



Recensioner

Mathias Mossberg, *I mörka vatten: hur svenska folket fördes bakom ljuset i ubåtsfrågan* (Stockholm: Leopard Förlag 2009). 221 s., häftad, ill.

Anmäld av Kent Zetterberg

I den av Rolf Ekéus ledda kommissionen om svensk säkerhetspolitik 1969–1989, SOU 2002:8 *Fred och säkerhet*, ingick som huvudsekreterare ambassadör Mathias Mossberg. Han hade länge varit stationerad i Moskva och var en sovjetkännare/rysskännare på det säkerhetspolitiska och diplomatiska fältet. Inom Ekéuskommissionen framlades även ett delbetänkande i ubåtsfrågan, SOU 2001:85 *Perspektiv på ubåtsfrågan*, med Mathias Mossberg som huvudsekreterare. Till min stora överraskning har Mossberg nu i sin nya bok tagit ut svängarna ordentligt jämfört med den försiktiga Ekéuskommissionen. Nu sluter han upp bakom Ola Tunanders konspirationsteori helt och hållet, men söker gardera sig genom vissa reservationer i slutet av varje avsnitt av typen "det kan ha gått till så här."

Efter Weinbergers och Speeds uttalanden i SVT år 2000 öppnades slussarna, inte minst för fantasterna. Ett svårt fall är fredsforskaren Ola Tunander i Oslo, vars fantasifulla böcker i frågan med många spekulationer, feltolkade

Kent Zetterberg är professor vid Försvarshögskolan med inriktning mot säkerhetspolitik, strategi och militärhistoria

källor och felskär, exercerande i detaljer m.m., har gått ut internationellt och tyvärr har präglat bilden utomlands – se *The Secret War Against Sweden: US and British submarine deception in the 1980s*. (2004). Tunander har tagit chansen och sökt pressa ut det mesta möjliga av "NATO-samverkan." Att västsidan skulle ha drivit en systematisk och suveränt lyckad vilseledningskampanj mot Sverige (regeringen och svenska folket) och mot Sovjetunionen, i samverkan med den svenska marinen, förefaller dock väl magstarkt. Det förutsätter förräderi från den svenska marinledningens sida, en fantastisk förmåga av de inblandade flottorna/marinerna att dupera alla under många år utan upptäckt, totalt vilseförda politiker och myndigheter, och dessutom skulle ingen inom det dåtida svenska folkförsvaret, med mängder av värnpliktiga och reservofficerare, ha avslöjat denna synnerligen riskabla hantering. Dessutom "läckte" NATO som ett säll mot slutet av kalla kriget, vilket gjorde att en desinformationskampanj av detta slag hade alla förutsättningar att misslyckas.

Både Tunander och Mossberg överskattar även kraftigt Sveriges politiska och strategiska betydelse i kalla kriget. När man läser dem får man intrycket att det mesta kretsade kring Sveriges göranden och låtanden; Sverige var nyckelstaten. Genom den nordiska balansen rådde det tvärtom en viss avspänning i det svenska närområdet och Sverige var en ganska perifer stat för både Moskva och Washington. En helt annan sak är att västsidan uppenbart gav Sverige ett omfattande teknikstöd efter *U 137*, vilket den svenska marinen kunde utnyttja för att förbättra sin förmåga till ubåtsjakt och övervakning av det egna territoriet. Den svenska regeringen hade uppenbart godkänt detta, men de närmare formerna för detta känner vi ännu inte.

Mossbergs disposition är kronologisk och han följer ubåtsintrången i svenska vatten från Utö 1980 över *U 137*, Hårsfjärden och Karlskrona åren 1981–84 och ubåtsutredningarna, vidare ubåtssamtalen i Moskva 1991–93, avslöjandena om sillar och minkar i avlyssningen (FOA 1994), uttalanden från USA och Storbritannien (Weinberger och Speed år 2000) till Ekéuskommissionen 2001–02. Mossberg landar till sist i en bedömning av det sannolika händelseförloppet (s. 183ff), där han hävdar att den svenska marinen i samverkan med västmakterna målade upp bilden av ökad sovjetisk ubåtsaktivitet mot Sverige. Efter skildringen av jakten vid Hårsfjärden 1982 skriver Mossberg (s. 188) följande:

Efter denna lyckade operation behövde vare sig västsidan eller den svenska marinen göra särskilt mycket. Den svenska allmänheten ser ubåtar överallt. Miljonerna rullar in till den svenska marinen. Misstron mot Sovjetunionen ökar dramatiskt. Den svenska säkerhetspolitiska scenen präglas av fullt krig. Palmeregeringen får problem med trovärdigheten i sin avspänningspolitik. Och ryssarna har fått ännu ett problem på halsen utöver Polen, Afghanistan och allting annat.

Mossberg påstår nu alltså på fullt allvar att briter och amerikanare tillsammans med den svenska marinen konspirerade mot den svenska regeringen och skapade "fejkade" ubåtshot som man skyllde på Sovjetunionen! Trots att Mossberg har en driven penna och bitvis analyserar väl i detaljer och lyfter fram nya politiska perspektiv i frågan, hamnar han till sist i Ola Tunanders konspirationsteori. Både Tunander och Mossberg antyder förräderi från ledande personer inom marinen, utan synliga bevis; detta kunde i princip utgöra grund för åtal. Mossberg slår dock av eftertankens blekhet och reserverar sig till sist i detta kapitel: "Jag säger inte att det är så här det gått till. Men det kan läsas så här. Och det är problematiskt. Mycket problematiskt." (s. 189) Mossberg resonerar vidare och anser att nationen Sverige blev grundlurad av ubåtsjakterna, eller med hans egna ord: "Det var en blåsning först och främst för landet Sverige." Han räknar upp en rad effekter, som följde av detta: Mattan rycktes undan för socialdemokraternas avspänningspolitik under Olof Palme, som i stället fick ta en konflikt med Moskva, vilken var påhittad. Regeringen kunde inte lita helt på Försvarsmakten. Det var "en blåsning även för Försvarsmakten", där många arbetade lojalt och möjligen även för ÖB, som inte alltid var orienterad ordentligt. Även media råkade ut för en blåsning och eldade villigt på med krisrapporter, vilket höjde den politiska temperaturen. Framför allt blev det svenska folket lurat.

Mossberg spekulerar även över västmakternas motiv: "Men om västsidan också hade övergripande politiska motiv, utöver tester och övningar, då blev även de svenska centrala aktörerna blåsta." (s. 191) Han anser även att USA ville påverka Sverige och svensk politik och drev spelet långt. Hans slutsats är magnifik och liknar en agentroman: "Men framför allt blev vi utsatta för ett skickligt genomfört spel. Det var smart uttänkt, det var väl planerat, det var väl utfört. Aktörerna lyckades väl med att hålla tätt och sopa igen spåren. I varje fall nästan." (s. 192) Mossberg avrundar med en beskrivning om "Lögnen som politiskt instrument". Här sker återkopplingen till Weinbergers och Speeds

uttalanden år 2000 om överenskommelser med den svenska sidan. Dessa har dementerats från USA, Storbritannien och Sverige och hittills har ingen officiellt trätt fram i saken och gett påståendena mer innehåll. Mossberg slutar med att uppmana Försvarsmakten att tala klartext om vad den har haft för sig: d.v.s. här medger han att det som skulle bevisas inte är bevisat, vilket onekligen är förargligt när man beskyller en hel yrkeskår för intriger och förräderi. Mossberg uppmanar nu "bovarna" att träda fram och bekänna och göra avbön. Det är något naivt.

Grundfelet med både Tunander och Mossberg är att de är dåliga strategiska, marina och militära bedömare. De ser inte vad som är realistiskt och driver därför sina politiska konspirationsteorier utan att kunna stoppa på vägen. Det ger ett lätt fanatiskt intryck. De övertolkar Sveriges västberoende, trots att här gällde många restriktioner under kalla kriget. De är djupt troende i sin sak – ubåtsfrågan har en lätt religiös karaktär av troende i luven på varandra – och de är övertygade om sin politiska bedömning. Denna går ut på att Palmeregeringen utsattes för ett västattentat i form av en komplott mellan Reaganregimen och den svenska marinen, dessutom understödd av de smarta briter. Komplotten var alltså sällsynt utstuderad enligt denna tolkning. Sverige bytte regering från Torbjörn Fälldin (C) till Olof Palme (S) hösten 1982 – då slog västkomplotten till för att hindra Sverige att bedriva avspänningspolitik i världen och underlätta USA-offensiven mot Sovjetunionen. Den tolkningen är nog, med förlov sagt, att överskatta Sveriges strategiska och världspolitiska betydelse.

Så här ser min alternativa tolkning av hela komplexet kring ubåtsfrågan ut. I det storstrategiska läget med en ökad spänning mellan blocken, den andra heta fasen av kalla kriget 1979–85, inträffade *U 137*-affären och de följande ubåtsjakterna i Sverige under 1980-talet. Intrång och kränkningar i svenska vatten av ubåtar, grodmän m.fl. var inget nytt, utan hade förekommit under hela kalla kriget. Sverige befann sig från 1949 och framåt som buffertstat mellan NATO och Sovjetunionen (WP 1955) i Östersjöområdet, en delikat position som märktes på många sett marint. Världsnyheten med *U 137* på grund en vecka i Karlskrona skärgård hösten 1981 blev dock en vändpunkt i den svenska säkerhetspolitiken och i hur man hanterade denna typ av kränkningar.

Nu hävdade regeringen att det var en avsiktlig kränkning av Sovjetunionen i militärt skyddsområde. Detta följdes upp 1983 med nya utpekandena av Sovjetunionen som kränkande makt. Detta ledde till frostiga förbindelser med

Moskva, en ökad spänning i det svenska närområdet, rader av "offentliga ubåtsjakter" i militära skyddsområden åren 1982–85, dock utan några synliga resultat för världspressen. Minnet av *U 137* stannade dock länge kvar som en bild av ett hotfullt Sovjetunionen i svenska vatten, inte minst i svensk debatt och politik. Sverige hade plötsligt blivit något av en frontstat i kalla kriget. I svensk debatt och politik dominerade detta synsätt nästan helt. Utomlands fanns dock en viss skepsis mot de svenska ubåtsjakterna där Sverige offentligt pekade ut Sovjetunionen – det var ett mönster som kraftigt avvek från det internationellt vedertagna. Båda blocken spionerade intensivt på varandras militära styrkor och kapacitet under kalla kriget med en allt mer sofistikerad utrustning och metodik. Samtidigt hade Helsingforsavtalet 1975 lett till en viss avspänning i Europa mellan blocken och ett nytt säkerhetssystem, där man inspekterade delar av varandras arsenaler och militära övningar för att öka den gemensamma säkerheten (CFE-avtalet m.m.). Sverige deltog som en ledande stat i den senare verksamheten och i nedrustningsförhandlingarna under 1970- och 1980-talen. Här framstod landet som en drivande kraft och ett internationellt föredöme. Utpekandet av Sovjetunionen som kränkande makt i svenska vatten passade inte riktigt in i denna bild för många utländska ledare och bedömare i Väst. Varför driver Sverige denna skarpa linje, frågade sig förvånade bedömare i Väst.

Sverige var formellt alliansfritt och neutralt men en klar västdemokrati med starka sympatier för västsidan och mot östdiktaturerna, samlade i WP under Sovjetunionens ledning. Detta ledde uppenbart till att WP/Sovjetunionen ansåg sig kontinuerligt behöva spionera mot Sverige, som var ett strategiskt nyckelområde vid ett krig i Europa, inte minst genom sin långa kust och gräns vänd mot WP. Verksamheten var intensiv och ökade under 1980-talet, till lands, till sjöss och i luften. Man följde även svenska övningar och NATO-övningar i Östersjön regelbundet. Spionaget var dock ofta klumpigt och Sverige utvisade fler WP-spioner än de flesta andra länder under kalla kriget, vilket säger mycket.

Sovjetunionen blev försiktigare efter *U 137*-fadäsen och det är enligt min mening tydligt att den sovjetiska östersjöflottan senare sällan var inblandad i verksamheten mot de svenska kusterna och farlederna. (Att följa större övningar till sjöss var en annan sak, det var östersjömarinens uppgift.) Verksamheten fortsatte dock oförtrutet, och det var uppenbart att påhållningar från Sovjet fortsatte genom andra sovjetiska organ. Mycket talar för att man i Moskva visste att Sverige samarbetade diskret med NATO-sidan för att skydda sina

militära områden och farleder. Detta ökade säkert den sovjetiska misstänksamheten mot Sverige och gjorde att Spetsnazförband, GRU-enheter, KGB m.fl., de verkliga experterna på området, nu ökade sin verksamhet mot Sverige. Denna var betydligt mer sofistikerad än *U 137*:s klumpiga inträngande i Gåsefjärden oktober 1981. Dessa organ hade specialenheter, inklusive Spetsnazförband, ubåtar och andra farkoster väl lämpade för alla krigsförberedelser. Det är naivt att tro att de inte verkade över hela Sveriges yta under kalla kriget (t.ex. TIR-lastbilarna, mängder av medarbetare i Sverige m.m.). Östersjömarinen hade visat sin klumpighet med *U 137*-affären – därefter blev det mer specialisterna inom GRU och KGB som tog över uppgifterna kring svenska installationer, vatten och farleder. Men här får jag göra som Mossberg och reservera mig – jag säger inte att det var så, jag säger bara att det kan ha gått till så (!).

Sverige behövde stärka sin ubåtsjaktförmåga efter *U 137* och fick hjälp från västsidan med teknik, knowhow, information, system m.m. Det gjorde att den svenska förmågan återtogs snabbare än den annars skulle ha gjort. Hur långt detta samarbete gick vet vi inte i dagsläget, men mycket talar för att det hade samma omfattning som inom luftförsvaret. Det räcker med att säga att Sverige med den snabba teknikutvecklingen blev alltmer beroende av Väst.

Allt clearades med regeringen i princip, men sekretess råder ännu på en stor del av området. Skulle militären ha gått längre i samarbetet än vad regeringen i princip hade tillåtit, borde detta förr eller senare ha uppdagats. Omvänt kan man anta att regeringen, främst genom försvars-, stats- och utrikesministrarna bör ha varit väl informerade om det hemliga och mycket diskreta samarbetet med Väst. (USA och Storbritannien med bistånd av Danmark och Norge som "NATO-agenter" för Sverige.) Allt sköttes mycket sekret, men min hypotes är att försvarsministrarna, t.ex. Anders Thunborg och Roine Carlsson, (båda S), som satt åren 1983–85 respektive 1985–91, var nyckelpersoner, som i sina roller blev mest informerade. Däremot är det oklart om försvarsministrarna i de borgerliga regeringarna 1976–82, Krönmark (M), de Geer (FP), Gustafsson i Stenkyrka (C), var särskilt väl informerade om västsamarbetet, eftersom regeringen Palme efter valnederlaget 1976 inte klargjorde och informerade den tillträdande Fälldinregeringen om detta. (Intervju med Fälldin 2 nov. 2009). Efterhand tycks dock Fälldin och Krönmark ha fått ett bättre grepp om ämnet medan försvarsministern Gustafsson i Stenkyrka (C) hamnade vid sidan av, inte minst efter sitt beryktade uttalande om att "Visserligen är vi neutrala men vi vet var vi hör hemma"!

Väst (USA, Storbritannien, Västtyskland) testade vid enstaka tillfällen de svenska försvarssystemen till sjöss, t.ex. vid örlogsbesök. Det var beprövade sätt att få tester och "leveranskontroller." Att dessa tester skulle ha "blåsts upp" till "ubåtsjakter" förefaller dock mindre sannolikt – och det återstår framförallt att bevisa detta med tydliga exempel. Tills detta inte har skett är det fråga om fria fantasier. NATO och Väst kunde genom sitt samarbete med Sverige i fråga om militär teknik, system m.m. i princip få veta det mesta vad man ville veta, diktaturen Sovjetunionen däremot ingenting alls, det var en självklarhet, som en del debattörer nu tycks ha glömt bort.

Sist och slutligen: Sovjetunionen tog hand om all militär offensiv planering om Finland och Sverige för egen del, det hade WP inte med att göra. Vid ett storanfall västerut gällde det att snabbt få kontroll över Sverige och Finland och då var alla metoder tillåtna. Bäst var att tvinga de två länderna att inte göra något och förbli neutrala helt på Moskvas villkor. Sovjetunionen var en kommunistisk fullblodsdictatur, med en jättelik kärnvapenarsenal, som i krig skulle skrämma Sverige och Finland till neutralitet och tystnad – eller om man vrenskades, snabbt se till att få politisk och militär kontroll av de båda länderna. För att klara detta hade man ett intensivt spionage, vilseledning och andra verksamheter igång, som skulle få full effekt i en krigsöppning. Detta var sovjetisk tradition. Finland hade man ett grepp om genom VSB-pakten, som tillkom 1948. I Sverige hade man efterhand byggt ut en stor och professionell verksamhet, inklusive militär underrättelseverksamhet. Att den gravt skulle ha försummat de svenska vattnen och farlederna tror jag inte på; tvärtom talar det mesta för att man var mycket förtrogen med svenska farvatten sedan 1930-talet och att man i ett skymningsläge kunde utnyttja detta hänsynslöst.

De tekniska bevisen för kränkningarna och intrången i svenska vatten under kalla kriget har visat sig bräckliga i en rad fall. Det är riktigt. De lider av många svagheter och det är svårt att källkritiskt klara ut nationalitetsfrågan, men detta hör till undervattenssjaktens natur i alla länder. Detta borde ha lett Sverige till en större återhållsamhet i ubåtsfrågan. Både politiskt och militärt hade det räckt med att slå fast att raden av kränkningar och intrång fortsatte. Det var ett svårt politiskt misstag att direkt peka ut Sovjetunionen och WP som de skyldiga. Det ökade spänningen i Nordeuropa och var kontraproduktivt enligt min mening. Bevisningen var ihålig och kunde lätt avfärdas som provokationer. Efter *U 137*-affären blev dock frestelsen för stor och sedan var bollen i rörelse resten av kalla kriget. Sverige hamnade därmed som enda stat i Europa

i en grupp för sig, där man utmålade bilden av ett hotfullt Sovjetunionen som kränkte svenska vatten trots svenska protester.

Mathias Mossbergs tes är fullt klar. Han framställer sig som sovjetkännare och en stark tvivlare på att sovjetiska ubåtar någonsin kränkte svenska vatten. Därefter går han ett steg längre och hävdar att det var NATO-ubåtar som var i svenska vatten. Beviset för detta skulle vara två uttalanden i svensk TV om att Sverige och USA respektive Sverige och Storbritannien hade ett avtalat samarbete på området. Det gäller en intervju med USA:s försvarsminister Caspar Weinberger den 8 mars 2000 i SVT 2 i programmet *Striptease* och en intervju några veckor senare med sir Keith Speed, brittisk marinminister 1979–81. Speed skulle ha "bekräftat" s.k. beredskapstester från NATO:s sida av det svenska ubåtsskyddet. Avsnitt har den talande rubriken "Amerikaner och briter erkänner" (s. 153).

Tyvärr har Mossberg inte gjort någon grundlig källkritisk analys av ämnet. Vad betyder dessa två uttalanden egentligen och vad finns det för bevis? Mossberg och många andra har tagit för givet att de två TV-intervjuerna från 2000 betydde "erkännanden" om att USA respektive Storbritannien stod bakom en del av ubåtskränkningarna i svenska vatten, och att detta hade skett efter avtal med svenska myndigheter. (Marin och marin emellan.)

Fullt så enkelt är det inte. Intervjuerna kan problematiseras avsevärt. Weinbergers poäng var att NATO alltid ansåg det nödvändigt att testa andra länders försvarssystem och att man gjorde detta regelbundet. Det kan tolkas på olika sätt. Speed tillfogade att tester av svenskt kustförsvar förekom främst efter U 137-händelsen 1981. Vad betyder detta egentligen? En rad skiftande tolkningar kan göras, t.ex. följande:

1. Tester av svenskt kustförsvar gjordes efter överenskommelser mellan marinerna som ett inslag i ett övningsmönster och vid örlogsbesök. Detta kunde klaras av marinerna emellan men hade politisk accept. (Om inte så var det en form av militär konspiration, men detta verkar föga troligt.)

2. Tester gjordes endast vid enstaka tillfällen och med högsta sekretess i syfte att man på svensk sida skulle få en utvärdering av hur det svenska ubåtsskyddet förbättrades efterhand, inte minst genom köp och stöd från Väst (materiel, knowhow m.m.) Här kan man tala om en intressegemenskap, "leveranskontroll" och svenska behov att snabbt stärka sin förmåga.

3. Västsidan hade inga avtal med marinen eller det svenska försvaret, men utförde ändå på eget initiativ spaning mot och tester av det svenska kustför-

svaret för att se om och hur man blev upptäckt. (I så fall har Weinberger missuppfattat saken, det fanns inget avtal i botten.)

4. "Testerna" och "hjälpen" hade verkligen avtalats på politisk nivå men om detta höll man stenhårt tyst om på alla sidor (USA, Storbritannien, socialdemokratiska och borgerliga regeringar i Sverige.) Detta risktagande på hög politisk nivå förefaller dock föga troligt – det borde ha avslöjats och riskerna var alltför stora.

Mossberg har för sin del bestämt sig: han anser att det var västubåtar som var i svenska vatten och att Försvarsmakten och svenska politiker gav det svenska folket en felaktig bild av vad som skedde (s. 12). Mossberg hävdar vidare att den svenska marinens ubåtsjakt – "vårt alldeles eget kalla krig" väckte misstro hos andra länder i väst. Han antyder även att det var Reaganregimen i USA som på 1980-talet som ytterst låg bakom den svenska ubåtsjakten i syfte att höja temperaturen i det kalla kriget och för att sätta stopp på den svenska socialdemokratiska fredspolitikerna med avspänning och brobyggande. I stället ville man störta Sovjetregimen, som Reagan kallade onskans imperium. Det var då logiskt att Sverige skulle tvingas in i ledet i Väst och att det var "nyttigt" för Sverige att få klart för sig vilket hot Sovjetunionen var mot det egna landet. Mossberg tar fram ett antal faktorer som drev på den svenska ubåtsjakten och utpekanden av Sovjetunionen som boven i dramat längs de svenska kusterna:

Ryssland/Sovjetunionen var den traditionella fienden för Sverige i historien och rädslan för ryssen fanns djupt rotad i den svenska folksjälen.

Endast 10 procent av svenska folket såg Sovjetunionen som ett hot på 1970-talet men siffran steg dramatiskt till 40 procent efter *U 137* och Hårsfjärden åren 1981–82.

Försvarsmakten lyckades med hjälp av ubåtskränkningarna hålla uppe en stark hotbild mot Sverige (s. 38).

"Budgetubåtar" för marinen var sedan 1980 (Utöjakten) ett sätt att få ökade anslag till ubåtsjakten. (Diskutabelt.)

Dessutom spekulerar han om att USA vid slutet av 1950-talet hade tänkt komma överens med den svenska marinen om att vid ett krig skjuta Polarismissiler från den svenska västkusten.

Detta är en omtvistad fråga, snart blev dock missilernas räckvidd dock längre och då föll den svenska kusten bort som hypotetisk option (s. 56 f).

Sammanfattande har Mossberg skrivit en spekulativ bok, utan notapparat och litteraturlista, där han driver tesen att västmakterna och den svenska ma-

ringen intrigerade mot den svenska regeringen i ubåtsfrågan och genom sina manipulationer lyckades få Sovjetunionen utpekad som syndabock. Den är inte övertygande i sin grundtes. Mossberg hamnar därmed i gruppen av konspirationsforskare, där särskilt fredsforskaren Ola Tunander, nu verksam i Oslo, har drivit denna tolkning. I det svenska inbördeskriget om ubåtsjakterna har vi därmed fått två yttergrupperingar, "de ortodoxa", som håller stenhårt på att inkräktarna var sovjetiska (WP) och "konspiratörerna", som lika stenhårt anser att det var NATO som var här och lurade svenska folket. Själv föredrar jag att vara sekulariserad i detta religionskrig. Min skepsis grundas på att båda maktblocken hade starka strategiska intressen att bevaka i de svenska vattnen under den heta andra fasen av kalla kriget. NATO-sidan hjälpte Sverige tekniskt och med underrättelser och kan även ha varit i svenska vatten, dock sannolikt sällsynt; Sovjetunionen var här oftare, och då var de klart objudna. Även Sverige hade faktiskt strategiska intressen i Östersjön, vilket verkar helt glömmas bort i debatten. De svenska ubåtarna var t.ex. flitigt verksamma i Östersjön under kalla kriget. Numera vet vi att de hade viktiga uppgifter i det framskjutna försvaret mot en invasion över havet, t ex vid den baltiska kusten.

Mathias Mossbergs bok *I mörka vatten* rör sig i dubbel bemärkelse i mörka vatten. Det är en politiskt frustrerad pamflett, men den är för ensidig och militärstrategiskt orealistisk för att ge ett definitivt svar i ubåtsfrågan. Till förtjänsterna hör dock att Mossberg tar upp några frågor, som det är värt att bora vidare i, t.ex. underrättelsesidan. Personligen anser jag att det är synd att Mossberg alltför mycket har svält Ola Tunanders fantastiska konspirationsteorier. Ytterst tycks båda herrarna vilja komma åt marinen och Carl Bildt (M) som syndabockar i frågan, vilka då hindrade Olof Palmes och den socialdemokratiska regeringens freds- och avspänningspolitik i detta heta skede av det kalla kriget. Jag kan förstå att man kan hamna i detta synsätt, men det skymmer sikten betydligt.

Henning Mankell har välsignat Mossbergs bok genom att skriva ett förord, där han helt och hållet har svält konspirationsteorin. Det är beklagligt. Jag uppskattar Mankell som författare, men här har han haft svårt att skilja på fiktion och verklighet.

Vasilij Besedin, *Inifrån U 137: min egen berättelse* (Karlskrona: Albinsson & Sjöbergs Bokförlag, 2009). 112 s., inb, ill.

Anmäld av Per Andersson

Bokens författare, kaptenlöjtnant Vasilij Besedin, var 1981 politisk officer med tjänstgöring på den ryska ubåten *U 137* som i oktober samma år grundstötte vid inloppet till Gåsefjärden utanför Karlskrona.

En politisk officer placerad ombord på ett stridsfartyg/ubåt tillhörde normalt den militära underrättelsetjänsten GRU eller i vissa fall KGB. Besedin var således ingen utbildad ubåtsofficer. Alla som sett filmen "Jakten på Röd Oktober" minns säkert den politiska officeren, som förutom att upprätthålla moralen ombord samt att hålla ett vakande öga på officerarna även hade en viktig funktion i samband med armeringen av ubåtens kärnvapen. Den ubåt som filmen handlade om var en modern högteknologisk atomubåt till skillnad från *U 137*, som var en konventionell ubåt med en längd av 76 meter och ett displacement på lite mer än 1000 ton.

Denna ubåt hade sannolikt inga sofistikerade säkerhetssystem för de kärnvapentorpeder som fanns ombord när ubåten var på stridspatrull eller särskilda operationer, utan här förlitade sig det sovjetiska systemet på att fartygschefen och den politiska officeren tillsammans innebar tillräcklig säkerhet för att kontrollera dessa vapen. Detta är viktigt att betona eftersom den politiska officeren därmed är en av de få ombord som känner till ubåtens uppgifter och får ta del av alla order, som dels redan finns ombord i förslutna kuvert eller nya order som krypterat sänds till ubåten.

Inifrån U 137 är egentligen till viss del en charmerande bok att läsa. Den är skriven på ett typiskt ryskt militärt sätt och man har vid översättningen till svenska direktöversatt många ord till att komma så nära originalet som möjligt vilket förhöjer läsvärdet, åtminstone för läsare med militär marin bakgrund.

Besedin beskriver livfullt livet ombord på den trångbodda ubåten där dygnsrytmen hängs upp på måltiderna och små tävlingar som organiserades för att

Per Andersson, f. 1946, överstelöjtnant, tidigare medlem i den marina analysgruppen av ubåtskränkningar. Nu pensionerad och ingår i den särskild grupp inom FOKK (Försvaret och Kalla Kriget) som studerar olika aspekter på dessa kränkningar.

aktivera de värnpliktiga samt skildringen av när styrmannen fick så svår tandvärk att doktorn tvingades dra ut tanden. Detta gjordes med påslagen orderhögtalare så att alla ombord kunde höra styrmannens stön och jämmer och följa hela händelseförloppet.

Incidenten som skedde den 2 oktober 1981 när ubåten kolliderade med en fisketrål väckte förvirring och rädsla ombord. Det kunde ju ha varit vajern från en gammal förankrad mina som fastnat i ubåten. Denna händelse är central för den fortsatta skildringen. Besedin berättar om den reparation som gjordes under det planerade uppehållet i Swinoujscie i Polen från den 7-17 oktober. Radiopejlens ramantenn hade skadats av trålwiren och var böjd. Reparationen prioriterades eftersom radiopejlen var ett av systemen för positionsbestämning.

Besedin skriver att pejlen inte kunde repareras på ett tillfredsställande sätt och att därför nyttjandeförbud utfärdades. Detta skulle ha resulterat i att fartygschefen Gusjtjin fick frågan från hemmabasen, om han ansåg att den andra delen i deras uppdrag skulle kunna genomföras enbart med navigationsstöttning från ubåtens Decca-system och att han efter viss betänketid svarat ja på detta. Besedin beskriver sin egen oro över att fortsätta operationen och att han egentligen vill avbryta och återgå till hemmabasen.

Detta anser jag vara en ren efterkonstruktion av Besedin för att framställa sig själv i bättre dager. I själva verket reparerades pejlen och givetvis avprovades den efter alla konstens regler. Pejls funktion testades ju också av de svenska utredarna när ubåten stod på grund vid Torumskär och den visade då helt tillräckliga värden för en säker navigation. Av de många fotografier som togs på *U 137* under den tid den fortfarande stod på grund kan man dessutom se att pejlantennen förefaller helt oskadad.

Besedin beskriver hur ubåten navigerade i området öster om Bornholm och att osäkerheten om var den exakta positionen var, sakta började komma. I samband med ett par tillfällen då man tog snabba Decca-lägen ska man ha korrigerat positionen på sjökortet och flyttat ubåtens bedömda position mer söderut. Detta skulle då ha resulterat i att man fick fortsätta på nordlig kurs för att komma in i det avdelade området och slutligen hamnade 57 distansminuter ur kurs. Enligt Besedin gick ubåten i undervattensläge normalt med en fart på 2,5 knop för att inte ge ifrån sig ljud som skulle kunna indikeras av Nato:s sonarbojar eller ubåtjaktfartyg. Detta skulle teoretiskt innebära att *U 137* under 22,5 timmar skulle ha gått på felaktig kurs för att korrigera de

fellägen som uppstått ombord i positionsbestämningen. Detta har ansetts orimligt både av ryska experter och av de tre svenska utredningar och kommissioner som utrett ubåtskränkningarna mot Sverige. Dessutom, som Besedin själv skriver, måste alla girar som beordrats och som råkade sammanfalla med farleden in mot grundstötningsplatsen ha skett genom en oerhörd slump, även då de order som getts om förändring av ubåtens djupläge.

Totalt sett så är Besedins beskrivning av navigeringen något svävande. Man kan förstå det, eftersom det inte går att rimligt förklara en felnavigering av den storleksordningen i det farvattnet och med den utrustningen. För mig förefaller det som om Besedin egentligen inte ens vill försöka förklara utan "passar" för att inte komma i en ofördelaktig dager om den reella sanningen eventuellt lämnas från ryska myndigheter.

I boken beskrivs det första mötet med Karl Andersson, stabschef på dåvarande Sydkustens Örlogsbas. Enligt Besedin skulle Karl Andersson ha pekat ut den exakta platsen på ett sjökort och även sagt att de skulle dras loss och få lämna svenskt vatten. Inget av detta stämmer med verkligheten. I den rapport som Andersson själv medverkat i beskriver han hur en matros först kom upp i tornet med ett detaljerat sjökort över rätt område, men att fartygschefen "sparkat" ner honom igen och att han därefter kom upp med ett överseglingsskort av södra Östersjön. Andersson skulle då lagt handflatan över sjökortet för att beskriva var de var, vilket torde ha inneburit att hans hand täckte hela Blekinge. Något löfte om lossdragning gjordes inte heller.

Besedin berättar vidare att de fick order om att förbereda sprängning av ubåten om svenskarna skulle försökt storma denna. Det skulle ha förts diskussioner ombord huruvida de även skulle använda kärnvapentorpederna till detta, men att man beslutat att inte göra detta utan att skjuta ut dessa oarmrade och istället spränga vanliga torpeder. Till saken hör att andra officerare i besättningen tidigare berättat att det aldrig var aktuellt att förstöra ubåten. Besedin talar vid flera tillfällen om den stora katastrof som det skulle innebära om kärnladdningarna detonades; ja, till och med om ubåten kolliderat med en bergvägg i stället för som nu grundstött på ett undervattensgrund. Faktum är att det är i det närmaste omöjligt att utlösa en kärnladdningsdetonation genom att placera sprängämne på torpeden. För att åstadkomma en kärnreaktion krävs det enkelt uttryckt att det skal av sprängämne som omger laddningen måste fås att detonera exakt samtidigt över hela ytan, så att en sammanpressning/kompression uppstår som sedan startar kärnreaktionen. En konventionell

torped kan däremot fås att explodera genom att placera sprängmedel i anslutning till huvudladdningen.

Boken fortsätter därefter med de förhör som hölls ombord på *Västervik* och hur ubåten sedan drogs loss och man slutligen kunde lämna Sverige.

Som situationen blivit i Ryssland de senaste åren har den öppenhet som fanns en kort period nu helt försvunnit och man aktar sig noga för vad man säger i officiella sammanhang. Slutsatserna av Vasilij Besedins bok *Inifrån U 137* är därför närmast att betrakta som "Husbondens Röst", d.v.s. han vidhåller helt och hållet den officiella ryska uppfattningen hur ubåten kom att gå på grund. Att ubåten var utrustad med kärnvapenladdade torpeder förnekades länge men situationen blev till sist ohållbar och därför har Besedin åtminstone kunnat skriva om detta.

Vad han helt och hållet kringgår är att han som politisk officer kände till ordern och uppgiften som fartygschefen, i samband med eller strax efter det man lämnade Swinoujscie, fick från ledningen i Moskva och som medförde att man satte nordlig kurs mot Blekinge. Han skriver inte heller om den verkliga uppgift som stabschefen för ubåtsbrigaden, Josef Avrukjevitj, hade ombord utan vidhåller enbart att han skulle ha varit allmän mentor för fartygschefen under uppdraget.

Det är därmed egentligen inget nytt som framkommer i denna bok men det kan ändå vara en trevlig läsning eftersom den mer koncentrerar sig på livet ombord.

I boken finns också ett efterord av Kjell Albin Abrahamson, utrikeskorrespondent och författare. Även detta är av visst intresse att kommentera. Han skriver bland annat att han blivit både arg och besviken efter allt arbete han lagt ner på uppföljningen av *U 137*, nu när det visar sig att det sannolikt var en felnavigering och att ubåtsljuden som registrerats i Hårsfjärden och Karlskrona kunde härstamma från minskar, amerikanska ubåtar, miniubåtar eller budgetubåtar. Det är naturligtvis oroande att en ansedd utrikeskorrespondent har satt tilltro till den felaktiga information som spritts av några konspirationsteoretiker. Det vore kanske bättre om Abrahamson frågar dem som har kunskap i frågan. Vad gäller *U 137* har som ovan sagts redan tre statliga kommissioner – vari forskare, sakkunniga från Sjöfartsverket, SGU m.fl. deltagit – konstaterat att någon felnavigering, förutom själva grundstötningen, var det inte tal om.

Per Tingbrand, *Forna konflikter inom Nordkalotten: strövtåg, gränsfejder och krig till och med 1809*. Skrifter utg. av Johan Nordlander-sällskapet 29. (Umeå: Johan Nordlander-sällskapet 2009). 330 s., häftad, ill.

Anmäld av Ulla Ehrensvärd

Det finns ingen självklar identitetsregion med namnet Nordkalotten. När man under andra världskriget rapporterade om händelserna i norr, sade man Nordnorge, Lappland eller norra Finland. Efter det att Nordiska rådet bildats 1952, började ett Nordkalottssamarbete att organiseras. Då associerades namnet Nordkalotten först med ett område norr om polcirkeln.

Per Tingbrand visar i sin bok att samarbete mellan folken i norr existerat långt före namnet Nordkalotten blev vanligt. Han själv sträcker sig ibland söderut i ryska Karelen till Ladoga och Peipus. För honom är det inte så viktigt med någon bestämd gränsdragning. Efter att ha fötts i Råneå och sedan varit verksam i Umeå och 37 år i Piteå känner han sig starkt bunden främst till denna norrländska bygd.

Hans utgångspunkt är banden mellan vänorterna Piteå och ryska Kandalaksja på Kolahalvöns södra strand. Han vill också presentera det "märkliga förhållandet, att de sista striderna mellan reguljär svensk trupp och en invaderande fiende faktiskt stått just i Piteå under såväl det Stora nordiska kriget 1700–1721 som det Finska kriget 1808–1809".

I de första två kapitlen ger Tingbrand en översikt över "Finnmarkens och nordvästra Rysslands geografi och kolonisation" samt "Handelsvägar och härnadståg under vikingatid och medeltid" med täta hänvisningar till inhämtad litteratur. Nästa kapitel består huvudsakligen av citat ur Olaus Magnus' Historia om de nordiska folken (1555) i 1976 års svenska översättning. Därefter följer fem kapitel som bildar det väsentliga i boken.

Under 1500- och 1600-talen spelade den svenska ishavspolitiken en väsentlig roll. Tingbrand redogör här för de många konflikterna längs det svenska rikets nordliga och östliga områden för att nå fram till en gränsdragning mot de dansk-norska och moskovitiska rikena. Han tycks ha bemödat sig om att citera

Ulla Ehrensvärd är professor och har varit chef för Kungliga Bibliotekets och Krigsarkivets kartsamlingar.

varje notis som han funnit i äldre källor. Han ursäktar sig, att hans bristande kunskap i finska och ryska språken gjort, att han bara kan hänvisa till dylik litteratur om denna i sin tur blivit citerad på svenska. Man tar dock tacksamt emot alla dessa citat. Men man märker då svårigheten att tillgodogöra sig de 36-72 sidor långa kapitlen med löpande text, när det inte finns något index. Ibland förstår läsaren genom en avbrytande helsidesillustration, att författaren kommer in på en ny aspekt. Men jag skulle ha önskat att det funnits underrubriker.

Personligen finner jag det beklagligt, att Tingbrand som prov på Andreass Bureus' kartografi inte reproducerat dennes karta "Laponia" 1611 (i KB och Uppsala UB), som ritades just för att hävda svenskarnas anspråk vid Norra Ishavet, i stället för den avbildade holländska versionen 1658 av Bureus' Nordenkarta 1626. En mer diskutabel illustration (bild 2) är ett utsnitt ur Lievin Algoets karta över Norden. Flamländaren Algoet (d. 1547) ritade 1530 en karta över Norden, som inte blev graverad förrän 1572 och kom att ingå i Gerard de Jode's atlas *Speculum Orbis Terrarum* 1578. I boken reproduceras en något förvanskad, tecknad version från 1593.

I början av kapitlet om stora nordiska kriget 1700–21 hamnar läsaren rakt in i en beskrivning av en sjöexpedition 1701 från Göteborg till Arkhangelsk. Tingbrand som annars undvikit att citera sig själv, komprimerar här en redogörelse som tidigare tryckts i *Wermlands karoliner skriftserie* 1995 och bifogar Karl XII:s instruktion för angreppet mot Arkhangelsk den 20 mars 1701.

Efter denna utförliga beskrivning ägnar Tingbrand drygt 40 sidor åt krigets verkningar kring Piteå-Umeå kusten. Han reproducerar här en handritad karta över Umeå skärgård vid ryska galärernas ankomst den 18 september 1714 (RA) som illustration till sin egen korta text. Mer utförligt rapporterar han om striden i Piteå i juni 1721 som "blev den sista under Stora nordiska kriget mellan reguljära truppförband".

Från 1742 års krig framhåller Tingbrand, att endast karolinen, överste Christoffer Freudenfelts handlingskraftiga försvar av Kemi förhindrade att Västerbottens län inte redan då blev ockuperat av ryssarna.

I bokens sista kapitel, "Finska kriget längs Bottenvikens kuster 1808–09", följer han snart sagt månad för månad hur ryssarna vinner mark. Genom olika officerares rapporter får man en livfull bild av stridigheterna vid Sävar och Ratan avslutat med "Affairen vid Pitsund". Tingbrand noterar så de ryska truppernas avmarsch från Piteå den 1 november och "de allra sista kosackerna drog österut över Torneälven den 13 eller 14 november 1809".

Boken slutar med en lista över svenska och ryska termer samt käll- och litteraturförteckning. Här finns en kronologisk förteckning över de *Handlingar rörande Skandinavians historia*, *Inrikes Tidningar* m.m. som Tingbrand citerat ur. Listan över "nyttjade förkortningar" borde ha varit utförligare; först under ordet Författarkollektiv får man lösningen till initialerna MDG = Murmansk-distriktets geografi, en sovjetisk lärobok som i stencilerad svensk översättning finns i Piteå bibliotek. Några författarnamn som exempelvis Storå och Bagger samt Tingbrand 1980 saknar hänvisning till böcker.

Genom de många och långa citaten ur företrädesvis äldre litteratur som Tingbrand samlat i denna bok har man fått en användbar antologi över det svenska rikets nordliga konfliktområde som lätt tappas bort i sydsvenska historikers skrifter.

Magnus Ullman, *Från Hogland till Svensksund: om drabbningarna till sjöss under Gustav III:s ryska krig 1788-1790* (Stockholm: Bokförlaget Magnus Ullman, 2009). 160 s., inb. ill.

Anmäld av Hans Norman

Magnus Ullman, advokat och historisk författare, har tidigare utkommit med ett tjugotal böcker, mest i historiska ämnen. Hans senaste publikation handlar om krigsåren 1788–90. Få skeden i vårt lands historia har av målare och tecknare blivit så rikt illustrerade som dessa år och det är ett imponerande stort och vackert bildmaterial som här redovisas. Boken omfattar 160 sidor och har ett brett format. Antalet tvåspaltiga textsidor stannar dock vid cirka 50. Bildmaterialet upptar huvuddelen av boken, inte mindre än 86 sidor. De resterande sidorna rymmer litteratur- och bildförteckning samt bilagor.

Många av 1700-talets konstnärer intresserade sig för landsbygds- och stadsmiljöer, fältslag och sjödrabbningar. Krigföringen till sjöss var vid denna tid av stor betydelse. Under århundradets andra hälft gjordes stora ekonomiska satsningar på örlogsflottan och skärgårdsflottan samt på fästningsbyggen,

Hans Norman är professor emeritus i historia vid Uppsala universitet.

främst vid Sveaborg. Fästningens skapare, Augustin Ehrensvärd, var en skicklig tecknare och målare. Till Sveaborg kallades också lärare i teckning, ornamentsritning och kartografi för att delta i officerarnas utbildning.

En av dessa var Elias Martin. Han blev Carl August Ehrensvärds lärare och gode vän. Flera andra officerare vid fästningsanläggningen blev välkända konstnärer, såsom Ulrik Thersner, Alexander Clemens Wetterling och A. E. Geete. Den sistnämnde, liksom Martin, finns representerad med ett antal tavlor i Ullmans bok. Där finns också fransmannen Louis Jean Desprez, inkallad från Frankrike av Gustav III för att från Sveaborg skildra det ryska krigets dramatiska händelser. Den målare som sannolikt betytt mest i detta avseende är dock Johan Tietrich Schoultz, artilleriunderofficer i skärgårdsflottan, som på kungens uppdrag skapade en stor mängd dokumentära avbildningar av sjökriget 1788–90.

Ett sekel senare bidrog marinmålaren Jacob Hägg med ett stort antal konstverk som belyser denna krigsperiod, inte minst genom sina avbildningar av fartyg och skepp inom skärgårdsflottan och örlogsflottan. I hans fotspår har hans sonsons son Christer Hägg gått. En av dennes målningar från sjökriget finns på bokens omslag. Den visar hur linjeskeppet *Dristigheten* under befäl av Johan Puke vid Krysserort bryter igenom den ryska spärrlinjen i Viborgska viken.

Mängden av målningar och kartsquisser, huvuddelen i färg, gör boken mycket attraktiv. Ett 25-tal konstnärer finns representerade, de flesta med något enstaka verk, en del med ett stort antal. Det gäller främst T. Schoultz, E. Martin, J. Hägg och C. Hägg. Det hade varit klagande om konstnärernas namn varit angivna i bildtexten och inte bara i bilageförteckningen. Samma sak gäller källorna till de övriga illustrationerna, dvs. till kartor och tabeller.

Författarens ambition tycks främst ha varit att presentera en kavalkad av bilder från kriget 1788–90, där de insprängda texterna varit ett sätt att infoga dem i sitt sammanhang. Detta har han lyckats med tämligen väl. De skildrar bakgrunden och händelseförloppet, från Gustav III:s tillträde som kung, statskuppen och hans utrikespolitiska ambitioner fram till krigets slut och freden i Värälä. I de flesta fall är texterna fullt tillräckliga och många är både livfullt och väl skrivna, exempelvis de om fartygstyper i örlogs- och skärgårdsflottorna, om drabbningen vid Hogland och anfallet på Revals redd samt avsnittet om de två flottornas stridsteknik, det sistnämnda författat av Christer Hägg.

Framställningen är dock ojämn. Vissa avsnitt verkar vara väl hastigt hopkomna och innehåller onödiga fel, som gör läsaren osäker. På en del ställen dyker

enkla faktafel upp, medan de korrekta uppgifterna finns på andra sidor. Sådana slarvfel hade lätt kunnat rättas till vid en ordentlig genomläsning av manus. Några exempel: på s. 117 står "det från 1789 erövrade linjeskeppet *Vladislaw*", medan det tidigare i boken helt korrekt anges att detta linjeskepp erövrades vid slaget utanför Hogland 1788; det svenska anfallet på Fredrikshamns redd anges på s. 112 ha skett den 15 mars 1790, på nästa sida anges 15 maj, vilket är den riktiga dagen; på s. 117 anges att fredsförhandlingar pågick i Värälä redan när de svenska flottorna i juli månad låg instängda i Viborgska viken, några sidor längre fram behandlas fredsförhandlingarna utförligare och där anges att de inleddes den 1 augusti, dvs. efter den avgörande svenska segern vid Svensksund 9-10 juli 1790.

I en del fall har större sakförhållanden framställts så att de blir missvisande. I avsnittet om rustningarna inför krigsåret 1790 sägs på s. 101 att "skärgårdsflottans olika enheter, kanonslupar, kanonjollar och skärgårdsfregatter byggdes nu i allt snabbare tempo på örlogssvarven i Karlskrona och Sveaborg". Ett antal skärgårdsfregatter av typ Udenma byggdes visserligen detta år vid Sveaborg, men i Karlskrona hade man fullt upp med att reparera och iordningsställa örlogsflottans fartyg. I själva verket skedde de stora nybeställningarna av skärgårdsflottans kanonslupar och kanonjollar vid en lång rad varv längs rikets kuster, en stor och snabb upprustning som skulle visa sig bli utslagsgivande vid Svensksund och som blivit närmast legendarisk, därför att den under Michael Anckarswärds ledning skedde så snabbt och effektivt. (O. Nikula, *Svenska skärgårdsflottan 1756-1791*, 1933, s. 287-288).

På s. 118 anges att kungen, innan örlogsflottan lättat ankar för att slå sig ut ur Viborgska viken, i vilseledande syfte lät "en flotteskader gå en helt annan väg, nämligen genom Björkö Sund". Detta ger en helt felaktig bild av vad som hände. Ingen del av de svenska flottorna gick ut genom Björkö Sund. Vad som kan ha fått Ullman att komma med ett sådant påstående kan vara att kungen beordrade överstelöjtnant J. Törning att med fyra divisioner kanonslupar beskjuta de ryska spärrfartyg som låg närmast Björkö Sund, för att den ryska ledningen skulle få en felaktig uppfattning om planerna på svensk sida. (A. Munthe, *Svenska sjöhjältar 7. Flottan och ryska kriget 1788-90*. 1913, s. 76-77). Detta framgår också av den medtagna skissen i Ullmans bok, s. 120.

En del illustrationstexter är också felaktiga. "Linjeflottans återkomst till Karlskrona" av J. P. Cumlin (s. 84) anges med senhösten 1788, dvs. efter den dramatiska hemseglingen från Sveaborg. I själva verket föreställer målningen

flottans ankomst till Karlskrona efter sommarens kampanj till sjöss 1789, något som står skrivet på den. Författaren måste ha tagit fasta på den text som finns invid målningen i *Svenska flottans historia, del II*, s. 396-397, där hemseglingen 1788 först omnämns, medan den vackra kolorerade etsningen av Cumlin (inte Cumelin, som det står i boken) presenteras längre ner.

Tråkigt nog är inte heller texten korrekt under P. Krafft d.y.'s magnifika målning, "Sjöslaget vid Hogland 1788". Konstnären gynnades av Karl XIII, både som hertig och kung. Denne var stolt över att, åtminstone formellt, ha varit högste ledare för örlogsflottan under sjökriget 1788-90. Han beställde tavlan, som målades omkring 1810. I bildtexten anges att hertig Karl står med ropare vid stormasten på linjeskeppet *Dristigheten* tillsammans med O. H. Nordenskjöld (som i realiteten hade kommandot). Här påstås också att bland officerarna urskiljs Johan Puke. Både uppgiften om *Dristigheten* och Puke synes vara gissningar av Ullman.

Detta linjeskepp var inte med vid Hogland, något som även görs gällande på s. 32. Det hörde sannolikt till de av af Chapmans seriebyggda skepp som inte hann bli färdigrustat förrän 1789. Först under detta krigsår och det följande var Johan Puke befälhavare på *Dristigheten*, som blev så omtalat i samband med utbrytningen ur Viborgska viken. Vid Hoglandslaget var Puke istället befälhavare på fregatten *Fröja*.

Krafft d.y.'s målning visar en situation på linjeskeppet *Gustav III*, som under hela kampanjen var örlogsflottans flaggskepp. På en däcksplanka på målningen är det också angivet att tavlan föreställer "signalskeppet *Gustav III*". I den beskrivning av konstverket som några år efter dess färdigställande gjorts av museipersonal har antagits att det är fyra personer som framträder i bildens centrum, förutom hertig Karl och Nordenskjöld, nämligen högste befälhavaren för rikets flottor, den något korpulente 64-årige amiralen Anton Wrangel, kaptenen Carl Bunge, adjutant till hertig Karl, skeppets befälhavare, Gustaf Klint samt hans son, den 19 årige adjutanten, fänrik Erik Klint, (adlade af Klint 1805) som senare, liksom fadern blev en berömd sjöofficer och kartograf. (Uppgift från Eva-Lena Karlsson, Nationalmuseum. Se också E. E:son Ugglå, *Per Krafft d.y. och samtida svenskt porträttmåleri*, 1925, s. 150-152).

Här har en del kritik framförts vad gäller delar av texterna i boken. Dessa invändningar berör mest detaljer och oklarheter i några saksammanhang. Utgåvan i sin helhet påverkas inte i något väsentligt avseende av detta. Det rika bildmaterialet, vackert utformat och, som synes, mycket

professionellt presenterat av den grafiska formgivaren, Annika Persson, bidrar inte bara till att ge en mångfacetterad bild av dessa krigsår. Det ger även kännedom om den konstproduktion som denna dramatiska gustavianska tid inspirerat till. Mängden av illustrationer kommer tack vare det goda färgtrycket väl till sin rätt, eftersom de presenteras på stora sidor och ibland till och med på hela uppslag. Det är en mycket vacker bok, vars text och bildmaterial omsluter en spännande fas av vår historia.

Christine Bladh (red.), *Rodderskor på Stockholms vatten*. (Stockholm: Stockholmia Förlag) 2008, 166 s., inb., ill.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Att Stockholm är en stad på vatten är ett så självklart faktum att det kan synas överdrivet att alls påpeka det. Men samtidigt måste man fundera på vad det inte minst kommunikationsmässigt innebär att en stad närmast kan betecknas som en vattenstad. Innan järnvägs- och bilbroar började binda samman de många öar och fastland som utgör Stockholm så var det naturligtvis främst vattenlederna (öppna eller tillfrusna) som utgjorde de förbindelsevägar längs vilka människor, djur och varor fraktades.

Innan ångbåtarna kom in på scenen, och även efter det, förekom en mängd roddbåtar på såväl Mälaren som Saltsjön. Under en lång period dominerades den organiserade roddtrafiken av kvinnor, vilket gjorde den unik i såväl ett svenskt som ett internationellt perspektiv. Förhållandet blir inte mindre intressant av det faktum att medan kvinnorna skötte den tunga roddtrafiken så dominerades till exempel arbetet i Stockholms hamnar helt av män.

Kring dessa roddarmadammer spanns redan i samtiden en lång rad myter av närmast folketymologiskt slag. 1800-talets många skämttecknare arbetade aktivt på att framställa Stockholms rodderskor som extremt manhaftiga, inte sällan försupna och försedda med ett ytterst grovkornigt språk som inte stod hamnsjåarnas efter. Den bilden av rodderskorna har alltför ofta och alltför

Lars Ericson Wolke är professor i militärhistoria vid Försvarshögskolan.

länge dominerat även senare generationers bild av Stockholms kommunika-
tioner från början av 1700-talet och fram till mitten av 1800-talet.

Men nu har vi egentligen för första gången getts en möjlighet att komma
de verkliga roddarmadammerna in på livet, tack vare en insats av ett antal fors-
kare vid Stockholms universitet och Södertörns högskola. Historikern Chris-
tine Bladh – som själv disputerat på en mycket läsvärd avhandling om kvinn-
liga försäljare i Stockholm under 1800-talets första hälft – har ställt samman
tre uppsatser där rodderskorna, deras liv och verksamhet granskas. Det handlar
med andra ord om traditionell grundforskning, vilken just inom detta ämnes-
område verkligen har lyst med sin frånvaro tidigare.

Eftersom bilden av rodderskorna, eller "roddarmadammerna" som de ofta
inte så lite nedlåtande har kallats, har varit väldigt ensidig så utgörs antolo-
gins första kapitel av Ulrika Björks undersökning av hur rodderskorna skildra-
des i samtida och senare tidningar och litteratur. Hennes undersökningsperiod
är 1843–1944 och hon kan tydligt se att de grovarbetande kvinnorna så klart
avvek från tidens gängse borgerliga kvinnoideal som en skör och finlemmad
varelse, och därmed blev bilden av dem i borgerligt färgad press och litteratur
bilden av något främmande, onaturligt och, i bästa fall, lite löjeväckande.

Ingrid Essegård har undersökt konkurrensen mellan ägarna till de olika ty-
per av roddbåtar som fanns på Stockholms vatten. Hon visar både på myndig-
heternas regleringsiver och på inte minst timmermännens försök att komma in
på denna kvinnodominerade arbetsmarknad, men också hur förvånansvärt ak-
tiva många rodderskor var för att aktivt hävda sina intressen genom suppliker
och andra framställningar till stadens myndigheter.

Alruca Blomqvist Aleite slutligen undersöker rodderskorna ur ett ekono-
miskt och socialhistoriskt perspektiv genom att studera de enskilda rodder-
skorna, deras eventuella släktskap (gick till exempel båten i arv från mor till
dotter?), rodderskorna som social grupp o.s.v.

Sammantaget ger de tre studierna goda insikter i såväl de enskilda rod-
derskornas förhållanden och dem som grupp, liksom i verksamhetens vardag
och samtidens och eftervärldens bild av denna speciella form av lokaltrafik-
verksamhet. Samtliga tre är resultatet av habila forskningsinsatser.

Rodderskorna bedrev både vad vi skulle kunna kalla reguljär linjetrafik och
mera taxibetonad rodd där resenärer kunde beställa en tur dit man ville vid nå-
gon av de fasta förtöjningsplatserna runt om i staden. Det hela skedde till en av
myndigheterna fastställd taxa. Redan i början av 1700-talet dök kvinnor upp

med sina båtar på Stockholms vatten och 1785 öppnades den första så kallade passrodden eller linjetrafiken på rutten (de nuvarande) Gustav III:s staty på Skeppsbron till Nationalmuseum på Blasieholmen. Till en början kunde man som resenär beställa en längre resa, ibland ända ut till Landsort eller in i Mälaren till Arboga, men med tiden koncentrerades rodderskornas verksamhet till stadens inre vatten.

Det vanliga var att en kvinna ägde en båt och rodde själv, tillsammans med en anställd kvinna, eftersom det krävdes två för att ro en båt. Visserligen förekom det att företagsamma kvinnor kunde äga mer än en båt, men några stora transportflottor såg aldrig dagens ljus. De allra flesta ägde bara en båt och många bara en halv som man delades med en annan kombinerad delägare och roddare.

Hur kunde det komma sig att kvinnor gavs utrymme till egen näringsverksamhet i en tid och ett samhälle där kvinnans möjlighet till en egen yrkesroll ofta öppnades först när hon som änka kunde försöka ta över den avlidne makens hantverksverkstad eller lilla butik? Ja, en del av svaret tycks ligga i att detta för stadens myndigheter var ett sätt att inte i onödan belasta fattigvårdsutgifterna. Till en början reserverades den här sysslan för änkor eller kvinnor vars män var arbetsförmögna. Men snart skedde en utveckling i och med att de av staden utfärdade tillstånden att bedriva sådan här verksamhet kunde säljas vidare och därmed blev det som en konsekvens inte självklart att den som rodde annars hade behövt söka sig till fattigvården. Det finns dock exempel på familjer som ägde flera båtar och därmed i praktiken utvecklade ett litet familjeföretag. Däremot är det klart fastlagt att de som köpte sådana tillstånd tveklöst tillhörde Stockholms lägre sociala skikt, annars gav man sig inte in i ett så tungt och slitsamt yrke som rodderskans.

Det var självfallet ingen sinekur att bedriva yrkesmässig rodd i Stockholm före industrialismen, tvärtom. Förutom det fysiskt mycket tunga arbetet bokstavligt talat i ur och skur var såväl ersättning som arbetsförhållanden i övrigt reglerade av stadens myndigheter. Det fanns få möjligheter att för den som så ville förändra eller utveckla verksamheten. Stockholms stad bestämde såväl taxorna som vilka tider på dygnet båtarna skulle vara bemannade. Inte heller fick en rodderska avvisa en passagerare bara för att hon ansåg att han på något sätt var misshaglig.

Trots detta tyngande regelverk var det uppenbarligen ett eftertraktat yrke och ganska omgående blev rodderskorna utmanade av manliga roddare. Ofta

var det hamnarbetare eller timmermän som arbetade längs kajerna som försökte göra inbrytningar i kvinnornas revir. Staden avvisade dock alla sådana försök och fram till 1830 var de kvinnliga roddarnas ensamrätt skyddad. Men de hade hela tiden att kämpa mot illegal konkurrens, så kallade biroddare. Dessa sin tids svarttaxi kan sägas vara en direkt motsvarighet till samtidens bönhasar som bedrev illegal konkurrens med hantverksämbetenas mästare.

Under 1820-talet började allt flera rodderskor komma från Dalarna och ofta rodde de i sina speciella kläder; den så kallade kullrodden hade kommit till huvudstaden. Kullrodden var bara en del av ett större komplex av arbetsvandringar från Dalarna ned till Mälardalen och vidare till Götalandskapen, men kanske det i samtiden mest synliga och uppmärksammade.

De traditionella roddbåtarna fick under 1820-talet konkurrens från vevbåtar som drevs med skovelhjul. Det var ett effektivare transportmedel än den traditionella roddbåten, men ganska länge existerade de två typerna av båtar parallellt, efter Stockholms allt intensivare befolkningsökning (man passerade 100 000-strecket runt 1850) krävde en ständigt ökad transportvolym. Ännu dominerade kvinnorna på Stockholms vatten, men deras tid höll bokstavligt talat på att rinna ut.

Med ångsluparnas entré på Mälaren och Saltsjön under 1860-talet, i kombination med tidens ideal om näringsfrihet inklusive fri prissättning konkurrerades de kvinnliga rodderskorna ut. Männen tog över och deras dominans i Stockholm lokaltrafik blev än större när spårvägslinjer mot slutet av seklet började anläggas på land. Det skulle dröja till 1940- och 50-talen innan kvinnorna återigen skulle kunna göra inbrytningar i lokaltrafiken, till en början främst som konduktörer, sedan också som förare. På så vis är Stockholms lokaltrafik, såväl till sjöss som till lands, ett ovanligt spännande forskningsobjekt att anlägga ett genusperspektiv på. Boken om Stockholms rodderskor är med andra ord relevant i ett betydligt bredare sammanhang än "bara" som en skildring av 1700- och 1800-talens transporter längs huvudstadens vattenvägar.

Marcus Rediker, *Slavskeppet: en historia om människor* (Stockholm: Karneval förlag, 2008). 389 s., inb., ill.

Anmäld av Stefan Lundblad

Hyoubá Boon Salumena Boon Hibrahema, som ungefärligt översatt betyder Job son av Salomon son av Abraham, var ungefär 175 centimeter lång, hade rakat huvud och ansiktet pryddes av ett välansat skägg. Hans far var imam i staden Boonda, nära Senegalfloden i kungadömet Futa Jallon. Job var närmare trettio år gammal när kapten Stephen Pike på fartyget *Arbella* köpte honom år 1731. Det skulle dock visa sig att Pike hade gjort ett misstag, han hade glömt att kontrollera Jobs händer. Om han hade sett att de var mjuka istället för hårda och valkiga, hade han insett att den tillfångatagne mannen var ovan vid kroppsarbete och därmed var ett dåligt köp för en kapten på ett slavgfartyg.

Jobs historia är utan tvekan mycket intressant. Kapten Pike gick nämligen med på att frige Job under förutsättning att fadern betalade en lösesumma. Emellertid skulle det visa sig att Boonda låg allt för långt bort, och att *Arbella* avseglade innan budet hade nått imamen. Job var slav och fast på ett av de oändligt många slavgfartyg som lämnade den afrikanska kusten med destination Syd- eller Nordamerika. Och Job hade själv tillfångatagits när han försökte sälja två "negrer" för att ha råd att köpa papper till sig och de andra i församlingen.

Väl framme i Maryland, efter en resa som säkerligen var både strapatsfylld och full av umbäranden, tog en advokat sig an honom och Job kom återigen att skickas över Atlanten. Denna gång var destinationen England, där ett antal aristokrater gjorde gemensam sak och köpte honom fri. Job fick möta både kungen och drottningen innan han, med hjälp av Royal African Company, repatrierades.

Fallet Job var, år 1731, ett av endast två kända fall där en tillfångatagen person kunde återvända hem – detta trots att slavskeppen seglade i närmare trehundra år och transporterade omkring tio miljoner människor. Jobs öde är en av de många levnadslotter som historikern Marcus Rediker låter oss ta del av

Stefan Lundblad är fil dr, forskningssamordnare vid Statens maritima museer och ledamot av Sjöhistoriska Samfundets styrelse.

i boken *Slavskeppet: en historia om människor*, som utkom 2008 på Karneval förlag.

Bokens titel illustrerar tydligt vad den handlar om, men också dess styrka. Rediker låter det förflutnas människor komma till tals, och berättelsen om Job är bara ett av många spännande, tragiska eller grymma levnadsöden som författaren lyfter fram. Som läsare får man möta slavar, sjömän, kaptener, handelsmän, slavförespråkare och abolitionister i ett ständigt myller av röster. Rediker lyckas dock med konsten att inte tappa bort "den stora historien", trots den stora mängden personliga exempel.

Triangelhandeln – där fartyg utgick från en europeisk hamn med manufakturvaror till Västafrika där varorna byttes mot slavar, för att stäva vidare mot Amerika där slavarerna byttes mot plantagevaror som tobak, och sedan tillbaka till mot någon europeisk hamn – beskrivs kortfattat och mycket bra. Genom beskrivningen får läsaren en tydlig bild av förhållandet mellan europeiskt kapital och manufakturvaror, västafrikansk arbetskraft och amerikanska varor. Rediker diskuterar även den atlanti-handeln, och dess sjöfarts, betydelse för den utveckling som ledde till industrialisering och det vi idag kallar för den moderna världen. Och slavhandeln spelade en betydelsefull roll i denna utveckling.

Centralt i boken står också slavskeppet, både som fysiskt objekt och som social, kulturell och ekonomisk företeelse. Runt detta är bokens tio kapitel, plus en inledning och en epilog, uppbyggda. Varje kapitel har en särskild tematik vilket nästan alltid framgår av de olika kapiteltitlarna, som exempelvis "Sjömannens väldiga maskin" – där Rediker behandlar den vanlige sjömannens förutsättningar och vardag inom slavhandeln – eller kapitlet "Slavskeppets utveckling" som behandlar just det titeln anger.

Nästan varje kapitel inleds med en beskrivning av ett människoöde. Rediker lyckas därigenom fånga läsarens intresse och de mer teoretiska diskussioner han sedan väver ihop av de personliga levnadsödena blir aldrig särskilt krystade eller obegripliga. Bland annat övergår exemplet Job i en kortare diskussion om hur islam fungerade i slavhandeln (genom att konvertera till islam undgick många att bli tillfångatagna och sålda som slavar). Läsningen blir därmed både roligare och mer intressant.

Men finns det då inga problem med boken? Jo det gör det definitivt, och ett av de större är just antalet öden som beskrivs. Efter ett tag blir man som läsare mätt på de enskilda exemplen, särskilt när så många av dem är rena eländesbeskrivningar. Visserligen lyckas Rediker mycket väl med att beskriva slavhan-

delns grymma natur – men som läsare blir det svårt att hitta utrymme för att reflektera över det man nyss läst, innan man återigen kastas in bland piskrapp, människoötande hajar eller giriga och likgiltiga handelsmän.

I dessa ständiga eländesbeskrivningar ligger så nästa problem. Rediker har ett tydligt budskap med boken som kan kopplas till dagsaktuell debatt. Och bokens avslutning liknar mer en partsinlaga i en debatt om ersättningar till slavernas ättlingar än en summering av boken. Rediker har ett stort socialt engagemang, det är uppenbart, och boken blir genom sin avslutning ett pathosargument mot slavhandel, dödsstraff och för rätten till ersättning.

Nu skulle ju detta inte nödvändigtvis behöva vara ett problem, men det fick i alla fall mig att fundera över hur ärlig Rediker har varit i sin behandling av ämnet – har han förstärkt eländet för att tydliggöra sin politiska poäng? Nu tror jag visserligen att så inte är fallet, men tanken väcktes. Även om den sociala aspekten av Redikers författarskap känns igen från hans tidigare böcker (exempelvis *Between the Devil and the Deep Blue Sea* från 1989 eller *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age* från 2005) så är det första gången det stör läsningen.

Man hade kunnat tänka sig ett annat sätt att strukturera boken. Exempelvis skulle man kunna låta ett exempel vara genomgående för hela berättelsen – kanske hade Job kunnat vara huvudfigur, hans resa belyser ju hela systemet – men då hade det i och för sig varit en annan bok. I det kapitel som jag bedömer vara mest intressant har Rediker lagt upp historien på just det sättet. I kapitlet "Slavskeppet Brooks långa resa" får vi följa slavmotståndaren Thomas Clarksons arbete mot slavhandeln – en berättelse som nästan själv skulle kunna utgöra en egen bok.

Ett annat sätt att lösa problematiken hade varit att mildra avslutningen något, och att korta boken en aning. För boken är lång, ca 330 sidor text (då är alltså inte slutnoterna medräknade), och så lång hade den inte behövt vara. Det hade utan problem gått att ta bort ca 50 sidor och fortfarande haft en bok som varit intresseväckande och spännande (kanske till och med bättre). Jag antar dock att det amerikanska sättet att betala per skriven sida ligger bakom bokens längd.

Ytterligare ett område som skulle ha behövt arbetas igenom ännu en gång är språket – detta är dock förmodligen inget som ska lastas författaren. Jag tvivlar inte på att den engelska upplagan är välskriven, men översättningen till svenska lämnar tyvärr en del övrigt att önska. Kanske hade det behövts en mer

sakkunnig person att gå igenom de mer maritima begreppen – exempelvis översätts galley (i betydelsen kabyss) till galär. Petitesser kan tyckas, men det stör ändock läsningen.

För att sammanfatta kan jag säga att boken är klart läsvärd, och även om det knappast är en bok som man sträckläser har den sina poänger. Jag misstänker att jag kommer att återvända till boken ett stort antal gånger, om inte annat för att läsa mer om de fantastiska levnadsöden som Rediker beskriver. Inte minst är berättelsen om Job något som fascinerade mig. Mindre än tre år efter att kapten Pike hade köpt honom återförenades Job med sin familj. Han fann emellertid att hans far avlidit och att en av hans hustrur hade flyttat ihop med en annan man, Jobs fem barn var dock i livet och friska. Nu när han var hemma igen hoppades Royal African Company vidare att han skulle hjälpa dem med deras affärer (som till stor del bestod av slavhandel), och Job gjorde dem inte besvikna.

Göran C-O Claesson, *Från livbåt till flytande palats*. (Stockholm: Instant Book, 2009) 439 s. + dvd, inb., ill., 320 SEK. bokorder@brevet.se

Anmäld av Mats Kero

Bakom ovanstående något intetsägande boktitel döljer sig ett verk av betydande historiskt intresse. I bokens första del publiceras för första gången ett manuskript som sjökapten Carl-Otto Claesson (1899–1973) skrev på 1930-talet för sina två söner. Claesson, som då var styrman på Svenska Amerika Linien, såg ett nytt storkrig i antågande och efter att ha överlevt tre krigsförlisningar i första världskriget räknade han inte med att turen skulle bestå i det kommande. Sönerna var ännu barn och i framtiden skulle då berättelsen visa dem vad deras far varit med om och ”bekanta dem lite med sin far”. En sjöman var ännu långt efter detta skrevs en kortvarig gäst hos sin familj.

Manuskriptet har sammanställts och kommenterats av sjökapten Claessons son Göran C-O Claesson, som kompletterat berättelsen om fadern Carl-Ottos

Mats Kero är f.d. sjökapten, fil lic och biträdande redaktör i Sjöhistoriska Samfundet.

tidiga sjömansår med en andra del som redogör för dennes fortsatta karriär i Svenska Amerika Linien (SAL). Texten i manuskriptet är varsamt moderniserad och originaltexten finns dessutom på pdf-fil i en medföljande dvd, där författaren för övrigt berättar om bokens tillkomst och redovisar ett omfattande material av dokumentärt intresse från faderns tid i SAL.

I bokens första självbiografiska del får vi följa Carl-Ottos uppväxt på Bohus-Malmön strax norr om Lysekil och hans tidiga dramatiska sjömanstid. Vid fjorton års ålder går han till sjöss och vid fyllda femton far han redan jorden runt med en ångare. Världskriget har då brutit ut och 1917 blir han kapad med *S/S Jarl* i Nordatlanten av Royal Navy. På väg till brittisk hamn för visitation torpederas sedan fartyget och fem dygns rodd och segling mot Skottland vidtar för besättningen. Blott tonåring överlever Carl-Otto ytterligare en torpedering och en minsprängning ombord på norska fartyg i Nordsjön. Åtskilliga andra dramatiska episoder skildras, som luftskeppsbombardemang i hamn, räddning av skeppsbrutna och incidenter med ubåtar som före det oinskränkta ubåtskriget låter Carl-Ottos fartyg löpa.

Sjökriget är sakligt och återhållsamt skildrat, men dess fasor anas i episoder som när en steward istället för att rädda sig vettskrämd klättrar upp i signalmasten på det sjunkande fartyget, eller när Carl-Otto efter den sista förlisningen på hemfärd via Norge sover på däck livnärande sig på knäckebröd – utan att våga gå ned under däck. Carl-Otto ser även sakligt på de krigförande; inte bara det hänsynslösa tyska ubåtskriget drabbar neutrala fartyg utan också engelsmännens kapningar. Medan han trivs med den engelska civilbefolkningen under sina många hamnuppehåll, är de engelska myndigheternas behandling av utländska sjömän värst av de krigförande – trots de tjänster dessa gör landets försörjning med livet som insats. Han är också starkt kritisk till Royal Navys insatser för att skydda kustsjöfarten, då tyska ubåtar upplevs kunna härja ostörda praktiskt taget inom synhåll för hamn.

Efter styrmansexamen och kompletterande segelfartygspraktik (som då ännu var obligatorisk) rycker Carl-Otto in i flottan. Som så många värnpliktiga från handelsflottan upplever han svårigheter att anpassa sig till den formella disciplinen i örlogsflottan, men finner goda såväl som dåliga exempel på befälsföring och lämnar flottan med "en massa glada minnen".

Efter den självbiografiska berättelsen följer ett kapitel med kommentarer av Göran Claesson. Läsaren får kompletterande information om Carl-Ottos uppväxtmiljö och händelser som beskrivs i dennes berättelse, vidare insiktsfulla

kommentarer till hur texten återspeglar sin tids värderingar och den unge sjömannens utvecklingsgång. Några av de rent upplysande förklaringarna borde emellertid ha införts som noter i Carl-Ottos text.

Bokens andra del, som utgör drygt hälften, lämnar den direkta biografiska uppläggningsen. Carl-Ottos fortsatta sjömansbana skildras utifrån det rederi där han arbetade efter avlagd sjökaptensexamen. Svenska Amerika Linien är tämligen utförligt behandlat i olika skrifter. Inte desto mindre har Göran Claesson lyckats komplettera bilden beträffande arbetsförhållandena ombord samt skildra kryssningstrafiken från delvis opublicerat material.

De värdefullaste avsnitten i denna del skildrar de utväxlings- och repatrieringsresor av krigsfångar, diplomater och andra civila som SAL genomförde under och efter andra världskriget, och i vilka även fadern Carl-Otto deltog. Det var en humanitär insats som uppmärksammats påfallande lite. Algot Mattsson skildrar trafiken på några sidor i sin *Vägen mot väster: en bok om emigrationen och Svenska Amerika Linien* (1982), medan Christer Winberg omnämner den bara på några rader i sitt omfattande verk *Amerikabåtarna: från emigranter till miljonärer* (2007). Resorna genomfördes i Svenska Röda Korsets regi med *m/s Gripsholm* och *m/s Drottningholm* och sträckte sig från Europa till Nord- och Sydamerika, Afrika och Indien. I sin ovannämnda bok anger Algot Mattsson antalet resor till 33 och antalet transporterade till sammanlagt 29 633 personer. Claesson citerar å sin sida siffran 29 000 för enbart *Gripsholm* från en f.d. besättningsman; längre fram i texten citeras en utväxlad amerikans redogörelse för trafiken som anger den uppenbart fantasifulla siffran 120 000 transporterade, utan kommentarer. Algot Mattssons siffror torde vara de man har att utgå från, men den humanitära insatsen var hur som helst omfattande.

Göran Claessons redogör utförligt för de komplicerade förhandlingar som låg bakom transporterarna. I den bifogade dvd-skivan finns över hundra dokument reproducerade från British War Cabinet Office och UK National Archives som Claesson hämtat information ur. Mera gripande än redogörelsen för den byråkratiska processen är naturligtvis skildringen av de svåra förhållandena ombord med krigsinvalidier och av krigsupplevelserna svårt traumatiserade passagerare. Detta belyses ur skriftliga och muntliga berättelser (inklusive faderns) som han tagit fram genom intervjuer, egna minnesbilder och ur arkiv, inklusive faderns på Göteborgs Sjöfartsmuseum deponerade loggbokskladd från 1943–1946.

Efter kriget blev Carl-Otto Claesson omväxlande befälhavare och förste styrman i den reguljära passagerar- och kryssningstrafiken innan ohälsa tvang

honom till förtidspension. Även beträffande denna trafik finner den intresserade ett stort material i form av reklambroschyrer, skeppstidningar, kryssningsprogram, avbildade fartyg, fotografier m.m. i dvd-skivan.

Från livbåt till flytande palats är en uppslagsrik bok och författarens fallenhet för olika infallsvinklar återspeglas i bokens sidantal. En utförligare innehållsförteckning som hade gjort det lättare att hitta i boken hade varit önskvärt. Bokens första del hade med fördel kunnat utgöra en egen volym med utförligare sjöhistoriska kommentarer utöver de rent biografiska. Den andra delen hade på samma sätt kunnat utgöra en egen mera strukturerad och något stramare redigerad volym. Men man ska nu inte göra det bästa till det godas fiende. I sin utgivna form förtjänar boken att nå en bred läsekrets, samtidigt som den är av betydande intresse för sjöhistorisk forskning med olika uppslag till ytterligare forskning. Berättelsen om den faderlöse Carl-Otto som börjar sitt arbetsliv vid 13 års ålder och trots bristfällig skolunderbyggnad lyckas avancera till befälhavare i Sveriges prestigefylldaste rederi och agera middagstalare vid kaptensbordet för ministrar och FN-delegationer är, som författaren påpekar, också en bildningsresa genom svenskt 1900-tal.

Johan Fischerström, *Utkast til beskrifning om Mälaren* (Stockholm: Stockholmia förlag 2009) 276 s., häftad, ill.

Anmäld av Bo G Hall

I vår litteraturhistoria är Johan Fischerströms namn för evigt förknippat med "den sörjande turturduvan" Hedvig Charlotta Nordenflycht. Forskarna tvistar om hur nära deras relation faktiskt var. Men det lär inte vara någon tvekan om att han var föremålet för hennes kärlek i dikten "Öfver en hyacint"; den mest öppenhjärtiga bekännelselyrik som hade skrivits i Norden vid denna tid. Uppenbarligen betydde de båda mycket för varandra även om det i samtiden hävdades att han var anledningen till hennes förtida död.

Bo G Hall är f.d. kommerseråd, ledamot i Krigsvetenskapsakademien och doktorand i historia vid Uppsala universitet.

Fischerström var född 1735, studerade i Lund och kom till huvudstaden 26 år gammal. Där togs han raskt in i Tankebyggarorden, som var fru Nordenflychts skapelse. Själv ingen poet kom han på så vis i kontakt med några av dåtidens mest namnkunniga svenska författare, lyriker som Creutz och Gyllenborg samt en rad andra stockholmska kändisar. Fischerström hade dock inte några egna skönlitterära ambitioner utan var mera inriktad på att medverka i upplysningstidens strävanden att förmedla nyttiga kunskaper till en bredare läsekrets. Redan första året i huvudstaden publicerade han boken "Påminnelser vid Sveriges allmänna och enskylta hushållning". Den talar varmt om jordbrukets betydelse för Sveriges rikedom och rekommenderade en princip om självförsörjning. Skriften rönt en hel del uppskattning även vid hovet – särskilt hos drottning Lovisa Ulrika – och han blev ledamot av flera s.k. lärda samfund som Vetenskapsakademien och Patriotiska sällskapet. Dessutom tilldelades han titeln ekonmiintendent, en utmärkelse som dock inte var förknippad med lön eller arvode. Och detta var något av hans öde: att aldrig uppnå en trygg och säker position utan hela livet tvingas kämpa med ekonomiska problem. Emellanåt måste han rentav besöka gäldstugan.

Överhuvudtaget gör personen Fischerström ett mycket blandat intryck, där ytlighet och brist på stadga förenas med magnifika planer och gedigna kunskaper inom avgränsade områden. Hans storstilat tillämnade verk *Nya Ekonomiska Dictionnairen* är sålunda något av kostymen som bara blev en tumme. I Diderots och andra encyklopedisters efterföljd ville han skapa en svensk uppslagsbok för lanthushållare. Men efter fyra volymer upphörde utgivningen – och då hade han bara hunnit med alfabetets tre första bokstäver. I Vetenskapsakademiens handlingar förekommer han fortlöpande; en ivrig popularisator som oavbrutet presenterade egna projekt eller nyheter från England och Frankrike.

Av allt hans skrivande är det egentligen bara ett enda verk som klarat tidens obarmhärtiga tand: hans beskrivning om en färd på Mälaren 1782, tryckt i Stockholm tre år senare. Nu ska genast sägas att titeln är tämligen missvisande. Visserligen skildras mycket riktigt en resa från Stockholm till Torshälla med mälarjakten *St. Jacobus*, men den tar rätt fort slut. Lejonparten av boken – som i original hade mer än 450 sidor – ägnas åt spridda upplysningar inom de mest skilda ämnen; ofta med en ganska lös anknytning till sjön. Det kan liksom innehålllet i "Dictionnairen" gälla så perifera ting som svenskt pärlfiske eller hur man ska tämja älgar till att bli dragdjur. Inte minst spännande är det att läsa om hur man vid denna tid – innan landhöjningen var ett allmänt

accepterat fenomen – istället trodde på vad som kallades "vattuminskningen". Det var alltså inte så att marken steg utan snarare krympte sjön. På detta vis får läsaren en rad inblickar i vad som närmast är vetenskapshistoria.

Vad som framför allt gör mälarboken till en intressant och spännande upplevelse beror i stället på att den har så uppenbara litterära kvaliteter att man nästan skulle kunna tala om en resenovell. Vid flera passager ligger rentav mycket nära till hands att tänka på skildringar av andra berömda mälarfärder som Bellmans "Solen glimmar" eller Almqvists "Det går an".

Att denna upplaga försetts med en innehållsrik inledning av Björn Hallerdt förhöjer påtagligt behållningen. Detsamma gäller den ordlista med förklaringar och kommentarer av Magnus Fürst som avslutar boken. Där bjuds på mycken kunskap om dåtida rymdmått och vikter liksom myntsystem – eller vad en mälarljakt är för slags fartyg. Slutligen vill jag gärna framhålla det omsorgsfulla arbete som lagts ner på illustrationerna. Till exempel gläds man att se pärmarnas insidor fyllda med utsnitt ur Nordencreutz karta över Mälaren från 1739.

Sammanfattningsvis: ett förbehållslöst och varmt tack till förlaget Stockholmia för det goda initiativet att ge ut en ny upplaga av Fischerströms skrift.