andreas, "Torpeder och torpedbåtars introduktion i den svenska flottan 1860–1901", *Militärhistorisk tidskrift*, 2016, s. 11–52.

Löwenborg, Carl Fredrik, *Tankar om Grunder för ombildning af Sveriges sjöförsvar*. Stockholm, 1865. Oskar II:s exemplar.

Michanek, Germund, *Skaldernas konung: Oscar II, litteraturen och litteratörerna*. Stockholm: Norstedt, 1979.

Nevéus, Torgny, *Ett betryggande försvar: värnplikten och arméorganisationen i svensk politik 1880–1885*. Uppsala: Uppsala universitet, 1965.

Nordin, Svante, *Den Boströmska skolan och den svenska idealismens fall*. Lund: Doxa, 1981.

Nordin, Svante, *Romantikens filosofi: svensk idealism från Höijer till hegelianerna*. Lund: Doxa, 1987.

Oskar II, *Mina memoarer: 1*. Stockholm: Norstedt, 1960.

Oskar II, *Mina memoarer: 3*. Stockholm: Norstedt, 1962.

Oskar II, *Samlade skrifter av Oscar Fredrik: 4: Tal vid åtskilliga tillfällen [1853–1872]*, Stockholm: Eklund, 1905.

Oskar II, *Samlade skrifter av Oscar Fredrik: 6: Tal vid åtskilliga tillfällen [1872–1894]*, Stockholm: Eklund, 1895.

Oskar II, *Samlade skrifter av Oscar Fredrik: 7: Tal vid åtskilliga tillfällen*. Stockholm: Norstedt, 1902.

[Oskar II], "Striden vid Eckernförde mellan den danska eskadern och tyska batterier den 5 april 1849", *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens tidskrift*, 4, 1849, s. 202–214. Oskar II:s exemplar.

Oskar II, *Ur svenska flottans minnen: dikter*. Stockholm: Brudin, 1858. Oskar II:s exemplar.

Oscar II: *Sveriges konung 1872–1907: en minnesskrift*, Hellkvist, Otto, Ring, Herman A., Linck, Josef & Hallgren, Adolf (red.), Stockholm: Svenska bokförl., 1908.

Penge, Edwina, "How do you reconstruct a historic private library? Methodological review and checklist for first-time historical-bibliographic sleuths", *Library & information history*, 35:4, 2019, s. 193–213.

Persson, Mats, *Förnuftskampen: Vitalis Norström och idealismens kris*. Stockholm: B. Östlings bokförl. Symposion, 1994.

Platen, Baltzar von, *Underdånigste rapport till hans maj:t konungen: afgifven och med nådigste tillstånd till trycket befördrad*. Stockholm: [s.n.], 1851. Oskar II:s exemplar.

Rosell, Lennart, "Prins Oscar och sjöförsvarsplanen 1850", *Forum navale*, 47, 1991, s. 51–62.

Schneider, Miriam Magdalena, *The 'sailor prince' in the age of empire: creating a monarchical brand in nineteenth-century Europe*. Cham: Springer International Publishing, 2017.

Stackelberg, Oskar, *John Ericsson och etthundra af hans uppfinningar*. Stockholm: Norstedt, 1866. Oskar II:s exemplar.

Svenska flottans historia: örlogsfloktan i ord och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar: 3: [1815–1945], Lybeck, Otto (red.). Malmö: Allhem, 1945.

Svenska historiker: från medeltid till våra dagar, Björk, Ragnar & Johansson, Alf W. (red.). Stockholm: Norstedt, 2009.

Sveriges rikes grundlagar och constitutionella statuter samt Norges rikes grundlov. Stockholm: P. A. Huldbergs bokhandel, 1855. Oskar II:s exemplar.

Tidskrift i Sjöväsendet : XIV. Karlskrona: Georg Ameen & Comp, 1851. Oskar II:s exemplar.

Virgin, Några ord, föranledde af stats-rådet grefve v. Platens yttrade åsigter rörande Sveriges sjöförsvär. Stockholm, 1851. Oskar II:s exemplar.

Vult von Steyern, H. V., *Noter till de så kallade erinringar vid stats-rådet grefve B. v. Platens förslag till Sveriges sjö-försvär*. Stockholm, 1851. Oskar II:s exemplar.

Vult von Steyern, H. V., *Upplysningar hemtade ur officiella handlingar rörande de från år 1722 till närvarande tid för sjöförsvarets ordnande vidtagna åtgärder*. Stockholm, 1851. Oskar II:s exemplar.

Wilhelm, prins, *Episoder*. Stockholm: Norstedt, 1951.

Ydén, Karl, "Modern militär professionalism", *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidskrift*, 2010:2, s. 30–42.

Åhlund, Bertil, "Från vanmakt till sjömakt: oscariansk sjöförsvarspolitik 1872–1905: [1]", *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1988:3, s. 147–188. Östgöta korrespondenten 1856-12-17.

Bernadotteska arkivet

Oskar II:s arkiv, vol. 21. Koncept till tal.

Oskar II:s arkiv, vol. 27: Brev till åtskilliga svenskar, A-D.

Oskar II:s arkiv, vol. 28: Brev till åtskilliga svenskar, H-W.

Oskar II:s arkiv, vol. 86–93. Hertigens av Östergötland militära tjänste-arkiv.

Oskar II:s arkiv, vol. 138–140. J. F. Ehrenstams papper.

Bernadottebiblioteket referensavdelning

Oskar II:s realkatalog

Oskar II:s nominalkatalog.

Oskar II: *Tankar om Sveriges Sjö-Försvär i anledning af den nya planen*. (kopia)

Småsamlingar 2. Material från bibliotekarie Johan Otto von Friesen.

Utlånta böcker [1874–1901].

Utlånade böcker från h. m. konungens bibliotek [1902–1928].

Noter

- ¹ Oskar II 1962 s. 8.
- ² Prins Wilhelm 1951, s. 48.
- ³ Se t.ex. volymerna i Palgrave MacMillans serie "Studies in Modern Monarchy" vilken behandlar monarkier efter 1815.
- ⁴ Schneider 2017, s. 2.
- ⁵ Bl.a. Hasselgren 1908, s. 35ff. *Eugenies* resa 1846–47 finns i detalj beskriven i Hägg, 1999.
- ⁶ Om svenska flottans agerande under kriget, se t.ex. Dahl 2021, s. 181ff.
- ⁷ [Oskar II] 1849, s. 202–214. Manuskriptet återfinns i BFA: Oskar II:s arkiv, vol. 91, även tryckt i Oskar II 1905, s. 197–211.
- ⁸ Oskar II 1962, s. 14.
- ⁹ Hasselgren 1908, 67.
- ¹⁰ Oskar II 1962, s. 15.
- ¹¹ Oskar II 1905, s. 7. Manuskript i BFA, Oskar II:s arkiv, vol. 21.
- ¹² Ibid, s. 8.
- ¹³ *Friskytten*, 1856-11-22, s. 2.
- ¹⁴ *Östgöta-korrespondenten* 1856-12-17, s. 2 ; *Friskytten* 1856-11-29, s. 1.
- ¹⁵ *Oscar II: Sveriges konung*, s. 75.
- ¹⁶ Oskar II 1960, s. 316.
- ¹⁷ BFA: Oskar II:s arkiv, vol. 86–93, vol. 91–92 innehåller polemiken.
- ¹⁸ BFA: Oskar II:s arkiv, vol. 138–140.
- ¹⁹ Fleetwood 1968, s. 1245f.
- ²⁰ För den tidiga idealismen i Sverige, se Nordin 1987.
- ²¹ Persson 1994, s. 67.
- ²² Nordin 1981, s. 25.
- ²³ Nordin 1981, s. 26ff.
- ²⁴ En grund för detta är t. ex. en konservativ läsning av Första korinterbrevet 12:12-27, där människorna beskrivs som olika delar av Kristi kropp, med olika funktioner: händerna har en funktion, fötterna en annan, et c.
- ²⁵ Nordin 1981. 23ff.
- ²⁶ Geijer, 1925, s. 154.
- ²⁷ Geijer, 1925, s. 157. För mer om Geijer som historiker, se t.ex. *Svenska historiker*, s. 171–182, för hans idealism, se t.ex. Nordin, 1987, s. 147–163.
- ²⁸ Oskar II 1960, s. 238.
- ²⁹ Oskar II 1858, passim.
- ³⁰ Mörkertalet är tämligen stort, då allt material inte var katalogiserat. Uppskattningsvis omfattade biblioteket ytterligare 4 000 – 5000 volymer.
- ³¹ Både nominal- och realkatalogerna finns bevarade i Bernadottebibliotekets svit med äldre bibliotekskataloger.
- ³² I den bevarade lånejournalen kan bl.a. konstateras att förmånen omfattade hela hovets personal, inte bara de högre kadrerna utan även t.ex. lakejer och ordonnanser. (*Utlånta böcker [1874–1901]. Utlånade böcker från h. m. konungens bibliotek [1902–1928]*).
- ³³ Oskar II 1960, s. 257.
- ³⁴ Ibid.

- ³⁵ För de medvetet utlämnade böckerna se Jakobsson 2023, t.ex. s. 167ff och passim.
- ³⁶ Den förstnämnda återfinns inte i hans kataloger eftersom det betraktades som ett planschverk. Det fanns förberedelser för att katalogisera hans planscher men arbetet utfördes inte under hans livstid. Det är dock fastlagt att de ingått i hans bibliotek.
- ³⁷ *Svenska flottans historia* 1945, s. 230. Idag är endast Oskar I:s exemplar av boken bevarat i Bernadottebiblioteket. Oskar II:s eget exemplar har förmodligen donerats eller sålts i dubblettgallringarna efter 1907.
- ³⁸ Detta beläggs av noteringen av placeringarna i bibliotekskatalogerna.
- ³⁹ Eide 2012, s. 403.
- ⁴⁰ *Tidskrift i Sjöväsendet* 1851, s. 203ff och 225 ff.
- ⁴¹ "Gåfvor till Örlogshemmet i Karlskrona", Bernadottebiblioteket: Småsamlingar 2, mapp 3.
- ⁴² Bernadottebiblioteket: Småsamlingar 2, mapp 3.
- ⁴³ Konow 1897, s. 26.
- ⁴⁴ Norrbohm, *TiS*, 1880:2, s. 86.
- ⁴⁵ *Svenska flottans historia* 1945 s. 38.
- ⁴⁶ *Svenska flottans historia* 1945, s. 263.
- ⁴⁷ Enligt Norrbohm var två av de viktigaste inläggen i den tidiga debatten C.H. Anckarsvärds *Tankar om Sveriges försvarsanstalter* (Norrbohm nämnde inte Anckarsvärds skrift vid namn, men det kan inte vara fråga om någon annan) samt Baltzar von Platens *Om Sveriges försvar*, båda utgivna 1828 (*TiS*, 1880:4, 217ff). Skiljelinjen mellan dem var i korthet att de intog diametralt motsatta ståndpunkter i frågan skärgårdsflotta – linjeflotta. Dessa två viktiga texter resulterade i åtskilliga understödande artiklar av andra författare; Oskar II ägde flera av dessa. Det gällde Johan Lagerbjelke, *Erinringar vid de sjö-försvaret serskildt rörande delar af h.e. herr greve von Platens skrift om Sveriges försvar* (1829) ; Carl Reinhold Nordenskiöld, *Jemförelse imellan sjöförsvar som seglar och sjöförsvar som ror* (1829) ; Otto Gustaf Nordenskiöld, *Mundteligt anförande rörande sjö- försvaret af herr contre-amiralen Nordenskiöld i högl. ridd. och adelns plenum den 2 mars 1829* (1829) ; den anonymt utgivna *Tvifvelsmål rörande H.E.herr greve v. Platens central-försvarssystem samt dess nationalbeväring* (1829). De tre första av dessa nämndes av Norrbohm. De viktigaste självständigt publicerade debattinläggen vid den andra tidsperioden runt 1840 var enligt Norrbohm den ovan angivna och av Georg Améen anonymt utgivna och medvetet provocerande skriften *Några reflexioner öfver Kungl. Maj:ts flotta* (vars budskap var att flottan i praktiken var icke-existerande) (1840) ; Otto Julius Hagelstams *Om Sveriges skärgårds- och sjö-försvar år 1840, utan tillökning i kostnaden* (i Oskar II:s bibliotekskatalog felaktigt kallad *Tankar om Sveriges Skärgårds- och Sjö-försvar*) (1840) ; Johan Fredrik Ehrenstams *Försök till en oväldig framställning af skärgårds- och seglande flottornas nödvändighet för Sverges försvar och merkantila förkofran* (1840) ; Carl Reinhold Nordenskiölds *Skall Sverige fortfarande bibehålla ett sjö-försvar* (1840), samt flera broschyrer av Isak Wilhelm af Uhr och Per Gustaf Hjelm. Till detta kom ett flertal artiklar i *TiS* och *Krigsvetenskapsakademiens tidskrift*. Även dessa hade Oskar II, liksom ett par som inte angavs av Norrbohm: Carl Lagerbergs *Erinringar vid öfversten ... J.O. Hagelstams Afhandling om Sveriges skärgårds- och sjöförsvar, utan tillökning i kostnad*, 1840, samt den anonymt utgivna *Några ord om Sveriges sjöförsvar år 1844* (1845). Artiklarna återfinns i följande nummer av *TiS*: 1880, nr. 2, 4 och 6 ; 1881, nr 2, 4 och 6 ; 1882, nr 2-5 och 7 ; 1883, nr 1 och 4-6 ; 1884, nr 2, 4 och 6 ; 1885, nr. 1-6.

⁴⁸ Lidman 1997, s. 359–362. Citat s. 359f.

⁴⁹ von Platen 1851. Oskar II:s exemplar. von Platens rapport sammanfattas i Jansson 1935, s. 360–370.

⁵⁰ Jansson 1935, s. 366.

⁵¹ Det sistnämnda infördes 1896, vilket gör att hans böcker har både stämpel och exlibris – om de är arvegods innehåller de också tidigare kungligheters stämplat.

⁵² von Platen 1851 Oskar II:s exemplar, s. 14, 48f, 77, 119f, 144f, 155, 157f.

⁵³ Ibid, s. 14.

⁵⁴ Rosell 1991, s. 52f.

⁵⁵ Jansson 1935, s. 369f.

⁵⁶ I Bernadottebiblioteket finns följande skrifter rörande von Platens reformförslag bevarade: C.A. Virgin, *Några ord, föranledde af stats-rådet grefve v. Platens yttrade åsikter rörande Sveriges sjöförsvar*; Axel Adlersparre, *Erinringar vid herr stats-rådet grefve B. v. Platens förslag till Sveriges sjö-försvar*; H.V. Vult von Steyern, *Noter till de så kallade erinringar vid stats-rådet grefve B. v. Platens förslag till Sveriges sjö-försvar*; Axel Adlersparre, *Svar på de så kallade Noter till erinringar vid stats-rådet grefve B. v. Platens förslag till Sveriges sjö-försvar*; Otto Julius Hagelstam, *Om skärgårdsflottan i anledning af "Erinringar vid herr statsrådet grefve B.v.Platens förslag till Sveriges sjö-försvar"*; H.V. Vult von Steyern, *Upplysningar hemtade ur officiella handlingar rörande de från år 1722 till närvarande tid för sjöförsvarets ordnande vidtagna åtgärder*, samt Carl Lagerberg, *Erinringar vid en del af de åsikter rörande Sveriges sjöförsvar, stats-rådet och chefen för sjöfarts-departementet hr grefve von Platen utvecklat inför Kongl.Maj:t i statsrådet d.13 Nov. 1850*. I katalogen, men inte bevarad, finns den anonymt utgivna *Några ord till författarne af "Erinringarne vid grefve von Platens sjöförsvars-system"*. Alla ovanstående titlar utgavs 1851 och är fristående skrifter; artiklar i TiS är ej medtagna. Innehållet i flera av skrifterna finns beskrivna i Norrbohm, "Försök till historisk överblick...", TiS, 1881:6, s. 290ff.

⁵⁷ Jakobsson 2023, s. 134.

⁵⁸ Ibid, passim, fr.a. kapitel 8, "Svensk skönlitteratur i biblioteket".

⁵⁹ Lagerberg 1850.

⁶⁰ Adlersparre 1851, s. 20.

⁶¹ Ibid, s. 13ff.; Virgin 1851, s. 4ff.

⁶² Vult von Steyern 1851, *Noter*, s. 14ff, resp. Hagelstam 1851.

⁶³ Vult von Steyern 1851, *Upplysningar*.

⁶⁴ Originalet förkommet. Avskrift i Krigsarkivets bibliotek, (S 09 Sv), kopia i Bernadottebiblioteket (Bern/OII), utkast i BFA: Oskar II:s arkiv, vol. 92. Avskriften är från 1877 och granskad av en annan fackman.

⁶⁵ Rosell 1991, s. 55.

⁶⁶ Oskar II, brev till Richard Björkstén, 30 januari 1851. BFA: Oskar II:s arkiv, vol. 27.

⁶⁷ Det finns även ett odaterat utkast: *Utkast till Anmärkningar dels på sjelfva Rapporten, dels och särskilt mot svaret på C. B. L:s anmärkningar*, BFA: Oskar II:s arkiv, vol. 91.

⁶⁸ BFA: Oskar II:s arkiv, vol. 92.

⁶⁹ Oskar II, *Uppsatts* [sic] *angående Skärgårdsflottans användande under ett blifvande krig*, s. [12].

⁷⁰ Oskar II 1905, s. 211.

⁷¹ Oskar II 1962, s. 15

⁷² Glete 1985, s. 51ff. För mer om ångfartygens genombrott se t.ex. Bojerud 1987.

⁷³ Glete 1985, s. 53.

⁷⁴ Oskar II 1962, s. 69.

⁷⁵ *Svenska flottans historia* 1945, s. 89. Kursiv i original.

⁷⁶ Oskar II 1905, s. 155–168.

⁷⁷ Följande titlar av denna sort fanns i katalogen: Axel Adlersparre, *Nutidens sjökrigs-materiel och Europas pansarflottor 1878* (1878); James Chalmers, *Naval armour: dedicated to lord Palmerston* [1865]; James Chalmers, *Armour for ships and forts* (1865); H. Carlstedt, *Fasta minmaterielen och dess användning: anteckningar* (1893); Howard Douglas, *A treatise of naval gunnery* (1851); Howard Douglas, *On naval warfare with steam* (1858); S. Dehlgren, *Torpedvapnet och lifvet ombord å dess fartyg: för allmänheten* (1905); Carl Elias Engelhart & Govert Adolf Indebetou, *Om ångfartyg och deras handterande* (1842); John Ericsson, *Movable torpedoes*, [1873]; H.T. Foss, *Om udviklingen af de engelske marineartilleri* (1885); W. Gordon, *The economy of the marine steam engine: with suggestions for its improvement, and notes upon various subjects connected with steam* (1845); Edward Pellew Halsted, *Iron-cased ships* (1861); Edward Pellew Halsted, *The Armstrong Gun discussed* (1862); Carl Bertil Lilliehöök, & Bror Johan Jonzon, *Kort afhandling om ångmachiner och ångfartyg* (1849); F.F. v., Krogh, *Kort Vejledning i Læren om Dampmaskinen* (1844); F.F. v., Krogh, *Lærebog i Sömandskab og praktisk Dampvæsen* (1862); Carl Bertil Lilliehöök & Bror Johan Jonzon, *Förslag till lärokurs uti de, för ångfartygsbefälhafvare nödige kunskaper om sjö-ångmachiner och deras användande m.m.* (1846); C.G. Lundberg, *The law of the screw propeller* (1896); H. Paris, *Utilisation économique des navires à vapeur* (1858); Nathaniel Lord Thompson, *A brief description of steam machinery for building boats. (Thompson's new Invention for building boats by machinery)* (1861); "-t", *Kort öfverblick af nutidens sjökrigsmateriel och dess utveckling under 1880–1890* (1890); Bennet Woodcroft, *A sketch of the origin and progress of steam navigation from authentic documents* (1848); F.P. Smith, *On the introduction and progress of the screw propeller* (1856); *Report made to the Bureau of Steam Engineering, Navy Department, June 23d, 1885 by a board of United States naval engineers on the relative steering efficiencies of the rudder alone, and of the Kunstadter system of combined rudder & swivelling screw, as developed by the experiments made with the United States screw steamer Nina, to which the two systems were applied*, [1885].

⁷⁸ Oskar II 1962, s. 65.

⁷⁹ Ibid, s. 73. Originalbrev från von Platen i den danska frågan i BFA: Oskar II:s arkiv, vol. 113. Citerad i Oskar II 1962, s. 83f.

⁸⁰ BFA, Oskar II:s arkiv, vol. 28.

⁸¹ Oskar II 1962, s. 69–70.

⁸² Glete 1985, s. 63.

⁸³ Volymen återfinns i Oskar II:s gamla kataloger, men saknas i den nya kortkatalog som sattes upp efter hans död.

⁸⁴ Glete 1985, s. 63ff.

⁸⁵ Ibid, s. 64.

⁸⁶ Löwenborg, *Tankar om "Grunder för ombildning af Sveriges Sjöförsvar"*, s. 7f.

⁸⁷ Ibid, s. 10ff

⁸⁸ Ibid, s. 24.

⁸⁹ *Granskning af "Grunderna för sjöförsvarets ombildning" af B. v. Platen*, s. 8 resp. 29.

⁹⁰ Detaljer kring dessa fartyg återfinns i von Hofsten, *Örlogsfartyg*, s. 99–104.

⁹¹ Oskar II 1905, s. 169–175.

⁹² Aftonbladet, 22 januari 1870. Artikeln skrevs 4 januari.

⁹³ Oskar II 1905, s. 176–185.

⁹⁴ Båda citaten, ibid. s. 185.

⁹⁵ Adelsköld 1894, s. 189ff.

⁹⁶ Adelsköld, *John Ericsson* och Stackelberg, *John Ericsson och etthundra af hans uppfinningar*.

⁹⁷ Ericsson, 1876.

⁹⁸ Church 1907, s. 120ff.

⁹⁹ Kihlberg 1922, s. 185 ; de Geer 1892, s. 141.

¹⁰⁰ Citat i Oskar II 1960, s. 347.

¹⁰¹ Kihlberg 1922, s. 202.

¹⁰² Åhlund 1988, s. 155.

¹⁰³ *Sveriges rikes grundlagar...* s. 9. Oskar II:s exemplar.

¹⁰⁴ De svenska verk som rör rent sjömilitära ämnen, var tryckta 1872–1905 samt ingick i boksamlingen var: Axel Adlersparre, *Nutidens sjökrigsmateriel och Europas pansarflottor* 1878, 1878 ; Arminius [pseud. För Herman Wrangel], *Sjövind: tankar i försvarsfrågan*, 1886 ; Anton Bäckström, *Lärobok i sjökrigskonst för användande vid kongl. Sjökrigsskolan*, 1887 ; P.O. Bäckström, *Svenska flottans historia*, 1884 ; S. Dehlgren, *Torpedvapnet och lifvet ombord å dess fartyg: för allmänheten*, 1905 ; Ivar Engström, *Hvilka förberedande åtgärder böra vidtagas, på det att handelsflottans fartyg må kunna till förstärkande af örlogsflottan?*, 1895 ; John Ericsson, *Movable torpedoes* [1873] ; C.G. Flach, *Stockholm eller Carlskrona?: ett riksviktigt sjöstrategiskt spörsmål: anförande afgifvet i Kungl. Örlogsmannasällskapet den 2 december 1903*, 1904 ; Carl Adam Hjulhammar, *Carlskrona stations betydelse för Sveriges försvar: anförande, hållet i Kungl. örlogsmannasällskapet den 1 mars 1905*, 1905 ; C.E. Holmberg, *Handelsblockad och det sannolika inflytandet af en sådan krigsoperation emot Sverige*, 1903 ; Julius Mankell, *Lärobok i skärgårdsrigskonst: utarbetad till ledning vid undervisningen inom K. Sjökrigsskolan*, 1872 ; "-t-", *Kort öfverblick af nutidens sjökrigsmateriel och dess utveckling under 1880-1890*, 1890 ; Herman Wrangel, *Om Sveriges sjöförsvar: Sveriges sjöförsvar förr och nu: föredrag hållet i Upsala den 13 februari och i Stockholm den 15 februari 1893*, 1893 ; Herman Wrangel, *Svenska flottans bok: en populär framställning af vårt sjövapens utveckling och nuvarande ståndpunkt jämte skildringar af tjänsten och lifvet ombord, bilder från äldre och nyare tider*, 1898 ; *Underdånigt betänkande angående ordnandet af ett på allmän värnepligt grundadt sjöförsvar*, 1874.

¹⁰⁵ Oskar II 1960, s. 88f ; Nevéus 1965, s. 337.

¹⁰⁶ Oskar II 1895, s. 4

¹⁰⁷ Oskar II 1902, s. 77.

¹⁰⁸ Ibid.

¹⁰⁹ Linderöth 2016.

¹¹⁰ Linderöth 2014, s. 425.

¹¹¹ Fleetwood 1956, s. 419.

¹¹² *Svenska flottans historia* 1945, t.ex. delar av kapitlen "Flottans styrelse 1850–omkring 1880", "Flottans personal och märkesmän 1815–1880", "Flottans styrelse från 1870-talets slut..." och "Flottans personal 1881–1945".

¹¹³ Termen från Ydén 2010, s. 39.

¹¹⁴ Michanek 1979, s. 268.

¹¹⁵ Bortsett från marina spörsmål visade sig detta bl.a. genom att biblioteket var öppet

för hovets personal, att han köpte aktuella böcker han personligen ogillade, att böcker donerades åt andra institutioner i stor skala m.m. Jfr Jakobsson 2023, passim.

¹¹⁶ Det mest påtagliga exemplet på detta i arkivet och biblioteket rör religion och filosofi, där mycket material sparats som avvek kraftigt från kungens offentliga inställning och uttalanden. Jfr Jakobsson 2023, kapitel 11.

¹¹⁷ Se t.ex. Nordin, 1981.

¹¹⁸ Se t.ex. Penge 2019.



ina.nyfelt@uddevalla.se

Nyfelt, I. Kaparverksamheten i Göteborg 1808–1814

Forum navale, (83), 128–156.

<https://doi.org/10.63402/fn8358809>

Kaparverksamheten i Göteborg 1808–1814

Ina Nyfelt

Den 22 januari 1812 vägs 42 säckar kaffebönor in på stadens våg i Marstrand. Bönorna beskrivs i vågjournalen som "bärgade". Den 20 februari samma år blir de efter sjötullkammarens försorg sålda på auktion med auktionsmästare Westbeck som stadens kontrollant. Allt detta går att få reda på eftersom det blev en tvist om vågpengen om 20 riksdaler banco (Rdb) och de 24 Rdb i tolagsavgift, och ärendet hamnade hos Magistraten.¹ Vad gjorde 42 bärgade säckar kaffebönor på Marstrand vintern 1812? Kaffebönorna hade varit en del av lasten på ett skepp som blivit kapat av ett kaparfartyg i Marstrand, och att möta en kapare på havet var inte något ovanligt under 1700-talet och inte heller i början av 1800-talet under periodens många krig. En kapare var ett fartyg, eller en sjöfarare på ett sådant fartyg, som fått kunglig tillåtelse att ta fiendens handelsfartyg och dess last

i besittning, vilket i krigstid bemyndigades genom ett så kallat kaparbrev. Detta kallades att ta fartyg och last som "pris" och reglerades efter en idag utdöd internationell rättsordning som kallades "prisrätt". Rättsordningen användes av särskilda domstolar som bedömde om kapningen gått regelmässigt till. Så gott som samtliga maritima europeiska stater under tidig-modern tid höll sig både med kapare och prisdomstolar, vars byråkratiska apparat gjorde företeelsen tydligt skild från piratverksamhet.²

Svenska kapare som ekonomiska aktörer

Medan de engelska och franska kaparna har studerats utförligt utifrån olika aspekter så har deras svenska motsvarigheter ofta blivit förbisedda. Den här artikeln kommer att ha som syfte att visa vilken funktion svenska kapare hade för Kronans säkerhetsintressen, den regionala ekonomin och för privata aktörer och jag kommer att visa vad som var utmärkande för de kapare som opererade med Göteborg och Marstrand som hemmahamn mellan åren 1808 och 1814. För att kunna göra det behöver artikeln till att börja med undersöka vilka incitament det fanns för svenska staten att använda kapare vid den här tiden. Därefter kommer artikeln att redogöra för vilken typ av handelsmän som gick in i kaperiverksamheten som redare. Vidare vilken typ av försörjning de hade som gick in som borge-närer, alltså delägare i kaperifartygen. Undersökningen kommer också att redogöra för hur de ekonomiska villkoren såg ut för de olika aktörerna och hur priserna hanterades och administrerades. Slutligen ger artikeln en uppskattning av vad en pris skulle kunna ge i pengar. Det fanns kostnader av olika slag som belastade en tagen pris innan den kunde ge en inkomst, precis som kaffebönorna i inledningen som kostade i vågpeng och tolagsavgift.

Göteborg och Marstrand var båda viktiga hamnar för Sverige ur handelssynpunkt, men de hade också strategiska uppgifter militärt att främja Sveriges tillgång till havet västerut. Under Napoleonkrigen, då Sverige blev indraget på Storbritanniens sida mot Frankrike och dess allierade Danmark-Norge, kom svenska kapare att spela en viktig roll i krigsföringen mot Danmark-Norge och opererade som en del av flottan,

Ina Nyfelt har skrivit sin masteruppsats vid historiska institutionen vid Uppsala universitet. Hon är gymnasielärare i Uddevalla och erhöll 2015 Vitterhetsakademiens lärarpris.

medan de samtidigt var privata aktörer med ett personligt vinstintresse. 1808–1814 var turbulenta år både inrikespolitiskt och utrikespolitiskt inte minst ur ett ekonomiskt hänseende. Under kontinentalblockadens tid är det en kraftig högkonjunktur i Göteborg, vilken sedan följs av en kraftig lågkonjunktur. Perioden avslutas med att Norge, efter krigshandlingar över sommaren 1814, tvingas in i en union med Sverige. Perioden innan den undersökta tiden hade många trankokerier och sillsalterier försatts i konkurs längs den bohuslänska kusten sedan sillen försvunnit 1809, och Marstrand befann sig i en svår ekonomisk period efter att dess status som frihamn tagits ifrån dem 1794. Ostindiska kompaniet, som var stationerat i Göteborg, hade inte haft någon expedition efter 1803, och kompaniet upplöstes 29 maj 1813.³ Sammantaget en brokig och på många sätt speciell period att studera.

Mina källor har hjälpt mig att kunna uppskatta hur många som varit villiga att ansöka om kaparbrev och erlägga borgen, vilka de har varit, hur många kapningar som utfördes och vad som hände med priserna som jag kunnat följa hos krigshovrätten under ungefär ett år. Källorna har i första hand varit ansökningar om kaparbrev (Comiss-bref) och intyg om erlagd borgen för kaparna under den tiden Sverige befann sig i krig med Danmark-Norge 1808-1809 och Norge 1814, vilka finns samlade i Göteborgs och Bohusläns landskanslis arkiv. Där finns också rådstuguprotokollen och justitieprotokoll i Göteborg och Marstrand under den undersökta perioden. Då det varit lika frekvent med redare och köpmän i Marstrand som i Göteborg i mina källor, har jag valt att följa båda platserna och kunnat göra en enkel jämförelse. I krigsarkivet finns Krigshovrättens protokoll från den 2 dec 1813 till 30 mars 1814 som bekräftar rådhusrättens rannsakan, vilka jag i några fall funnit hos rådhusrätterna.

Eftersom flottans skepp också kapade blir det grannlaga att veta var de privata kaparnas material går att finna, och gränserna är suddiga, inte bara i det faktiska kaparlivet, utan även 200 år senare i akterna. I min uppskattning av antalet brev som ställts ut har jag använt litteratur som kompletterande fakta, men undersökningen gör inte anspråk på att ge en heltäckande bild av de utställda kaparbreven.⁴ Antalet uppbringade skepp under den aktuella perioden kan bara bli en uppskattning, och fler

uppbringades med all sannolikhet. Ibland förekommer uppgifter i tidningarna som berättar om kapningar eller kapade skepp som inte finns i mitt arkivmaterial. Jag har då oftast valt att inte lägga till dessa utan stannat vid mitt arkivmaterials uppgifter. Göteborgs tidningar och Aftonbladet har givit upplysningar om försäljningar och auktioner som hållits av de olika handelsmännen. Det som varit svårt är att få en klar bild av prisernas värde. Jag har fått hålla till godo med ett mindre material, som ändå kan anses vara tillräckligt stort för att göra en beräkning. Den utgår från Krigshovrättens domar och Göteborgs landsarkivs material, och sträcker sig från 2 december 1813 till 16 november 1814. Det är 48 domar och 17 av dem är värderade. Det hade varit av intresse att ha ett större material för att kunna uppskatta prisernas värde, men jag anser att det är tillräckligt stort för att ge en inblick. Mitt material räcker inte till för att göra en uppskattning av eventuell lönsamhet för kaperiverksamheten.

Bakgrunden till Sveriges val att använda kapare

För det första finns det anledning att diskutera vilka incitament det fanns för Sverige att använda kapare vid den här tiden. Sverige väljer under de valda åren 1808–1814, i ett kritiskt politiskt läge, att använda sig av privata aktörer i kriget mot Danmark-Norge. Det är intressant då Sverige väljer en krigsföring, som många länder i Europa ifrågasatte i början av 1800-talet, även om kapare förekommer så sent som under amerikanska inbördeskriget.⁵ I Sverige har kaparnas insatser hittills oftast diskuterats som en del av krigsföringen för att "svälta ut" motståndaren och blockera hamnar. Bristen på skepp hos Flottan har angivits som orsak, samt behovet av kustnära observationer och patrullering.⁶ Tidigare har Nilsén studerat svensk kaperiverksamhet under Napoleonkriget ur laglig och diplomatisk aspekt.⁷ Men det finns andra, och en sådan aspekt på kaparkriget som inte heller är av militär art har lyfts fram av Erik Lindberg, och det är Sveriges försörjning av viktiga importvaror, i det här fallet det så viktiga saltet. Hans undersökning visar att 1712 kom 60% av saltet som anlände till Sverige via kaparna i Göteborg.⁸ Att även landshövdingen Johan Fredrik Carpenland i Göteborg, som inte innehade en militär befattning, var medveten

om fördelen med de tidigare kapningarna vittnar hans brev till Kungl Maj:t våren 1808. I sina täta och intensiva brev hänvisar han till alla tidigare lyckade kapningar.⁹ Det var brist på mat i Bohuslän 1808, och en så kallad nervfeber (tyfoidfeber) spred sig under sommaren 1808. Vintern 1808–1809 blev kall och det rådde en stor brist på mat i norra delen av landskapet, och i vissa fiskelägen var nöden stor.¹⁰

I den tidigmoderna staten blir uppbyggandet av flottan ett sätt att ta kontroll över havet, men också en tävlan i kampen om handeln. Nationernas tävlan om handeln hade sin grund i statens behov av resurser för att kunna hävda sitt land militärt och statusmässigt. Konkurrensen mellan staterna tog sig i uttryck i handelskrig, där mindre kraftfulla stater använde sig av kapare.¹¹ Tidigare forskning har visat att länder från 1700-talet och framåt kom att använda flottan mer effektivt för att kontrollera handelsvägar, antingen för att tjäna på handeln för egen skull eller förstöra för fienden. De krigförande länderna lade resurser på att förstöra för fienden och försvara sina marknader. Krigföringen mellan två länder skapade ibland ett vacuum som kunde utnyttjas av mindre länder genom att fylla den luckan.¹² Sveriges befann sig alltså under kontinentaltiden i en situation där man kunde utnyttja den uppkomna situationen på ett för handeln positivt sätt.

Sveriges politik bör anses som protektionistisk i dess förhållande till andra länder ända till mitten av 1800-talet, även om Storbritannien och Frankrike under olika perioder hade separata handelsöverenskommelser.¹³ Under kontinentalperioden hade exempelvis båda länderna nederlagsrätt i Göteborg.¹⁴ Trots detta måste 1808–1814 anses som en protektionistisk tid, om än viss liberalisering skedde just under kontinentalblockaden. De internationella handelsrestriktionerna i Sverige lyfts inte förrän i *The Cobden-Chavalier Treaty* som signerades 1863.¹⁵ Sveriges handel med utlandet under Napoleonkrigen sammanföll med kontinentalsystemet. Från 1807 till 1813 fördubblades importen medan den inhemska exporten minskade.¹⁶ Re-exporten ökade däremot och nästan tiotvå fördubblades mellan 1806–1812, alltså under den tid importen ökade.¹⁷ I en text om Sverige under Napoleonkrigen skriver Peter Hedberg och Henrik Häggqvist att detta kan ses som att Storbritannien tog sin handel genom Göteborg, som annars skulle gått direkt på kontinenten.¹⁸ Sverige tog på det sättet de stri-

dandes plats i handeln, och kom också att förlora densamma efter kriget. Hedberg och Häggqvist menar också att det var ett medvetet beslut från politiska och militära institutioner att hålla fast vid neutraliteten så länge det var möjligt att underlätta för handeln.¹⁹ När Sverige sedan blir krigförande väljer det att använda kapare.

Både Englands och Frankrikes handel med Göteborg öppnade också för möjligheter till smuggling. Anna Knutsson skriver i sin avhandling att ett syfte med smugglingen var att underminera det andra landets ekonomi och i förlängningen stärka den egna nationella ekonomin. Knutssons slutsats är att protektionismen möjliggjorde att man kunde använda smuggling till andra länder som ett verktyg, inte bara för att stärka den egna nationen, utan också att utmana den ekonomiska integriteten hos rivaliserande nationer. Smuggling in till det egna landet var däremot inte eftersträfvansvärd då det underminerade landets lagar och handelspolitik.²⁰ Att varor som inte fick komma in i landet ändå gjorde det, exempelvis genom kapningar, visar Göteborgs stora sjötullskammars arkiv. Där står att finna i en skrivelse från Stockholm den 27 mars 1809 till överdirektören i Göteborg. Här får sjötullkammaren instruktioner att det är tillåtet att i Göteborg sälja det som i övriga riket är förbjudna varor då det blivit liggande konfiskerade varor i staden. Detta mot att Fabriks fattigkassan får 10 % av försäljningsvärdet.²¹

Sveriges val att använda kapare 1808–1814 grundade sig i en situation där staten hade behov av att få in varor till landet då bristen på mat var stort längs hela västkusten, och dessutom en önskan att kunna hävda sin plats i handelskonkurrensen på havet. Dessutom behövdes kaparna militärt och som stöttande av kustflottan.

Kaparredarna och borgenärerna

Den andra frågan som behöver besvaras är vilken typ av handelsmän som gick in i kaperiverksamheten, ansökte om kaparbrev och alltså blev kapare.²² Statens ökade centralisering, formalisering och byråkratisering, krävde att en tydlig skillnad gjordes mellan pirater och kapare. Det uppkom ett behov att definiera kaparna och kaperiverksamheten. Därför

tillkom nya reglementen som styrde förutsättningarna, målet för kapningarna och prisernas hantering. Reglementena som styrde den svenska kaparflottan var under min undersökningsperiod Kunglig Maj:ts nådiga reglemente från den 12 april 1808. Det handlar ingående om hur man skulle hantera skepp, besättning och gods vid uppbringningar, samt tydliga instruktioner för flottan och arméns flotta vid delning av byte och prispengar. Här finns också paragrafen om vad som tillfaller uppbringaren och vad som kan lösas ut av kronan. Landshövdingen Carpenland påtalar under våren 1808 till Kunglig Maj:t den osäkerhet som råder kring förhållandena och hans egen position i att utfärda tillfälliga kaparbrev för enskilda, privata kapare, vilket han fått tillåtelse att göra.²³ Den 30 april kommer så ett förtydligande av vad som gäller privata aktörer i *Kongl. Maj:ts Nådiga Reglemente för enskilde Comissfarare eller kapare under varande Krig emellan Sverige och andra Magter*; Gifvet Stockholms Slott den 30 April 1808.²⁴ Genom hela perioden återfinns dock en suddig gräns mellan statens intresse och privata förtjänster.²⁵ Tidigare forskning visar exempelvis att personer som satt i prisrätten i Nantes själva investerade i kaparfartyg, och att det fanns en interaktion mellan ekonomiska aktörer och rättsliga instanser. Exempelvis är det vanligt att konsuler som blev involverade i prisärenden, själva investerade i kaparverksamhet.²⁶

Den viktigaste personen i kaparverksamheten var redaren, eller ägaren av skeppen. Litteraturen lyfter fram att den handelsmannen, vilket det ofta var, var tvungen att ha goda erfarenheter av att köpa och utrusta skepp, och inte minst, att anställa en kapten med de rätta egenskaperna.²⁷ Det var redaren som tog de viktiga ekonomiska besluten, även om riskerna delades med delägarna. Hillman och Gathman lyfter fram den lokala gruppen av handelsmän som drivande i kaparverksamheten i Bristol som de undersökt.²⁸

De redare som ansökte om kaparbrev i Göteborg och Marstrand var under hela perioden 21 personer, jämfört med 41 ansökningar, det vill säga flera av dem ägde flera skepp, exempelvis James Gavin ägde fyra och brodern Thomas Gavin ägde sex. På Marstrand fanns Charles Winberg som ägde fyra, Johan Magnus Hankens som ägde två och Olof Widell ägde fyra. Det var ungefär lika många skepp som var aktiva från båda hamnarna. Under perioden 1808–1809 ansöker nio skepp från Marstrand och åtta

från Göteborg. Under åren 1813–14 anmäls åter nio skepp från Marstrand och 14 från Göteborg. Dessa är under den här perioden över lag större än de från Marstrand. Bland redarna finns det många som inte har detta som sin ordinarie sysselsättning, utan övervägande delen är handlande.

Inom gruppen som har "handlande" som titel finns stora skillnader. Exempelvis beskrivs Johan Magnus Hankens som den "som äger flera fastigheter i staden och på landet."²⁹ Niclas Björnberg äger flera skepp men endast ett skepp han vill engagera i kaparverksamheten och beskrivs som den tidens rikaste man i Göteborg och har titeln kommerseråd som han fick 1801. Han hade från 1793 arrenderat stadens och länets kronobrännerier i Göteborg, och gjort sig känd som en driven affärsman. Under kontinentaltiden gjorde han goda affärer på transitohandeln. Han ägnade sig även åt handel med Amerika, och satt som direktör i ostindiska kompaniet från 1806 tills det upphör 1813.³⁰ Charles Winberg, handlande på Marstrand, benämns som "directeur" på borgenärsbrevet.

Bland redarna återfinns således tolv handlande av olika dignitet, två bokhållare, en salteriinspektör, en skeppare tillika överdykericommissarie och fem som jag inte med säkerhet kunnat spåra titel eller burskap för.

Av dessa handlande var det framför allt familjen Gavin som sticker ut. Adam Gavin sr kom från England 1782 och bedrev trä- och sillsalterirörelse. Adam fortsätter sin rörelse till sin död och hade minst tre söner, varav Adam Gavin jr är införd i burskapsförteckningen som handlande i Göteborg den 2 juni 1810. Han har minst två bröder, den ene James Gavin och den andre Thomas. James står inskriven för burskap i Göteborg 16 maj 1809, och Thomas fick burskap i Göteborg 18 juli 1810. Adam den äldre synes ha gått bort hösten 1810 då hans sterbhus håller auktion 25 september 1810.³¹

En annan framgångsrik kaparredare var Olof Wijk. Han får burskap som handlande i Göteborg i februari 1808. Han erlade 1810 endast 60 rdr i sammanskottsmedel, men de närmaste åren skulle visa annat för denne skicklige affärsman och redare.³² Müller nämner honom som en av de största köpmännen i Göteborg, och redogör för hans affärskontakter med Amerika. Wijks rederi kom att utgöra en täckmantel för de amerikanska affärsmännen under 1812–14 års krig, och Wijks järnexport kom att bli betydande till Amerika.³³ Bertil Andersson konstaterar i sin under-

sökning om Göteborgs borgerskap, att Wijk finns bland de 15 nyetablerade handelsmännen under perioden 1806–1815, och han kan konstatera att firmans vinster under åren 1808–14 är mycket höga. Enligt tabellen hos Andersson, som utgår från ett material som T Gårdlund sammanställt, visar firman stora vinster under åren 1808–1809 och 1813–1814, vilket också visar sig i den extra statliga skatten som togs ut året efter, dvs 1810 och 1815. Wijk hade en årsvinst i procent av eget kapital på 103,4 % 1808, 84,2% 1809, 38,7 % 1813 och 30,8 % 1814.³⁴

Borgenärerna var de som gick in som säkerhet för fartyget som skulle användas som kapare. Garantin skulle ställas i den händelse att kaparfartyget skulle bete sig så att det måste ersätta skada som uppkommit, eller om kaptenen eller besättningen skulle missbruka sina rättigheter eller bryta mot reglementet på något sätt. Då skulle borgen på 4000 riksdaler komma att användas.³⁵ De som gått in som borgenärer blev också delägare i kaparskeppen, vilket innebar att de fick vara med och betala armering, utrustning och eventuella reparationer av skeppet, men också få del av vinsten. Borgenärerna är i mitt material 51 till antalet. Informationen om vilka som går in som borgenärer finns i separata borgenshandlingar som registrerades hos respektive rådhusrätt.

Av de 51 borgenärerna är det åtta som också återfinns bland redarna. Materialet visar också att det ofta förekommer samma personer som borgenärer för vissa redare. Det förekommer också korsvis att redarna går in som borgenärer åt varandras skepp. Exempelvis går Thomas och Adam Gavin in som borgenärer för James Gavins skepp *Acastees*, Adam och James Gavin går in för Thomas Gavins skepp *Regina* och så vidare i sju fall, och i familjen Gavins fall är detta genomgående. Charles Winberg i Marstrand har både för slupen *Beata* 1808 och slupen *Mooland* 1813 handelsfirmor från Göteborg, D Scott och W Gordon, respektive D Carnegie och Scott Gordon. Handlande och borgaren i Marstrand O Widell får som delägare E.B Widell, Westbeck och E Lethin på sina två skepp *Speculation* och *Emilie*, och går själv in som borgenär på Westbecks skepp *Tranquile*. Det är naturligt att Marstrandsskepparna får borgenärer från personer i staden eller dess närhet, men inte lika självklart att Göteborgsredarna har ett liknande mönster, då det är en ganska liten grupp som totalt sett är inblandade, ja ibland bara familjen.

Borgenärerna kommer från olika samhällsskikt. Litteraturen visar att i England kom borgenärerna från alla delar av köpmannasamhället och att det verkade öppet för den som vill gå in i ett kaparprojekt.³⁶ Bland de handlande som finns med som borgenärer finns två grupper. Dessa bör delas upp i handelsmän å ena sidan, och victualiehandlare (hökare) å andra.³⁷ Av de borgenärer som jag kunnat identifiera finns elva handlande, två victualiehandlande/hökare, en tracteur, två skeppare, två militärer, en löjtnant och en fänrik, två hemmansägare till Brömsegården och Korsvik, Marstrand, en snickarmästare och tre rådmän, vilka i och för sig även kan vara handlande.³⁸

Det finns alltså en tydlig bild i mitt material av en grupp investeringsvilliga redare och borgenärer som var intresserade och villiga att satsa på kaparverksamheten, och som inom gruppen i flera fall höll sig till varandra. Inom gruppen "handlande" finns stora skillnader men över lag återfinns ganska nyetablerade och inte de allra rikaste. Det fanns bland redarna också några få med andra sysselsättningar. Borgenärerna kom å andra sidan från olika samhällsskikt och där fanns flera olika titlar och sysselsättningar. Det var vanligt att redare och borgenärer gick in för varandra. Sedan finns det borgenärer som jag bara mött en gång och som ibland endast är med och satsar ett mindre belopp då de är flera som delar på de fyra tusen som var beloppet som skulle betalas in. Vid ett tillfälle finns det en ensam borgenär som då erlägger 5000 Rdb. Det är Olof Bredberg som betalar för *Maria Carolina* i mars 1814.

Redare och borgenärer kunde i vissa sammanhang träffa på varandra i de administrativa och rättsliga sammanhangen som fanns kring skeppen och priserna. Som kapare har du rätt att gå till närmsta svenska hamn där det finns sjötullsbevakning, vilket det fanns både i Göteborg och i Marstrand. Göteborgskaparen *Snapp Opp*, som tillhörde Adam Gavin, gick exempelvis till Marstrand den 10 december 1813 efter att ha kapat den norska skeppet *Arensvärd*. Samma sak hände i början av 1814 då *Snapp Opp* tagit skeppet *Rofelia*. I rådhusrätten på Marstrand satt E. Lethin, som själv gått in som borgenär och medfinansier till kaparslupen *Emilie*.³⁹ En annan av borgenärerna till *Emilie* är E M Widell som var hamnmästare på Marstrand.⁴⁰ Bland de som räknades som stadens äldste i Marstrand fanns februari 1814 Johan Magnus Hankens som var ägare till två kapare och

han har också gått in som borgenär i ett fartyg. Även O Widell som ägde fyra kapare och var borgenär i en annan, räknades som stadens äldste.⁴¹ I Marstrand fanns också O J Westbeck som var en redare/borgenär som hade titeln överdykerikommissarie. Det innebar att han var en ledande tjänsteman i ett dykerikompani med privilegium på allt viktigare bärgningsarbete, särskilt vid förlista fartyg. På detta sätt fanns det anknytningspunkter mellan redare och borgenärer och det kan ha funnits strategiska fördelar att välja den ena hamnen framför den andra.

Ekonomiska villkor och prisernas värde

En fjärde aspekt som bör lyftas fram är hur de juridiska och ekonomiska villkoren såg ut för redare, borgenärer och besättning. I Göteborg och i Marstrand hanterades, administrerades och hölls förhandlingar i respektive rådhusrätt kontinuerligt om tagna priser under den undersökta tiden. Så som reglementet från den 30 april 1808 är utformat skall talespersoner från båda besättningarna erlägga vittnesmål för att befästa förloppet av kapningen, möjligen för att undvika friserade versioner. I rådhusrätten i Göteborg de 6 december 1813 föredrog skeppare Dimmings sin berättelse om hur det gått till när det kapade fartyget *Ebenetzer* togs. Skeppet som kapat var kuttern *Courieren* och ägaren av kaparfartyget var Thomas Gavin. Dimming berättar

”... att jag den 27 nov år 1813 kl 8 fm fick sikte på den norska briggen *Ebenetzer* kallad, om 20 läster [...] jagandes densamma till kockan 12 fm då ja tog kommando öferer den fyra tyska mil N till O från Skagen. Bemärkta Brigg visade dansk flagg vid uppbringningen och gjorde inget motstånd utan visade genast sina dokumenter.”⁴²

Berättelsen skulle sedan bekräftas av den kapade kaptenen, Hendrich Björnsen, och någon ur de båda besättningarna. Efter att han återgivit händelserna står det att hans berättelse hade återgett de sanna förhållandena och detta erkändes av besättningarna å ömse sidor. Det står också att kaptenen och besättningen på det kapade fartyget intygar att de fått behålla sina personliga ägodelar. I det andra protokollet samma dag, den 6 december 1813, återges samma skeppare Dimmings berättelse av hur allt

gått till när han kapade det däckade skeppet *Speculanten*. Här återfinns i stort sett samma ordalydelse angående besättningens accepterande av berättelsen, och de båda protokollen fortsätter med att räkna upp vilka de beslagtagna skeppspapperna är. Därefter fortsätter protokollet så här:

”Förordnande uti Rådhusrätten herr [...] capitainen M: Möller och handelsmannen Olof Wijk att jämlikt 4 art:2§ i Kungl kaparereglementet den 30 april 1808 i vederbörandes [...]böljnings] samt kapare befälhavarens och skeppare Björnsens närvaro, anställa besiktning och inventering å upbragte briggen med tillhörigheter och innehafvarens last samt att med berättelse därom inkomma; och skall rådhusrätten därefter till Kungl Majt och Krigshofrätten insända utdrag av detta protokoll, ...”⁴³

Det kan vara av intresse att konstatera att Olof Wijk var en av de mest framstående kaparredarna i Göteborg under åren 1808–1809, men han återfinns inte i mitt material som redare eller borgenär under 1813–14. I Göteborgs rådhusrätt i december 1813 satt M.B Norreroth och N Hammarberg som båda gått in som borgenärer i kaparen *Argus* som Jonas Stecksén från Göteborg stod som ägare till. En annan fråga som möjligen kan ha påverkat den rådande rättsliga processen är sjötullens förvaltning under perioden. Mellan åren 1803 och 1812 var verksamheten utarrenderad till ett privat arrendebolag, Generaltullarrendesocieteten, medan den från 1813 förvaltades av en kunglig tulldirektion.⁴⁴

I Göteborgs tidningar den 7 april 1808 står det att läsa följande:

Enligt ankomne underrättelser från Marstrand, har svenska uppbringningsfartyget, eschalouppen *Beata*, förd av Fändriken Westbeck, uppbragt och hit til Marstrands hamn infört 6 stycken Danska och Norrska fartyg, nemligen: Briggen *Lilla Johanna*, Jakterne *Tre Systrar* och *Fortuna*, *Schorneten Pauline*, *Jakten Anna Christina* och ett litet *Barkskepp*. *Twenne Bröder*. Laddningarne bestå af något *Jern*, *Träwaror*, *Salt*, 1280 tunor *Hafra*, 359 tunnor *Korn* och 70 tunnor *Malt*, *Danskt mål*. Besättningsmanskaper, af hwilkwn en person aflidit, utgör tillsammans 28 Man.⁴⁵

De uppbringningar som jag noterat från 1808–1809 är 53 stycken och då återfinns endast fyra av de sex ovan nämnda för *Beata*.⁴⁶ Ett exempel på att det finns fler kapade skepp än vad mitt material berättar. Fördelningen mellan Marstrand och Göteborg är att Göteborgsredarna har tagit

27 skepp och Marstrandsredarna uppbringar 24 laster.⁴⁷ Om man accepterar tidningsnotisen som fullgod källa så ger det 55 uppbringningar och 26 av dem har tagits av kapare från Marstrand. De skepp som uppbringades de senare åren finns det mer underlag kring. Enligt domar som noterats i Krigshovrätten finns det tillgängligt material från 2 december 1813 till 16 november 1814, alltså under nästan ett års tid. Antalet behandlade fall under den tiden är 48, och av dem är 26 tagna till Marstrand och 21 till Göteborg. Dessutom finns en noterad som hemmahörande i Uddevalla. Av de 26 som tagits till hamnen i Marstrand är det tre kapade skepp som förts dit av en kapare som Tomas och James Gavin äger i Göteborg. Till Marstrand har också Billström fört sina två kapade skepp, och Billström är hemmahörande på Klädesholmen. De redare som med sina olika skepp tog flest dömda priser under året 1814 var James Gavin (15), O Widell (14), Thomas Gavin (6), Hankens (4), och C Winberg och Billström två var.

I England ingick redare och borgenärer ett formaliserat partnerskap för att utrusta fartyg för kaparverksamheten och de som ingått som delägare var ansvariga för att ta alla kostnader för utrustandet och även maten ombord, ofta begränsat till ett antal månader.⁴⁸ På samma sätt genomfördes samarbetet i Marstrand och troligen Göteborg. Ett protokoll från 17 juni 1808 ur Marstrands magistrats protokoll berättar hur fördelningen av kostnader och vinster var överenskomna mellan borgenärer och redare. Det är Olaus Widells kaparfartyg *Planeten*, som har fått nytt kaparbrev då kaptenen är utbytt, och nu förbinder sig "utrednings-intressenterna" att armera och proviantera fartyget under den tid som omständigheterna medger och som de tycker det är bra. Armering och ammunition står delägarna för, så även proviantering utom då pris är tagen för då får besättningen ta hälften av kostnaden. Alla tagna priser skall tas till Marstrand och ställas under redarens vård.⁴⁹ Alla räkenskaper förs av Johan Magnus Hankens liksom "bestyrandet med allt" och O Widell skall gå honom tillhanda. Kaparfartyget får inte ligga i hamn utom för att lämna priser och för proviantering. Sedan omkostnaderna är avdragna skall vinsten från priserna delas lika mellan intressenterna och besättningen enligt en fastslagen ordning. Det är undertecknat Johan Magnus Hankens, N Björnberg och Eric Siöberg. Alla namnen är bekanta sedan tidigare.

Därefter fortsätter protokollet med att besättningen skriver under att de tar tjänst på fartyget och att de kommer att rätta sig efter redarna och sina befäl ombord. Fördelningen av den halva del av vinsten som går till besättningen, delas upp på så sätt att de som räknas som officerare ombord (i det här fallet en kapten, en styrman, tre prismästare och O Widell som chef) får "varje tvenne" vilket jag tolkar som två lotter var. De som räknas som första klassens besättning får en del, andra klassens besättning får ¾-dels och tredje klassen får en halv lott var. Därefter lovar de att behandla fångar på ett vänligt sätt och efterleva reglementet från den sistlidne april.⁵⁰ Vidare avslutas med att var och en står sin risk, besättningen, skeppen och redarna, samt uppräknig av besättning och underskrifter.⁵¹ Den 22 september 1808 finns ytterligare ett protokoll med samma syfte. Det är skonerten *Johanna* som också ägs av O Widell.

Förutsättningarna för kaperiverksamheten var att det fanns pengar att tjäna, och det gjorde man på fartygen och lasterna. I reglementet som kom 12 april 1808 står det att alla handelsfartyg och laddningar (laster) tillhör helt och hållet uppbringaren och dem som har rätt till del i bytet, förbehållet att slutlig dom fallit. Dock förbehåller sig kronan rätten att lösa livsmedel till krigskommissariatets pris, och "ammunition och vapen till dess rätta värde".⁵² I reglementet från den 30 april 1808 står upptaget ett antal avgifter som belastade verksamheten och minskade eventuella vinster. Borgenärernas investeringar är redan sedan tidigare nämnda. Det första var att det kostade redaren 20 riksdaler att ansöka om Comiss-bref och därefter 2 riksdaler att lösa ut det.⁵³ Därefter, när väl en pris är tagen, anger reglementet att kaparen får dra av för kostnaderna för besiktning och lossning, "stads-umgälder" och förvarande av skepp och gods i väntan på domslut, samt auktionskostnad, tullavgifter för gods och slutligen rättegångskostnaden.⁵⁴ Vad det kunde kosta för bevakning av fartyg finns ett exempel på från Marstrand den 16 juli 1812, där skeppare Rålamb's skepp har bevakats av fem man, även nattetid, för 6,32 rdb, därtill kommer lossning av lasten och en transport till Marstrand på vardera dryga 8 rdb. Inklusive andra avgifter såsom vågkostnad på 21,90 så slutar räkningen på 77,33 rdb.⁵⁵

När väl rätten beslutat om att tilldöma kaparen skepp och last, så sker auktion och den summan som man då får för skepp och last, med av

rätten accepterade kostnaderna avdragna, skall noteras av rådstugurätten. Den summan jag först räknar på nedan är denna. Därefter dras sedan 2 % av. 1 % till Krigsmannakassan och 1% till sjömanshuset i den hamn som skeppet hör hemma i. Därtill måste man beräkna att om Krigshovrätten dömer att kronan skall få köpa lasten till sina priser, vilket man kan anta blev en sämre förtjänst än om lasten gått på öppen auktion, så försämras förtjänsten. Crowhurst lyfter fram i sina exempel från Nantes just de stora kostnaderna som redare och delägare hade att hantera. Att utrusta skeppet var en stor kostnad, och därtill kom underhåll. Kapare som låg ute i dåligt väder under vintrarna eller som hamnade i våldsamma situationer krävde ett kontinuerligt underhåll som kunde bli mycket kostsamt för delägarna. När skeppet låg på varv kunde det inte heller dra in pengar. Det finns exempel på kaparfartyg som blev finansiella katastrofer, och i den beräkningen som finns var det endast 41 av 61 kaparföretag som blev vinstgivande.⁵⁶ Ytterligare ett orosmoment fanns, och det var att i värsta fall fridömdes skeppen man tagit och då blev affären endast kostsam. Inkomsterna var ändå förstås det som lockade. En stor pris kunde göra alla rika, men dessa stora priser var få.

De värden på vinster som jag kan presentera i undersökningen kommer från ett PM underskrivet i Marstrand 20 mars 1815. De är nedtecknade i Riksdaler Banco. Värdet som anges är för lasten och troligen försäljning av skeppen. Det sammanlagda värdet av de prisdömda lasterna i Marstrand 22 juni 1814 till 21 sept 1814 är 15 860,11 rdb.⁵⁷ Den summan, fördelad på 14 kapningar, ger ett snitt per kapning på cirka 1130 rdb. Från dessa summor drogs 2% till krigskassan och sjömanshusen. Det största värdet är på 5200 rdb för en last med spannmål, och där noteras det att lasten lämnats till kronan. Det är då rimligt att anta att kronan köpt upp lasten. Även *Snapp Opp* har fått spannmål när de kapat den danska jakten *Bodel Maria* och fått 1133 rdb för lasten, men noteras i marginalen ” Lasten disponerad av Kungl Majt och kronan”. Den som fått minst för sin kapade last är *Cometen* som fått 240 rdb för spannmål och hudar.

Om man drar av de 2%, från de ovan nämnda 15 860,11 rdb, som skall gå till krigsmannakassan och sjömanshusen, får man i stället 15 535,31 rdb. Delat på 14 uppbringningar så får man ett medelvärde på 1109,66 Rdb. Om jag applicerar denna kostnad på överenskommelsen från justi-

tieprotokollet från Marstrand den 17 juni 1808 angående kaparen *Planeten* så skulle en uträkning kunna se ut så här.⁵⁸ Hälften går till redarna och borgenärerna att dela på 554,83 och i det här fallet var de bara tre vilket ger en förtjänst på 184,94. Det skulle ungefär motsvara i 2024 års penningvärde 35 855 kronor var till Johan M Hankens, N Björnberg och E Sjöberg. Dessa har tillsammans investerat 4000 Rdb i borgen för kaparbrevet.⁵⁹ Den andra halvan skall besättningen dela på enligt överenskommen ordning. Befälhavare O Widell skall ha tre lotter vilket ger 61,62 Rdb, övriga kapten Roselius, styrman Örthen och de tre prismästarna Bröms, Boÿ och Larsson får då två lotter var, alltså 41,08. Detta kan jämföras med en medelinkomst för handelsmän i Göteborg 1810 på 4190 rdb per år, och för en hökare 998.⁶⁰ Firman Olof Wijk betalade efter sina två goda affärsår 1810 527,24 rdb i statlig skatt, och Niclas Björnberg betalade 1811 7891,00 rdb i statlig skatt, vilket är betydligt mer än alla andra av de ledande affärsmännen som ligger runt 3000 rdb.⁶¹ Det är ändå att notera att en lyckad kapning kunde ge ett rejält tillskott till kassan.

Kaperiverksamheten var ekonomiskt gynnsam

När Sverige 1808 valde att sätta in kapare och använde privat våld och privata aktörer, så gjorde staten det för att det fanns skäl. Den svenska flottan behövde förstärkning både med skepp, kunnigt manskap, patrullering och blockering av de norska hamnarna. Sveriges strävan efter att kontrollera havet militärt uteslöt inte dess önskan att kontrollera andra länders handel, och vid 1800-talets ingång var Sveriges handel under press. Den införsel av varor som de uppbringade skeppen bar med sig var viktig för landets försörjning. Kaparna användes alltså av ekonomiska och försörjningspolitiska skäl.

Den ekonomi som skapades runt de tagna priserna var också en slags statslicensierad alternativ ekonomi. Kaparna hade statens licens att utöva privat våld och de hade en möjlighet att föra in varor som inte hade kommit in i landet annars på grund av restriktioner. Ett exempel är kaffet som nämns i början eller de beslagtagna varorna som skulle säljas ur sjötullkammarens förråd. De varor som eventuellt köptes och såldes

utanför regelverket skapade en "underground economy" som kunde fungera som en extra drivkraft i ekonomin, då de tagna bytena cirkulerades in, vilken tidigare forskning lyft fram från exempelvis medelhavsområdet. Göteborg och Marstrand var i behov av en injektion av ekonomin under de undersökta åren. Kaperiverksamheten, statlig och privat samtidigt, samexisterade med ordinarie handel och kanske smugglarverksamhet. I vetenskap om att det fanns en stor smuggelverksamhet i Göteborg finns anledning att tro att en sådan marknad fanns, vilket inte är undersökningen syfte att ta reda på. Därför var kaparverksamheten 1808–1814 en del av den högkonjunktur som staden Göteborg och Marstrand upplevde dessa år.

Lokalt har undersökningen visat att Göteborg och Marstrand på många sätt gav rätt förutsättningar för kaperiverksamhet. Båda platserna hade just mist stora inkomstmöjligheter i form av sillens försvinnande som satte stopp för silsalterier och trankokerier, vilka båda gav produkter som gick på export. I Göteborg försvann Ostindiska kompaniet i praktiken 1803 då sista resan genomfördes. Båda verksamheterna skapade ett tomrum och båda verksamheterna var till för den som var beredd att ta ekonomiska risker. Kaparverksamheten var i sanning ett högriskprojekt vilket undersökningen visat. Förutom risk för skepp och manskap i form av dåligt väder, ex under vinterkriget 1813–1814, och skador i möte med andra kapare, så fanns också risken att tagna skepp och laster blev fridömda. Detta gällde också dem som gick in som borgenärer, skeppare och sjömän.

Till detta kan man lägga att Göteborg hamnade i ett ytterst gynnsamt ekonomiskt läge under kontinentaltiden. Marstrand å sin sida hade mist sitt frihandelsavtal, och från att ha varit en mötesplats för alla olika nationaliteter och skepp, med möjligheter till goda affärer, hamnade de i en för dem klart sämre situation. Detta kan möjligen förklara det materialet visar, nämligen att Marstrandsredarna var mer aktiva i kaperiverksamheten än Göteborgsredarna sett till antalet i befolkningen. På Marstrand, med färre än 1000 invånare, utrustades minst åtta skepp 1808–1809, för övrigt lika många som från Göteborg under samma år. Marstrand ansökte under båda perioderna för 17 skepp, åtta under 1808–09 och nio under 1813–14. Göteborg, som måste anses som en betydligt större hamn, ansökte om kaparbrev för 22 kaparfartyg. Åtta första perioden och 14 den andra. Angående tagna priser som jag känner till så finns 1808-1809 24 tagna

priser som har kapats av skepp hemmahörande i Marstrand, medan motsvarande summa är för Göteborg 27. Läger man till de tagna priserna för 1813–14 så visar det sig att Marstrandskaparna hemfört 23 priser medan Göteborgsskeppen tagit 23. Jag har då i den summan för Göteborg räknat in Gavins tre skepp som han tog till Marstrand och de priser han anmälde till rådstugan i Marstrand.

Utan att dra allt för stora slutsatser av mitt material så visar det ändå en tydlig tendens. I Marstrand fanns ett stort intresse av och en god förmåga att utnyttja möjligheten till kaperi när tillfälle gavs. Att staden också befann sig i en svår ekonomisk situation får också anses som en drivkraft.

Att Marstrand tar lika många priser som Göteborg 1813–14 är anmärkningsvärt. Göteborg hade fler kapare ute till havs och de hade stora skepp som *Acastees*, *Charlotta* och *Kronprinsen*, den sista på 62 läster, dvs 154 ton. Ändå kapar slupen *Speculation* på 15 svåra läster, från Marstrand, 14 skepp under 1813–14! I Marstrand fanns det en lång tradition och erfarenhet av havet och navigation. *Speculation* förs av kapten Robert Channing. Ett antagande är att, och om man väger in faktorerna skeppens snabbhet och manöverduglighet, vilket vi bara kan anta, kaptenens kunskap om farvattnen och redarens förmåga att fatta korrekta beslut, så fanns detta hos och kring *Speculation*. Flera av Marstrandsskeppen låg runt 15–18 svåra läster och kanske fanns nyckeln till framgång snarare i snabbhet och manöverduglighet än i storlek.

Individuellt har undersökningen visat att det var en stor spännvidd mellan de olika handelsmännen som gick in som kaparredare, men över lag visar materialet att det var de nyetablerade och lite mindre förmögna affärsmännen som satsade på kaparverksamheten. Niclas Björnberg är ett undantag i samlingen. Av de trettiofem större handelsmännen i Göteborg som var etablerade 1806, finns endast N Björnberg representerad i min undersökning. Bland borgenärerna finns samma mönster, och bland de 35 största återfinns, förutom Björnberg endast W Gordon. Det finns en tämligen stor spännvidd bland borgenärerna, delägarna. En stor grupp är handlande, å ena sidan de med stora handelshus, men också gruppen "hökare" som var de som levererade till skeppen när de provianterade. Dessa två grupper är alltså inte så oväntade att finna som borgenärer. Det är inte heller två skeppare, eller de två militärerna som troligen var

väl insatta i hur kaparverksamheten fungerade. Mer förvånande är kanske restauratören, de två hemmansägarna och snickarmästaren. När borgen skulle erläggas kunde man vara en eller flera att dela på de 4000 Rdb, alltså närmare 770 000 kronor i dagens penningvärde. Detta öppnade för att de som inte kunde gå in med så mycket också kunde bli delägare. Materialet visar en överensstämmelse med Hillman och Gathmans undersökning från England under 1700-talet.⁶² Det som också har visat sig överensstämma med tidigare forskning är Marzagalli och Müllers konstaterande att medlemmar i rådet som satt och dömde i prisrätter, själva var handelsmän som investerade i kaperi.⁶³ Materialet visar att så var fallet både i Marstrand och i Göteborg. I Marstrand fanns 1814 i rådhusrätten E. Lethin som själv gått in som medfinansierare till kaparslupen *Emilie*.

Det fanns också människor på andra positioner som kunde påverka möjligheterna för kaparskeppen. Hamnmästaren E.M Widell var också en av *Emilies* borgenärer. Till de äldste i Marstrands styrelse räknades både Johan Magnus Hankens och O Widell, båda ägare av kaparfartyg och borgenärer i andras kapare. Det finns också ett gränsöverskridande mellan Marstrand och Göteborg där borgenärer kan komma från de olika hamnarna. Det är alltså inte otroligt att Adam Gavin låter sitt kaparfartyg gå till Marstrand i vetskap om att det i rätten sitter personer som har intresse av att det skall löna sig att kapa. Det kan å andra sidan heller inte uteslutas att han har dåligt väder den 10 december och tar sig till närmsta hamn. Han kommer ytterligare en gång till Marstrand med pris i januari 1814. I Göteborgs rådhusrätt sitter M.B Norreroth och N Hammarberg 1813. Båda har gått in som borgenärer i kaparen *Argus* i Göteborg. Det är också i Göteborgs rådhusrätt som Olof Wijk 1813 inkallas att tillsammans med en kapten M Möller besiktiga ett uppbragt skepp och dess last.

Sammantaget kan man konstatera att det fanns relativt mycket pengar att tjäna på en tilldömd pris. Däremot har min artikel inte visat att varje uppbringat skepp gav en nettovinst, och så var det säkert inte heller. Det går ändå att anta att vissa gjorde en vinst. Exempelvis utifrån den ekonomiska utveckling som kaparredaren Olof Wijk uppvisar, med tydlig överensstämmelse mellan vinsterna och kaparåren, visar att det är troligt. Olof Wijk har, enligt mitt material, inga kaparfartyg 1813–14, men han gör under dessa år en motsvarande vinst som under kaparåren 1808–09.

Om jag laborerar med snittvinsten på en godkänd pris, alltså 1109,66 Rdb, och fördelar den på redare, borgenärer och besättningen så skulle följande siffror dyka upp. Redaren och två borgenärer får halva summan (554,83 Rdb) och får ut 29 459 kr (185 Rdb) var omräknat i 2024 års penningvärde. Den andra halvan delas upp i 27 lotter utifrån hur många de är ombord. Befälen ombord får två lotter var 7767 kr (41,10 Rdb) per person. Timmerman, kock och skeppsman, en lott var, vilket skulle ge 3789 kr (20,50) per person. Sist är övriga ombord som får en halv lott var vilket skulle ge 10,27 Rdb per person och det blir 1950 kr i 2024 års värde.⁶⁴ Då är detta en snittvinst, och många priser gav betydligt större belopp. Förutsatt att man som redare och borgenär inte hade för mycket utgifter och att det blev ett antal priser tagna med lite tur, så kunde kapandet säkert ge ett nettoöverskott. Som besättning på skeppen kunde det ge en inkomst men det berodde på om man överlevde, inte blev skadad och fick ut sina pengar inom en rimlig tid.

Det finns för många okända komponenter och fakta för att uttala sig om hur framgångsrikt kapandet var ekonomiskt. En sak som talar för att det var ekonomiskt lönsamt är antalet kaparbrev som det ansöktes om och kaparfartyg som utrustas, samt antalet kapare som för in uppbringade skepp. Om det inte hade varit lönsamt 1808–1809, så borde inte handelsmännen varit så intresserade 1814? Vi skall dock inte glömma att det var väldigt olika hur många priser som skeppen kunde ta och sedan få bekräftade i domstolen som godkända priser. Crowhurst skriver i sin artikel om Nantes att enligt hans beräkning var det 68 % av kaparföretagen som blev vinstgivande.⁶⁵ Detta kan kanske ge en fingervisning angående de vinster som de svenska västkustkaparna gjorde. De handelsmän och näringssidkare som investerade i kaparbranschen hade också andra inkomster att räkna in.

Avslutningsvis går att konstatera att Sverige använde sig av kapare under åren 1808–1809 och 1813–14 för att det var lönsamt för staten, städerna och för vissa av de privata aktörerna. För en stat i utkanten av den globala handeln och med protektionistisk handelspolitik blev neutraliteten i fredstid och kapandet i krigstid användbara medel i handelskriget. Kaparna blev alltså nyttiga för staten i det här skedet, trots att staten var tvungen att delegera rätten till våld. För Marstrand visade sig en möjlighet till inkom-

ster då staden var i stort behov av försörjning, och för Göteborg smälte kaparna snabbt in i folkvimlet och strömmen av varor genom transitohamnen. De handelsmän som också blev redare till kaparfartygen var många nyetablerade och mindre förmögna och beredda på att ta stora risker. Bland borgenärerna som blev delägare finns en bred skala av olika sysselsättningar. I kretsen av redare, borgenärer och rådmän återfinns ofta samma namn, och undersökningen har visat att det finns personer på officiella poster som hade intresse i kaparverksamheten. Kaparna var inte bara politiskt acceptabla pirater. De fyllde också en ekonomisk funktion.

Summary

Privateers have been used as part of the maritime warfare for centuries. As late as the early years of the 19th century Sweden made use of privateers during the Napoleonic wars, when Sweden was in conflict with Denmark-Norway. In European research the interest for privateering and piracy activities has been intensified in recent years, while in Swedish research it has not been paid the same attention to. In Sweden the military contribution only has been put forward and then as complementary to the navy for its lack of ships and for observations in coastal waters, but also as a means to starve the opponent through trade blockades. This article wants to draw attention to another side of the privateers' part, i.e. as economic actors. The privateers are discussed from interstate competition in the fight for trade and trade routes. The article is focused on the privateering activities in Gothenburg and Marstrand 1808-1814, during the Napoleonic war and the continental period in Gothenburg.

The article investigates who applied for a commission to fit out and arm a ship for privateering and the capture of enemy ships and finds that for the whole period there are applications for 41 commissions from 21 ship owners. The majority of the owners were merchants with different levels of wealth. It also considers who joined as part owners, who were creditors for the privateers. Among the creditors there was a larger social variation, e.g. two farmers, one lieutenant and some provision-dealers. The article accounts for the distribution of costs and profits between ship owners,

creditors and ships' crews. Also, the reasons are deliberated why Sweden chose to make use of privateers 1808-1814, which can be seen as unexpected considering the Swedish state control of the monopoly for violence, a functional navy and a convoy system for merchant ships which points at not being prepared to delegate violence to private actors.

The result clearly shows that the state had a keen interest in using the privateers. There was a national economic profit in letting the privateers bring in merchandise and add to the economy. There was also a national interest in using the privateers to reduce the enemy's access to materials and commodities. In Gothenburg and Marstrand there was a vested interest locally from entrepreneurs seeing the possibilities in new sources for profit as old sources disappeared. And, not least, a private interest in doing good business in privateering as such, even if it involved great risks.

Litteratur och källor

Litteratur

Andersson, Bertil, *Göteborgs handlande borgerskap: ekonomiska förhållande för handelsgruppen i Göteborg 1806-1825*, Göteborg 1977.

Crowhurst, P "Profitability in French Privateering, 1793–1815", *Business History* XXIV (1982). Sid. 48–60.

Ericson Wolke, Lars, *Kapare och pirater i Nordeuropa under 800 år*, Lund 2014.

Hedberg, Peter och Häggqvist, Henrik, *Wartime trade and tariffs in Sweden from the Napoleonic Wars to World War I*, i Eloranta, Jari,

Golson, Eric, Hedberg, Peter, Moreia, Maria Cristina, *Small and medium powers in global history*, New York, 2019.

Hillman, Henning, och Gathman, Christina, "Overseas Trade and the Decline of privateering", *The journal of Economic History*, sept 2011, vol 71, No. 3. Sid. 730–761.

Hont, Istvan, *Jealousy of Trade, International competition and Nation-state In historical perspective*, London, 2005.

Knutsson, Anna, *Smuggling in the North : globalisation and the consolidation of economic borders in Sweden, 1766-1806* / Anna Knutsson. Publicerad: Florence: European University Institute, Department of History and Civilization, 2019.

Lindberg, E, "The Swedish salt market during the Great Northern War." *Scandinavian economic history review*. 2009, 57. Sid. 191-206.

Mabee, Bryan, "Pirates, privateers and the political economy of private violence", *Global Change, Peace & Security*, 21:2, Sid. 139-152, 4 june 2009.

Magnusson, Lars, *The Tradition of Free Trade*, London, 2004.

Marzagalli, Silvia, och Müller, Leos, "In apparent disagreement with all law of nations in the world': Negotiating neutrality for shipping and trade during the French Revolutionary and Napoleonic Wars", *International Journal of Maritime History*, vol. 28, 1. Sid. 108-117, 2015.

Nilsén, Per, "Law, clemency – and privateering. The Swedish blockade of Norwegian ports in 1814", *Vetenskaps societeten i Lund. Årsbok 2015*. Sid. 49–64.

Thiselius, Carl A, *Göteborg under Kontinentaltiden perioden 1808–1810*, Förlagsaktiebolaget Västra Sverige, 1935.

Starkey, David J, "Voluntaries and Sea Robbers: A review of the academic literature on privateering, corsairing, buccaneering and piracy", *The mariners mirror*, 97:1. Sid. 127-147, 2013.

Digitala källor

Riksarkivet, Svenskt biografiskt lexikon
Familjen Gavin. Det gamla Göteborg
<https://gamlagoteborg.se/2016/05/22/slakten-gavin/> hämtad 22 juni 2023
<https://gamlagoteborg.se/2020/05/03/sorhallens-sillsalteri/>
Ekonomiska museet prisomvandlaren, Edvinsson, Rodney, och Söderberg, Johan, 2011, A Consumer Price Index for Sweden 1290-2008, Review of Income and Wealth, vol. 57 (2), sid. 270-292. <https://historicalstatistics.org/Jamforelsepris.htm>

Tryckta källor

Generaltullstyrelsens sammandrag över Sveriges import och export 1819-1831, Historisk statistik för Sverige del 3. Utrikeshandel 1732-1970 och Kommerskollegiums statistik 1828-1857
Kungliga biblioteket
Aftonbladet 12 dec 1812
Göteborgs Tidningar 7 april 1808
Göteborgs Tidningar 5 maj 1808
Göteborgs Tidningar 24 februari 1809
Göteborgs Tidningar 31 oktober 1809
Göteborgs Tidningar 17 maj 1810
Göteborgs Tidningar 25 september 1810
Göteborgs eskader och örlogsstation 1523–1870 Krigsarkivet (bok) SE/Kra/0504/D/005
Reglemente 12 april 1808, Huru förhållas bör med uppbringningar till Sjös och delning af bytet samt hwad i anseende till Fartyg och Gods, hwarå embargo är lagd, kommer att iakttagas. Krigsarkivet, Årstrycket.
Reglemente 30 april 1808 för Enskilde Commiss-Farare eller Kapare under warande Krig mellan Sverige och andra Magter, Krigsarkivet, Författnings-samling för Kungl Majts flotta på nådigste befallning av S.W Gynter, tredje delen, 1859.
Kungörelse 29 sept 1813 Om kapare-Fartygs utrustande under nuwarande krig Krigsarkivet, Årstrycket.
Kungörelse den 12 april 1814 Angående Tillstånd för Swenske undersåtare at utrusta och nyttja Kapare-Fartyg, under den tid blockaden av Konungariket Norriges Hamnar fortfar, Krigsarkivet, Årstrycket.

Otryckta källor

Riksarkivet i Göteborg (Ra)

Göteborgs och Bohusläns landsarkiv
Kaparbrev och uppbringning av fartyg 1804-1817, SE/GLA/125111/EXIg:1-2 volym E
Göteborgs rådstugurätt protokoll från 1813
Göteborgs magistrat protokoll 1812-15
Justitie protokoll från Göteborgs stadsarkiv(magistratet) A1b:110 1808
Marstrands magistrats (justitie)protokoll (ekonomi och politie ärenden) 1813–1815
Marstrands rådstugurätt protokoll och dombok 1808- 1814
Marstrands Rådhusrätt och magistrat 1808
Göteborg mantalslängd/ taxering 1808
Burskapsförteckning Göteborg 1804–12
Burskapsförteckning Marstrand 1806–13
Landskansliets arkiv SE/GLA/12511/A II a/129 ingående och utgående
Göteborgs stora sjö tullkammare, Inkomna handlingar 1809
Krigsarkivet (Kra)
Riksarkivet Priserätten i Göteborg (Äldre kommittéer nr 165) volym 1
Handlingar 1659
Krigsarkivet, Göteborgs eskader och örlogsstation räkenskaper 1702–1870
Flottans arkiv SE/KrA/0079/P 1:12 Flottans pensionskassa/ Krigshovrätten
Flottans arkiv Förvaltning av sjöärenden diarier in och ut SE/Kra/0500-0503/0500/011/C II/6

Noter

¹ Riksdaler riksgälds (Rdr) och Riksdaler banco (Rdb) användes båda under tiden för undersökningen. Var ett pris angivet i "banco" förhöjdes det lätt till "riksgälds" genom en höjning med 50% alltså 1 riksdaler banco = 1.5 riksdaler riksgälds. Tolagsavgift förklarar SAOB som en tilläggsavgift till tullbelopp på import- l. exportvara (uppburen i o. ss. inkomst tillkommande stapelstad). RA Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Marstrands magistrats (justitie)protokoll 1814.

² Uppbringning är att kapa ett fartyg så som det används i den här artikeln. Termen används i reglementena och uppbringaren är det fartyg som konfiskerat last och fartyget i fråga.

³ Thiselius 1935, s. 156.

⁴ Thiselius 1935.

⁵ Mabee 2009, s. 140. Storbritannien, som tidigare varit en av de stora kaparnationerna, kom att gå från krigförande till neutral stat 1815. Eklöf Amirell, Müller, 2014, s. 147 se även Starkey 2013. Hillman och Gathman diskuterar nedgången i kaparverksamheten som är drastiskt i Storbritannien i slutet av 1700-talet, trots den uppenbara förtjänsten för både staten och köpmännen som sysslade med den. De tre perioder de undersökt under 1744–1783 visar också att brittisk kaparverksamhet var effektiv ur ett protektionistiskt perspektiv, s 721.

⁶ Ericson Wolke 2014, s. 151.

⁷ Nilsén 2015.

⁸ Lindberg, Erik 2009: 57, s. 191–206.

⁹ RA Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Till Landskansliet I Göteborg utgångna handlingar 1808.

¹⁰ Thiselius 1935, s. 353 om nervfebern och s. 146 om våren 1809 samt Göteborgs tidningar 24 feb 1809 insamling till nödlidande.

¹¹ Hont 2005, s. 16.

¹² Eloranta et al, 2019, s. 10.

¹³ Den svenska ekonomiska utrikespolitiken ändrades inte förrän under riksdagen 1853–4 då Sverige signerade Cobden avtalet. Magnusson, 2004, s. 146f.

¹⁴ Thiselius 1935, s. 22, Knutsson 2019, s. 323.

¹⁵ Magnusson 2004, s. 146f.

¹⁶ Eloranta 2019, s. 121.

¹⁷ Generaltullstyrelsens sammandrag över Sveriges import och export 1819–1831, Historisk statistik för Sverige, del 3. Utrikeshandel 1732–1970 och Kommerskollegiums statistik 1828–1857.

¹⁸ Hedberg och Häggqvist, 2019.

¹⁹ Hedberg och Häggqvist, 2019, s. 117, 124 och 133. Produktplakatet togs bort mellan åren 1807–14 och vissa tullavgifter sänktes i Sverige under samma tid.

²⁰ Knutsson 2019, s. 323.

²¹ RA, Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Göteborgs stora sjö tullkammare, Inkomna handlingar 1809.

²² Uppskattningsvis ställdes det ut 18 kaparbrev 1808–1809. Under åren 1813 och 1814 kan jag notera 23 kaparbrev. Det gör under hela perioden 41 ansökningar och/ eller brev. Jag har räknat med att de som ansökte om kaparbrev också fick brevet. Jag har inte alltid kunnat hitta själva brevet, eller noteringar om att brevet ställts ut vilket i vissa fall också saknas. Det innebär att det finns en felmarginal åt båda hållen. Jag kan förstå av mina källor att fler skepp har haft kaparbrev än vad jag har räknat med i uppsatsen, men fallet kan också vara det motsatta att ansökan faktiskt inte resulterat i kaparbrev. Både kaparbreven och ansökan ger mycket information om de är korrekt skrivna, det vill säga enligt reglementet.

²³ Thiselius, s. 135.

²⁴ Reglemente 30 april 1808 för Enskilde Commiss-Farare eller Kapare under varande Krig mellan Sverige och andra Magter, Författningssamling för Kungl Majts flotta på nådigste befallning utarbetas av S.W Gynter, tredje delen, 1859.

²⁵ Mabee 2009, s. 141, 147, 149.

²⁶ Marzagalli och Müller 2016, s. 3.

²⁷ Crowhurst 1982, s. 48.

²⁸ Hillman och Gathman 2011, s. 733.

²⁹ RA, Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Kaparbrev och uppbringning av fartyg 1804–1817, angående J M Hankens så fanns anteckning på borgenärsbrevet. Jag har tytt hans namn till Hankens, inte Harkens. Thiselius skriver Markens.

³⁰ Thiselius 1935, s. 3 och 26 samt Svenskt biografiskt lexikon.

³¹ Götherborgs tidningar 25 sept 1810.

³² Thiselius 1935, s. 26. Sammanskott var en slags stadens skatt, "insamling av medel till bestridande av allmänna utgifter" (SAOB).

³³ Müller 2018, s. 156 och Müller 2004, s. 206.

³⁴ Andersson 1977, s. 60.

³⁵ Reglementet skriver bara riksdaler. På borgenärsbreven står det riksdaler banco.

³⁶ Hillman och Gathman 2011, s. 733.

³⁷ Andersson 1977, s. 29 Andersson använder sig av definitionen handelsmän, judar och hökare utifrån sitt källmaterial användbara definitioner. Jag har endast haft användning av handelsmän och hökare.

³⁸ RA, Göteborgs och Bohus läns landskanslis arkiv, Kaparbrev och uppbringade fartyg.

³⁹ RA, Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Både Marstrands Rådhusrätt och Magistraten.

⁴⁰ RA, Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Marstrands Rådhusrätt och magistrat, 1808.

⁴¹ RA, Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Marstrands magistrats protokoll 6 feb 1813.

⁴² RA, Göteborgs och Bohus läns landskanslis arkiv, Göteborgs rådstugeprotokoll 1813.

⁴³ RA, Göteborgs och Bohus läns landskanslis arkiv, Göteborgs rådstugeprotokoll 1813.

- ⁴⁴ RA Göteborgs och Bohus läns landskanslis arkiv - 1890, SE/GLA/12191 1777-1782.
- ⁴⁵ KB Göteborgs Tidningar 7 april 1808.
- ⁴⁶ Thiselius uppger att även *Mooland* blev tagen av *Beata* i augusti 1808, s. 140.
- ⁴⁷ KrA, *Göteborgs eskader och örlogsstation 1523–1870*. Förutom de skepp jag har noterat i mitt arkivmaterial återfinns i *Göteborgs eskader och Örlogsstation* ett skepp Svalan som har tagit två priser, men jag vet inte vem som ägde henne. s. 349.
- ⁴⁸ Hillman och Gathman 2011, s. 733.
- ⁴⁹ Jmf Crowhurst 1982, s. 55.
- ⁵⁰ Reglemente 30 april 1808 för Enskilde Commiss-Farare eller Kapare under varande Krig mellan Sverige och andra Magter, Författningssamling för Kungl Majts flotta på nådigste befallning utarbetas av S.W Gynter, tredje delen, 1859.
- ⁵¹ RA, Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Marstrands Rådhusrätt och magistrat, 1808.
- ⁵² Reglemente 12 april 1808, Huru förhållas bör med uppbringningar till Sjöss och delning af bytet samt hwad i anseende till Fartyg och Gods, hwarå embargo är lagd, kommer att iakttagas. Art V §4 Årstrycket.
- ⁵³ Reglemente 30 april 1808 Art 1 §2.
- ⁵⁴ Ibid Artikel IV §7 Om stads-umgäld säger SAOB: om ersättning för vissa stadsutgifter i samband med införsel av varor. TaxaTull. Belägg från 2/12 1824.
- ⁵⁵ RA Göteborgs och Bohus läns landskanslis arkiv, Marstrands magistrats protokoll 1813.
- ⁵⁶ Crowhurst 1982, s. 53.
- ⁵⁷ En skeppsman tjänade år 1814 100-150 Rdr eller 70-100 Rdb per år. Därtill fick han mat, logi och ibland extra ersättningar beroende på uppdrag. För 15 860 riksdaler banco år 1814 kunde köpa lika mycket varor och tjänster som 2 313 625 SEK år 2024 mätt med konsumentprisindex. Källa Ekonomiska museet prisomvandlaren.
- ⁵⁸ RA, Göteborgs och Bohusläns landsarkiv, Marstrands magistrats justitieprotokoll 1808.
- ⁵⁹ 4000 riksdaler banco år 1809 kunde köpa lika mycket varor och tjänster som 757 741 SEK år 2023 mätt med konsumentprisindex. Källa Ekonomiska museet.
- ⁶⁰ Andersson 1977, s. 166.
- ⁶¹ Andersson 1977, s. 32 Bevillingsförordningen från 1810, s. 172, 175.
- ⁶² Hillman och Gathman 2011, s. 733.
- ⁶³ Marzagalli och Müller 2015, Pristrätterna investerade i kapare i ex Nantes, s. 3.
- ⁶⁴ Att jämföra med att detta år 1809 kostade en tunna vete 7 riksdaler 32 skilling Rdr = 4.80 Rdb.
- ⁶⁵ Crowhurst 1982, s. 53. Endast 41 av 61 kapare blev vinstgivande.



niklas.eriksson@ark.su.se

Eriksson, Magalotti och lodjan: något om det ryska i Stockholm 1674.

Forum navale, (83), 158–177.

<https://doi.org/10.63402/fn8351286>

Magalotti och lodjan: något om det ryska i Stockholm 1674

Niklas Eriksson

Den florentinske diplomaten Lorenzo Magalotti besökte Sverige år 1674. Hans nedtecknade redogörelse är ett fascinerande dokument där han beskriver landets politik, ekonomi, folkets seder och bruk och mycket, mycket annat. Till den skriftliga skildringen hör 23 teckningar som visar människor, verksamheter, byggnader och miljöer. Reseberättelsen är känd i tre handskrivna exemplar; ett fanns i privat ägo men stals och är numera försvunnet, ett finns i Florens och ett förvaras på Uppsala universitetsbibliotek. Bilderna anses ha kopierats utifrån Uppsalaexemplaret.¹

Med några få undantag saknar bilderna kommentarer med upplysningar om vad de faktiskt visar. Det var först år 1912, när manuskriptet översattes till svenska och gavs ut i tryck, som samtliga bilder placerades in i förhållande till Magalottis text. Carl Magnus Stenbock, som redigerade och gjorde bok av Magalottis material, var medveten om att länken mellan text och bild i vissa fall är vag och osäker. Han upplyser läsaren om detta. Men då hans rubriceringar av och kommentarer kommit att ligga till grund för hur de katalogiserats i arkiv och bibliotek har de återkommande reproducerats.²



Fig. 1. En oidentifierad illustratör tecknade detta fartyg till Lorenzo Magalottis reseskildring år 1674. Notera detaljer som stygnen vilka sammanfogar skrovets längsgående plankor, den krumma förstäven och den lite speciella brädöverbyggnaden. Uppsala universitetsbibliotek.

Niklas Eriksson (f. 1976) är docent och lektor i maritim arkeologi vid CEMAS, Centrum för maritima studier vid Stockholms universitet.

Forskningen kring bilderna i Magaottis reseskildring kretsar dels kring frågan om vem som framställt dem, en fråga som dessvärre är ganska svår att besvara, dels kring hur bilderna kan upplysa om livet i Sverige år 1674. Den här texten behandlar huvudsakligen bild 14 som enligt Stenbock visar ett "skärgårdsfartyg" (fig. 1). Det finns dock anledning att ifrågasätta hans rubricering.³

I Stenbocks utgåva finns en hänvisning till bilden i brödtexten. Om hänvisningen är Magalottis egen eller om det är något som Stenbock har tillfogat i samband med redigeringen, har jag dessvärre inte haft möjlighet att reda ut.⁴ Hänvisningen återfinns i anslutning till ett textstycke som handlar om svenskarnas bristande erfarenhet av att vara till sjöss.⁵

Svenskarna äro visserligen icke olämpliga för detta yrke [flottan], men de sakna öfvning, då de blott göra korta resor på Östersjön och endast helt få begifva sig till England, Holland, Frankrike eller Portugal. De som gå utom Östersjön segla för det mesta med små fartyg (se bild 14).

Det är frestande att i likhet med Stenbock se teckningen som en ganska unik bild av ett svenskt skärgårdsfartyg. Det är ett ovanligt motiv då sådana farkoster sällan avbildas med samma intresse och entusiasm som flottans större och mer iögonfallande skepp. Jag menar dock att bild 14 visar en typ av fartyg som inte alls har sitt ursprung bland de påstått "oövade" skärgårdsborna utanför Stockholm, utan på andra sidan Östersjön, i Baltikum eller Ryssland. Som det finns anledning att återkomma till nedan har Magalotti – och hans illustratör – sett åtskilliga ryska *lodjor* i Stockholm år 1674. Det är snarare ett sådant fartyg som visas på bild 14. En första ledtråd i den riktningen är att skrovet är sammanfogat med syteknik.

Syddas båtar i Stockholm

Vid markarbeten på Blasieholmen utanför Grand Hotell i Stockholm påträffades bordläggningsplankor från ett klinkbyggt fartyg. Det som var originellt med dessa var att borden var sydda mot varandra med vidjor. Fragmenten kunde med stöd av naturvetenskapliga analyser dateras till

1730-talet. Den arkeologiska rapporten, som ingående diskuterar sytekniken och dess ursprung, illustreras med just bild 14 från Magalottis manuskript. Detta är så vitt jag känner till första gången som det uppmärksammas att fartyget på bild 14 sammanfogats med syteknik.

Att sytekniken på det avbildade fartyget uppmärksammas först då har sannolikt olika orsaker. Till att börja med är det mänskligt att observera det man är intresserad av och söker efter. Men en bidragande orsak till att sömmarna i bordläggningen noterades först nu har att göra med vilket exemplar av bilden som varit tillgänglig. Bilden som används i den arkeologiska rapporten är den som sedan 1976 förvaras på Uppsala universitetsbibliotek och som numera finns tillgänglig på internet. I Stenbocks utgåva från 1912 reproducerade teckningarna från florensmanuskriptet, vilka anses ha kopierats från det i Uppsala förvarade exemplaret. Intressant nog framträder inte sömmarna lika tydligt på bild 14 från i Florensmanuskriptet, en omständighet som kan ha bidragit till att Stenbock såg ett vanligt "skärgårdsfartyg".

Efter att sömmarna uppmärksammas uppstår onekligen en viss dissonans mellan Stenbocks slutsats och motivet.⁶ Sytekniken förknippas oftast med samiskt, ryskt och baltiskt båt- och skeppsbyggeri. I Stockholms skärgård sammanfogades klinkbyggda fartyg vid denna tid vanligtvis med järnnitar eller omböjda spikar. Att samerna byggde båtar utan järnbindningar tycks dock ha varit välbekant i Stockholm under 1600-talet och uppmärksammades av en annan besökare drygt tio år före Magalotti. Tyvärr är hans namn okänt, men han var en kammartjänare från Frankrike, och han besökte Stockholm 1663–1664. Enligt denna anonyma sagesman var materialvalet en respons på farhågan att Bottenviken gömde magnetiska grund som riskerade att dra farkoster sammanfogade med järn ner i djupet. Han tillägger att "[n]är svenskarna själva i sin tur far till deras land [samernas] har de också skepp som är byggda utan järndelar eller spikar eller ankare för att gå fria från de farliga magnetiska klipporna".⁷ Det hela framstår som något av en skröna men belyser ändå att kunskapen att samiska farkoster saknade järn var ett slags allmängods.

För att återgå till de sydda fartygsdelarna från Blasieholmen så var dessa inte de första som påträffats i Stockholm. Redan 1896 påträffades ett vrak "af storlek ungefär som en skuta"⁸ i samband med grundgrävning vid

Skeppargatan på Östermalm. De påträffade delarna har nyligen daterats med dendrokronologi och visade sig vara från decennierna efter Magalottis besök i Stockholm. Proveniensen på virket i fartyget indikerar att det byggdes på den östra delen av dåvarande Sverige, inom nuvarande finskt område.⁹

Att fartyg sammanfogade med syteknik framförallt förknippades med östra sidan av Östersjön och Ryssland framskymtar i flera skriftliga källor från decennierna efter Magalottis besök. Ett belysande exempel är Gustaf Abraham Pipers dagbok. Piper blev tillfångatagen i samband med slaget vid Poltava 1709. När han släpptes ur fångenskapen färdades han på "en klinkare med vidjor sammanbunden". Att han noterade detta berodde inte på att han var skeptisk eller misstänksam mot sammanfogningstekniken, utan snarare på att han ansåg den ändamålsenlig och bra. På vägen tillbaka över Östersjön råkade de nämligen ut för en svår storm och han konstaterar efteråt att:¹⁰

Lycka var det för oss, att fartyget var med vidjor sammanbundit, hvarigenom det vid vågornes anstötande som en näfverskäppa¹¹ gaf svikten undan och så tillbakars igen. Ty hade det varit spikadt, hade det förr, och till äfventyrs i mörka natten, gått sönder, då vårt älande varit större.

Pipers vittnesmål kan tolkas som att sytekniken uppfattades som lite originell men att den knappast var okänd eller för den delen okänd. Farkosten på bild 14 är relativt stor och robust, och på det hela taget ganska olik de farkoster som man känner till inom samiskt båt- och skeppsbyggeri. Däremot stämmer flera detaljer överens med vad som finns dokumenterat kring just ryskt skeppsbyggeri från tiden.

Lodjorna hos Nicolaes Witsen

Holländaren Nicolaes Witsens (1641–1717) bok *Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier* (Forntida och samtida skeppsbyggnad och underhåll) hör till de mest informativa och välkända verken om skeppsbyggeri från 1600-talet. Witsen var en lärd mångsysslare och till eftervärlden känd

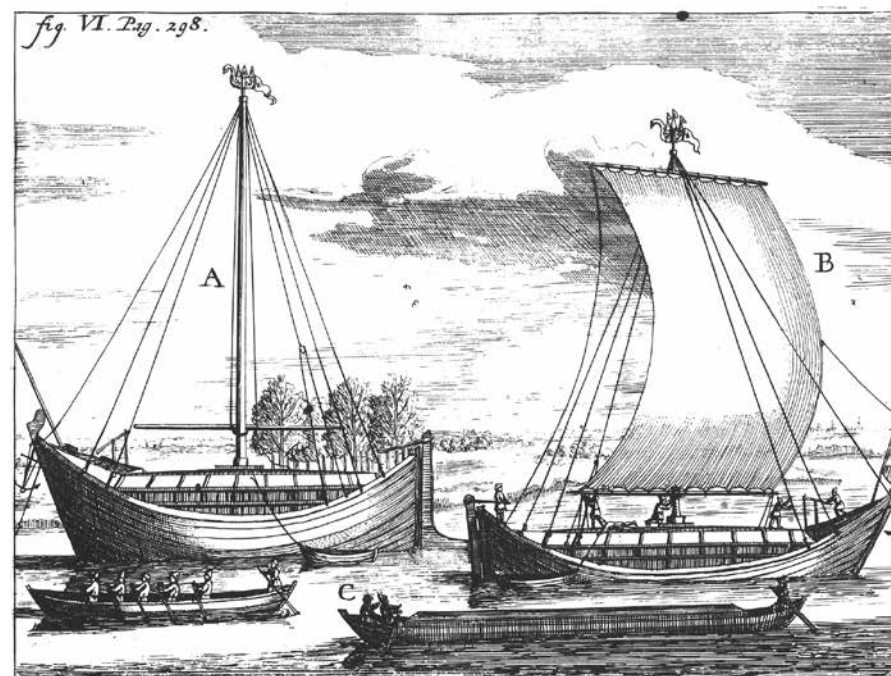


Fig. 2. Två lodjor från Nicolaes Witsens bok om forntida och samtida skeppsbyggnad. Notera brädöverbyggnaden midskepps med ett tak som sluttar från en spång midskepps ner mot relingarna (efter Witsen 1979 [1671], s. 298, fig. VI).

som bland annat kartograf, borgmästare i Amsterdam och administratör för ostindiska kompaniet. Boken om skeppsbyggeri gavs ut första gången 1671 och den följdes av flera omarbetningar och upplagor. Den refereras ofta och då framförallt därför att han ingående beskriver hur hans samtida nederländska skepp byggdes.¹²

Till de mer okända och mer sällan refererade delarna av boken hör kapitlen som handlar om historiska skepp och inte minst den omfattande beskrivningen av ryska farkoster och då i synnerhet så kallade lodjor. Lodjorna utgjordes i sin tur av en ganska brokig skara fartyg och skilde sig åt avseende storlek och utrustning beroende på vilka farvatten eller funktioner de ämnats för. Witsen reste i Ryssland i olika diplomatiska uppdrag och hade således möjlighet att själv studera lodjorna han skrev om.

Kapitlet illustreras av åtskilliga bilder framställda av honom själv och med hans öga för skeppsbyggnadstekniska detaljer ger de intressanta upplysningar om fartygstypen. Många av de särdrag som Witsen registrerat hos de ryska *lodjorna* kan även iakttas på fartyget som visas på bild 14 (fig. 2).

Även om fartyget på bild 14 avbildas snett förifrån snarare än från ovan, avslöjar det relativt breda skottet, alltså väggen som avgränsar kajutan i aktern, att det rör sig om ett brett fartyg. Skrovets sidor är förhållandevis utfallande, och hela farkosten ger intrycket av att vara tämligen grundgående. De lodjor som beskrivs av Witsen, men även de som användes av svenska flottan, liksom de som är kända under sen tid från estniskt område, är förvånansvärt breda och grundgående.¹³

En egenhet med fartyget från Magalottis manuskript är att förstävens övre ände böjer av kraftigt bakåt in mot skrovet. Det kan naturligtvis inte uteslutas att det byggdes fartyg med sådana stävar i skärgården utanför Stockholm under 1600-talet men jag känner inte till några sådana exempel. Däremot finns traditionella ryska båtar som byggts med sådana stävar. Några av lodjorna i Witsens bok har liknande stävar, om än inte helt identiska.¹⁴ Förstävens form känns däremot igen från den ryska båttypen *Schnjaka*, en sydd fiskebåtstyp som dokumenterades i början av 1900-talet men som förmodligen byggts i någotsånär likartad stil under lång tid. Schnjakas är mindre än lodjorna och ett av de få bevarade exemplaren finns idag i Norskt maritimt museums samlingar (fig. 3).¹⁵



Fig. 3. Schnjakas är traditionella ryska fiskebåtar. De var vanligtvis sydda och hade en väldigt karaktäristisk förstäv som påminner om fartyget från Magalottis handskrift (teckning av författaren efter bilder av ett bevarat exemplar i Norsk maritimt museums samlingar).

En detalj som fartyget på bild 14 delar med flera av lodjorna hos Witsen är hur lastrummet är överbyggt. Att fartyget har en kajuta i aktern har redan nämnts. Från denna kajuta och hela vägen föröver är fartyget överbyggt. Det löper som en spång från fören till kajutan vilken bildar som en ås på ett hustak. Från denna spång eller ås, löper tvärskeppsgående bräder ner till relingen. Strax akter om stormasten finns en lucka i dessa snedställda brädor. Lodjorna i Witsens bok uppvisar flera varianter på sådana bräddtak över lastrummet, om än med lite olika arrangemang av luckor och anna

Liknande överbyggnader är också kända från sen tid. Fortfarande i början av 1900-talet fanns seglande lodjor på estniska insjövattnen och Peipussjön. Dessa lodjor hade bräddbyggda överbyggnader som påminner om dem på bild 14.¹⁶ Däremot saknas paralleller från svenskt område, varför det täckta lastrummet framstår som ytterligare ett särdrag med ursprung på östra sidan Östersjön snarare än i Stockholms skärgård.

Ryska eller polska kläder?

Flera personer rör sig på bild 14. En man är på väg ombord på fartyget via en landgång och tre personer avbildas ombord. En kvinna närmast stormasten, vad som förefaller vara en man avbildad med ryggen mot betraktaren samt en person som är på väg upp ur kajutan i aktern (fig. 4). Personen i öppningen mot kajutan bär på kläder som utgör ytterligare ett indicium som pekar åt öst snarare än Stockholms skärgård. De tvärgående



Figur 4. I öppningen till kajutan står en person avtecknad med tvärgående bandbesättningar över bröstet, ett mode som under 1600-talet associerades med Polen och Ryssland (detalj av teckningen som visas i figur 1).

bandbesättningarna, som på bilden indikeras genom streck över bröstet på den avbildade personen, uppfattades och beskrevs ibland som "polska" under 1600-talet. Sådana dekorer förekom dock sedan tidigare i såväl hemmadräkter, kaftaner, ryska rockar och husaruniformer.¹⁷

Kläder med sådana bandbesättningar återfinns inte bland övriga avbildade personer i Magalottis manuskript. Det finns all anledning att förmoda att vederbörande hör ihop med fartyget, men också att tecknaren i någon mån bör ha varit införstådd med och lagt sig vinn om att kommunicera detta genom att lägga till dessa detaljer i klädedräkten.

Allt sammantaget talar sytekniken, det breda grundgående skrovet, stävens form, det bräddäckta lastrummet samt slutligen dräkten hos personen som står i öppningen till kajutan, för att bild 14 avbildar en rysk eller baltisk lodja snarare än ett svenskt skärgårdsfartyg. Kan motivet ändå vara från Stockholm? Hur ofta såg man egentligen lodjor i Stockholm under 1670-talet?

Ryska lodjor, svenska lodjor

Fartyg som kallas lodjor förekommer i stort antal i skriftliga källor som rör svenska flottan från 1500-talet och följande två sekler.¹⁸ Flottan och armén har haft hundratals sådana fartyg, men de förefaller ha varit av en lite annan karaktär än de handels- och transportlodjor som återfinns på merparten av Witsens illustrationer, eller de som vi känner från sen tid ifrån Estland. Som exempel var de svenska lodjorna förmodligen inte sydda utan byggda med de klinkbyggnadstekniker som var vanliga i Sverige. Fem vrak av lodjor som tillhört flottan har nyligen undersökts vid Dalarö i Stockholms skärgård. Dessa är sammanfogade med järnnitar eller omböjd spik.¹⁹ Tyvärr saknas mer detaljerade beskrivningar av hur de lodjor som framställdes i Sverige såg ut men de fem lodjevraken från Dalarö har varit däckade, åtminstone i för och akter, samt försedda med en ordentlig murad spis i fören. Dessutom har de varit riggade med flera master.²⁰

Den enda bilden som med säkerhet visar svenska lodjor under strid är Johan Litheims (1663–1725) teckning av slaget vid Dyna 1701. Dessa

lodjor är schematiskt tecknade på stort avstånd och framstår mest som en form av pråmar. De saknar segel och gör fart genom vattnet genom att ros eller stakas. Två olika kategorier lodjor kan urskiljas på Litheims bild, dels sådana som transporterar soldater, vars pikar eller hillebarder avbildats av ett stort antal vertikala streck som sticker upp från skrovet, dels lodjor utan dessa pikar men som har en kvadratisk anordning längs ena sidan, sannolikt ett arrangemang för att få iland hästar.²¹

Lodjan på bild 14 har förmodligen inte så mycket gemensamt med armelodjorna annat än själva namnet, och möjligen att skrovet är brett och tämligen grundgående, utan hör snarare hemma bland de ryska och baltiska handelslodjorna. Även om Magalotti inte skriver det så har han helt säkert sett ryska lodjor i Stockholm. De var nämligen väldigt vanliga vid denna tid, så vanliga att han kanske inte ens reflekterade över att de var ryska. Däremot är det möjligt att tecknaren som framställt bilderna i manuskriptet var väl införstådd med fartygstypen och dess ursprung. Eventuellt var han till och med nyss hemkommen från Ryssland vid Magalottis besök.

Magalottis bilder

Hur Magalottis text förhåller sig till bilderna är inte känt i detalj. Vem som höll i pennan är tyvärr höljt i dunkel. Genom åren har många namnkunniga förslag framkastats, såväl Magalotti själv som Erik Dahlbergh, David Klöcker Ehrenstrahl, Urban Hjärne och andra, men någon samsyn eller konsensus existerar inte bland de forskare som berört frågan.²² En kandidat som på goda grunder förts på tal är Erik Palmquist. Det som framförallt talar för att Palmqvist gjort åtminstone merparten av Magalottis illustrationer är att stilen känns igen på andra verk av hans hand, dessutom tycks han ha befunnit sig i Stockholm vid tidpunkten för Magalottis besök. Enligt Gösta Selling, som övertygande argumenterar för Palmquistteorin, är det enda som gör att man inte tveklöst kan attribuera illustrationerna till honom att en av teckningarna i Uppsalavolymen är signerad med ett monogram som liknar ett konstfullt signerat "HP", vilket rimmar illa med hans förnamn. Tyvärr saknas lämpliga kandidater med dessa initialer.²³

För eftervärlden är Erik Palmquist annars mest känd för sin redogörelse *Några observationer angående Ryssland*. Redogörelsen bygger på hans diplomatiska resor 1673–1674. Om det nu faktiskt är Palmquist som är upphovsman till bild 14 så var det inte första gången han bekantade sig med sydda farkoster. I hans reseberättelse från Ryssland återfinns denna förhållandevis ingående tekniska redogörelse för ryska farkoster, där han konstaterar att:²⁴

ryssarnas lodjor och strugi²⁵ inte är tyngda av järn, eftersom de bara är sammanhäftade eller hopsydda med bast, dock så tätt som om bräderna vore limmade på varandra. För att fogningen inte skall skadas eller nötas bort är bastsömmen insänkt i själva brädorna och hårt inpressad ovanifrån och slutligen struken några gånger med tran.

Förutsatt att det faktiskt var Palmquist som gjorde bild 14, så kanske han helt enkelt blivit observant på detaljer som ihopsydda bord när sådana farkoster uppenbarade sig i Stockholm. För även om forskarna är oense om vem som gjort teckningarna är de ändå relativt överens om att de framställts där. Några av de 23 bilderna i Magalottis manuskript visar helt tydligt Stockholmsmotiv och i andra har tecknaren smugit in referenser till huvudstaden. På bilden av tre adelsmän skymtar kärntornet till slottet Tre Kronor i bakgrunden och tre präster avbildas i ett landskap där det sannolikt är Jakobs kyrkas spiror som skymtar i bakgrunden. Flera av de övriga motiven kan också, om än inte med lika stor säkerhet, härledas till Stockholms närhet.²⁶

Till motiven som helt säkert avbildar Stockholm hör bild 8 som avbildar "järngraven" vid nuvarande Slussen och bild 13 som är en vy över Skeppsholmen och Kastellholmen, där flottan var stationerad åren 1648–1678. Som påtalats av Gösta Selling är det märkligt att Magalotti inte beskriver Järngraven mer ingående i texten eller hänvisar till just den illustrationen; i synnerhet när sådan möda lagts på att framställa den med alla detaljer. Bilden visar hur "järnbärare" lyfter stångjärn från de farkoster som transporterat järnet från bruken runt Mälaren. Vid järngraven vägs järnet innan det lastas ombord på de skepp som transporterar varorna vidare ut i världen.²⁷



Figur 5. Detalj från Wolfgang Hartmanns gravyr över Stockholm från 1650. Vid Stadsgården, ungefär där Katarinahissen finns idag, låg en rysk handelsstation under större delen av 1600. På bilden markeras dessa med texten "Rusche Bodar". Notera raden av lodjor uppankrade utmed stranden (Kungliga biblioteket).

En förklaring till att Magalotti utelämnat denna del kan vara att han helt enkelt inte hann skriva färdigt det avsnittet. För en sådan tolkning talar ett tomrum i texten där Magalotti i det handskrivna manuset lämnat två helt blanka uppslag i avsnittet som rör Sveriges utrikes handel. Som redan Stenbock konstaterar, i utgåvan från 1912, ser det ut som om Magalotti reserverat plats för att diskutera bergsverken.²⁸

Som *Forum navale*-läsare kan vi sålunda känna oss lite snuvade på att han inte lade ut texten lite mer utförligt i detta i högsta grad maritima

spörsmål. Men för att förstå fartyget på bild 14 hade det förmodligen varit än mer intressant att höra vad han haft att säga om området några hundra meter söder om Järngraven. På andra sidan Slussen vid Södermalm låg nämligen Ryssgården som var ett centrum för Sveriges handel med Ryssland under 1600-talet, och hamn för åtskilliga lodjor.

Farkosterna vid Ryssgården

Sedan medeltiden hade svenskarna en "fri handelsgård" i Novgorod medan ryssarna hade en motsvarande i det då svenska Reval, dagens Tallinn. Genom fredsfördraget i Stolbova år 1617 kom man överens om att ytterligare två handelsgårdar på vardera sidan skulle upprättas. Två åt svenska köpmän i Moskva respektive Pskov, och två åt ryska köpmän i Viborg respektive Stockholm. Till en början var den ryska handelsgården i Stockholm belägen vid Brunnsgränd på själva Stadsholmen, men i början av 1640-talet kom den att flyttas till nuvarande Stadsgården vid Södermalm. Handelsgården fanns i slutningen mot Saltsjön, nedanför nuvarande Stadsmuseet. År 1654 omfattade Ryssgården inte mindre än 74 handelsbodas omgärdade av ett plank. 1600-talet har beskrivits som Ryssgårdens stora århundrade då handeln med ryska varor, bland annat pälsverk, handskar, sadlar och liknande blomstrade. De östliga kontakterna fick sig en rejäl törn i samband med Stora nordiska kriget och verksamheten på Ryssgården hämtade sig aldrig riktigt därefter.²⁹

De varor som transporterades från Ryssland till Ryssgården i Stockholm färdades ombord på just lodjor. Med tanke på antalet bodar bör det ha funnits ett ganska stort antal lodjor i rörelse på Stockholms vatten och i anslutning till Ryssgården. Wolfgang Hartmanns gravyr av Stockholm ger en fingervisning om situationen vid 1600-talets mitt. Ryssbodarna är markerade med text och utmed stranden återfinns en rad av lodjor förtöjda. Fartygen på Hartmanns gravyr är förvisso förenklat och schematiskt avbildade men det är tydligt att han gjort åtskillnad mellan olika kategorier av skepp. Längs med Skeppsbron, som av utrymmesskäl har utelämnats i figur 5, avbildas exempelvis uppankrade tremastade flöjtskepp som användes i handeln med bland annat Nederländerna och vid

Skeppsholmen ligger flottans krigsfartyg uppankrade. Lodjorna vid Ryssgårdens strand, avbildas som enmastade och skiljer sig på det viset från fartyget på bild 14, men exemplar med både en och två master förekom.

Bildens vittnesbörd eller textens hegemoni?

Att en lodja smugit sig in bland bilderna till Magalottis manuskript, men inte i själva texten, kan vara resultatet av flera olika omständigheter. Som antyds ovan kan det bero på att texten som berör utrikeshandeln aldrig blev klar. Magalotti nämner till exempel aldrig de svenska handelsstationerna i Ryssland eller den ryska motsvarigheten på Södermalm, trots att den alltså endast ligger ett stenkast från den avbildade järngraven. Hur mycket information Magalotti erhöll från tecknaren, när det kommer till vad de olika motiven egentligen avbildar, är inte känt. Vi vet inte hur mycket de kommunicerade kring detta. För tecknaren kan det ha varit uppenbart att fartyget på bild 14 avbildade en lodja, sådana fanns förmodligen i stort antal i Stockholm sommaren 1674. För Magalotti såg det kanske ut som vilket litet fartyg som helst, ungefär som när Stenbock, drygt 230 år senare, tolkade samma bild som ett skärgårdsfartyg.

I likhet med de flesta andra som berört frågan är även jag av åsikten att bilderna inte framställts av Lorenzo Magalotti. Det bör dessutom ha varit en lokalt anlitad illustratör eftersom Magalotti efterlämnat andra reseskildringar, men det är endast den från Stockholm som är illustrerad.

Diskrepansen mellan text och bild tillför ytterligare en dimension till Magalottis manuskript, plötsligt innehåller den två *olika* vittnesmål från Stockholm år 1674. Två separata skildringar gjorda av två olika personer utifrån deras egna tankar, erfarenheter och medvetanden. Den ena, som hette Lorenzo Magalotti beskrev, sammanfattade och kommunicerade sina intryck i text, medan den andre, som eventuellt hette Erik Palmquist, kommunicerade genom bilder.

Historisk arkeologi beskrivs ibland som triangulering, en term som lånats från geodesin där det är en metod för att bestämma avståndet till en punkt utifrån två andra punkter vars inbördes avstånd är känt. Inom den historiska arkeologin utgörs de tre punkterna av arkeologiska lämningar,

bevarade texter och bilder.³⁰ Magalottis manuskript består av text och bilder, där bilderna ger prov på den materiella kultur som Magalotti och tecknaren konfronterades med i Stockholm 1674. Den avbildade materiella kulturen kan här anses representera trianguleringens tredje punkt.

En av poängerna med det lånade begreppet triangulering är att den historiska arkeologin rör sig mellan de olika källmaterialen. Dessa i sin tur lämnar upplysningar av olika karaktär och tillsammans bildar de en summa som är större än beståndsdelarna. En återkommande fråga är dock vilket källmaterial som talar med klarast stämma?

En vanlig fallgrop inom historisk arkeologi är att välkända narrativ återberättas utifrån skriftliga vittnesmål och illustreras med fynd från arkeologiska undersökningar. Den materiella kulturen diskvalificeras och reduceras till en rekvisita och dess potential att bidra med upplysningar som kan ifrågasätta, berika eller komplettera det som nämns i andra källor går förlorad. Detsamma kan sägas om bilder och deras förhållande till text. Den avbildade lodjan öppnar upp för en belysning av Stockholms östliga kontakter, något som inte nämns i Magalottis text. Genom att betrakta bilderna som ett separat vittnesmål, med ett eget källvärde, är det möjligt att ana tecknarens uppfattning av och syn på Stockholm år 1674. Det tycks onekligen som att tecknaren lade märke till aspekter i stadens offentliga rum, som Lorenzo Magalotti inte tycks ha varit öppen att reflekterat över, eller ansett oviktiga och onödiga att sätta på pränt. Den florentinske diplomaten och hans tecknare varseblev, reflekterade och kommunicerade olika saker. Lorenzo Magalottis manuskript är således inte *en* stockholmskildring, den är två!

Tack till Karin Tetters för litteraturtips rörande klädedräkten och till Tori Falck för tips om schnjakas.

Summary

In 1674 the Florentine diplomat Lorenzo Magalotti visited Stockholm and wrote a detailed account regarding Swedish, politics, people, architecture, and everyday life. The written account is supplemented by 23 drawings made by an unknown artist. Magalottis account has been transcribed, translated, and published at different occasions, in which the images have been interpreted and received captions. Several of these captions have been reproduced, regardless of the fact that they are recent interpretations rather than the words of Magalotti.

This article questions the interpretation of one of these images that has been interpreted as a *skärgårdsfartyg* (a vessel used in the Stockholm archipelago). Judging from the lapstrake hull, that has been joined together using sewing technique, the shape of the stem, the wide and shallow hull and the clothing of one of the persons aboard, this author suggest that it depicts a Russian *lodja*. *Lodjas* were frequently trafficking the waters of Stockholm, heading for, or departing from the Russian trading station called Ryssgården, located at Södermalm.

The name of the artist who made the illustrations for Magalotti is not known, but it is likely that they were made by Erik Palmquist. The Russian trade in Stockholm is not mentioned in Magalottis text. The article ends with a discussion on images and texts as historical sources. Drawing on the re-interpretation of the image it is argued that the artist has observed other aspects of Stockholm than Magalotti and that the manuscript actually comprises two different accounts; one expressed in text by Magalotti and one expressed through images made by an unknown artist.

Referenser

Arkiv

Kungliga biblioteket

Litheim, Johan, Egentlige och accurate Delineation Af hans Kongl: Maijs:tt Konung CARL den XII Gloriöse och Victoriose Action den 9 July A:o 1701. Då högstbem:te hans Kongl: Maijs:tt medh heela des Infanterie samt Drabante [Garde], i största hast ifrån Riga.

Uppsala universitetsbibliotek

Bild nr. 14 i handskrift av Lorenzo Magalotti, Notizie di Svezia, 1674, urn: nbn:se:alvin:portal:record-84771 (nbn)

Litteratur

Abrahamsson, Åke, "Ryssgården", i: Abrahamsson, Åke (red.) *Stadsvandringar 18*, Stockholm 1998, s. 25–28.

Berg, Gösta, „Lorenzo Magalottis besök i Sverige 1674, RIG 61, nr 3, 1978, s. 91–96.

Cederlund, Carl Olof, *Ett fartyg byggt med syteknik: En studie i marinarkeologisk dokumentation*, Stockholm: Statens sjöhistoriska museum, Stockholm 1978.

Eriksson, Niklas, "Invasionsfartyget som blev en mjölskuta: identifieringen av "Dalarövraket" som flottans fartyg Bodekull (1661-1678)", *Forum navale* 74, 2018, s. 12–52.

Eriksson, Niklas, *Stormaktsskärgård: landskapshistoria utmed farlederna mot Stockholm*, Lund 2022.

Færøvik, Bernhard, "Baatbyggjekunst i ved Ishavs-strenderne, Schnjaka, havbaaten fraa Murmankysten er norsk", *Norrøna* 9, nr 6, 1935, s. 81-90.

Hallström, Gustaf, "Båtar och båtbyggnad i ryska lappmarken", *Fataburen*, 1909, s. 85–100.

Hansson, Jim & Sundberg, Karin, *Fartyglämningar på Blasieholmen: Arkeologisk förundersökning i form av Schaktkontroll samt särskild arkeologisk undersökning RAA 103:1*, Sjöhistoriska museet: Stockholm 2014.

Hoving, Ab, *Nicolaes Witsen and Shipbuilding in the Dutch Golden Age*. College Station 2012.

Lang, Signe, Årsberättelser / Museienämnden ; 1963, Stockholm 1964, s. 89–132

Magalotti, Lorenzo, *Sverige under år 1674, från italienskan med 23 samtida bilder, utgifven av Stenbock*, C. M. Stockholm 1912.

Magalotti, Lorenzo, *Sverige under år 1674*. Faksmileutgåva, Stockholm 1986 [1912].

Mogren, Mats, Mats Roslund, Barbro Sundnér och Jes Wienberg (Red.), *Triangulering: Historisk arkeologi vidgar fälten*. Lund 2009.

Oscarsson, Ingemar, (red.) *Den franske kammartjänarens resa: minnen från länderna i norr på 1660-talet*. Stockholm 2013.

Palmquist, Erik, *Några observationer angående Ryssland, sammanfattade av Erik Palmquist år 1674*, Moskva: Lomonosov 2012.

Past, E. "Lodjan – en urgammal segelfartygstyp i Estland", *Unda Maris*, 1945, s. 89-95

Piper, Gustaf Abraham, *Landshöfdingen Gustaf Abraham Pipers minnen från Karl XII:s ryska fälttåg och sin ryska fångenskap*. Stockholm 1902.

Rangström, Lena, *Modelejon: manligt mode, 1500-tal, 1600-tal, 1700-tal*, Stockholm 2002.

Selling, Gösta, "Stockholmsbilder i Magalottis Sverigeskildring 1674", *Sankt Eriks årsbok*, Stockholm 1981, s. 113-136.

Stylegar, Frans-Arne, H., "Last of the schnjakas – from Kola to Vardø, via Oslo", www.academia.edu

Westerdahl, Christer, "Et sätt som liknar them uti theras öfvriga lefnadsart." *Om äldre samiskt båtbyggeri och samisk båthantering*, Örnsköldsvik 1987.

Witsen, Nicolaes, , *Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier*, Alphen aan den Rijn: Canaletto 1979 [1671].

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

Zettersten, Axel, *Svenska flottans historia: åren 1635-1680*, Norrtälje 1903.

Noter

¹ Se redogörelse i Selling, 1981.

² Stenbock 1912, s. VII; Berg 1978, s. 94

³ Jfr Berg 1978 eller Selling 1981.

⁴ Stenbock använde sig av Erik Ålunds översättning och transkribering av Florensmanuskriptet. Eftersom jag varken har tillgång till den handskrivna originalhandlingen eller kan läsa italienska, har jag svårt att kontrollera om Magalotti vill infoga bild 14 just här.

⁵ Stenbock 1912, s. 23–24.

⁶ Hansson & Sundberg 2014, s. 57-59.

⁷ Oscarsson, 2013, s. 190-191.

⁸ Statens Historiska museum, Inventarienummer 10172.

⁹ Fyndet har ingående beskrivits av Cederlund 1978 medan dateringen ännu inte har publicerats.

¹⁰ Piper 1902, s. 41, 44–45.

¹¹ En näverskeppa är ett kärl av näver med rektangulär eller kvadratisk botten avsett för förvaring av mat, vid bärplockning och liknande, se SAOB, slagord: Näverskäppa.

¹² Hoving, 2012.

¹³ Zettersten, 1890, s. 326–327; Past, 1945; Åkerlund, 1951, s. 101-104;

Eriksson, 2022, s. 149–157.

¹⁴ Witsen 1979, s. 298, fig. III, VI, IX, X.

¹⁵ Hallström, 1909, s. 97–99; Stylegar, utan år.

¹⁶ Past, 1945.

¹⁷ Se till exempel Rangström, 2002, s. 106.

¹⁸ Se till exempel Zettersten, 1890, s. 326–327

¹⁹ Den arkeologiska undersökningen är under publicering men det finns skrivet om dessa *lodjor* utifrån skriftliga källor i Eriksson 2022, s. 149–153.

²⁰ Undersökningen är under publicering.

²¹ Litheim, Johan, 1663–1725. Egentlige och accurate Delineation Af hans Kongl: Maijs:tt Konung CARL den XII Glorjöse och Victoriose Action den 9 July A:o 1701. Då högstbem:te hans Kongl: Maijs:tt medh heela des Infanterie samt Drabante [Garde], i största hast ifrån Riga.

²² Teddy Brunius sammanfattar forskningsläget kring Magalottis teckningar i en efterskrift till faksmilutgåvan av Magalotti 1986, s. 135–138.

²³ Selling, 1981, s. 127–128.

²⁴ Palmquist, 2012, s. 96.

²⁵ I Sverige kallades motsvarande fartyg för struss, se Eriksson, 2018.

²⁶ Selling, 1981, s.

²⁷ Selling 1981, s. 123 menar att det saknas hänvisning till vyn över Skeppshomen och Kastellholmen i brödtexen men en sådan finns faktiskt, se Stenbock 1912, s. 23.

²⁸ Selling, 1981, s. 123–124, Stenbock, 1912, s. 62, 122.

²⁹ Lang, 1964; Abrahamsson

³⁰ Mogren et al.



ingvar.svanberg@ires.uu.se

Svanberg, I. Sjömannens folkliga föreställningar om fåglar.

Forum navale, (83), 248–257.

<https://doi.org/10.63402/fn8357273>

Sjömannens folkliga föreställningar om fåglar

Ingvar Svanberg

I äldre tid var tolkningar av fåglars beteenden och läten viktiga för människor. Bland exempelvis bönder, torpare, renskötare, jägare och fiskare i det förindustriella Sverige fanns ofta ingående kunskaper om fågellivet i omgivningen, åtminstone hos de människor som vistades ute i landskapet. Ett visst mått av fågelkunnande var till och med nödvändigt.¹ En likartad folklig ornitologi återfinns vi också i marina miljöer. Halländska kustbor menade exempelvis att när "Fisk-Måsen skriker om våren och far öfver Landet, väntas helt visst storm och oväder", enligt en 1700-talsobservatör.² Ute till havs observerade båtbesättningar förstas sjöfåglar som måsar, liror, tropikfåglar, stormfåglar och albatrosser för att avläsa olika budskap i deras uppträdanden. Det var fåglar som kretsade kring skeppen och som sjömännen lade märke till. Några uppfattades som olycksbringande, medan andra sågs som tecken på att nu var man nära land. Ofta kunde fåglarnas beteenden vara förebud på kommande väderförändringar. Fågelobservationer kunde också vara till hjälp för att orientera sig. Sjöfåglar som flög mot land med fisk i näbben visade exempelvis på riktningen för närmaste kust. Etnoorni-

Ingvar Svanberg, f. 1953, är senior forskare vid Institutet för Rysslands- och Eurasienstudier, Uppsala universitet. Som etnolog undersöker han i synnerhet människans relationer till djur i hennes närhet.

tologin, ett specifikt kunskapsfält inom etnobiologi, utforskar hur människor från olika tider och platser försöker förstå fåglarnas liv runt omkring dem. Människor har alltid känt igen en mångfald av fågelarter och gett var och en ett namn. De har tolkat deras beteenden och sett dem som förebud eller tecken på olika företeelser. Fåglar har också försett människor med en rad nyttigheter (kött, fjädrar, dun, klor och näbbar).³ I loggböcker och sjöfararnas egna nedskrivna berättelser skymtar då och då föreställningar om albatrosser, stormfåglar och andra sjöfåglar, och här vill jag utifrån några strödda belägg belysa äldre tiders fågelkunskap i marin miljö.

När Christoffer Columbus i augusti 1492 gav sig ut med karacken *Santa Maria* och karavellerna *Niña* och *Pinta* i syfte att finna sjövägen till Indien levde många sjömän fortfarande med föreställningen att jorden var platt. De beförde därför att ju längre västerut de färdades ökade risken för att de skulle segla över kanten. Oron ledde till att de vid flera tillfällen försökte göra myteri, men Columbus lyckades lugna dem. Besättningen sökte efter tecken ute på havet och när sjömännen på *Niña* den 14 september fick se en tärna, som aldrig går längre än tjugofem sjömil från land, och en tropikfågel, lugnade de sig. Den 17 september observerade de en tropikfågel och ett par dagar senare noterade Columbus i sin loggbok en fregattfågel. Den ses sällan längre än tjugo sjömil från kusten, skrev han. Kommande dagar sågs pelikaner vid flera tillfällen. Den 11 oktober noterar han petreller och gräslänkande plantor i vattnet. Tecknen på att de började närma sig land hopade sig. Den 12 oktober nådde de fram till en av öarna i Bahamas, som av lokalbefolkningen benämndes Guanahani, men som Columbus döpte till San Salvador.⁴

På de gamla segelfartygens tid var fåglar som kunde observeras till havs ofta ett tecken som man lade märke till, inte bara för landkänning. Kustlevande arter kunde indikera närheten till land och användes därför som en form av naturlig navigation. Duvan som i 1 Mosebok 8:11 återvänder till Noa med ett friskt olivlöv i näbben kan ses som exempel på detta. Svalan har länge varit ett vanligt tatueringsmotiv bland sjömän och det sägs att fågeln symboliserade en säker hemkomst och att man var nära land.⁵ Sjöfararna försökte också genom att observera fåglar avläsa kommande väderomslag. När havstjädern, det vill säga storskarven, "ropar illa och flyger ifrån hafwet, så hafwa the alltid at wänta storm och



Gustave Dorés illustration av albatrossen i en utgåva av Samuel Coleridge, *Rime of the Ancient Mariner* (1876).

Albatross

Albatrosser, de stora mäktiga fåglarna som kunde följa fartygen i öppet hav fick i äldre tid inte skadas. Den engelske poeten Samuel Taylor Coleridges (1772–1834) skildrar i dikten *The Rime of the Ancient Mariner* 'Sången om den gamle sjömannen' från 1798 en åldrig sjöman, som berättar hur han under en resa på Stilla havet hade ådragit sig en skuld gentemot naturen genom att skjuta en albatross.⁸ Bland sjömän på segelfartygen ansågs det vara mycket olycksbådande att döda en albatross. I Coleridges dikt bands den gamle mannen, diktens berättare, vid stormasten av de

owäder", antecknade Olof Rudbeck den yngre efter sjömän i sin dagbok när han färdades norrut i Östersjön 1695, för övrigt ett gammalt vädermärke som varit känt bland kustfolk i Finland och Sverige in i våra dagar.⁶ Man skulle också vara rädd om fåglarna som följde skeppen, men andra såg dem som potentiell mat. Inställningen kunde också ändras över tid.⁷

I nordliga vatten var stormfåglar sådana fåglar som sjömännen lade märke, medan de mäktiga albatrosserna som slog följe med båtarna i mera tropiska vatten iaktogs noga från båtdäck. Det var fåglar som sjöfararna hade nära kontakt med och som omgärdades av en rad föreställningar.

andra sjömännen och tvingades bära den döda fågeln runt halsen. Föreställningen om att albatrosser inte skulle dödas fanns fortfarande bland sjöfolk under senare hälften av 1800-talet. Rex Clements skriver att bland sjömännen av den äldre generationen var albatrossen föremål för vidskeplig vördnad. Kanske inte i samma utsträckning som i Coleridges dikt, men tillräckligt för att döda den skulle anses vara olycksbådande och grymt. Det är möjligt att Coleridges dikt inspirerade till sjömännens föreställningar om albatrossen under 1800-talet.⁹ Albatrossernas kroppar ansågs vara förvaringsplatser för drunknade sjömans själar, och om de förstördes skulle den hemlösa anden förfölja den olycklige som hade dödat den med motgångar. Men Clements uppger också att vidskepelsen förknippad med albatross höll på att tyna bort. Sjömännen hade börjat fånga och döda den. Huvudet och vingarna kunde användas som dekorationer, dunen fick fylla kuddar och av vingbenen tillverkades brevknivar och pipskaft. Särskilt unga albatrosser var ätbara.¹⁰

Georg von Schéele från Gävle har ett helt kapitel om fångst av albatross, men avhandlar också andra fåglar som sjömännen kom i kontakt med. Om albatrossen skriver han:

Numera har dock sjömannen ätit af kunskapens träd på godt och ondt, vidskepelsen har aftagit, och albatrossen är ej mera fridlyst. Tvärtom utgör hans fångande ett af matrosernas största nöjen. Fångstredskapen äro ej särdeles vidlyftiga. Allt som behöfves är en temligen lång och säker lina vid hvars ände äro fästa ett flöte och en krok förfärdigad af en vanlig spik, krökt till spetsig vinkel och något slipad i kröken. I en aflång fläskbit göres en skåra hvari man inlägger kroken. Derpå surras kroken och fläsket väl tillsammans, och allt är klart. Då den väldiga fogeln synes i vida kretsar kryssa upp mot skeppet, utkastas betet och fogelns skarpa öga upptäcker det genast på ett otroligt afstånd. Han passerar tätt öfver, gör ännu en sväng och befinner sig åter öfver kroken. Med ett högljudt bråkande läte slår han ned och hugger tvärs öfver betet. En halning på linan kommer näbbet att glida till dess den krökta spetsen på dess öfre halfva fastnar mot jernkroken, liksom den ena fingern mot den andra då man drar fingerkrok. Nu inhalas linan jemnt och säkert, hvartill dock tarvas tre eller fyra man om fartyget löper med fart, ty då albatrossen känner att han fastnat, breder han ut de väldiga vingarne mot vattnet och spjernar emot med de simhudsklädda fötterna.¹¹

Schéele beskriver hur sjömännen använde den infångade och dödade albatrossen till en rad praktiska ting. Till och med fötterna togs tillvara som tobakspung.

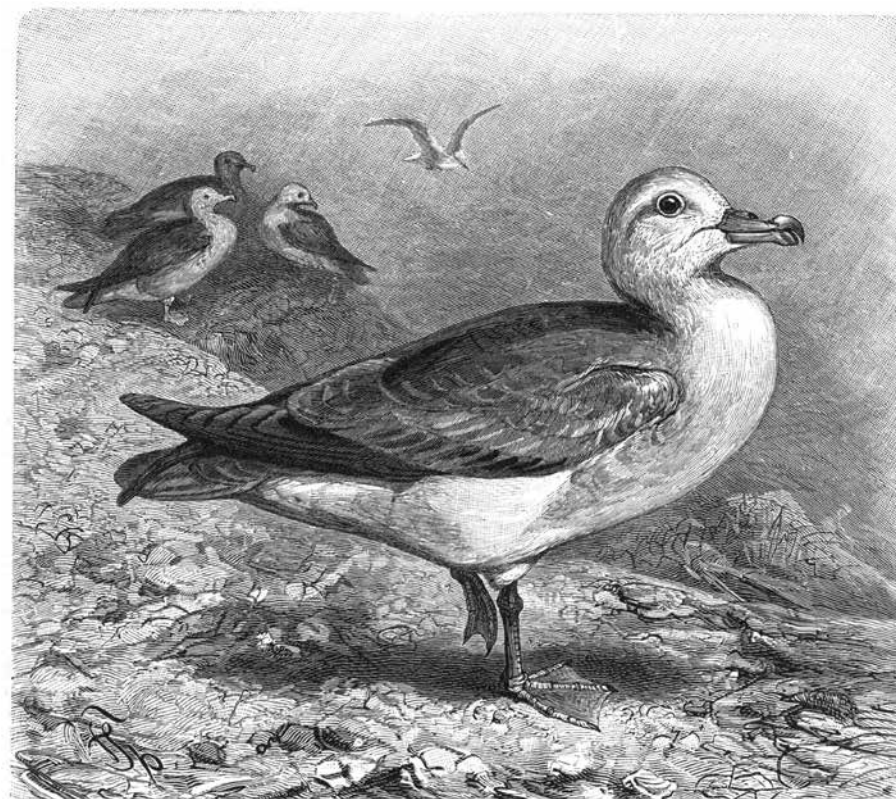
Den finländska forskaren Sari Mäenpää menar att på finländska windjammer förkroppsligade albatrossen glamouren kring livet till sjöss, det heroiska mötet mellan sjömän och havet, och segelfartyget som en plats för maskulin homosocialitet och frihet. Som sådana blev de symboler för det försvinnande sjöfartslivet och sjöfartssamhället, medan albatrossernas kroppar, som fångades och ofta dödades av sjömännen, också vittnade om att människans exploatering av naturen är en viktig del av sjöfartshistorien.¹²

Stormsvalor förutspå väder

Sjöfarare har i alla tider varit intresserade av att förutspå stormigt väder. Vissa fåglar har därför setts som tecken på detta. Fåglar ansågs besitta särskilda egenskaper som gjorde dem känsliga för vädrets skiftningar. Därför menade man i äldre tid att man skulle ge akt på deras beteenden och lyssna på deras läten. Händet det något ovanligt var man särskilt uppmärksam.¹³

Flera naturforskare som reste över Atlanten på 1700-talet lärde känna föreställningen om stormsvalan, *Hydrobates pelagicus*, av båtbesättningar. Det var uppenbart att man fruktade den, inte enbart för dess egenskap som väderprofet. Linnelärjungen Pehr Kalm erfor sommaren 1748 av fartygsbesättningen på ett skepp till Nordamerika, att sjömännen ogillade stormsvalornas sällskap, vilka de kallade för *häxor*.¹⁴ Redan i Göteborg hade en styrman Norrmarck meddelat Kalm att *St Pehrs fogel*, som den kallades, följer skeppen och när de börjar låta, så blir besättningarna på skeppen oroliga. Uppenbarligen var man mycket rädd för vad det kunde innebära. Styrmannen berättade för Kalm att på Spanska sjön hade han en gång upplevt att besättningen blivit helt skräckslagen. Kocken ombord lugnade dem emellertid och sade att det bara skulle bli storm, och det blev det också efter några timmar.¹⁵

Pehr Osbeck, en annan av Linnés lärjungar, som färdades på Atlanten,



Stormfågel (ur Alfred Brehms Tierleben, 1927).

rapporterade i sin reseberättelse att sjömännen på det skepp som förde honom till Sydostasien, observerade stormsvalor längs den afrikanska västkusten. Sjömännen kallade fågeln för *malefiz*, sannolikt från *male facere*, för att den sågs som ett tecken på en annalkande storm.¹⁶

När galeasen *Johanna*, på väg till Island, den 24 maj 1857 passerade Färöarna, noterade den svenske läkaren Nils Olsson Gadde, att en liten stormsvala följde den tätt i kölvattnet. Gadde antecknade i sin dagbok att enligt sjömännen ombord var det ett säkert tecken på en storm i antågande. Innan aftonen hade deras spådom gått i fullbordan.¹⁷

Kunskaper om fåglarnas beteenden och de tolkningar som sjömännen

gjorde kan ses som ett spritt kollektivt folkligt vetande. För att förstå sådana folkliga visdomar om fåglar, som baseras både på berättelser, erfarenheter och folkliga föreställningar, samt hur lokala biologiska resurser förvaltas i dessa miljöer, måste forskaren utgå från vad som brukar kallas ett *emiskt perspektiv*, det vill säga i detta fall genom att betrakta fåglarna med sjömännens egna ögon. Varför såg sjömännen just stormsvalan som ett tecken på annalkande oväder?

Stormsvalan är en liten, svartaktig fågel med tydlig vit övergump, som tillhör de öppna havens fauna. Den är i utseendet inte helt olik en svala, vilket gett upphov till dess svenska namn. Vanligen ses stormsvalan följa fartyg med lätt fladdrande flykt tätt över vågorna. Bland sjöfarare är stormsvalan en välkänd fågel. Den slår gärna följe med båtar och det förefaller ha varit en spridd uppfattning bland fiskare och sjömän i norra Atlanten att stormsvalan var budbärare för kommande stormigt väder. Därav har den också fått många av sina namn, vilka sannolikt ursprungligen hör hemma i sjöfarares vokabulär. Denna uppfattning kommer också till uttryck i en folklig vers återgiven av James Clary:

*Oh, stormy, stormy petrel!
Thou art a bird of woe
Yet would I thou couldst tell me half
Of the misery thou dost know*¹⁸

Tillgängliga källor visar att uppfattningen om att den varnar för storm har varit mycket utbredd bland sjömän under hela 1700- och 1800-talen. På sina håll har dessa föreställningar levt kvar in på 1900-talet. Kunskapen delades också av fiskare och sjömän i många olika länder.¹⁹ Den annalkande stormens styrka kunde enligt vissa sjömän avläsas av antalet stormsvalor som samlades i aktern.²⁰ Fågelns betydelse i vädertraditionerna kunde också uttryckas som ett slags skämtfiktions. När det snöade sade sjömännen att stormsvalan, som de kallade *Mother Carey*, att "Mother Carey plockade sin gås" eller "plockade sin kyckling".²¹ Uppfattningarna om stormsvalan var alltså en del av en internationell sjömanskunskap. Den amerikanske folkloristen Archie Green har utförligt behandlat stormsvalans roll i sjömännens folklore.²²

Föreställningen om stormsvalan som tecken på annalkande oväder är även känd från nordiska vatten. Det äldsta exemplet på detta emanerar från början av 1600-talet. Den tyske läkaren Henrik Høyer, förmodligen med norska handelsmän som uppgiftslämnare, rapporterade nämligen i ett brev från Bergen 1604, att färöiska fiskare tog ner seglen om de fick syn på en stormsvala, vilken de benämnde *stormfinck*.²³ Det kan erinras om att den av bohuslänska fiskare långt senare har kallats för *stormfink*.²⁴

Fruktad fågel

Sjömännen var rädda för stormsvalan. De vågade inte skada fågeln och det fanns spridda föreställningar att stormsvalor i själva verket var olyckliga andar efter drunknade sjömän. Andra såg dem som perfida väsen.²⁵ Denna tradition var även känd i Sverige. I en folkminnesuppteckning gjord 1931 av och efter L. A. Larsson, född 1880 i Morlanda socken på Orust, heter det: "Stormsvalorna troddes vara avlidna sjömän som dömts att fortleva på så sätt".²⁶ Fåglarnas svarta färg och att de kunde ses långt ute till havs där inga andra fåglar visade sig, bidrog till uppfattningen om stormsvalorna. De verkade aldrig trötta och tycktes ha varken behov av vila eller föda.²⁷ Skotska sjömän kunde skydda sig från dess faror genom att hänga upp en hästsko i masten.²⁸ Stormsvalans olycksbådande rykte har bidragit till att man valt noard när man haft anledning att tala om den, i synnerhet ute till havs. Skotska sjömän fruktade *Mother Carey's chickens* när dessa nattetid fladdrade kring master och rån, skriver Alexander MacGregor år 1878. Stormsvalorna sågs med vidskeplig rädsla och man trodde att de var i besittning av övernaturliga krafter som kunde skada sjömännen.²⁹

Andra fåglar som varslade om storm

Även andra sjöfåglar har ansetts varsla om storm eller dåligt väder i det nordatlantiska området. Jag har själv hört av framlidne Alfred Olsen, erfaren fiskare och sjöman i Vestmanna på Färöarna, att om man till havs

fick se en *fulkobb*, det vill säga en alkekung (*Alle alle*), är det ett säkert tecken på annalkande dåligt väder. Detta var känt av färöingar redan på 1700-talet, enligt Nicolai Mohr och Jens Christian Svabo.³⁰ I övrigt har måsar, trutar och stormfåglar på många håll i norra Atlanten setts som tecken på kommande stormväder.³¹ I Skottland och på Nordirland hette det exempelvis i en ramsa: "Sea gull! Sea gull! Sit on the sand! It's never good weather, while you're on the land!", vilket anspelar på att om måsfåglar stannar på stranden blir vädret gott, men om de beger sig inåt land förväntas dåligt väder.³² Också i Sverige och Finland har måsar setts som tecken på att det blir dåligt väder när de flyger in över land.³³ Bland samerna vid Storfjord i Norge, menade man att om en stormfågel (*Fulmaria glacialis*) flög mot land var det ett tecken på att det skulle bli tjock dimma.³⁴ På ryska benämns grålira (*Ardena grisea*) för *burevestnik* som betyder 'stormförebådare', 'ovädersförebådare'.³⁵

Var stormsvalan ett vädermärke?

Under den förindustriella epoken, innan modern väderlekstjänst kunde förse båtarna med mer tillförlitliga sjöutsikter, var man hänvisad till att avläsa tecken i naturen för att förutspå kommande väder. Många fågelarters beteenden har alltid setts som betydelsefulla i detta avseende. Även om kunskaperna om dessa tecken är mycket spridda och har en lång historisk tradition, är de givetvis ingen garanti för att de är tillförlitliga. Sundevall och Kindvall uppger att erfarenheten visar att stormsvalan varken bebådar det ena eller det andra vädret. Orsaken till att fiskare och sjömän fruktar den kan vara att den närmar sig kusttrakterna i allmänhet under storm, men på de öppna oceanerna ser man den oavsett väder.³⁶

Detta anfördes också redan av Pehr Kalm som gjorde systematiska observationer av olika väder-tecken under sin färd över Atlanten. Han noterade gång på gång i sin resedagbok observationer av stormsvala och kunde dra slutsatsen att det fanns allt för många undantag att den skulle vara något säkert tecken på annalkande storm.³⁷

Andra har gjort liknande observationer. På en resa från Förenta staterna till Europa i mitten av 1800-talet noterade den tyske ornitologen Otto

Finsch att stormsvalan visade sig talrikt också vid lugnt väder, men vid stormväder inte. Den samlades ofta vid passadvindar och följde i båtarnas kölvatten.³⁸

Folkligt vetande

Folkliga lokala gemensamma insikter om fåglar stämmer därför nödvändigtvis inte överens med exempelvis biologernas vetenskapliga kunskaper om fåglars beteenden. De australiska etnobiologerna Ralph Bulmer och Chris Healey noterar i en artikel 1993 att det folkliga vetandet om naturen inte existerar som en färdig separerbar uppsättning av kunskaper i traditionella samhällen. Därför konfronteras etnobiologen som undersöker lokalt folkligt vetande med vad som vid första anblicken förefaller vara en systematisk blandning av detaljerad, trovärdig information och mytiska idéer och övertro. Det är viktigt för forskaren att inse att en sådan blandning folkligt vetande måste förstås i dess kulturella sammanhang och kan inte jämföras med vetenskapens kunskaper.³⁹

Nedteknade föreställningar om fåglar som väderorakel är emellertid vanligen lösryckta ur sitt sammanhang. Självfallet gjorde sjöfararna och fiskarbefolkningen en mängd observationer av inte bara fåglar utan också av andra tecken i omgivningen. Sådana observationer var kanske inte alltid så lätt att ge ord åt. Det kunde röra vindförhållanden, molnformationer, olika fåglars, delfiners och andra djurs uppträdanden, samt förstås en samlad erfarenhet från förhållandena i de vatten man rörde sig i. Precis som vi nog i allmänhet kan förutsäga regn eller annalkande åskväder av molnobservationer, tilltagande vind och sänkt eller höjd temperatur i luften, var det säkert möjligt för erfarna sjömän att av samlade observationer säga något om det nära förestående vädret. Var och en som vistats bland fiskare vet att vädret upptar mycket av deras intressen.

Andra har gjort samma erfarenheter. John Spence beskriver shetländska fiskare i slutet av 1800-talet och deras stora intresse för vädret: "Their chief subject of conversation was the weather forecasts. The older and more experienced men would read the sky and explain the various appearances, and there is little doubt that from keen observation they were able to fore-

tell the weather with considerable accuracy. They possessed a stock of weather lore of which we, in these days of barometers and storm-signals, know little".⁴⁰

Numera tar sig fågelintresset andra uttryck och är färgat av andra kunskaper och uppfattningar om naturen. Även på moderna fartyg kan intresserade ägna sig åt fågelskådning som hobby och förströelse. Men på de gamla segelfartygens tid var uppträddandet av albatrosser och stormfåglar inte bara ett sällskap utan tjänade också som tecken som skulle tolkas. I bästa fall hade man landkänning, i sämsta kunde det varsla om storm eller rentav dödsfall. Fåglarna lämnade dem i varje fall inte oberörda. Gamla tiders sjömäns fågelkunnande var säkert mer omfattande, avhängigt var man reste, men vår kunskap därom är fortfarande begränsad. Genom ett noggrant letande i den omfattande litteratur som ändå finns tillgänglig om äldre tiders sjöfarare skulle mera detaljerade data kunna vaskas fram ur källmaterialet.

Otryckta källor

Dialekt-, ortnamns- och folkminnesarkivet i Göteborg (DAG)
Upppteckningar (VFF).

Referenser

Aburrow, Yvonne, *Auguries and Omens: The Magical Lore of Birds*. Freshfields 1998.

Archibald, Malcolm, *Scottish Animal and Bird Folklore*. Edinburgh 1996.

Baker, Margaret, *The Folklore of the Sea*. London 1979.

Brøndegaard, Vagn J. "Albatrossen og sømanden: et kapitel i den maritime folklore", *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, årbog* 1963, s. 111–147.

Bulmer, Ralph N. & Chris Healey, "Field methods in ethnozoology", i: *Traditional Ecological Knowledge: Wisdom for Sustainable Development*, eds. N.M. Williams & G. Baines. Canberra 1993.

Clary, James, *Superstitions of the Sea*. St. Clair 1994.

Clements, Rex, *A Gipsy of the Horn: the Narrative of a Voyage Round the World in a Windjammer Twenty Years Ago*. London 1951.

Clusius, Carolus, *Exoticorum libri decem: Quibus Animalium, Plantarum, Aromatum, aliorumque peregrinorum Fructuum historiae describuntur*. Leiden 1605.

Columbus, Christopher, *Journal of the First Voyage of Columbus*, edited and translated by Clements R. Markham (Hakluyt Society). London 1893.

De Garis, Mariel, *Folklore of Guernsey*. St. Peter Port 1986.

Eyers, Jonathan, *Don't Shoot the Albatross! Nautical Myths and Superstition*. London 2012.

Fischerström, Johan, "Anmärkningar om Södra Halland". *Kongl. Vetenskaps Academiens Handlingar* 22 (1761).

Gadde, Nils, *Island 1857. Bref och anteckningar under min Islandsresa*. Hemmestavik 1965.

Garriot, Edward B., *Weather Folk-Lore and Local Weather Signs*. Washington D.C. 1903.

Gosler, Andrew, Buehler, Deborah & Castillo, Alberto, "The broader significance of ethno-ornithology", i: *Ethno-ornithology: Birds, Indigenous Peoples, Culture and Society*, eds. Sonia Tidemann and Andrew Gosler. London 2011.

Green, Archie, "Birds of a Feather: Gorbys and Petrels", i: *Northeast Folklore: essays in Honor of Edward D. "Sandy" Ives*, eds. Pauleena MacDougall and David Taylor. Orono 2000.

Jones, William, *Credulities Past and Present: Including the Sea and Seamen, Miners, Amulets and Talismans, Rings, Word and Letter Divination, Numbers, Trials, Exorcising and Blessing of Animals, Birds, Eggs, and Luck*. London.

Kalm, Peter, 1937: *Travels in North America*. New York 1880.

Kalm, Pehr, *Resejournal över resan till norra Amerika* 2. Helsingfors 1970.

Lockley, Ronald M., *Flight of the Storm Petrel*. London 1983.

Macgregor, Alexander, *The Prophecies of the Brahan Seer (Coinneach Odhar Fiosaihe)*. With an appendix on the superstition of the Highlanders. Inverness 1878.

Mohr, Nicolai, *Forsøg til en Islandsk Naturhistorie, med adskillige oekonomiske samt andra Anmærkninger*. København 1786.

Mäenpää, Sari, "'To kill an albatross is unlucky': maritime animals as symbols of freedom on Finnish windjammers in the 1930s", *Journal of Maritime Research* 20 (2022).

Osbeck, Pehr, *Dagbok öfver en Ostindisk Resa Åren 1750, 1751, 1752. Med Anmärkningar Uti Naturkunnigheten, främmande Folkslags Språk, Seder, Hushållning m.m.* Stockholm 1757.

Qvigstad, J., *Lappische Wetterkunde*. Oslo Etnografiske Museums Skrifter 1:6. Oslo 1934.

Schéele, Georg von, *John Groggs minnen från hafven och hamnarne*. Stockholm 1889.

Schmidt, A.F., *Mærkedage og Vejrregler: en folkloristisk Undersøgelse*. Braband 1963.

Spence, John, *Shetland Folk-lore*. Lerwick 1899.

Steensland, Lars, *Kommenterad svensk-rysk och rysk-svensk fågelordlista*. Uppsala 1986.

Steinmetz, Andrew, *Manual of Weathercasts: Storm Prognostics in Land and Sea* vol. 1. London 1866.

Sundevall, Carl Jacob & J. E. H. Kinberg, *Svenska foglarna* vol. 3. Stockholm 1885.

Svabo, J.C., *Inberetninger fra en Reise i Færøe 1781 og 1782*. København 1959.

Svanberg, Ingvar, „Die Sturmschwalbe in der nordatlantische Volksbiologie“, *Ornithologische Mitteilungen: Monatsschrift für Vogelbeobachtung und Feldornithologie* 60 (2008).

Svanberg, Ingvar, *Fåglar i svensk folklig tradition*. Stockholm 2022.

Swainson, C., *The Folklore and Provincial Names of British Birds* (The Publications of the Folk Lore Society 17). London 1886.

Tillhagen, Carl Herman, *Fåglarna i folktron*. Stockholm 1978.

Whalley, George, „The Mariner and the Albatross“, *University of Toronto Quarterly* vol. 16:4 (1947).

Noter

- ¹ Svanberg 2022 s. 11–17.
- ² Fischerström 1761 s. 268.
- ³ Gosler, Buehler & Castillo 2010.
- ⁴ Columbus 1893.
- ⁵ Eysers 2012 s. 31.
- ⁶ Svanberg 2022 s. 12.
- ⁷ Svanberg 2022 s. 15–16.
- ⁸ Whalley 1947.
- ⁹ Brøndegaard 1963.
- ¹⁰ Clements 1951 s. 76–77.
- ¹¹ Schéele 1889: 204–209.
- ¹² Mäenpää 2022.
- ¹³ Svanberg 2008.
- ¹⁴ Kalm 1970 s. 113.
- ¹⁵ Kalm 1966 s. 33.
- ¹⁶ Osbeck 1757 s. 78.
- ¹⁷ Gadde 1965 s. 11.
- ¹⁸ Clary 1994 s. 23.
- ¹⁹ Steinmetz 1866 s. 111; Jones 1880 s. 10; Baker 1979 s. 161–162.
- ²⁰ Clary 1994 s. 23.
- ²¹ Aburrow 1998 s. 170.
- ²² Archie Green 2000.
- ²³ Clusius 1605 s. 368.
- ²⁴ Sundevall & Kinberg 1885 s. 1172.
- ²⁵ Lockley 1983 s. 7; Aburrow 1998 s. 170.
- ²⁶ DAG: VFF 1927, s. 123–124.
- ²⁷ Jones 1880 s. 10; Clary 1994 s. 23.
- ²⁸ Archibald 1996 s. 57.
- ²⁹ MacGregor 1878 s. 31.
- ³⁰ Mohr 1786 s. 34; Svabo 1959 s. 13.
- ³¹ De Garis 1986 s. 136; Schmidt 1963 s. 215.
- ³² Swainson 1888 s. 205; Baker 1979 s. 162.
- ³³ Tillhagen 1978 s. 324.
- ³⁴ Qvigstad 1934 s. 384.
- ³⁵ Steensland 1986 s. 11.
- ³⁶ Sundevall & Kindvall 1885 s. 1172.
- ³⁷ Kalm 1970 s. 95, 98, 103, 111–114, 120, 125–127.
- ³⁸ Sundevall & Kindvall 1885 s. 1172.
- ³⁹ Bulmer & Healey 1993 s. 43–44.
- ⁴⁰ Spence 1899 s. 112.



henrik.j.alexandersson@gmail.com

lennart.bornmalm@lanspumpen.se

Alexandersson, H., & Bornmalm, L. Fiskefartyget LL 158 Sandö – kring en materiell förlust och ett förlorat kulturarv.

Forum navale, (83), 194–229.

<https://doi.org/10.63402/fn8362913>

Fiskefartyget LL 158 Sandö

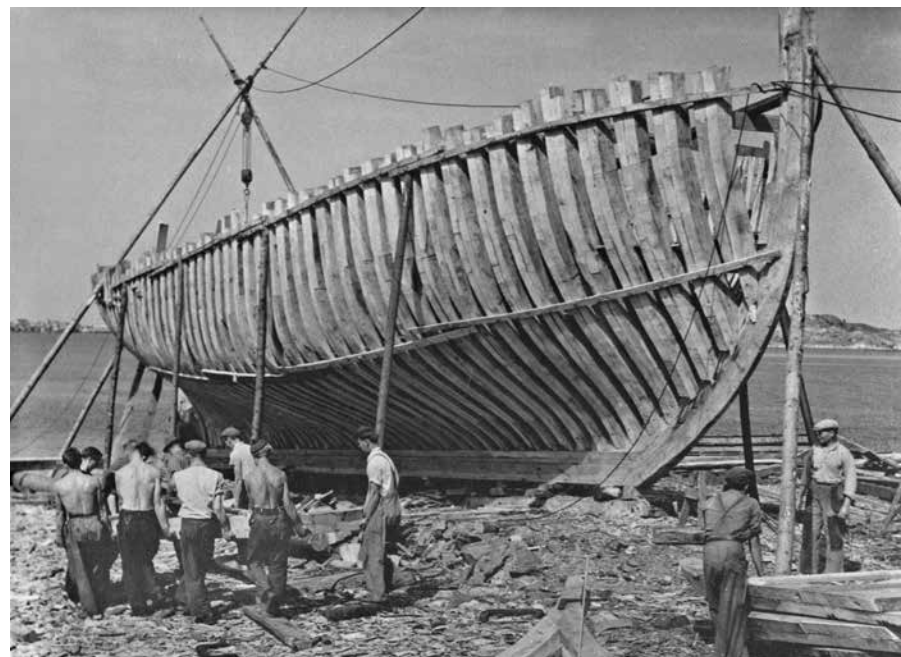
– kring en materiell förlust och ett förlorat kulturarv

Henrik Alexandersson och Lennart Bornmalm

Året är 1975. Den 20 maj befinner sig fiskefartyget LL 158 Sandö från Grundsund på storbackefiske i farvattnen kring Shetlandsöarna. Vinden ökar och når omsider orkanstyrka. Några sjömil väster om ön Foula slår en våldsamt brottsjö ned över fartyget, akterifrån. Styrhyttens och däckshusets trädörrar slits loss och spolats ut i havet och försvinner. Stora mängder atlantvatten flödar ner i mäss och maskinrum. Besättningsmannen Olof Billgren, som vid tillfället stod till rors, lyckas hålla sig fast i ratten och återfanns senare "dazed and confused". Fartyget rullar våldsamt i sjöhävningen och stora dieselfyllda oljefat slits loss från sina surrningar och kanar tillsammans med krokförsedda linor runt på däck. Decca, radar, telefon och el har slagits ut. Brottsjön hade med andra ord skapat omfattande förödelse och oreda ombord, men fartyget hade inte sprungit läck och motorn hade inte stannat. Besättningen kämpar mot vågor på 12 till 15 meters höjd. Regn och hagelskurar avlöser varandra. Efterhand kunde Sandö sakta börja köra mot Lerwicks hamn. Efter några dagars reparationer gick Sandö återigen ut på storbackefiske.¹

Henrik Alexandersson, fil. dr i arkeologi. Forskar om Bohusläns maritima kulturhistoria.

Lennart Bornmalm, fil. dr, tidigare universitetslektor, numera seniorforskare vid Göteborgs universitet.



LL 158 Sandö under byggnad 1948 vid V&T Löfbergs Slip & Båtvarv i Rönning. Foto Arkiv Tomas Löfberg.

Denna dramatiska episod lämnar en inblick i träfiskefartyget LL 158 Sandös sjuttiofemåriga historia. Naturelementens kraftspel på Atlanten, Nordsjön, Skagerack och Östersjön utövade ett ständigt slitage och hot mot fartyget. Men det skulle dröja innan Sandös spant och bordläggning skulle ge vika för tidens tand och människors beslut. När det K-märkta museifartyget destruerades 2024 förintades en materiell helhet som bar direkt vittnesbörd om bohuslänskt fiske under efterkrigstiden.

Sandö har varit i blickfånget under lång tid och kan uppfattas som en välkänd artefakt. Med sin väldokumenterade historia – från byggåret 1948 fram tills destrueringen 2024 – utgjorde fartyget ett på många sätt unikt maritimt objekt, inte minst med tanke på den långa brukningstiden inom svenskt fiske.² Utifrån ett materiellt forskningsperspektiv kan föremålet därmed sägas ha haft ett långt livslopp.³



Sandö i hamn på Klädesholmen i början av 1950-talet. Foto Arkiv Bohusläns Museum.

Det övergripande syftet med denna text är att med hjälp av exemplet *Sandö* belysa och reflektera över fiskefartygens kulturhistoriska aspekter i vid mening, där särskild hänsyn tas till källmaterial, materiella förluster och bevarandeproblematik. På ett vidare plan är målsättning att bidra med kunskap om maritima materiella perspektiv på Bohusläns historia. För att vidga perspektiven lyfter vi några teoretiska resonemang kopplade till materiell kultur och minne. Redan inledningsvis vill vi framhålla att det genom arkiv, samlingar och

muntlig kultur finns goda möjligheter att fånga upp kunskap om förlorade träfiskefartyg.

Hur står vi rustade för att undersöka, förstå och beskriva träfiskefartygens sista tid? Vilka källor står till vårt förfogande? Kan kunskapen om dessa farkoster säkras för framtiden, trots försvinnandet?

För vår egen del medförde skrotningen av *Sandö* att vårt dokumentations- och granskningsarbete fick ta en något annan kursriktning än som var planerad. Istället för att koncentrera oss på det fysiska fartyget kom grundforskningsarbetet att inriktas mot en inventering av arkivresurser samt att belysa kulturhistoriska grundproblem som är sammanlänkade med utforskandet av träfiskefartyg.⁴ Till vår hjälp finns ett variationsrikt material i form av artefakter, texter, bilder och muntlig kultur. Inte minst är det viktigt att ta fasta på hur uppgifterna i källorna avviker från varandra och undersöka vad detta kan bero på. Vidare fungerar *Sandö* som ett utmärkt exempel på en artefakt som bär på skilda tidsskalor.

Ingen större träfiskebåt är idag – oss veterligen – bevarad i svensk offentlig museimiljö. När träfiskefartygen utrangerats från svensk fiskerinäring har det uppstått något som skulle kunna betecknas som ett tomrum. Det kan därför vara betydelsefullt att reflektera över *vad* som gått förlorat,

hur det gått förlorat och för *vem* dessa kulturyttringar haft betydelse.

Några tydliga instruktioner för hur insamlade och sparade maritima föremål är tänkta att användas är svårt att ge ett övergripande svar på. Det kanske är att hårdra det hela, men vi står utan något tydligt testamente, instruktioner och riktlinjer för hur och varför det maritima kulturarvet ska bevaras. För framtiden kan det därför vara viktigt att söka efter riktade samlings-, urvals-, kunskaps- och bevarandestrategier i arkiven.



Sandö lämnar hemmahamnen Grundsund i mitten av 1970-talet. Foto Terje Fredh.

Försvinnandets historia och föremåls rörelser – en teoretisk horisont

Den fysiska miljö som omger oss formar vår vardag och våra föreställningar. Sett utifrån ett materiellt perspektiv vittnar en mångfald av båt- och redskapstyper om en särpräglad fångstkultur.⁵ Det bohuslänska fisket kan – åtminstone på ett övergripande plan – karaktäriseras med hjälp av begreppen anpassning och rörelse. Människan har med hjälp av sina artefakter – och berättelserna som är direkt kopplade till dessa – skapat en fördjupad mening om sin plats i världen och livet. Havet, människan och föremålen griper således tag i varandra, länkas samman och skapar avtryck och olika uttrycksformer.

Det som fallit i glömska eller försvunnit kan aktiveras på nytt, ingå i nya sammanhang och behäftas med nytt betydelseinnehåll. En del föremål kan få förändrad status och färdas vidare till andra vistelseorter, och integreras med andra föremål. Ett exempel på detta är museiföremål i utställningar och föremålsmagasin. Den franske arkeologen Laurent Olivier framhåller att ting, oavsett ålder, är närvarande här och nu och ingår därmed även i betydelseskapande sammanhang i vår egen samtid.⁶

Inom det forskningsfält som behandlar materiell kultur har det under de



Saltlånga lossas av Karl Oddvar Simonsson och Royne Robertsson från Sandö i Grundsunds hamn sommaren 1973. Foto Arkiv Klas Berntsson.

senaste dryga trettio åren laborerats med skilda perspektiv, där inte minst tingens dynamik lyfts fram. Även begrepp som livslopp, livshistoria, eller objektsbiografi har fått en framträdande position för att fördjupa förståelsen för enskilda föremål, eller kategorier av föremål. Inom forskningen har dessa synsätt vidgats och även kommit att belysa relationen mellan människa och artefakt, om hur människan påverkat omgivningen genom sina artefakter – men också det omvända: på vilket sätt artefakter påverkat människan.⁷ I samband med att de maritima föremålen inte längre brukas försvinner kunskapen om desamma. Inte minst dyker frågan upp om vad som händer med bohuslänska dialektala begrepp som är kopplade till fisket när fiskefartygen försvinner? Det behövs med andra ord tvärvetenskapliga insatser för att förstå den mångfacetterade maritima materiella kulturen.⁸

Socialantropologerna Hans Peter Hahn och Hadas Weiss har inriktat sin forskning på tingens färdvägar, *itineraries*.⁹ Begreppet har potential för att



När storbackefisket bedrevs i farvatten runt Shetlandsöarna besöktes Lerwick regelbundet. LL 158 Sandö i Lerwick den 9 juni 1980. Foto J.A. Hughson. Arkiv Shetland Museum.

belysa hur ett träfiskefartyg formats och omformats – men också hur det brukats – över tid, i en ständigt pågående rörelse- och cirkulationshistoria. I *Sandös* fall skedde omfattande rörelser över stora havsområden, vilket bidrog till att träfiskefartyget utsattes för hårda påfrestningar och slitage, vilket i sin tur gav upphov till reparationer och förändringar. Skilda ägandeförhållanden är också att se som cirkulationer/rörelser, vilka kan kartläggas genom uppgifter ur arkiven. Det sker alltså olika transformationer av fartygen över tid. Dessa handlar inte enbart om materiella förhållanden, utan även om hur föremål skiftat betydelseinnehåll och gestaltats över tid. I ett sådant sammanhang blir det viktigt att lyfta fram skilda synsätt på den maritima kulturens materiella och immateriella uttrycksformer. Artefakter lämnar indikationer på *vad* en kultur gör och *hur* den görs fysisk.¹⁰ Det kan handla om att rikta sökarljuset mot normer och tankesätt, praktiker, föreställningar, redskaps- och teknikutveckling samt skeppsbyggnad för att fördjupa kunskapen om fiskefartygen.



Sommaren 1985 fiskade tre generationer tillsammans ombord på Sandö under storbackeresorna till vattnen kring Shetlandsöarna. På bilden ses från vänster skepparen Klas Berntsson, hans son Ragnar Berntsson samt Klas far, Bernt Johansson. Det var en sällsynt och fin stund där tre generationers yrkeserfarenhet möttes på samma däck. Foto Owe Tollesby, Lysekil.

Idéhistorikern Emma Hagström Molin har uppmärksammat att "även om ett specifikt föremål har överlevt sekler materiellt intakt så är det inte stabilt, eftersom de rumsliga och tidsliga kontexterna är med om att skapa förståelse av föremålet".¹¹

Med anledning av samlande av föremål och uppgifter bör man även reflektera över själva processen; varför vi samlar, vad som samlas in och vad som sparas. Den franske historikern Pierre Nora har satt fingret på detta, vilket kan belysas genom följande citat:

"I samma mån som det traditionella minnet försvinner känner vi oss förpliktigade att andaktsfullt samla kvarlevor, vittnesbörd, dokument,

bilder, tal, synliga tecken på det som varit, som om denna urkundssamling som bara fortsätter svälla skulle, utgöra bevis i någon ännu okänd historiens domstol."¹²

De stora träfiskefartygens sista tid

Om 1900-talets bohuslänska historia skulle skisseras vore det närmast tjänstefel att utelämna träfiskebåtarna, och de mindre allmogebåtarna med för den delen. Båten utgjorde grundbulten för fiske och transporter. Sett utifrån ett immateriellt perspektiv sträcker sig dock båten ut vidare än så. Inte minst avspeglas detta i Bohusläns museums logotype. Där möter betraktaren ett klassiskt bohuslänskt fiskefartyg.¹³ Fiskebåten får bära upp och symbolisera ett helt landskaps historia och blir till en identitetsskapande artefakt. Ytterligare en dimension kan framhållas; det handlar om rörelse, vilket manifesteras på ett tydligt sätt genom logotypen.



LL 158 Sandö i Haugesunds hamn sommaren 1992, vilket blev det sista året storbackefiske bedrevs med fartyget. Foto Alf Johan Kristiansen.

Minnesspårerna efter träfiskefartyg har även fått fäste långt från de svenska nationsgränserna. Det handlar både om kollektiva och enskilda minnen. På Shetland, i Baltasound står en minnessten av bohusgranit med en inhuggen bild av ett bohuslänskt fiskefartyg. Texten, som på både svenska och engelska, berättar om svenska fiskares hundraåriga närvaro på platsen och i de stormfyllda farvattnen runt Shetland.¹⁴

Turistnäringen i Bohuslän har länge anammat träfiskebåtar i marknadsföringen av landskapet där de uppfattas förmedla något genuint och typiskt bohuslänskt. I narrativen framhålls inte minst det dunkande ljudet från de äldre fiskebåtarnas motorer. Numera – med några få undantag – är de gamla fiskelägenas skyddade hamnlägen istället fyllda med fritidsbåtar.

När ståltrålarna slog igenom inom svensk fiskerinäring under 1960-talet kom träfiskefartyg att uppfattas som föråldrade, underhållskrävande och tungarbetade. Trots ståltrållarnas intåg var det ändå många fiskare, särskilt i mellersta och norra Bohuslän kustbygder som även fortsättningsvis kom att använda sina träbåtar, inte minst i trålfisket efter räkor och fisk eller i skarpsillfisket. Vidgar vi perspektivet så skedde en omfattande förändring när de vitmålade träfiskebåtarna i allt snabbare takt försvann från fiskelägena eftersom de skrotades ut som ett led i EU:s fiskeripolitik.¹⁵ Den maritima kulturen hade länge knakat i fogarna. Hotet om att träfiskebåtarna skulle försvinna aktualiserade frågan om det fanns möjlighet att spara ett större träfiskefartyg till framtida generationer.¹⁶ Även under senare år har det flytande kulturarvet uppmärksamrats, inte minst på riksdagsnivå där Roland Utbult (KD) har lyft västkustfiskets och fiskefartygens kulturarv i en debatt 29 april 2021.¹⁷

Kulturarv brukar framhållas som demokratiskt. Ska privatpersoner och föreningar som vid sidan av kulturarvsinstitutionerna få vara med och påverka föremålets vidare öden eller kan det i samband med en K-märkning eller i utbetalandet av fartygsstöd ställas krav på ett mer långsiktigt bevarande? När det gäller bevarandet av träfiskebåtar kan det vara på sin plats att lyfta upp ett par exempel. *Sandös* ett år yngre "systerfartyg" LL 41 *Spero* ägs och vårdas idag av en privatperson och fungerar som husbåt.¹⁸ Den K-märkta *Spero* lämnar exteriört sett en mycket god visuell uppfattning om hur ett bohuslänskt träfiskefartyg såg ut under efterkrigstiden. Den föregående generationens träbyggda fiskefartyg som exempelvis LL

667 *Asta* från 1916, även den med kulturhistorisk märkning, har bevarats genom föreningen Töllar och Seiels försorg.¹⁹ Storfiskefartyg som bankskutor och sjöbåtar finns inte bevarande materiellt, men några engelska kuttrar seglar fortsatt.²⁰

En möjlig bidragande orsak till att bevarade och kulturhistoriskt värdefulla fartyg och andra transportmedel inte hamnat högre upp på kulturarvsagendan kan vara att de inte åtnjuter något juridiskt skydd i kulturmiljölagstiftningen. I förbigående kan det vara värt att beakta att både hållristningsskepp som knackats in i bohusgraniten, skeppssättningar och vrak som sjunkit före 1850 har högre status i kulturmiljölagen än det flytande/rörliga kulturarvet. Statens maritima och transporthistoriska museer (Sjöhistoriska museet) hanterar och beslutar i ärenden kring k-märkning av fartyg, vilket ingalunda är ett juridiskt skydd utan ett sätt att uppmärksamma väl bevarade representanter för det flytande kulturarvet.²¹

Under senare år har träfiskebåtar varit föremål för omfattande grundforskningsinsatser.²² Generellt sett har tidigare studier som behandlat fiskefartyg haft en tendens att vara beskrivande till sin karaktär, där det finns en viss slagsida åt tekniska faktauppgifter.²³ Fiskefartygen beskrivs ofta i sin nybyggda form, eller vid en specifik tid de tillhörde ett visst båtlag eller ett visst fiskeläge. Flera av dessa skrifter är att beteckna som hembygdsliteratur, och rör således blott ett mindre geografiskt område. Detta material är dock mycket välkommet och viktigt att integrera i framtida fördjupade forskningsinsatser, inte minst för att fånga upp exklusiva lokala berättelser om erfarenheter från havsfisket, som inte går att nå genom offentliga arkiv.²⁴

En viktig del i en framtida forskningsinsats kan vara att historiografiskt reflektera över hur fiske- och fiskefartygsforskning blir till; hur den görs. Vad är det för uppgifter som samlas ihop och förs samman i en studie? Uppenbarar sig någon form av metod? När en fiskebåts historik skisseras är det viktigt att vara källkritisk och granska divergerande uppgifter. Att använda sig av skilda och av varandra oberoende källor för att granska uppgifter är ett tidskrävande arbete. En metod i arbetsprocessen kan vara att ställa upp en tidslinje för att därunder samla uppgifter om ett fartyg. Detta ger en god kronologisk översikt över händelser och förändringar i ett fartygs livslopp.

Den som granskar litteratur, tidningsartiklar och arkivhandlingarna som rör *Sandö* märker snart att det finns vissa uppgifter som motsäger varandra, inte minst årtal som måste kontrolleras vid en fördjupad historieskrivning. Detta är dock inget unikt i just *Sandös* fall. I samband med eftersökandet och lokaliseringen av uppgifter i arkiv är det även betydelsefullt att förstå arkivbildarens organisation och eventuella omorganisationer över tid. *Hur* det historiska förflutna har fått fäste i arkivens dokument och varför, blir en källkritisk problemformulering.

Sandö – nedslag i en förtätad fartygsbiografi

Från 1948 fram till 2011 bedrevs yrkesmässigt fiske med *Sandö*, därefter skänkte ägaren Klas Berntsson fartyget till Bohusläns museum i Uddevalla.²⁵ Planer drogs upp, och ambitionen var att bevara *Sandö* i en båthall.²⁶

Sandö kom att synliggöras för att belysa den sista fasen i det månghundraåriga bohuslänska storsjöfisket. Fartyget var det sista svenska fiskefartyg som bedrev storbackefiske. Det var i de så kallade storfiskebygderna i mellersta Bohuslän – en förhållandevis kort kuststräcka från norra Sotenäset till Tjörns sydspets – som detta krokfiske växte fram. Specialiseringen nådde sin höjdpunkt i ett område som innefattar de tre öarna Skaftö, Orust och Tjörn. Genom arkivhandlingar, fotografier, teckningar, tavlor, bevarade redskap och utrustning, skeppsmodeller, andra föremål och berättelser kan det äldre bankfiskeslitet på Nordsjön och Atlanten anas – och till viss del även förstås. Inte minst avspeglas den sista epoken av detta specialiserade fiske i den till eftervärlden bevarade utrustningen i Bohusläns museums föremålssamling i form av storbackehundren med känsor och flån, strykdraggar, vakare, kläppar, knivar, fiskbingar och en del annat som samlats in efter *Sandö*.²⁷

Här nedan presenterar vi några grundläggande kronologiska drag i *Sandös* förtätade historia. Inte minst vill vi, med detta visa på möjligheten att avtäckta en djup detaljnivå om varje enskilt svenska fiskefartyg genom arkiven. Genom närstudiet av källor och upprättande av föremålsbiografier kan jämförelser mellan fiskefartyg visa på gemensamma

drag, men även lyfta fram det som är unikt och särpräglat.

Den långa brukningstiden har satt sina spår, inte bara i fartygskrovet utan även i arkiven. Det som gör *Sandö* till ett unikt objekt är de många storsjöfiskeresorna till Nordatlanten för att fiska långa. Dessa sträcker sig över åren 1950 och 1992 med vissa uppehåll.²⁸ Det har ibland framförts att *Sandö* fiskat långa i en obruten följd från 1949 till 1992, vilket måste kontrolleras vid en fördjupad historieskrivning över fartyget.²⁹

Sandös hemmahamn var under åren 1948 till 1961 Klädesholmen. Därefter såldes fartyget vidare till Karingön där det blev kvar tills 1971. Från 1972 blev Grundsund hemort.

Fartyget har genom åren ägts av fyra olika båtlag, men har trots detta aldrig behövt ändrad distriktsbeteckning (LL - Lysekil) eller namn, vilket är ovanligt för ett fiskefartyg som har haft olika hemmahamnar och ägare. *Sandö* utgjorde nybygge nummer åtta från V&T Löfbergs Slip och Båtvarv, Rönäng. Beställningen gjordes 15 september 1947 av bröderna Alban och Frans Fager och Alf Karlsson och kontraktet skrevs i Rönäng 15 december 1947. LL 158 *Sandö* mätte enligt mätbrevet, som nybyggt fartyg 23,49 m i längd och 6,44 m i bredd och hade en bruttotonvikt av 94,07 ton.³⁰ Efter sjösättningen bogserades fartyget till Knippla Skeppsvarv, där motorn, en trecylindrig June-Munktell om 225 hästkrafter, installerades. Vid denna tid reglerades byggnationen av fiskefartyg av trä av ett regelverk som framtogs av Göteborgs och Bohus läns Havsfiskeförening.³¹ Priset för nybygget vid V&T Löfbergs Slip och Båtvarv var 160 000 kronor. Båtlaget från Klädesholmen bedrev sillfiske i Nordsjön och backefiske under somrarna.



Klas Berntsson var skeppare och ägare av Sandö under nästan tre decennier. Foto Bertil Quirin.



Sandö i hemmahamnen som museifartyg den 6 juli 2019. Foto Dag Larsson, Grundsund.

risson. Redarna på Karingön använde bara fartyget under backefiskesäsongen maj till augusti. Under övriga delen av året bedrev de kustfiske med mindre båtar. År 1972 köptes LL 158 *Sandö* av ett båtlag från Grundsund som bestod av Royne Robertsson, Karl Eskil Andersson och Klas Berndtsson. Berndtsson blev ensam ägare till *Sandö* 1981. Fiske efter torsk med bottentrål bedrevs i Östersjön under vintrarna åren 1984 till 2008.³⁴ Den 17 september 1984 kolliderade *Sandö* med gamla, inre piren i Ystad. Förstäven och innerstäven knäcktes och en del bordläggningsplankor skadades.³⁵ En betydligt allvarigare incident med omfattande skador inträffade 1987 när *Sandö* låg vid kaj i Ystad och blev påseglad av Polenfärjan *Jan Hawelius*. Vidare skedde motorbyte 1988, då en B&W Alpha från 1975 installerades.³⁶

År 1955 byttes motorn ut till en B&W Alpha diesel om 330 hästkrafter.³² Det kan även vara på sin plats att nämna att *Sandö* inte enbart bedrev backefiske vid Shetlandsöarna utan även vid Island 1954 och 1955 samt vid Färöarna 1982.³³

I och med att Fagers köpte stålfiskefartyget *Fagerö* såldes *Sandö*, som även fortsättningsvis skulle få Klädesholmen som hemmahamn med Sven Simonsson, Jan Gottlander, Anders Östen Arvidsson, David Bergius och Rune Johansson som nya ägare. Båtlaget sålde efter ett par år fiskebåten till Karingön och de nya ägarna Axel Grundén, Arne Johansson och Arne Zack-

Vid 1980-talets mitt sjönk lönsamheten för storsjöfisket och *Sandö* blev till sist ensam svensk fiskebåt att bedriva storbackefiske efter långa vid Shetlandsöarna och farvattnen däromkring. På Shetland kunde fiskelaget söka hamn i exempelvis Baltasound eller Lerwick. När *Sandö* upphörde med storbackefisket efter sommarens fiske 1992 kom fartyget att i huvudsak bedriva torskfiske i Östersjön samt räkfiske i Skagerack. År 2011 upphörde Klas Berndtsson att bedriva fiske med *Sandö*.³⁷ I maj 2011 övergick båten i Bohusläns museums ägo efter ett avtal mellan Fiskeriverket och den dåvarande ägaren Klas Berndtsson. EU-bidrag utgick därmed till ägaren och *Sandö* togs ur drift. Fiskefartyget tillhörde sedan Bohusläns museum i Uddevalla, men hade fortsatt sin hemvist i Grundsund. Fartyget har under åren efter övertagande i museets regi skötts och även visats för publik av Berndtsson. Bohusläns museum lämnade in ansökan den 31 oktober 2011 och den 8 december 2011 togs beslut om K- märkning av *Sandö*. I Sjöhistoriska museets utlåtande till beslutet kan man läsa att fartyget sågs som "kulturhistoriskt synnerligen värdefullt".³⁸

***Sandö* som museifartyg**

När ett fartyg övergår från bruksföremål till museiobjekt sker en förändring. Det skapas en skärningspunkt i föremålets biografi. Vid överlämnandet till Bohusläns museum satte Fiskeriverket upp en rad villkor. Fartyget fick inte användas till fiske (inte yrkesmässigt fiske, inte fiske för fritidsändamål och heller inte fiske i turistverksamhet). Vidare skulle Bohusläns museum hålla fartyget tillgängligt för allmänheten genom visningar till sjöss eller inomhus. Om fartyget inte kunde tas om hand av Bohusläns museum skulle det skrotas.³⁹ Planer drogs upp om hur fartyget skulle ingå i en planerad permanent utställning i en båthall.⁴⁰

Sandö kom aldrig att klassificeras som ett föremål i Bohusläns museums samlingar, trots att museet stod som ägare. Museet avsåg att bevara fartyget som ett bruksföremål där den tidigare ägaren Klas Berndtsson ansvarade för båtens reparationer och underhåll.⁴¹ Om någon vård- eller förvaltningsplan för *Sandö* upprättades är oklart. Däremot finns det en rapport från Studio Västsvensk konservering /Västra Götalandsregionen, Västarvet

som behandlar trämaterialiet och lämnar förhållningsråd om underhållet. I detta dokument ingår en fotodokumentation och beskrivning om fartyget som lämnar är en viktig tidsbild. Här framhålls även vikten av museidokumentation gällande reparationer, förändringar, berättelser och att fartyget bör riggas för långafiske och visas.⁴² Åren 2013, 2015, 2016 och 2018 genomfördes renoveringar av bland annat köl och skrov med omdrivning och spikbyte, bordbyte, relingsbyte och drivning av däck.⁴³

Visionen om en båthall och bevarandet av *Sandö* kom aldrig att infrias. Under 2021 meddelas det i pressen att Bohusläns museum försökt sälja *Sandö*, men inte hittat någon köpare. Nu hotades fiskebåten av skrotning. Fartyget flyttades från Grundsund till Göteborgs hamn 2022. Uddevalla-bloggen var sedan först ut med nyheten att *Sandö* skulle skrotas.⁴⁴

När något som funnits länge – och varit uppmärksammat – försvinner skapas ett tomrum, och inte sällan orolighet och oreda. Det skapas något som skulle kunna betecknas som ett Horror vacui – rädslan för tomrummet. När beslutet togs, om att *Sandö* skulle destrueras lät inte kritiken vänta på sig. Många engagerade sig och det framfördes en del upprörda röster i sociala medier. En sådan reaktion är inte ovanlig när ett kulturarv hotar att försvinna, ändras eller förstöras. Frågan restes om hur ett K-märkt fartyg och tillika ett museifartyg kunde skrotas?⁴⁵

Under ett föremåls livslopp sker inte sällan aktiveringar, omvandlingar, och kanske även en omförhandling av dess historia. Att skifta fokus ifrån något som *är* till något som *varit* kan vara en omtumlande upplevelse för många. Något tas bort och ersätts inte. Ett gott exempel är ön Åstol vars hela moderna stålfiskeflotta såldes av och försvann efter sillfiskekrisen i Nordsjön under 1960-talets slut och början av 1970-talet. Hamnen på Åstol tömdes och de mentala sårerna efter den förlusten har aldrig kunnat läkas.⁴⁶

Inte minst blir det i framtiden viktigt att utreda och försöka förstå *Sandös* tid som museifartyg och hur bevarandefrågan hanterades, och söka fördjupa förståelsen om bakgrunden till skrotningen. Det är alltid lätt att vara efterklok, men möjligen kunde det från museets sida ha varit värt att titta på hur norska och danska museum och föreningar bevarat träfiskefartyg och söka extern finansiering för att bevara *Sandö*. Var tanken att *Sandö* skulle återställas till originalskick, eller skulle man "låsa" och konser-

vera fartyget i en tidskapsel så som det såg ut i samband med överlämnandet till Bohusläns museum? Hur skulle ett långtidsbevarande sett ut? Att bevara och förebygga en vidare nedbrytning av ett träfiskefartyg kräver omfattande resurser i form av tid, ekonomi och konservering. För ett mindre regionalt museum med uppdrag att spegla ett helt landskaps historia kan ett så omfattande föremål som *Sandö* bli en omfattande börda.

Efter försök att sälja *Sandö* tog Bohusläns museums styrelse beslut om att fartyget skulle skrotas.⁴⁷ Vid årsskiftet 2023-2024 bogserades *Sandö* till Frederikshavn för att huggas upp. Innan upphuggningen påbörjats sjönk *Sandö* vid kajen i Frederikshavn. Händelsen kan uppfattas som en neslig avslutning på ett fartygs livslopp, eller som ett ödets ironi för ett fartyg som klarat utsattheten under storbackefisket på Nordatlantens stormfyllda farvatten. I och med att *Sandö* destruerades förändrades således förutsättningarna för framtida forskningsinsatser. Nu kunde vi inte längre gå direkt till det fysiska fartygsskrovet för att kontrollera uppgifter ur arkivens handlingar och från muntliga utsagor. Frågan om vad som har sparats från *Sandö* och vad som dokumenterats kan vara värt att titta närmare på, inte minst hur urval gjorts, vilka argument som förts fram för ett bevarande. I framtiden kan föremålen och arkivmaterialiet vara behjälpliga för att förstå kulturella, miljömässiga, ekonomiska och sociala aspekter av fiskerinäringen.

Fiskefartyget som kulturhistoriskt kunskapsobjekt

Den maritima kulturen kan uppfattas som gränslös och spränger på ett effektivt sätt nationsgränserna. Fiskefartyg verkar således på flera skilda geografiska nivåer, och bör sättas in i en vidare förståelseram, som inte är begränsad till lokalsamhället. De skilda nivåerna och skalorna i *Sandös* bruksningshistoria rör inte bara fartygets tidigare hemmahamnar och ägare. Fartyget med dess utrustning och redskap blir en del i en större historia som rör sig i ett vidare geografiskt rum och sträcker ut sin kronologi. *Sandö* är djupt sammanlänkad med svenskt fiske efter andra världskriget, storfiskebygderna i mellersta Bohuslän, Bohusläns maritima historia men utgör också en del i Skageracks-, Östersjöns-, Nordsjöns- och Nordatlan-

tens historia. Inte minst speglar fartyget en vidsträckt konsumtionshistoria kopplad till en torr- och saltfiskkultur.

Samtidigt är det viktigt att peka på att varje fiskefartyg och båt-/fiskelag har en unik historia, där inte enbart likheterna med andra fartyg skall belysas. Det handlar alltså om att mobilisera källmaterial för framtida forskningsinsatser samt att bredda perspektiven och källanvändandet, visa på likheter och skillnader, om möjligheten att zooma in och ut för att finna det unikt specifika liksom det generella. På så sätt har fiskefartyget en stor forskningspotential, inte minst när det gäller att belysa och förstå människans förhållande till sina artefakter.

Kulturhistoria är liksom materiell kultur, kulturarv och maritim kultur ett vittfamnande begrepp. Kulturhistorisk forskning kan fånga upp och förklara livsvillkor, erfarenheter och olika företeelser i en maritim kultur, där inte minst livet i fiskeläget och ombord på båtarna skapar naturliga utgångspunkter för djupstudier. Många gånger handlar kultur om något som delas av flera. Kunskap om detta kan inte minst sökas i den materiella kulturen, i arkiven och i kombination med muntliga utsagor. Att söka efter särskilda karaktärsdrag i människans handlingar (praktiker) bidrar till att fördjupa vår kunskap om fisket. Traditionellt sett byggs historia upp kring händelser, inte sällan dramatiska sådana. I kulturhistorisk och mentalitetshistorisk forskning kan vardagslivet ställas i fokus; att förstå varför människor i en fångstkultur handlar på ett visst sätt, vilket inte alltid är att uppfatta som rationellt från ett landbaserat perspektiv.

Ett fiskefartyg består av skilda delar och olika materialtyper som sammanfogats till en helhet. Förändringar, reparationer, utbytet av delar, slitage skilda fisken, naturförhållanden och människors påverkan över tid har satt sina spår. Tidens "nötande tand" på *Sandö* speglar väl den urgamla paradoxen med Theseus skepp: Hur mycket kan bytas ut och ändras på en artefakt innan den förvandlas till en annan?

Stora och små förändringar på skrov, utrustning och redskap signalerar inte bara en teknisk utveckling utan även anpassningar till rådande myndighetsutövande. Fiskefartyget speglar därmed fiskerinäringen, fiskeripolitiken och de regelverk och föreskrifter som rör fiske och skeppsbyggnad. Det materiella anpassades således till en lång rad faktorer som kan närstuderas. *Sandö* förändrades inte minst visuellt när fartygets

mast av trä ersattes av en i stål, eller när styrhytten av trä ersattes av en i aluminium eller när en valback i aluminium monterades.⁴⁸

Fartyg slits och borden, spant, däcksplankor och annat byts ut över tid. Att skepp kan vara byggt med timmer av blandat ursprung och ålder är inget ovanligt. Ett gott exempel är de engelska kuttrarna, som kom till Bohuslän på slutet av 1800-talet. Dessa förbyggdes inte sällan; togs ner till vattenlinjen för att sedan byggas upp igen av lokalt trä, de blev således till mötesplatser mellan flera olika båtbyggnadstraditioner. En viktig lärdom av detta är att skepp är inga ting som ligger stilla, de cirkulerar och ändras ofta. Frågorna som kopplas till fiske och fiskefartyg bör även handla om att titta närmare på de statliga insatserna i form av bidrag, skattelättnader på bränsle, fiskerilån, förhandlingar om fiskekvoter, fiskeförbud och kontrollfunktioner. Även miljöhistoriska aspekter och det maritima resursutnyttjandet bör lyftas fram i anslutning till forskning om fiskefartyg; om hur båtarna påverkats av, men även påverkat havsmiljön. De historiska källorna kan lämna vidgad förståelse för, och perspektiv på, ett för dagen aktuellt begrepp: hållbart fiske.

Sandö sågs som ett fiskefartyg med tur.⁴⁹ Vidare kan ett fiskefartyg uppfattas som ett socialt föremål som brukats av en rad människor över tid. I den kronologiskt inriktade fartygsforskningen har som nämnts inte sällan ägarna (båtlaget) stått i fokus. Sådan forskning skulle kunna kompletteras med en studie av fiskelagens sammansättning och båtens ekonomiska förhållanden över tid. Utgångspunkten kan då med fördel tas i Länsstyrelsen, taxeringsenhets handlingar (båtbilagor). Detta är ett källmaterial som sällan nyttjats i fiskebåtsforskningen, men som öppnar upp för fördjupade studier.⁵⁰

I den muntliga förmedlingen, men även i en rad texter är minnet en faktor att räkna med. *Hur* vi minns, *var* vi minns, *vad* vi minns blir därmed viktiga frågor att ställa. Minnen och berättelser har traditionellt setts med skepsis från historikerfältet. Det handlar om ett viktigt, men problemfyllt och högst subjektivt källmaterial som kan bidra med att vidga kunskapen. Det gäller alltså att kontrollera människors muntliga uppgifter/hågkomster om ett fartyg och ställa dessa mot andra källor, inte minst offentliga uppgifter i arkiven såsom fartygsregister, båtbilagor med mera.

Fiskefartygen blir tredimensionella minnen och fästpunkter för både

kollektiva och enskilda minnen. Många uppgifter som florerar om fartyg bygger just på personliga hågkomster som förmedlats muntligt. Inte minst finns berättelser med känslomässigt inslag när fiskeskeppare skulle skiljas från sina fiskefartyg vid pensionering eller försäljning. Detta vittnar om att båtarna har blivit något mer än enbart ett föremål för brukaren. Båtarna får liksom liv. Inte sällan handlar det om utslag av nostalgiska återblickar i tiden när fiskefartyg kommer på tal.

Många har skrivit och berättat kunnigt och engagerat om fiskefartyg. Detta är dock inte platsen att loda fiskebåtsforskningen på. Generellt kan dock sägas att båtologerna ofta besitter djup kunskap om detaljer och har ofta egna erfarenheter från många år inom fisket. Inte sällan anas dock att skribenterna följer en viss "mall" för att beskriva ett fartygs historik. Risken med att fokusera på ett enskilt fartyg är att det skapas något som skulle kunna betecknas som tingets isolering. Ibland är fartygspresentationer begränsade till rena listor, något för kalenderbitaren, vars uppgifter kan vara svåra att kontrollera om det saknas källhänvisningar.⁵¹ Vari-från uppgifter kommer är en grundläggande källkritisk aspekt och fråga som alltid skall ställas. En risk med att lägga ett alltför stort fokus på ett objekts tekniska detaljer kan leda till att det blir kontextlöst, och utan sammanhang. Detta föranleder frågorna: Vad är det för en kunskapsbild som produceras och förmedlas om fiskefartyg? Hur närsynt får fiskefartygsforskningen bli? Risken är att en alltför närsynt empirism leder till att vi hamnar i något som skulle kunna betecknas som "spant-fetischism" där texter överlastas med teknisk information. Balans, relevans och nyans i framställningar och att söka nya forskningsperspektiv på fiskefartyg är eftersträvarvärt.

Grundforskning – att samla in och ställa samman material, bearbeta, jämföra olika källor och genomföra faktakontroll är tidskrävande. Att kartlägga och utreda källornas tillkomstsituation och förstå den verksamhet som avsatt uppgifterna är avgörande för att säkra ett kunskapsläge. När en rad skilda uppgifter från olika källor förs samman och en historia tecknas skapas något nytt. Detta skall inte betraktas som något ursprungligt. Historikern David Lowenthal har fångat upp detta i några kärnfulla rader:

Historien filtreras och nedtecknas av historiker och det verkliga, faktiska förflutna kan inte återskapas. Endast fragment och enstaka glimtar från det förflutna är tillgängliga, men också de filtreras omedelbart genom våra olika sätt att se och tänka.[...] Historien avviker från det förflutna eftersom den är en tolkning snarare än en replik, den är ett synsätt, inte en kopia av det som hände.⁵²

Det är vidare viktigt att titta närmare på källkritiska och tendentiösa aspekter i texter och muntliga uttalanden: Vem är det som skriver/berättar, och varför? Vad är syftet med texten/uttalandet? Finns det motstridiga uppgifter, vilka kanske skiljer sig åt från andra framställningar om ett och samma fartyg? Inte sällan är det samma röster som ständigt återkommer kring ett visst fiske eller en särskild båt. Går det att hitta andra personer som har erfarenheter och kan komplettera och nyansera med nya berättelser?

Källor, källkritik och perspektiv

Ett fiskefartyg kan på en och samma gång fungera som både undersökningsobjekt och källa. Det gäller att få ut så mycket kunskap som möjligt ur ett föremål. Samtidigt är det viktigt att komplettera med allehanda skriftliga och muntliga uppgifter. Det gäller att använda källorna på ett förnuftigt och källkritiskt sätt samt ha uppsikt över tolkningsföreträden.⁵³ Genom att använda ett vidgat källunderlag skapar man en motvikt till generaliseringar, och kan på så vis visa ett föremåls komplexitet och särpräglade historia. Det unika, men även motsägelsefulla uppgifter i källorna bör lyftas fram.

Det är angeläget att jämföra oberoende källor sinsemellan för att säkerställa ett pålitligt kunskapsunderlag som kan bevaras, förvaltas och förmedlas till en eftervärld. Källornas karaktär varierar och uppgifterna i handlingarna speglar den verksamhet och den tid de en gång upprättades i. Att okritiskt plocka ut uppgifter från skilda arkiv och sammanhang och sätta ihop detta till en ny helhet skapar källkritiska problem.

Inte sällan blickar uppgifter i dokumenten både framåt och bakåt i tiden. Det blir därför viktigt att fånga upp kulturhistoriska förhållanden, inte minst sådant som kan komplettera uppgifter om sociala-, politiska-, ekonomiska och juridiska sammanhang vilka samtligen påverkat fisket och

ett enskilt fiskefartyg. Arkivhandlingarnas mångskiftande uppgifter är betydelsefulla för att upprätta en fördjupad och källkritisk kunskapsbild och förtätad kronologi.

I arkivens dokument har fiskefartygen materialiserats på papper. Att samla in uppgifter och skriva om ett fartyg handlar i mångt och mycket av kunskapsöverföring till papper. På detta sätt skapas något nytt, det sker en omtolkning av en fysisk realitet. I forskningen är det viktigt att vara uppmärksam på hur den materiella kulturen översatts till skrift, och om det finns tidstypiska sätt att beskriva den på. Det skriftliga materialet är även viktigt för att undersöka hur detta speglar människans tankar och attityder över tid. Inte sällan är det kronologin som styr ordnandet av arkivet, men det kan även vara tematiskt indelat, eller efter fiskefartygets namn, distriktsnummer eller fiskesätt. Källmässigt rör vi oss hela tiden mellan fragment och helhet, det statliga inflytandet och yrkesfiskarnas arbets- och vardagsliv.

Generellt sett utgörs materialet till förståelsen av *Sandö* av officiella- och enskilda arkiv samt föremål.⁵⁴ Myndigheter som haft fiske, fartyg och sjöfart som ansvarsområde har avsatt en omfattande mängd handlingar.

Eftersom *Sandö* hade en så lång brukningstid har uppgifter fästs i skilda arkivbildares handlingar. Det blir därför viktigt att ta hänsyn till ett utspritt material där ansvaret för sjöfartsregisteruppgifterna skiftat över tid. Här finns ingen möjlighet att lämna någon djuplodande bild av källsituationen, men i samband med vårt projekt *Fiskefartyget LL 158 Sandö – en forskningsdokumentation* genomfördes en fördjupad genomgång av källmaterialet.⁵⁵

Grundläggande faktauppgifter om *Sandö* och andra fiskefartyg finns i det centrala fartygsregistret. I dessa akter är detaljnivån hög och passar som en utmärkt start för att få en informationsöverblick. I akterna samsas en rad skilda handlingar med skiftande ursprung. I detta material kan bland annat båtens ägare identifieras, likaså fartygens namnbyten och distriktsbeteckningar. Över tid har skilda myndigheter haft ansvar för fartygsregistret. En genomgång visar att det äldsta materialet gällande *Sandö* nås via Kommerskollegiums arkiv. I mappen som rör *Sandö* finns en omfattande mängd uppgifter om fartyget.⁵⁶ Från och med 1956 sköttes registreringen av Sjöfartsverket. Åren 1976 till 2001 hade Stockholms Tingsrätt ansvaret

för fartygsregistret. Mellan åren 2001 och 2008 sköttes det av Sjöfartsverket, och 2009 bildades Transportstyrelsen och registret kom att föras över dit.

I Sjöfartsinspektionen. Fartygssektionens arkiv (Sjöfartsverket) finns material inte minst rapporter gällande inspektioner av fartyg och utrustning. Vidare finns här nationalitetscertifikat, mätbrev, mättningsbevis och skiss över motorfartyget *Sandö*.⁵⁷

Distriktsregistren över fiskefartyg finns i arkiven för tulldistrikten och kustbevakning och utgör ett viktigt grundmaterial för fiskebåtsforskningen.⁵⁸ Detta är ett material som använts tämligen flitigt men som ännu inte utretts och genomforskat.

Generellt sett är källmaterialet för utforskandet av *Sandö* utspritt på ett flertal institutioner. Exempel är Riksarkivet, Bohusläns museum, Sjöhistoriska museet, Sjöfartsmuseet Akvariet och uppgifter finns att hämta in från en rad statliga, regionala och kommunala verksamheter. Ett omfattande problem i samband med undersökningar av moderna fiskefartyg är att skilda myndigheter har haft ansvar för fartygsfrågor under olika tider. Flera av myndigheterna har även bytt namn över tid vilket försvårar eftersöket av handlingar. Inte minst har centrala handlingar gällande *Sandö* förts över från Fiskeriverket till Jordbruksverket. En del äldre handlingar från tidigare, och numera nedlagda myndigheter kan finnas kvar hos dagens myndigheter med liknande eller andra ansvarsområden.

Värt att nämna är att Shetland museum and Archives har en unik bildskatt över bohuslänska fiskefartyg.⁵⁹ Till detta kan även föras privata arkiv och samlingar samt hembygdsföreningsarkiv. Hos hembygdsföreningarna finns ofta ett unikt fotomaterial och kunniga medlemmar som kan berätta om lokala förhållanden, och har inte sällan egna erfarenheter från yrkesfiske. Inom ramen för sådan verksamhet sker även viss utgivning av lokalhistoriska skrifter.

Det är viktigt att påpeka att grundläggande teknisk och byggnadsteknisk information om fiskefartyg, uppgifter om utrustning, befälhavare, besättning, fartygets lönsamhet, fiskerilån, stöd och bidrag, fiskerinäringen samt det kulturhistoriska materialet är utspritt och måste sökas på bred front.

Avslutning – I en tid av fragment

Den sista generationen träfiskebåtar har länge utgjort ett hotat kulturarv. Vi kan konstatera att inom en snar framtid kommer de sista klassiska bohuslänska vitmålade träfiskefartygen att gå ur tiden. Lejonparten är redan försvunnen. Båtarna har sjunkit, eldats upp, slitits ut, sålts till utlandet, omvandlats till husbåtar eller destruerats. Trä kan uppfattas som ett levande material. Det är en naturlig process att detta bryts ner och slits över tid. Vi kan därför uppfatta träfiskebåtarna som en del i något som skulle kunna kallas slitage, sönderfallet och försvinnandets historia. När år 2023 gick mot sitt slut låg två K-märkta svenska träfiskebåtar *Sandö* och *Nordvåg* i Frederikshavn i väntan på destruering. 2023 fanns 15 fiskebåtar K-märkta i Sverige.⁶⁰

När *Sandö* lade till vid kajen i Grundsund sommaren 1992 var en månghundraårig epok av bohuslänskt storsjöfiske över och förbi. På många plan känns storsjöfiskets slit oåtkomligt, och nästan obegripligt, särskilt gäller detta perioden innan fiskefartygen motoriserades. Det börjar numera bli glest i leden bland storsjöfiskare som kan berätta, och som en gång frivilligt, eller kanske av tvång, sökte sig ut till Atlantens grundområden med sina storbackehundren.

Föremål har en tendens att bli platsbundna och knutna till personer. *Sandö* var inget undantag. I fiskeläget Grundsund utgjorde fartyget ett välkänt inslag i hamnbilden. Igenkänningsfaktorn blev med tiden allt större tack vare ständigt återkommande tidningsartiklar. Filmen *Sista backelänken - 100 år av svenskt långafiske. Berättelsen om hur lutfisken kom på det svenska julbordet* (2000) som sänds i SVT bidrog till att *Sandö* även i framtiden blir syn- och hörbar. Bohusläns museums visning av *Sandö* under Västerhavsveckan varje år gjorde det möjligt att synliggöra och tydliggöra fartyget och storbackefisket, och föra fram idén om att fartyget skulle sparas till eftervärlden i en båthall. Besökarna fick gå runt ombord och inte minst sitta i skansappen, som bevarats i original, medan motorn gick på tomgång och lyssna till Klas Berntssons berättelser om *Sandö* och hur storbackefiske bedrevs på Atlanten. Detta blev en unik och uppskattad upplevelse för många. En sådan autenticitet och materiell närhet kan aldrig helt och hållet ersättas av en museiutställning. Samtidigt kan det medföra en

risk att rikta all uppmärksamhet på just *Sandös* storbackefiske, vilket gör att andra delar av fartygets historia riskerar att hamna i en minnesskugga.

Vi vill framhålla att genom *Sandös* destruering framtogs vi en för forskning unik och potentiell artefakt som speglar den bohuslänska maritima kulturen under efterkrigstiden. I den bästa av världar hade fartyget sparats, i den näst bästa hade fartyget plockats isär i sakta mak, dokumenterats och analyserats noggrant i ett tvärvetenskapligt forskningsprojekt. Samtidigt är det värt att lyfta fram de positiva effekterna med att Bohusläns museum lyckades bevara *Sandö* under en dryg tioårsperiod, då många intresserade kunde besöka fartyget i Grundsund eller på andra maritima event runt kusten.

Genom *Sandö*, försvann ett unikt kulturhistoriskt objekt. Efter denna destruering ter det sig högst ovisst om någon offentlig kulturarvsinstitution kommer att spara något av de få kvarvarande större träfiskefartygen. När ett fartyg är borta blir det av naturliga skäl betydligt svårare att bedöma en rad faktorer som är kopplade till dess fysiska realitet. Möjligheterna att granska bruksskick, slitage och de förändringar som skedde ombord under sjuttiofem år är nu borta. Det faktiska föremålet kan inte längre studeras genom direkt observation. Trots att fartyget är borta går det ändå att närma sig de materiella förhållandena genom skriftliga källor, muntliga källor, film, foto samt bevarade enstaka föremål. Vi kan förstå en del, men dessa rester kan aldrig helt och fullt ersätta den materiella helhet som artefakten *Sandö* utgjorde. Därav går det att tala om en förlust.

Destrueringen av *Sandö* kan tolkas som en slutpunkt i en av de klassiska vitmålade träfiskebåtarnas långa brukshistoria, men kan samtidigt fungera som språngbräda för att resa relevanta frågor och bedriva forskning.

Hur ett försvinnande påverkar vår förståelse av ett föremål som inte längre är fysiskt närvarande kan speglas genom exemplet *Sandö*. Fartygets historia – från idé till destruering – kan uppfattas som en kulturell process som ingår i ett vidare sammanhang som speglar en förändring från en storhetstid inom svenskt fiske med många utövare till en marginell sådan. Inte minst är det betydelsefullt att undersöka vad som blev kvar – materiellt och immateriellt – efter en destruering. Hur påverkades möjligheterna till historieskrivning genom denna materiella förlust?

Hur kan minnet av *Sandö* och de andra bohuslänska träfiskefartygen

räddas undan glömskan? Den största utmaningen i framtiden blir att göra *Sandö* begriplig. Hur vill vi minnas *Sandö*? Det råder egentligen inga oklarheter om att stora föremål i trä som träfiskebåtar är kostsamma att förvara och konservera. Bevarandet kan bli en stor utmaning. Samtidigt bär ett träfiskefartyg i sig självt på en omfattande informationsmängd. I kombination med skriftliga och muntliga källor vidgas förståelsehorisonten och kunskapspotentialen ökar avsevärt.

Tar man bort en ledartefakt skapas ett omfattande tomrum. När ett föremål hotas av förstörelse eller förändring sker inte sällan en aktivering, vilket kan leda till att nya uppgifter kan dyka upp från oväntade håll, vilka i sin tur kan användas för att stärka argumentationen för ett bevarande. Nu när träfiskefartygen är borta blir det särskilt viktigt att säkra bevarandet av handlingar i arkiv och föremål i samlingar, inte minst för att säkra kunskapsunderlaget för framtida forskningsinsatser.

En fråga dröjer sig kvar. Kan en enskild artefakt användas för att representera en tid och en kultur? En fördjupad undersökning av fiskefartyget *Sandö* kan bidra till en unik förståelse av den bohuslänska fiskerinäringen under efterkrigstiden, men bör sättas i relation till en vidare kontext och andra fiskefartyg. *Sandö* skulle kunna ses som ett prisma, som bryts genom flera källkategorier för att spegla efterkrigstidens bohuslänska fiskehistoria. Där etnologen Olof Hasslöf slutade sin avhandling om de svenska västkustfiskarna 1949 kunde *Sandö* tagit vid och fungerat som en förmedlare av den maritima kulturens särart och kulturhistoria, vilken är starkt skild från det bondesamhälle och det urbana liv som historisk forskning satt i främsta rummet. Således skär *Sandö* på ett intressant sätt genom efterkrigstidens fiskehistoria, och speglar genom sin egen historia dessutom förhållanden på skilda nivåer och olika havsområden. Samtidigt kan *Sandö* bära på ett betydligt vidare tidsdjup, där storbackefiskets redskap och praktiker tidsmässigt sträcker sig bortom föremålets egen kronologi. Detta kan uppfattas som en reversibel rörelse i tiden.

Grundforskningen i arkiven, som ligger till grund för den här studien, visar att *Sandö* är mycket väldokumenterad, vilket gör det möjligt att närstudera en fartygskontext som sträcker ut sig i en tidsrymd på sjuttiofem år. Trots kunskapsläget kan kritiska frågor resas: Vad är det som är väl dokumenterat? Är det händelserna som är kopplade till båten, båt- och

fiskelagets minnen eller handlar det om uppmätningar och dokumentation av skrovet?

Trots tillgång till en omfattande och robust faktasamling kan en sådan aldrig – helt och fullt – ersätta den materiella realitet som LL 158 *Sandö* utgjorde. Det återstår att invänta hur framtiden kommer att bedöma avsaknaden av fartyget. Vidare får framtida forskningsinsatser utvisa vilka teman, utgångspunkter och perspektiv som forskare väljer för att undersöka *Sandö* och andra träfiskefartyg. Kanske kommer *Sandös* skrotning i framtiden att uppfattas som en avgörande förändring, ett skifte och ett symboliskt avsked till användandet av träfiskebåtar i allmänhet och det bohuslänska storsjöfisket i synnerhet. Det materiella försvinnandet och anledningen till detta behöver dock inte utgöra en slutpunkt eller ett domslut. När arkiv, samlingar och muntliga berättelser aktiveras för att förstå ett fartyg sker något som skulle kunna tolkas som en återkomst.

Till sist kan vi stanna upp vid en filosofisk betraktelse: Var börjar och var slutar ett fiskefartyg? Tidsskala för den fysiska fiskebåten *Sandö* sträcker sig från kölsträckningen på V&T Löfbergs Slip och Båtvarv i Rönnäng på Tjörn 1948 till destrueringen i Frederikshavn på Jylland 2024. Det handlar om ett föremål som skapats, använts yrkesmässigt och gått förlorat. Den immateriella tidsskalan sträcker dock ut sig betydligt vidare; är mer svårfångad men hakar inte minst i storsjöfiskets långa historia, och den utvecklingshistoria som är sammanlänkad med de typiska vita träfiskebåtarna av konventionell typ med kryssakter. När *Sandö* försvann skapades ett tomrum i tiden och rummet. Kommer en namnbräda, uppspikad på någon sjöbodsgavel att utgöra den sista materiella vittnesbörden efter de bohuslänska träfiskefartygen?

Sammanfattning

I föreliggande artikel har vi framhållit att de sista bevarade träfiskefartygen utgör artefakter som kan uppfattas som rester efter en maritim fångstkultur med rötter långt bakåt i tiden. Som senkomna intressenter av maritim kulturhistoria står vi inför en svårfångad och mångfacetterad materiell kultur som varit i ständig rörelse. Som artefakt vittnar träfiskefartyget om en näring, en tidsanda och en vardag. Hur detta maritima kulturarv skall fångas upp, dokumenteras och bevaras för framtiden är oklart. De klassiska vitmålade bohuslänska träfiskefartygen utgör numera ett akut hotat kulturarv, eller kanske rättare sagt; ett redan förlorat materiellt kulturarv. Minnen av dessa fartyg sträcker sig långväga ut från Bohusläns kustbygder, vilket vittnar om att de inte enbart hör till en lokal, regional eller ens nationell historia. Tidsskalorna i träfiskebåtarnas historia utgör inte någon tydlig rak linje utan kan istället uppfattas som reversibla.

Vidare vittnar träfiskefartygen och fiskeredskap om innovativa lösningar, men också hårda arbets- och livsvillkor. Det handlar således om en krängande och saltmättad historia som rör sig genom tiden och rummet. Genom att använda ett breddat källunderlag kan vidare delar av ett fiskefartygs historia avtäckas och förstås i en vidare kontext. Den klassiska vitmålade fiskebåten utgör en materialitet och ett redskap som speglar geografiska rörelser, skeppsbyggnadstraditioner, fiskets praktiker, ekonomi, båt- och fiskelagens sammansättning, teknik- och redskapsutveckling samt den påverkan som myndigheter och skilda regelverk haft över fiskerinäringen.

Vi har i föreliggande artikeln förordat ett behov av att utforska och förstå träfiskefartygen genom djuplodande inventeringar i arkiv och samlingar. Det gäller även att söka och ringa in en relevant kontext till dessa fartyg, inte minst för att skapa en vidare fördjupad förståelsehorisont för den maritima kulturens villkor och skilda uttrycksformer. Genom att sammanföra lokala insatser med ett breddat källunderlag och källkritisk forskning kan en kunskapsbas byggas upp och säkras.

I och med att de sista träfiskefartygen försvinner är läget akut för att säkerställa och bevara ett för framtiden hållbart kunskapsläge. Undersökningar om föremålens omloppsbanor och forskning som bygger upp förtäta och källkritiskt granskade objektsbiografier kan bidra till att fördjupa

och vidga förståelsen om människans förhållande till havet och hennes maritima materiella omgivning.

LL 158 *Sandö* var ett fiskefartyg som verkade i skilda havsområden och skildrar en tid då framtidshoppet var stort inom svensk fiskerinäring, men också om en tid för förändring och nedmontering. *Sandö* återspeglar flera olika fisken och den anpassningskultur, men också specialisering som kännetecknar bohuslänskt havsfiske under efterkrigstiden.

I *Sandös* historia utgör storbackefisket på Nordatlanten en röd tråd. I den sista fasen av detta långväga svenska havsfiske med krokredskap utgjorde detta fartyg ett huvudobjekt. Artefakterna, inte minst själva redskapet i form av storbackor och ägnandet av dessa går tillbaka på arbetsintensiva praktiker och äldre traditioner. Det är intressant att notera att dessa traditionella redskap förs samman med den snabba utvecklingen av navigationsutrustning och effektivare dieselmotorer under andra hälften av 1900-talet. Detta pekar på ett fiske där traditionella och konservativa synsätt möter modern teknik. *Sandö* erhöll dock en ny status 2011 när det blev museifartyg. I denna nya roll var det tänkt att *Sandö* skulle sparas och verka på framtida generationer. Att bevara och konservera det stora träfiskefartyget blev dock alltför resurskrävande. Skrotningen av fartyget innebar inte bara en materiell förlust. En fästpunkt för kunskap, minnen och berättelser om bohuslänskt havsfiske gick därmed förlorad. Trots förlusten finns det, som vi visat goda möjligheter till forskningsinsatser i arkiv och samlingar. Det är i dessa materialsamlingar som *Sandö* och andra träfiskefartygen numera ligger förankrade, i väntan på att bli aktiverade och bli satta i rörelse av forskningen.

Föreliggande artikel har skrivits inom ramen för projektet *Fiskefartyget LL 158 Sandö – en forskningsdokumentation*. Arbetet har finansierats av generösa anslag från Rådman och Fru Ernst Collianders stiftelse och Stiftelsen Mary von Sydows, född Wijk, donationsfond.

Referenser

Otryckt material

Alexandersson, Henrik och Bornmalm, Lennart, *LL 158 Sandö (1948–2023) – om käll- och bevarandeperspektiv i samband med utforskandet av träfiskefartygens historia*. (Rapport)

Bohusläns museums arkiv (Uddevalla)

Klas Berntssons arkiv

Jordbruksverket (Jönköping)

Handlingar överförda från Fiskeriverket

Riksarkivet (Göteborg)

Lysekils tullkammarers arkiv

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohusläns arkiv

Göteborgs och Bohus läns havsfiskeförenings arkiv

Riksarkivet (Stockholm)

Kommerskollegium / Sjöfartsbyrån

Sjöfartsverket (Norrköping)

Sjöfartsinspektionen. Fartygssektionens arkiv

Statens maritima och transporthistoriska museer

Sjöhistoriska museets arkiv

Transportstyrelsen (Norrköping)

Fartygsregistret

Västra Götalandsregionen, Västarvet

Studio Västsvensk konservering

Internet-källor

<https://digitaltmuseum.se/011025429787/bat>

<https://www.facebook.com/bohuslansmuseum>

https://www.riksdagen.se/sv/webb-tv/video/debatt-om-forslag/kulturarvs-fragor_h801kru6/?pos=2520&autoplay=true

<https://www.shetlandmuseumandarchives.org.uk/>

<https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg>

[https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg/asta-av-smogen](https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg/lista-pa-k-markta-fartyg/asta-av-smogen)

<https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg/asta-av-smogen>

<https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg/asta-av-smogen>

<https://tollaroseiel.se/11667-asta/>

<https://www.uddevallabloggen.se>

Film

Sista backelänken – 100 år av svenskt långafiske. Berättelsen om hur lutfisken kom på det svenska julbordet. 2000.

Litteratur

Alexandersson, Henrik, Bornmalm, Lennart, Hallén, Per och Sjöberg, Daniel (red.), *Fisken i forskningen*. Göteborg 2019.

Alexandersson, Henrik, "Maritim materialitet", i *Historisk tidskrift*. Vol 143, Nr. 1 2023.

Alexandersson, Henrik, Per Hallén, Lennart Bornmalm och Daniel Sjöberg, "Exit Åstol", i Ingvarsson, Andreas, Bornmalm, Lennart och Bång, Christer (red.), *Ståltrålar del II 1966-1980*. Göteborg 2023.

Andersson, Edmund (red.), *Svenskt fiske: fartyg och folk*. Göteborg 1967.

Arnshav, Mirja, *De små båtarna och den stora flykten: Arkeologi i spåren av andra världskrigets baltiska flyktbåtar*. Stockholm 2020.

Bohusläningen

Bohusläns museum, broschyr om Sandö (u.å).

Bornmalm, Lennart, Johansson, Anette och Fredriksen, Christine, "Bevara det flytande kulturarvet Kingston: 85 fots räkrålar", i *Bohuslän*. Uddevalla 2003.

Bornmalm, Lennart, Bång, Krister, Fredriksen, Christine och Ohlsson, Curt S. (red.), *Fiskebåtarna & varven Skeppsbyggarna*. Göteborg 2008.

Bornmalm, Lennart, "Bokens bakgrund", i Bornmalm, Lennart, Bång, Krister, Fredriksen, Christine och Olsson, Curt S. (red.), *Fiskebåtarna & varven Skeppsbyggarna*. Göteborg 2008.

Bornmalm, Lennart, Bång, Krister och Fredriksen, Christine (red.), *Fiskebåtarna & varven: skeppsbyggarna*. 2. Göteborg 2016.

Bornmalm, Lennart och Lagerqvist, Bosse, "Från sjöbåt till ståltrållare. Nedslag i den bohuslänska fiskebåtens utvecklingshistoria", i Andersson, Henrik, Bornmalm, Lennart, Hallén, Per och Sjöberg, Daniel (red.), *Fisken i forskningen*. Göteborg 2019.

Brockman, Ann-Marie, "LL 158 Sandö – ett kulturarv", i *Bohusarvet* 2011:4.

Båtologen: medlemsblad för Klubb Maritim, förening för fartygshistorisk forskning.

Crumlin-Pedersen, Ole, *Archaeology and the Sea in Scandinavia and Britain*. Roskilde 2010.

Daston, Lorraine (red.), *Things that talk: object lessons from art and science*. New York 2008.

Ek-Nilsson, Katarina, "Att forska om ting", i *Nätverket. Etnologisk tidskrift* 2016:20.

Ford, Ben, Halligan, Jessi J. och Catsambis, Alexis, *Our blue planet: an introduction to maritime and underwater archaeology*. New York 2020.

Gullman, Sven H., *Bohusfiskare på Shetland och Swedish Kirk*. Skärhamn 2009.

Hagström Molin, Emma, *Krigsbyttets biografi: byten i Riksarkivet, Uppsala universitetsbibliotek och Skoklosters slott under 1600-talet*. Göteborg 2015.

Hahn, Hans Peter och Weiss, Hadas, "Introduction: Biographies, travels and itineraries of things", i Hahn, Hans Peter och Weiss, Hadas (red.), *Mobility, meaning and the transformations of things: shifting contexts of material culture through time and space*. Oxford 2013.

Hasslöf, Olof, *Svenska västkustfiskarna: studier i en yrkesgrupps näringsliv och sociala kultur*. Stockholm 1949.

Hicks, Dan, "The Material-Cultural Turn: Event and effect", i Hicks, Dan och Carolyn Beaudry, Mary (red.), *The Oxford Handbook of Material Culture Studies*. Oxford 2010.

Hicks, Dan, *A Cultural History of Objects*. Vol. 1-6. London 2020
Historisk tidskrift. Tema källkritik (2005:2). Stockholm 2005.

Johansson, Kristian, *Storsjöfisket: en historia från Klädesholmen och andra fiskelägen*. Klädesholmen 2016.

Joyce, Rosemary A. och Gillespie, Susan D. (red.), *Things in motion: object itineraries in anthropological practice*. Santa Fe 2015.

Lowenthal, David, *Possessed by the past. The heritage crusade and the spoils of history*. New York 1996.

Macfie, Dougald, "Klas Berntsson – en långafiskare berättar", i Overland, Viveka, Carlsson, Lina, Möller, Peter & Carlberg, Anders (red.), *Bohuslän: årsbok*. 2003 [Fisk!]. Uddevalla 2003.

Matts, Karolina, "Sjöfartshistoria i K-märkta fartyg", i *Båtklassiker*. Nr. 1, 2023.

Nora, Pierre, "Mellan minne och historia: Platsernas problem", i Redin, Johan och Ruin, Hans (red.), *Mellan minne och glömska: studier i det kulturella minnets förvandlingar*. Göteborg 2016.

Ny tid

Ohlén, Björn, Bornmalm, Lennart och Fredriksen, Christine, "V&T Löffbergs Slip och Båtvarv, Rönnängs varv. Slip och nybygge sida vid sida", i: Bornmalm, Lennart, Bång, Krister och Fredriksen, Christine (red.), *Fiskebåtarna & varven: skeppsbyggarna*. 2. Göteborg 2016.

Olivier, Laurent, *The dark abyss of time: archaeology and memory*. Lanham 2011.

Olsson, Allan och Johansson, Jan-Åke, *Fiskebåtar i Hamburgsund: fiskare och deras båtar : berättelser och beskrivningar i ord och bild*. Hamburgsund 2024.

Thurén, Torsten och Werner, Jack, *Källkritik*. Stockholm 2019.

Årsbok för fisket i Göteborgs och Bohus län. Uddevalla 1964–1974.

Noter

- ¹ Bohusläns museums arkiv. Klas Berntssons arkiv. F:1:1 Loggbok; Ohlén, Bornmalm och Fredriksen 2016, s. 183 f.
- ² Uppgifterna om *Sandö* bygger i det följande på insamlade uppgifter från arkiv samt texten i samband med projektet *Fiskefartyget LL 158 Sandö – en forskningsdokumentation*; Ohlén, Bornmalm och Fredriksen 2016, s. 180-189.
- ³ Ek-Nilsson 2016, s. 7.
- ⁴ Projektet *Fiskefartyget LL 158 Sandö – en forskningsdokumentation*. Arbetet resulterade i rapporten *LL 158 Sandö (1948-2023) - om käll- och bevarandeperspektiv i samband med utforskandet av träfiskefartygens historia*.
- ⁵ Hasslöf 1949.
- ⁶ Olivier 2011.
- ⁷ Alexandersson 2023; Arnshav 2020, s. 28 ff.; Daston 2008; Hicks 2010; Hicks 2020; Joyce och Gillespie 2015; Hagström Molin 2015, s. 30 ff.
- ⁸ Alexandersson, Bornmalm, Hallén och Sjöberg 2019. Det som enligt marin- arkeologen Ole Crumlin-Pedersen utmärker en maritim kultur bygger på tre villkor, vilka samtliga måste uppfyllas: 1) tillgång till navigerbara vattendrag och kuster 2) beroende av transporter och kommunikationer med hjälp av båt 3) ett beroende av fiske samt jakt på marina djur. Crumlin-Pedersen 2010, s. 13f.
- ⁹ Hahn och Weiss 2013, s. 1-14.
- ¹⁰ Ford, Halligan och Catsambis 2020, s. 66.
- ¹¹ Hagström Molin 2015, s. 28.
- ¹² Nora 2016, s. 89 f.
- ¹³ <https://www.bohuslansmuseum.se/>
- ¹⁴ Gullman 2009, s. 106.
- ¹⁵ Bornmalm, Bång, Fredriksen och Ohlsson 2008, s. 7.
- ¹⁶ Bornmalm, Johansson, Fredriksen 2003, s. 161-164.
- ¹⁷ https://www.riksdagen.se/sv/webb-tv/video/debatt-om-forslag/kulturarvs-fragor_h801kru6/?pos=2520&autoplay=true
- ¹⁸ <https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg/lista-pa-k-markta-fartyg/old-spero>
- ¹⁹ <https://tollaroseiel.se/ll667-asta/>; <https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg/lista-pa-k-markta-fartyg/asta-av-smogen>
- ²⁰ Bornmalm och Lagerqvist 2019.
- ²¹ <https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg>
- ²² Bornmalm, Bång, Fredriksen, Ohlsson 2008; Bornmalm, Bång och Fredriksen 2016.
- ²³ Andersson 1967.
- ²⁴ Ett exempel: Olsson och Johansson 2024.
- ²⁵ *Båtologen* nr. 4 2011, s. 261 f.

- ²⁶ Båthallen nämns i en del sammanhang se Bohusläns museums ansökan om K-märkning av *Sandö* i Statens maritima museer. Sjöhistoriska museet. Dnr 1135-2011-54; Bohusläns museum broschyr om Sandö (u.å) samt en informationsskylt som var placerad på *Sandö*.
- ²⁷ Föremål i Bohusläns museums samling: UM27777-27785.
- ²⁸ Johansson 2016, s. 168.
- ²⁹ Riksarkivet (Göteborg). Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohuslän. Taxeringsenheten. Båtbilagor D III h:74 finns inga noteringar av storbackefiske innan 1950; Bohusläns museums arkiv. Klas Berntssons arkiv. F:1:1, i loggboken över backefisket saknas noteringar för storbackeresor 1977;1981;1982;1988;1990 och 1991; jfr. Bohusläns museum Broschyr om Sandö; Statens maritima museer Dnr 1135-2011-54; Brockman 2011, s. 5; Macfie 2003, s. 29.
- ³⁰ Mätbrev i Riksarkivet (Stockholm). Kommerskollegium. Sjöfartsbyrån E IIc vol 159 nr 9041 *Sandö*.
- ³¹ Riksarkivet (Göteborg). Göteborgs- och Bohus läns havsfiskeförenings arkiv F II.
- ³² Ohlén, Bornmalm och Fredriksen 2016, s. 180.
- ³³ Johansson 2016, s. 174;228.
- ³⁴ Ohlén, Bornmalm och Fredriksen 2016, s. 180-189.
- ³⁵ Sjöfartsverket. Sjöfartsinspektionen Dnr 31.12 -682.
- ³⁶ Ohlén, Bornmalm och Fredriksen 2016, s. 185 ff.
- ³⁷ Ohlén, Bornmalm och Fredriksen 2016, s. 188 f.
- ³⁸ Statens maritima museer. Sjöhistoriska museet. Dnr 1135-2011-54.
- ³⁹ Jordbruksverket. Handlingar överförda från Fiskeriverket. Beslut 2011-02-07 för ärende Dnr 31-2996-08. Notera att handlingarna som rör LL 158 *Sandös* omställning från fiskefartyg till kulturarv har överförts från Fiskeriverket till Jordbruksverket. Här finns handlingar för åren 1998-2011 som strukturstödsakter, handlingar kopplade till europeiska fiskerifonden, handlingar som behandlar överlåtelsen av Sandö till Bohusläns museum m.m.
- ⁴⁰ Jordbruksverket. Handlingar överförda från Fiskeriverket. Brev från Hans Kindgren, Bohusläns museum 2010-12-01 till Fiskeriverket; *Bohusläningen* 17 september 2014.
- ⁴¹ Maillkonversation med Bohusläns museums föremålsansvarige (2017-08-14). I Bohusläns museums broschyr om Sandö (u.å) anges en rubrik "Sandö – ett museiföremål".
- ⁴² Västra Götalandsregionen. Västarvet. Dnr VA00509-2012.
- ⁴³ <https://digitaltmuseum.se/011025429787/bat>
- ⁴⁴ *Uddevallabloggen* 2022-05-10; *Bohusläningen* 30 december 2021 "Drömmen om Sandö i kras – skrotning hotar".
- ⁴⁵ <https://www.facebook.com/bohuslansmuseum> (inlägg lästa 21 december 2023).
- ⁴⁶ Alexandersson, Hallén, Bornmalm och Sjöberg 2023, s. 13-29.
- ⁴⁷ Beslut togs den 9 november 2023: <https://digitaltmuseum.se/011025429787/bat>
- ⁴⁸ Statens maritima museer. Sjöhistoriska museet. Dnr 1135-2011-54.
- ⁴⁹ *Ny tid* 14 mars 1960.

- ⁵⁰ Riksarkivet (Göteborg). Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohuslän. Taxeringsenheten. Båtbilagor.
- ⁵¹ *Årsbok för fisket i Göteborgs och Bohus län*. Uddevalla 1964-1974.
- ⁵² Lowenthal 1996, s. 106–112 (citater i översättning av Måns Winberg).
- ⁵³ *Historisk tidskrift* 2005; Thurén och Werner, 2019.
- ⁵⁴ I rapporten LL 158 *Sandö (1948-2023) - om käll- och bevarandeperspektiv i samband med utforskandet av träfiskefartygens historia* återfinns en detaljerad genomgång av källmaterialet.
- ⁵⁵ Rapport LL 158 *Sandö (1948-2023) - om käll- och bevarandeperspektiv i samband med utforskandet av träfiskefartygens historia*.
- ⁵⁶ Riksarkivet (Stockholm). Kommerskollegium. Sjöfartsbyrån E IIc vol 159 nr 9041 *Sandö*.
- ⁵⁷ Sjöfartsverket. Sjöfartsinspektionen.
- ⁵⁸ Riksarkivet (Göteborg). Lysekils tullkammares arkiv. D IV a:2.
- ⁵⁹ <https://www.shetlandmuseumandarchives.org.uk/>
- ⁶⁰ Matts 2023, s. 68.



maringalleriet.norling@gmail.com

Norling, T. Förlisning utanför Rügen i augusti 1942 – ööverlevares berättelse.

Forum navale, (83), 230–247.

<https://doi.org/10.63402/fn8358999>

Förlisningen utanför Rügen i augusti 1942

– en överlevares berättelse

TH Norling

På natten den 13 augusti cirka 6 nautiska mil nordost från Kollickerort utanför Sassnitz, Rügen, sjönk det finska ångfartyget Helen från Mariehamn med järnmalm på traden Luleå (Sverige) – Stettin (Tyskland) genom minsprängning. 11 av de 20 besättningsmedlemmarna omkom i förlisningen. De överlevande räddades mer eller mindre mirakulöst av danska och tyska fiskebåtar och fördes till Sassnitz för vård och återhämtning. Endast två av de omkomna hittades de följande dagarna (styrman Stig Abrahamsson och andremaskinisten Ragnar Lindström) och jordfästes efter militäriskt pompa och ståt på Sassnitz begravningsplats.

TH Norling är marinmålare och båtolog från Åbo som från mitten av 1990-talet aktivt ställt ut på en rad Sjöfartsmuseer och nautiska gallerier både i Norden, Tyskland och UK.



ss Ingrid. Red. AB Kärnan, Helsingborg. Foto Tomas Johannesson, Båtologen/Klubb Maritim.

Malmexporten till Tyskland

Malmleveranserna från Sverige till Tyskland var något ytterst kontroversiellt under andra världskriget. Vid krigsutbrottet svarade Sverige för 40 % av Tysklands malmförsörjning. Malmen var av avgörande betydelse för den tyska krigsindustrin och bidrog därmed till kriget. Sverige kunde i gengäld erhålla en rad råvaror som var nödvändiga för landets försörjning, framför allt kol.

Operation Gardening

Från och med 1940 hade brittiska RAF börjat att systematiskt minera farleder i Kattegatt, Stora- och Lilla Bält samt havsområden i Södra Östersjön genom speciella nattliga luftmineringsoffensiver där man lät tunga 4-motoriga Lancaster- bombplan "så" speciella fallskärmsminor över

inseglingsleder utanför viktiga tyska hamnar. Därav kodnamnet "garde-ning". I den tyska sjökrigsledningens krigsdagböcker kan man läsa att metoden var tämligen effektiv: till exempel sänktes 126 fartyg under 1942. Ett av offren blev ångfartyget Helen från Mariehamn. Sammanlagt sänktes under 1942 i området 17 fartyg till följd av minfällningen.

Överlevarens biografi

Övermaskinmästare Erkki Anton Hurme (artikelförfattarens gammelonkel) föddes den 19 september i ett fiskarhemman på ön Hanko i finska Nystads skärgård. Hans rötter genom flera generationers skärgårdsliv ledde till ett naturligt val av yrke: sjöman.

Den första mönstringen som tioårig jungman ägde rum på skonaren Wellamo (GE) 1925. Nästa skuta, som han mönstrade på 1926, hette 3-mb Rauha (Nystad) och nu var han lättmatros. Dessa fartyg, byggda av furu, sysselsattes mestadels inom Nord- och Östersjöfart med trävaruexport, ofta till hamnarna Lübeck, Rostock, Danzig, Stettin och Stralsund. 1929 mönstrade han på Finlands då största handelsfartyg, nämligen ångfartyget Olovsborg (Red. AB Zachariassen), som eldare. Destinationen blev Australien. I Melbourne blev han akterseglad/rymde och med några andra skeppskamrater som tillsammans tänkte söka sin lycka i det stora landet inom fårskötsel och apelsinodling – dock med föga utkomst. Efter vidare umbärliga strapatser i Australien lyckades E.A.H 1932 skrapa ihop pengar för en resa hem till Finland.

År 1933 inledde han sina studier i Åbo Industriskola och erhöll sitt övermaskinmästarbrev 1936 (sjöingenjör i dag). Under åren innan krigsutbrottet seglade han på varierande maskinbefälsbefattningar både i långfart och Nordsjöfart. Under vinterkriget mot Sovjetunionen var han inkallad på Åbo Marinbas som verkstadsmästare tills han 1941 fick jobb som 1. maskinist (maskinchef) på Helen, förmodligen hans första jobb som chief. Efter minsprängningen av Helen tjänstgjorde han kortade perioder på olika rederier (bland andra Ångf. AB Bore, Åbo) innan sagan om sjömanskarriären var all. Han blev pensionerad 1973 från Åbo Båtvarv som produktionschef. Erkki Anton Hume avled den oktober 1992 i Åbo.



Ångfartyget Helen, midnatt den 13 Augusti NO om fyren Kollickerort, Rügen några minuter innan minsprängningen. Olja på duk 40 x 60 cm. Sign. & bild TH Norling.

Fartyget

Ångfartyget Helen ex Irene byggt 1899 i Grangemouth för helsinborgrederiet Rederi AB Kärnan. Hon såldes 1936 till Rederi AB Ziva, Mariehamn Finland.

Tekniskt data: L. 85,21 m, B. 12,36 m, djupgång 5,57 m, Brt 1849,6.

Helen var då hon kom till åländsk ägo redan ett gammalt fartyg. Under tiden fram till krigsutbrottet 1939 gick Helen i trampfart på

Nord- och Östersjön. Två medelhavsresor kan finnas i skeppslistan, en till Alexandria och Beirut (1937) respektive en till Malta (1938).

Den ödesdigra resan börjar från Luleå lördag den augusti 1942. Hon är fullastad ända ner till lastmärket med järnmalm destinerad till Stettin.



Ett brev som aldrig nådde chieften på Helen. TH Norlings arkiv.

Chiefen berättar

Vi var åter i malmlast på väg söderut. Vårt gamla fartyg nästan suckade på kammen av varje våg under tyngden av sin last, men framåt gick det och brådska rådde som vanligt. Väl framme i Stockholms Skärgård blev det ytterligare mer knappt med tiden eftersom vi måste ansluta oss med konvojen som skulle avgå följande morgon från Dalarö. Kaptenen ansåg dock att det gick för långsamt trots att den gamla ångmaskinen presterade till sitt yttersta. Påföljande morgon nåddes Dalarö ett par timmar i förtid i väntan på konvojens avfärd.

Dagen förflöt lugnt i konvojen och på natten passerades Kalmarsund, men inom kort uppstod en riktig Londondimma. Fartygen var tvungna att sakta ner farten medan ångsirenerna begynte sin säregna konsert. Detta enerverade måhända vår kapten eftersom han beordrade Full Fart Framåt till maskinrummet och styrde vårt fartyg mot öppet hav, lämnande dessa våra ylande grannar att fortsätta sin konsert.

Vi körde med god fart, dimman lättade så småningom och i kvällsskymningen fick vi sikte på fyrarna på kusten. Luften var kylig och en lätt dimma svävade över havet. En laber bris blåste söderifrån.

Sinnesstämningen ombord var munter och till och med sång hördes stundom. En farlig resa höll åter att ändas. I morgon vid middagstiden borde man vara i hamn – såsom några av oss faktiskt skulle vara – dock under fullkomligt förändrade förhållanden.

Helen har nu 174° på kompassen i närheten av ön Rügen och börjar närma sig den med bojar prickade trygga minfria farleden mot Swinemünde. Sikten är klar och andrestyrmannen kan pejla både fyrarna Arkona och Ranzow.

Jag gjorde som vanligt den sista rondan för dagen i maskinrummet kl. 23.45 för att tillse att allt var i sin ordning. Vid vaktombytet kl. 24.00 kom jag upp till min hytt, tvättade mig och gjorde mig i ordning för att gå till vila i min koj. Jag lade mig likväl icke genast utan öppnade radion för att lyssna på musik, klädd i pyjamas satte jag mig ned vid bordet för att ännu läsa litet. Jag drog upp mitt armbandsur och lösgjorde det från handleden samt hängde det på väggen. Det visade då 00.13.

Jag hann nätt och jämnt öppna min bok då en fruktansvärd explosion hördes, ljuset slocknade och jag slungades med alla inventarier mot taket.



Förberedelser inför "gardening" på okänd RAF-bas med Lancasterplan. Arkiv Dr. Peter Danker-Carstensen, Stralsund.



Från begravningen, Sassnitz begravningsplats. Arkiv Dr. Peter Danker-Carstensen, Stralsund.

Jag hörde ett gräsligt slammer och brak och förstod att vi hade gått på mina.

Jag tyckte att nedkomsten från taket dröjde så länge, att jag trodde att jag skulle ramla ända ned till lägsta kolboxen under min hytt. Men efter luftfärden fann jag mig sittande på hytturken bland allt möjligt bråte. Huvudet värkte, blod rann i ögonen. Jag hade fått ett våldsamt slag i pannan vilken kändes alldeles mjuk. Jag reste mig på fötter, rusande mot dörren. Jag vred om nyckeln och tryckte och sparkade av alla krafter mot den robusta ekdörren, som hade förblivit hel men kunde inte öppnas. Jag fann det lönlöst att kämpa mot den med blotta händerna och försökte finna något att forcera dörren med, men utan resultat. Det enda jag fann

var benet av en krossad stol men någon hjälp hade jag inte av detta. Utanför hördes rop och ljudet av inströmmande vatten. I maskinrummet strömmade ångan ut ur något rör som bräckts. Huvudmaskinen var fortfarande i gång men gav ifrån sig ett ljud, snarlik med en stensåg. Jag övergav nu dörren och tittade ut genom fönsterventilen. Fast det var mörkt hörde jag någon springa och ropade till honom att min dörr inte öppnade sig. Strax var även andremaskinisten bakom min dörr och med förenade krafter försökte vi få upp den men utan resultat. Andremaskinisten ropade att tjocka plåtar hade rest sig upp från durken och blockerade dörren. Jag bad honom bara ge sig i väg och försöka rädda sig.

Nu begav jag mig åter till fönsterventilen och försökte förgäves tränga mig ut genom denna porthole. Bara huvudet och den ena armen fick jag igenom och insåg att det var lönlöst och tänkte att varför kunde inte denna vara något större. I detsamma begynte fartyget sjunka och sjön vräkte bullrande in över brädgången. Jag lämnade ventilen och skruvade stadigt igen den. Samtidigt undersökte jag den andra ventilen i min hytt och skruvade över en så kallad blind lucka för att göra hytten så vattentät som möjligt i förhoppningen att vattentrycket skulle trycka in dörren. Precis då slog vattenmassorna emot väggarna och dörren. Nu började vattnet strömma in genom springorna och ventilationen i taket. Snart stod jag upp till knäna i vattnet och kände båten träffa sjöbotten med skakning. Jag slogs av att



Erkki Anton Hurme i uniform, efterkrigstiden. TH Norlings arkiv.



Apelsinoddlarna i Australien, tidig 1930-tal, EAH längst till vänster. TH Norlings arkiv.

det förvisso var bedrövligt att dö på detta sätt, instängd i en cell av järn likt en råtta utan att ens få chansen att komma upp till bevis med den simkonst jag lärt mig under mina pojktår på min hemö.

Jag kastade mig våldsamt emot ekdörren och sparkade mot dess undre del och då gav den vika! Övre delen av dörren med karm och allt ramlade inåt och blev liksom en klaff hängande i dörröppningen. Vattnet forsade in och fyllde hytten samt slängde mig mot den motsatta väggen. Jag begynte simma mot dörröppningen och försökte ta mig ut genom dess övre del men öppningen var så smal att jag inte rymdes igenom. Nu försökte jag komma över tröskeln, vilket även slutligen lyckades.

Nu var jag äntligen ute men ovanför mig låg båtdäcket. Jag tog vägen bort från de välkända väggarna och simmade till andra sidan av fartyget, sparkade mig från maskinrummets skott upp över båtdäcket. Därefter



"Sjökort" över Nystads skärgård samt Erkki Anton Hurmes första båtar utanför fyren Enskär. Grön prick = Nystad (Uusikaupunki på fi.), röd prick = EAH:s hemmanet på ön Hanko. (Akryl på segelduk, sign. THN).

började färden upp till ytan, som jag förmodligen aldrig kunnat nå ifall vattnet stått bara någon meter högre. Jag fick koncentrera hela min viljestyrka på att inte få lungorna fyllda av havsvatten. Jag var nära att kvävas men just då flöt jag upp till ytan som en kork. Farten var god eftersom kroppen ända till midjan dök upp ur vattnet.

Jag lyckades få tag i en plankstump och vilade en stund. Jag försökte se mig omkring i den mörka natten. Av Helen syntes inte annat än några plankstycken från lastluckan flytandes på vattnet. Däremot hördes hjärtskärande rop på hjälp. Jag simmade vidare med min plankstump och nådde ett större föremål, den så kallade paraddrappan. Jag klev upp på denna men den slog genast runt och kastade mig från dess rygg. Medan jag plumsade, observerade jag något mörkt längre bort. Tänkte att måhända var det en av räddningsflottorna och beslöt mig att ge mig i väg ditåt för att

leta reda på föremålet, och mycket riktigt efter en stunds simmande, som kändes som en evighet, nådde jag flottan. Vinden drev fram den lätta, av tunnor konstruerade flottan. Jag klev pustade av ren trötthet upp på den.

Efter en stunds vila begynte jag ropa så högt jag förmådde att det här nu fanns en flotte och en eventuell chans att bli räddad. Ropen uppfattades åtminstone av en eldare som började simma i riktning mot flottan. Det dröjde dock rätt lång tid innan han nådde fram. Även han hade en stor plankan under sig och var motvillig att slippa denna. Jag hjälpte honom upp på flottan och ställde spørsmål ifall några andra fanns i närheten. Han nämnde att bara en matros setts längre borta flytande på en ekstock.

Vi skakades av köld. Blåsten var kall och våra våta obetydliga kläder gav inget skydd. Min skeppskamrat var iförd underskjorta och byxor, medan jag hade på mig endast min pyjamasrock. Byxorna hade försvunnit under simturen. Vi försökte nu leta reda på något slags klädesplagg som enligt bestämmelserna borde finnas där. Vi fann en rulle sura filter och en oljedräkt. Natten var mörk och något annat än stjärnor på himlen syntes inte. Vinden drev nu oss mot havet i nordlig riktning.

Medan min kamrat låg stilla och klagade sakta eftersom han vid explosionen hade skadat sitt ben, började jag undersöka vad allt vår nuvarande farkost inrymde. Ur ett hål mellan tunnorna drog jag fram ett större plåtkärl, som någon gång hade varit vattentätt och fyllt med bröd. Nu var det krossat och innehöll en grötliknande massa. Lukten var verkligen vidrig, men vi slängde inte kärlet i sjön utan placerade det längst bort på flottan i lä för att ha den till hands ifall vår seglats skulle bli lång och hunger ställde till. Där fanns även ett par andra kärl som innehöll målarolja och troligen vatten. Petroleum fanns inte men däremot en burk med nödraketer. Jag försökte öppna burken för att komma åt raketerna men förgäves. Burklocket hade säkert efter ett långvarigt fastsittande blivit orörligt. Inte ens med förenade krafter lyckades vi öppna locket med våra av källden stelrande finger. Det hela kändes förargligt då inom synhåll sågs lanternor från ett passerande fartyg och vi kunde inte blossa eller sända ljussignaler. Jag fortsatte att granska burkarna med målningsolja och noterade en tändsticksask av bakelit, riktiga engelska "lifeboat matches". Jag öppnade asken och strök en sticka - det gick fint. Jag rev loss ett stycke av filten, doppade det i oljan och försökte antända det, men utan resultat.

Från flottan lyckades jag nu lösgöra en liten brädstump som användes som tillhygge för att få upp burken. Först efter tre timmars slit gav locket vika från sina gängor och blottade sitt innehåll: tolv stycken nödraketer. Jag fick dock vrida och vända på dem ett tag innan att komma i underfund hur de skulle avfyras. Fartygslanternorna vi observerat hade redan för länge sedan försvunnit i mörkret, men från andra håll tyckte vi oss då och då kunna skönja blinkar av ljus. Även min kamrat kryade till sig och nu tog vi med iver itu med raketerna, men beslöt att lämna ett par stycken till påföljande natt.

Vi satt och frös på flottan och hoppades att någon skulle observera nödsignalerna. Dagen började så småningom gry och då hördes ett avlägset rop på vilket vi svarade med gemensamma krafter. Antagligen var det en av våra skeppskamrater som förblivit vid liv. Nu började vi även i lovart i gryningen urskilja en annan flotte med några män på. Jag slet lös en plankan och började paddla för att minska avståndet och nå de andra överlevande. Avståndet började nu minska snabbt och vi återförenades efter några timmars slit. Det började emellertid bli dag och vi kunde observera två mindre farkoster som styrde direkt mot oss. Efter att ha avfyrat de sista raketerna försökte vi vifta och signalera så högt som möjligt. Båtarna närmade sig snabbt och de visade sig vara två fiskebåtar. Inom kort var den ena båten invid oss och vi kunde kliva ombord samt lämna vår goda räddningsbåt att ensam driva vidare. Den hade fyllt sin uppgift.

Vi visade nu fiskarna den andra livflotten. Efter att framkommit till denna blev besvikelsen kolossal eftersom bara två man fanns kvar på den. Vi trodde att åtminstone sex hade räddats. Och var fanns de övriga tolv?

Fiskarna körde nu mot vindriktningen där vi trodde Helen hade försvunnit i djupet. Snart observerades vrakgods och annat från Helen såsom en tom livbåt, en krossad eka, isskåp och annat bråte. Vi granskade genom samtliga föremålen i hopp om att finna någon av våra skeppskamrater men med föga resultat. Framför oss körde den andra fiskebåten och höll också utkik över havsområdet. Snart observerades en livlös kropp guppande i korkväst på vattnet. Efter att han bärgats kunde vi bara konstatera att det var frågan om andremaskinisten som för bara några timmar sedan försökt hjälpa mig ut ur min dödsfälla men som nu låg livlös. Då hade han, då han begav sig från min dörr, trott min undergång vara given, medan han däremot föreföll att ha bättre utsikter till räddning, men det

gick annorlunda. I likhet med många andra hade han inte sett flottarna i mörkret och blivit drivande omkring tills livet rann ur honom.

Efter att ha försökt hitta fler överlevande, styrde fiskarna sin kutter in mot närmaste hamn. Bland oss fanns några allvarligt skadade, särskilt männen från den andra flottan var illa däran. De hade varit tvungna att sitta på den överbelastade flottan med fötterna i vattnet i åtta timmar, somliga iklädda endast en våt ärmlös underskjorta. Vi blev serverade smörgåsar, kaffe och cigaretter av vilka i synnerhet de sistnämnda smakade. Från den efterföljande båten rapporterades att även de hade räddat en man från taket av en omkringflytande hytt. Det blev en glädjande nyhet för alla.

Men många saknades ännu och vi hoppades att även de måhända hade blivit räddade på något fartyg. Fiskarna berättade att de vid femtiden vid gryningen hade observerat nödsignaler varvid de omedelbart lämnat sitt fiske och kommit till undsättning, vilket skedde ungefär klockan åtta. Den ena av båtarna var tysk, den andra dansk.

Efter ett par timmars färd angjorde vi kajen i staden Sassnitz. Det var ingen vidare skara som tog sig i land med hjälp av några lokala gubbar på kajen. Av våra kläder fanns inte mycket kvar. Vissa var iklädda oljekläder men de flesta bar på sig plagg som de fått av fiskarna. Samtliga var svarta på grund av all olja och sot som flutit på havsytan. Några hade problem att gå med egen maskin och haltade. Men så småningom kom vi fram till det närliggande hamnkontoret där vi tilldelades varmt vatten och tvål för att göra av med det värsta sotet.

Inom kort fördes vi till någon militärbarack för läkarkonsultation och vård. Vi blev bjudna på mat och till och med en sup cognac. Sjuksköterskorna och lottorna tog synnerligen väl hand om oss. Våra usla kläder tvättades och torkades och vi fick till och med nya underplagg. Vi försökte också vaska oss själva i tvättbassängen. Mässkallen (salonguppassaren) var dock så svart av tjära och sot att han skickades till ett i hamnen liggande örlogsfartyg för ett riktigt bad. På aftonen kördes vi till en på en högt belägen villa som blev vår bostad. Två av de svårast skadade fördes till sjukhuset.

Vårt härbärge visade sig vara riktigt trevligt. Det befann sig i den översta våningen i den fyra våningar höga villan med rymliga balkonger. Varje man tilldelades en vit järnsäng med vita dunmadrasser och dunkuddar. Alla

kunde dock inte somna den första natten. Den föregående nattens ohyggliga tilldragelser var i allt för färskt minne.

Följande morgon visades vi till en restaurang där vi fick kaffe och smörgåsar om morgnarna samt mat två gånger om dagen. Kosten var tillräcklig och smaklig men dock inte särskilt omväxlande: i huvudsak potatis och fisk. Tre gånger serverades köttträtt under de fem dagar vi fick inmundiga måltiderna där. Vi försågs också med nya underkläder, kostym och skor. De var inte förstklassiga men belåtna var vi med dem. Ytterligare tilldelades kontanter och tobakskort och därmed saknade vi ingenting.

Tiden förlöpte väl. På dagarna satt vi på simstranden och på kvällarna på villaverandan. Samtalsämnen saknades inte tack vare vårt gemensamma öde. Envar hade sin egen skildring att berätta om sin räddning. Vi var eniga och övertygade om att en mina hade exploderat under akter om midskepps och att det bara tog ett par minuter för Helen att försvinna i djupet efter explosionen.

En morgon kom beskedet att fiskare föregående i närheten av olycksplatsen hade funnit liket av en man som antogs vara en av oss. Och mycket riktigt visade sig den döde vara förstestyrmannen med ett stort krossår på pannan. Enligt läkaren hade han levt länge efter att hamnat i vattnet eftersom han hade bundit fast sig själv vid livbojen med ett rep.

Andrestyrmannen och undertecknad ålades uppgiften att välja ut kistor och de som togs var de vackraste vi fick tag på med prydliga vita sidentäcken. Begravningen ägde rum ett par dagar senare och blev synnerligen högtidlig med ett stort antal tyska militärpersoner närvarande. Kistorna låg mellan blomster i ett litet kapell bredvid bägge kistorna stod sex marinsoldater som hedersvakt. Finlands flagg täckte kistorna och flera stora kransar låg i förgrunden. Militärpastorn höll jordfästningstalet. Soldater i hjälmar bar kistorna till graven medan ett hundratal militärer och vi skeppsbrutna närvarade vid processionen. Prästen talade vid graven, kransarna nedlades, en fotograf tog några kort och så var denna akt över. På denna fagra, lilla begravningsplats fick två av skeppskamraterna sina sista viloplatser men nio av våra kamrater hade Östersjön begravt i sina vågor.

Följande dag ledsagades vi till den till Sverige avgående båten och tack samma för all den hjälp och uppmärksamhet som visats oss lämnade vi Sassnitz efter ett par veckors vila och återhämtning.

I Sverige möttes vi av stor omtänksamhet. Samtliga angelägenheter ordnades snabbt och vi försågs bland annat med en licens med vilken man kunde skaffa oss bättre kläder. Snyggt klädda och vid relativt god vigör ankom vi från Stockholm till Åbo. Äventyret var över.

På landbacken är man klok då en olycka inträffar till sjöss, men nu efteråt erinrar man sig om inte fler hade räddats ifall man hade varit bättre utrustad för ett haveri. Efter mitt eget förstånd borde större avseende riktas mot räddningsflottarna. Det borde finnas fler välutrustade enheter, som hela besättningen ska vara kapabel att hantera även i mörker och hårt väder.

Även att flottans överlevnadsutrustning och samtliga besättningsmän känner till och är vana vid den är avgörande vid olyckstillbud. I samband med dagens haverier blir livbåtarna ofta skadade eller går inte att sjösätta.

En annan omständighet är sjöfolkets bostäder. Såsom alla sjöfarare vet, befinner sig hytter och skansar ofta bakom många krökar och gångar. Vid en olyckshändelse tilltäpps och spärras dessa gångar ofta med bråte med resultatet att de innevarande blir instängda, för att dras med fartyget ned i djupet. Därför anser jag att varje bostad skulle vara försedd med en fönsterventil (porthole) som lätt kan öppnas utåt genom vilken man lätt kan ta sig ut. Under nu rådande krigstid och även långt efter att minfaran är påtaglig, borde allt göras för dessa våra "på osäker grund" arbetande bröders trygghet.

Position av Helens vrak utanför Sassnitz: Lat. 54 36,3 N Long. 13 48,6 E Vattendjupet är cirka 23 meter.

Under sommaren 2022 genomförde en dykarklubb i Stralsund med en deltagande representant från Deutsches Meeresmuseum några dykningar ner till Helen. Det visade sig dock att inte mycket finns kvar av henne. Förmodligen sprängdes vraket bort eller bärgades delvis (kollasten, stålet) för att frigöra farleden och återställa den som en ankoringsränna in till de viktiga hamnarna i Tyskland.

Besättningsförteckning av HELEN Rederi AB Ziva, Mariehamn Finland

Befälhavare Karl U. Heino Saltvik, Åland †
I Styrman Stig A. Abrahamsson Mariehamn †
II Styrman Odert A. Sjöström Mariehamn
I Maskinmästare Erkki Anton Hurme Turku-Åbo
II Maskinmästaren Ragnar E. Lindström Norrkata Korpo †
III Maskinmästaren Gösta F. Pettersson Jomala Åland
Donkeyman Reino N. Purjevirta Turku-Åbo †
Eldare Adolf V. Fagerholm Hammarland Åland †
Eldare Johan B. Kronstam Finström Åland
Eldare Arvid E. Åkerback Bergö Åland †
Trimmare Nestor G. Söderlund Mariehamn †
Trimmare Lars V. Rofhök Vasa †
Matros Karl B. Burgman Wårdö Åland
Matros Hans E. Engman Saltvik Åland †
Lättmatros Alf L. Karlman Kökar Åland †
Lättmatros Ture R. Nordlund Finström Åland
Jungman Bror A. Keihänen Saltvik Åland
Stuert Gustaf A. Gustafsson Lemland Åland
Kock Karl H. Hammarberg Lemland Åland †
Mässpojke Nils I. Höglund Jomala Åland

TH Norling berättar

Med speciell värme minns jag min gammelonkel Erkki som en timid godmodig man eftersom det var i stort sett han som väckte mitt intresse för sjöhistoria och allt som har med sjöfart att göra.

Däremot teg han när förlisningen av Helen kom på tal.

Som ung grabb uppvaktades jag varje jul och så med ett hårt paket som innehöll en nautiskt relaterad bok. Det var även tillåtet att låna böcker och tidskrifter ur hans digra bibliotek. Allt detta ledde mig in i båtologins fascinerande värld och blev en bidragande faktor för en senare bana som skutmålare.

Litteratur

"Allvarliga sjöfartserfarenheter under krigstiden", i: Voima ja käyttö / Kraft och drift. Helsingfors 1943

Heikkinen, Helge, Vaarallisilla vesillä. Helsingfors 1960

Ålands Nautical Klubb, Åländska sjömän under Andra Världskriget 1939 - 1945. Mariehamn 1999

Harberg, Justus: Ålands sjöfart med maskindrivna fartyg. Mariehamn 1995

Hautero, Harri, "ss Helenin tuho sodan uhrina elokuussa 1942", i: Sjöhistorisk förening i Nystad, Årsbok 2006

Müller, Wolfgang, Kriegsschauplatz Ostsee 1919–1945, band 5 (1942). Martenshagen 2018

Müller, Wolfgang och Kramer, Reinhard, Gesunken und verschollen. Menschen- und Schiffsschicksale Ostsee 1945. Herford 1994

Möller, Gunnar, "Minkrigen i Östersjön under världskrigen och den internationella efterkrigsminsvepningen" i: Villstrand, Nils-Erik och Westerland, Kasper, Sjöfarten i krig. Meddelanden från Sjöhistoriska Institutet vid Åbo Akademi nr. 35. Åbo 2018.

Sjöfartsstyrelsen, Suomen Kauppalaivasto/Finlands Handelsflotta 1939. Helsingfors 1940



larsakerman@telia.com

Åkerman, L. Carl Johan Gabriel Åkerman: – sjöman från Västervik.

Forum navale, (83), 248–257.

<https://doi.org/10.63402/fn8365330>

Carl Johan Gabriel Åkerman 1860–1940

– sjöman från Västervik

Lars Åkerman

Sjömannen Carl född 24/3 1860 i Västervik skrev av och till dagbok under sina resor och delgav sin far sina äventyrligheter. Carls far hade klokheten att anteckna det mesta av Carls seglatser över världen mellan åren 1875 – 1897. Vid vuxen ålder hade Carl lärt sig skriva hyggligt. Han börjar berättelsen här, som han själv skrivit i sina dagböcker som 25-åring.

”jag är föd i Westervik 24 mars 1860 jag var ett litit fattig barn utan fader jag hade väl en moder och tri syskon av äkta stånd således en half-syster min fader kan jag ej säga att jag har sitt för jag var intet mer än 1 år när min fader blef krossad 1861 i en qvarn på bränneriet i vestervik och min moder blef lemnat med fyra små barn och vad skulle skulle då blifva

Författaren Lars Åkerman är född och uppvuxen i sjöfartsstaden Västervik. Hans liv var journalistik med inriktning på historia, jord- och skog och miljö. Efter några år på Gotlands Allehanda blev det Sveriges Radio/ Utlandsprogrammet där målgruppen fortfarande på 1970-talet var den svenska handelsflottan. I drygt 15 år blev det sedan nyhetsprogrammet Rapport. Några böcker om miljö och uppföljande program med nobelpristagarna i medicin, fysik och kemi. Åkerman ledde också under några år referaten av nobelprisutdelningarna i Konserthuset.

av oss jo fattigvården fick lof att taga vård om oss jag var emellertid 10 år gammal när jag blef uthyrad till ön Händelö hos en fiskare och hans namn var janson dett var min första resa från min moder där fik jag vara barnagosse för min första lärdom småningom efter två a tri år fik jag följa med och fiska och dett var ganska gått att få lära sig detta men den man hade betalt för mig, 60 kronor om året så ledes var jag såld såsom en slaf till.”



Carl som sjöman, 19 år.

Carl blir sjöman

Efter arbeten som hantlangare hos olika byggmästare mönstrade Carl för första gången på som sjöman 1875 som 15-åring. Carl hade mycket blå ögon och lät redan tidigt sitt skägg växa. Han var i 20-årsåldern 5 fot 6 tum lång, dvs. 168 cm. Som sjöman var det en bra egenskap att vara relativt kortväxt och därmed rörlig.

Hans första fartyg blev en liten slup från Oskarshamn. Första åren 1879 – 1881 mönstrade Carl på inte mindre än 20 gånger på minst lika många fartyg merparten i Europa – Tyskland, Holland, England och Frankrike.

För att ge en bild av Carls livliga berättarkonst återges här den första sjömansresan. Den berättar han om i sin berättelse för sin far. Den första skutan blev ingen sinekur. Jag har moderniserat språket i detta och de följande citaten.

”Min första sjöresa kom jag på en slup som hade last av krossat glas till Oskarshamn, seglad av skepparen och hans hustru. ... Skutan läckte. Gick i land och där fick skepparn en stack i en säck. Sedan körde han ner myrorna och riskvistarna ner i springorna och täckte på detta provisoriska sätt. Äntligen kom vi till Oskarshamnstrakten. På lördagskvällen gick paret

in till stan och lämnade mig kvar som vakt med uppgift att pumpa läns. På kvällen var skutan läns och jag somnade. Men så vaknade jag vid att vattnet rörde sig vid mig. Kajutan var till hälften fylld med vatten, ända upp till kojen. Skutan stod på botten. Jag tog min säck på ryggen och gick. Hörde kyrkklockorna från Oskarshamn och gick ditåt. Kröp under en presenning för att vakta på en ångbåt. Hade fått 10 kr på kvällen förut. På dagen kom skepparn och fick se mig och varnade mig för rymning. Men jag var icke mönstrad och var ej rädd".

De första utlandsresorna

Oskarshamnsresan avskräckte tydligen inte Carl från sjömansyrket – det var för övrigt det enda som egentligen stod den tidens ynglingar till buds utan kvalifikationer, men med aptit på livet. Västervik var under hela 1800-talet en av Sveriges viktigaste sjöfartsstäder. Det var en stapelstad med tullrätt och för omlastning med en betydande trafik, inte minst på utlandet. Det fanns därför rikliga tillfällen för att kunna mönstra på olika fartyg med möjligheter att se sig om i världen. Och den chansen ville Carl tillvarata, vilket han gjorde med råge. Han kom att se många av alla världens hörn och lärde sig mycket om internationell handel i slutet på 1800-talet.

Det brukar sägas att alla Västervikssjömän gjorde sina första år på de i staden hemmahörande skonertenarna Alcides och Spes, och Carl blev inget undantag. Det var Alcides, förd av kapten Römer, som gav Carl chansen 1879. Alcides, byggd 1844, hade med 60 lästers dräktighet. Hon kunde lasta ungefär 130 m³ eller 122 ton, och var 60 – 70 meter lång. Carl, som knappt 20-åring, fick följa med som jungman på ett par resor mellan Västervik och Lübeck. Återkommande rutten gick mellan Östersjöhamnarna och Tyskland. Hamnar, nämnda under den perioden 1880 – 1882, var Härnösand, Landskrona, Trelleborg, Danzig. Lasten var trä och järn, samt kol och koks tillbaka. Havre till Londons hästar, särskilt från Tjust och Östgötaslätten. Under en kortare hamnvistelse i Västervik den 2 april 1880, då det var aktuellt med militär mönstring blev Carl befriad från beväringstjänst (lumpen) med anledning av en förestående englandsresa.

Sjöfarten ansågs alltså så viktig att manskapet kunde slippa beväringen.

Efter dessa första tyskländsresor fick Carl följa med kapten Söderling på en englandsresa med skonerten Frej. Ombord fick han göra litet av varje, men huvudsaklig sysselsättning blev att sitta vid rodret och svara för mathållningen till besättningen. Det krävdes tydligen inte mycket utbildning för att vara skeppskock på denna tid.

Ombord på segelfartygen fick besättningen oftast gemensamt utföra alla nödvändiga sysslor, och detta gav naturligtvis en mycket allsidig erfarenhet av livet till sjöss. Sommaren 1881 fick Carl utan egentlig yrkesutbildning arbete som timmerman ombord på barken Najaden på resor till Calais och Boulogne. Det året blev också hans första till New York. Runnare, en slags arbetsförmedlare i en hamn, kom genast ombord och detta blev fortsättningen på 15 års yrkesverksamhet som timmerman på de stora windjammers – flermastade snabbseglare – som gick på vetetraden till Australien, lastade styckegods i Kina och Japan eller gick på San Francisco, vilket innebar att man måste göra den farofyllda resan runt Kap Horn. Panama-kanalen öppnades som bekant först 1914. Minst fyra gånger fram och tillbaka passerade Carl Kap Horn, ofta med stor dramatik, beroende på om passagen skedde på vintern eller sommaren.

Med fullriggaren barken Annapolis gjorde Carl flera olika resor. En resa gick från New York till Kobe och Yokohama med last av fotogen och sedan tillbaka till New York (1885). Den resan tog sex månader på ditvägen och 17 på återvägen. Det var under den resan som han lärde sig engelska ordentligt:

"På den resan hann jag lära mig språket ordentligt och när resan var slut kunde jag engelska så bra att jag lärt mig olika dialekter, högengelska, wälska och irländska."

Vid denna resa fick Carl också, för att slippa handpumpa, visa sina färdigheter som timmerman. Han konstruerade handlänspumpen med en vindmølla på däck, den avlöstes sedan av ett pumphus på 1890-talet, också konstruerat av Carl. Det var ett hus för en koleldad ångmaskin som sköttes av the donkeyman – den som skötte ångmaskinen till pumparna. Till ångmaskinen anslöts en destillator för att ta vara på destillerat vatten. Särskilt när det fanns kvinnor och barn ombord som passagerare. Carl nämner att de krävde rent tvättvatten.

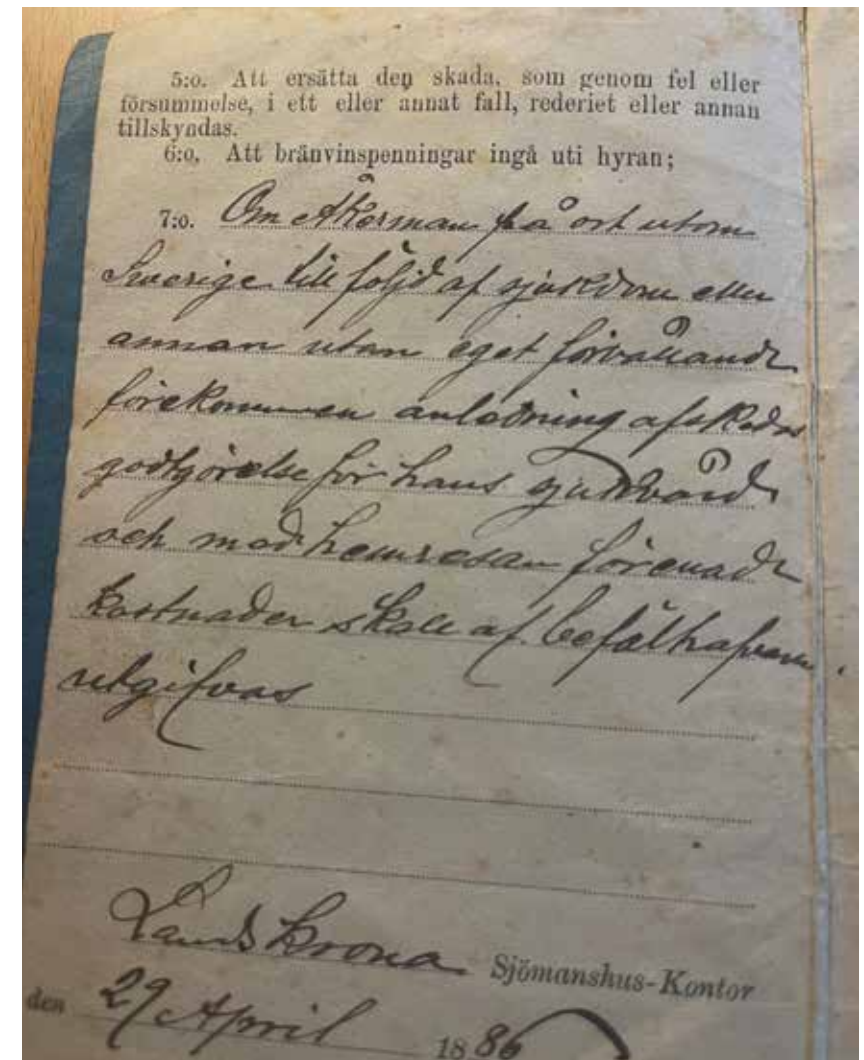
Återkommen till New York mönstrade han på den norska barken Magnolia till Rotterdam, där han mönstrade av, "for hem och stannade i Västervik över vintern 1885–86."

Sjön sög emellertid, Carl reste till Landskrona och mönstrade där på en holländare Nachtigal (29/4 1886) till Amsterdam. Mönstringsboken från Nachtigal finns i behåll. Den tycks ha använts internationellt som ett slags pass. I mönstringsboken återfinns spisordningen utfärdad av kung Carl XV och kontrasierad G. Lagerstråle.

I spisordningen regleras i detalj hur mycket varje besättningsman hade rätt till av olika livsmedel per vecka. Fartygschefen var ansvarig enligt 288 § sjölagen för att angivna viktsenheter i ort (1 ort = 4,25 g) skulle komma besättningen tillgodo. Vid hamn, om kött kan erhållas, skulle benvikten inräknas. Enligt andra anteckningar finns uppgifter att gris och höns togs ombord. Det var förste jungman som var skyldig att ta hand om slakten.

Trots denna spisordning tog besättningarna tillfället i akt att förstärka mathållningen med fiske. Kring Falklandsöarna som passerades vid rundningarna av Cap Horn fanns det gott om haj.

"På alla fartyg jag var med om förekom hajfiske. Så fort vi såg en haj kastade vi krok. För att fånga dem behövdes kättingkrok. Lina och rep bet de av. Ett fläskstycke på kroken och hajen hugger. Den största de fick upp var en meter tjock. Det var på poopen och jag var nyfiken, hajen var lite trött. Jag gav den en spark, men då högg han tag i stöveln, fick inte loss foten men stöveln var tjock och han var fast. Kamraterna fick skära upp mungiporna och skrattade åt honom. När hajen skars upp hittades trasselsuddar, smärtingsdukar, kolstycken och järnbitar från kättingkrokar! De kokade vissa delar av hajköttet. De "ät ingenting, det smakade tran. Fenorna torkade jag till sandpapper, ryggmärgen gjorde vi käppar av. Sålde vi sedan på marknad i Amerika mot mat och dryck. En tradition vid hajfiske var att vid första haj skulle stjärten spikas upp på klyvarbommen."



Mönstringsboken försäkrar Carl en hyra av 27 floriner i månaden och stipulerar villkoren för arbetet ombord enligt en tryckt text, med § 7 tillagd i handstil: "Om Åkerman på ort utom Sverige till följd af sjukdom eller annan utan eget förvållande förekommande anledning afskedas godtgörelse för hans sjukvård och med hemresan förenade kostnader skall af befälhafvaren utgifvas". Ett ovanligt socialt paraply för att vara 1880-tal.



Målning barken och 4-mastaren TASMANIA som blev Carls sista fartyg att mönstra.

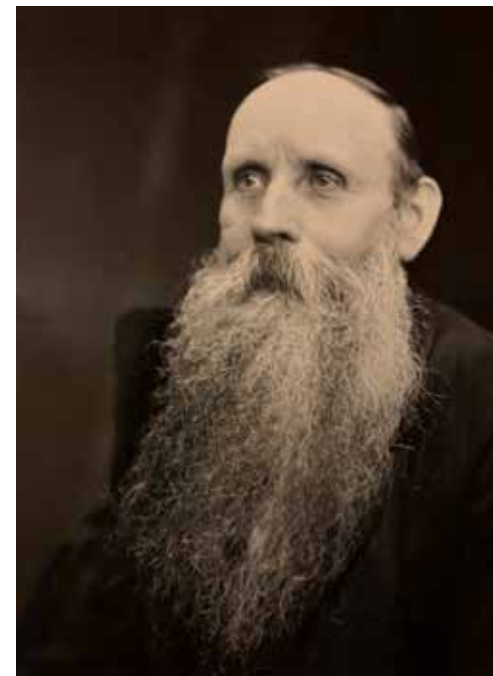
Våren 1886 mönstrade Carl på Nova Scotiabarken J.S. Penry som skulle till Buenos Aires, Santa Fé och Rosario i Argentina. Där ombord fick han en mycket svår feber och var en hel vecka fullständigt utslagen. Det var sannolikt malaria och han botades med flera doser kinin. Hela tiden vid sjukdom fanns en rädsla för kolera. "Men det gick väl över, för det måste gå.

Sedan blev det en resa till Calcutta (16/6 1886) med fullriggaren Brownrigg lastad med kol. Calcutta var ett återkommande fraktmål för det Britiska Imperiet. Carl hävdar att redde till hamnen var fullproppad med segelfartyg – flera hundra kunde han vid något tillfälle räkna till. Från Calcutta förbi Godahoppssudden till England, Dundee och London med jute och linfrö.

Från London med cement och skrot till San Francisco (förbi Kap Horn) och Portland (Oregon), gick barken Ventura tillbaka till San Francisco och blev vidare bogserad in till Sacramento för att hämta vete. På vägen runt Kap Horn var det storm.

"Vi tog rutten innanför Falklandsöarna men fick vänta i 6 veckor fram och tillbaka innan den västliga stormen bedarrat och vi kunde gå. Bara man öppnade dörren höll man få ögonen utslagna av stormen. Men vid Cap Horn en liten sky. Sex man hängde på rodret och stormasten stod som en båge. Men hon sköt fram i väldig fart. Ett fartyg för om oss. På en liten fläck fick vi ur denna molntapp en körare så vi kom ifatt henne som inte fått något alls. Jag var midskepps, högg tag i relingen för att hålla mig fast. Luckorna ej skalkade med presenning och kilar. De ramlade ned i lä. Styrman sa det var ändå nära 1000 ton barlast. Det var som lite snus i min näve för den skutan, men Brownrigg var gott byggd och stod bra och därför ansåg man att det var tillräckligt. Men det var nära hon förlist. Det var det närmast jag varit förlisning. Det lutade på. Hade kölen släppt vattnet hade det varit slut. Den låg nära vattenytan. Luckorna ramlade ju av! Kapten Gran var säker på att det skulle gå bra.

Vinterstormarna "the Roaring Forties" kunde vara mycket besvärliga för sjöfarten och men nätterna relativt ljusa. Denna kväll var det mulet. Carl arbetade både som donkeyman och som timmerman ända från San Francisco. Därpå gick färden till Hull, och sedan med en walesisk tremastskonnare till Marocko med kol, bondböna och timotej tillbaka till Hamburg.



Carl som 70 år i sitt långa skägg.

Från Glasgow blev det sedan barken Natuna till Sydney med "sprit, mat, general cargo", och på hemvägen ett fartyg med vete till New Castle. Året en långresa, denna gång till Valparaiso i Chile med kol, och med salpeter (guano) till Europa på hemvägen.

Carls sista fartyg att mönstra på var barken Tasmania, omnämnd i en av Jules Vernes kända äventyrsberättelser.

"Den första resan med Tasmania blev både otäck och dramatisk. Kapten Grahn, kamraten Löfgren och jag mönstrade på i Boulogne. ... Efter halva sträckan upptäcktes eld i kollasten. Den hade gått varm och själv-tänt. Normalt med bra vind tar det trettio dagar från Engelska kanalen till Kapstaden. Tasmania hade 14 dagar till närmaste hamn när branden upptäcktes! Alla luckor skalkades och alla luckor som normalt stod öppna tätades och hartsades för att förhindra lufttillförseln. Vi sänkte ned en termometer ända ned till kölsvinet för att ha koll på temperaturen, avläste temperaturen ofta av mig och styrmannen för att kontrollera eldens/glödens utveckling. Det var allt annat än behagligt att veta att det var eld i lasten. Temperaturen steg i fartygets inre. Kaptenen beordrade alla livbåtar skulle göras klara och svängas ut på dävertarna samt förses med vatten, proviant och en del av personliga tillhörigheter. Jag fick med mig en kappsäck med verktyg. Vi var alltså beredda om explosion skulle inträffa. Dessbättre hann vi fram till Kapstaden innan elden slog ut i full låga. Men hade vi blivit försenade tre a fyra dagar skulle hela Tasmania stått i brand."

Det blev en ny rutt från Kapstaden till New York tillbaka förbi Kapstaden och sedan till Calcutta med oljelast/fotogen. Därifrån till Hongkong. Vid det besöket i Hongkong pågick kriget mellan Japan och Kina om kontrollen över Korea 1894 – 1895. Färden gick vidare till Japan."Då hörde vi bombardemanget från kriget vid passagen genom Gula Havet. De stora slagen stod utanför Korea. Sedan hem till England."

Slutord

När Carl under den sista resan med Tasmania befann sig i New York föddes hans äldste son Karl Helge (14/12 1896). Det var kanske naturligt att Carl vid hemkomsten till Västervik efter avmönstring i Hamburg 26/11 möttes av sin Kristina med orden: "Nu eru så go å stanner hemme för nu haru familj å tänke på". Och så fick det bli.

Intressant är att konstatera att Carl under sina sjömansår tänkte på engelska (åtminstone delvis); sålunda använder han på ett ställe particip-formen 'bent' istället för 'böjd' som väl var tänkt som rimord till 'nöjd'. Carl tyckte om att skalda. Han har lämnat efter sig några visor och dikter.

"Alltid är jag glad och yster / och för sorgen föga bent / Sällan rik men alldrig dyster / stundom fattig men alltid nöjd".

Under sina många promenader i den lilla idylliska småstaden Västervik utgjorde han med sitt långa gråa skägg en mycket välbekant profil i stads-bilden.



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

Anmäld av Matilda Jarl

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Mats Kero

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Anders Björklund

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

Några exempel i sammandrag:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Andreas Widerberg

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

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

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

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

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

Andreas Widerberg är arkeolog och verksam vid Länsmuseet Gävleborg.

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



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

Anmäld av Ingvar Svanberg

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Andreas Linderöth

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

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

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

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

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

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

Andreas Linderöth är historiker och jobbar som forskningssamordnare på Marinmuseum.

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

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



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

Review by René Taudal Poulsen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Thomas Taro Lennerfors

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

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

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

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



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

Anmäld av Anna Fredholm

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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 marinarkologi 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 marin-historiskt 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 historieskrivning 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 uppmärksammas 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 påspärrar och tilldelas forskarpriset för en varierad men ändå fokuserad maritim produktion.

2020: Hanna Hagmark, chef för Ålands Sjöfartsmuseum. Hon belönades "för sina pionjärinsatser 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, marinarkolog vid Statens maritima och transport-historiska 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.

2024: Dan Johansson, fil dr i historia, Stockholms universitet, belönas för sitt gedigna och innovativa avhandlingsarbete *Makt och Motstånd. Bönderna, örlogsflottan och den svenska staten 1522–1640* (2023). Avhandlingen studerar hur den svenska staten under de formativa decennierna mellan 1520 och 1640 organiserade örlogsflottans varvsverksamhet, hur resurser till skeppsbyggande anskaffades och hur örlogsflottans utbyggnad definierade de komplexa relationerna mellan den svenska allmogen och kungamakten.

2025: Tori Falck, fil. dr i arkeologi vid Stockholms universitet och verksam vid Norsk maritimt museum, belönas för sin avhandling *The Becoming of Boats: Craft Practices in Southern Norwegian Boatbuilding (1050–1700 CE)*. Utifrån ett stort och tidigare mestadels vetenskapligt obearbetat källmaterial i form av fartygslämningar utmed södra Norges och Bohusläns kuster har Tori Falck belyst båtbyggeri, transport och kulturellt utbyte och därmed bidragit till kunskapen om små och medelstora klinkbyggda fartyg, som inte omnämns i skriftliga källor. Forskningen bidrar också till den arkeologiska förståelsen av båtars materialitet.



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 Andreas Linderöth: linderötha@gmail.com

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 in på <https://publicera.kb.se/fn>. Skrivregler återfinns också på <https://publicera.kb.se/fn>.

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 Linderöth
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 Linderöth
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 Liljewalch
Tulegatan 58B
172 72 Sundbyberg
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 accepts manuscripts in English. All manuscripts should be submitted at <https://publicera.kb.se/fn>

