



nr 82

Forum navale

Ida Hughes Tidlund: *Sjöfartsfamiljens eviga dilemma*

Henrik Alexandersson: *Med blick för båt, brygga, bod och bostad – en materiell (om-)läsning av Olof Hasslöfs avhandling Svenska västkustfiskarna*

Yrjö Kaukiainen: *Borstö I och galljoten Dorothea Margareta – en jämförelse av källuppgifter och vrak*

Carl-Magnus Stolt: *Amiralens byxor – en bokarkeologisk utflykt om amiral de Kantzow*

Benjamin Asmussen: *Den glemte flåde på den gamle flådebase*

Sjöhistoriska Samfundets tidskrift 2025



Nr 82

Forum navale



Sjöhistoriska Samfundets tidskrift
2025

Utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse
och Ebbe Aspengrens fond

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

Sjöhistoriska Samfundet

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

Adress

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

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

Hemsida

www.sjohistoriskasamfundet.se

Årsavgift

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

Forum navales redaktion

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

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

INNEHÅLL

Redaktionens förord	6	<i>S/S Hansa: minnet av en sjökatastrof</i> Anmäld av Carl-Magnus Stolt	104
Artikel		<i>Flytande fritid – ett sekel av svenskt båtliiv</i> Anmäld av Henrik Arnstad	106
<i>Ida Hughes Tidlund: Sjöfartsfamiljens eviga dilemma</i>	8	<i>De små Skibe – Store historier om modeller, søfart og saltvand</i> Anmäld av Mathias Istrup Karlsrose	109
Notiser		<i>Formad av havet: Ett livslångt lärande inom sjöfart</i> Anmäld av Mats Kero	113
<i>Henrik Alexandersson: Med blick för båt, brygga, bod och bostad</i> – en materiell (om-)läsning av Olof Hasslöfs avhandling <i>Svenska västkustfiskarna</i>	48	Övrigt	
<i>Yrjö Kaukiainen: Borstö I och galjoten Dorothea Margareta</i> – en jämförelse av källuppgifter och vrak	62	Forskarpriset till Jan Gletes minne	116
<i>Carl-Magnus Stolt: Amiralens byxor – en bokarkeologisk</i> utflykt om amiral de Kantzow	74	Sune Örtendahls stiftelse	119
<i>Benjamin Asmussen: Den glemte flåde på den gamle flådebase</i>	84	Instruktioner för manusförfattare	121
		Styrelse	122
		Forum navales redaktionsråd	123
Recensioner			
<i>Lovundbåten</i> Anmäld av Håkan Altrock	88		
<i>Ocean Liners</i> Anmäld av David Leidenborg	92		
<i>Stockholms Rederi AB Svea</i> Anmäld av Torbjörn Dalnäs	95		
<i>Löfholmsvarvet Lidingöverken 1893–1960</i> Anmäld av Lennart Bornmalm	97		
<i>Sjöfarten på Stenungsund</i> Anmäld av Lennart Bornmalm	100		



Redaktionens förord

Thomas Taro Lennerfors

Mirja Arnshav

Matilda Jarl

Andreas Linderöth

Vi har återigen nöjet att presentera ett nytt nummer av *Forum navale* för Sjöhistoriska Samfundets medlemmar och för andra intresserade läsare. Tidskriftens syfte är att "bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former".

Föreliggande nummer av *Forum navale* består av en *vetenskaplig artikel* som har genomgått oberoende sakkunniggranskning av åtminstone två anonyma granskare. Ida Hughes Tidlunds artikel "Sjöfartsfamiljens eviga dilemma" syftar till att undersöka sjöfartsfamiljer från 1940-talet till idag. Det huvudsakliga fokuset är att beskriva hur den ena förälderns arbetsrelaterade bortavaro har hanterats i familjer med en sjöfartsarbetande förälder. Artikeln bygger på arkivmaterial från Sjöhistoriska museet. Den berör teman såsom hur relationen i sjöfartsfamiljen ser ut när den sjöfartsarbetande är till sjöss och när hen är hemma, något som Hughes Tidlund kallar bortavaro och hemmavaro, som skapar den speciella tillvaro som formar hela familjen – familjevaron.

I numret ingår också fyra *notiser* som har genomgått redaktionell granskning. Henrik Alexandersson gör en omläsning av Olof Hasslöfs avhandling "Svenska västkustfiskarna" som publicerades 1949 och handlade om förhållandena under 1800-talet och början av 1900-talet. Yrjö Kaukiainen ger oss nästa pusselbit i mysteriet kring Borstövraket som han skrev om i *Forum navale* 77 (2021) – vilket var egentligen det vrak som ligger utanför Borstö i det yttre havsbandet av Finska Skärgårdshavet? Carl-Magnus Stolt har författat en notis som representerar det han kallar bokarkeologi – Stolt har nämligen utläst att hans exemplar av boken "In Joyful Russia" var en gåva från "admiral von Kantzow". Vem var denne von Kantzow, till vem gav han boken, och hur hamnade boken i Sverige? Det är frågor som driver Stolts arbete. Benjamin Asmussen har också skrivit en notis om konfe-

rensen "Warships resting in peace" som ägde rum sommaren 2024 som en del av projektet *Den glömda flottan – Sveriges "blåa" kulturarv 1450–1850*.

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.

2024 gick priset till Dan Johansson, fil dr i historia, Stockholms universitet, som 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.

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

I Forum navales skriftserie har under 2024 utkommit följande skrifter:

Niklasson, Sten: *Vida vatten – berättelser om hav och sjöfarare* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2024). Ingår i Forum navales skriftserie som nummer 85.

Stolt, Carl-Magnus: *SOS Macona* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2024). Ingår i Forum navales skriftserie som nummer 88.

Linderöth, Andreas (red.): *Orostider – förr och nu*. Karlskrona: Marinmuseum, 2024). Ingår i Forum navales skriftserie som nummer 90.

Nilsson, Fredrik & Westerlund, Kasper (red.): *Maritim folktro. Sägner, myter och liminalitet*. (Åbo: Meddelanden från Sjöhistoriska institutet vid Åbo akademi, 2024). Ingår i Forum navales skriftserie som nummer 91.



Sjöfartsfamiljens eviga dilemma

Ida Hughes Tidlund

"Angående Trosa ser det mörkt ut.

ETA DEP AUGINISH FN 20/10 AM. ETA GBRG 24/10 PM

Jag är lika ledsen som du men detta är sjömansfamiljens eviga men inte enda dilemma.

Allt bra ombord, längtar efter att få komma hem.

Love you."

Sjömannen Stig skickade telegrammet ovan till sin fru någon gång på 1980-talet. De hade planerat att ses när hans båt tillfälligt anlöpte en svensk hamn, men nya bud om båtens rutt satte käppar i hjulet. I telegrammet ger Stig besked om de grusade planerna och beskriver situationen som "sjömansfamiljens eviga men inte enda dilemma". Dilemmat som han hänvisar till är viljan att vara hemma kontra den bortavaro som är en grundläggande omständighet för människor som arbetar till sjöss. Telegrammet avslöjar inte hur hans fru reagerade, men Stig förmodar att även hon blev besviken. Sjöfartsfamiljens dilemma formar ju även tillvaron för de som delar föräldraskap med en person som på heltid pendlar mellan

Ida Hughes Tidlund (f. 1977) är doktor i etnologi. Hennes forskningsintressen berör maritima frågor, byråkratiska processer och forskningsetik. Idas avhandling *Autonomous Åland: A Hundred Years of Borderwork in the Baltic Sea* (US-AB, 2021) undersöker med hjälp av arkivmaterial och samtida material hur självstyrelsearbetet hos en öbaserad minoritet har komplicerats av den maritima geografin. Bland hennes senare publikationer finns redaktörskap av *Flytande fritid* (Ljungbergs tryckeri, 2024), ett samarbetsprojekt på Statens Maritima och Transporthistoriska museer och Sjöhistoriska museet, "How to break the rules just right: Åland smugglers 1920–1950" i *Facing the Sea: Essays in Swedish Maritime Studies* (Nordic Academic Press, 2021) samt "Etik och kvalitativa metoder" i *Etnologiskt fältarbete: Nya fält och former* (Studentlitteratur, 2022). Ida arbetar idag som utredare på Universitetskanslersämbetet.

bortavaro och hemmavaro, och för barnen i sådana familjer. På så sätt ställs allmängiltiga aspekter och villkor som ryms inom de flesta familjer på sin spets i sjöfartsfamiljer, med aktivt reflekterande över föräldraskap och relationer som följd.

Svensk sjöfart ur familjeperspektiv

Syftet med denna artikel är att undersöka och beskriva hur den ena förälderns arbetsrelaterade bortavaro har hanterats i familjer med en sjöfartsarbetande förälder förr och nu. Artikeln bygger på arkivmaterial från Sjöhistoriska museet där det finns tre samlingar som berör sjöfartsarbetets effekter på familjelivet. Den första är en frågelistsamling från tidigt 1970-tal i vilken sjömän har svarat på frågor om arbete, relationen med partnern och tankar om familjeliv. Samtliga respondenter i frågelistsamlingen var män.¹ Den andra materialkategorin är transkriberade intervjuer med kvinnor som var gifta med sjömän, gjorda kring liknande teman under tidigt 1990-tal.² I samband med intervjuerna insamlades också brev, telegram och annan korrespondens som ägt rum mellan sjöfartsarbetare och deras partners från 1940-tal och framåt. Den tredje delen av materialet består av samtida intervjuer utförda under 2023 med både sjöfartsarbetare och partnerns till sjöfartsarbetare.³ Det samlade materialet kan därmed beskriva hur sjöfartsfamiljers tillvaro har sett ut under olika tidsperioder.⁴

Artikeln är disponerad utifrån de särdrag som kännetecknar sjöfartsfamiljers tillvaro. Med *bortavaro* avses de perioder då sjöfartsarbetaren är till sjöss och därmed borta från familjen. *Hemmavaro* är ledigheterna som tillbringas hemma. *Familjevaro* är den särskilda tillvaro som formar hela familjen, men i synnerhet sjöfartsarbetarens föräldraskap.

Roller, konflikter och balans

Artikelns tidsperspektiv sträcker sig från 1940-tal till idag. Under samma period har både sjöfartsbranschen och familjepolitiken genomgått stora förändringar. Sjöfartsarbetare idag har möjlighet att tillbringa betydligt

mer tid per år hemma jämfört med före 1970, men samtidigt har förväntningarna på engagerat föräldraskap ökat. Genom industrialiseringen slog tanken rot att män och kvinnor hade varsina och skilda sociala roller: men took charge, women took care.⁵ När kvinnor i allt större utsträckning kom att yrkesarbeta, delvis på grund av ökande behov av arbetskraft under andra världskriget, förändrades förhållandena. När en kvinna kunde vara fru, mor och yrkesarbetande fick hon fler roller att förhålla sig till.⁶ Detsamma gällde männen. Från att främst vara make och familjeförsörjare ökade kraven på hans delaktighet i barnomsorgen.⁷ Den ideala mannen blev, precis som kvinnan, den som hittade rätt balans mellan arbetsliv och ett närvarande, aktivt föräldraskap.⁸ Det är en balans som är och var svår för sjöfartsarbetaren att uppnå.⁹ En sådan bristande balans kan leda till en så kallad rollkonflikt som uppstår när kraven från arbetet eller yrkesrollen kolliderar med familjelivet.¹⁰

Förutom motstridiga sociala roller har sjöfartsfamiljer könsrollskonflikter att hantera. För en sjöfartsfamilj handlar det om att den hemmavarande partnern, som oftast är och var en kvinna, förväntas vara en viss sorts kvinna när partnern är borta och en *annan* sorts kvinna när hen är hemma. Manliga sjöarbetare har levt med olika värderingssystem där ett traditionellt "gott sjömanskap" står i strid med dagens bild av "gott faderskap". Sjöfartsarbetaren, som oftast var och är just en man, behöver likaledes hantera förväntningar på att vara en viss sorts man på jobbet, och en annan hemma. I familjer där sjöfartsarbetaren är en mor behöver bägge parter också hantera omgivningens föreställningar om föräldraskap kopplat till kön.

Modern svensk sjöfart

Sjöfart kan föra tankarna till äldre tider men är ännu en bärande bransch för det svenska samhället. I svenska hamnar hanteras 170 miljoner ton gods per år, vilket motsvarar närmare 90 procent av Sveriges totala import och export. Dessutom reser över 23 miljoner passagerare via svenska hamnar och bryggor varje år.¹¹ Trots detta är sjöfarten en sällan uppmärksammas bransch, sannolikt på grund av att den äger rum bortom synhåll, utanför det övriga samhället.¹²

Under det senaste seklet har sjöfarten genomgått stora förändringar. 1970-talet innebar en brytpunkt i svensk såväl som global sjöfart. Arbets-tidsregleringen stod för en reform inom svensk sjöfart. Före regleringen tillbringade en svensk sjöman större delen av året ombord. Han hade sällan kontroll över när han skulle komma hem eller hur länge han kunde vara ledig. När avlösningssystemet infördes 1971 fick sjöfartsarbetare garanterad hemmavistelse efter en period till sjöss, och med tiden har de lediga perioderna ökat i längd. Idag tillbringar en svensk sjöman ungefär hälften av året borta på jobb.¹³

Den andra stora förändringen för den globala sjöfarten på 1970-talet var den teknologiska utvecklingen som medförde att de allt större och snabbare fartygen kunde bemannas med mindre personalgrupper.¹⁴ År 1970, när godset främst bestod av lösa föremål såsom lådor och säckar, kunde bara en procent av fartygen genomföra av- och omlastning i hamn på mindre än tolv timmar. År 1998 hade den så kallade containeriseringen, förvaringen av gods i stora containrar, medfört att siffran var uppe i 27 procent trots att det genomsnittliga tonnaget under samma period ökade med 430 procent.¹⁵ Tiden i hamn brukade innebära välkomna avbrott från den enformiga vardagen ombord. Den alltmer effektiva sjöfarten med större båtar och mindre personalgrupper kom att i ännu högre grad separera sjöfartslivet från tillvaron i land. Förändringen innebar att arbetsuppgifterna blev alltmer monotona, isoleringen ökade och sjöarbetarnas välbefinnande försämrades.¹⁶

Sjöfarten är och var en bransch drabbad av ohälsa. Den räknas som en utmanande arbetsmiljö med långa arbetstider och fysiskt tunga arbetsuppgifter under tidspress.¹⁷ Sådana förhållanden ökar risken för stress och utmattning¹⁸, och jämfört med motsvarande grupper i land har sjöarbetare en genomsnittlig sämre mental hälsa med ökad risk för depressioner, ångest och suicid.¹⁹ Sjöarbetare själva anger att den mest besvärande faktorn för deras välbefinnande är separationen från familjen.²⁰

Till viss del skiljer sig svensk sjöfart från det globala genomsnittet. Svenska sjöarbetare sticker ut i internationell statistik över hur nöjda de är med sitt arbete, sin inkomst och balansen mellan jobb och familj.²¹ Teknologin har inte heller lett till en minskning av antalet anställda inom svensk sjöfart eftersom en stor del av svensk sjöfart består av passagerar-

trafik, som kräver servicepersonal, istället för godstrafik. I och med att den största personalgruppen i svensk sjöfart är inom service är också andelen kvinnor relativt hög: en knapp fjärdedel²² jämfört med sju procent i EU och två procent globalt sett.²³ Hälsomässigt påminner svensk sjöfart ändå om den globala med många sjukskrivningar²⁴ och särskilt bland personal på passagerarfärjor, med klar övervikt för personal inom serviceyrken och med psykisk ohälsa som en av de vanligaste diagnoserna.²⁵

Bortavaro

Även om sjöfarten har förändrats är grundpremissen densamma: man är borta från hemmet under de perioder när man arbetar. I de fall man är förälder är man också borta från sina barn och sin medförälder. Karl, en sjöman född 1912, beskrev den fundamentala skillnaden mellan en landbaserad person och en sjöman som att den senare "blir mer eller mindre isolerad från sin familj." Sjömannen Jonas berättade år 2023 att "vi släpper halva livet när vi går ombord så det är ganska mycket som offras". Dagens sjöarbetare bor några veckor i taget på sin arbetsplats, ibland med bristfälliga möjligheter att kontakta familjen. Men bortavaro innebär inte nödvändigtvis fullständig frånvaro. Sjöfartsarbetare har ofta familjens parallella existens i tankarna, som när Sofie på söndagsmorgnarna tänker på sin sons gymnastiklektion och undrar om han och partnern sedan går till parken eller direkt hem. Många ägnar också tid åt att längta efter den kommande ledigheten och planerar vad de ska göra med familjerna och runt hemmet då. För familjernas del är inte heller den bortavarande föräldern helt frånvarande, ibland för att de har kontakt via telefon eller videosamtal, andra gånger för att de räknar ner dagarna till hemkomst.

Före och efter avlösningssystemet

Avlösningssystemet inom sjöfarten innebär att man efter en arbetad period har rätt till en ledig period. Oftast följs ett arbetspass av en lika lång ledighet i enlighet med ett så kallat 1:1-system, men periodernas längd varierar från en till två, tre eller flera veckor. Innan avlösningssys-

temet infördes liknade svensk sjöfart dagens globala system med tidsbegränsade kontrakt istället för anställningar. Ett genomsnittligt kontrakt för en matros från Sierra Leone är exempelvis tolv månader, en matros från Filippinerna nio månader, och en östeuropeisk matros kontrakt är vanligtvis på sex månader. En västeuropeisk sjöarbetare har oftast högre rang och kontrakt på tre till fyra månader.²⁶ Av ekonomiska skäl hoppar många på ett nytt kontrakt så fort ett gammalt har löpt ut, vilket gör att ledigheterna blir korta. På samma sätt var det inom svensk sjöfart före arbetstidsregleringen. Sten, född 1948, gick till sjöss som artonåring. Då var hans törnar långa, ibland 1,5 år. Ändå räckte inte pengarna till mer än en månads ledighet mellan törnarna. Han kände också att han inte hade så stor anledning att vara hemma, eftersom hans långa resor hade gjort att han förlorat kontakten med sina vänner. När Anders, född 1910, berättade om sina erfarenheter kunde han reflektera över hur arbetslivet förändrats under hans 40 år till sjöss:

På 1930-talet var det rätt dåligt med semester för oss sjöfolk. Det blev bara någon eller några dagars samvaro med familjen när fartyget råkade ligga i (namn på hamn). Men tiderna har förändrats till det bättre genom lag och avtal och på senare år har jag haft möjlighet att vara hemma under längre perioder.

Det var rätt hårda bud, sammanfattade Anders. Men han klagade inte utan tyckte att "det var fest att bara få vara hemma och tala om allt som vi inte kunnat tala om" under de dagar eller timmar som han fick tillbringa med sin fru. Lovisa, född 1904, mindes när hennes man hade liknande arbetsvillkor i slutet av 1940-talet:

De skulle lasta, lossa och gå igen med detsamma. De fick inte en kväll ledigt. De gick igen samma dag. Det var så ledsamt.

Därför blev hon glad när mannen senare hade törnar som innebar att hans båt en gång i månaden låg vid kaj i staden där de bodde. Då brukade han ringa, och Lovisa gick ner med deras lilla dotter "så att vi fick se varandra."

Tiden under andra världskriget var särskilt problematisk för sjöfartsfamiljer. När Tyskland ockuperade Danmark och Norge i april 1940 minrades Skagerack. Den svenska handelsflottan delades upp: de båtar som var

inom spärren fick ytterst begränsad trafik, medan båtarna som befann sig utanför minspärren inte kunde ta sig tillbaka till Sverige. Det kunde gå år mellan gångerna som Alf, född 1911, fick träffa sin fru, och "hon levde i ständig ovisshet om hur det gick för mig". Greta, född 1918, mindes också andra världskriget som en besvärlig tid för henne och maken. Han var då inkallad i fem år och de sågs bara någon gång emellanåt:

Han var borta många jular. Och en enda barnafödsel var han hemma. Annars var han borta. Det var ingen att hålla i handen. Och när man kommer hem från BB är man trött och darrig, och hade andra barn som ska skötas om.

Maria, född runt 1940, mindes väl hur arbetstidsregleringen förändrade deras tillvaro. Före avlösningssystemet visste de aldrig hur länge mannen skulle kunna vara hemma. Rederiet kunde ringa och begära att han infann sig med kort varsel. Avlösningssystemet kallade Maria för "en välsignelse, för nu kunde vi äntligen börja planera". Stina, född 1931, mindes samma sak. För hennes man medförde avlösningssystemet att han arbetade två perioder och var hemma en period vilket innebar en månads arbete och ett par veckor ledigt. "En månad går ju rätt fort", tyckte Stina. "När de är borta i tre, fyra månader, då är det värre. Nu kan vi planera våra semestrar ihop, det är mycket lättare nu."

Rosa, född 1938, hade ett annat perspektiv på förändringarna i sjöfartsbranschen. Hon betonade hur den teknologiska utvecklingen hade försämrat sjömanslivet:

Idag ligger handelsfartygen endast några få timmar i hamn. Lasten fraktas i containers eller är rullande gods. Lossning och lastning går därför mycket fort. Många hamnar skall hinnas med och man har tidtabell att följa. Alla ombord har sitt jobb att sköta, de är anställda dygnet runt när de är ombord. // Det blir kanske bara två kvällar i hamn på en fem veckors resa.

Ett liv till sjöss handlade inte alls längre om frihet, vin och kvinnor, som Rosa konstaterade, även om omgivningen fortfarande tycktes tro det. I sin redogörelse om sjöfartsfamiljers vedermödor och glädjeämnen ville Rosa

uppdatera bilden av vad sjömanslivet innebar. Det krävdes hårt arbete, som hon skrev:

... för att alla ska må bra och orka leva så här år ut och år in. Tänk efter, skulle du som läser detta klara ett sådant liv? Att vara borta när barnen föds, konfirmeras, gifter sig, att ha sjuka föräldrar som du inte kan besöka och som dör innan du hinner hem. Barn som blir sjuka när du sitter maktlös på andra sidan jordklotet.

Vidar, född 1911, skildrade också arbetsmiljön som blivit följd av den teknologiska utvecklingen:

Den psykiska pressen är påfrestande. Långa enformiga resor och högst ett dygn i hamn totalt. Riskerna är stora i vissa farvatten, trafiken är livsfarlig, ständigt nya kollisionsrisker. Småtönnaget bär sig vettvilligt åt och nästan alltid dis eller tjocka. Det här flackandet verkar meningslöst ibland.

Sjömännen som delade med sig av sina erfarenheter på 1970-talet berättade sällan ingående om sin hälsa. Ett undantag är Sten, född 1948, som valde att gå iland eftersom separationerna från familjen var alltför psykiskt påfrestande. Han hade svårt för ensamheten och konflikterna inombords som uppstod varje gång han skulle lämna familjen för en ny törn. Frun och barnen tycktes klara sig bra utan honom, men för honom själv var det alltför ledsamt. I Lars fall, född 1912, var det istället frun som led mest. De hade gift sig precis när andra världskriget bröt ut och Lars arbetade i land under krigsåren när sjöfarten decimerades av Skagerackspärren. Äktenskapet var därför några år gammalt när han första gången skulle gå ombord och hans fru fick inse vad det innebar att vara gift med en sjöman:

När kriget tog slut och jag skulle ge mig iväg kom emellertid uppvaknandet. Hon hjälpte mig med utrustningen varefter hon svimmade. När jag väl skulle ge mig iväg svimmade hon igen och fick föras till sjukhus.

På grund av fruns hälsa valde Lars att fortsätta arbeta i land, vilket han vid intervjun på äldre dagar var tacksam för eftersom han därmed hade fått uppleva de fyra barnens tidiga barndomsår. Men efter tolv år gav han sig ändå iväg på en ettårig törn. När han kom hem låg hustrun på sjukhus. "Hon hade sakta tynat av hemma tills krafterna var slut. Något organiskt fel kunde läkarna inte hitta men efter samråd med kuratorer ställdes diagnosen: änketränad."

Diagnosen "änketränad" har kanske fallit ur tiden, men samtida intervju-personer berättar om liknande utmaningar. Jonas är medveten om att hans partner drar ett tungt lass när han är borta. "Det är med nöd och näppe ibland att hon lyckas få ihop det. Ofta är det väldigt mycket stress och panik hörs i hennes röst. Ibland kan det vara väldigt ångestladdat". Även Jonas själv känner ångest när frun kämpar eftersom han inte kan hjälpa till. Att sjöfartsarbetaren lider över sin bortavaro under perioder när hemmavaro hade varit att föredra återkommer i materialet. Stina, född 1931, mindes ett telegram som hon skickade till sin man:

En gång skrev jag 'allting är så fruktansvärt hopplöst'. Han hade det jättejobbigt då, han slet, det var styckegodslast och det är stressigt, och så fick han det här telegrammet om att 'allt är så hopplöst, kan du inte skynda dig hem'. Så ringde han hem och vad skulle han göra, skulle han komma hem, han kunde ju inte sluta jobba. Så då skickade jag ett telegram tillbaka: 'allting är okej och jag väntar på dig tills du kommer och då blir det kul'. Så jag fick trycka ner det där känslomässiga. Sen gjorde jag inte så mer.

Stina lade alltså band på sig för att inte oroa mannen med sina känslor, och fick istället hjälp av en terapeut att hantera sin ångest. Forskning visar att båda parterna i sjöfartsäktenskap löper risk att drabbas av psykiska besvär. Sjöfartsäktenskapet har beskrivits som cykliskt med fyra faser, aktiverade av sjöarbetarens avresa, bortavaro, hemkomst och hemmavarande.²⁷ I motsats till vad man kan anta är det inte alltid långtidskontrakt som är besvärligast för partnern i land. Den mest påfrestande situationen har befunnits vara när sjöarbetarens schema innebär många avresor och återkomster²⁸, som i det avlösningssystem som används i svensk sjöfart. Partnern som är hemma kan drabbas av "intermittent husband syndrome"

eller "submariners' wives syndrome" med symptom som ångest, depression och sexuella svårigheter.²⁹ Tora, född runt 1950, tyckte först att det var svårt med celibatet men lärde sig att "sopa de flesta tankar om sex under mattan" när mannen var borta. Hanna, född 1954, beskrev ett tillstånd som påminner om depression när hon skildrade hur ensamheten låg som ett täcke över henne och gjorde det svårt för henne att företa sig något alls under mannens bortavaro. Att den hemmavarande partnern i sjöfartsfamiljer drabbas av ohälsa är inte ovanligt.³⁰ Att dra ett tungt lass med både betalt och obetalt arbete är en vanlig faktor för sjukdomar relaterade till stress och depression, och det försvåras av att man som ensam vuxen inte har tid att uppmärksamma egna symptom.³¹ Laura har noterat att hon just åsidosätter egna intressen och behov när mannen är borta eftersom barnen kräver hennes fulla fokus. Julia är mer explicit när hon i en samtida intervju berättar om tiden efter en förlossning. "Han var borta mer än vanligt, och där gick jag med en bebis. Den hösten dök jag fullständigt." Julia hamnade i en svår depression som hon femton år senare fortfarande känner sviterna av. Hon beskriver en vardag där hennes egna behov kom i sista hand och där hon fick använda all sin uppfinningsrikedom för att på egen hand lösa problem som uppstår med fyra små barn i hemmet.

Vardagen ombord

Inte heller arbetsvardagen ombord är lätt. Sofia beskriver vad som kännetecknar sjöfartsjobb på detta sätt:

Man jobbar med sina gubbar varje dag, man träffar dem i tvättstugan, man träffar dem i bastun, de är överallt, de är på gymmet, det är folk runt omkring en hela tiden. Man jobbar med dem hela dagen, man fikar med dem, man äter frukost med dem, man äter middag med dem, man äter till och med nattmat som det sista man gör innan man går och lägger sig.

Sofia, som själv är i 30-årsåldern, kan tycka att hon sällan har något gemensamt med sina mestadels äldre manliga kollegor. Men den intensiva sociala samvaron är inte självvald. Det är bara i sin hytt som man är på egen hand,

men man har sällan tid att vara där annat än för att sova. Det genomsnittliga antalet arbetstimmar per vecka är mellan 70 och 80 timmar. Linus arbetar i tolvtimmarsskift, från 02 till 14 eller från 14 till 02. Han föredrar att jobba fyra eller sex veckor i rad eftersom dygnsrytmen då hinner stabiliseras under den lika långa ledigheten. Jakob tycker att smärtgränsen för bortavaron går vid fyra veckor. Tidigare arbetade han längre pass eftersom han var placerad långt bort från Sverige, men efter att ha fått barn bytte han till svensk trafik för att slippa de långa transportsträckorna till och från jobbet. Julias smärtgräns går vid två veckor. Hennes man jobbar numera två veckor och är hemma fyra. Hans kortare bortavaro gör att hon "inte behöver börja med att undervisa honom" om hur barnen ska tas omhand. Även Sofia och Sonja arbetar två veckor i rad men med två veckors ledighet. Sonja berättar att hon "aldrig packar upp necessären ens. Jag bara hänger upp den där jag är". Sonja och Sofia har också gemensamt att de arbetar två skift per dygn. Sonjas redogörelse för en arbetsdag lyder:

Jag jobbar sex timmar, och är ledig sex timmar, jobbar sex timmar, ledig sex timmar. Det betyder att jag ska hinna äta, duscha, somna, sova, vakna och sätta på mig den här arbetsminen på sex timmar, så det blir ju max fyra timmars sömn, max, per gång. Men så sover man ju två gånger om dagen.

Sofia berättar att ledigheten sammanfaller med att båten färdas. Hon börjar arbetsdagen med lastning och lossning i en hamn och ägnar sedan dagen åt diverse underhåll tills det är dags för dagvilan. Kvällens arbetspass liknar morgonens, och följs av nattvilan. Hon ondgör sig över moderna telefoner som talar om för användaren hur mycket sömn man bör få per natt. När hon ställer väckarklockan varnar mobilen: "'du får sova 4 timmar och 23 minuter' och man känner att 'påminn mig intel'". Jonas har ett annat schema:

Jag börjar sex på morgonen och så jobbar jag fram till middag och det är halvfem. Sen är jag ledig två timmar och sen jobbar jag med lastning och lossning på kvällen i två timmar.

Långa arbetstider och scheman som ligger utanför normala arbetstider, såsom på natten och helger, bidrar till stress. Detsamma gäller vid oförutsägbara arbetstider eller scheman som inte kan anpassas efter ens behov.³²

Sjöfartsarbetarens schema är noga reglerat och kommuniceras några veckor i förväg, men vädret kan orsaka ändringar som reducerar sjöfartsarbetarens vilotid. Sjömannen Stig, vars telegram inled denna text, skrev i ett annat telegram till sin fru: "Kom för sent för att hinna hem idag. ETA imorgon 20.00. Sorry about that, but the weather you know. Bättre sent än aldrig". En annan aspekt som kan störa vilotiden är säkerheten ombord. Det är personalen som ansvarar för säkerheten, vilket innebär att man har ständig jour. Sonja berättar att larm kan ljuda flera gånger per natt, och då måste alla omedelbart infinna sig på bestämda platser. Det finns också en koppling mellan den sociala samvaron och säkerhet. Besättningar med en uttalad känsla av gemenskap uppges ha större chans att utveckla ett ömsesidigt förtroende som i sin tur förbättrar samarbetet i arbets- och säkerhetssituationer.³³ Men trots den intensiva sociala samvaron vittnar sjöfartsarbetare om ensamhet. Jonas tror att ensamheten ligger bakom en stor del av jobbets psykiska utmaningar. Han tror att en lösning skulle vara en öppnare atmosfär bland kollegorna:

Det är väldigt viktigt att vi pratar med varandra. Jag tror att vi måste bli bättre på att prata om familjelivet ombord. För när jag jobbade iland, då var det ju dagligen och hela tiden att man pratade om fritid och familjeliv, vad man skulle göra när man kom hem och så vidare. Men till sjöss är det inte lika vanligt.

En anledning till begränsade samtal om familjen, tror Jonas, är att "man frikopplar lite" när man är ombord. Båten fungerar som en separat sfär och familjen känns avlägsen. Sten, född 1948, beskrev 1971 att sjömän slutar att existera som egna individer när de är ombord: "Sjömän börjar snart tänka ganska lika. Man umgås flitigt och suger upp varandras tankar, det som särskiljer en slipas av." Österman liknar fartyget vid vad Erving Goffman kallade en "total institution". En sådan kännetecknas av ett slutet socialt system med en hierarkisk struktur där individens behov underordnas institutionens verksamhet.³⁴ När ens individuella drag inte får plats uppstår en känsla av isolering. Jonas beskriver:

Man vet att det bara är jobb jobb jobb som gäller. När man jobbade i land hade man ändå familjelivet väldigt nära men när man kommer ombord vet man att det är väldigt avlägset, även om man ändå pratar varje dag. Det blir ju inte den här fysiska kontakten med familjen. Och det är jobbigast. Faktiskt.

Manliga sjöarbetare riskerar att drabbas särskilt hårt, eftersom män i allmänhet mår sämre av ensamhet och äktenskapliga påfrestningar.³⁵ Problemet kan tänkas förvärras av att miljön ombord präglas av traditionella föreställningar om gott sjömanskap format av maskulina ideal om känslomässig stoicism³⁶ och strikta, manligt kodade hierarkier.³⁷ En övervägande majoritet av sjöarbetare menar att de helst vänder sig till en närstående för att be om hjälp när de mår dåligt, och bara ett fåtal känner att det är möjligt att prata med befälhavaren eller kollegor.³⁸ Eftersom sjöarbetare generellt enbart har arbetskamrater till hands ombord kan förekomsten av mental ohälsa öka när de saknar tid, utrymme och möjligheter att föra längre samtal med någon som de känner att de kan vara öppenhjärtiga med. Sonja förvånas inte över att psykisk ohälsa är utbredd i branschen, för "det är inte alla som kan öppna sig för kollegorna när man mår skit och man behöver få tömma tanken ibland". Även Jonas tangerar temat. Han säger att även om hemlängtan ofta påverkar en i det dagliga arbetet är det ett ovanligt samtalsämne ombord: "Man säger att man är trött, nu vill jag hem. Man säger inte nu saknar jag mina barn, nu vill jag hem". Jakob menar dock att det börjar bli bättre inom branschen. Sjöfartsarbetare undervisas om psykisk hälsa och uppmanas att prata med kollegor vid problem. "Men sjöfarten är en ganska... vad ska man säga... den är svår att ändra på", fortsätter han:

Det är en så stark kultur i hela sjöfarten. Det är kanske en viss typ av folk som söker sig till sjöss också. Det är en väldigt... vad ska man säga... inte macho kanske, men man ska leva upp till det där sjömansryktet. En sjöman reder sig själv. Det sitter i skotten, det är inte jättelätt att bli av med den gamla kulturen.

Jakob konstaterar att sjöfarten ligger en generation bakom när det gäller synen på manlighet men att utvecklingen har gynnats av metoo-rörelsen. Linus känner igen tankesättet. Hans pappa, som också har arbetat inom sjöfarten, "säger alltid att det var bättre förr. Men nu har jag förstått att han har en helt annan syn på vad som är bra".

Kontakt och korrespondens

En likhet som förenar sjöfartsarbetare och deras partner över tid är behovet av kontakt sinsemellan. När det är möjligt kommunicerar sjöfartsarbetare i den globala flottan dagligen med sin familj³⁹ men möjligheterna är ofta begränsade, kostsamma och ibland kopplade till rang.⁴⁰ Inom svensk sjöfart är det inte kostnad eller rang som avgör kommunikationsmöjligheter. Den teknologiska utvecklingen har inneburit förbättrad tillgång med wifi, sociala medier och mobiltelefoni. Men utvecklingen har inte varit lika långtgående som i övriga samhället. Internet har inte varit en prioriterad fråga inom sjöfarten, säger många. Linus menar att det, i likhet med synen på manlighet och sjömanskap, är en generationsfråga: "De som var ombord när internet slog igenom behövde inget internet, de hade inte det här smartphonebehovet." De hade vant sig, fortsätter Linus, med att vara ovetande om vad som pågick hemma under sin bortavaro. Sonja tänker likadant idag. Hon har en stor familj iland men "på båten kommer jag in i min egen bubbla", säger hon, "jag kan inte ringa hem, jag kan inte veta någonting". Vid ett tillfälle fick hon ett sms från en granne som berättade att hennes partner hade hämtats av ambulans. Det tog ett dygn för henne att få veta att det inte hade varit allvarligare än tarmvred. Trots detta har Sonja valt att bevaka sin bubblas gränser genom att behålla en telefon som bara fungerar under optimala förutsättningar. Med den kan hon ta emot sms en gång per dygn, men sällan svara eller ringa. Sofie resonerar på ett liknande sätt. När hon är ombord upptas hon totalt av arbetet och den sociala samvaron, och hon upplever inte att hon och partnern har så mycket att säga varandra. Däremot vill hon säga god natt till sitt barn varje kväll. När hon videoringer vill sonen inte alltid prata: "han går och gömmer sig under en kudde och säger 'jag vill inte prata med dig, jag är arg på dig för du är på jobbet'", men hennes behov av att få se eller höra honom tillfredsställs till viss del ändå.

Julia motsätter sig att placeras i en separat bubbla när partnern är på jobb. Hon hade länge en känsla av att inte finnas i hans värld under bortavaron. Hon förstår att "det är en otrolig frustration att inte kunna komma hem och hjälpa till, men lösningen på det får inte vara att inte ringa". De har försökt hitta en annan lösning, och nu är Julias upplevelse att de har

sina bästa samtal när han är ombord eftersom de då "måste prata, man kan inte gå om man blir arg utan man måste prata färdigt". Men deras kontakt är beroende av att partnern ombord ringer hem eftersom hon inte kan kontakta honom direkt. Vid akutsituationer kan hon ringa till kontoret och kopplas fram, men annars får hon vänta på hans samtal. De får vanligtvis tid att tala ordentligt två eller tre gånger i veckan, och mer än så skulle Julia inte mäktat med. Det händer att partnern ringer när hon är fullt sysselsatt med barnen, och då har hon inte så mycket tålamod med hans hemlängtan.

De som vill ha kontinuerlig kontakt med familjen behöver hantera att fartyg inte sällan befinner sig bortom uppkoppling, att arbetsscheman kan göra att sjöfartsarbetaren inte kan ringa hem när det passar familjen, och att partnern hemma kan vara för upptagen för att ha tid att tala i telefon. Jonas berättar att han har daglig kontakt med familjen genom telefon eller videosamtal, men att det kan vara frustrerande att hans schema bara tillåter samtal när familjen är upptagen med sysslor. Jakob värdesätter den dagliga kontakten så mycket att han har bytt tjänst. Han arbetade förut i en annan tidszon, men befinner sig nu i kustnära sjöfart där uppkopplingen är god. Utan sina dagliga videosamtal med sonen och partnern hade Jakob inte kunnat fortsätta till sjöss, berättar han, "jag hade gått iland direkt". Även Laura och hennes partner har anpassat sjöfartsarbetet efter möjligheterna att ha daglig kontakt. Linus har också tät kontakt med sin partner, men arbetet förhindrar djuplodande samtal. "Vi hörs mest genom Snapchat", berättar han. "Vi har typ 2500 streaks", vilket betyder att de har skickat och tagit emot meddelanden så många dagar i rad utan avbrott.

Sofie, som inte brukar prata med sin partner i telefon, lyfter fram meddelandens fördelar: "Man kan ju messa bara kort 'jag saknar dig, hoppas att ni har haft en bra dag, sov gott', det är snabbare och enklare". Att skriftlig kommunikation kan fungera bättre än samtal märks också i det historiska materialet. Brev var länge det gängse kommunikationsmedlet. Lovisa, född 1904, minns första telefonsamtalet från Nord-sjön som en viktig händelse, och Per, född 1946, brukade kosta på sig att ringa när han var i svensk hamn. Men det var brevledes som den dagliga kontakten skapades mellan sjöfartsarbetaren och hans partner. Många skrev kontinuerligt pågående brev. Stina, född 1931, berättade att hennes

man alltid hade brevpapper liggande på skrivbordet i hytten. Han skrev några rader varje dag och skickade brevet när han kom i hamn, och hon gjorde på ett liknande sätt. Många berättar att breven som kom var oerhört betydelsefulla och lästes gång på gång. Att skriva brev innebar att försätta sig i en emotionell kontakt med partnern. Greta, född 1918, förstod först i efterhand hur viktiga hennes brev var för partnern:

Man hade en lista över när de skulle vara i hamn, så man visste var fartyget gick, och då gick det genom rederierna att få tag på honom. Så då kunde jag skriva för jag hade ju adressen. Men han fick inte tillräckligt med brev, vad jag ser i hans brev. Det står där att jag slarvade med breven.

Att breven var viktiga syns också i korrespondensen som ingår i arkivsamlingen från tidigt 1990-tal. Ingemar, född 1931, längtade ständigt efter brev. Han avslutade sitt nedskrivna svar på frågelistan med en vädjan till museipersonalen som initierat insamlingen av sjömansberättelser: "Varför kan inte du, käre Frågare, skriva några rader så att vi får en smula kontakt med varandra? Skriv en rad eller två och berätta om Dig själv och Ditt jobb." Holger, född 1895, skrev att han "vid flera tillfällen sett sjömän som i besvikelse över efterlängttade men ej erhållna brev druckit sig berusade, ja till och med försökt begå självmord." Även Ragnar längtade efter brev och skrev i ett odaterat brev till sin fru:

Så där ja, nu kom besked om att vi ska till Italien och lasta salt. Jag är inte vidare glad åt det. Nog hade det varit bättre om vi fått gå hem. Ja, älskling, nu vet jag inte hur länge det dröjer innan jag får se dig igen. Men du skriver väl brev? Med flygporto? Jag längtar hem alldeles förbaskat.

Skriftlig kommunikation kunde vara mer anpassningsbar än muntlig, i och med att den inte krävde synkron aktivitet. Man kunde skriva och läsa i egen takt och vid passande tillfällen, och man förväntade sig inte daglig dialog, men en sorts retroaktiv kontakt som upprättades när ett långsamt skrivet brev anlände. Men tiden som passerade mellan att information skrevs och sedan mottogs kunde också orsaka frustration. Vidar, född 1911, beskrev oro som huvudsakligt problem med att vara gift sjöman: "Oron

att något ska hända hustrun, att jag inte kan nå henne, att man själv ska bli sjuk eller skadad svårt, tanken att hon då inte kan nå mig.” Ett odaterat brev från Axel, födelseår okänt, vittnar om en liknande oro. Brevet ingår i en ensidig korrespondens vilket lämnar oss utan inblick i vilket budskap som fick sjömannen att skriva på följande sätt, men det måste ha varit ett bud som han har väntat på:

Min egen älskade hustru! Fick ditt telegram och du har nog svårt att riktigt inse vad detta betydde för mig. Glädje, tacksamhet, och lättnad i mitt outhärdliga och absolut lamsläende tillstånd av oro och ovisshet. Det blir först i april som vi får träffas men du och barnen är ständigt i mina tankar.

Hemmavaro

Vilka är då motiven att arbeta till sjöss, när bortavarons vedermödor tycks vara så många? I en undersökning av frågan konstaterar Österman och Boström att återkommande drivkrafter är lön, ledighet och en vilja att ”se världen”. Mest utmärkande är ledigheten.⁴¹ Lönen och ledigheten är också faktorer som återkommer i arkivmaterialet på Sjöhistoriska museet, både det historiska och det samtida. Bengt, född 1907, sadlade om till lantbrukare i några år när barnen var små, men ”det blev magra år” och han återvände till sjöss för att bättra på inkomsten. Äventyrlusten nämns inte i det samtida materialet, men däremot ett visst mått av frihet som sjöfartsarbete ger. Att arbeta kontorstider inklusive pendling framstår inte som lockande i jämförelse, varken då eller nu.

Hejdå, men lika ofta hej

Det är hemmavaron, de långa lediga perioderna när man är ledig från jobb som kompensation för de arbetstygda veckorna ombord, som gör att sjömansfamiljernas tillvaro skiljer sig från ensamstående situation. Linus konstaterar att sjöfartsarbetet innebär att man regelbundet måste ta avsked av sin partner, men att man lika ofta får mötas igen. Vid sidan av utma-

ningar och besvärligheter kan sjöfartsäktenskap ha positiva följder. Den ekonomiska säkerheten är den största fördelen, men även den omtanke, omsorg och närhet som förhållandet på distans trots allt leder till genom att kräva engagemang och förståelse från båda håll.⁴² Alf, född 1911, skrev att han och hans fru var ense om att ”den känsla man erfar då man efter lång väntan äntligen får träffas uppväger alla de nackdelar som sjömanslivet i familjehänseende vanligen medför”. Tora, född runt 1950, var mer explicit:

Kärleken, ömheten, erotiken får en nytändning vid varje hemkomst, två gånger per år. Det är fest i tre veckor och sen är det avskedskalas i två veckor. // När han har åkt står jag och sticker näsan i hans garderob för att känna hans doft.

Flera samtida intervjupersoner lyfter fram den regelbundna distansen som välgörande för sina förhållanden. När Jonas jobbade iland var han för stressad för att uppmärksamma relationen, men ”nu kommer man hem och är lite nykär och planerar hemmadejter”. Samtidigt orkar hans partner inte alltid möta hans förväntningar. Hon är ofta utmattad när han kommer hem, och han får ta mycket av det praktiska arbetet med hem och barn. Han upplever första veckan hemma som laddad och känslomässigt intensiv. Mellanveckan är mer normal, och sedan är det dags att förbereda sig på avsked igen. Greta, född 1918, och Maria, född cirka 1940, berättade båda om turbulens och irritation under partners första och sista vecka hemma. Sten, född 1948, mindes hur glädjen över att återse barnen och sedan sorgen över att behöva lämna dem igen gjorde att hans partner klagade på ”för mycket gullegull och ingen barnuppfostran” under hans första och sista vecka. Sjöfartsarbetare upplever ofta stress när de befinner sig just i transitionsfasen mellan arbete och hem, eftersom deras roller då skiftar.⁴³ Men inte bara sjöfartsarbetarens roll ändras i relation till bortavaro och hemmavaro. Avresor och hemkomster sätter hela sjöfartsfamiljernas anpassningsförmåga på prov.⁴⁴ När sjöfartsarbetaren kommer hem ruckas rollerna i familjen. Den hemmavarande partnern ska dela med sig av föräldraskapet som har skötts på egen hand och efter eget huvud, och sjöfartsarbetaren kan behöva förhålla sig till vanor som uppstått när hen var ombord. Laura pratar om den ”övergångsperiod” som

uppstår när hennes partner kommer hem: "hur skönt det än är att vara två har man ju också lärt sig det här med att vara själv och ha sina egna rutiner. Det blir alltid en krock när han kommer hem". De har försökt lösa konflikterna genom att ha låga förväntningar på varandra de första dagarna för att få tid att "landa i att vara en familj och vara tillsammans". Sofie är medveten om att hennes partner blir frustrerad när hon kommer hem och vill införa sina striktare regler vad gäller städning och aktivitetsnivå. Sofie bidrar då inte med så mycket avlastning som partnern skulle föredra, eftersom hon samtidigt höjer nivån. Stina, född 1931, berättade hur det brukade se ut i hennes familj:

Det tog en vecka innan han hade stressat av. Efter en vecka blev det bättre och efter två veckor var allt normalt. När det hade varit normalt i ett par dagar började konflikterna. Sen skulle han ut igen och då blev konflikterna bagateller, och så blev det jättebra sista veckan. Det upprepades varje gång han var hemma.

Konflikterna handlade ofta om barnuppfostran. Mannen ville att sönerna exempelvis skulle visa fint bordsskick och strikt lydnad. Stina tolkade mannens beteende som att han hade med sig vissa värderingar från jobbet som han ville tillämpa i familjelivet. Hon och barnen var vana vid att det var hon som bestämde, men när mannen kom hem ansåg han att det var hans ansvar att disciplinera barnen enligt en hierarki där han själv var högst. Det rimmar med vad fyra kvinnor säger i en gruppintervju i samlingen från 1990-talet. När de talade om konflikterna som uppstod när partnern kom hem sammanfattade de sina ståndpunkter på följande vis: "Du är kapten när du är till sjöss men på den här skutan är det jag som bestämmer". Den här maktkampen kompliceras av könsroller.

I samhället finns föreställningar om hur sysslor, ansvarsområden och uppgifter i en familj fördelas utifrån kön. Den manliga och den kvinnliga sfären fylls med olika innehåll och skapar tillsammans familjen som helhet. Sjöfartsäktenskap utmanar sådana traditionella genusmönster eftersom de kräver mobilitet mellan könsrollerna. Traditionellt skulle den manliga sjöfartsarbetaren på arbetet uppträda effektivt och disciplinerat utan att röja känslor, medan han hemma förväntades vara en öm och romantisk make och far.⁴⁵

När sjöfartsarbetaren är borta behöver den hemmavarande partnern ta ansvar för båda sfärer, och när hen kommer hem ska sysslorna fördelas på nytt. Föräldrar i sjöfartsfamiljer pendlar alltså inte bara mellan den enas bortavaro och hemmavaro, utan mellan könsuttryck. Ett genomgående tema i samtliga material är också könsroller och könsrollskonflikter. Det blir särskilt tydligt i det äldre materialet, när den hemmavarande partnern uteslutande var hustrur.

När maken var borta tog de fullt ansvar för samtliga områden, även de maskulint kodade. Sjömanshustrurna som intervjuades på 1990-talet var tudelade inför ansvaret. Å ena sidan uppskattade de att vara fria och självständiga, å andra sidan kändes ansvaret ibland betungande. De berättade även, i likhet med till viss del sjömännen på 1970-talet, om konflikter som uppstod när maken kom hem och kvinnan förväntades växla till en mer traditionell kvinnoroll. Det kunde leda till att de istället hävdade sin rätt att fortsätta bestämma hemma, i likhet med de fyra kvinnorna som i gruppintervjun betonade att de är kapten på den skuta som hemmet utgör.

I samhällen som präglas av sjöfart kan könsrollerna få uttryck som strider mot de som finns i landcentrerade samhällen. På till exempel Åland har det vuxit fram en diskurs om "sjömanshustrun" som kapabel, resursstark och handlingskraftig: egenskaper som ofta förknippas med manlighet. "Sjömannen" målas upp som duglig till sjöss, men närmast hjälplös i dagliga göromål i land och i ständigt behov av att vägledas av sin starka fru.⁴⁶ Även forskning om sjöfartsfamiljer i Filippinerna visar hur kvinnorna tar ansvar för manligt kodade aktiviteter som husbyggen, finansiella affärer och släktbeslut.⁴⁷ Det här tänjandet av könsroller kan alltså skapa utrymme för att utmana normativa könsroller. Stina, vars man ville uppfostra barnen i enlighet med disciplinen ombord, var väldigt intresserad av att förbättra sin kunskap om sysslor som brukar förknippas med den kvinnliga sfären:

Han ville göra allt, han tog hand om tvätten, han ville lära sig att baka och laga mat. Det han inte kunde ville han lära sig. Jag var väldigt förvånad, jag hade aldrig träffat en man som var så. Då sa han: en sjöman kan allt! Och han gjorde det väldigt manligt! Jag var så förvånad, att en kille kunde vara så manlig och göra så mjuka saker.

Miljön ombord, som i regel befolkades av män, var inte uppdelad utifrån könssfärer. En redig sjöman behövde vara kompetent på alla områden. När Stinas man förklarade sitt intresse med att 'en sjöman kan allt' omvandlade han samtidigt sitt intresse för 'mjuka saker' från en möjlig nedgradering av sin manlighet till en kompetensutveckling av sitt sjömanskap. Per, född 1946, berättade på ett liknande sätt att han ägnade dagarna åt att städa, diska och laga mat i väntan på att fru och barn skulle komma hem från jobb och skola.

Även den hemmavarande partnern hanterar könsrollskonflikter. Julia berättar att "när vi är hemma är vi superstereotypa, jag är kvinna och han är man. Men när jag är ensam hemma gör jag ju rubbet. Om vi behöver byta däck på bilen gör jag det." Även Maria, född cirka 1940, nämner bilen som en källa till möjlig konflikt:

Det första stora grälet handlade om bilen. Jag tyckte att (maken) skulle sköta om den för det var ju karlgöra, alla andra män tog hand om bilen. Men han tyckte att det kunde väl jag göra också när han var hemma, när jag gjorde det annars. Det gällde att hitta ett mellanting.

De konflikter som uppstår vid sjöfartsarbetarens hemkomst är i hög grad kopplade till könsrollskonflikter. Det "mellanting" som behöver förhandlas fram handlar om att justera könssfärernas ansvarsområden utifrån dels familjens förutsättningar, dels normativa förväntningar. Resultatet kan bli att sjöfartsfamiljen i vissa fall utmanar omgivande genusmönster, och i andra fall anpassar sig efter dem. Julia berättar att praktiska problem tycks uppstå just när hennes partner har åkt till flygplatsen för att påbörja sin resa till jobbet:

Det blir stopp i avloppet eller elen strular eller luftpumparna. Men om han var hemma, säg att han jobbade i land, då kommer det ju fortfarande att bli stopp i avloppet. Vad är det som säger att det är han som ska ta hand om det då?

Den här omförhandlingen belyser könssfärerna och kan leda till att normativa uppdelningar luckras upp. Men förhandlingarna behöver ske regelbundet i relation till sjöfartsarbetarens hemkomst och avfärd, och det kan vara påfrestande. Kanske är det sådana balansakter som gör att även

hemmavaron har sina smärtgränser. I materialet återkommer erkännanden om att den hemmavarande partnern så småningom når en mättnad i att dela föräldraskapet med sin sjöfartsarbetare: det är fint när ens partner kommer hem, men det är också ganska skönt när hen åker.

Det krävs en viss sorts människa för att vara gift med en sjöfartsarbetare, påpekar många i materialet. Den hemmavarande partnern måste besitta vissa karaktärsdrag för att äktenskapet och familjen ska hålla. Precis som att en god sjöman reder sig själv behöver den hemmavarande partnern vara osentimental och självständig. Tora, född cirka 1945, betonade att man som hemmavarande partner skulle tänka på att "inte gnälla, inte klaga, le vackert". Alf, född 1910, kunde mer detaljerat redogöra för vad som krävdes av en sjömanshustru:

En flicka som gifter sig med en sjöman skall ha förmågan att utan makens stöd fostra barnen, klara av alla besvärliga situationer, inte minst de ekonomiska. Hon ska bära ansvaret för om barnen blir värlartade eller motsatsen, hon ska kunna leva utan manligt sällskap under långa perioder. En riktig sjömanshustru är beundransvärd, ett koncentrat av alla de bästa kvinnliga och mänskliga egenskaper.

Kraven på sjömanshustrun var således högt ställda. Hon skulle inte bara besitta de bästa egenskaperna hos en *kvinna*, utan hos en *människa*, eftersom hon behövde axla både mannens och kvinnans ansvarsområden. Hon behövde också, som vi såg ovan, vara villig att återlämna aspekter av sin ansvarsroll när sjöfartsarbetaren kom hem igen. Anders, född 1910, menar att en sjömanshustru kan lära sig att klara av det mesta, men "en aldrig så god [sjömanshustru] kan aldrig helt ersätta barnens pappa". Kanske var det för Anders en tröstande tanke att se sig själv som oersättlig, att barnen faktiskt gick miste om något när deras far var borta. Att känna sig behövd är en väsentlig del av föräldraskapet.⁴⁸ En sjöfartsarbetare måste dock lära sig att stå ut med att inte vara livsviktig i familjens vardag.⁴⁹ Vetskapen om att familjen klarar sig utan ens kontinuerliga hemmavaro kan skapa en känsla av överflödighet.⁵⁰ Det här visste Tora, född runt 1950. Hon påpekade att en riktig sjömanshustru måste klara sig alldeles själv, men aldrig någonsin glömma att ge sin sjöman illusionen av att vara behövd.

Återhämtning

Den ledighet som väntar sjöfartsarbetaren vid hemkomst är intjänad arbetstid efter de intensiva arbetsveckorna ombord. Återhämtning är därför en viktig aspekt av hemmavaron. I det historiska materialet nämns dock inte behovet av vila, kanske för att arbetsvardagen då inte var lika utmattande eller för att återhämtning inte uppmärksammades på samma sätt. Sjömännen som berättade om sina liv i samlingen från 1970-tal hade mycket kortare hemmavaro, och deras hemkomster firades ofta. Alf, född 1911, möttes alltid av städad hus, putsade fönster och finkladda ungar. Han var hemma tre eller fyra veckor per år och menade att de då förde ett "normalt familjeliv". Även Anders (född 1910) och Vidars (född 1911) fruar städade huset och köpte blommor till deras hemkomst. De berättade också att fokus, efter firandet av hemkomsten, sedan låg på familjeliv.

Återhämtningen för dagens sjöfartsfamiljer är inte alltid enkel att uppfylla, eftersom den hemmavarande partnern också behöver vila efter en intensiv period som förälder på egen hand. Jonas berättar att han kämpar med att balansera sin och sin partners återhämtning. "Det är intensivt", konstaterar han. "Återhämtningen är svår. Jag vet inte om det är så bra i längden, med psykisk ohälsa och stress och risken för att gå in i väggen och braka ihop helt." När han är hemma ligger fokus på att ta över partnerns sysslor så att hon får vila och dessutom komma hemifrån för att träffa vänner. Att hävda egna behov är inte aktuellt, och Jonas berättar att han ändå inte har så många vänner till följd av sitt yrke. Det har varit tillfällena när han efter en hemmavaro har varit så trött att han har undrat hur han ska orka arbeta.

Samtidigt är han medveten om att han bidrar till den intensiva hemmavaron själv. När han är på jobbet drömmer han gärna om vad han ska göra med familjen när han kommer hem, varpå det blir "pang pang pang och stresspåslag" för partnern när planerna ska genomföras. Bengt, född 1907, berättade hur han också brukade sitta och drömma om hemmet: "När vi är till sjöss framkallar vi en drömbild av hur vi skulle ha det om vi bara kunde få vara iland", men när han väl kom hem insåg han att drömmen var orealistisk. Jakob fokuserar på praktiska göromål som rör sonen när han längtar hem: "Jag brukar sitta och drömma mig bort och planera vad jag ska göra

med (sonen), han har ju sina besök på BVC och babysim och allt sådant där". Sofie har inte upplevt att hon har för höga förväntningar på hemmavaron, men även hon kan ha svårt att finna tid till återhämtning.

Hennes dagar under hemmavaron är fulla av sysslor och på eftermiddagen, när familjen kommer hem, händer det att hon har ont i benen eftersom hon inte har suttit sedan morgonen. Sofie liknar därför jobbet med semester när hon säger att "hur lite man än får sova ombord och hur mycket man än jobbar så är det vår hemliga semester". Sonja har försökt vila på dagtid när barnen är i skolan, men menar att man som mamma ändå har lärt sig att bortse från egna behov. Julia berättar att hon behövde uppfostra sin man i att ta ansvar också för hennes återhämtning. "Hans yrkesroll är i sig så traditionellt manlig att det har krävts ganska mycket" uppfostran:

Jag kände att det var en attityd i deras arbetsgång, men jag tror inte att de var medvetna om det eller att de ville plåga oss på något sätt, men de var så vana vid att de kommer hem, de landar på flygplatsen, de tar sin öl, och sen är de lediga till sista veckan när de kommer på att de kanske ska tvätta eller så där.

I sjöfartsfamiljer är det inte ovanligt att den hemmavarande partnern gör avkall på egna karriärdrömmar för att möjliggöra en fungerande vardag.⁵¹ I det samtida materialet framkommer också att paren har fört diskussioner om hur mycket den hemmavarande partnern ska arbeta. Sofies partner arbetar deltid för "allas vår skull, det vore jättejobbigt om vi fick ses ännu mindre och var ännu tröttare". De har också haft partnerns arbetstid växlande i relation till borta- och hemmavaro, men märkt att de fick för lite tid tillsammans när partnern arbetade heltid under Sofies hemmavaro. Jonas partner har funderat på att strukturera sin arbetstid på samma sätt, men Jonas har opponerat sig: "jag blev lite så här... ja men *vi* då? Som par? Vilken tid ska *vi* få?". Laura är fortfarande föräldraledig i kombination med heltidsstudier, men hon är medveten om att hon kan behöva anpassa sig framöver eftersom situationen inte tillåter ett heltidsjobb. Normen idag är att man vid sidan av sitt föräldraskap ska bekräfta sig själv genom ett tillfredsställande jobb.⁵² Svårigheterna att kombinera eget yrke och partnerns sjojobb kan då också bidra till könsrollskonflikter. Julia, som blev sjukskriven för utbrändhet efter att ha försökt återgå till arbete efter långa

föräldraledigheter, har valt att inte arbeta. Hennes arbetsgivare försökte hjälpa till med rehabilitering ”men det var ju inte jobbets fel, det var min *livssituation*, och den kunde jag ju inte ändra på”. Julia är medveten om att omgivningen kan misstycka till hennes val att vara hemma med barnen och hon känner sig ibland som att hon lever ”det mest ojämslida livet i världen”.

Familjevaro

På en bild som en av de samtida intervjudeltagarna delats med sig av syns en anteckning. Med blå penna har en vuxen hand skrivit på en whiteboardtavla: ”32 dagar till jul, 19 skoldagar”. Under det har ett barn med röd penna lagt till en anteckning: ”3 dagar kvar tills pappa kommer hem”. Många i sjöfartsfamiljer upplever att omgivningen har en bristande förståelse för deras tillvaro. Julia, som har varit gift med en sjöman i många år, minns med glädje när skolan för första gången visade förståelse för att barnens pappa inte var tillgänglig. Yngsta barnet skulle vaccineras och skolsköterskan meddelade att det nödvändiga digitala godkännandet av båda vårdnadshavare inte gällde deras familj, om det var så att pappan var på jobb. ”Vi är sjöfolk”, konstaterar Julia. Eftersom sjöfartsarbetets följder spiller över på den hemmavarande partnern och barnen är inte bara sjöfartspersonal sjöfolk, utan hela familjen. Resultatet blir vad som här kallas för familjevaro, en särskild tillvaro för hela familjen som skiljer sig från landbaserade familjers vardag och kontinuitet genom att pendla mellan en förälders bortavaro och hemmavaro.

Familjevarons villkor syns särskilt på föräldraskapet. I kombination med sjöfart är förväntningar på faderskap särskilt relevanta, eftersom sjöfartsarbetaren oftast är och har varit en man. Egna och andras förväntningar på föräldraskap hänger ihop med samhällsförändringar. Förindustrialiseringens närvarande och omsorgsfulla ideal far byttes ut mot industrialiseringens hårt arbetande och frånvarande far.⁵³ Den senare idealfadern, den som genom uppoffringar försörjde familjen, kunde sjömannen leva upp till. Men fäder idag möter högre krav på föräldraskapet än män som fick barn för ett par generationer sedan.⁵⁴

Under 1970-talet vidgades föräldraskapet när modellen med hemmafru och manlig försörjare alltmer gav vika för könsneutral familjepolitik.⁵⁵ Ett ideal växte fram där bägge föräldrar skulle vara tillgängliga och närvarande för barnen.⁵⁶ Förväntningarna på engagerade föräldraskap kom därmed att inkludera även männen. Mannen skulle inte längre bara ha familj, han skulle leva och vara familj, och det hårda arbetet som förut varit ett tecken på gott faderskap kom att tolkas som brist på engagemang.⁵⁷ Vidare arbetade många sjömän i en arbetsorganisation som präglades av traditionell maskulinitet, starka hierarkier och tydliga gränser.⁵⁸ Sådana mansdominerade arbetsplatser försvårar engagerade faderskap.⁵⁹ Arbetslivet ombord är således inte en miljö som uppmuntrar de manligheter som blev tongivande i samhället från 1970-talet och framåt. Detta har inneburit att manliga sjöfartsarbetare efter 1970-tal har behövt navigera mellan motstridiga maskuliniteter.

Pappa på standby

Flera partner berättar att barnen tenderar att bortse från sin sjöfartsarbetande förälder under hans bortavaro. Marias (född cirka 1940) barn ”stängde av sina känslor för honom och pratade sällan om honom”. När Julias man åker på jobb brukar sonen gråta, ha ont i magen och tro att pappa aldrig mer ska komma hem, tills han och hans syskon finner sig i situationen och ”liksom sätter pappa på standby”. Jakobs son är ännu för liten för att uppfatta faderns bortavaro, men Jakob har förstått att det blir svårare i femårsåldern och han bävar för framtida avsked i sådan grad att han funderar på att byta karriär. Jonas har lärt sig att inte lämna sonen på förskolan på sin avfärdsdag, eftersom sonen blir så förtvivlad och Jonas då bär med sig bilden av hur sonen försöker ta sig ur pedagogens famn för att springa tillbaka till sin far. Avskeden tycks alltså vara smärtsamma, men barnen anpassar sig till växlingarna och fokuserar på den förälder som är hemma.

När sjömannens bortavaro var längre, och möjligheten till kontakt sämre, kunde den pausade samvaron leda till att kontakten mellan sjöman och barn blev permanent bristfällig. Det var en uppoffring, men den signa-

lerade samtidigt maskulinitet i enlighet med idealet om familjeförsörjarens roll.⁶⁰ Risken var dock att sjöfartspappor vid hemmavaron fick rollen som medhjälpare snarare än jämlik förälder, och risken var stor för uppbrutna äktenskap och förlust av kontakt med barn.⁶¹ Hans, född 1920, beskriver sina barn som "fyra toppenungar", men han tillstår att han inte riktigt känner dem eftersom han har seglat i fjärrfart. Vidar, född 1911, träffade under lång tid sina barn ungefär en gång om året. Han hade bäst kontakt med yngsta sonen vilket han förklarade med att han gick på kustfart när sonen var liten, och att de då fick ses korta stunder varje vecka. När Gösta, född 1913, kom hem från sina seglatser förstod inte hans lilla dotter vem han var eftersom hennes "uppfattning om pappa var ett fotografi. Pappa stod på en bokhylla inom glas och ram". Alf, född 1911, fastnade bakom spärren under andra världskriget. När han kom hem "var det för sent för att skapa den där riktiga kontakten med barnen, som måste grundläggas från födelsen". Ingemar, född 1931, berättar följande:

Den mycket betydelsefulla psykiska och fysiska kontakten mellan far och barn blir självfallet ytterst temporär och bristfällig. Onekligen sätter det grava spår i barnens psyke. Säkerligen också i faderns.

Faderns bortavaro kunde också lämna ett tomrum att försöka fylla. Marias man brukade säga åt dottern att ta hand om sin mor när han åkte. Dottern tog uppmaningen bokstavligen och axlade ett stort ansvar. I efterhand ångrade Maria, född cirka 1940, att hon inte fråntog dottern ansvaret, och även att hon själv vände sig till dottern för att prata om sina tankar och problem. Hon saknade sin man men insåg att det var värre för honom, "han har ju ingen att krama, jag hade ändå barnen". Roland, född 1950, var själv son till en sjöman. Han valde bort att skaffa barn eftersom han ansåg att "det är fel att ha barn när fadern är till sjöss, min egen far var till sjöss och det har gjort att jag alltid har haft dålig kontakt med honom". Även Linus är son till en sjöman. Han berättar att hans far brukade påtala att de faktiskt tillbringade mer tid tillsammans än landbaserade familjer. Linus tillstår att fadern hade ett större antal timmar hemma än en genomsnittlig far, men vill ändå göra ett tillägg till påståendet:

Visst, *du* är hemma mer, men det är ingen lösning för din *familj*. Familjen har ju sitt vanliga schema på dagarna. Du kommer att vara ifrån dem ändå, när du är hemma är de borta.

Linus påpekande visar att ett familjeperspektiv stjälper föreställningen att man får mer tid med familjen om man arbetar till sjöss. Sjöfartsarbetaren kan inte kompensera familjen för sin bortavaro, eftersom partnerns och barnens tillvaro inte är utformad enligt en liknande modell. Julia har också märkt att det blir allt svårare att kompensera för bortavaron i takt med att barnen blir äldre. När barnen var små kunde Julias man ägna tid åt dem, ge dem så kallad kvalitetstid. Nu när barnen har nått tonåren och han kommer hem "säger det bara 'boom!'" när de slänger igen dörren" vilket skapar en ensamhet hos barnens far. Jonas är inne på liknande tankar när han konstaterar att sjöfartsarbetarens ensamhet sträcker sig ut över hemmavaron. Ombord kan man längta efter att få komma hem till familjen, men väl hemma har partner och barn en egen vardag. Sjöfartsarbetaren får därför tillbringa många timmar ensam i väntan på deras hemkomst.

I det historiska materialet framkommer hur sjömännen längtade efter sina barn. Ragnar, födelseår okänt, verkade känna sig fjärran från familjen i både tid och rum när han skrev ett brev till sin fru:

Käraste du, hur har ni det hemma? Jag vet ju faktiskt inte ett dugg. Bosse är väl riktigt stor nu. Han har naturligtvis glömt sin pappa alldeles. Hoppas att du talar med honom om mig ibland.

I ett senare brev undrade Ragnar om det var sant att lilla Bosse talade om honom, eller om hustrun skrev så som tröst. Per, född 1946, kunde nöjt meddela att hans lilla dotter verkade ha minnen av sin far, eftersom hon nämnde hans namn varje gång hon såg en bild av en båt. Äldre barn hade andra sätt att hantera bortavaron. När Tore, född 1918, skulle åka på jobb en oktoberdag hade hans dotter ett önskemål:

Pappa, lova att du kommer hem till jul, ja inte denna jul men nästa. Sist du var hemma en jul var jag så liten att jag inget minns. Jag vill ha en barndomsjul med dig innan jag blir så stor att julen inte betyder något längre.

Linus, som är son till en sjöfartsarbetare, minns hur förvirrande tiden kunde te sig när han var liten och han väntade på att hans far skulle komma hem. Fadern arbetade på relativt långa törnar på mellan fyra och nio månader. När Linus frågade sin mor tycktes han alltid få svaret att fadern skulle återkomma om tre veckor:

Min mamma sa alltid så till mig, att han kommer om *tre veckor*. Och du vet att nio månader är rätt många *tre veckor*. Om man har en lång och dålig vecka som vuxen kan man knyta näven i fickan och tänka att på fredag blir det bättre. Som barn har man inte det framåtseendet. Fyra eller sex veckor för en sjöman är ju en evighet för ett barn. Och det finns ingenting som jag hatar mer än de här tölparna som jobbar på tvåveckorsscheman och ungarna står och gråter på kajen och de säger 'men alltså, två veckor, kom igen för helvete!'.

Linus hade vid tiden för intervjun inte egna barn, men han reflekterade aktivt över hur han skulle förhålla sig till att vara en sjöfartsarbetande far. Han var fast besluten att skapa balans mellan bortavaro och hemmavaro, men ännu inte säker på hur det skulle uppnås.

Nära föräldraskap på distans

Andra personer i den samtida intervjusamlingen har hunnit konfronteras med utmaningarna att vara en närvarande förälder på distans. Det är i allmänhet hälsobringande att tillbringa tid med sin familj, särskilt för fäder. Pappor med mycket kontakt med sina barn mår bättre än de med lite kontakt, och det hänger sig kvar långt efter att barnen har vuxit upp.⁶² Det var en kontakt som manliga sjöfartsarbetare förr gick miste om men som kan vara möjlig idag. De samtida sjöfartsfäderna i detta material har utarbetat strategier för att skapa en närvaro i barnens vardag, även om det får ske på distans. Jakob berättar:

Varje dag har vi åtminstone ett videosamtal så att (sonen) får se mig. Utan det hade jag inte kunnat fortsätta till sjöss, jag hade gått iland direkt. Men det är fortfarande väldigt jobbigt. Det är en massa tankar som snurrar i huvudet, att han inte ska knyta an till mig, att han tror att jag överger honom.

Jakob har också förvånats över intensiteten i sin önskan att vara med sonen när han är hemma. "Jag trodde inte att det skulle vara så, jag tänkte att jag skulle hinna med mina hobbyer, men jag vill inte åka iväg, jag vill bara vara med honom". I Jakobs berättelse syns önskemålet att vara en god far enligt dagens normativa ideal. Kraven är högt ställda: en god far ska vara närvarande, kunna lyssna, förstå, sätta sig in i barnets perspektiv, uppfostra på ett respektfullt sätt, sätta barnen i första rummet, och finnas där morgon, middag och kväll⁶³: kort sagt agera som en traditionellt god mor. Jonas känner av pressen. Han menar att jämlikheten idag är på gott och ont, eftersom hans återhämtning blir lidande när han kompenserar sin bortavaro genom att ägna barnen mycket tid när han är hemma. Han försöker "ge allt" när han är hemma, men deltar även i familjelivet under sin bortavaro. Hans partner har exempelvis svårt att hinna hjälpa barnen med läxorna så Jonas brukar sköta läsläxorna på telefon. När han är hemma hämtar han även barnen tidigt efter skola och förskola för att ge dem kvalitetstid tillsammans med honom. På så sätt blir hans ledighet aktivitetsbaserad, vilket "inte är så nyttigt egentligen, men vad ska man göra då?". Att leva upp till egna och andras förväntningar om ett nära och jämställt föräldraskap är alltså utmanande i sjöfartsfamiljer. När Julias barn berättade i skolan att "mamma gör precis allting och pappa ligger och vilar sig" reagerade hennes partner med skam, eftersom det inte rimmade med varken hans önskade självbild, eller hans bild av en jämställd familj.

Kvinnliga sjöfartsarbetare måste i sin tur hantera omgivningens förväntningar på gott moderskap. Sonja delar gärna med sig av det aktiva föräldraskapet till sin man. Hon tycker att han växer av att ta mer ansvar, och hon ser att hans engagemang avsevärt har förbättrat hans kontakt med barnen. Själv har hon dock behövt parera omgivningens ifrågasättanden av hur hon som mor kan arbeta till sjöss. Förståelsen för en frånvarande far är betydligt större än för en mor. "En bra pappa" behöver inte vara engagerad i samma grad som "en bra mamma".⁶⁴ Det har Sonja blivit varse genom kommentarer såsom: "Hur kan du vara borta två veckor, hur kan du svika barnen, hur kan du göra så?". Sonjas svar att barnen inte var ensamma utan med sin pappa gav sällan tillfredsställande respons. Eftersom en fjärdedel av personalen i svensk sjöfart består av kvinnor är det relativt vanligt med sjöfartsarbetande mödrar. Forskning antyder också att kvinnor inom sjöfarten är mer nöjda med sitt arbete än män, och särskilt om de har

hemmavarande barn. Medan manliga sjöarbetare påverkas negativt av att vara borta från sina barn har sjöarbetande mödrar en mer positiv syn på sin arbetsrelaterade bortavaro. Orsakerna är inte undersökta, men Hult och Österman lyfter tanken att arbetet på distans kanske innebär en möjlighet för kvinnorna att undvika hemmets dubbelarbete.⁶⁵ Tanken finner stöd i annan forskning som visar att män generellt har en mer ensidigt positiv upplevelse av att vara nära sina barn, medan samma situation får kvinnor att erfara mer föräldrastress.⁶⁶ Sonja beskriver hur hon brukade uppleva bortavaron när barnen var mindre: "Jag kunde inte ringa hem, jag kunde inte veta någonting". Men i fortsättningen av hennes beskrivning kan man skönja att bortavarons konsekvenser inte nödvändigtvis behöver förstås som något betungande:

Barnen var med sin pappa. Jag fick mat fyra gånger om dagen. Jag behövde inte laga den, jag behövde inte diska. Jag hade till och med personal som städade min hytt varannan dag. Så trots många timmars arbetstid om dagen var det rena semestern.

Ett fortsatt dilemma

Den här artikeln har täckt tidsperioden från cirka 1940 till idag. Under dessa dryga 80 år har mycket förändrats i samhället, inte minst inom arbetslivet. Även inom sjöfartsbranschen har arbetsvardagen förändrats med kortare törnar, längre hemmavistelser, mindre personalgrupper och mer specialiserade arbetsuppgifter. Men sjöfartsyrket skiljer sig från de flesta andra och den nödvändiga förutsättningen är konstant oavsett tidsperiod. Bortavaron och hemmavaron formar därmed än idag sjöfartsarbetaren och hans familj och den särskilda familjevaro som uppstår i sjöfartsfamiljer skiljer sig från gängse familjeliv både då och nu. För sjöfartsarbetare förr, som närmast uteslutande var män, kunde arbetet innebära en möjlighet att uppfylla den manlighetsnorm där ekonomisk stabilitet prioriterades. Den sorg och saknad som flera fäder i det här materialet ger uttryck för var priset de fick betala. Deras partners, å andra sidan, behövde vid sjöfartsarbetarens bortavaro axla en roll som förknippas med

manlighet, samtidigt som de behövde vara villiga att återta den mer kvinnliga rollen vid hans hemkomst. De behövde klara av allt på egen hand, men samtidigt ge sken av att behöva partnern: en god sjömanshustru får aldrig glömma att ge sin man illusionen av att vara behövd, som en person beskrev det i materialet som ligger till grund för artikeln.

Ungefär samtidigt som sjöfartsarbetare fick mer tid hemma efter arbets- tidsregleringen 1971 ökade förväntningarna på deras närvarande föräldraskap med fortsatt obalans mellan yrkesroll och föräldraroll som följd. I dagens sjöfartsfamiljer finns alltså andra förväntningar att hantera. En "god förälder" idag förväntas vara aktiv och närvarande oavsett kön. Man förväntas också uppnå en balans mellan sitt yrkesliv och familjeåtaganden. Det är ett krav som sjöfartsarbetarens tillvaro inte tillåter, även om materialet till artikeln ger exempel på föräldrars strategier för att vara närvarande på distans. Den partner som är hemma får istället brottas med en närvaro som formas av medföräldrarnas bortavaro. Det är svårt, vittnar dagens sjöfartsarbetare och deras partner, att i sjöfartsfamiljer leva upp till dagens föreställningar om ett jämställt familjeliv. Gemensamt för sjöfartsfamiljer genom tiderna är därmed att de har behövt navigera mellan könsroller knutna till föräldraskap. När moderskap och faderskap ansågs komplettera varandra med olika kompetenser brottades föräldrarna i sjöfartsfamiljer med att att växla mellan sysslor som förknippades med det motsatta könets föräldraskap. Idag måste sjöfartsfamiljer istället hantera att de inte lever upp till omgivningens ideal om jämställdhet och den balans som föräldrar förväntas uppnå mellan yrkesliv och familjeliv. Sjöfartsfamiljens dilemma fortsätter alltså.

Källförteckning

Arkivsamlingar

"Sjömannen, hemmet och familjen": arkivförteckning
SE/SSHM/SM_3-1/F 4 A2/10
"Sjömanshustru förr och nu": arkivförteckning
SE/SSHM/SM_4-1/F 4 BA/35
"Havet, hälsan, hemmet": diarienummer 5.3.2-2022 1751

Referenser

Aldén, Lina och Boschini, Anne (2023). *Den moderna papparollen – ett faderskap i förändring*. SNS Analys 99, december 2023.

Alderton, Tony, Sampson, Helen och Kahveci, Erol (2001). The Impact on Seafarer's Living and Working Conditions of Changes in the Structure of the Shipping Industry. *Report for discussion at the 29th Session of the Joint Maritime Commission*. Geneva, 2001.

An, Ji, Liu, Yun, Sun, Yujie och Liu, Chen (2020). Impact of Work-Family Conflict, Job Stress and Job Satisfaction on Seafarer Performance. *Int. J. Environ. Res. Public Health* 2020, 17.

Augustsson, Å-M., Harryson, L. (2015). Det oändliga moderskapet: föräldrars upplevelser av föräldraledighet och hälsa i en könad kontext. I: *Tidskrift för Genusvetenskap*, 36(1-2): 121–141.

Barnett, Rosalind Chait (2008). On Multiple Roles: Past, Present, and Future. I: Korabik, Karen, Lero, Donna S. och Whitehead, Denise L (red.) *Handbook of Work-Family Integration*. Academic Press.

Björnberg, Ulla. (2008). *Atypiska arbetstider, kön och familj. Europeiska utblickar på samtida trender*. Föredrag vid forskningsseminarium EU OCH ARBETSMARKNADEN.

Boeggild Dohrmann, Solveig, Herttua, Kimmo och Leppin, Anja (2019). Fatigue in ferry shipping employees: the role of work-family conflict and supervisor support. *BMC Public Health* (2019) 19:1693.

Chandler, Joan (1987). *Sailors' wives and husband absence*. University of Plymouth.

Forsberg, Lucas (2009). *Involved parenthood: everyday lives of Swedish middle-class families*. Lund: LiU-tryck.

Hagmark-Cooper, Hanna. (2012). *To be a Sailor's Wife*. Cambridge: Cambridge Scholars Publishing.

Harrington, B., Van Deusen, F., och Humberd, B. (2011). *The new dad: Caring, committed and conflicted*. Boston, MA: Boston College Centre for Work and Family.

Heikel, Thomas (2006). Familjen som sjömannens ankare i det sunda livet: faderskap och hegemonisk maskulinitet i sjömansfamiljer. I: Wrede, Sirpa och Oinas, Elina (red.) *Det sunda livets trånga ramar*. Helsingfors: Svenska social- och kommunalhögskola.

Hult, Carl och Österman, Cecilia (2016). The Impact of Family and Job Content on Swedish Seafarers' Occupational Commitment: A Gendered Issue? *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, Vol. 10, nr 1, s. 27–34.

Isaksson, C. D., Dahl, Michael S. och Reichstein, Toke (2022). Residential location choices of an isolated workforce. Shifts in social attachment of former seafarers. *MAST: Maritime studies*.

Isay, R.A (1968). The submariners' wives syndrome. *Psych Quar* 42, 647–652.

Jensen och Oldenburg (2021). Objective and subjective measures to assess stress among seafarers. *International Maritime Health* 2021; 72, 1: 49–54.

Kahveci och Nichols (2006). *The Other Car Workers Work, Organisation and Technology in the Maritime Car Carrier Industry*. Palgrave Macmillan.

Klinth, Roger (1999). Den emanciperade mannen. Mannen i familjen speglad genom utbildningsprogrammen i svensk radio och TV 1963–1971. I: Berggren, Anne Marie (red.) *Manligt och omanligt i ett historiskt perspektiv*. Uppsala: Forskningsnämnden.

Lefkowitz och Slade (2019). Seafarer Mental Health Study. Final Report October 2019. *ITF Seafarers' Trust* and Yale University.

Lundqvist, Åsa och Roman, Christine (2009). Politiska regleringar och akademisk diskurs. Svensk familjepolitik under 70 år. I: Söderholm, Peter (red.) *Välfärd, genus och familj*. Malmö: Liber.

McLaughlin, Katrina och Muldoon, Orla. (2014). Father Identity, Involvement and Work–Family Balance: An In-depth Interview Study. *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 24: 439–452.

Mellbye och Carter (2017). Seafarers' depression and suicide. I: *International Maritime Health* 2017; 68, 2: 108–114.

Nordenmark, Mikael (2004). Multiple Social Roles and Well-Being: A Longitudinal Test of the Role Stress Theory and the Role Expansion Theory. I: *Acta Sociologica*, 47(2), 115–126.

Praetorius, G., Österman, C., Hult, C. (2018). Strategies and measures to improve the work environment of service crew on board Swedish passenger vessel. *TransNav, International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 12(3): 587–595.

Sampson, Helen. (2005). Left high and dry? The lives of women married to seafarers in Goa and Mumbai. I: *Ethnography* 2005, Vol. 6 Issue 1, p. 61–85.

Sampson, H. (2021). The Rhythms of Shipboard Life: Work, Hierarchy, Occupational Culture and Multinational Crews. In: Gekara, V.O.,

Sampson, H. (eds) *The World of the Seafarer*. WMU Studies in Maritime Affairs, vol 9. Springer, Cham.

B. Tetemadze, M. Carrera Arce, R. Baumler och I. Bartusevičiene. (2021). Seafarers' Wellbeing or Business, a Complex Paradox of the Industry. *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. Vol. 15. No 4, 2021.

Thomas, Michelle, Sampson, Helen och Zhao, Minghua. (2003) Finding a balance: companies, seafarers and family life. I: *Maritime Policy & Management*, 30:1, 59–76.

Ulven, Arne Johan, Omdal, Knut Arve, Herløv-Nielsen, Henrik, Irgens, Agot and Dahl, Eilif (2007). Seafarers' wives and intermittent husbands. Social and psychological impact of a subgroup of Norwegian seafarers' work schedule on their families. I: *International Maritime Health*, 2007.

Viljoen och Muller (2012) A narrative hermeneutical adventure: Seafarers and their complex relationship with their families. I: *Practical Theology of the Society for Practical Theology in South Africa*.

Yur och Nas (2012). A qualitative study on the life struggles of the wives of the seafarers. *Journal of maritime research*, Vol. IX. No. 2 (2012), pp. 7 – 12.

Österman, Cecilia, Hult, Carl och Praetorius, Gesa (2020). Occupational safety and health for service crew on passenger ships. *Safety Science* 121 (2020) 403–413.

Österman, Cecilia och Boström, Magnus (2022a). Workplace bullying and harassment at sea: A structured literature review. I: *Marine Policy* 136, 2022.

Österman, Cecilia och Boström, Magnus (2022b). *Drivkrafter för kompetensförsörjning i en socialt hållbar sjöfart*. Kalmar: Linnéuniversitetet.

Summary

The aim of this article is to describe how families with one seafaring parent have experienced family life in the last 80 years. The article builds on archive material from the Swedish Maritime Museum collected in a period from the 1970s to 2023. In the 1970s, seafaring men were asked to write down their stories from a family perspective, answering questions about their role as husbands and fathers. In the 1990s, women married to male sailors were interviewed about their experiences. At the same time, correspondence such as letters, telegrams and photographs were collected, with letters dating back to the 1940s. In 2023, interviews were conducted with persons working at sea about their families, roles, and thoughts. This archive material is kept at The National Maritime Museum, and in its entirety, it offers different perspectives of seafaring family life from 1940 up to today.

The article concludes that families in which one parent works at sea face specific challenges. The sea-working parent, the spouse, and the children all have their existence shaped by the seafarers recurrently shifting between being away and at home. Being away is the basic premise of working at sea: conditions in the industry might have changed in the covered time period, but one is still away for when at work. While the seafarer handles home-sickness and feelings of guilt, the spouse at home deals with work, children and practical issues. Here, gender issues are prevalent. The different expectations and norms regarding fatherhood and motherhood complicates the seafaring families' situation. Back in the day, when an ideal father was predominantly a breadwinner, seafaring men could live up to that model. When family politics in Sweden became gender neutral in the 1970s, fatherhood came to resemble motherhood in that also fathers were expected to be present and engaged, a model hard for seafarers to comply with. Although changed conditions in the industry such as working time regulations allowed men to spend more time at home, seemingly allowing for more engagement with the family, the raised expectations still made fathers fail the expectations from the society. Seafaring fathers of today describe an almost endless dilemma of longing for their families and wanting to spend more time at home.

Seafaring women, on the other hand, express more satisfaction with their work-life balance, stating that work is their "secret holiday", possibly because working at sea releases them from the double burden of work and home caring.

Gender issues are prevalent also in the older material. The male sailors express loneliness, homesickness, worry for their spouses and grief for dysfunctional relationships with their children. These emotions are mostly expressed in personal letters, but to some extent also in the archive material from the 1970s. The women married to male sailors, in the material of correspondence and interviews, also navigate gender roles. When their husbands were at work, they had to handle every possible situation by themselves, be they coded as masculine or feminine. On the arrival of their husbands, they were expected to step back into the role of a traditional wife, a balancing act not always easy to keep steady in. The optimal sailor's wife, as described by one woman in an interview from the 1990s, must be able to deal with everything by herself, but never forget to give her husband the illusion of being needed.

Noter

- ¹ Sjömannen, hemmet och familjen: SE/SSHM/SM_3-1/F 4 A2/10.
² Sjömanshustru förr och nu: SE/SSHM/SM_3-1/F 4 A2/10.
³ Havet, hälsan, hemmet: diarienummer 5.3.2-2022_1751.
⁴ När ett namn anges tillsammans med födelseår kommer utsagan från någon av de två äldre insamlingarna. Ett mansnamn med födelseår visar att citatet kommer från samlingen ”Sjömannen, hemmet och familjen”, SE/SSHM/SM_3-1/F 4 A2/10. Ett kvinnonamn med födelseår är en hänvisning till samlingen ”Sjömanshustru förr och nu”, SE/SSHM/SM_3-1/F 4 A2/10. Material från samtida intervjuerna anges med enbart namn och kommer från ”Havet, hälsan, hemmet” med diarienummer 5.3.2-2022_1751. Samtliga intervjuutsagor återges med fingerade namn. Vissa citat har redigerats varsamt.
⁵ Barnett 2008.
⁶ Barnett 2008, s. 79.
⁷ Aldén och Boschini 2023.
⁸ Harrington 2011, Klinth 1999.
⁹ Heikel 2006.
¹⁰ Boeggild Dohrmann med flera 2019, Forsberg 2009, s. 14, Nordenmark 2004, s. 44ff.
¹¹ Trafikanalys, Sjötrafik 2022, publiceringsdatum 2023-05-24.
¹² Heikel 2006, s. 98.
¹³ Österman och Boström 2022a.
¹⁴ Acejo och Abila 2016.
¹⁵ Alderton med flera 2001.
¹⁶ Alderton med flera 2001, Isaksson med flera 2022, Kahveci och Nichols 2006, Viljoen och Muller 2012.
¹⁷ Boeggild Dohrmann med flera 2019.
¹⁸ Björnberg 2008.
¹⁹ An med flera 2020, Lefkowitz och Slade 2019, Mellbye och Carter 2017, Tetemadze med flera 2021, Österman och Boström 2022a.
²⁰ Boeggild Dohrmann med flera 2019, Heikel 2006, s. 103f, Jensen och Oldenburg 2021.
²¹ Kahveci och Nichols 2006, s. 05.
²² Praetorius med flera 2018.
²³ Baumler med flera 2021.
²⁴ Praetorius med flera 2018.
²⁵ Österman med flera 2020.
²⁶ Alderton med flera 2001.
²⁷ Hagmark-Cooper 2012.
²⁸ Chandler 1987, Ulven med flera 2007.
²⁹ Ulven med flera 2007 resp. Isay 1968.
³⁰ Thomas med flera 2003.
³¹ Augustsson och Henrysson 2015, s. 126, 134.
³² Björnberg 2008.
³³ Alderton med flera 2004.
³⁴ Österman 2021, se även Heikel 2006, s. 99.

- ³⁵ Augustsson och Henrysson 2015.
³⁶ Sampson 2021.
³⁷ Österman och Boström 2022a.
³⁸ Mellbye och Carter 2017.
³⁹ Slišković och Juranko 2019.
⁴⁰ Alderton med flera 2001, Kahveci 2007, Kahveci och Nichols 2006, s. 157.
⁴¹ Österman och Boström 2022b, s. 36.
⁴² Slišković och Jurenko 2019.
⁴³ Hagmark-Cooper 2012.
⁴⁴ Heikel 2006, s. 103.
⁴⁵ Klinth 1999, s. 269.
⁴⁶ Hagmark-Cooper 2012.
⁴⁷ Sampson 2005, s. 71, Sampson och Acejo 2016.
⁴⁸ McLaughlin och Muldoon 2014.
⁴⁹ jfr Heikel 2006, s. 103.
⁵⁰ Viljoen och Muller 2012, Slišković och Jurenko 2019.
⁵¹ Ulven med flera 2007, Yur och Nas 2012..
⁵² Forsberg 2009.
⁵³ Heikel 2006, s. 93.
⁵⁴ Aldén och Boschini 2023, s. 1.
⁵⁵ Lundqvist och Roman 2009.
⁵⁶ Forsberg 2009, Heikel 2006, s. 93.
⁵⁷ Heikel 2006, s. 93, 96.
⁵⁸ Österman och Boström 2022a.
⁵⁹ Augustsson och Harryson 2015, s. 130.
⁶⁰ Heikel 2006, s. 96, Viljoen och Muller 2012.
⁶¹ Alderton med flera 2001, Sampson och Acejo 2016.
⁶² Augustsson och Harryson 2015:135,137, Heikel 2006, s. 92.
⁶³ McLaughlin och Muldoon 2014.
⁶⁴ Augustsson och Harryson 2015, s. 131, Heikel 2006, s. 94.
⁶⁵ Hult och Österman 2016, s. 32.
⁶⁶ Augustsson och Henrysson 2015, s. 125.



Med blick för båt, brygga, bod och bostad

– en materiell (om)läsning av Olof Hasslöfs avhandling
Svenska västkustfiskarna

Henrik Alexandersson

Vinjetten som materialiserats på det sandfärgade omslaget visar en person som vrickar en bohuseka. Färden går inåt, mot ett för betraktaren okänt fiskeläge. Det råder stiltje på havet. Vid en brygga ligger ett fiskefartyg och några småbåtar förtöjda. En förtätad bebyggelsegrupp med rader av sjöbodar och bostadshus reser sig som en fondvägg i bakgrunden.

Denna vinjettbild gestaltar en bärande idé i etnologen Olof Hasslöfs (1901–1994) avhandling *Svenska västkustfiskarna – studier i en yrkesgrupps näringsliv och sociala kultur* (1949). Boken handlar om en tid och en tillvaro när fiske- och båtlagens verksamheter och arbetsgemenskap konstituerades materiellt genom båten, bryggan, (sjö)boden och bostaden. Det

är dessa fyra B:n som enligt Hasslöf bär fiskelägets särprägel.

Den som önskar fördjupa sig i det äldre yrkesfiskets arbetsliv, fiskarbefolkningens sociala förhållanden och den maritima kulturens materiella och immateriella uttrycksformer kan inte runda Hasslöfs avhandling. Bokens imponerande detaljrikedom har bidragit till att fördjupa förståelsen för människans ojämna kamp mot havet. Här får läsaren upplysningar om allt från hur blåmusslor tas upp med skalriva, över hur fångster fördelas efter avslutat storbackefiske till skeppsbyggarnas hantverksskicklighet. Avhandlingen fungerar som ett titthål ned i en mångfacetterad, men numera försvunnen maritim kultur. Det kan därför vara intressant att närma sig Olof Hasslöf som maritim observatör, och se vad han riktade blicken mot och vad han var särskilt vaksam på.

Båten, bryggan, boden och bostaden bildar – tillsammans med havet och det omgivande landskapet – platser och rumsligheter för Hasslöfs undersökning. Tillsammans uttrycker dessa B:n en formel för hur ett bohuslänskt fiskeläge kan uppfattas och förstås, och samtidigt ett slags bärande band mellan dåtid och nutid och mellan människor och föremål.

Människan skapar med hjälp av den byggda miljön och sina artefakter en fördjupad mening om sin plats i världen och livet. Bebyggelsen etablerades i skärningspunkten mellan hav och land, och kom vidare att anpassas till topografiska förutsättningar och behov som fanns hos inbyggarna. Förtätningen av, och närheten mellan båten, bryggan, boden och bostadshuset var viktig, inte minst för att underlätta hanteringen av tunga och skrymmande fiskeredskap då dessa förflyttades mellan båt och sjöbod. Den förtätade klungbebyggelsen bidrog till att fiskelägets medlemmar snabbt kunde samlas och gå till sjöss, när exempelvis makrill- eller sillstim var i antågande. Att snabbt kunna ställa om från ett fiske till ett annat var avgö-



Vinjettbilden till Olof Hasslöfs avhandling.

Henrik Alexandersson (f. 1975) är fil. dr i arkeologi och forskar om Bohusläns maritima kulturhistoria.



Närheten mellan båt, brygga, bod och bostad. I förgrunden f.v segeljulle, vadjulle och orustekor. Olof Hasslöfs kollega vid Göteborgs museums historiska avdelning Philibert Humbla, med anteckningsblock i handen frågar Levin Henriksson om båtar och fiskeredskap i Gravarne (Kungshamn) 1928. Foto: Olof Hasslöf / Göteborgs stadsmuseum.

rande för ett framgångsrikt yrkesutövande. Anpassning, rörelse och specialisering bildar nyckelord i förståelsen av denna fångstkultur.

Bebyggelsen etablerades kring ett passande hamnläge där bostadshusen helst skulle placeras i skydd från de saltbemängda havsvindarna. Att ha visuell kontakt med havet och hamnläget från bostadshuset var avgörande, inte minst för möjligheten att hålla uppsikt över båten och ha kontroll över vad som hände vid bryggor och bodar. Raderna av hus i fiskeläget arrangerades så att de allra flesta fick utsikt mot hamnen.

När Hasslöfs folklivsforskande kollegor sökte sig ut på landsbygden för att rädda undan en försvinnande agrar allmogekultur från förgängelsen tog han istället en annan utsiktspunkt, och riktade blicken mot havets yrkesutövare, fiskelägets byggda miljö och redskapen. Utefter den bohuslänska



Grundsund år 1920. Det långväga storsjöfisket är avslutat och delar av fångsten torkas vid sjöbodarna. Foto: Sigurd Erixon / Nordiska museet.

kuststräckan – som av tillfälliga besökare beskrivits som karg, vild och ogästvänlig – fann Hasslöf en kustbygd fylld av liv, föremål och arbete. Det handlade om en särpräglad materiell kultur som vittnar om hårda arbets- och livsvillkor, men också om människans anpassningsförmåga.

En linje som löper genom avhandlingen handlar om framväxten av fiskarnas yrkesspecialisering samt båtar och redskap, vilka steg för steg utvecklades mot ett långväga havsfiske. Hasslöf följer båtbyggeriets utveckling från enkla farkoster till robusta däckade fiskefartyg som skulle klara Nordsjöns och Nordatlantens böljegång. Förutsättningarna till det som räknats upp här ovan sökte Hasslöf spåra ner i förhistorisk tid. Poängen med ett sådant tidsdjup var att visa läsaren att kusten och skärgården aldrig övergivits och koloniserats på nytt.



Vadlag ombord på fiskebåten LL 239 Avena, Hunnebostrand. Foto: Privat.

Läsaren får en känsla av att hallandsfisket behandlas mer pliktskyldigt än det bohuslänska. En trolig förklaring till detta är att SVC (Svenska Väst-kustfiskarnas Centralförbund) var medfinansierare till avhandlingen och att författaren därför valde att anlägga ett västsvenskt perspektiv.

Under tjugo års tid hade Hasslöf samlat in ett omfattande grundmaterial om fiske genom fältarbeten och arkiv- och litteraturstudier. Att göra just detta urval, som vi ser resultatet av i den monumentala avhandlingen, var säkert inte enkelt. Inte minst handlar det om ett ofantligt och svårfångat ämne som författaren sökte famna. Detaljnivån är ofta hög och texten bör läsas tålmodigt och uppmärksamt. Det är först då nyanserna och djupet i kulturen träder fram. Avhandlingens teser tydliggörs först i slutet av boken och Hasslöfs teoretiska influenser blir aldrig direkt uttalade eller hänvisade till, utan ligger dolda i texten.

Tidsmässigt vilar avhandlingen på förhållandena under 1800-talet och början av 1900-talet, med tillbakablickar mot äldre tider. Med hjälp av jämförelser sökte och fann Hasslöf kontaktytor mellan svenska västkusten

och norska och danska förhållanden. Ibland länkas diskussionen in i en vidare geografisk ram. Havsfiskets omfattande rumsliga rörelser kan bidra till en förståelse för hur nationsgränserna upplöses ute till havs, där inte minst det nautiska språkbruket blir gemensamt i ett vidare nordsjörum. Samtidigt är det intressant att notera hur bohusläningarna namnger många av fiskeplatserna i Nordsjön med dialektala namnformer. Kanske handlar det om en slags maritim kolonisation? Det lokala blir en del av ett vidare globalt havsrum. Vattenklotet skilde aldrig människor åt – det förenade.

I fiskeläget förvaltades friheten. Detta var Hasslöfs kungstanke. Fria yrkesmän organiserade sig i lag med koppling till ett särskilt redskap och fiskesätt, som exempelvis garn-, backe-, trål- eller vadlag. Det handlade om ett utbrett självbestämmande med fritt fiske på fria fiskevatten. Vidare såg han att den sociala strukturen i fiskeläget vilade på en demokratisk-kooperativ ordning med samägande av båtar och jämn fördelning av fångster. Hasslöf är dock noga med att påpeka att det fanns ekonomiska skillnader mellan lagens medlemmar. Även motsättningar förekom inom, och mellan, lagen, liksom mellan fiskelägen. Konkurrensen om naturresurserna var stor och det fanns inslag av tävlan i näringen. Det fanns dock ett kollektivt socialt ansvar inom fiskeläget som är värt att lyfta fram, inte minst för de som mist sina anhöriga på havet. En tradition, och löneförmån, var att prästen i kapellförsamlingen skulle ha den största långan efter avslutat storbackefiske.

Kapitlen om redskap, båtar och bostäder behandlas närgånget och fördjupat och är den stora behållningen med boken. Förvisso är vissa äldre skeenden i redskapsutvecklingen inte alltid så väl utredda som den kritiskt inriktade läsaren hade önskat. Några kapitlen är närmast skissartade, som exempelvis de som behandlar lantbruk, stenindustri, sjöfart och fiskhandel.

I det som betecknas bohuslitteratur intog Olof Hasslöfs avhandling omgående en grundmurad ställning. Undersökningen innefattar det mesta som berör hemmafiske och kustfiske samt utvecklingen mot ett professionellt yrkesfiske till havs. Det handlar om årorna och seglens tidevarv samt om människornas relationer till sin fysiska omgivning. Slutpunkten i avhandlingen sätts när minspärrarna var borttagna, efter andra världskriget, då nybyggda motordrivna fiskefartyg kunde stäva ut mot Nordsjöns och Nordatlantens fångstfält.



Fiskelag söker efter sill. Foto: Olof Hasslöf / Bohusläns museum.

Vi rör oss mestadels ovan havsytan, ombord i skilda farkoster som konstruerats för sitt specifika ändamål, men också i fiskelägets omgivningar och inåt land. Perspektivet är någon gång ställt från ovan, exempelvis när en karta eller planskiss ska förklara ett materiellt förhållande eller fenomen. Hasslöf för ibland ner sin läsare i djupen. Det handlar om den ständigt överhängande drunkningsdöden, sökandet efter nya hummergrund med hjälp av vattenkikare och handlod eller att med hjälp av illustrationer visa redskapstypernas användning och placering i vattenpelaren. Läsaren uppmärksammas ständigt om sjöbrukarnas stora yrkesskicklighet.

Avhandlingen är i egentlig mening ingen historisk översikt där fiskereringen behandlas utefter en linjärt uppställd tidsaxel. Om man ska våga

sig på en karakteristik handlar det snarare om tematisk folklivsforskning med socialhistoriska ambitioner. Spridningskartor, inventeringar och dokumentation av hus, båtar och redskap och mycket annat ger tydliga hänvisningar till etablerade arbetsmetoder och förhållningssätt inom folklivsforskningen, där Sigurd Erixon var en centralgestalt.

Här är inte platsen att lämna en biografisk resumé över Hasslöfs liv och yrke. Men något som måste ses som ett vågat, men likväl, intressant drag är hur han för in sig själv och sina egna barn- och ungdomsminnen i framställningen. Hasslöf blir därmed sin egen uppgiftslämnare och källa. Trots erfarenheterna från barndomens Hovenäset, ungdomens fiskeresor och fältarbeten runt Nordsjön kallade Hasslöf sig själv för "skrivbordssjöman". Etnologen Nils-Arvid Bringéus betecknade honom som "den nordiska maritimetnologins fader". Poeterna har skapat träffsäkra epitet, som hänvisar till Hasslöfs specialisering och hans teoretiska hemvist: Evert Taube kallade honom "backefiskets överstepräst" och Gunnar D Hansson satte rubriken "En Marx-lärjunge i sjöstövlar".

Avhandlingen öppnar upp för skilda läsarter. Det handlar om en maritimetnologisk nyckeltext som fortsatt att inspirera, beröra och fascinera. Kritiker har inte saknats. En del i Hasslöfs framställning har säkert mer handlat om att frammana visioner och driva teser än om att kunna befästa och förklara detta i materiella och sociala förhållanden. Inte minst viftade han alltför lättvindigt bort ångrållarnas betydelse i havsfisket.

Emellanåt uttrycks tanken om att en författares främsta verk också rymmer allt annat i det som han eller hon skrivit – i förfinad form. Detta



Olof Hasslöf föddes 1901 och växte upp i Hovenäset, en bohuslänsk ort där fiske, stenhuggeri och fraktfart var den huvudsakliga födkroken.

Foto: Bohusläns museum.



Olof Hasslöf använde tidigt färgfilm i kameran. Hamnen i Hovenäset under andra världskriget. Foto: Olof Hasslöf /Bohusläns museum.

stämmer väl in på Hasslöfs produktion. Ingen annan text från dennes penna lämnar en lika stor stilistisk och innehållsmässig behållning som avhandlingen. En orsak som bidrog till bokens stora spridning och läsvärde är att Hasslöf lyckas kombinera vetenskap med ett elegant, enkelt och bildrikt språkbruk. I framställningen finns en lysande och bitvis humoristisk metaforik. Ett kort exempel visar hur Hasslöf skildrar konfrontationer och perspektivskillnader mellan svenskt myndighetsutövande och fiskare: *"Terminologi, stil och ordval visar, att de, som fört pennan, ofta varit ganska främmande för fiskets realiteter och fiskarbefolkningens förhållanden. Pennans och rorkultens män har styrt skilda kurser och rättat sig efter olika ledfyrrar."* Ibland används även ord med tydlig religiös koppling, som exempelvis treenighet och radband. Boken har många litterära kvalitéer. Trots att genren här utgör sakprosa är det kanske inte alltför vågat att uppfatta Olof Hasslöf som en bohuslänsk arbetarförfattare.

Knappast någon annan forskare har haft sådant inflytande över vad

som uppfattats som yrkesfiske och fiskeredskap. Hasslöf lyckades fånga in och återge detaljkunskaper, och inte minst nyanserna i de många dialektala uttrycken. Inte minst erfarenheterna från uppväxtåren i Hovenäset och kunskapen om fiskets grunder som han lärt sig av morfadern i Hasselösund, tog han med sig in i folklivsforskningen. Förkunskaperna och bakgrunden kom väl till pass när frågelistor skulle skrivas och samtalen fördjupas i samband med fältsituationerna. Hasslöf sökte upp sina uppgiftslämnare i fiskeläget, och tvekade inte att ta ett steg från bryggan ned i båten för att följa med fångstmännens ut på fiske.

Hasslöf gjorde sina observationer i en tid då det fortfarande gick att komma åt stora delar av den äldre maritima kulturens materiella och immateriella uttrycksformer. Dokumentationen vittnar om detaljer som idag skulle vara omöjliga att komma åt. Genom avhandlingen ekar yrkesfiskarnas röster. En muntligt traderad fiskekultur får därmed en framskjuten plats och betydelse.

Det har nu förflötit 75 år sedan Olof Hasslöf disputerade i ämnet folklivsforskning vid Stockholm högskola, luciadagen 1949. En möjlig risk finns att en bok som Hasslöfs uppfattas som en övergiven faktakyrkogård, ett minnesmonument över en förlorad kultur eller att det sista ordet skulle vara sagt om fiske och fiskelägen. Boken kan säkert bidra till både en känslösam läsning och en nostalgisk betraktelse över en tid som flytt; om föremål och människor som numera är borta. Oaktat detta har boken haft förmåga att överleva och verka på eftervärlden, inte minst för att förstå, men också upprätthålla en bohuslänsk identitet. I tider av kris och förändring återvänder människan inte sällan till något ursprungligt, välkänt och ålderdomligt som man kan hålla fast vid.

Vad är det då som kan motivera en läsning av avhandlingstexten idag? Den som önskar bli en maritim erfarenhet rikare och fördjupa sina kunskaper om en materiell kultur och ett liv i ett fiskeläge som ligger bortom vår egen tids erfarenhetshorisonter och referensramar bör greppa boken. Här finns en autenticitet som kan ställas emot senare tiders försök att frammana en äkta essens om vad som ska uppfattas som genuint bohuslänskt. En annan anledning kan vara att söka bakgrunden till, och en förståelse för, den omvandling som skett i kustbygderna och fiskenäringen.

Vidare kan Hasslöfs avhandling bidra med att kasta ljus över hur munt-

liga, materiella och skriftliga källor kan ställas emot varandra. Detta är inte minst viktigt för att finna metodvägar inom det som brukar betecknas som tvärvetenskap. En äldre avhandling som Hasslöfs kan även lämna värdefulla perspektiv på dagsaktuella frågor, inte minst på synsätt gällande uttaget ur havet, hållbart fiske, redskapsutveckling och havsmiljö.

Avhandlingen lyckas på ett effektivt sätt att skjuta lokala, regionala och nationella gränser i sank, särskilt med tanke på yrkesfiskarnas rörelsemönster och kontaktytor över ett omfattande havsrum. I framställningen låter Hasslöf det lokala vidga ut sig och bli en del i en vidare Nordsjö-kultur. Detta randhav blir en grogrund för nya innovationer och kontakter.

En styrka är att Hasslöf lyckades balansera framställningen så den inte blev helt landfrånvänd och inte heller enbart havscentrerad. Det handlar således här inte om att renodla ett *blått* och *vått* maritimt perspektiv, utan även hur ett *grönt* och *torrt* dito utgör en viktig förståelsegrund för vardagslivet och hushållningen.

Den maritima kulturens tidsaspekt kan vara värdefull att ta fasta på, som väl närmast kan betecknas som cirkulär, sett utifrån sin årscykel: Om fiskets säsongsbetonade verksamhet, om makrillen och sillens frånvaro och återkomst, om användandet av skilda redskap och fiskesätt som avlöser varandra samt om människornas och båtarnas rörelser. Det handlar också om ritualiserade handlingar och måltider som var kopplade till det långväga havsfisket i samband med avskedstagande och hemkomst.

Under andra världskriget hade fiskbestånden i Atlant- och Nordsjöområdet vuxit till sig. När Hasslöf satte punkt 1949 andades fiskenäringen framtidshopp, teknisk utveckling och god ekonomisk tillväxt. Fiskbestånden uppfattades som en outtömlig resurs. När Hasslöfs avhandling gavs ut i faksimil 1985 hade det redan skett fler dramatiskt skiftet och omställningar i svensk fiskenäring. Sillkollapsen i Nordsjön under 1960-talets slut och början på 1970-talet, blev ett hårt slag. Den traditionella maritima hushållningen med förhållandevis små enheter, vilka Hasslöf beskrivit så noga, utmanades av industri och storskalighet – både till lands och till sjöss. Yrkesfisket hade kort sagt skakats om i sina grundvalar. Tidningsartiklar från tiden vittnar om minskad lönsamhet för fisket, om hur svenska fiskare fick begränsad tillgång till Nordsjöns fiskevatten och larmrapporter om dumpningar och utsläpp.



Fiskeläget Åstol med sin förtätade bebyggelse och närheten mellan båten, bryggan, boden och bostaden. Sjöbåten MD 268 Nordstjernen är utrustad för storsjöfiske med lillebåten placerad på däck. Ytterligare en sjöbåt ligger skymd bakom Nordstjernen. Foto: Göteborgs stadsmuseum.

Båten, bryggan, boden och bostaden, som en gång utgjorde ett materiellt uttryck för de människor som förts samman i olika lagbildningar har andra funktioner idag. Hur människor rör sig mellan båten, bryggan, boden och bostaden idag skiljer sig markant åt från äldre tider. Ljuden, lukterna, samtalen och vardagens göromål är annorlunda. Tankesätt, vanor och handlingsmönster förändras och ersätts. Människor byts ut, men inte sällan överlever artefakterna sina skapare och brukare. Traditionella försörjnings sätt i Bohusläns kustbygder har fått ge vika för landbaserade näringar.

Förvandlingen från en maritim arbetarkultur till turism och delårsboende är många gånger påtaglig, och har varit så under lång tid. Fritidssektorn har tagit över bostadshus, bodar och bryggor – en utveckling som Hasslöf såg på med djup oro, vilket uttrycks med tydlighet i avhandlingen. Båten – det mest centrala redskapet och förutsättningen för hela verksamheten – är numera djupt sammanlänkad med fritidssysselsättning.

Folkhemstanken tog sig ut till de yttersta skären med rationaliseringar och social ingenjörskonst. Anläggande av bilvägar, avlopp, vattenledningar, nya hamnar, vågbrytare samt rivningar och nybyggnation i fiskelägena ingick i det som kallades utveckling. Bostadshus har numera lämnat den ursprungliga förtätade klungbebyggelsen vid stranden och klättrat upp på bergshöjderna. Det är lätt att bli civilisationskritisk, en smula nostalgisk och beklaga en sådan utveckling. Ändå går det att finna försonande drag. Utan de delårsboendes goda ekonomiska möjligheter att bevara äldre traditionella träbyggnader hade säkerligen åtskilliga bebyggelseförtätningar inte existerat idag.

Omslagets vinjett, som behandlades inledningsvis, är igenkännlig men samtidigt främmande för oss senkomna intressenter av maritim kulturhistoria. Vinjettbilden speglar väl boken innehåll och har därmed uppfyllt sitt syfte. Här anas det sena 1800-talets och tidiga 1900-talets bohuslänska fiskeläge. Kanske var det just denna bild som Hasslöf önskade att hans läsare skulle bära med sig i minnet efter att pärmarna slagits igen, och boken lagts åt sidan.

Om det finns en särskild observationsförmåga för fiskelägen, fiskebåtar och yrkesfiske så bör denna tillföras Olof Hasslöf. Han lärde oss att ställa in optiken för att möta och betrakta det bohuslänska fiskeläget från sjösidan.



Borstö I och galjoten Dorothea Margareta

– en jämförelse av källuppgifter och vrak

Yrjö Kaukiainen

De källfynd som gjordes för drygt fyra år sedan bekräftade de tidigare misstankarna: vraket vid Borstö Ytterskär ("Borstö I") är inte *S:t Mikael* som avseglade från Amsterdam. Sedan dess har man fått söka nya utgångspunkter för att bestämma vrakets identitet. Dateringen av haveriet har dock inte förändrats; både guldsmedsstämplarna i vissa snusdosor och dokument om ett strandfynd binder händelseförloppet till hösten 1747. Tidpunkten i fråga är dock sådan att det skulle vara överraskande om de franska föremål som hittats i vraket hade tagits ombord i Amsterdam – Frankrike och Nederländerna var ju i krig med varandra. Att även en samling Meissen-porslin hittats i vraket pekar ganska starkt på en last från en nordtysk hamn, troligast från Lübeck.

Yrjö Kaukiainen är professor emeritus i Europas historia (tidigare i ekonomisk historia) vid Helsingfors universitet. En stor del av hans produktion berör maritim historia från 1700-talet till nutiden.

I Lübecks stadsarkiv finns en serie lastdokument (*Prahmbücher*) i vilka man kan finna alla skepp som var destinerade till S:t Petersburg under den senare hälften av 1747. En jämförelse med förteckningar av ankomna (publicerade i *St. Petersburgische Zeitung*) gav till handen att endast ett skepp från Lübeck, förd av skepparen Johann Pingel, hade försvunnit under resan. Tyvärr var skeppets lastförteckning så summarisk (endast emballaget och varumärket men sällan själva innehållet hade nedtecknats) att inga föremål från "Borstö I" kunde förbindas med den. Johann Pingels skepp förblev således endast en möjlig men overifierad kandidat.¹

Det nästa möjliga steget blev då att söka efter dokument om själva skeppet för att kunna se om det var fråga om ett lika stort och annars likadant fartyg som det som ligger i havsbotten vid Borstö Ytterskär. Som tur är, finns det även ett register (*Schiffsbuch*, *dvs skeppsbok*) för alla skepp som byggdes i Lübeck under åren 1641–1850. En ny visit till Lübecks stadsarkiv hösten 2022 (faktiskt under de strängaste coronabegränsningar) gav åtminstone det positiva resultatet att ett skepp, *Dorothea Margareta*, där Johann Pingel var huvudredaren fanns i registret. Byggåret var 1740, och skeppets dräktighet (storlek) angavs som 40 tyska *Kommerzlasten* (motsvarande omkring 50 svenska svåra läster, där en svår läst motsvarade 18 skeppund järn eller 2448 kg). Tyvärr gällde det ett register av utfärdade fribrev – alltså icke mätebrev – och den enda dimensionen som hade antecknats var köllängden, 33 alnar och 13 tum.²

Köllängden var nog en nyckeldimension som till exempel starkt påverkade lästberäkningar och, åtminstone i teorin, kan det vara möjligt att identifiera ett skepp enbart med den – det må ju nämnas att under två-tre decennier fanns i registret i fråga inget annat fartyg med precis samma mått. Tyvärr finns det en svårighet: det fanns flera lite olika alnar i Väst- och Mellaneuropa. Till exempel den lybska alnen var 24 tum (motsvarade 0,58 meter) medan den skotska med sina 37 tum nästan var en meter lång. Vid skeppsbyggningen var dock den flamländska alnen (om 27 tum) den vanligaste och de tum-antal som finns i *skeppsboken* (och som aldrig överstiger 26) bevisar att detta var fallet också i Lübeck.³

Under 1800-talet standardiserades den flamländska alnen till 0,686 meter. Tyvärr är det inte säkert att detta hade varit normen redan på 1740-talet. Längdmåtten hade ju en tendens att långsamt töjas med tiden: till

exempel finns det i London Science Museum en flamländsk alnstock som är 0,675 meter lång. Och man måste ta ännu en komplicerande möjlighet i beaktande: de lybska skeppsbyggarna kunde ha använt den kortare lybska tum som bas i deras alnar; i ett sådant fall hade 27 tum omfattat endast 0,655 meter. Skillnaderna tycks inte vara väldigt stora men över en drygt 33 alnar lång köl blir de ganska substantiella:

$$33,48 \text{ alnar} \times 0,686 \text{ m} = 22,97 \text{ m}$$

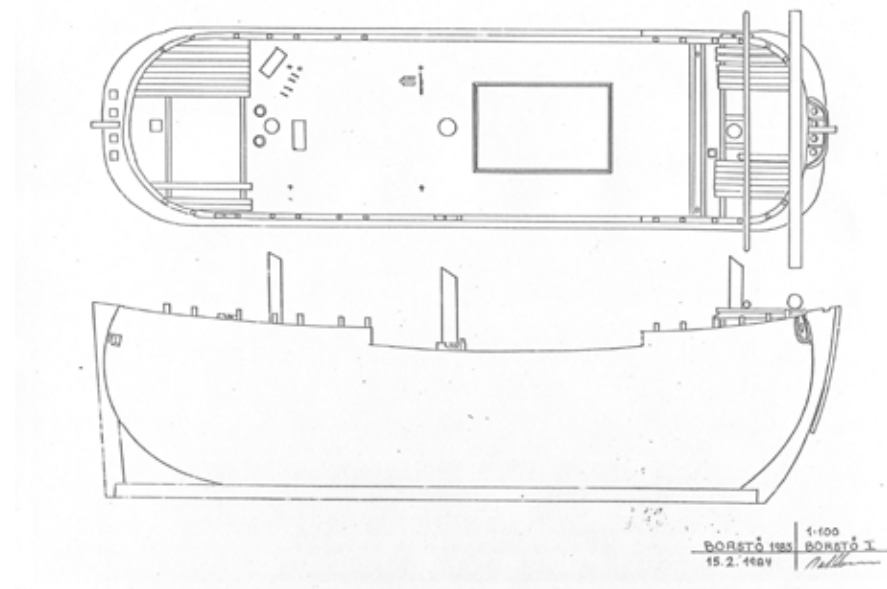
$$33,48 \text{ alnar} \times 0,675 \text{ m} = 22,60 \text{ m}$$

$$33,48 \text{ alnar} \times 0,655 \text{ m} = 21,93 \text{ m}$$

Osäkerheten i fråga om *skeppsbok*-alnens exakta längd innebär ju i värsta fall en felmarginal av en meter (eller fem procent). Således är det fråga om ett ganska summariskt kännetecken.

Förutom dessa problem vid tolkningen av den arkivariska dokumentationen möter vi andra svårigheter med uppgifter om den materiella verkligheten – vraket. Även om "Borstö I" har blivit undersökt i ett antal dykningar under sex årtionden har bilden av själva skeppet förblivit förvånande oprecis. Före de moderna fotogrammetriska och 3D-modelleringsarna fanns endast en mätning av vrakets längd över allt (25 meter, mätt "med repen" i början av 1970-talet) och bredden har i litteraturen angivits som antingen 6,2 eller 6,75 meter.⁴ Vid 3D-inventeringen i juni 2022 mättes längden över allt (distansen mellan ytterkanterna av för- och akterstäv) en annan gång och – lyckligtvis – blev även nu resultatet 25,0 meter.⁵ Enligt fotogrammetrin från år 2018 kan den största bredden bestämmas till 6,5 meter och bredden på däckspan till 6,2 meter.⁶

Bland Museiverkets rapporter om undervattenforskningar av "Borstö I" finns det endast två ritningar av hela vraket – av vilka den senare (av Anna Nurmio/Heikki Lahdenmäki från år 1998) huvudsakligen är baserad på den förra, framtagen av den professionella dykaren Leo Jolkkonen (1983, se bild 1).⁷ Dykningarna sommaren 1983 organiserades för att utreda om det vore möjligt att lyfta vraket, och då grävdes med mammutpump en tunnel under midskeppet samt för- och akterstäv blottades ner till köl.



Leo Jolkkonens ritning av Borstövraket, framtagen vid grävningarna under sommaren 1983.

Tyvärr är Jolkkonens ritningar ganska grova och baseras troligen på rätt få mätningar. Mycket schematiska sido- och planprojektioner är ritade med linjal, passare och en elliptisk schablon och innehåller en del detaljfel; bland annat är lastluckan alltför stor. Det finns dock en särskilt intressant detalj som måste basera sig på faktiska observationer: vid den nedersta delen av förstäven syns ett skarpt hörn, likadan som de som var typiska för medeltida koggar och ännu förekom på 1700-talet på Tysklands Östersjökust. På samtida holländska och svenska fartyg var övergången mellan förstäv och köl alltid rundad. Denna detalj stämmer alltså bra med antagandet om ett lybskt ursprung.⁸

Då även översiktsdata är så ungefärliga är det klart att all kännedom av köllängden har blivit höljd djupt i sedimentet. Först vid dykningar våren 2022 försökte man lokalisera kölens ändpunkter med glasfibersonder men tyvärr kunde deras avstånd inte mätas då synligheten under vatten var nära noll.⁹

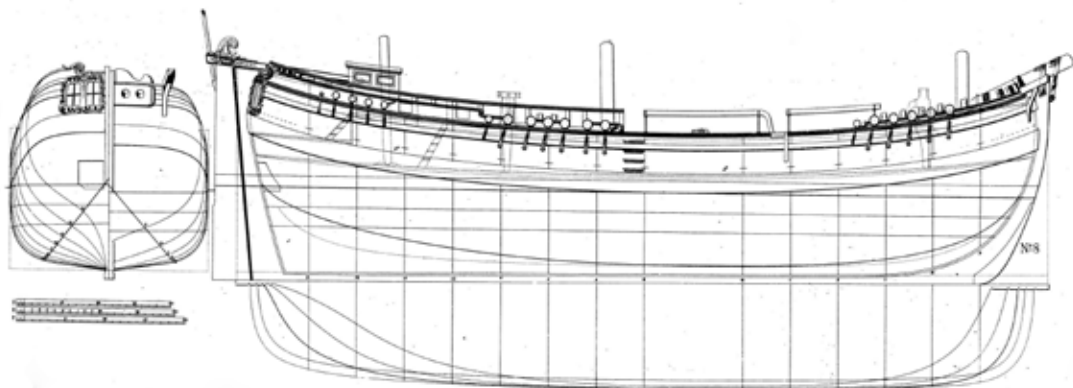


Bild 2. Chapmans linjeritning av en holländsk galliot, byggd omkring 1740.

Det finns dock ett annat sätt att försöka utreda om köllängden i *Schiffsbuch* är förenlig med vrakets andra dimensioner. Under 1700-talet byggdes vanliga mindre handelsfartyg inte med egentliga ritningar, utan skrovets dimensioner och form baserades på väl beprövade proportioner, minnesregler eller bestick, som byggmästaren tillämpade för aktuella beställningar.¹⁰ Det första antagandet, stött av observationer om vrakets form, är då att "Borstö I" representerar den vanligaste typen av små och medelstora handelsfartyg på Östersjön – en galjot (galliot).¹¹ För det andra kan man utgå från att galjoter byggdes med liknande proportioner, enligt vilka till exempel kölens längd alltid blev ungefär densamma i förhållande till längden.

Det finns endast få bilder av traditionella holländska eller tyska galjoter som är så exakta att man precis kan mäta skrovets proportioner. Den bäst kända är en linjeritning av en holländsk, ganska stor galjot, byggd omkring 1740, som ingår i Fredrik Henrik af Chapmans samling *Architectura navalis mercatoria* (se bild 2). En annan, nästan lika bra bild finns i en senare (1882–1884) samling av "äldre och moderna" skepp, publicerad av den franska amiralen Pâris. Skeppets rigg är den normala för 1800-talet, men skrovets formgivning liknar starkt af Chapmans galjot (dock ser skarven mellan förstäv och köl ganska ovanlig ut). Det tredje exem-



Bild 3. Modern modell av gallioten Stadt Elbing, byggd 1738.

plet är den preussiska, år 1738 byggda, *Stadt Elbing*, som har rekonstruerats utifrån byggräkenskaperna och som även har blivit inkarnerad i två högklassiga modeller (se bild 3).¹² I tabellen nedan finns deras huvuddimensioner med två viktiga proportionstal.

Skepp	Längd öa	Bredd öa	Köllängd	Köl/längd	Bredd/längd
Chapmans galjot	32,5	8,1	28,9	0,89	0,25
Påris' galjot	28,2	7,3	25,7	0,91	0,25
Stadt Elbing	29,5	7,8	26,8	0,91	0,26
Medeltal av föregående	30,1	7,7	27,1	0,90	0,25
Borstö I	25,0	6,5	..	..	0,26

Tabell 1. Jämförelse av tre välkända galjoter och Borstö I. Alla mått i meter.

Även om antalet referensfartyg är ytterst begränsat ser urvalet mycket homogent ut. Åtminstone i fråga om den relativa bredden passar “Borstö I” ganska bra in. Fotogrammetrin (av Richard Eller, 2018; se bild 4) visar också att skrovformen är likadan som på de tre andra galjoterna: de ytterst trubbiga för- och akterskeppen representerar ett helt annorlunda designkoncept än 1800-talets klipperskepp. En så pass fyllig form ökar skrovet formmotstånd betydligt och begränsar dess fartresurser, särskilt i friskare vindar och på kryss. Som kompensation får man dock vissa fördelar: för det första blir skeppets lastkapacitet mycket bra jämfört med längden eller lästetalet. En bärig för och akter ökar också skeppets

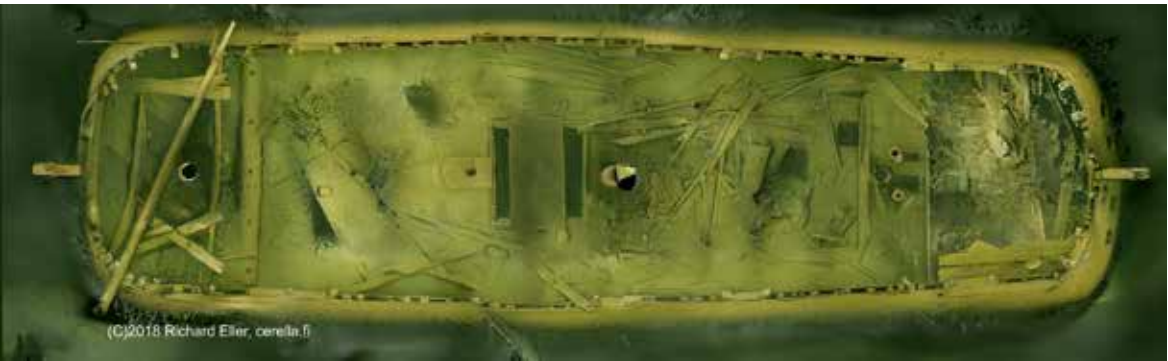


Bild 4. Richars Ellers fotogrammetri av “Borstö I” (2018).

stabilitet, dess förmåga att bära segel, samt gör det möjligt att minska djupgåendet vilket är en klar fördel vid kustfart.

Borstövraket kan således betecknas som en typisk galjot. Som tabellen visar, innebär detta bland annat att köllängden är 90-91 procent av längden över stävar (exklusive möjliga galjoner). För ett 25 meter långt skepp som “Borstö I” förutspår tumregeln således en köl mellan 22,5 och 22,75 meter. Måttet överensstämmer ganska bra med längden 22,6 meter där *Schiffsbuchens* alnmått multiplicerades med 1700-talets konverteringsgrad (0,675). Resultatet tycks alltså bevisa att “Borstö I” är lika stor som Johann Pingels *Dorothea Margareta*. Även om detta inte kan förstås som en bekräftad identitet, kan man åtminstone anse att forskningslinjen “Johann Pingel” fortfarande är tillämplig.

Finns det då ännu några alternativ för en säkrare identifiering? Tidigare fynd av föremål har inte haft tillräckligt goda kännetecken, men en möjlighet finns ännu kvar. I vrakets övre lastrum står en mängd tunnor som troligen innehöll socker. På tunnlock brukade man rista märken som var nödvändiga för att identifiera mottagaren när lasten lossades.¹³ För Johann Pingels skepp dokumenterades dessa varumärken i augusti 1747 i en så kallad *Prahmbuch*.¹⁴ Det är klart att dessa märken har blivit täckta av sediment och alger, men om ristningarna var tillräckligt djupa kan de fortfarande skrapas synliga. I framtidens dykningar borde alltså några tunnor lyftas och undersökas.

Källor och litteratur

Arkivkällor och databas

Stadtarchiv Lübeck, Alte Senatsarchiv: Interna, Lastadie, 21568 Schiffsbuch (1641–1850).

Private Archive: Novgorodfahrerkompanie, Prahmbücher und Prahmschreiberzettel (1629–1786).

Museovirasto, Kulttuuriympäristön palveluikkuna, Arkeologiset kohteet: Borstö I https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1648.

Sound Toll Records online (www.soundtoll.nl).

Internet-källor

af Chapman, Fredrik Henrik, *Architectura navalis mercatoria*, (Holmiae 1768), Pl. LIV, Sjöhistoriska museet, <https://digitaltmuseum.se/011024789736/ritning>.

Ell, <https://en.wikipedia.org/wiki/Ell>.

Ell Rod, Flemish, <https://collection.sciencemuseumgroup.org.uk>.
Galiot D Stadt Elbing, <https://www.schiffe-und-mehr.com/die-welte-der-schiffe/frachttragende-gro%C3%9Fsegler/galiot-d-stadt-elbing/>.

Historische Schiffsmodelle, <https://www.modelships.de>.

Richard Ellers fotogrammetri 2018, Cerella.fi.

Suomen meriarkeologinen seura ry., mas.fi/ajankohtaista.

Tryckta källor och litteratur

Behrens, Carl Georg, *Topographie und Statistik von Lübeck*, Lübeck: 1829.

Kaukiainen, Yrjö, "Det gåtfulla vraket vid Borstö", *Forum navale* 77, s. 10-31, 2021.

Lemmers, Alan and Ferreiro, Larrie D, "Naval Architecture", I John B. Hattendorf (ed.), *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 2, New York: 2007.

Nurmio-Lahdenmäki, Anna (red.), *S:t Mikael 1747*. Helsinki: 2006.
Pâris, Francois Edmont, *Souvenirs de marine: Collection de plans ou dessins de navires et de bateaux anciens ou modernes*. Paris: 1882-1884.

Salemke, Gerhard, *Galiot von 1738 – Die Stadt Elbing*. Arbeitskreis historischer schiffbau, 2003.

Noter

¹ För en beskrivning av tidigare forskning se Kaukiainen 2021, s. 10–14.

² Stadtarchiv Lübeck, Alte Senatsarchiv, Interna, Lastadie, 21568 Schiffsbuch (1641–1850).

³ Se t.ex. en.wikipedia.org/wiki/Ell; Ell Rod, Flemish, <https://collection.sciencemuseumgroup.org.uk>; Behrens 1829, s. 207.

⁴ Museovirasto, Borstö I: https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1648: forskningsrapporter (Jolkkonen 1983, Nurmio 1998); Nurmio-Lahdenmäki 2006, s. 71.

⁵ Enligt rapporten av ordföranden till Suomen meriarkeologinen seura, Markku Luoto.

⁶ Fotogrammetrin av Richard Eller, cerelia.fi, 2018.

⁷ Se fotnot 4.

⁸ Bilder av förstäv: Historische Schiffsmodele, modelships.de: galiot Stadt Elbing 1738, stettiner galeas aus dem 18. jahrhundert, eine hollandische galiot 1740.

⁹ Se fotnot 5.

¹⁰ Se t.ex., Lemmers and Ferreiro 2007, s. 649–651.

¹¹ Redan de första svenska dykarna, ledda av Gösta Bojner, kom till slutsatsen att det gällde en galjot.

¹² af Chapman 1768, Pl. LIV; Pâris 1882–1884; Galiot Stadt Elbing, modelships.de; Galiot D Stadt Elbing, <https://www.schiffe-und-mehr.com/die-welte-der-schiffe/frachttragende-gro%C3%9Fsegler/galiot-d-stadt-elbing/>; Gerhard Salemke, *Galiot von 1738 – Die Stadt Elbing* (Arbeitskreis historischer schiffbau, 2003).

¹³ I *Frau Maria* har man funnit ett lock med djupt inristat varumärke.

¹⁴ Stadtarchiv Lübeck, Novgorodfahrerkompanie, Prahmbücher und Prahmschreiberzettel (1629–1786).



"Amiralens byxor"

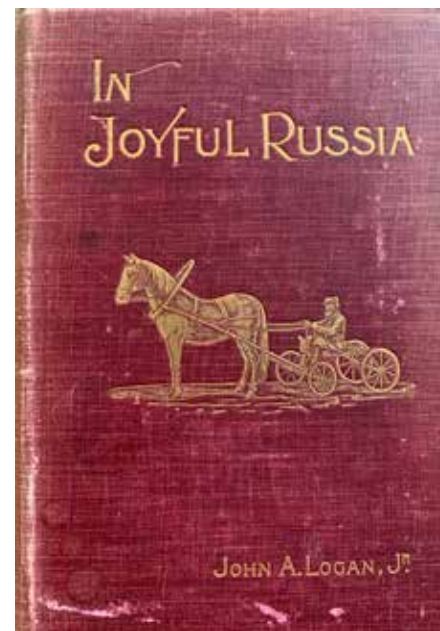
– en bokarkeologisk utflykt om amiral de Kantzow

Carl-Magnus Stolt

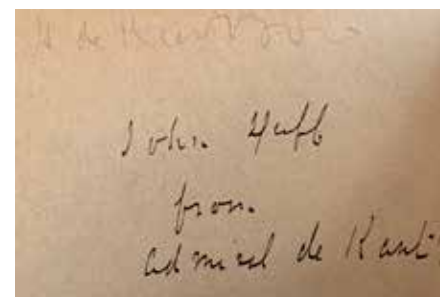
Jag minns inte riktigt när och hur jag fick tag på boken *In Joyful Russia* (1897). Den var sonderläst, lätt sonderfallande och med lös rygg. Författaren John A Logan skrev entusiastiskt om Ryssland och dess framtid. Hans tillägnan till hustrun och barnaskaran är rörande, särskilt med facit i hand. Två år efter det att boken kom ut dog nämligen författaren i strid, och hustrun fick hans postuma hjältemedalj.

Bokens ämne och dess författare i all ära, men det är något annat som fångar mitt intresse när jag en sommarkväll åter tar fram *In Joyful Russia*. På ett försättsblad har någon skrivit något. Vad står det? Vem har skrivit?

Carl-Magnus Stolt (f. 1957) är läkare, författare, professor emeritus i medicinsk humaniora. Hans senaste bok var *SOS Macona* (2024). Bor på Kattegatts strand i halländska Frillesås.



Det vackra omslaget till boken "*In Joyful Russia*" (1897) av John A. Logan Jr.



På ett av försättsbladen till boken "*In Joyful Russia*" har amiral Herbert de Kantzow skrivit sitt namn i blyerts och sedan gävoadresserat den till John Hubb.

Böcker har som bekant sina öden.

Jag kallar det bokarkeologi. Med det menar jag att hitta livsberättelser och sammanhang i det förflutna med utgångspunkt från namnteckningar och andra spår i böcker. Det kan vara dedikationer, marginalanteckningar eller något annat som gör just den boken unik – och ger den en exemplarspecifik aura. De konkreta spåren innebär en känsla av närhet som kallas autenticitet. Från dessa spår vecklar det ibland ut sig en historia om en människa i det förflutna som uppenbart haft just den boken i sina händer.¹

Jag granskar länge anteckningarna på försättsbladet i mitt exemplar av *In Joyful Russia*. De är delvis svårtydda. Högst upp står det med tunn blyerts "H. de Kantzow" och därunder med mer kraftfullt bläck att boken är från "Admiral de Kantzow". Ordet "Admiral" har han liksom delat upp i tre delar. Det tog tid innan jag fattade det.

Vem amiralen gav boken till är det mest svårtydda, men kanske står det "John Hubb".

Anteckningarna väcker bokarkeologen i mig. Det faktum att en amiral vid namn de Kantzow haft just denna bok i sina händer öppnar plötsligt en lucka i tiden.

Boken i min hand blir biljetten till en tidsresa som tar mig till 1800-talet och till en begåvad syskonskara som förenade litteratur och en vurm för ett liv inom flottan.

Amiralens släkt – hans egensinniga, litterära bröder

Släkten som fick namnet von Kantzow invandrade från Pommern till Sverige och blev adlad på 1800-talets början.

Amiralens farfar hette Johan Albert och var bland mycket annat svensk konsul i Lissabon. När Frankrike under Napoleon invaderade pyreneiska halvön tvingades den portugisiska kungafamiljen fly till sitt lydland Brasilien. Johan Albert följde med och upprätthöll tät kontakt med de kungliga.²

Hans son Carl Adolf tog över efter pappan som svensk generalkonsul i Lissabon och gifte sig med Emma Bosanquet, dotter till chefen för Bank of England. Han ändrade namnet von Kantzow till det mer internationellt och tyngre klingande ”de Kantzow”. Carl Adolf de Kantzow belönades av den portugisiska kungen med upphöjelse till baron de S:t George. Det var för både sina och pappan Johan Alberts insatser. Carl Adolf dog under en spavistelse i Tyskland 1867. Tillsammans med Emma hade han sex söner och två döttrar.

Den äldste sonen hade det långa namnet Edvard Bosanquet S:t George de Kantzow (1826–1905). Han ärvde således pappans S:t George titel. Edvard blev svensk diplomat och var dessutom poetiskt begåvad, eller åtminstone poetiskt intresserad... Han skrev förutom två diktsamlingar även ofta sina diplomatiska depecher på vers. Förutom en roman skrev han också dikter. Hans sista diktsamling, *Alprosa*, kom ut 1901 och kan läsas i sin helhet på Litteraturbankens hemsida.³ Edvard dog i Stockholm 1905.

Näst äldst i syskonskaran var Alfred de Kantzow (1827–1919). Precis som de flesta i släkten blev han först militär och tjänstgjorde för England i de indiska trupperna. Men redan innan han fyllt trettio år lämnade han den militära banan – för att ägna sig åt poetiskt författarskap. Han flyttade till England, gifte sig och blev pappa till sex barn. Hans vänskap med författaren John Cowper Powys (1871–1963) är omskriven. Cowper

Powys var på sin tid ett stort litterärt namn, flera gånger aktuell i diskussionerna rörande Nobelpriset i litteratur.

Alfred de Kantzow var omtalad för sin excentriska livsstil och bohemiska läggning. Mellan honom och den betydligt yngre Cowper Powys uppstod en mångårig, varm och nära vänskap. De tog långa promenader tillsammans under vilka de diskuterade poesi och filosofi. Cowper Powys blev lärjunge till den gamle bohemen och var till slut den som såg till av Alfreds dikter gavs ut i två diktsamlingar: *Ultima Verba* (1901), och *Noctis Susurri* (1906).⁴

Näste bror hette Walter Sidney de Kantzow (1831–1927). Han blev marinofficer och som befälhavare deltog han i det ryska Krimkriget på 1850-talet. Han deltog också i den brittiska flottans arbete för att förhindra slavtransporter från Afrika till Amerika. Som vi senare skall se var också amiral Herbert de Kantzow aktiv i denna verksamhet.

Näst yngst av bröderna var Charles Alphonse de Kantzow (1835–1927). Han gjorde också en militär karriär för England. För sitt arbete i Bengalen, där han slog ner ett indiskt uppror, fick han tapperhetsmedalj. Hans hjälteinsats blev omskriven i både böcker och tidningar. I motsats till dessa hyllningar attackerades han av ingen mindre än Karl Marx som i en bok beskrev honom som brutal.⁵

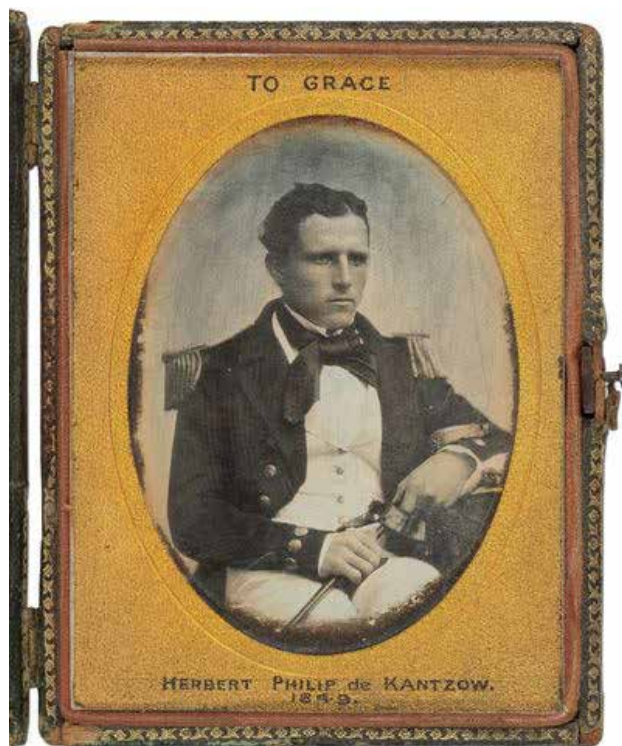
Sist ut av Herberts bröder är Henry Ives de Kantzow (1837–1895), som också blev marinofficer. Av Herberts systrar dog Florence som spädbarn och Rosette (1832–1905) gifte sig med den svenske adelsmannen Gustaf Leijonhufvud.

Amiral Herbert de Kantzow

Vi är nu framme vid amiralen som ägt boken som föranlett detta utforskande.

Herbert Philip var född 1829 och gjorde som så många av sina bröder karriär inom den brittiska flottan. På sin 19-årsdag tog han värvning vid den engelska marinen.

Han steg snabbt i graderna. Ett år senare blev han ”lieutenant” och då lät han porträttera sig i ett så kallat daguerrotyp-fotografi.⁶



Daguerrotypyporträtt av Herbert Philip de Kantzow, 1849. Porträttet är från William J. Schultz samling och utlagt på internet av den Amerikanska antikvariska bokhandlarföreningen (ABAA).

Daguerrotyp-porträttet sitter ännu i sitt ursprungliga läder-etui. Vid denna tidpunkt, 1849, var Herbert de Kantzow nybliven löjtnant och tjänstgjorde vid Royal Navy's *West Africa Squadron*. Det brittiska parlamentet hade sedan början av 1800-talet försökt bekämpa slavhandeln från Afrika till Amerika. Marinofficeren Herbert de Kantzow blev en av de befälhavare som såg till att parlamentets beslut förverkligades. Han var känd för att vara en nitisk och välinformerad kapten med stor kunskap om hur man skulle bekämpa "The slave trade". I början av 1850-talet patrullerade Herbert den brasilianska kusten som kapten på fartygen *Cormorant* och *Sharpshooter*.

Daguerrotypen av Herbert de Kantzow lär vara unik – kanske den enda av en namngiven kapten från den brittiska kampen mot slavtransporter under 1800-talets mitt.⁷



Herbert de Kantzows amiralsfrack samt hatt, byxor och epåletter med metallbroderi i halvrelief, samt fransar av grov guldbuljon. Foto: Armémuseum

"To Grace, Herbert Philip de Kantzow 1849" står det på porträttet. Sannolikt skrivet av Kantzow själv och riktat "to a sweetheart or female relative", enligt den amerikanska antikvariska bokhandlarföreningen. Herbert får framöver en dotter som döps till Grace, men hon kommer till världen först 1869, alltså tjugo år senare. Så kanske hade den 20 år unge marinofficeren Herbert en kärlek som hette Grace, eller så gav han långt senare fotot till sin dotter, och skrev då dit "To Grace".

Som kapten och befälhavare tjänstgör Herbert under senare delen av 1850-talet och på 1860-talet på marina stridsfartyg som *Impérieuse* och *Conqueror*.⁸ Den sistnämnda var en kombinerad ångare och segelfartyg, tungt bestyckad. Den förliste 1861 vid Bahamas, men det är oklart om Herbert var ombord då.

År 1866 gifte sig Herbert med Ellen Teodosia Yatman. Hon var dotter till en förmögen engelsman. Bröllopet ägde rum den 21 april i Neapel, med utsikt mot Capri över Neapelgolven.⁹

Herberts marinofficerskarriär kröntes med amiralsutnämningen 1888. Han var då 59 år gammal. Precis som flera av sina bröder hade Herbert också litterära ambitioner. År 1875 gav han ut en reseskildring: *Summer Days in Auvergne* som alltså är en läsvärd landskapsskildring.¹⁰

Herbert och Ellen Teodosia fick tre barn. Året efter bröllopet föds ett gossebarn som får namnet Herbert efter pappan. Men lille Herbert dör redan som spädbarn. Två år senare, 1869, får paret tvillingar som döps till Grace och Nora. Nora blir ogift men Grace gifter sig med en svensk släkting, Albert von Kantzow. Det är i samband med att Albert gör en studieresa till England 1895 som de träffas och kort därpå gifter sig. De flyttar till Sverige och 1896 föds deras son som får namnet Johan Albert. Han blir senare i livet en duglig svensk statstjänsteman och ekonom på Riksförsäkringsanstalten, som Försäkringskassan hette på den tiden. Det var också han som senare överlämnar sin morfars, amiralens, uniformsfrack till Armémuseum i Stockholm.¹¹

Avslutning

Amiralen Herbert de Kantzow var i 70-årsåldern när boken *In Joyful Russia* kom ut 1897. Namnteckningen i svag blyerts i boken är troligen hans. Senare gav han bort boken till John Hubb och undertecknade med "Admiral de Kantzow".

Amiral Herbert de Kantzow går ur tiden den 12 maj 1915. Då bor han i sitt hus i Kensington i London och ett världskrig pågår. Han får sin grav på Willesdens gamla kyrkogård i London.

Det finns en osäkerhet rörande tolkningen av efternamnet för John Hubb. Men om Hubb stämmer: Vem var då John Hubb som fick boken av amiral de Kantzow?

Kanske är en spekulation tillåten. Jag hittar ingen John Hubb när jag sökt i olika arkiv. Kan det ha varit så att Hubb är en förkortning för Hubbard? Den engelske amiralen Herbert de Kantzow hade internationella vänner i marina kretsar. Samtida med honom var den amerikanske amiralen John Hubbard (1849–1932). De hade förmodligen kontakt med varandra och till exempel tycks det som om de båda deltog på ett möte om livbåtar 1902, arrangerat av Royal National Life-Boat Institution.¹² Så kanske var det den amerikanske amiralskollegan John Hubbard som fick boken. Men det förblir en spekulation. Frågan hur boken hamnade i Sverige förblir också obesvarad.

Den bokarkeologiska utflykten tar slut här.

Jag läser boken *In Joyful Russia* från 1897 och drabbas av författaren John Logans slutord. Han skriver optimistiskt om Rysslands framtid som ett fritt kulturland. Med facit i hand vet vi tyvärr bättre, men hoppet måste få leva kvar.

Litteraturförteckning

De Kantzow, Herbert. *Summer days in Auvergne* (1875), British Library Historical Print Editions History of Travel, 2023.

Logan, John A. *In Joyful Russia*, 1897.

S:t George de Kantzow, Edvard. *Alprosor. Dikter* (1898). (Faksimil i Litteraturbanken.se).

Stolt, C-M. "Bokarkeologen Om spår i böcker och begreppet autenticitet". *Nya Argus nr 10-12*. 2023.

Åberg Alf. *De första utvandrarna. Svenskars öden och äventyr i Nord- och Sydamerika*, 1984.

Noter

¹ Stolt, 2023.

² Åberg, 1984.

³ S:t George de Kantzow, E., 1898.

⁴ Portslade in the Past: Portslade Poet – Alfred de Kantzow (1827–1919) (portsladehistory.blogspot.com)

⁵ Notes on Indian history (664–1858) (marxists.org)

⁶ Det är den amerikanska antikvariska bokhandlarföreningen som lagt ut daguerrotypen som är från William J. Schultz samling: Quarter-Plate Daguerreotype of Herbert Philip de Kantzow, Captain of an Atlantic Slave Trade Suppression Ship in the West Africa Squadron. 1849 by KANTZOW, Herbert Philip de | Search for rare books | ABAA

⁷ Enligt The Antiquarian Booksellers' Association of America.

⁸ Källa: "Biography of Herbert Philip De Kantzow R.N." (pdavis.nl)

⁹ Källa: Adelsvapen.com

¹⁰ De Kantzow, H. (1875), 2023.

¹¹ Se <https://digitaltmuseum.se/011024368743/langbyxor>

¹² THE LIFE-BOAT. JOURNAL, May 1902 0204.pdf (windows.net)



Den glemte flåde på den gamle flådebase

Text & foto Benjamin Asmussen

I det skønneste sommervejr i begyndelsen af juni 2024 samledes arkæologer, historikere, konservatorer og embedsfolk fra landene rundt om Østersøen på den gamle svensk/russiske/finske flådebase Suomenlinna. Konferencen *Warships resting in Peace* var et led i det store svenske forskningsprojekt *"Den glömda flottan – Sveriges "blåa" kulturarv 1450–1850"*. Projektet begyndte i 2021 og fortsætter frem til 2026 med undersøgelser af aspekter af den sejlførende orlogsflåde og hvor skibene endte deres dage.

Transporten til øen Suomenlinna, også kendt som Sveaborg, foregik på fornemste vis ombord på kanonsluppen *Diana*, der er en rekonstruktion fra 2010'erne af en bådtype fra det sene 1700-tal, tegnet af skibsarkitekten Fredrik Henrik af Chapman til den svensk-finske skærgårdsflåde. Fremdriften forsøgte konferencens deltagere ved hjælp af sejl og årer at stå for, men heldigvis rummede den nyskabte *Diana* også en elmotor til at hjælpe selskabet rettidigt frem til Suomenlinna.

Vel ankommet til fæstningsøen begyndte konferencen den 3. juni om morgenen, hvor embedsmænd fra Suomenlinna, Undervisning- og Kulturministeriet og den finske Kulturarvstyrelse bød velkommen. Den store hvæl-



DIANAs kanon peger faretruende mod Suomenlinna på vej til konferencen. Besætningen på DIANA var ikklædt dragter passende til skibets tid i det tidlige 1800-tal.



vede sal med navnet Tenaille von Fersen, engang fæstningens kornkammer og bageri fra 1775, dannede den smukke ramme om de tre dages oplæg og diskussioner.

Den første keynote stod historikeren Elaine Murphy fra University of Plymouth for og redegjorde for forholdene for kvinder ombord på engelske krigsskibe i 1600-tallet. Der var nemlig som regel mindst en eller to kvinder ombord, og på nogle skibe langt flere, lige fra adelsfruer over soldaterkoner og flygtninge til kvinder klædt ud som mænd. Men på trods af deres relativt almindelige tilstedeværelse, satte kvinderne sig sjældent spor i kilderne, så det er vanskeligt for nutidens historikere at få øje på dem. Murphy beskrev, hvordan det ringe privatliv og den dårlige hygiejne gjorde livet ombord til en prøvelse for kvinderne, men advarede samtidig mod at glemme at det samme gjorde sig gældende for mændene på de overfyldte og uhumske orlogsskibe. Narrativerne om kvinder om bord fortalte om hvordan de ikke var populære ombord, og undertiden blev beskyldt for at sprede pest, for hekseri, for moralsk fordærv og for at lede skibene mod forlis. Men igen advarede Murphy mod at lytte for meget til de store narrativer – store dele

Benjamin Asmussen, ph.d. är seniorforskare på Njord – Center for maritim og submarin kulturarv på Nationalmuseet i Köpenhamn.



Centralt på Suomenlinna lå den kæmpestore dok, der engang rummede kæmpestore orlogsskibe, der kunne ligge på tværs for reparationer.

af besætningen satte pris på det kvindelige selskab ombord, også selvom der skal dykkes dybt i kilderne for at finde det.

Herefter fortsatte fortællinger om sunkne skibe resten af dagen fortalt med blikke fra Finland, Sverige og Estland. Oplægsholderne kom omkring de miljømæssige påvirkninger af de mange vrage i Østersøen, hvor især nyere vrage kan være en stor kilde til forurening. Vi kom også forbi de sunkne britiske orlogsskibe fra den estiske frihedskrig 1918–1920, om fløjter og deres besætninger samt om de svenske sømandskoner som en del af militære systemer i 1600-tallet. Endvidere nød alle fornemmelsen at komme helt tæt på menneskene ombord på *Mulan*-vraget, da det sank i 1600-tallet, og de spændende historier om de udtjente orlogsskibe, der blev sænket med vilje for at blokere søvejene ind til Stockholm, også i 1600-tallet.

Den næste dag spændte oplæggene over søslag ved Svensksund, kamp til søs, tidligere svenske orlogsskibe i dansk kinafart, udnyttelsen af neutralitet, identifikation af vrage i Østersøen, en grundig introduktion til Suomenlinnas historie og meget mere. Dagens afsluttedes med en festlig konferencemiddag under festlige forhold i den tidligere russiske officersmesse, hvor Suomenlinnas komplekse historie igen blev fremhævet ved et interessant foredrag af en finsk søofficer.



Konferencen blev afsluttet med paneldebat om vejen fremad for den maritime forskning og samarbejdet på tværs.

Konferencens sidste dag, den 5. juni, blev indledt med endnu en keynote. Her fortalte dendrokronologen Aoife Daly om tømmeret, der drev den skandinaviske søfart. Med imponerende data fra store mængder tømmer, fremlagde Daly en tidslinje med et geografisk udblik, der pegede på de overordnede træk i forbruget af tømmer i Østersøregionen.

Herefter fulgte flere oplæg om skibskanoners skiftende roller, om genbrug af skibstømmer fra vrage, svenske krigsskibe i neutraliteten, om nye narrativer om krigens skibe og meget andet. Konferencen blev afrundet af en paneldebat om vejen fremad for den maritime forskning i bred forstand – motivationer, tværfaglige samarbejder, nye metoder etc.

Konferencens fulde program findes hos den finske Kulturarvsstyrelse: <https://www.meriarkeologia.fi/en/events/warpe/program>

Overordnet set var konferencen en stor succes. Arkæologer, historikere, embedsmænd fra kulturstyrelser og andre faggrupper fremlagde nye resultater for hinanden. Forskningsprojektet *Den glömda flottan* fokuserer på den svenske orlogsflåde, men takket være åbne konferencer som denne er projektet med til at skabe nye forbindelser mellem forskere og andre fagpersoner til fælles bedste og mod videre udforskning af den fantastiske arv fra sejlskibstiden.



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

Anmäld av Håkan Altrock

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

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

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

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

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

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

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

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

Som marinarkeolog läser jag ofta rapporter om vrak. Ibland kanske

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av David Leidenborg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Anmäld av Torbjörn Dalnäs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Lennart Bornmalm

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

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

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

Huvudfokus ligger på Löfholmsvarvet, som grundades 1893 av

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Lennart Bornmalm

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sammanfattningsvis är det en välskriven och omfattande bok som

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



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

Anmäld av Carl-Magnus Stolt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmäld av Henrik Arnstad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Anmeldt af Mathias Istrup Karlsmose

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Anmäld av Mats Kero

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

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

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

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

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

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

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

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



Forskarpriset till Jan Gletes minne

År 2012 beslöt Sjöhistoriska Samfundet att instifta ett forskarpris till Jan Gletes minne, att delas ut till "forskare, svensk eller utländsk, som med sitt vetenskapliga arbete utvecklar kunskapen om svensk maritim historia eller angränsande ämnen". Prissumma och pristagare beslutas årligen av Sjöhistoriska Samfundets styrelse. Eftersom det är ett pris och inget stipendium, tillämpas inget ansökningsförfarande.

Prismottagare:

2013: Niklas Eriksson, intendent vid Sjöhistoriska museet och doktorand i marinarkeologi vid Södertörns högskola (han avlade sin doktorsexamen 2014). I prismotiveringen sägs, att han "på ett nytt och fruktbart sätt kombinerar tvärvetenskapliga perspektiv, historiska och arkeologiska, med en förmåga att sätta in det unika svenska maritima arvet i en bred europeisk kontext."

2014: AnnaSara Hammar, fil dr vid Umeå universitet. Hon tilldelades priset för sin avhandling *Mellan kaos och kontroll. Social ordning i svenska flottan 1670–1716*. I motiveringen sägs, att "boken är en både gedigen och välskriven undersökning, i vilken författaren kombinerar ett marinhistoriskt med ett rättshistoriskt perspektiv. På det sättet tillför hon den marinhistoriska forskningen nya aspekter, helt i Jan Gletes anda."

2015: James Davey, PhD, curator, National Maritime Museum. Han tilldelades priset bl.a. för sin bok *The Transformation of British Naval Strategy – Seapower and Supply in Northern Europe, 1808–1812*. I den engelskspråkiga motiveringen konstateras att Davey har "from a British perspective and founded on extensive original research, thrown light upon important aspects of the naval history of the Baltic area, in particular the logistic foundations for naval warfare in the early 19th century."

2016: Victor Wilson, historiker vid Åbo Akademi. Han tilldelades priset för sin avhandling *Krig och handel i den karibiska frihamnen Gustavia, 1793–1815*. Avhandlingen utgör ett viktigt forskningsbidrag till svensk 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 rymms både internationella utblickar och jämförelser med den svenska flottan. Genom att belysa mindre uppmärksammade aspekter av flottans verksamhet och sociala organisation har han även bidragit till att utveckla örlogsforskningen i nya riktningar.

2018: Inget publicerat forskningsarbete uppfyllde kriterierna.

2019: Rune Edberg fil dr. Han belönas för sin forskning som grupperar sig kring några centrala teman: främst vikingaskeppskopian Ormen Friskes förlisning, vikingatida seglation och pålspärrar och tilldelas forskarpriset för en varierad men ändå fokuserad maritim produktion.

2020: Hanna Hagmark, chef för Ålands Sjöfartsmuseum. Hon belönades "för sina 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, marinarkeolog 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 varan-

dra. Han kombinerar skickligt arkeologiskt material med historiska källor och ger i sin avhandling en fyllig men ändå lättillgänglig bild av ett komplext "skeppssamhälle".

2022: Hielke van Nieuwenhuize, historiker från Nederländerna, belönades för sin innovativa forskning om nederländska officerare och deras karriärer i den svenska flottan ca 1620-1650. Hans forskning visar att nederländare anställdes främst på grund av sina kunskaper i sjömanskap och navigation och att de ofta användes för uppdrag utanför Östersjön, exempelvis resor till kolonin Nya Sverige. Hielke van Nieuwenhuize disputerade i Leiden 2006.

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



Sune Örtendahls stiftelse

Sjöhistoriska Samfundets styrelse förvaltar Sune Örtendahls stiftelse. Denna stiftelse tillkom 2000 efter en betydande testamentarisk donation från framlidne örlogskaptenen Sune Örtendahl. Enligt bestämmelse i testamentet används avkastningen av stiftelsens kapital för att stödja utgivningen av *Forum navale* och *Forum navales skriftserie*.

Anvisningar för ansökningar till Sune Örtendahls stiftelse:

Stödet utgår i form av bidrag till publicering av böcker av sjöhistoriskt intresse. Sådant stöd kan utgå både till avhandlingar och annan litteratur av vetenskaplig eller dokumentär karaktär. För en förteckning över hittills utgivna titlar se: www.sjohistoriskasamfundet.se

Stöd utgår ej för forskning, resor, litteratur mm.

Stödet utgår antingen genom att Sjöhistoriska Samfundet ombesörjer publiceringen av skriften eller genom att Samfundet utbetalar tryckningsbidrag till annan utgivare. I bägge fallen distribueras skriften till Samfundets medlemmar och ingår i *Forum navales skriftserie*.

Ansökningar om publicering av manuskript eller tryckningsbidrag ställs per e-post till:

Thomas Taro Lennerfors
Uppsala universitet
Institutionen för samhällsbyggnad och industriell teknik
Avdelningen för industriell teknik
Box 169
751 04 Uppsala
thomas.lennerfors@angstrom.uu.se

Till ansökan ska manuskript och kostnadsberäkning bifogas. Beslut om stöd fattas av Sjöhistoriska Samfundets styrelse. Sökande rekommenderas att vara ute i god tid med ansökan med hänsyn till aktuella sammanträdesdatum för styrelsen. Ytterligare information om detta ges av sekreteraren eller redaktören. I samband med avtalet om tryckningsbidrag förbinder sig sökanden att tillse att överenskommet antal exemplar av boken levereras till Sjöhistoriska Samfundet och dess medlemmar.



Instruktioner för manus till Forum navale

Det finns två kategorier av bidrag i Forum navale: vetenskapliga artiklar som genomgår anonym sakkunniggranskning med åtminstone två granskare, samt populärvetenskapliga essäer som genomgår redaktionell granskning. Specificera vilken kategori ditt manus tillhör.

Manuskript på engelska ska åtföljas av en dylik sammanfattning på svenska.

Forum navale publicerar också kortare notiser, såsom kommentarer på maritim konst, dokument, symboler och artefakter, som genomgår redaktionell granskning.

Recensioner är i normalfallet 800 ord långa och inleds med ingress där bokens författare, titel, tryckort, förlag, tryckår och sidantal och bandtyp anges. Kontakta redaktionen om du har förslag på bok som bör recenseras eller om du själv vill recensera en bok.

Alla bidrag ska skickas i word-format per e-post till redaktionen. Skrivregler återfinns på vår hemsida www.sjohistoriskasamfundet.se under fliken Forum navale.



Sjöhistoriska Samfundets styrelse

Ordförande:	Kommendör Bo Wallander (pensionerad)
Vice ordförande:	F.d. museichef Klas Helmerson
Skattmästare:	Kommendörkapten Mikael Råman (pensionerad)
Redaktör:	Professor Thomas Taro Lennerfors
Biträdande redaktör:	Fil. Dr. Mirja Arnshav
Biträdande redaktör:	Fil. Mas. Matilda Jarl
Biträdande redaktör:	Fil. Dr. Andreas 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
Scheelegatan 11
112 28 Stockholm
E-mail: info@sjohistoriskasamfundet.se

Back issues of *Forum navale* are available on the website below.

Website

www.sjohistoriskasamfundet.se

Membership

The annual membership fee is 300 SEK.

Forum navale

Editor: Thomas Taro Lennerfors, email: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se
Deputy Editor: Mirja Arnshav, email: mirja.arnshav@live.com
Deputy Editor: Matilda Jarl, email: Matilda.Jarl@nordiskamuseet.se
Deputy Editor: Andreas Linderöth, email: linderötha@gmail.com

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

Forum navale accepts manuscripts in English.



Pris 200 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet
ISSN 0280-6215