



Recensioner

Elisabet Regner, *Det medeltida Stockholm – En arkeologisk guidebok* (Lund: Historiska Media, 2013). 256 s, inb, ill.

Manne Dunge (red.), *Stockholm – Örlogsstaden* (Stockholm: Medströms Bokförlag, 2012) Sjöhistorisk årsbok 2012-2013. 277 s, inb, ill.

Anmälda av Bo G. Hall

Föga förvånande kompletterar dessa böcker varandra så påtagligt att det finns all anledning att recensera dem tillsammans. Visserligen handlar *Sjöhistorisk Årsbok 2012–2013* om Stockholm som örlogsstad ända fram till i våra dagar – när den ju faktiskt inte längre är det – medan Elisabet Regners skrift är begränsad till vår huvudstad under medeltiden. Och visst är jag medveten om att den svenska örlogsflottans tillkomst vanligen brukar dateras till när Gustaf Vasa under sin envetna kamp mot danskarna hyrde in en eskader skepp från Lübeck som seglade in i östgötska Slätbacken juni 1522. Och vid den tiden brukar man ju anse att medeltiden just upphört. Men detta är bara en del av sanningen. Redan under halvseklet före 1520 fanns det svenska sjöstridskrafter. Då disponerade nämligen riksföreståndarna – oavsett om de hette Sten Sture d.ä., Svante Nilsson Sture eller Sten Sture d.y. – egna örlogsflottor även om dessa aldrig till numerär och eldstyrka var i paritet med de danska motståndarna. Och ännu tidigare förfogade faktiskt Karl Knutsson Bonde – tre gånger svensk kung under

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

perioden 1448-1470 – över egna bestyckade skepp, vilka dock främst var avsedda för handel med Västeuropa. Så när Stockholm under 1500-talets tredje årtionde inledde utvecklingen mot en riktig örlogsstad var i realiteten en viss del av grunden redan lagd under de föregående medeltida åren.

Elisabet Regner är disputerad arkeolog och arbetar idag som förste antikvarie vid Historiska museet i Stockholm. I sin bok gör hon en djupdykning i huvudstadens medeltida historia. Själv beskriver hon detta som lite av staden som försvann och numera är dold under gator och torg eller bakom husens fasader. Nu är ju hennes skrift en guidebok varför det som ännu är synligt fått en mera central plats än det som är uppgrävt och borttaget. Detta hindrar inte att hon ägnar en hel del utrymme åt resultaten av undersökningar och övrig forskning som gjorts på senare tid. Också intressanta medeltida föremålsfynd presenteras. Givetvis är de maritima fynden hela tiden mycket närvarande och det var ju tillgången till vattenvägarna som en gång bestämde att staden alls kom till.

Riddarholmsskeppet skildras i boken och detta är ett bra exempel på hur nära sjöfart och militaria hörde samman redan under medeltiden. Som bekant påträffades detta fartyg av arkeologerna på botten av kanalen mellan Gamla Stan och Riddarholmen år 1930. Byggt på klink hade det ursprungligen varit ca 22 meter långt och sex meter brett. I skrovet fann man delar av riggen liksom ammunition, och dessutom tre kanoner, av vilka en var bakladdad. Skeppet är daterat till 1520-talet och ansågs förmodligen redan då vara lite gammalmodigt. I slutet av medeltiden hade nämligen skeppsbyggarna börjat övergå till kravellbygge, vilket innebar att borden lades stumt mot varandra så att utsidan blev slät. Särskilt användes denna teknik när man byggde större örlogsfartyg. I ett annat avsnitt understryker författaren att relativt många medeltida vapen påträffats just i vattnen runt stadskärnan, inte minst svärd och andra blankvapen. Fynd av hakebössor och olika sorters projektiler speglar tydligt hur stridstekniken förändrades i riktning mot eldvapen i stor skala.

Men det var sålunda först under Gustaf Vasa som Stockholms utveckling mot en riktig örlogsstad satte igång på riktigt. Redan på 1520-talet anlades ett örlogsvarv för tillverkning och underhåll av den svenska statens egna fartyg. I mer än ett århundrade låg detta varv – eller skeppsgården som anläggningen vanligen kallades – på Nybrovikens västra strand. På

Blasieholmen och på den närliggande Skeppsholmen skapades i stor utsträckning den framväxande svenska stormaktens örlogsflotta. Som bekant var det här som regalskeppet Vasa byggdes, vars jungfrufärd slutade med en sådan katastrof. Marinens verkliga storhetstid i huvudstaden kulminerade på 1660- och 1670-talen med ett omfattande skeppsbyggnadsprogram. Men sedan mötte konkurrens från, och dragkamp med, den nya örlogsbas som anlades i Karlskrona. Detta och mycket annat skildras i inledningskapitlet i *Stockholm – Örlogsstaden*. Därefter följer en rad välmatade kapitel av olika författare och i skilda ämnen såsom örlogsvarvens fortsatta utveckling i huvudstaden bl.a. över vattnet borta på Djurgården, örlogsstadens arkitektur, sjunkna skepp i dessa farvatten, främmande örlogsbesök, den siste amiralen på Skeppsholmen, slitet på verkstadsgolvet på varven, marinflygets tillkomst och, så småningom, flytten till Muskö. Den senare genomfördes som en rent militär operation mellan den 13 juli och den 7 augusti 1969. Marinkommandochefen med stab liksom örlogsvarv och örlogsverkstäder flyttade ut. Och därmed upphörde Stockholm definitivt – sålunda efter bortåt 450 år – att vara en örlogsstad.

Givetvis hyser stadsbilden alltjämt åtskilliga minnen och spår av flottan, varven och övrig örlogsanknuten verksamhet. Detta redovisas i bokens avslutande kapitel med hjälp av många genomskurna skisser, pedagogiskt upplagda kartor och ritningar. Systematiskt presenteras dagsläget för örlogsstationen liksom de marina verkstäderna på Skeppsholmen, örlogsstationen på Kastellholmen, Galärvarvet, Galärvarvskyrkogården samt Djurgårdsvarven och Beckholmen. Denna redogörelse utgör i själva verket en synnerligen god hjälpreda för dem som vill orientera sig om vad som hänt med Stockholms alla gamla marina miljöer. Avslutningsvis måste stort beröm uttalas över det utmärkta sätt på vilket de två här recenserade verken illustrerats. Alldeles uppenbart har stor möda lagts ner både på detta och på det lättflytande språk som kännetecknar dem båda. Här har nyfikna mycket att lära sig om Stockholm i fred och krig, särskilt i gången tid. Även tips om annan litteratur och källor redovisas tämligen utförligt. Läsaren rekommenderas att bereda plats för båda verken i sina bokhyllor.

Elizabethan Naval Administration, (eds.) C. S. Knighton & David Loades, Vol. 160, Navy Records Society Publications (Farnham: Ashgate, 2013). 777 s, inb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Ända sedan år 1893 har det lika ärevördiga som högst livaktiga brittiska Navy Records Society publicerat mängder av källskrifter av värde för kännedomen om olika aspekter av Royal Navys historia. Utgivningen under detta dryga sekel har spänt över ett brett kronologiskt och ämnesmässigt spann. Med den senaste volymen kan man säga att samfundet har återvänt till sina klassiska jaktmarker, nämligen den elizabethanska flottan i mitten och slutet av 1500-talet, den epok då den engelska flottan tog flera av de avgörande stegen mot den mäktiga kraft på haven som den definitivt skulle etablera sig som mot slutet av 1600-talet. Boken har också det uttalade syftet att ansluta till en volym om Edward VI:s och Mary I:s flotta (1547-1558) som utkom för ett par år sedan.

I den mäktiga volymen är åtta olika dokument återgivna med en dominans för räkenskaper. Det helt dominerande dokumentet är *The Navy Treasurer's Quarter Book* för åren 1562 och 1563. Den är den första av fem bevarade *Quarter Books* från Elizabeths räkenskapsvolymerna som har bevarats till eftervärlden. Här ges på ganska exakt 500 sidor en lika djuplodande som unik insikt i amiralitetets, och alla dess underlydande verksamheter, vardagsarbete. Stort och smått möter läsaren i form av räkenskapsnotiser om utgifter och inkomster. År 1562 erhöll t.ex. kompassmakaren Richard Stevens på Tower Hill 9 pund och 12 shilling för att han hade tillverkat sex dussin kompasser "for the use of Her Highness's ships", en nog så viktig leverans för att säkra den engelska flottans navigationsförmåga.

Andra notiser understryker att skeppsbyggnad inte bara var en fråga om skeppsbyggare, timmermän och skeppstimmer, utan också betydligt mera enkla men likaväl viktiga förutsättningar för deras arbete. År 1562 beta-

Lars Ericson Wolke är professor i historia, särskilt militärhistoria, och verksam vid Försvarshögskolan.

lade amiralitetet till åtta personer (främst kvinnor) i Deptford (i sydöstra London, där flottan bedrev varvsverksamhet mellan 1513 och 1869) för att de upplät husrum till 44 skeppstimmermän och sågare som arbetade med att bygga drottningens skepp. I de åtta hemmen uppläts sammanlagt 22 "fjäderbäddar" för en ersättning av två pence per man och vecka. Man behöver inte vara alltför kunnig i matematik för att inse att hela uppläget krävde att två timmermän delade på varje bädd. Detta exempel ger en bra bild av detaljeringsgraden hos räkenskaperna. När skeppet *Minion* utsattes för "bad weather" och sökte hamn i Bristol, så reste Peter Brett och Butolph Moungey ned från London till Bristol för att leda reparationsarbetena. Såväl deras lön som traktamenten bokfördes nog i amiralitetets räkenskaper, totalt 10 pund, 14 shilling och 4 pence. Exempelen kan mångfaldigas i snart sagt det oändliga.

Resten av boken fylls av amiralitetsräkenskapsförarens sammanfattade räkenskaper 1562-1563, amiralitetstjänstemannens James Humphrey skrivelser 1568, dokument rörande löner 1562 och 1587, dokument från flottans proviantansvarige 1565, amiralitetsskattmästaren Sir John Hawkins papper och Edward Fentons notisbok och andra dokument rörande 1590 års expedition till Spaniens och Portugals kuster med sex engelska örlogsfartyg. Hawkins expedition bestod av 1 340 man med *Mary Rose* som chefsfartyg (ej att förväxla med den *Mary Rose* som gick under år 1545). Den här lika tjocka som innehållsligt matiga volymen bekräftar visdomen hos den svenske historikern Bertil Boethius, som för drygt ett halvsekel sedan hävdade att "all mänsklig verksamhet resulterar i någon form av kvitto". Det var hans sätt att uppmana till ett intensivare utnyttjande av olika former av räkenskaper som historiska källor, och därmed komplettera den bild som brev och andra källor kan ge. Utgåvan av de elizabethanska marina räkenskaperna bekräftar detta synsätt.

Cheryl A. Fury (red.), *The Social History of English Seamen 1485–1649* (Woodbridge: The Boydell Press, 2012). 350 s, inb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Som bekant har den brittiska flottan Royal Navy ett stabilt rykte för sitt ofta brutala sätt att, främst under 1700-talets och det tidiga 1800-talet, skaffa fram besättningsmän genom pressning. Flottans "press gangs" gjorde ofta hamnkvarteren osäkra främst i städerna längs den engelska sydkusten. Men samtidigt är det tveklöst så att samma brittiska flotta under samma tid etablerade sig som världens inte bara största krigsmaskin till sjöss, utan också som den effektivaste. Detta går självfallet inte ihop och forskare som N A M Rodger har övertygande visat att bilden är betydligt mera komplex än de gamla schablonerna.

Men icke desto mindre, schabloner har en tendens att hänga sig kvar även långt efter bäst före datum har passerat. Därför är det extra intressant och vällovligt att den kanadensiska marinhistorikern Cheryl A. Fury har redigerat en volym som behandlar de engelska sjömannens sociala historia. Uppsatssamlingen behandlar förvisso ett helt annat, och betydligt tidigare, skede i den engelska flottans historia, men är ändå av avgörande betydelse för att vi ska förstå hur personalrekryteringen till flottan utvecklade sig, från Tudorättens maktövertagande år 1485 och fram till avrättningen av kung James II år 1649. Det är således Tudors-Stuarts sjöstridskrafter som behandlas och boken gör halt i och med tillkomsten av Cromwells och republikens flotta. Men boken ger ändå den viktiga bakgrunden till den snabba engelska makttillväxten till sjöss alltifrån 1660-talet, då England utkämpade de många krigen med de andra stora sjömakterna Frankrike och Nederländerna, samtidigt som man utvecklade de stora flytande artilleri-plattformarna i form av tredäckade linjeskepp.

I boken behandlas skapandet av Henrik VIII:s flotta, fartygen under Sir Francis Drakes ("the infamous patriot and pirate") mytomspunna aktiviteter i västindiska farvatten och uppbyggandet av den engelska sjömakten under 1600-talets första hälft. Det är också de vanliga sjömännen som står i fokus, medan de fartygschefer som tidigare tenderat att dominera i litteraturen om den engelska sjömaktens första dryga 150 år får nöja sig med

en mera nedtonad roll. Här behandlas i tio kapitel ämnen som det engelska maritima samhället 1500-1600, marinhistorikern G. V. Scammel (som var tänkt att bidra till boken, men som dessvärre gick bort innan han hann producera en text), en analys av skelettfyndet på *Mary Rose*, handelsfartygens sjömän på Guineatraden, det maritima samhället under Elizabeth I:s era, den religiösa kulturen ombord under 1500- och 1600-talen, hälsa och hälsofrågor till sjöss, understödet till handikappade före detta sjömän mellan 1590 och 1680, sjömanshustrur och sjömansänkor, samt piratväsende under Jakob I:s (Jakob VI av Skottland) styre från år 1603. Det finns således lite smått och gott för läsare med olika intressen i den här volymen, men sammantaget belyser den ändå en rad företeelser som har blivit mer eller mindre styvmoderligt behandlade i tidigare forskning.

Den engelska flottans utveckling under den här tiden var ingalunda linjär, tvärtom. Det är tydligt hur imponerade flera tunga forskare har varit av de marina framstegen under Elizabeths regering under 1500-talets senare hälft, om än till dryga ekonomiska och mänskliga kostnader. Men utvecklingen bröts och under Charles I:s famösa 1620-tal utbröt en rad myterier i den engelska flottan, vilka hade sin grund i de mer än usla förhållandena som sjömännen levde under och det faktum att de ofta fick vara utan lön. År 1626 sattes arméförband in mot upproriska sjömän i London och 1627-28 skakades Plymouth av liknande oro. Förvisso drabbades den brittiska flottan av myterier som de klassiska på *HMS Bounty* 1789 och vid Spithead 1797, men det är under det tidiga 1600-talet som myterierna är som mest frekventa och verkligen utgör ett fundamentalt hot mot flottans förmåga att projicera engelsk makt till sjöss. År 1663 överväger uppenbarligen besättningsmännen på en del fartyg att helt sonika dra sig ur kampen mot nederländarna, och så sent som 1667 marscherade upproriska sjömän genom London sedan de inte fått ut sin lön, och satte skräck ibland andra den dagboksskrivande amiralitetstjänstemannen Samuel Pepys.

Detta utvecklingsförlopp gör det kaotiska 1620-talet extra intressant. Varför nåddes en sådan kulmen av oro just då, under Charles I:s krig mot Frankrike och Spanien? Det förekom förvisso mycket pressning vid den här tiden vilket i sin tur självfallet innebar att man på ett fartyg förde samman "men far from reconciled with their lot", som G. V. Scammel så brittiskt har formulerat sig. Charles I:s 1620-tal var en period av föga lyckad

regering, där kungen gång på gång kom i konflikt med parlamentet, inte minst över frågan om krigsfinansieringen. Det var här och nu som grunden lades till de djupa motsättningar mellan monarken och (stora delar av) parlamentet som på 1640-talet skulle resultera i det öppna och blodiga inbördeskriget.

Men en närmare granskning av förhållandena för sjömännen i 1620-talets engelska flotta visar att de inte bara utsattes för de snart sagt sedvanliga plågorna, alltifrån pressning, till usel hygien, livsfarlig tjänst och inte sällan utebliven lön, innan de avskedades för att de blivit invalidiserade eller traumatiserade (vilket är svårare att komma åt för forskaren). Under detta decennium infördes också regler som påbjöd regelbunden närvaro vid kyrkliga gudstjänster, medan sjömännen förbjöds att ägna sig åt aktiviteter som kortspel, drickande, svärande eller tärningsspel. En kombination av pressning, extremt hårda tjänstevillkor och förbud mot sådana typer av aktiviteter som av sjömännen upplevdes som ljusglimtar och andningshål i en hård tillvaro skapade en explosiv situation, så explosiv att det under slutet av 1620-talet inte bara var enstaka fartyg utan hela eskadrar som tidvis drabbades av myterier.

Det enda som hade kunnat balansera förhållandena i detta läge hade möjligen kunnat vara närvaron av skeppspräster. Sådana dök upp i allt större omfattning under slutet av 1500-talet, och runt sekelskiftet 1600 sammanställdes en exempelsamling på hela 460 ställen i Bibeln som berörde förhållanden till sjöss, och som kunde vara till hjälp vid predikan på fartygen. Men det var egentligen först på 1680-talet som det blev regel med präster ombord på de flesta fartyg i flottan. Bristen på en enhetlig kyrklig struktur på varje skepp gav utrymme för en synnerligen blandad skeppskultur, med rötter både i kyrkans förkunnelse och i vanlig folklöre. Det kunde ta sig ganska drastiska uttryck. År 1654 anklagade sjömännen på skeppet *Charity*, på väg från England till Chesapeake i Maryland, en ombordvarande kvinna för att vara häxa. De undersökte henne och ansåg sig ha funnit häxmärken på kroppen, och för att slippa ytterligare "undersökning" så erkände den stackars kvinnan att hon var en häxa. Kaptenen ville inte ha med saken att göra och höll sig inne i sin hytt, medan besättningsmännen hängde den häxanklagade kvinnan. En sådan skeppskultur och fartygschefens brist på agerande illustrerar förhållanden ljusår från dem som rådde på 1700-talets brittiska flotta.

Elaine Murphy, *Ireland and the War at Sea, 1641–1653*
(Woodbridge: The Boydell Press, 2012). 268 s, inb.

Anmäld av Gijs Rommelse

The 1640s and 1650s were arguably among the most turbulent decades in the history of the British Isles. England, Ireland and Scotland were involved in a series of interconnected conflicts that are collectively known as the Wars of the Three Kingdoms. Convinced of his own monarchical *droit divin*, and anxious to preserve his royal prerogative against parliamentary interference, King Charles I Stuart, who ruled the three kingdoms as a personal union, alienated many of his subjects. The failure of his foreign policies, his marriage to a catholic French princess and his controversial meddling in English and Scottish religious affairs, all contributed to diminishing public support. In 1639, Charles, attempting to impose liturgical uniformity upon Scotland, sent an army to silence opposition from the so-called Covenanters. The next year, however, Scottish troops, in response to this heavy-handed interference, overran much of Northern England. In London, the English parliament refused to vote for additional funds without an inquiry into the King's abuses of power and was subsequently dissolved by Charles.

In October 1641 Charles was faced with a second major conflict in his realm when Irish catholic gentry, who found that their political role had become marginalized, organized a rebellion against the protestant English administration. After their attempts to seize control over the major towns had failed, English retaliation against the catholic population of rebel-held areas escalated into a gruesome ethnic conflict between native Irish on the one hand, and English and Scottish settlers on the other. Charles responded by sending an army to crush the rebellion, but the outbreak of the English Civil War in August 1642 thwarted this intention. The catholic nobles and clergy used the breathing space thus provided to establish the so-called Irish Catholic Confederation, a governing body intended to

Gijs Rommelse (PhD) is an independent maritime historian and editor of *Holland Historisch Tijdschrift*.

prevent re-conquest by the English or the Scottish. The Confederation formally pledged allegiance to King Charles, but kept its troops in Ireland rather than aiding the Royalists against the English Parliament or the Scottish Covenanters. In August 1649, Oliver Cromwell, whose victory at the Battle of Preston the year before had effectively ended the English Civil War, invaded Ireland with his so-called 'New Model Army'. In April 1653, after four years of atrocities and several hundreds of thousands of casualties, Cromwell crushed the last remnants of resistance, thus ending the twelve-year spell of Irish independence.

As a result of England's immemorial political, economic and military dominance within the British Isles, the conflicts in Ireland and Scotland of the 1640s and 1650s have traditionally been interpreted by historians as side-shows of the English Civil War. In the 1990s, however, the so-called 'New British History' emerged, a tendency to exchange the old Anglocentric perspective with a more evenly-balanced narrative that takes the histories of all three Stuart kingdoms into account. As a consequence of this development, the events in Ireland and Scotland are now generally interpreted as separate civil wars, while the traditional catchall concept 'English Revolution' has now been replaced by the designation 'Wars of the Three Kingdoms'. Elaine Murphy's study *Ireland and the War at Sea, 1641-1653*, which is based on the PhD-thesis she completed at Trinity College Dublin, is very much part of this still ongoing historiographic emancipation.

Murphy, currently a research associate at the University of Cambridge, sets out to analyse the maritime war between the Confederation and the English Parliament, a dimension of the Anglo-Irish conflict she claims has received far too little attention from historians and was of great importance to warfare at land. Drawing from an impressive amount of archival sources, she first provides a detailed month-to-month account of the events at sea within the context of the general political and military developments. The Confederation, lacking the means to confront the Parliamentary fleet in open battle, issued letters of marque, not only to Irish entrepreneurs but also to privateers from Dunkirk. The impact of this privatized warfare was significant – at least four hundred and fifty vessels were captured over the course of twelve years. This caused direct damage to the enemy's overseas trade and Parliament's tax base, while simultan-

eously boosting the Confederation's own finances. Parliament responded to this asymmetric challenge by deploying men-of-war to patrol sea lanes important to commerce and to hunt down enemy privateers, while at the same time also giving out commissions of its own. In the second part of the book, Murphy evaluates the strengths of the Parliament and Confederation fleets, the levels of prizes taken by both sides, the ownership of the men-of-war, the types of vessels deployed and the tactics used by both sides. She concludes that while the effects of Confederation privateering were certainly impressive, in the long run it was Parliament's superior naval power that prevailed. Its fleet managed to contain the threat of Confederation privateering, captured many prizes of its own, cut off Royalist lines of communication and secured Cromwell's supply lines, which was of crucial importance in his conquest of Ireland.

Ireland and the War at Sea, 1641-1653 is a meticulously researched and overall convincing book. It clearly shows that the maritime war was not some insignificant, peripheral affair, but was actually of great importance for the course and outcome of the Anglo-Irish conflict. One minor point of criticism is that the European dimension claimed in the blurb is less cogent. Murphy argues that Confederation privateering was 'state of the art' as regarding vessels, armaments and tactics employed. A more systematic comparison with privateering practices elsewhere in Europe, with reference to the work of historians such as Patrick Villiers, Simon Groenvelt, Steve Murdoch and Ivo van Loo would have made this claim more substantial. Nevertheless, Murphy's book is a very welcome addition to the historiographies of the Wars of the Three Kingdoms and of privateering.

Lars Ericson Wolke, *Sjöslag och rysshärjningar: Kampen om Östersjön under stora nordiska kriget 1700–1721* (Stockholm: Norstedts, 2012). 350 s, inb, ill.

Anmäld av Ulf Sundberg

Landkriget sätts ofta i centrum när det gäller stora nordiska kriget. De stora fältslagen har haft en betydande dragningskraft på såväl forskare som läsare. Två viktiga aspekter av kriget, sjökriget och befästningskriget, tenderar att hamna något i skymundan. Händelsutvecklingen i landkriget var naturligtvis central för hur konflikten skulle avlöpa. Samtidigt spelade sjö- och befästningskrigen betydande roller. En diskussion om vilken av de tre striderna som var viktigast lär inte resultera i något fruktbart. Man kan däremot konstatera att striderna påverkade varandra, något som Lars Ericson Wolke tydligt visar i sitt verk om sjökriget 1700–1721. Boken fokuserar på sjökriget men ger nödvändiga referenser till land- och befästningskriget, utan att de senare inkräktar på huvudämnet.

Att behandla en viss aspekt av stora nordiska kriget genom hela dess förlopp skapar ett volymproblem. Ericson Wolke hanterar detta på ett förträffligt sätt. Som läsare upplever man att de viktigare händelserna täcks, samtidigt som de för författaren så karaktäristiska beskrivningarna av enskilda levnadsöden under kriget ges ett visst utrymme. Ett möjligt undantag från regeln att Ericson Wolke täckt in det väsentligaste, utgörs av striderna på Stralsunds inre vatten under juli 1715. I gengäld kommer nog de flesta läsare att hitta något nytt i boken. Författaren lyfter bl.a. fram en del intressanta planer som aldrig kom att verkställas. Bland dessa var en plan som gick ut på att sjövägen undsätta Stenbocks armé sedan den tagit sin tillflykt till fästet Tönningen i Holstein. Ytterligare en intressant vidgning av perspektivet ges i ett kapitel som ägnas åt sjöstrid på Östersjön och i Västerhavet i allmänhet. Här lyfts vädrets makter fram som en egentligen större fiende än motståndaren. Påståendet är helt logiskt men har en tendens att glömmas bort till förmån för sjöstrider. I sammanhanget pekar Ericson Wolke på en katastrof i december 1678. Inte mindre än 27 svenska

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

transportportfartyg, vilka gick från Pommern med destination Kalmar, kom in i storm och gick på grund på reven utanför Bornholm. Katastrofen är en av de större som drabbat svenska flottan, men har inte satt sig särskilt hårt i det allmänna medvetandet. I samma kapitel avhandlas en del om sjö-
mätningens historia, också ett viktigt område som inte alltid kommer fram i historieskrivningen. Även den för Ericson Wolke nästan obligatoriska översikten av samtidens teoribildning, och vilka böcker som tidens aktörer kan tänkas ha läst, kommer med på ett par sidor. Här lyfts Werner von Rosenfeldt fram som vår förste store författare inom sjökrigsvetenskapen, en ny kunskap åtminstone för undertecknad.

Boken är, trots vissa nedslag i sjömännens och soldaternas verklighet, skriven från krigsledningens perspektiv. Detta underlättar i högsta grad för den som vill uppnå en förståelse för hur den långa avvärjningsstriden mot ett flertal angripare utkämpades. I sin beskrivning har författaren ofta kraftsamlingsbegreppet som referensram. Läsaren får därmed en levande bild av de problem som de svenska beslutsfattarna stod inför under kriget – skulle man sprida sina krafter för att möta ett flertal av de hot som man stod inför eller skulle krafterna koncentreras för att åtminstone några mål skulle uppnås? Problemställningen går igen genom hela kriget och som läsare upplevs hur akut den blir efter motgångarna 1709 och 1710. Förutom att ge en god bild av helheten går Ericson Wolke in på en hel del viktiga enskildheter. Slaget vid Hangö den 27 juli 1714 är en sådan. Författaren anför här ryska historiker och källor som modifierar den klassiska svenska bilden av slaget, bl.a. bedömningar av de ryska förlusterna.

Vid en jämförelse mellan Arnold Munthes *Karl XII och den ryska sjömakten, Del 1-3*, (Stockholm: 1924, 1925 och 1927), som i stort sett avhandlar sjökriget under stora nordiska kriget, framstår Ericson Wolkes verk som ett välkommet bidrag. Man kan uppleva Munthes verk som att helheten skymms av detaljerna. Ericson Wolke ger dock helhet och överblick samt inkluderar flera aspekter på sjökriget, bl.a. varvens verksamhet. Illustrationsmaterialet är rikligt och väl valt, med en fyrfärgsdel om 16 sidor. Illustrationsmaterialet speglar författarens intresse för de mindre fartyg som spelade en viktig roll under kriget. Bland annat har brigantinen *Ulrica* från Peipuseskadern kommit med på bild, något som jag, trots ett visst intresse för ämnet, inte tror mig ha sett förut. En annan intressant illustration är en

sida ur af Chapmans *Architectura Navalis Mercatoria* som visar 15 fartyg, från fregatt till kutter. Läsaren får här en bild av hur krejare, hukarejakter, gallioter och andra under stora nordiska kriget förekommande fartygstyper såg ut. Illustrationen är dock placerad allra sist i boken och ett tips kan vara att betrakta illustrationen innan läsningen inleds. *Sjöslag och rysshärjningar* ger en god överblick över sjöstriderna under stora nordiska kriget, fartygsmaterielen och människorna. Verket utgör också en inspirationskälla för vidare forskning.

Jaap R. Bruijn, *Commanders of Dutch East India Ships in the Eighteenth Century* (Woodbridge: Boydell Press, 2011). 350 s, inb, ill.

Anmäld av Lisa Hellman

I sin senaste bok kombinerar Jaap R. Bruijn sin kunskap om Nederländerna, kompanihandel och maritim historia för att ge en helhetsbild av det Nederländska Ostindiska Kompaniets befälhavare under 1700-talet. Bruijn är professor emeritus vid Leidens universitet, där han fram till 2003 var professor i maritim historia. *Commanders of Dutch East India Ships in the Eighteenth Century* är en något omarbetad engelsk utgåva av *Schippers van de VOC in de achttiende eeuw aan de wal en op zee*, som gavs ut 2008. Tidigare studier av det Nederländska Ostindiska Kompaniet har framför allt varit inriktade på 1600-talet. Det fanns dock kvar ända till 1795, men 1700-talet har setts som en tid av stagnation och nergång. Bruijn, däremot, argumenterar för att kompaniet under 1700-talet är både underskattat och otillräckligt undersökt. Under 1700-talet rekryterades varje år mellan 5 000 och 8 000 män för tjänst i det Nederländska Ostindiska kompaniet, och i boken fokuseras på dess befälhavare. Historikerna Huw Bowen och Jean Sutton har gjort sådana studier för befälhavare i det Brittiska Ostindiska Kompaniet, och Philippe Haudrère för det Franska Ostindiska Kom-

Lisa Hellman är doktorand vid Centrum för Maritima Studier, Stockholms universitet.

paniet. När det gäller nederländska befälhavare (schippers på holländska) har detta all möjlighet att bli ett standardverk.

Boken bygger på biografier om befälhavarna som 44 av Bruijns studenter sammanställt, och som han uppdaterat och kombinerat med ett omfattande arkivarbete. Dessa har använt sig av kompaniets handlingar med bl.a. skeppsrullor, beslut och loggböcker från det nationella arkivet i Haag. Därtill har de gått igenom skattelängder och rättshandlingar i flera olika lokala arkiv. Resultaten är en gedigen empirisk genomgång som ger en ny förståelse för den värld befälhavarna kom från, och återvände till. Ibland är det dock lite väl långt mellan referenserna. Om källhänvisningarna hade varit fler och mer frekventa hade framtidens läsare kunnat dra ännu mer nytta av det omfattande arbete som har lagts ner. Den första delen av boken är uppbyggt efter de sex kamers, eller handelskammare, som det Nederländska Ostindiska Kompaniet var organiserat i. Dessa låg i Amsterdam, Middelburg, Delft, Rotterdam, Hoorn och Enkhuizen, som alla får var sitt kapitel. Därefter följer ett kapitel om de befälhavare som rekryterades utanför dessa städer, både från andra delar av Nederländerna och från andra länder. Där lyfts bl.a. fram hur mycket manskap som rekryterades från Skandinavien och norra Tyskland, och att en del av dessa stegvis kom att befordras ända upp till posten som befälhavare. Det sista kapitlet handlar om de befälhavare som rekryterades från örlogsflottan. De kunde vara från överklassen, och såg kompaniet som ett attraktivt karriärsalternativ till den ekonomiskt pressade örlogsflottan.

Den andra delen följer befälhavarna till sjöss. Författaren tar först upp hur de nominerades och utnämndes, och kartlägger sedan deras inkomst. Den senare bestod såväl av lön från kompaniet som av fria förning, last de förde hem privat, vilket utgjorde lejonparten av befälhavarnas inkomst. Skeppsmodellerna och deras förändring får ett kapitel, liksom de många regler och reglementen som styrde livet ombord. Därefter beskrivs hur befälhavarna nådde sin position genom att långsamt – resa för resa – stiga i graderna; de kunde själva behöva betala för sin utbildning. Vidare har bokens engelska utgåva getts ett avslutande kapitel där befälhavarnas förutsättningar, rekrytering och livet ombord jämförs med det i andra kompanier. Här skulle Bruijn kunnat visa betydligt mer av sin breda och djupa kunskap om 1700-talets kompanihandel, genom att dra fler kopplingar till

andra kompanier, och inte bara jämfört dem mer ingående, utan också visat hur de påverkade varandra. Kapitlet hade med fördel kunnat vara längre än sina tio sidor.

Sist kommer en avslutning där Bruijn konstaterar att kompaniet kunde fungera som en språngbräda uppåt i samhället. Befälhavarna tog sig inte alltid upp till samhällets översta skikt, men väl till ett bekvämt och respektabelt liv i borgarklassen. Med hjälp av registret kan man lätt finna enskilda befälhavare, och få en bild av denne persons liv. Bruijn följer befälhavarna såväl till land som till havs, vilket är ett välkommet grepp, men aktörspektivet medför också svårigheter. Om man hade fått önska sig något hade det varit tydligare markeringar i texten för vilka påståenden som utgör generella slutsatser för hela 1700-talet, och vad som bara gäller för en viss undergrupp, plats eller tid. Sammantaget tecknas ett nära porträtt av flera enskilda befälhavare och Bruijn rör sig smidigt mellan deras liv och en övergripande kompanihistoria. Boken rekommenderas varmt för alla med intresse för internationell handel och maritima kontakter under 1700-talet.

A. B. McLeod, *British Naval Captains of the Seven Years' War – The View from the Quarterdeck* (Woodbridge: The Boydell Press, 2012), 271 s, inb.

Christian Buchet, *The British Navy, Economy and Society in the Seven Years War* (Woodbridge: The Boydell Press, 2013), 316 s, inb.

Anmälda av Gijs Rommelse

Like the previous seventeenth- and eighteenth-century coalition wars, the Seven Years' War (1756-1763) comprised a number of interrelated bi- or trilateral conflicts between the major European powers over specific political, territorial, economic or colonial interests. The main continental conflict started when the Prussian King, Frederick the Great, launched a pre-emptive strike against Austria in August 1756. He was well aware that the Austrian/Holy Roman Empress, Maria Theresa, had the ambition to re-

conquer the rich province of Silesia from Prussia and preferred not to wait to be attacked. After initial success, however, Prussia found itself overpowered by the superior strength of Austria and its allies France, Russia and Sweden. Great Britain, anxious to maintain the balance of power on the European mainland, responded by aiding Prussia, first financially and later, in 1757, also with troops. By this time, Britain had already been at war with France for three years, albeit formally only since May 1756. In 1754, hostilities had broken out in North America between British colonists, who hoped to expand their territory westward into the Ohio Valley, and colonial troops from Nouveau France. In May 1756, the British government, anticipating an all-out war in Europe and pressed by public opinion to uphold Britain's strategic interests, sent a squadron to the Mediterranean to repulse a French force that was besieging Fort St. Philip on Minorca. The relief mission failed, however. The island was captured by the French and the British commander, Vice Admiral John Byng, was subsequently recalled, court-martialled and executed.

Britain's involvement in the war on the Continent was subject to fierce debates in both the political and the public sphere. There was of course the European balance of power to be considered, while Britain was also tied in a personal union under King George II to the Duchy of Brunswick-Lüneburg (Hanover). There were many who believed that preference should be given to the expansion of Britain's colonial presence at the expense of France. A compromise was found – Britain maintained its troops in Germany and continued funding its allies, while the Royal Navy was dramatically expanded in order to be able to launch a global attack against France's colonies and simultaneously safeguard Britain from an invasion.

This assertive 'blue-water strategy', the main advocate of which was Secretary of State William Pitt the Elder, enjoyed global success. The British used their naval supremacy to transport troops to colonial battle fields all over the world, executed amphibious raids on the French coast in order to tie up the enemy's armed forces and break its morale, prevented the unification of the French Mediterranean and Atlantic fleets, and brought the French maritime economy to an almost complete standstill. In 1758, the British captured Senegal. The next year, they took Guadeloupe and Quebec, and thwarted French invasion plans by defeating them twice in

pitched battles, in August at Lagos off the Portuguese coast, and in November at Quiberon Bay off southern Brittany. The capture of Montréal in September 1760 brought an end to French military aspirations in North America. In 1761, the East India Company decisively defeated the French in India, reducing their presence to just a few trading posts, while a successful amphibious operation gave the British control over Belle Île, an island off the Brittany coast. In 1762, after Bourbon Spain entered the war at the side of France, expeditionary forces managed to seize Havana and Manila. In 1763, when war weariness had finally gained the upper hand, Britain, France and Spain concluded the Peace Treaty of Paris. The conditions agreed upon were a direct reflection of the victory Great Britain's blue-water strategy had secured over France and Spain. Most captured territories were restored to their previous owners, but Britain kept its conquests in North America and gained the eastern half of French Louisiana as well as Spanish Florida.

Most scholarly books on the Seven Years' War describe and explain the causes, events and long-term consequences from geo-political, strategic, administrative and/or tactical perspectives. The main characters in works of this type are rulers such as Frederick the Great, Maria Theresa, Louis XV and George II, politicians like William Pitt, and the military commanders Counts Saltykov and Rutowsky, Duke Ferdinand of Brunswick, John Byng and James Wolfe. Byrne McLeod's *British Naval Captains of the Seven Years' War – The View from the Quarter Deck*, however, approaches the war from a completely different perspective, namely from that of thirty-six English officers who were promoted to post captain in 1757, when the Royal Navy was substantially expanded. Drawing on their sometimes extensive correspondence with the Admiralty, she describes their family backgrounds, the patronage networks to which many owed their first appointments at sea, their professional training, career patterns, patrolling and convoy duties, and their technical, administrative, logistical, managerial and military roles on board and off. Following from the corpus of captains' correspondence she has meticulously studied, McLeod's analysis of the war is mostly tactical and operational in nature, though the reader is also provided with fascinating glimpses into the personalities and family lives of the thirty-six officers. McLeod's book, which is based on

her PhD-thesis defended at the University of Exeter, is a good example of 'New Military History' in the style of John Keegan. Elaborating on Nicholas Rodger's *The Admiralty* (1979) and *The Wooden World: an Anatomy of the Georgian Navy* (1986), McLeod's study provides us with a new understanding of the relationship between the Admiralty and its officers.

One point of criticism is that, while McLeod has had the praiseworthy intention to place her conclusions in a wider historical context, she has neglected a number of sources which would have strengthened her case. She discusses the seventeenth century origins of the Navy Board and the Admiralty, and the administrative reforms of Samuel Pepys, using this information as a stepping-stone for her eighteenth century case study. However, David Davies' important book *Gentlemen and Tarpaulins: The Officers and Men of the Restoration Navy*, Ger Teitler's *Genesis of the Professional Officers' Corps* (1977) and Norbert Elias's comparative study *Genesis of the Naval Profession* (2007) fail to receive a mention. With this reservation, *British Naval Captains of the Seven Years' War* is nevertheless an enjoyable book that offers new knowledge of and insight into the eighteenth century Royal Navy.

The British Navy, Economy and Society in the Seven Years War, by Christian Buchet, was originally published in French, in 1999, as *Marine, économie et société. Un exemple d'interaction: l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de sept ans*. This new English edition has been updated – it takes into account, for example, ideas brought forward in Nicholas Rodger's seminal *A Naval History of Britain: Command of the Ocean, 1649-1815* (2004) and Daniel Baugh's recent book *The Global Seven Years War 1754-1763* (2011). It will enable historians outside his original readership of francophone naval specialists, such as those working in the field of the 'fiscal-military state', to engage with his findings and conclusions. They will have every reason to do so.

Buchet, who is Professor of Modern History and Director of the Centre d'Etudes de la Mer at the Institut Catholique de Paris, very convincingly argues that 'Without a doubt, the determining factor for British success during the Seven Years War was the development of naval administration and naval infrastructure which contributed to the decrease in cost per capita of the forces sent out (...)' (p. 9). He aims to prove this point by syste-

matically comparing French and British practices and procedures. Initially, British squadrons crossing the Atlantic suffered from much higher mortality and morbidity rates than their French counterparts. This obviously had a negative effect on their operational strength, whereas pauses for re-supply led to loss of the crucial surprise effect and shortening of the campaigning season. The adoption of a new 'geo-strategic framework', comprising the creation of staging posts in the West Indies and accessing troops and supplies from the North American colonies, led to a considerable efficiency increase in victualling. The result was that the Royal Navy completely surpassed its French and Spanish counterparts during the Seven Years' War.

Constantly maximising the effectiveness of its own working procedures and fully exploiting the advantages of the developing capitalist economy, the Victualling Board succeeded in significantly reducing the mortality and morbidity rates, thereby enhancing the operational capacity of the Royal Navy. Inviting tenders for each product or service, and purchasing from numerous specialized suppliers, enabled the Board to obtain high quality at low, relatively stable prices. The constant availability of sufficient funds enabled the Board to pay its suppliers on time, which in turn enhanced the reliability of the logistical system. As a result, the victualling costs per capita were much lower during the Seven Years' War than they had been during the War of the Spanish Succession (1702-1713). The extension of naval facilities such as dry docks and yards, both along the south coast and overseas, also contributed to the operational effectiveness of British squadrons. None of this would have been possible, however, without the large budgets that government, Parliament and people were prepared to allocate to naval power.

After reading *The British Navy, Economy and Society in the Seven Years War*, one cannot help but agree with Nicholas Rodger, who recently argued in the *Journal for Maritime Research* that the term 'fiscal-naval state' is more appropriate to describe eighteenth-century Britain than 'fiscal-military state'. Buchet's excellent and thoroughly empirical case study demonstrates how the Royal Navy came to spend a very significant percentage of the state's budget, actively anticipating the capitalist system, and 'was surely one of the major forces behind British economic development' (p. 263).

Tim Voelcker, *Admiral Saumarez versus Napoleon – The Baltic, 1807–1812* (Woodbridge: The Boydell Press, 2008). 292 s, inb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Att den brittiska flottan, Royal Navy, under långa tider visat ett mycket aktivt intresse för Östersjöområdet är förvisso ingen nyhet, snarast får den kunskapen betraktas som tillhörande grundkursen i nordisk marinhistoria. Men nya undersökningar fördjupar vår kunskap om ämnet och ger nya perspektiv på det. Så gäller inte minst den brittiske marinhistorikern Tim Voelckers undersökning av amiralen James Saumarez expeditioner till nordiska farvatten under Napoleonkrigen. Hans bok kom ut redan 2008 men trycks igen och hålls i lagret av förlaget, det välrenommerade Boydell Press, varför den väl förtjänar att uppmärksammas i Forum Navale. Vad Tim Voelcker har gjort är ett rejält stycke klassisk arkivforskning, självfallet främst i en rad brittiska arkiv med National Archives i Kew i spetsen, men också i flera andra länders arkiv inklusive, Riksarkivet, Bernadottearkivet och Kungliga Biblioteket i Stockholm, samt Rigsarkivet och Tøjhusmuseet i Köpenhamn. Voelcker själv uppger att han har ägnat sju år åt forskning om Saumarez och det är lätt att tro honom när man ser de grundliga källhänvisningarna.

Det fanns dubbla anledningar till att Saumarez vid flera tillfällen uppträdde med en stark brittisk örlogseskader i Östersjön och Västerhavet under dessa år. För det första fanns där hela tiden briterernas stora behov av "naval goods", dvs. skeppstimmer (och inte minst gott masttimmer, ofta hämtat från Norge), tjära och hampa, men också andra viktiga varor som t.ex. spannmål från de rikt producerande polska, ukrainska och vitryska fälten. Men därtill kom en mera tidsbunden orsak, de operativa och strategiska behoven under det pågående kriget mot Napoleons Frankrike och hans allierade. För det demografiskt betydligt svagare Storbritannien, var flottan tidvis det enda möjliga taktiska och operativa instrumentet man hade till sitt förfogande, antingen det gällde defensiv eller offensiv. Därför var en kraftig brittisk närvaro i skandinaviska farvatten en viktig komponent i Londons strategiska tänkande.

Ur ett svenskt perspektiv sammanföll detta väl med våra egna behov

under det olycksaliga kriget mot Ryssland åren 1808-1809. Saumarez och hans fartyg uppträdde då tidvis ända inne i Finska viken, där man beslut-samt höll den ryska flottan inneslängd i Kronstadt och andra, mindre baser. Det gjorde att den ryska marinen aldrig kunde delta så aktivt i kriget som den hade gjort 1788-1790. Nu kan vän av ordning hävda att det inte verkar ha spelat så stor roll, eftersom vi ändå förlorade Finland och Åland i freden 1809. Men detta vill jag bestämt hävda är en felsyn, eftersom från-varon av ett brittiskt marin stöd hade kunnat få svåra konsekvenser för Sverige, i synnerhet för Gotland som ju var ockuperat av ryska trupper under några veckor på våren 1808. Om den ryska marinen "endast" hade haft den svenska flottan att kämpa emot, så kan man lätt tänka sig ett scenario där Gotland i freden hade kunna röna samma öde som Åland.

Ytterst var det segern vid Trafalgar 1805 och nedkämpandet av en stor del av den förenade fransk-spanska flottan, som spädde på Royal Navys relativa numerära övertag och därmed britternas möjligheter att sända ut styrkor som Saumarez eskader, utan att vara oroliga att möta alltför mäktiga motståndare. Den danska flottan förintades under attacken mot Köpenhamn 1807, då huvuddelen av fartygen togs i beslag av britterna. Därefter höll sig den ryska flottan visserligen i hamn när britterna närmade sig. Voelckers bok ger för det första en detaljerad bild av hur Saumarez aktivt använder sin eskader för att trygga den livsviktiga brittiska Östersjöhandeln från alla hot, främst från danska kanonbåtar och kapare. För det andra bidrog Saumarez kraftfullt till att motverka den av Napoleon proklamerade handelsblockaden mot Storbritannien, kontinentalblockaden, enligt vilken ingen kontinental hamn fick handla med brittiska fartyg eller brittiska varor. En hel del av denna kunskap är förvisso inte ny, men den fördjupas och får perspektiv utifrån Voelckers arkivforskningar. Dessutom presenterar författaren en hel del ny kunskap som ytterligare gör ett redan känt skeende begripligt. Två konkreta exempel ska ges.

Voelcker beskriver utförligt hur britterna utanför Göteborg, på Fotö nära Hönö i Göteborgs södra skärgård, snabbt etablerade en handelsplats med svenskarnas goda minne. Här byggde britterna affärer, lagerlokaler och marknader av olika slag, medan hela verksamheten skyddades av Saumarez örlogsfartyg. Från Fotö skeppades varor inte bara till det svenska fastlandet utan också till det svenska Pommern och flera andra hamnar

i norra Tyskland. Än mer remarkabel var den verksamhet som samtidigt etablerades på Hanö utanför Karlshamn. Mellan 1810 och 1812 hade den brittiska flottan här en bas där brittiska fartyg som opererade i Östersjön kunde bunkra färskvatten och proviant. Här fanns bland mycket annat ett särskilt slakthus som försåg de brittiska fartygen med kött. Av allt att döma kände fransmännen inte till Hanöbasen, men självfallet gjorde svenskarna det. Hanö ligger ju inte särskilt långt från den svenska flottans huvudbas i Karlskrona, vilket bara ytterligare understryker det intima svensk-brittiska samarbetet. Ur svensk synvinkel kan det också ha funnits en baktanke med baseringen av britterna på Hanö, nämligen att man på det viset kunde få en ett indirekt skydd för Karlskrona. Idag finns en engelsk kyrkogård med 15 gravar på Hanö som ett minne om öns roll i ett stort strategiskt spel.

Brian Arthur, *How Britain Won the War of 1812 – The Royal Navy's Blockades of the United States, 1812–1815* (Woodbridge: The Boydell Press, 2011). 352 s, inb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Vad är viktigast för att uppnå ett militärt avgörande till sjöss, att i grund besegra fiendens sjöstridskrafter eller att sakta men säkert strypa dennes ekonomi genom en sjöblockad? Redan Alfred Thayer Mahan funderade över frågeställningen och hans svar var entydigt – först och främst gällde det att krossa fiendens flotta och i det syftet måste man (läs: USA) bygga en egen flotta baserad på tunga artillerifartyg. Förvisso fanns handelskriget, inklusive blockad, med i Mahans krigföringskoncept, men det tillmättes på sin höjd en sekundär roll. Vad har nu Mahans år 1890 tryckta åsikter att göra med en modern bok om det amerikansk-brittiska krig som bröt ut år 1812? Ja, det faktum att Mahans relativa nedvärdering av handelskriget, trots att den ganska snart modifierades av andra sjökrigsteoretiker som t.ex. Julian Corbett, i stor utsträckning får anses ha influerat generationer av marinhistoriker, och därmed bidragit till historiska tolkningar som har värderat sjöstriden högre än sjöblockaden och handelskriget. Naturligtvis

har de flesta marinhistoriker tänkt mer eller mindre självständigt och inte bara kopierat Mahans tankegods, men ändå, medvetet eller omedvetet, har många influerats av Mahans syn på vad som är viktigt och avgörande i sjökriget, och detta har påverkat många i deras slutsatser och värderingar.

Dessutom finns det ytterligare tre faktorer som gör att forskare ibland tenderar att göra samma avvägning i värderingen mellan de två typerna av sjökrigföring. När det gäller kampen mellan två eller flera, örlogsflottor, så är resultaten relativt lätta att mäta (givet att det finns ett adekvat källmaterial), åtminstone rent kvantitativt. Det går hyfsat väl att jämföra sjökrigsförbandens styrka och sammansättning vid krigsutbrottet med de förluster som de förorsakats under striderna. Därigenom kan man, åtminstone rent matematiskt, få ett grepp om hur konflikten utvecklats. Men med handelskriget förhåller det sig delvis annorlunda. Antalet insatta örlogsfartyg går att beräkna, men omfattningen av civila kapare (före 1856 års Parisavtal) är betydligt svårare. Därtill kommer den nästan omöjliga uppgiften att uppskatta värdet av kaparnas vinster, eftersom dessa ofta – med undantag för redovisningar i statliga priskommissioner – doldes för både samtida och eftervärld. Den tredje faktorn är svårigheterna att exakt uppskatta skadorna på det angripna landets ekonomi, även om det går att mäta fluktuationer i handelsströmmarna. Till det kommer en fjärde faktor, nämligen smuglingen, som av lätt insedda skäl aldrig går att beräkna i efterhand av sentida forskare. Redan svensken Eli F Heckscher hävdade 1922 att den av Napoleon inrättade kontinentalblockaden mot Storbritanniens handel inte hade någon större effekt, främst på grund av smuglingens omfattning, även om han fick medge att den senare var svår att mäta. Ända sedan dess har just omfattningen av smugling varit grundbulten i forskarnas diskussion kring och värdering av kontinentalblockaden, men också av andra sjöblockader.

Den här typen av tankar väcks till liv när man läser britten Brian Arthurs idérika och intressanta bok om vad som egentligen avgjorde kriget mellan Storbritannien och USA åren 1812–1815. Ja, för resten, avgjorde, i många böcker om den här konflikten hävdar författarna att kriget i princip slutade oavgjort. Redan här avviker Arthur från majoriteten av forskare genom att peka ut en segrare och en förlorare. Kriget som bröt ut 1812 var kriget då Storbritannien skulle få revansch på de uppstudsiga kolonierna som 1783

lyckats tillkämpa sig självständighet från moderlandet. Men från USA:s sida såg man chansen att, medan britterna var djupt engagerade i kriget mot Napoleon, fullfölja det Washington misslyckats med under frihetskri- get, nämligen att införliva återstoden av det brittiska Nordamerika med USA. Men ingendera parten lyckades egentligen uppnå sina syften fullt ut, även om således Arthur anser att britterna kom närmast det målet.

Kriget har gått till eftervärlden för några spektakulära operationer: den amerikanska invasionen av södra Kanada, som ganska snabbt slogs till- baka av brittiska och kanadensiska trupper; sjökriget på de stora sjöarna i norr, det misslyckade brittiska försöket att erövra New Orleans och stry- pa USA:s utförselhamn i söder samt, inte minst, britternas brännande av Washington inklusive det första Vita huset. Men Arthur koncentrerar sig på handelskriget, en komponent som förvisso inte var okänd, men som av de flesta forskare ändå ansetts spela en underordnad roll för krigsutgången. Här presenteras en historia. Genom att noga kartlägga de brittiska mari- na insatserna mot den amerikanska utrikeshandeln, framträder bilden av hur omfattande det brittiska handelskriget i verkligheten var. I boken ingår också en förteckning över samtliga prisdokument som brittiska fartyg förde in till Halifax, Nova Scotia (nära 500 fartyg), vilken ytterligare understryker omfattningen av insatserna.

Det strategiska valet att satsa på handelskrig började till slut bära frukt, vilket kan avläsas i konkreta siffror. Värdet av USA:s export sjönk från drygt 61 miljoner dollar 1811 till endast knappa 7 miljoner 1814, innan exporten återhämtade sig 1815 och steg till 52 miljoner dollar. Samma bild får vi om man slår samman export och import till det samlade värdet av USA:s utrikeshandel: ett fall från drygt 119 miljoner dollar 1811 till 19 miljoner år 1814. Detta slog inte bara mot köpmän och skeppsredare, el- ler den amerikanska staten, vars tullinkomster föll kraftigt, utan också mot de flesta vanliga amerikaner. Konsumentprisindex (1860=100) skenade från 158 år 1811 till 211 år 1814. Även om inte allt detta kan hänföras till britternas ekonomiska krigsföring, så råder det ingen tvekan om att den amerikanska ekonomin 1815 var ytterst ansträngd och att USA närmast var tvingat att söka fred. Arthurs undersökning bygger på en omfattande arkivforskning i såväl Storbritannien som USA, utan att författaren för den skull förlorar sig i helheten. Tvärtom lägger han pusselbitarna så att bil-

den framträder steg för steg. Hela bilden lär vi aldrig få, men här kommer mycket nog i dager. Det är såväl intellektuellt och marinhistoriskt spännande. Arthurs bok är därmed av principiellt intresse även för den som inte är specifikt intresserad av just denna amerikansk-brittiska konflikt.

Tornehed, Stig (red), *Havet var min lust och fröjd – Nordhalländska sjömansminnen förmedlade av Stig Tornehed* (Onsala: Onsala Kofferdi Kapteners Förening, 2013). 199 s, inb.

Anmäld av Mats Kero

Onsala i norra Halland är en gammal sjöfararbygd känd för sina gamla kaptensgårdar. Längre var sjöfarten en viktig näring och sjökaptenerna hade ofta ledande befattningar i bygdens olika organ. Denna bok bygger på det rika arv av sjömansminnen från Onsalabygden som inte minst dess författare Stig Tornehed själv bidragit till att bevara och är rikt illustrerad med bl.a. utsökta teckningar av Hallandskonstnären Stefan Gustafsson. Boken inleds med fem kortare sjömansporträtt baserade på intervjuer som Tornehed gjorde som ung journalist på lokaltidningen i Kungsbacka på 1940- och 1950-talen. Avsnittet fungerar som en introduktion till bokens tre längre berättelser och understryker att dess levnadsöden på intet sätt var unika i Onsalabygden under 1800-talets andra hälft och in på 1900-talet.

Den första och längsta av dessa utgörs av sjömannen B. A. Larssons (1834-1911) av honom själv nedtecknade minnen som också gett boken dess titel. Vi kan här följa sjömannens hela levnadslopp, alltså inte bara sjötiden som ju i de flesta fall utgjorde en kortare del av yrkesbanan. Larsson börjar sitt arbetsliv som tioårig "söahölare" (fårvaktare), fortsätter som dräng några år senare innan han vid 18 års ålder mönstrar ut till sjöss som kock (kockjungman?) på en galeas 1852. Sedan följer tjänstgöring på en

Mats Kero är fil.lic i ekonomisk historia, f.d. sjökaptan och tidigare redaktör för Forum navale.

skonert och en brigg i Nordsjöfart och till Medelhavet. Därefter fortsätter färderna på vidare farvatten med skeppet *Norden* till Alger och New Orleans, dit de anländer svårt ansatta av skörbjugg. Efter ytterligare perioder till sjöss på en bark och en brigg förlovar sig Larsson hemma i Onsala, men missar närvara vid lysningen för att hinna mönstra ut på en brigg vilken befälhavaren i fyllan seglar på grund i Engelska kanalen. För att få råd med bröllopet måste han sedan gå på långresa till Brasilien och drabbas av gula febern i Pernambuco, en sjukdom som tog livet av åtskilliga nordhalländska sjömän vid denna tid – däribland Larssons bror. Han överlever emellertid och kan slutligen hålla bröllop i Onsala 1858.

Så fortsätter B. A. Larssons trettioåriga seglats som matros och senare konstapel (steward) på olika fartyg jorden runt men med familjen och hemmet i Onsala som den fasta punkten. Hälsoskäl tvingar honom till sist att avbryta sjömansbanan och söka ny utkomst i Mölndal på Götafors (oklart om på dåvarande pappersbruket eller bomullsspinneriet). Efter ytterligare anställningar som portvakt och därhusvaktare, där han håller ut i sex år innan han slutar av fruktan att själv bli dåre (!), finner han sin sista hamn år 1906 som portvakt vid Fässbergs fattiggård, där han blir kvar till sin död 1911. Larsson är en god berättare och den självbild han ger är av en modig och rättskaffens sjöman som vet sina skyldigheter och rättigheter ombord, och vid behov kan ta strid för de senare. Som i alla skildringar av denna typ är fokus på de dramatiska och ovanliga händelserna. Samtidigt balanseras det extraordinära i skildringen av sjölivet av att berättaren har ett stadgat, om än intermittent, familjeliv och kommer från en bygd där sjölivet inte betraktades som exceptionellt. Sjömannen är här (liksom i de andra berättelserna i boken) inte en vagabond med tillfälliga uppehåll i något pensionat/sjömanskrog, utan det är ett naturligt yrkesval för kortare eller längre tid i en bygd där alternativen för många var begränsade och sämre.

Den andra längre berättelsen utgörs av hemmansägaren och stewarden Henrik Anderssons minnen, nedtecknade av Tornehed inför Anderssons 85-årsdag 1959. Här slussas vi direkt in i sjömanslivet då huvudpersonen i sitt sextonde år 1890 mönstrar på skeppet *Henrietta* av Göteborg. Anderssons befattning framgår inte explicit men uppenbarligen handlar det om mässpojke, kockjungman eller kock i de första båtarna. Mathållning-

en skildras också målande: "Stockfisk lades på en järnpollare och bultades med slägga tills skinnet lossnade". År 1891 går han ut på långresa till Santos, där gula febern grasserar och tre man ur besättningen stryker med i sjukdomen. Till Brasilien återvänder han sedan som steward i en skonert 1893 och hamnar mitt uppe i en revolution i Rio där kulsvärmarna visslar genom riggen.

Från och med slutet av år 1895 far Andersson med ångfartyg och det hinner bli 18 stycken innan han mönstrar av för gott 1920. Bland dessa märks på sin tid kända fartyg som Nordstjernans *Axel Johnson*, *Oscar II* och *Oscar Fredrik*, samt ett par ångare vilka kom att sluta sin långa tjänst i handelsflottan som krigsförluster i början av andra världskriget, *Sigyn* och *Nyland*. Andersson hinner också med ett år på ångaren *Dodona* förd av Wilhelm R. Lundgren, senare grundare av Transatlantic och initiativtagare till Svenska Amerika Linien. Där är han med när kapten Lundgren utan egen förskyllan "upptäcker" Dodonagrundet, vilket naturligtvis resulterar i en längre varvsvistelse. Under unionskrisen år 1905 seglar Andersson på ett norskt fartyg och möter tolv svenska örlogsmän som samfällt vägrar besvara norrmannen när denne sänker flaggen. Svenskarna är för kloka för att ge sig in på krig, försäkrar han emellertid den oroliga norska besättningen. Berättelsen slutar något abrupt med en sjömansdikt av en skeppskamrat från hans ungdom sedan hans näst sista båt, *s/s Nyland*, lagts upp under första världskriget efter att ha legat uppbringad i brittisk hamn i sex månader. Den sistnämnda händelsen ansågs möjligen alltför trivial av den gamle krigssegelaren för att orda mera om än att det "var en dryg tid"! Berättelsen i sin helhet tar också upp främst sådant som denne och intervjuaren fann underhållande för läsarna när intervjun gjordes.

Den sista berättelsen består av referat och utdrag ur den dagbok sjökapten Johannes Carlsson (1851-1940) förde som styrman på barken *Java* och barken (?) *Angyr* 1880-1883. Carlsson gick i land 1894 efter ett antal år som befälhavare och gjorde enligt Tornehed betydelsefulla insatser i kommunalpolitiken i Onsala. Avsnittet är baserat på äldre tidningsartiklar av Tornehed och omfattningen av Carlssons dagbok är oklar – uppgiften att den sträcker sig till 1892 är möjligen ett skrivfel för anteckningarna på *Java*, som sträcker sig endast till 1882. Det saknas inte dramatiska upplevelser i det korta referatet om femtontalet sidor, men där återspeglas också

detaljerade upplysningar kring vardagen till sjöss, relationerna ombord och besättningsmäns egenheter. Vi får också ta del av sådant som sjömännen normalt håller för sig själv, längtan efter "dem därhemma", här i form av fästmon i Onsala.

Boken avslutas med en kort historik över Onsala Kofferdi Kapteners Förening, västra Sveriges äldsta alltjämt verkande sjöfartssammanslutning med anor från 1806 och utgivare av boken. Historiken pekar på hur föreningen under främst 1800-talet spelade en roll i det civila samhället i Onsalabygden genom understöds- och utlåningsverksamhet. Tornehed ska ha en eloge för att han, nu i samma ålder som de gamla sjömännen han i yngre dagar stiftade bekantskap med, återuppväckt sjömansminnena från tidningsläggen och presenterat dem i en tilltalande presentboksform för Onsalabor såväl som intresserade av sjömansminnen i allmänhet.

David J. Starkey and Ingo Heidbrink (red.), *A History of the North Atlantic Fisheries, Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century* (Bremen and Bremerhaven: Verlag H.M. Hauschildt GmbH, North Atlantic Fisheries History Association and Deutsche Schiffartsmuseum, 2012). 336 s, inb, ill.

Anmäld av René Taudal Poulsen

The two volumes of *A History of North Atlantic Fisheries* represent the first scholarly attempt to synthesize the development of artisanal and commercial fisheries in the vast North Atlantic area, from the Iberian Peninsula in the southeast to the Barents Sea in the northeast, Greenland in the northwest and the US East Coast in the southwest. One chapter by Wilcox looks beyond the North Atlantic, discussing the territorial expansion of European and North American fisheries to the South Atlantic, the

René Taudal Poulsen is Associate Professor at the Copenhagen Business School.

Pacific and Indian Oceans and the Antarctic mainly after 1945. The first volume, published in 2009, analyzed the development from early times to 1850, while the second volume brings the narrative up to the present. Fifteen leading scholars from Europe and North America, many of whom have worked within the field for many years, have contributed to the second volume. Fish stocks and fisheries cut across national boundaries and for the same reason national boundaries do not determine the narrative of the book. Eight chapters take a thematic approach, while six chapters cover fisheries in specific areas of the North Atlantic.

The impact of fisheries on marine resources is one of the main topics of the second volume and it is discussed in several chapters of the book. Over the period, technological change, demonstrated by the advent of more efficient vessels, new types of fishing gear, as well as the introduction of new fish finding and fish processing equipment, have enabled fishermen to expand fishing effort significantly and multiply the extraction of marine resources. Consequently, several fishing stocks, including several historically very important herring and cod stocks, have collapsed under intensified fishing pressure. The book takes its starting point around 1850, when decked sailing vessels represented the most advanced fishing technology, and it ends with the high-tech, twenty-first century trawlers with onboard processing and freezing technology. In his chapter on fishing technology, Heidbrink analyzes how mechanization of fishing and fish processing has changed the nature of the industry. Building on this Starkey argues that "... it was not until the twentieth century that fishing increasingly became overfishing, thereby jeopardizing the resource base and commercial viability of large-scale, historically significant fisheries" (p. 327) and McKenzie "... reveal[s] how greed, technological development, scientific hubris and political expediency led to the destruction of once abundant fishing grounds" (p. 303). The tone in several of the chapters is clearly a 'declensionist' one, in which overfishing is lamented and singled out as the most typical development trend for commercial fisheries after 1850.

The role of marine scientists in the decline of commercial fish stocks is also a controversial issue, which several of the chapters of the volume demonstrate. In the nineteenth century scientists from the emerging disciplines of marine sciences mainly served as supporters of moderniza-

tion, identifying new fish resources and more efficient fishing methods for the fishing industry. However, as pressure on the stocks increased, scientists became advisors to fisheries managers in Europe and North America and as such they gradually became defenders of the declining fish stocks. Adopting a more mathematical language, which did not reflect the fishermen's perceptions of the natural resources, "...scientists began to talk above other participants' heads" according to Hubbard (p. 162). Catch quotas and other types of fishing restrictions were implemented by the European Union and other fisheries managers from the 1960s onwards, based on advice from the fisheries scientists, and conflicts subsequently escalated. Increasingly fishermen were alienated from fisheries managers and fisheries scientists, who often failed to protect the resources against over-exploitation. Even though Hubbard argues that a new type of resource co-management emerged from the 1990s, the wide gap between fishermen, fisheries scientists and fisheries managers still remains today.

Not only did the increasing pressure on the resources result in management conflicts between fishermen, scientists and policy makers. International conflicts also ensued. Barnes analyses the development of the international maritime regulatory regime and discusses how coastal states' expansion of national fishing zones sparked international conflicts. In the 1960s and 1970s, the so-called Cod Wars between two NATO allies, the UK and Iceland, took place. Here conflict escalated into violent encounters between UK fishermen and the Icelandic coastguard, before the UK finally accepted Iceland's expansion of its national fishing zone. International discussions on the issue took place within the United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS), which was convened for the first time in 1958, and the Law of the Sea, which designated larger exclusive fishing zones to coastal states, was finally adopted in 1982.

Life in the coastal communities, as analysed by Byskov in his chapter on socio-cultural changes, is another important aspect that deserves attention. Byskov explains how coastal communities were transformed from a pluralistic economy, in which fishing was one of several activities, to full-time commercial fisheries during the period. These transformations led to major changes in gender and family relations and Byskov also analyzes the role of religion in fishing communities. In this way, Byskov convincingly synthesi-

zes large streams of social, cultural and economic literature. Reid introduces a fresh and promising research agenda for fisheries history, when suggesting that fisheries historians should analyze the evolution of fish supply chains. So far fisheries historians have tended to analyze the supply side of fisheries (technology, organization of fishing, changing fish stock abundances, etc.) when explaining the changes of the industry. In doing so, they have often neglected the demand side of the equation. Reid argues that consumption patterns, fish price systems and marketing, distribution and retailing deserve more attention. Through an analysis of the evolution of supply chains, deeper insights into the development of fisheries may be achieved. This is a convincing approach that holds promise for future studies in fisheries history and which may also serve to bring fisheries history closer to mainstream economic history.

The volume is very well edited, and contains only very few, minor errors. Though a reviewer should never get lost in details, one error deserves mentioning. On page 235 Finstad and Lajus argue that "In 2011, the status of most of the commercial fish stocks in the northern region [in the Barents Sea] is satisfactory, according to the reports from marine scientists." However, the source referred to in order to substantiate this claim was published in 2008, i.e. three years before the stock assessment. Surely this is not an ideal source for documenting this claim! In Sweden, fishing has not received any major attention from historians for a long time, and Olof Hasslöf's 1949 study of the Bohuslän fisheries (*Svenska Västkustfiskarna*) remains an important reference book in this field. However, fisheries have been a significant source of income for populations along the extended Swedish coastline, and many of the international issues discussed in *A History of North Atlantic Fisheries* are clearly also relevant for understanding changes in Swedish coastal communities. The book may serve as a source of inspiration for further studies of the evolution of Swedish maritime communities, and it can help to set Swedish developments into their proper international context. Therefore the book is also recommended to a Swedish audience. *A History of North Atlantic Fisheries* contains no major surprises for fisheries historians, but it presents a comprehensive and well-researched overview of the recent history of North Atlantic fisheries. Together with the first volume in the series, the book will surely become a standard reference work for fisheries history in the years to come.

L-G Nilsson & Anders Nylund, *Sjörapporten – Om väder, fyrar och skeppsbrott längs våra kuster* (Stockholm: Norstedts, 2012). 282 s., inb. ill.

Anmäld av Bo G. Hall

Verkligt generös med fakta och illustrationer bjuder denna bok på berättelser från ett antal fyrplatser längs Sveriges långa kuststräckor. Den handlar om deras natur samt karaktäristiska och dramatiska händelser utspelade på dessa ofta isolerade utposter. Läsaren möter namn som är välkända – just från sjörapporten i radio – men i övrigt egentligen tämligen anonyma. De båda författarna bakom verket har gedigna meriter som meteorologer, föreläsare och skribenter, och inte minst som presentatörer av vädret i våra trådlösa media, såväl radio som teve. Inledningsvis beskrivs hur väderutsikterna sänts i svensk radio alltifrån en blygsam början redan 1924 av SMHI:s föregångare. År 1939 delades väderrapporten upp i två delar – en till lands och en till sjöss – varefter den allra första sjörapporten kunde avlyssnas den 2 januari. Den tekniska utvecklingen sedan dess skildras i korta drag liksom de enorma framsteg som meteorologin gjort som vetenskap. Här finns också plats för roliga anekdoter som när mannen på Tobaksmonopolet som skulle lansera en ny piptobak i sitt beråd önskade få förslag om ett sjömansmässigt namn med saltstänk. Han vände sig då till en av sjörapportens uppläsare som raskt gav ett förslag ur den. På så vis föddes märket "Borkum Riff".

Därefter skildras det svenska fyrväsendets historia under de senaste femhundra åren. Början görs med Gustaf Vasas uppmaning 1527 till råd och menighet i Strängnäs, där han valts till kung fyra år tidigare, att placera ut ruskor och stänger för att markera farvattnen invid staden. Sedan gick dock utvecklingen ganska trögt. År 1800 fanns sålunda bara elva fyrar i drift men sedan ökade antalet markant till mitten av seklet. I slutet av seklet existerade alla fyrar som nämns i dagens sjörapport, men med ett undantag: Skagsudde som tillkom först 1957. En mycket central person i sammanhanget var ingenjören Nils Gustaf Heidenstam – jodå, han var pappa till nobelpristagaren Verner – som föreslog ett komplett svenskt fyrsystem. Inom loppet av femton år fram till 1874 uppfördes hela tolv fyrar som bar

hans signum. Fördelen var att komponenterna kunde fabriceras i en skyddad miljö och sedan monteras på plats. En sådan fyr fanns på Pater Noster men var släckt under trettio år på grund av sönderrostning. Efter en lyckad helrenovering fraktades den 2007 per pråm åter ut till sitt Hamnskär och lyftes på plats med hjälp av en jättekran.

Huvudparten av boken ägnas dock åt en systematisk genomgång av totalt trettiofem fyrplatser från Nordkoster i väst till Storön längst upp i Bottenviken i norr. Alla ingår i sjörapporten. Var och en redovisas ur ett geografiskt och kulturellt perspektiv liksom med väderhändelser och några skeppsbrott inom fyrarnas lysvidd. Detta kompletteras med särskilda vindstatistiksidor. Givetvis bjuds detta avsnitt på massor av annorlunda läsning. Till exempel förklaras det särskilda systemet med "referensytan på sjökorret" som gäller för rapporteringen om vattenståndet i Vätern. Visste ni förresten att normalvattenståndet längs Norrlandskusten varje år måste justeras med bortåt en centimeter på grund av landhöjningen!

Tillsammans bildar dessa redogörelser ett fascinerande lapptäcke av naturmiljöer och människooöden. Till dem hör en mängd svåra haverier där många försvunnit i havet; som ju både tar och ger. Stundtals rör det sig om en verkligt tung läsning som kan handla om effekter av ödesdigra felmannövrer vilka lett till grundstötningar och kollisioner eller om möten med oväntade stormbyar men också om fartyg som gått till botten till följd av överisning. Det sistnämnda ödet drabbade bogserbåten *Torsvik* en januari-natt år 1961. Ostnordost om Harstena skulle hon till Kalmar med en pråm på släp i en 300 meter lång tross. Plötsligt försvinner hennes lanternor och pråmen känner ett ryck och blir liggande. När det ljusnar ser man från den hur trossen försvinner rakt ner i vattnet. Uppenbarligen hade bogseraren blivit nedisad och mycket snabbt gått till botten. Hela besättningen om sex man miste livet, liksom skepparens son.

En lång rad sådana olyckor redovisas i boken och man påminns om att antalet skeppsbrott i säkerhet kan räknas i tiotusental i de aktuella kustavsnitten. Svårast är att läsa om alla sjömanshustrur som lämnats ensamma, inte sällan med ganska stora barnaskaror. I sammanhanget är det naturligt att tänka på Evert Taubes ofta spelade ballad om den olycksdrabbade briggen *Blue Bird* av Hull som enligt hans text gick under vid Skagerrakkusten på julafton 1872. Just den historien saknar dock enligt författarna verklig-

hetsförankring eftersom någon sådan olycka inte finns beskriven från denna julhelg och heller inga oväder.

Rent kulturhistoriska utvikningar hör också ofta till bilden i boken. Avsnittet om Kuggören vid Hälsingekusten hyser sålunda en miniuppsats om Gävlefiskarna som under loppet av drygt tre århundraden uppförde en rad fiskekapell från Lövgrund utanför Gävle upp till Skagsudde vid Höga kustens nordspets. Elva av dem är bevarade; det märkligaste finns på Ulvön och tillkom redan 1622. Kostlig eller snarare tragikomisk är historien om kon som lugnt gick och betade vid fyren på Örskär vid Ålands hav. Någon hade glömt stänga dörren och hon gick in och traskade på – kanske sökte hon svalka eller skugga. Nu har fyren alltsedan den uppfördes 1740 ingen trappa utan en sakta sluttande spiralgång som leder ända upp till toppen och efterhand smalnar av och där fastnade kon. Det gick inte att få henne att backa utan där uppe mötte hon slutet i form av en kula.

Mycket vill som bekant gärna ha mer. Jag skulle sålunda bra gärna sett en del geografiska namn på fyrplatser förklarade. Ett par sådana redovisningar finns, exempelvis att andra ordet i Hallands Väderö inte har med vädret att göra utan bygger på det danska ordet för värn, vakt eller vårdkase. Men vad ligger bakom namnen Nidingen eller nyss nämnda Kuggören? Och hur kan det komma sig att Söököjan – unik med sina tre ö:n – och Naven i Vänern heter som de gör? Är det vidare möjligen någon vass kniv som spökar bakom Eggegrund? Innanför den i Gävlebukten ligger den idylliska Limön som lär ha fått sitt namn efter engelskans limestone, alltså kalksten. Eller låt oss ta fyrplatsen Lungön nära anmälares sommarhus vid Höga Kusten (och för övrigt närmare skildrad i en skrift som anmälades i fjolårets *Forum navale*). Namnet har inget att göra med lungor eller lugn, som man kanske skulle kunna förledas att tro, utan det sammanhänger med ett lokalt ord för "sandig, grusig mark", något som passar mycket bra in på Lungön.

Dags så för ett avslutande omdöme och det blir som framgått klart positivt. Författarna har genomgående mycket god hand med sina pennor. Språket är lättsamt och inte sällan försett med en underfundig, humoristisk släng men samtidigt ändå gediget kunskapsrikt. Och även bilderna förtjänar verkligen höga betyg. De nytagna fotona, ofta fångade av L-G Nilssons kamera, är välvalda. De återges i ett förnämligt färgtryck och kon-

trasterar effektivt mot intressanta svartvita bilder från äldre tid vilka hämtats från ett antal arkiv och museer. Man anar vilken möda författarna lagt ned bara på denna viktiga detalj. Till sist kan konstateras att vid sidan av Magnus Rietzs storartade *Sveriges fyrar* (2009) har den nya skriften helt enkelt alla förutsättningar att bli en ofta utnyttjad informationskälla i bokhyllan – både ombord och hemma i länstolen.

Stephen Cobb, *Preparing for Blockade 1885-1914 – Naval Contingency for Economic Warfare* (Farnham: Ashgate, 2013). 374 s, inb, ill.

Anmälnd av Bengt Larsson

Hjälpfartyg är den något oglamorösa svenska samlingsbenämningen på civila fartyg vilka tas i anspråk av staten i händelse av krig. Hjälpfartyg som forskningsämne är ett av de minst omskrivna avseende modern sjökrigföring. Uppgifter kring dessa fartyg återfinns i någon mån i bearbetningar som behandlar fartygens civila verksamhet eller i tabellariska publikationer av översiktlig karaktär. Någon koppling mellan hjälpfartyg och militärteori eller doktrin är ytterst sällsynt. Kring marin doktrin, militärteori och militärteoretiska begrepp finns däremot en tämligen rikhaltig utgivning kanske framförallt i anknytning till militära lärosäten och organisationer. Inom sjömaktsteori är blockadbegreppet ett av de äldsta och mest centrala och dess koppling till ekonomisk krigföring och strategi är sedan länge uppenbar.

I sitt verk *Preparing for Blockade 1885-1914 – Naval Contingency for Economic Warfare*, har Stephen Cobb valt att utforska vissa aspekter av hur strategiska mål och medel vävdes samman i den brittiska flottan under årtiondena närmast före det första världskriget. Cobbs fokus är hur den militärteoretiska synen på ekonomisk krigföring, blockadbegreppet, handelskrigföring och sjöfartsskydd kom att utvecklas med en nära koppling till utnyttjandet av större passagerarfartyg såsom hjälpkrysare. Cobb är en

Bengt Larsson är örlogskapten och tjänstgör vid Ledningsregementet i Enköping.

fristående forskare och ledamot av Navy Records Society. Han har en bakgrund som akademiker och var tidigare verksam som lärare i politik och sociologi vid Strode's College. Han är tidigare inte publicerad inom ämnesområdet.

Det sena 1800-talet innebar en ytterst kraftig teknologisk utveckling och merkantil expansion. Industriproduktion och världshandel ökade årligen. Sjöfarten expanderade och fartygen blev allt större, kraftigare och snabbare. Ytterst manifesterades detta i utvecklandet av stora oceangående passagerarfartyg med lång räckvidd och hög fart. White Star Lines fartyg *Olympic*, *Britannic* och *Titanic* har tillsammans med Cunard Lines fartyg *Mauretania* och *Lusitania* nått en närmast ikonisk status som historiska symboler för denna tidsepok. Cobb tar sin utgångspunkt i den strategiska förändring Storbritannien genomgick under 1800-talets mitt, där nationen blev helt beroende av livsmedelsimport för sin överlevnad. Cobb fortsätter sedan att redovisa hur de tankar detta för med sig, initierar en debatt och delvis en omprövning av hur Storbritannien borde föra ett sjökrig mot eventuella motståndare. Rädslan för hur störningar i importen, i händelse av krig, skulle leda till kraftiga prisfluktuationer och social oro, driver fram en förändrad syn på kraven för sjöfartskydd. Synen på internationell rätt, neutralt gods m.m. förändras också i riktning mot det totala krigets krav. I samband med detta redovisas den successiva förändringen i synen på blockadbegreppet och synen på kontraband.

Cobb lägger stort vikt vid betydelsen av begreppet strategisk kultur. Han argumenterar för att den brittiska flottans officerskår i allt väsentligt innefattades av en gemensam, homogen sådan. Den centrala strategiska övertygelsen i denna kultur innebar att den brittiska flottans huvuduppgift skulle vara att helt stoppa motståndarens sjöburna handel. Cobb beskriver hur officerskåren i debatt och doktrin influerades av Clausewitz, Corbett och Mahan och deras militärteoretiska idéer. Härvidlag framhåller Cobb särskilt hur amiralitetets underrättelseavdelning (Naval Intelligence Department) och dess officerare hade en central roll i att framhäva potentialen i ekonomisk krigföring för det totala krigets framgångsrika förande. Cobb redogör för hur det brittiska amiralitetet initialt hade fokus på skydd av den egna sjöburna handeln gentemot en motståndares till hjälpkryssare utrustade snabba passagerarfartyg. Då den brittiska handeln var världsom-

spännande bedömdes sådana fartyg, genom att välja rätt områden, relativt enkelt kunna undvika brittiska örlogsfartyg med lägre fart och kortare räckvidd och därigenom orsaka disproportionerligt stor skada på den brittiska ekonomin.

För att möta dessa hjälpkryssare avsåg amiralitetet att ta ut brittiska passagerarfartyg med motsvarande egenskaper till hjälpkryssare. För att garantera prestanda och tillgång till dessa fartyg, utgavs dyrbara subventioner till rederierna och militär utrustning lagrades. Den tekniska och ekonomiska utvecklingen drev fram allt fler och allt snabbare passagerarfartyg. Kravet på allt högre fart kulminerade 1903 i ett beslut att genom statliga lån om 2,6 miljoner pund, subventionera byggandet av *Mauretania* och *Lusitania*. Fartygen skulle dessutom årligen subventioneras för driften (150 000 pund per år). Kostnaderna innebar dock en vändpunkt och några ytterligare subventioner utgavs ej.

Cobb visar att amiralitetet, bl.a. som följd av resultaten efter 1906 års stora flottmanöver, kom att omvärdera hotet mot den egna sjöfarten och i stället alltmer kom att övertygas om att åter se handelskrigföring som ett strategiskt offensivt vapen. Handelskrigföring skulle genom Storbritanniens strategiska läge genomföras genom en traditionell blockad mot den europeiska motståndaren. En blockad skulle dock kräva att ett stort antal brittiska örlogsfartyg behövde avdelas för uppgiften, något som på ett oacceptabelt sätt skulle utarma slagkraften i slagflottan (The Grand Fleet). Redan från början av kriget kom därför hjälpkryssarnas roll bli att genom fjärrblockad stoppa den sjöburna handeln till centralmakterna. Amiralitetet beslutade att prioritera uttagning av något mindre fartyg, men med lång räckvidd och uthållighet i Nordatlanten, framför de tidigare avsedda snabbaste och största fartygen. Dessa fartyg kom i stället att användas som trupptransport- eller lasaretsfartyg.

Resultaten och slutsatserna av Cobbs studie visar på ett övertygande sätt att den brittiska sjömilitära strategin redan från början av kriget avgjort var inriktad på ekonomisk krigföring genom blockad mot Tyskland. Något djärvare och kanske något mindre övertygande är dock Cobbs tanke att slagflottans viktigaste roll bestod i att utgöra fjärrskydd åt de hjälpkryssare vilka utgjorde den effektiva, men oglamorösa, blockadpatrullen mellan Orkneyöarna och Norge. Cobb har författat en välskriven och läsvärd

bok. Till bokens styrka hör bl.a. författarens ansats till helhetsperspektiv där såväl civila som militära aspekter berörs samt god stilistik och språkbehandling. Studien har i första hand genomförts med hjälp av primärkällor vilket ger den hög vetenskaplig trovärdighet. Denna förstärks ytterligare genom att författaren har utnyttjat en avsevärd mängd sekundärkällor som referensmaterial.

Framställningen hade dock tjänat på ytterligare redigering. I fler fall borde diagram, sociogram och tabeller ha utnyttjats för att förenkla för läsaren, framför allt för att tydliggöra relationer mellan det stora antal personer vilka förekommer i boken. Biografiska uppgifter om dessa kunde med fördel ha koncentrerats och fler bilder utnyttjats för att underlätta för läsaren. Cobb ger i sin bok nya perspektiv på sjökriget 1914-18. Boken är kanske av störst intresse för studenter av sjömaktssteori, särskilt sjöfartsskydd och ekonomisk krigföring. Den kan med fördel tjäna som inspirationskälla för forskare.

Edward Hampshire, *From East of Suez to the Eastern Atlantic – British Naval Policy 1964–70* (Farnham: Ashgate, 2013), 266 s, inb.

Anmäld av Per Edling

De två decennierna efter det andra världskriget var smärtsamma för den brittiska flottan. Den tidigare så självklara rollen som garant för Londons myndighet över stora delar av världen var ett minne blott. Anledningen därtill var mångfacetterad. En var koloniernas frigörelse och därmed ett minskat behov av brittisk närvaro på oceanerna. En annan var att den amerikanska flottan hade tagit över som världens mäktigaste. Det är i detta läge som Edward Hampshire tar sitt avstamp i studien av den brittiska flottans förnyelse under den andra delen av 1960-talet. Hampshire är fil.dr i krigsvetenskap och lärare vid Sandhurst, den brittiska arméns kadettskola.

Per Edling är kommendörkapten och doktorand i historia vid Åbo akademi.

Även om den brittiska flottan kanske både var kraftfull och full av självförtroende fanns det insikt såväl i flottans ledning som i försvarsdepartementets marinavdelning att något snart måste göras. När beslutet att ställa in byggnationen av hangarfartyget CVA-01 fattades 1966, och man istället valde att bygga det långräckviddiga bombflygplanet F-111, var måttet rågat. Beslutet innebar, enligt Hampshire, slutet för flottans roll "öster om Suez". Denna strategi hade utvecklats under mitten av 1950-talet, då den sovjetiska långräckviddiga vapenutvecklingen hade gjort att ett nytt europeiskt storkrig bedömdes vara avlägset. Därmed försvann flottans uppgift att skydda överskeppningen av truppmassor och materiel från USA. Flottan fick svårt att motivera sina materielbehov och sin verksamhet. Istället siktade amiralitetet in sig på att erbjuda ett slags kvardröjande imperialt välde till sjöss allt eftersom kolonierna i öster gavs sin självständighet. Genom att genomföra småkrig och fredsbevarande insatser kunde flottan kyla ner upproriska stämningar och sovjetisk expansion. Utan ett nytt hangarfartyg skulle dock inte några större insatser kunna genomföras och kontrollen av Fjärran österns farvatten fick lämnas över till någon annan. Snart inleddes förhandlingar om flottans tillbakadragande med de allierade länderna öster om Suez, främst med Australien. Dessa ledde till att Australien vände sig till USA för försvarssamarbete.

För att inte flottan skulle bli utplånad, trots att den inte längre ansågs behövas öster om Suez, tog första sjölorden (marinchefen) Varyl Begg, efter en tids politiskt manövrerande, fram en ny plan. Planen skulle på nytt ge flottan uppgifter som kunde motivera satsningar på materiel och personal. Detta var inte så märkligt, men enligt Hampshire var däremot det valda geografiska området oväntat: Medelhavet. Under de senaste åren hade Maltas örlogsvarv reducerats. De av chefen för Medelhavsflottan och ambassadören i Rom gjorda försöken att öka den brittiska flottans närvaro i Medelhavet hade dessutom bemötts av ointresse. Inga ansträngningar gjordes för att möta den ökande sovjetiska närvaron i området.

Beggs nya Medelhavsstrategi föddes i en analys av kommande brittiska marina uppgifter, där Malta plötsligt hade fått ny betydelse. Samtidigt försökte SACEUR, Natos amerikanske befälhavare i Europa, övertyga Storbritannien om att genomföra mer verksamhet i Medelhavet. Enligt Hampshire skulle sådana amerikanska övertalningsförsök normalt ha mötts med

kallsinne, men istället tog det marina ledarskapet idéerna till sig. Plötsligt fanns en möjlighet att visa på nyttan av sjömakt, sjökrigföring långt från hemmahamn och amfibietrupper. Till och med en kryssare som ledningsfartyg kunde motiveras. Trots att vare sig försvars- eller utrikesministerierna ansåg att flottans närvaro i Medelhavet hade någon särskild betydelse för Storbritannien, lyckades marinledningen övertyga det politiska ledarskapet att stödet till Nato var betydelsefullt. Flottans framtid var plötsligt säkrad.

Medelhavsstrategin innebar, menar Hampshire, en anpassning till rådande ekonomiskt läge men även en möjlighet för flottan att, för sig själv, motivera tillbakadragandet från Fjärran östern. Det var i Medelhavet som många av de senaste 300 årens brittiska sjösegrar hade ägt rum, både under Nelsons tid och under det andra världskriget. Nu var det åter brittiska hemmafärvaratten. Det var där som Sovjetunionens expansion skulle hindras. Även om ambitionen reducerades under mitten av 1970-talet, hävdar Hampshire att det var styrkorna "öster om Gibraltar", det åldrade hangarfartyget *HMS Hermes* och amfibieförbanden, som gjorde förändret av Falklandskriget möjligt. I alla fall gav den väl förankrade och utvecklade strategin den brittiska flottan sitt självförtroende tillbaka, tillsammans med nya fartyg även om de var betydligt billigare än den hett åstundade CVA-01. Både självförtroende och adekvat fartygsmateriel är betydelsefulla komponenter i all sjökrigföring.

I sin avslutning konstaterar Hampshire att Storbritannien har slagits i Irak och Afghanistan, väl öster om Suez, mer än 40 år efter beslutet att lämna denna region. Hans slutsats blir att den brittiska ekonomiska, politiska och diplomatiska positionen kräver att de nationella intressena på den internationella spelplanen kan backas upp militärt. Sjömaktens unika flexibilitet, framför allt när fasta baser saknas, innebär att den är en given del av varje försök att försvara dessa intressen. Hampshire har skrivit en bra bok och han beskriver en intressant tid i den brittiska flottan. Det som kunde ha slutat med att flottan utkonkurrerats av flygstridskrafterna ledde istället till en möjlighet att konsolidera krafterna tills det var dags för aggressivare sjökrigföring. Istället för att hårdnackat försöka motivera både existens och nybyggnadsprojekt med en obsolet strategi, vände man på kuttingen och tog fasta på de möjligheter som den aktuella situationen erbjöd.

Hampshires skildring är strikt kronologisk vilket gör att han inte behöver bygga upp någon komplicerad teoretisk modell för att leda läsaren genom den studerade epoken. Istället gör han en kort genomgång av det rådande forskningsläget, frågar sig varför fenomenet behöver studeras igen och sätter igång. En av anledningarna till att Hampshire anser att ämnet är värt en ny studie är att ett betydande arkivmaterial nyligen gjorts tillgängligt. Detta har han undersökt på vad som förefaller vara ett grundligt och metodiskt sätt. Genom sitt arbete har han lyckats visa på betydelsen av Medelhavsstrategin och samlingen i det marina ledarskapet när det gällde förändringen av den brittiska flottan. Presentationen gör han sedan både rappt och elegant. Ibland får man känslan av att Hampshire skriver med tanke på att hans kadetter ska orka läsa boken även om de är trötta efter en dags skjutövningar. Om man ska säga något negativt om *From East of Suez to the Eastern Atlantic – British Naval Policy 1964–70* är det att den är framtung. Det tar väl många sidor innan Hampshire kommer bort från bakgrundsbeskrivningen och fram till den spännande delen om hur Medelhavsstrategin utvecklades och hur den nya flottan kom till.

Sam Nilsson, T-Kontoret: *Underrättelsetjänst och västsamarbete* (Stockholm: Medströms Bokförlag i samarbete med Forskningsprojektet Försvaret och det kalla kriget, 2013). 334 s, inb, ill.

Anmäld av Per Andersson

T-Kontoret bildades 1946 och var efterföljaren till det som kallades C-byrån som verkat under stora delar av andra världskriget. Båda dessa organisationer arbetade främst med agentverksamhet och drev källor främst i de baltiska länderna och Ryssland, men även andra öststater var av intresse att inhämta information om. Under 1964 omorganiserades T-

Per Andersson är överstelöjtnant (pensionerad) och tidigare medlem av den marina analysgruppen som bl.a. utredde ubåtskränkningarna på 1980- och 90-talet. Han har tidigare också arbetat inom Försvarsstabens säkerhetsavdelning och dess efterföljande organisation.

Kontoret och blev det mer kända IB som sedermera avslöjades i samband med "IB affären". Organisationen misstänktes även för nära kopplingar med det socialdemokratiska partiet och att arbeta med inrikesespionage. IB upplöstes 1973 och efterträddes av nya organisationer som några gånger bytt namn och fortfarande verkar inom den svenska underrättelsetjänsten. Gemensamt för alla dessa organisationer som opererat under olika tidsepoker är att de varit den del i den militära underrättelsetjänsten som varit mest hemlig och där väldigt lite om deras inre liv tidigare kunnat beskrivas. Det är först nu med boken *T-Kontoret* som en djupare inblick i en av dessa organisationer kunnat dokumenteras och dessutom beläggas med arkivhandlingar.

T-Kontorets arkiv brändes men innan detta skedde mikrofilmades det av någon anledning. Detta var känt av ytterst få personer och den allmänna uppfattningen var att arkivet för alltid var förlorat tills en dag i slutet av november 1997 då den tidigare överbefälhavaren Stig Synnergren kontaktade riksarkivarien och berättat att han hade en väska med filmer som han ville lämna till Krigsarkivet. Förklaringen hur väskan kommit i Synnergrens ägo var något fantasifull och gick ut på att den överlämnats till honom av ett stadsbud på uppdrag av en anonym avsändare. I väskan återfanns enligt uppgift även en guld tand! Sanningen var nog att Synnergren hade haft T-Kontorets mikrofilmade arkiv i sin bostad sedan pappersarkivet förstörts. Utan denna väska med alla dessa mikrofilmer hade boken aldrig kunnat skrivas. Sam Nilsson har lagt ner ett mycket omfattande arbete med att gå igenom valda delar av dessa filmer som gjorts tillgängliga för honom. Filmerna innehåller i huvudsak de rapporter som skrevs på T-kontoret och handlar i många fall om detaljer om de ryska stridskrafternas indelning och gruppering i hamnar och angränsande landområden. Även information om civil infrastruktur och industriproduktion m.m. var av sedvanligt underrättelseintresse.

Bland alla avfotograferade arkivhandlingar finns en mängd rapporter som bokens författare har sorterat och katalogiserat i sina försök att klarlägga vilket utrikes samarbete som T-Kontoret hade. Genom granskning av olika noteringar som gjorts på originalhandlingarna har han med olika sannolikhetsgrader kunna konstatera hur omfattande samarbetet med andra utländska underrättelsetjänster var. Han har också med detta som nyckel

förtecknat hur många rapporter över tiden detta handlat om. De länder där samarbetet var som störst var enligt författaren Norge, Danmark, Finland, England, Västtyskland, USA och Schweiz. Finland var givetvis särskilt intressant genom närheten till Ryssland. Om chefspersonerna på det dåtida T-Kontoret kunnat förutse att deras handlingar en dag skulle granskas och att pussel skulle läggas för att försöka få fram deras utrikes samverkan med andra underrättelseorganisationer skulle nog aldrig några marginalanteckningar gjorts. Just detta måste anses ha varit ett ganska stort misstag ur sekretessynpunkt.

Författaren beskriver också T-Kontorets relationer till de aktuella länderna och hur dessa har varit stabila trots tillfälliga politiska motsättningar som i fallet mellan Sverige och USA under en del av perioden (Vietnamkriget) när Olof Palme var statsminister. I boken beskrivs också de ledande personerna som arbetade på T-Kontoret och de interna relationerna mellan dessa många gånger färgstarka och något udda individerna. För den marint intresserade finns en del i boken av intresse. Det är exempelvis agentrapporter om ryska örlogsfartygs baseringar och förflyttning och ett antal bilder tagna genom ventiler på förbipasserande svenska handelsfartyg. Just befälhavare och styrmän på svenska handelsfartyg rekryterades många gånger av T-Kontoret för att samla information i och med att dessa fartyg ofta gick till och från hamnar i de baltiska staterna eller Leningrad och då hade ypperliga tillfällen att göra observationer och i smyg ta fotografier, inte alltid utan en viss risk. Även ett antal spaningsbilder på hamnar som Liepaja, Kronstadt och Leningrad, tagna från flygplan, finns med inlagd fototolkanalys där man kan se beläggningen med örlogsfartyg vid tiden för när fotografierna är tagna.

Bokens innehåll är inte specifikt inriktad mot spionaget mot den sovjetiska marinen vilket den inte heller ger sken av utan bokens huvudinriktning är att försöka klarlägga det svenska underrättelsesamarbetet som T-Kontoret bedrev med västliga motsvarande underrättelsetjänster under en period av kalla kriget när vi i allmänhetens ögon talade oss varma om vår neutralitet och vår alliansfrihet. För de som är intresserad av den svenska underrättelsetjänsten och det dubbelspel som många gånger präglade Sveriges försvarspolitik ger boken en spännande och välskrivna skildring hur detta kunde te sig i verkligheten. Det måste anses som unikt att en

författare har kunnat få ta del av en så pass komplett samling sekretessbelagda dokument och så koncentrerat som det varit i detta fall. Allt detta beroende av en väska med mikrofilmer och en guld tand som förvarades i en garderob hos en tidigare överbefälhavare.

Joakim von Braun och Lars Gyllenhaal, *Ryska elitförband. Spetsnaz, Osnaz, VDV och andra elitstyrkor* (Stockholm: Fischer & Co förlag, 2013). 208 s, inb, ill.

Anmäld av Per Andersson

Boken *Ryska elitförband* av Joakim von Braun och Lars Gyllenhaal är en faktsäckad bok om ryska elitförband genom tiden med början från år 1917 fram till nutid. Den beskriver hur organisationerna förändrats under olika politiska skeden och hur de utrustats och utnyttjas både inom Ryssland men också mot andra länder. Förbandens roll under kalla krigets epok, bl.a. i undervattensverksamheten mot Sverige, har en framträdande roll i boken. I text och bilder beskrivs vilka olika undervattensfarkoster som enligt författarna kan ha utnyttjas vid de specialdykarenheter som kan ha arbetat i svenska skärgårdar. En del händelser som troligen är obekanta för läsaren berörs som bl.a. äldre händelser med dykare som arbetat i våra mineringar vid Gotland. Boken kan också ses som uppslagsbok genom sitt väl utvecklade register och de läsare som är intresserade av olika förbands organisation och materiel får sitt lystmäte täckt. Ett stort antal namn på chefer för förbanden under olika tidsepoker finns också. Mycket av den vapenutrusning som omnämns finns presenterade i detaljerade färgbilder.

När det gäller en bok av detta slag kan författarna på ett helt annat sätt än olika myndigheter, som exempelvis Försvarsmakten och UD, peka ut Ryssland/Sovjetunionen och deras aktiviteter mot Sverige. Myndigheter har en annan bevisbörda och har därför enbart officiellt pekat ut Sovjetunionen som kränkande nation i samband med Hårsfjärden incidenten 1982 samt att händelsen med den grundstötta ubåten U137 i Karlskrona skärgård 1981 skedde efter en medveten och avsiktlig inträngning i inre

vatten. Det är, som tidigare anställd i Försvarsmakten och som arbetande med bl.a. dessa frågor, svårt att säga att allt som skrivits är belagt. Att få konkreta hållbara bevis när det gäller specialförbands operativa verksamhet och som skulle hålla i en myndighets uttalanden är svårt och ofta för-enat med sekretess men som fristående författare har man en annan frihet och behöver därför inte beakta mellanstatliga relationer.

Det är imponerande att författarna lyckats hitta så mycket information om förbanden och dess verksamhet beaktande att de använt öppen information och inte haft tillgång till nu fortfarande hemliga dokument. Det har visserligen skrivits en mängd böcker om Spetsnaz och andra enheter både av ryska avhoppare och av andra men i detta fall har författarna använt sig till övervägande delen av ryskt underlag som i många fall inte tidigare varit allmänt åtkomligt. Internet har inneburit att betydligt mer detaljerad information från tidigare ryska/sovjetiska soldater, kamratföreningar och andra intresserade har publicerats i olika forum och genom sammanställning och analyser av detta har författarna i flera fall fått tillgång till synnerligen detaljerade uppgifter om förbanden och vad de kan ha gjort, uppgifter som troligen till del skulle varit hemliga om detta arbete gjorts inom försvaret. Båda författarna har också personligen träffat flera pensionerade officerare från både GRU och KGB samt även några av de mest kända ryska avhopparna.

Med flera detaljerade bilder över bland annat delar av Helsingborg kan läsarna se hur de ryska kartorna såg ut som låg i deras mobiliseringsförråd. Vid de granskningar som gjorts tidigare av Försvarsmakten av denna typ av kartor, som dök upp på marknaden när Sovjetunionen föll samman, konstaterades den stora detaljrikedomen där enskilda oljecisterner och myndighetsbyggnader m.m. var inlagda. I boken har författarna lyckats samla bilder på nästan alla specialförbandens förbandstecken samt vilka utmärkelser som kunde utdelas för förtjänta gärningar. Sannolikt har inte en så pass komplett samling förbandstecken samlat på ett ställe samtidigt som förbanden som bär dessa presenterats.

De marina inslagen är påtagliga och bilder visas bl.a. på ett av de specialfartyg som använts för transport av mindre typer av undervattensfarkoster. Denna typ av fartyg fanns i alla ryska mariner och användes sannolikt även vid en del operationer mot Sverige.

Specialförbandens verksamhet på Kuba, Spanien, Afghanistan och många andra länder beskrivs och kronologiska förteckningar över denna typ av verksamhet liksom en del intressanta utvisningar av diplomater och spioner, även från Sverige, berörs. I de ryska/sovjetiska skolorna började man tidigt med militärkunskap och utbildning. Särskilda böcker för barnen producerades som beskrev hjältemodiga militära insatser och så sent som på 1980-talet fanns avdelade klassrum för militärundervisningen och på en del skolor fick barnen lära sig skjuta och även åka med i olika stridsfordon. Denna för oss ganska okända del av tidig indoktrinering beskrivs också i boken liksom de många frivilligorganisationerna som fanns inom alla vapenslag. Detta känns till del igen från vår egen verksamhet med FBU men de ryska/sovjetiska uppläggen kan nog anses vara betydligt vassare och mer målinriktade. Boken innehåller mängder av fakta. Den cirka 30-sidiga tidslinje som finns i boken från 1917 till idag utgör en bra sammanställning för den som snabbt vill sätta sig in de förändringar som skett och vilka politiska händelser m.m. som påverkat utvecklingen av förbanden.

Bo J Theutenberg, *Dagbok från UD, Volym 1: Högdramatik i UD – ubåtar, protestnoter och annat (1981–1983)* (Stockholm: Stockholm Institute of International Law, Arbitration and Conciliation, 2013). 320 s, kartonnage, ill.

Anmäld av Per Andersson

För ett knappt år utkom första delen av Bo Theutenbergs planerade bokserie om fem volymer. Volym 1 avhandlar perioden 1981 – 1983. Theutenberg har haft en mångårig tjänstgöring på UD som bland annat UD:s folkrättssakkunnige och tjänstgjorde under lång tid också vid sektorstab O 5 och därefter vid Operationsledning 2 (OP 2) vid Försvarsstaben. Theutenberg var också ÖB:s folkrättssakkunnige. Det som gör boken extra intressant för läsare med marin anknytning är att Theutenberg var den som formulerade protestnoten i samband med Hårsfjärdenincidenten och han var djupt engagerad som sakkunnig i händelserna på den politiska nivån

både under U137-händelsen 1981 och Hårsfjärden 1982. Boken innehåller bl.a. detaljerade redogörelser om det politiska spelet under dessa två händelser. För oss läsare har detta varit en okänd del av händelseförloppet och som nu tillsammans med den kunskap som vi alla till mans har i olika grader gör att vi bättre förstår helheten och den spänning som dessa händelser åstadkom hos regeringen. Det blev ju inte heller enklare av att Sverige bytte regering hösten 1982, en regering vars första uppgift blev att hantera Hårsfjärdenincidenten.

Theutenbergs specialkunskaper inom folkrättsområdet ledde också till att han arbetade nära Sven Anderssons ubåtsskyddskommission och därför befann sig mitt i alla interna förvecklingar som spelades upp under arbetets gång, händelser som resulterade i att regeringen överlämnade en protestnot till Sovjetunionen för deras intrång och kränkningar med ubåtar i Stockholms södra skärgård. Spänningen och skiljaktigheterna i uppfattning mellan olika ministrar i regeringen Palme framkommer mellan raderna i boken på ett intressant sätt och stundtals i en minutaktuell redogörelse. I boken finns också kopior på några av Theutenbergs handskrivna anteckningar av olika utkast till memorandum med då förtrolig information till olika politiker.

Under regeringens arbete med U137-affären var Theutenberg med på första parkett och skrev underlaget till bl.a. utrikesministerns olika uttalanden. Han deltog även i författandet av de riktlinjer till Överbefälhavaren som mynnade ut i förhören av bl.a. ubåtschefen och senare hur det skulle gå till när ubåten lossdrogs och återlämnades till Sovjetunionen. Redan vid lunchtid första dagen när ubåten upptäckts kallades Theutenberg till överbefälhavaren Lennart Ljung och försvarsstabschefen Bengt Schuback, med assistans från underrättelseavdelningen, för att diskutera ubåtens status som statsfartyg och vad som gällde för att denne skulle kunna ha immunitet. Att ubåten befann sig på inre vatten och dessutom i ett skyddsområde och inte heller anmält nödsituation gjorde att man i gruppen kunde fastställa att kränkningen måste betraktas som grov. Theutenbergs råd till överbefälhavaren var att ubåten inte skulle släppas. Redan efter 30 minuter från det att mötet på försvarsstaben påbörjats ringer kabinettssekreteraren Leif Leifland och meddelar att Theutenberg omedelbart ska inställa sig på UD varvid mötet avbryts och transport till UD sker. Där sker genast

en föredragning om det juridiska läget och kort därpå anländer den sovjetiske ambassadören Jakovlev och han informeras formellt om grundstötningen. Efter mötet påbörjar Theutenberg arbetet med det första utkastet av en protestnot som därefter överlämnas personligen av utrikesminister Ola Ullsten. Redan vid middagstid kommer den sovjetiske ambassadören till UD igen och meddelar då att ubåten förlorat kursen i dåligt väder och gått på grund. Ambassadören ber Ullsten att tre sovjetiska bogserbåtar ska få komma till haveristen för att dra loss den men får ett nekande svar på detta. Bara svenska bogserbåtar kommer att få göra detta.

Dagen efter fortsätter diskussionerna om immunitetsfrågorna och diskussionerna om att förhör måste ske med fartygschefen och besättningen. Folkpartisten Carl Tham varnar för att våra åtgärder kan uppfattas som att Sverige uppträder som en stormakt medan Sven Hirdman, statssekreterare vid Försvarsdepartementet, undrar hur länge besättningen kan klara sig utan mattillförsel. Stort som smått diskuterades. Statsministern håller presskonferens och de första rapporterna om vad som hände när marinofficeren Karl Andersson besökte ubåten och ett detaljerat sjökort togs fram som snabbt ersattes med ett sjökort som täckte hela södra Östersjön blev känt. Detta blev en händelse som senare kom att bli mycket viktigt när diskussionerna om ledningen på ubåten visste var de var någonstans eller inte. De efterföljande dagarna skedde en mängd interna möten och hastigt sammankallade grupper förde olika krissamtal inom UD och regeringskansliet om hur man skulle bemöta de allt mer intensiva framstötarna från den sovjetiska ambassaden om frisläppning och förhör m.m. samtidigt som sekretessen om vetskapen att det kanske fanns radioaktiv materiel ombord fanns inom en mycket begränsad krets i regeringen. Man kan se spelet mellan regeringen och den sovjetiska ambassaden som ett kvalificerat schackspel där man inte visste hur mycket motspelaren visste. När ubåten slutligen fick lämna svenskt territorium fick Theutenberg en mängd propåer från olika länder om att få fördjupade informationer om vad som egentligen hänt i verkligheten och inte vad som skrivits i massmedia.

När Hårsfjärdenincidenten började i september 1982 blev Theutenberg snabbt engagerad. Det politiska spelet kring kränkningarna försvårades av att det skedde ett regeringsskifte och Olof Palme avlöser Torbjörn Fälldin och i princip alla politiska befattningshavare i regeringskansliet och depar-

tementen byts ut över en natt. Efter händelsen med U137 året innan, som i sig skapade ett stort massmediaintresse, fullkomligt exploderade mediaintresset och reportrar och TV-team från ett stort antal länder strömmade till Stockholm och till Hårsfjärden. Försvarsmakten informerade regeringen och UD regelbundet om de olika observationerna och indikationerna och misstankarna om att det var Sovjetunionen som kränkte Sverige kom tidigt att diskuteras. Nya IKFN-regler om vapeninsatser hade arbetats fram och skulle nu tillämpas och diskussioner om att en ubåt kunde komma att skadas eller sänkas skedde. Trycket på regeringen resulterade i att beslut fattades om att tillsätta en ubåtsskyddskommission som i efterhand skulle utreda händelserna och bedöma ubåtshotet.

Som ordförande i kommissionen utsågs den tidigare försvarsministern och utrikesministern Sven Andersson, en självständig och klok person. Theutenberg arbetade stundtals nära kommissionen om de folkrättsliga aspekterna. I slutet av april 1983 fick Theutenberg ingående information om vad kommissionens slutsatser troligen skulle bli och han insåg att det skulle komma att leda till ett utpekande av Sovjetunionen som den kränkande parten. En initierad rapport om vad kommissionen skulle komma fram till skrevs av Theutenberg och gavs till kabinettsskreteraren Pierre Schori som informerade statsministern. I rapporten föreslogs också hur man borde agera. Ett förslag om att utrikesnämnden skulle sammankallas för möte samma dag som rapporten blev offentliggjord (den 26 april) fastställdes. Om utrikesministern informerades i detta läge var oklart för Theutenberg som nu började skriva utkastet till protestnoten som skulle överlämnas till den sovjetiske ambassadören. Någon dag senare fick Theutenberg ta del av slututkastet till kommissions rapport och han kunde inarbeta delar av dessa slutsatser i protestnoten. Protestnoten kom att ändras flera gånger bl.a. för att olika ledande politiker hade olika uppfattningar hur den skulle utformas. I boken kan man läsa några av Theutenbergs handanteckningar och ändringar som skedde efterhand som notens slutversion växte fram.

Dagbok från UD volym 1 innehåller också detaljer som tidigare inte varit allmänt kända om de hemliga sonderingar som skedde med Sovjetunionen angående den s.k. vita zonen öster om Gotland. Theutenberg skulle vidare ha varit statsminister Palmes expert vid förhandlingarna i Moskva våren 1986 men Palme mördades några månader innan detta möte skulle ske.

Dagboken kan rekommenderas för de som vill ha kunskap om det politiska spelet kring två av de mest kända ubåtskränkningarna (U137 och Hårsfjärden) där Sovjetunionen var den agerande nationen i båda fallen.

Klas Brogren, Anders Bergenek & Rickard Sahlsten, *Stena Line – historien om ett färjerederi* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2012). 440 s., inb., ill.

Anmäld av Thomas Taro Lennerfors

Stena - inte bara färjor, är en devis som pga. mina egna studier av Stenas oljefraktverksamhet har gjort att det dröjt innan jag noggrant började sätta mig in i Stena Lines verksamhet. Boken *Stena Line - Historien om ett färjerederi*, en jubileumsskrift med anledning av 50 år sedan grundandet av Stena Line, har ökat mitt kunnande om Stena Line mångfalt. Boken är uppdelad i fyra perioder (1962-1968, 1969-1981, 1989-1998, 1999-2012) samt den sammanfattande delen 1962-2012. Den första delen, 1962-1968, tar avstamp i entreprenören Sten Allan Olsson som föddes på Donsö. Bilden av Sten Allan känner vi igen – en praktiker som inte har gått på handelshögskola för att då hade han blivit för självkritisk för att våga starta företag vid 22 års ålder. Fröet till Stena Line kom från den danske affärsmannen Poul Ludvigsen som försökte starta en inköpsbaserad passagerarlinje mellan Skagen och Göteborg. Han hade noterat att svenska husmödrar reste till Danmark för att köpa matvaror på grund av dåtidens prisskillnader och ansåg att det lika bra skulle kunna gå att etablera matafärer på en färja. Efter en minst sagt strulig inledning kom Sten Allan in i leken och tog över linjen med Ludvigsen som konsult. En vecka senare var trafiken igång. Affärsidén är idag välkänd – att med marginella biljettintäkter ändå göra vinst genom försäljning av varor på fartygen. Detta affärs-

Thomas Taro Lennerfors är docent och arbetar som universitetslektor vid Institutionen för teknikvetenskaper, Uppsala universitet.

koncept utreddes praktiskt av Sten Allan på många linjer, i såväl Kattegatt, Skagerrak som i Östersjön, både i Bottenviken och längre söderut mellan Stockholm och Mariehamn, samt i den engelska kanalen. Under denna period beställdes även bilfärjor.

Om den första perioden kan kallas utforskning, borde perioden 1969-1981 kallas utveckling. Detta var en period då oljekrisen drabbade världen och många rederier gick knackigt. Då oljepriserna gick upp var Stena Line nödgat att använda sina fartyg på ett mer effektivt sätt. Detta gjordes genom att söka stordriftsfördelar, genom beställningar av större fartyg, genom ombyggnationer såsom då *Danica* och *Jutlandica* förhöjdes med en våning, genom att börja använda olja av lägre kvalitet som bunker, samt genom delegerat ekonomiskt resultatansvar. Dessutom präglades perioden av hot mot taxfree. År 1969 inskränktes försäljningen av andra varor än sprit, tobak och godis ombord på färjorna. Stena Line hade nu etablerat sig som ett folkets rederi – ett exempel är när *Stena Danica*, som levererades 1969, döptes av Inger Nilsson som är mer känd som Pippi Långstrump. Detta i förhållande till Sessanlinjen som upplevdes som ett finare rederi. Under 1970-talet kom konkurrensen mellan dessa två rederier att intensifieras, vilket slutade med att Stena gick ihop med Sessanlinjen. Perioden präglas också av att andra svenska färjerederier lades ned eller lämnade svensk ägo, såsom Svenska Amerika linjen som gick i graven 1975, Svenska Lloyd som avvecklades 1977 och TOR Line som såldes till danska DFDS år 1981. Stena Line var det enda färjerederiet kvar. År 1972 flyttade Stena Lines Göteborgsterminal från Stenpiren till Masthuggskajen, där den ligger kvar än idag.

Under det glada 1980-talet (1982-1988) slog informationsteknologin igenom, marknadskapitalismen vann mark, och Stena Line fortsatte sin kundorientering. Sten Allans son Dan Sten Olsson tog över rodret i Stena och uppmanade till nytänkande i Stena Line. Man utvecklade resekonceptet för att skapa en hel upplevelse åt gästen. Hotellverksamhet inleddes och expansion skedde på Skagerrak och Kattegatt, såsom linjen Moss-Frederikshavn. Samtidigt som kundorienteringen intensifierades, fortsatte man en kostnadsrationalisering bl.a. genom utbildning i det som nu kallas eco-driving vilket minskade bränslekonsumtionen. Under denna period leveras även de Tysklandsfärjor som beställdes i slutet av 1970-talet och år

1987 när *Stena Germanica* levererades var hon världens största färja. Andra rederier köptes och rationaliserades såsom Lion Ferry.

År 1988 introducerades företaget på Stockholms fondbörs för att stärka kapitalbasen inför den internationella expansion som präglade perioden 1989-1998. Stena Line köpte färjelinjer i Nordamerika, Nederländerna, och den största affären var när Sealink British Ferries köptes. Perioden runt 1990 var dock kärv för rederiet men efter 1992 kunde rederiet visa visst överskott. Under perioden blommade också Stenas tekniska kompetens ut då höghastighetsfärjorna HSS designat av Stenas tekniska avdelning utvecklades och sattes i trafik under andra halvan av 1990-talet. Samtidigt förberedde man sig på vad som skulle hända när taxfree-handeln försvann 1999. I och med stoppet av taxfree, som inledde perioden 1999-2012, tappade Stena Line ca en miljard kronor i intäkter per år. För att anpassa sig till nya tider höjdes biljettpiserna och passagerarna började vänja sig vid att betala vad resan egentligen kostade. Stena Lines ursprungliga idé "shipping as shopping" började gradvis omvandlas till "shipping as such". Istället för nöjesresenärer började man satsa mer på nyttoresenärer, såsom lastbilschaufförer. Stena Line avnoterades under denna period från Stockholmsbörsen. Man förstärkte transportnätet mellan Sverige, Danmark och Tyskland genom förvärv av Scandlines.

Min läsning är att boken kretsar kring ett antal begrepp som har präglat Stena Lines historia: flexibilitet, tekniskt kunnande samt rationalisering. Flexibilitet manifesteras i att Stena och Stena Line ofta beställde fler fartyg än de hade behov för och sedan sålde eller hyrde ut dessa till vinst. Dessutom flyttade man färjor mellan olika linjer beroende på förändringar i transportmönster och behov. Ytterligare en form av flexibilitet är att ständigt kunna förändra sig i förhållande till förändrade ekonomiska och politiska ramverk, såsom att bränslepriser för fartygen gick upp markant under 2000-talet samt att taxfreefrågans vara eller icke-vara ständigt var ett orosmoln för Stena Line. Med sitt tekniska kunnande har man kunnat lägga beställningar på varv med begränsad erfarenhet av att bygga den fartygstyp som beställdes. Man kunde specificera och övervaka byggande på ett sätt så att god kvalitet uppnåddes. Ytterligare exempel på tekniskt nytänkande är när färjor förhöjs samt förstås skapandet av höghastighetsfärjan HSS, som dock inte blev den succé som förväntades. Rationalisering kommer

upp både i rederiets egna konstanta strävanden att minska kostnader, men också i hur man har som affärsstrategi att köpa upp linjer och rationalisera dessa enligt Stena Lines affärsmodell. *Stena Line - Historien om ett färjerederi* är inte en bok som man läser från pärm till pärm, utan den gör sig bäst om den intas i mindre doser. Detaljrikedomen, de många personporträtten, illustrationerna, fotografierna och faktarutorna gör att läsaren inte kan hantera sträckläsning av boken. Men det är en bok värd att läsa och läsa om.

Lennart Johnsson, *Förbund på sju hav - Sjöfolksförbundet blir SEKO sjöfolk. Del 4, Facklig vardag i med- och motvind 1990–2011* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2012). 263 s, inb, ill.

Anmäld av Thomas Taro Lennerfors

Förbund på sju hav - Sjöfolksförbundet blir SEKO sjöfolk är den fjärde delen i historieskrivandet om Sjöfolksförbundet, den fackliga organisation som företräder svenska anställda på fartyg, och som sedan 1996 ingår i SEKO under namnet SEKO sjöfolk. Den fjärde delen heter *Facklig vardag i med- och motvind 1990–2011* och fokuserar främst på nämnda period. I boken beskrivs till att börja med den tidiga sjöfackföreningsrörelsens historia där målet varit att förbättra sjöfolkets villkor gentemot redarna. Man får också en redogörelse för hur Sjöfolksförbundet blev en del av SEKO, facket för service och kommunikation, och inte Svenska Transportarbetareförbundet, och hur SEKO sjöfolk har varit organiserad under de senaste åren. Läsaren får en inblick i 1997 års TAP-avtal som tillät upp till 50 procent icke-EU-medborgare i besättningen för segling under svensk flagg, samt hur färjesjöfarten efter många decennier av oro om slopandet av taxfree till slut år 1999 förlorade taxfreerättigheterna, med vissa undantag, vilket fick återverkningar på nöjesresandet med färja. I boken beskrivs sedan den svenska storsjöfarten som nu blott är en skugga av sitt forna jag, samt skärgårds- och bogserbåtstrafiken som trots relativt få medlemmar har en hög grad av facklig organisering. Boken fortsätter med det fackliga arbetet på

ett internationellt plan, om arbetsmiljö och säkerhet till sjöss, och diskuterar den ofta negligerade frågan om fackligt aktiva kvinnor. Förutom detta beskrivs arbetet med *Sjömannen*, den tidskrift som i snart 100 år har fungerat som informationsorgan och opinionsbildare. I slutet finns ett avsnitt om visioner för SEKO sjöfolk.

Hur kan man då beskriva detta verk? Snarare än en bok om historia tycker jag att boken borde läsas som både en typ av manifest för fackligt engagemang inom sjöfartsnäringen, och som en samling av personporträtt av fackligt aktiva personer. Historien är precis som alla historier skrivna utifrån en särskild ståndpunkt, nämligen sjöfolkets. Detta förstår man både när man läser historien men det framkommer också i hur språket används, såsom de förekommande orden "fiffelflagg", "märklig flagg", och "slavskepp". När jag hävdar att boken är en samling av personporträtt menar jag att det inte finns en tydlig författarröst som går genom materialet. Snarare har författaren gjort ett stort antal intervjuer vilka är återgivna i boken. Detta är säkerligen ett medvetet berättartekniskt val.

Fördelarna med denna form av berättande är att man som läsare får bra insikt i hur olika klubbordförande och fackligt aktiva beskriver sig själva, den svenska sjöfarten samt det fackliga engagemanget. En annan fördel är att läsaren får en inblick i hur de olika intervjuade personerna pratar, deras sätt att uttrycka sig i och med att boken till stor del består av direkta citat från intervjuerna. Ytterligare en fördel är förstås att läsaren, som kanske är en person som arbetar inom näringen, men ännu ej är fackligt engagerad, blir inspirerad och får förebilder i de personer som beskrivs i boken. Nackdelarna är att det blir mycket överlappande teman som tas upp i intervjuerna, både i det att många intervjuade personer säger samma sak, vilket kan kännas repetitivt, och i det att de intervjuade personerna talar om många fler teman än det som kapitlet i vilket intervjun ingår ska behandla. Ibland saknar man just det sammanhängande narrativet, den röda tråden, en hjälp i att förstå vad man som läsare bör ta med sig från varje enskild intervju. Läsaren bör alltså ställa in sig på att boken inte har en början, en mitt och ett slut, utan läsupplevelsen består snarare i att man efter den historiska överblicken kastas in i den fackliga vardagen, och att man lika abrupt kastas ut i slutet av boken.

För mig som forskare har boken varit mycket lärorik i och med att den

har gett mig en bättre insikt i sjöfolksförbundet och SEKO sjöfolks sätt att resonera. Här finns en tydlig ståndpunkt och ett tydligt språk. Jag har sett hur historien har organiserats kring ett antal segrar såsom Lex Britannia, striden om *Black Prince*, och kampen om det svenska internationella sjöfartsregistret SIS. Ännu mer rafflande blir det då dessa stora segrar precis är det som redarna ser som stora spikar som slås i den svenska sjöfartens kista. Vem och vad som har bidragit till den svenska sjöfartens nedgång är det inte rätt plats att diskutera här. Men ett sätt att förstå fackets syn på historien får man genom att läsa *Förbund på sju hav, del 4*.