

nr 72

Forum navale

Manne Dunge: *En okänd örlogsdepå? Gustafsvik vid Ångermanälven*

Brad Beaven: *Slum Priests as missionaries of Empire in a British Naval Port Town, Portsmouth c. 1850–1900*

Isaac Land: *Antagonistic Tolerance and other Port Town paradoxes*

Sjöhistoriska Samfundets tidskrift 2016





Den Stormæktigste Drottningh
Drottningh CRISTINA Sveriges Gjökes och Wenders
Drottningh Stofuotinna, till Finlandh Koninginna
uthi Estland, Carlen, Bremen, Werden, Slehn, Pommeren,
Lapfen, och Wenden, furkonna till Rugen, fru Osier
Jugersmannslandh och Wismer, war Mærnædygte Drottningh
thi hette Paps Cort osier Ofver hoon på Det Wærdædyng,
thi Vidæwælt

Nr 72

Forum navale



Sjöhistoriska Samfundets tidskrift
2016

Utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse
och Ebbe Aspengrens fond

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna
Grafisk form: Jenny Rosenius Text & Form AB
Tryck: TMG Sthlm, 2016
ISSN (tryckt): 0280-6215
ISSN (elektroniskt): 2002-0015

Sjöhistoriska Samfundet

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

Adress

Sjöhistoriska Samfundet
Kornhamnstorg 2
111 27 Stockholm
e-post: info@sjohistoriskasamfundet.se

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

Hemsida

www.sjohistoriskasamfundet.se

Årsavgift

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

Forum navales redaktion

Redaktör Thomas Taro Lennerfors
e-post: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se
Bitr. redaktör Jerker Widén
e-post: jerker.widen@fhs.se

Forum navale
c/o Thomas Taro Lennerfors
Uppsala universitet
Teknikvetenskaper / industriell teknik
Box 534
751 21 Uppsala

INNEHÅLL

Redaktionens förord	9
In memoriam Lennart Rosell (1926-2015)	12
<i>Manne Dunge</i> : En okänd örlogsdepå? Gustafsvik vid Ångermanälven	14
<i>Brad Beaven</i> : Slum Priests as missionaries of Empire in a British Naval Port Town, Portsmouth c.1850-1900	54
<i>Isaac Land</i> : Antagonistic Tolerance and Other Port Town Paradoxes	78
 <i>Sjöhistoriska samfundets 75-årsjubileum</i>	
<i>Lars Ericson Wolke</i> : Sjöhistoriska samfundets grundande 1939 – några historiografiska och personhistoriska aspekter	102
<i>Leos Müller</i> : Forum navale 1940-2015 – En historiografisk överblick	130
 <i>Recensioner</i>	
Tricia Cusack (ed.): <i>Framing the Ocean, 1700 to the present</i> . Anmäld av Linda Johansson	143
Lars Ericson Wolke: <i>Kapare och pirater i Nordeuropa under 800 år</i> . Anmäld av Karl Sörenson	145
Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard Blakemore & Tijn Vanneste (eds.): <i>Law, Labour and Empire – Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800</i> . Anmäld av Gustaf Fryksén	148
Aryo Makko & Leos Müller (red.): <i>I främmande hamn – den svenska och svensk-norska konsulstjänsten 1700-1985</i> . Anmäld av Bo G Hall	152
Gerrit Knaap, Henk den Heijer and Michiel de Jong (eds.): <i>Oorloggen overzee. Militair optreden door compagnie en staat buiten Europa 1595-1814</i> . Reviewed by Gijs Rommelse	155

- Ralf Bleile & Joachim Krüger (red.): *'Princess Hedvig Sofia' and the Great Northern War.*
Anmäld av Ulf Sundberg 158
- Roger Morriss: *Science, Utility and Maritime Power. Samuel Bentham in Russia, 1779-91.*
Anmäld av Lars Ericson Wolke 161
- J. Ross Dancy: *The Myth of the Press Gang. Volunteers, Impressment and the Naval Manpower Problem in the Late Eighteenth Century.*
Anmäld av Lars Ericson Wolke 164
- Roger Branfill-Cooks: *Torpedo – The Complete History of the World's Most Revolutionary Naval Weapon.*
Anmäld av Per Edling 167
- Andreas Linderöth (red.): *Det dolda hotet – 12 forskare om ubåtar.*
Anmäld av Pär Flyghed 170
- Geirr H. Haarr: *The Gathering Storm. The Naval War in Northern Europe September 1939 – April 1940.*
Anmäld av Bengt Larsson 172
- Jesper Hamark: *Ports, dock workers and labour market conflicts.*
Anmäld av Lars Berggren 176
- Erling Matz & Carina Lernhagen Matz: *Lust & Nöje. Essäer om livet i båt under 300 år.*
Anmäld av Bo G Hall 179
- Johan A Lundin & Fredrik Nilsson: *Spritsmuggling på Östersjön – en kulturhistorisk studie av nätverk i tillblivelse.*
Anmäld av Lars Ericson Wolke 181
- Anders Lindström och Gert Malmberg (red.): *Svensk sjöfartshistoria – i storm och stiltje.*
Anmäld av Lennart Bornmalm 184
- Einar Ellermaa & Inge Pitsner: *Människorna som berördes av M/S Estonia – 20 år efter förlisningen.*
Anmäld av Lars Grundberg 186

Kommenterade dokument

Björn Marten:

Flykten över Östersjön 1940-1945 – en marinmålning berättar 188

Gijs Rommelse:

How a Swedish flag helped shape the Dutch Republic's naval identity 196

Forskarpriset till Jan Gletes minne 204

Sune Örtendahls stiftelse 206

Anvisning för manusförfattare 208

Styrelse 211

Forum navales redaktionsråd 213



Redaktionens förord

Thomas Taro Lennerfors och Jerker Widén

Vi har nöjet att presentera ett nytt nummer av Forum navale – Sjöhistoriska Samfundets tidskrift med syfte att “bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former”. Detta nummer bjuder på tre längre och externt sakkunniggranskade artiklar, två texter som härrör från de föredrag om Sjöhistoriska Samfundets grundande och Forum navales historia som Lars Ericson Wolke respektive Leos Müller höll på Samfundets 75-årsjubileum den 10 april 2015, samt recensioner och kommenterade dokument.

Sjöhistoriska Samfundet har under längre tid haft som ambition att förstärka Forum navales position i det vetenskapliga samfundet och därmed göra tidskriften till ett mer attraktivt medium där forskare kan publicera sina resultat. Under hösten 2015 har redaktionen instiftat ett redaktionsråd med tio kunniga och erfarna personer inom maritim historia för att stödja redaktionen med sina kunskaper och kontakter. Vi är mycket tack-samma för att dessa personer vill bidra till vår strävan om en högkvalitativ sjöhistorisk tidskrift. I december 2015 blev Forum navale antaget i *European Research Index for the Humanities and Social Sciences* (ERIH PLUS), ett index som listar de viktigaste vetenskapliga tidskrifterna inom humaniora och samhällsvetenskap. Tidskriften är också antagen till ”norska listan” (The Norwegian Register for Scientific Journals, Series and Publishers), som hanteras av Norwegian Center for Research Data (NSD). Trots denna förstärkta profilering mot det vetenskapliga hållet (med extern sakkun-

niggranskning), kommer Forum navale även fortsättningsvis acceptera populärhistoriska bidrag (med redaktionell granskning).

Under hösten 2015 har Sjöhistoriska Samfundets hemsida översatt till engelska, vilket vi tror är ett sätt för Forum navale att nå intresserade läsare utanför Sveriges gränser. Redaktionen och styrelsen uppmanar medlemmarna att besöka Samfundets webbplats (www.sjohistoriskasamfundet.se). Där finns samtliga tidigare utgivna nummer av Forum navale att tillgå i fulltext. Nytt för i år är att sex skrifter, publicerade av Sjöhistoriska Samfundet mellan 1940 och 1956, finns digitaliserade. Ni kan finna dem genom att klicka på länken *Skriftserie*.

Sjöhistoriska Samfundet inrättade för en tid sedan ett forskarpris till Jan Gletes minne. Priset delas ut årligen till "forskare, svensk eller utländsk, som med sitt vetenskapliga arbete utvecklar kunskapen om svensk maritim historia eller angränsande ämnen". Styrelsen för Sjöhistoriska Samfundet har beslutat tilldela den brittiske historikern James Davey 2015 års forskarpris. Davey har, utifrån ett brittiskt perspektiv och omfattande källforskning, belyst viktiga delar av Östersjöområdets marina historia och speciellt de logistiska förutsättningarna för det tidiga 1800-talets sjökrigföring. Samfundets ambition är att priset, genom att belöna viktiga forskarinsatser, ytterligare skall bidra till att stimulera kunskapsutvecklingen i sjöhistoria. Avslutningsvis hoppas redaktionen att medlemmarna och andra intresserade läsare av årets nummer av Forum navale för en medryckande och informativ läsoplevelse.

I Forum navales skriftserie har under 2015 utkommit:

Staffan Berglind, *Hansa har sänkts – uppgifter rörande det svenska passagerarfartyget Hansas förlisning utanför Gotland den 24 november 1944* (Hofors: MEDIAkultur, 2015), andra utgåvan. 174 s, häftad, ill. Ingår i skriftserien som nr. 53.

Nils Erik Villstrand och Kasper Westerlund (red.), *Stor seger – litet nederlag? Perspektiv på sjöslaget vid Rilax 1714* (Åbo: Sjöhistoriska institutet, 2015), Meddelanden från Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi nr. 34. 211 s, inb, ill. Ingår i skriftserien som nr. 54.



In memoriam

Lennart Rosell 1926–2015

Lennart Rosell, Sjöhistoriska Samfundets sekreterare under 33 år, avled den 14 december 2015 89 år gammal. Lennart föddes 1926 i Göteborg i en släkt med flera sjökaptener. Detta nedärvda intresse för staden och sjöfarten behöll han livet igenom. Han flyttade dock tidigt till Stockholm och studerade historia, vilket 1959 resulterade i en filosofie licentiatexamen. Här träffade han också sin hustru Ingrid, som avled endast några dagar efter honom. Lennart hade sin yrkesverksamhet ända till pensionen på Krigsarkivet där han med tiden blev 1. arkivarie och chef för en sektion med ansvar för såväl arkivets marina samlingar som inspektion av de marina myndigheternas arkiv.

År 1963 blev han medlem av Samfundet och samtidigt dess sekreterare och redaktör för Forum navale, uppdrag som han behöll ända till 1996. Hans verksamhet var mångfacetterad. Att vara redaktör innebar bl.a. att samla in och kvalitetsbedöma artiklar. Ofta gjorde Lennart det på egen hand, ibland med hjälp av speciellt sakkunniga. Han var också ansvarig för att publikationen utkom en gång per år. Med tanke på att Samfundets ekonomi under många år var ansträngd var detta stundom ingen enkel uppgift och det förekom vid några tillfällen att han blev tvungen att ta till nödlösningar för att hålla nere kostnaderna. Lennart hade också hand om kontakterna med Abrahamssons tryckeri i Karlskrona. Dessa kontakter underlättades avsevärt av att ägaren, Nils Abrahamsson, själv var medlem

i Samfundet, som förutom att framställa en högkvalitativ produkt också hade stor förståelse för Samfundets ekonomiska bekymmer. Lennart var därtill ansvarig för lagret av Forum navale på Krigsarkivet och för att ur detta förse köpare av äldre årgångar. Som sekreterare ansvarade han för det årliga utskicket av tidskriften till medlemmarna och av kallelser till sammanträdena. Vid dessa förde han protokoll. Han ansvarade även för medlemsregistret. Till sekreterarsysslan hörde även att vara klubbmästare, vilket innebar att ordna lokal, normalt på Krigsarkivet. Han införskaffade också förtäring (läs: landgångar) och dryck och höll i övrigt i "eftersitserna". Det var till stor del Lennarts förtjänst att de genomfördes i bästa stämning och dessa tillställningar har efterlämnat många goda minnen.

Av stor betydelse för Samfundet under dessa magra år var att Lennart var Samfundets viktigaste länk till Krigsarkivet. Utan det stöd i många former som han lyckades utverka av arkivet är det inte helt säkert att Samfundet hade överlevt. I alla händelser hade verksamheten i form av föredrag och tidskriften knappast kunnat vara på den nivå som man ändå kunde upprätthålla. Han lyckades även rekrytera medlemmar och även styrelsemedlemmar ur Krigsarkivets personal.

Lennart var på dessa olika sätt Samfundets ryggrad under mer än trettio år, från 1963 till 1996. Han fick inte som sekreterare uppleva hur förutsättningarna för Samfundets verksamhet drastiskt förändrades genom Sune Örtendahls stora donation år 1998. Hans år kännetecknades snarare av kampen för att överleva än av senare tiders expansion. Samfundet är skyldigt Lennart ett stort tack för att han tillsammans med de olika ordförandena han kom att samarbeta med lyckades hålla skutan flytande. För sitt långvariga engagemang i Sjöhistoriska Samfundet fick han synnerligen välförtjänt Patriotiska sällskapets guldmedalj för långvarig gagnarik verksamhet. Lennart var även ledamot av Örlogsmannasällskapet sedan 1972.

Var och en som haft förmånen att samarbeta med Lennart kan intyga att han var en hedersman, alltid vänlig och med hög integritet.

Björn Gäfvert, skattmästare 1982–2008
Per Clason, sekreterare 1996–2009



En okänd örlogsdepå? Gustafsvik vid Ångermanälven

Manne Dunge

Hösten 1914, strax efter första världskrigets utbrott, beslöt Sveriges Riksdag att anlägga en örlogsdepå vid Ångermanälvens nedre del, ca 20 km norr om Härnösand. Den skulle vara ett komplement till flottans befästa stödjepunkter vid Östersjön och på västkusten. Åren dessförinnan hade flera försvarsberedningar fört fram olika förslag om förbättringar av försvaret av Norrland, som var en landsdel i snabb utveckling.¹ Gustafsviks örlogsdepå² är idag nedlagd, men kvar finns delar av den ursprungliga anläggningen. I den bedrivs fortfarande viss reparationsverksamhet i vad som kan vara Europas nordligaste torrdocka. Däremot finns det inget publicerat om varför anläggningen byggdes och hur den har använts. Denna artikel är ett försök att förklara varför en befäst replipunkt och en reparationsdocka anlades vid Norrlandskusten, hur processen kring tillblivelsen såg ut, samt hur anläggningen senare utvecklades.

Under senare delen av 1800-talet hade antalet örlogsfartyg ökat kraftigt. Vid sekelskiftet 1900 fanns enligt *Rulla öfver svenska flottan* 64 stridsfartyg, varav tio stycken 1:a klass pansarbåtar, som 1914 hade ökats till 96 stycken,

Manne Dunge har en fil kand. i historia och etnologi. Han är nu pensionerad men har tjänstgjort som förste intendent vid såväl Sjöfartsmuseet i Göteborg som Statens maritima museer; Sjöhistoriska museet och Marinmuseum. Han har publicerat artiklar i *Unda Maris* om skeppsbåtar, om Wilsonlinjen och emigrationen från Göteborg samt i *Aktuellt från Marinmuseum* om robotbåten *Västervik*.



*Pumphuset, till vänster, samt transformatorhuset, oktober 2013.
Foto: Linnea Tidäng, Länsstyrelsen Västernorrland.*

varav 13 1:a klass pansarbåtar. Dessa fartyg var baserade vid flottans två stationer, Karlskrona station och Stockholms station som båda hade var sin varvsenhet. Göteborgs station hade redan 1854 minskats ner till örlogsdepå och 1870 helt dragits in.³

Örlogsdepå var en svensk benämning på en sekundär örlogsbas som i motsats till de primära örlogsbaserna inte kunde ställa ersättningspersonal till förfogande för att komplettera fartygens besättningar, samt saknade större varvsresurser. Sekundära örlogsdepåer fanns också i andra länder men gränsen mellan primära och sekundära baser varierade mellan olika länder beroende på de krav de olika örlogsflottorna ställde.⁴ De båda svenska örlogsstationerna låg således i Östersjön och flottans uppdrag låg också främst i att kunna möta ett ryskt invasionsföretag mot den svenska ostkusten. Vid en mobilisering skulle flottans samtliga enheter, även de i Karlskrona, avgå mot Stockholms skärgård.⁵

Efter Norges självständighet år 1905 förändrades förutsättningarna och inte minst i den sjömilitära debatten framfördes åsikten om att alla landets

kuster måste kunna försvaras. En sådan debattör var kapten Otto Lybeck, adjutant hos Inspektören för flottans övningar till sjöss. I tidskriften *Vårt försvar* framförde han kravet att skapa en flottstation vid Norrlandskusten. Hans argument var att för försvaret av Norrland, som då var i stark ekonomisk utveckling, räckte det inte med att Bodens fästning börjat byggas 1901. Om det gjordes ett anfall med landstigning söder om Boden skulle den svenska arméns förbindelser därifrån sättas ur spel. Det stora avståndet till Stockholms örlogsstation gjorde det svårt att försvara området utan en fast stödjepunkt på Norrlandskusten. Om ett fartyg med 15 knops fart avgick från Stockholm till exempelvis Ångermanälvens mynning, en sträcka på 247 distansminuter, skulle det dröja ett helt dygn innan det var framme.⁶

Samma år, 1905, motionerade två Norrlandsrepresentanter i andra kammaren om att inleda undersökningar för att finna den lämpligaste platsen vid Norrlandskusten för en replipunkt för flottan. Man framhöll att det fanns risk att en jämförelsevis liten fientlig flotta skulle kunna stänga av hela Bottniska viken mellan Åland och Väddö. De skrev att "om vår flotta, sedan den blivit inestängd, saknar replipunkt, där krigsfartyg kunna erhålla skydd, bliva reparerade och få sina förråd av ammunition och livsförnödenheter förnyade skulle ett nederlag oundvikligen bli följderna".⁷ De menade att hela Bottniska viken skulle kunna användas som ett ohotat invasionsområde från Finland, som då var en del av Ryssland.

Redan år 1839 skall ett förslag ha väckts om att skapa en fast stödjepunkt för flottan i den ångermanländska skärgården, men av ekonomiska skäl blev då inget av.⁸ Men år 1898 framförde chefen för flottans stab i ett yttrande över 1897 års befästningskommittés betänkande att det fanns ett behov av en befäst replipunkt för flottan på mellersta Norrlands kust. Cheferna för generalstabens och flottans stab stödde sedan detta i ett gemensamt förslag till 1906 års försvarsplaner. Där hävdade de att: "Såsom en naturlig fordran i detta hänseende (flottans uppträdande gentemot överlägsen motståndare) måste anses upprättandet av minst en dylik operationsbas för vardera av våra tre strategiska sjöfronter, nämligen Östersjön, Västkusten och Norrlandskusten".⁹

1907 års försvarskommitté slog fast att det var nödvändigt att en operationsbas anlades på Norrlandskusten så snart som möjligt. Men eftersom en permanent bas krävde betydande kostnader borde denna anstå tills vi-

dare och att man nu endast skulle skapa en skeppsdocka med reparationsverkstad och dessutom göra förberedelser för att kunna upprätta en tillfällig operationsbas för torpedfartyg vid en mobilisering. Dockan skulle ha dubbla ändamål: dels skulle den vara ett stöd för flottan, dels skulle den i fredstid vara av stor nytta för handelssjöfarten. Därför borde anläggningen byggas i privat regi, men med ekonomiskt stöd av staten.¹⁰

De fyra försvarsberedningar, som statsminister Staaff tillsatte 1912, hade som uppdrag att föreslå kraftiga begränsningar av försvarskostnaderna. Men andra försvarsberedningen begärde trots detta en utredning om att skapa en replipunkt för flottan på mellersta Norrlands kust, dock för så låg kostnad som möjligt. Denna s.k. chefernas utredning genomfördes 1913 och trycktes 1914.¹¹ I denna utredning framförde man också att det för rikets försvar var viktigast med en skyndsam förstärkning av kustfästningarna och föreslog bland annat att det skulle upprättas en välbestyckad fästning på Hemsö utanför Härnösand. Delar av utredningen lämnades redan under arbetets gång till andra försvarsberedningen. Försvarsfrågan var emellertid under dessa år utsatt för kraftiga politiska motsättningar och regeringen Staaff avgick i februari 1914, efter kungens borggårdstal. Detta ledde till att utredningen först ajournerade sina sammanträden och sedan upplöstes. Utredningens sekretariat upprättade ändå ett förslag till en förstärkning av det fasta kustförsvaret, inklusive en befäst replipunkt vid Härnösand.¹²

Chefen för generalstaben stödde också förslaget: "En befäst replipunkt på mellersta Norrlands kust stöder arméns operationer, såväl direkt genom att spärra en för fientlig landstigning lämpad hamn, som indirekt genom att en dit detacherad del av kustflottan kan hindra eller fördröja en fientlig landstigning." Han framhöll vidare att delar av fälthären i så fall skulle kunna frigöras för att användas på annat håll.¹³ Till 1914 års andra lagtima riksdag föreslogs slutligen i en proposition att en replipunkt för flottan skulle förläggas till Ångermanälvens utlopp samt att en örlogsdepå skulle anläggas på så sätt att delar av den under fredstid kunde avskiljas för att hyras ut till civil verksamhet. Arrendesumman skulle kunna användas till att täcka en del av de med örlogsdepån förenade årliga kostnaderna.¹⁴

Samma riksdag beslöt att anlägga en örlogsdepå vid Härnösand, men avsatte inga medel för en verkstadsanläggning. Men i riksdagens skrivelse den

14 september 1914 framhölls att om anläggningen på ett tillfredställande sätt skulle kunna fylla sitt ändamål så borde den också omfatta en mindre verkstadsanläggning.¹⁵ Denna riksdag beslöt också att en fästning skulle anläggas vid Hemsö, ca 15 km öster om Gustafsvik. Fästningen som kom att lyda under Kustartilleriet fick i uppgift:

- att trygga svenska flottans förbindelser med örlogsdepån
- att skydda örlogsdepån och i andra hand industriella verk mot förstörelse
- att förhindra att förbindelserna mellan arméns delar norr och söder om Ångermanälvens skars av.¹⁶

Varför just vid Gustafsvik?

Chefen för generalstaben hade 1913 framfört att en befäst replipunkt ur lantmilitär synpunkt var mest värdefull om den förlades vid Örnsköldsvik, därefter vid Sundsvall och minst vid Härnösand. En fientlig landstigning på de förstnämnda platserna skulle lättare kunna blockera norra stambanan samtidigt som det var lättare för den svenska krigsledningen att hinna koncentrera tillräckligt stora delar av fälthären dit.¹⁷ Såväl chefen för flottans stab som kustförsvarskommissionen ansåg dock att Ångermanälvens mynning ur sjömilitär synpunkt var att föredra framför Sundsvall och Örnsköldsvik. Anledningen var att Ångermanälvens mynning var den rikaste delen och "av fientliga företag av alla slag sannolikt mest hotade delen av kusten" samt att möjligheten till befästningar var betydligt bättre där.¹⁸ Andra försvarsberedningen ansåg också att flottans argument för en replipunkt vid Ångermanälvens mynning för flottan måste väga tyngre än de skäl som angetts för andra platser. Detta blev också departementschefens förslag till riksdagen.¹⁹

I ett elevföredrag vid Sjökrigshögskolan 1911-1912 diskuterades mer detaljerat bakgrunden till placeringen av örlogsdepån. Även om detta fö-

redrag, som då klassades som hemligt, är en enskild officers utbildningsmaterial så torde det i sina allmänna delar ge en god beskrivning av hur man resonerade under denna tid.²⁰ Där framhölls att man vid val av plats för flottans replipunkt längs Norrlandskusten, vid sidan av strategiska aspekter, också måste ta hänsyn till vilka områden som ur militära kustgeografiska avseenden var bäst lämpade. En grundläggande aspekt var då att platsen inte fick ligga alltför nära de militära anläggningarna i Stockholms skärgård. Av detta skäl borde depån ligga inom kustavsnittet Umeå-Hudiksvall.²¹

Det fanns där fem möjliga områden för en replipunkt: Ume älvs utlopp, området runt Örnsköldsvik, Ångermanälvens utlopp vid Härnösand, området runt Sundsvall samt området runt Hudiksvall. I samtliga dessa områden fanns god tillgång till kol, olja, proviant, vatten, sjukhus, telegraf- och telefonförbindelser. Därtill var de alla knutna till norra stambanans järnvägsförbindelser antingen direkt eller via bibanor. De hade också alla tillgång till någon form av varv eller mekaniska verkstäder.²²

Vid valet mellan dessa fem områden undersökte man sedan olika sjömilitära aspekter som:

- att det måste finnas tillräckliga djup och utrymmen också för pansarbåtar
- att det måste finnas minst två utlopp till sjöss, helst med ett betydande avstånd från varandra
- att det måste finnas skydd för bombardemang från sjön
- att platsen måste ha goda isförhållanden.

En jämförelse mellan dessa fem områden visade att Härnösandsområdet hade flest fördelar. Inte minst gällde det isförhållandena där området runt Ångermanälvens utlopp ansågs ha ca 85 dagars s.k. istid medan de andra områdena hade 120-173 dagar. Detta var inte oviktigt med dåtidens relativt maskinsvaga fartyg.

I föredraget ges följande beskrivning av detta område:

Hernösands redd jämte den mer än 15 (distans)minuter djup fjord som utgör Ångermanälvens mynning erbjuda åt en sjöstyrka så godt som obegränsat utrymme med utomordentligt godt skydd af det höga landet. Fyra utlopp finnas för 1:a klass pansarbåtar och kryssare, af hvilka dock två och två äro belägna endast 2-3 minuters afstånd från hvarandra. Tvenne af dess utlopp leda ut vid Lungö, det södra bredt och djupt, det norra smalt och något grundare. De båda andra loppen, hvilka äro smala, gå norr om Hemsö samt å ömse sidor om Storö. Afståndet mellan de båda yttersta lederna är 11-12 minuter.

Förutom dessa finns ett lopp för 2,7 m. (djupgående) fartyg innanför och söder om Hernö. Tages detta med i beräkningen blir afståndet mellan de yttersta utloppen c:a 18 minuter, hvarför ju en stor fördel vore vunnin, om sundet vid själva staden kunde göras tillgängligt för våra större fartyg.

Förutom det större avståndet mellan de yttersta lederna erbjuder Hernösand för den blockerade fördelen af att med säkerhet ej bliva upptäckt förr än i själva utbrytningsögonblicket. Den blockerande måste därjämte afdela en betydande styrka till bevakning på grund af att han ju ej har mindre än fem olika leder att bevaka.²³

Chefernas utredning föreslog att inom Härnösandsområdet borde den egna flottans ankarplats och depå ligga innanför linjen Mörtsal-Hornö där Ångermanälven grenar sig medan försvarsanläggningarna skulle koncentreras till Hemsö. Förslaget omfattade en minspärning i Sannasundet försvarad av spärrbefästning vid Sanna, ett torpedbatteri, samt ett kanonbatteri på Hemsö nordvästra sida liksom tre kanonbatterier vid Hemsö östra strand. Samtliga fem kanonbatterier skulle bestyckas av 12 cm kanoner och vara försedda med strålkastare för farvattnens och strändernas belysning. Därtill föreslogs ett kastbatteri med fyra stycken 30,5 cm haubiter med mätstationer. Dessutom skulle det finnas rörligt artilleri, rörliga strålkastare, båtar, m.m. För att bemanna anläggningen med kustartilleripersonal måste man därtill bygga kaserner och annat i Härnösand. Dessa försvarsanläggningar beräknades kosta 6,9 miljoner kronor.²⁴

Detta mycket ambitiösa förslag minskades dock av försvarsberedningen genom att torpedbatteriet ströks, haubitsbatteriet minskades ner till

tre pjäser, den rörliga bestyckningen minskats något, samt att den fasta bestyckningen togs från pansarbåten *Svea*. Kostnaden kunde härmed reduceras till 4,6 miljoner, men det var ändå nästan tre gånger mer än vad anläggningen vid Gustafsvik beräknades kosta, 1,7 miljoner.²⁵ Även om befästningarna på Hemsö inte skulle kunna hindra en fiende från att närma sig för att bombardera området, så kunde beskjutningen tvinga denne att hålla sig i rörelse. Ytterligare en fördel var "att den höga Hernön omöjliggör all nedslagsbedömning" (uppgiften bör i stället gälla Hemsö) för en fiende utifrån havet samtidigt som den bombarderade styrkan lätt kunde skydda sig uppe i själva Ångermanälven.²⁶

Självfallet gjordes också lokala inspektioner på plats. Redan 1907 hade den senare byggnadschefen K. A. Holmberg vid Gustafsvik gjort undersökningar längs hela Ångermanälvens strand.²⁷ Och under 1908 hade 1:a klass kanonbåten *Blenda* under tre veckor gjort undersökningar för att finna den lämpligaste platsen för att anlägga en flottstation längs Norrlandskusten.²⁸ Kanske påverkades också valet av att flottan några år tidigare, 1903, hade anlagt ett större kolupplag i Kläpp en god bit längre upp längs Ångermanälven. Kolet skulle lossas antingen i Härnösands hamn eller vid Sprängsvikens station, något längre upp i älven än Gustafsvik, och därifrån transporteras med järnväg till Kläpp.²⁹

Arbetet påbörjas

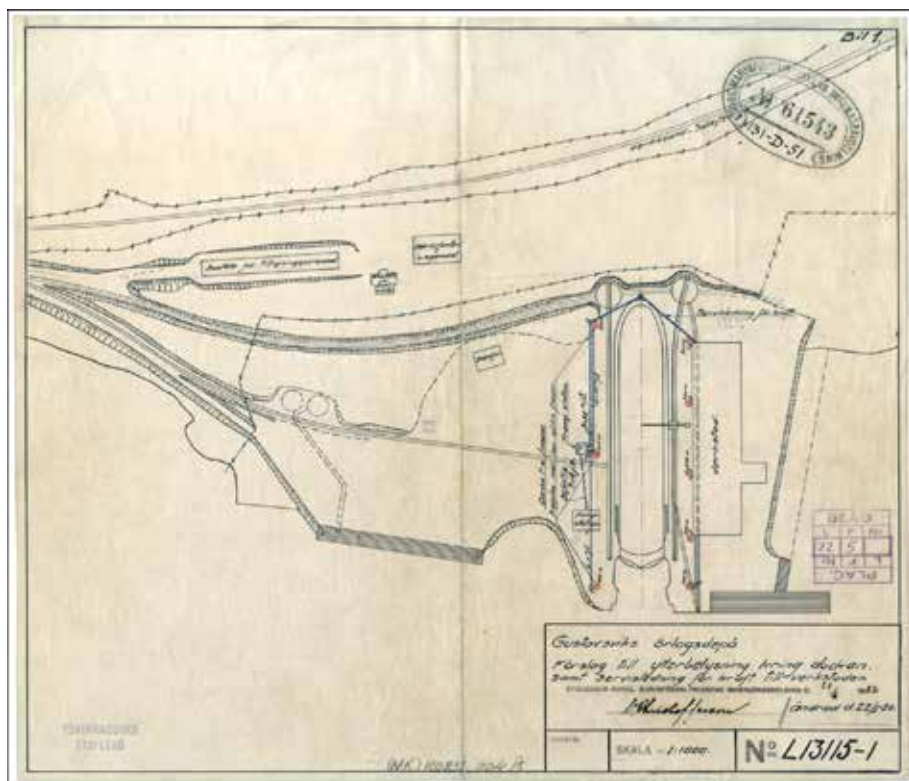
Medel för undersökningar på platsen beviljades i mars 1915. Och i april samma år fick Kungliga Marinförvaltningen i uppdrag att utarbeta en plan, beräkna kostnaderna för anläggandet av en örlogsdepå vid Härnösand samt göra upp ett förslag till en verkstadsanläggning. Denna skulle omfatta maskinverkstad, smedja, gjuteri och kopparslagareverkstad. I Marinförvaltningens kostnadsberäkningar, daterad i november samma år, framgår att man också planerade en hangar för flygbåtar, dåtidens benämning på sjöflygplan som kunde landa och starta på vattnet.³⁰ Själva beslutet om att örlogsdepån "skulle förläggas å fastlandet invid Vestbyviken söder om Härnösand – Sollefteå järnväg" togs av Kungl. Maj:t den 12 augusti 1915.³¹



Sjökort Bottenhavet. Den sydligaste av de röda heldragna områdena i bildens mitt anger platsen för Gustafsviks docka.

Marinförvaltningen började sedan köpa in olika mark- och vattenområden vid Västbyviken vid Västby i Högsjö socken, Västernorrlands län. Det gällde inte bara för själva varvsområdet, utan också strandområden runt hela viken, för att kunna utöka kajutrymmet och anläggningarna vid ett framtida behov men också för att få en mer effektiv tillsyn och bevakning av depån.³² År 1916 köptes också Västby herrgård med vidhängande markområden in. Den skulle användas till mäss och som bostäder för "detachementsbefälhavaren och en underofficer". Herrgården skall ha varit byggd ca 1890-1900 och tillhört Västby ångsåg som var verksam 1879-1914 då ägaren grosshand-

laren Magnus Norberg avled och sågen revs. Före ångsågen hade Norberg ägt ett mindre skeppsvarv på samma plats, Västby varv, som under åren 1868-1876 byggt en skonert och tre barkskepp.³³ I maj 1916 fastställde Kungl. Maj:t Marinförvaltningens arbetsplan och uppdrog åt förvaltningen att starta borrhings- och undersökningsarbeten. Under 1917 fortsatte de



Ritning över Gustavsviks örlogsdepå daterad 21 juni 1922, ändrad 22 maj 1924. Förslag till ytterbelysning kring dockan samt serviceledning för kraft till verkstaden. I centrum syns dockan, höger om denna verkstadsbyggnaden, till vänster om dockan transformatorstationen samt närmast dockportarna pump-
huset. Strax nedanför Härnösands-Sollefteå järnväg ligger boställe för tillsyningspersonal (Långa raden), boställe för vaktkarlar (Bläckhornet) samt marketenteri och logement. På båda sidorna utanför dockportarna syns västra resp. östra kajen.

förberedande arbetena samt anläggandet av ett stickspår till Härnösands – Sollefteå järnväg. Två bostadshus, ett för underofficerare och ett vakthus, uppfördes också under våren och sommaren 1917 för mer ”yrkesskicklig personal” som måste anskaffas från annan ort.³⁴

När det gällde byggandet av torrdockan, som var den största och viktigaste delen av anläggningen, försökte man år 1917 att få in anbud från de större byggnadsfirmorna Arcus, Kreuger & Toll samt Skånska cementgjuteriet, som bedömdes kunde klara av arbetet. Krigsårens omfattande pris-höjningar både på material- och arbetspriser samt den osäkra arbetsmarknaden gjorde dock att ingen var intresserad av att lämna något fast anbud. Inte heller vid muntliga förhandlingar lyckades man finna någon lämplig firma eftersom Marinförvaltningen ansåg att kostnaderna dels skulle bli alltför höga, dels för att villkoren som ställdes var försedda med alltför stora förbehåll. Marinförvaltningen beslöt därför att genomföra arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå i flottans egen regi. Förhandlingarna hade emellertid dragit ut på tiden och byggnationen blivit fördröjd, även om projekteringen med framtagning av ritningar hade fortsatt.³⁵ Arbetsförhållandena vid Gustafsvik var under krigsåren inte heller de lättaste och byggnadschefen K. A. Holmgren rapporterar i januari 1918 till Marinförvaltningen:

De tröstlösa förhållanden som råda inom byggnadsverksamheten är allmänt bekant, arbetslöner hava ständigt ökats och materieln är allt svårare att anskaffa, leveranstider kunna icke hållas. Särskilt vid Gustafsvik i en landsdel som har svårt att frambringa behövliga livsmedel (även bränsle har enligt uppgift varit svåransköffbart) samt där sjötransporter trots läget icke kunnat erhållas, järnvägstransporten likaledes inskränkt och med stark vinterkyla äro villkoren som erbjuds en arbetsledare icke så lätta att övervinna. Bostadstillgången på orten är knapp och hyrorna dyra. Möjlighet att erhålla elektriskt ljus eller kraft äro synnerligen oviss.³⁶

Samtidigt pågick år 1917 omfattande hungerprotester och sammanstötningar mellan militärer och demonstranter, inte minst i Ådalen. Förstamajdemonstrationen i Härnösand skall t.ex. ha samlat 5 000 deltagare. Också i Gustafsvik uppstod vissa svårigheter, men när arbetarna fått ledigt för demonstrationer den 30 april och 1 maj blev konflikten hävd och arbetarna kunde återgå till arbetet.³⁷ Det fanns också en betydande arbetslöshet i området och såväl lokalavdelningen av Svenska Grov- och fabriksarbetareförbundet som riksdagsman Knut Tengdahl försökte under hösten 1917

påverka Marinförvaltningen att öka arbetsstyrkan och forcera arbetet vid Gustafsvik "eftersom man befarar stor arbetsnöd på grund av minskning av industriarbetet i orten". Samtidigt skriver en företrädare för fackförbundet att "Arbetsledaren här Ingenjör A. Ygberg som visat sig förstå och behärta verkliga arbetarkrav ... skulle om arbetets forcering här arbetarna hava det tämligen drägligt."³⁸ Men inte förrän våren 1918 ökade antalet anställda.

Under 1918 påbörjades arbetet med torrdockan genom sprängningar och schaktningsarbeten. Dockan skulle ha en längd av 140 meter, en bredd av 21 meter vid dockporten och med åtta meters vattendjup och vara så stor att även en pansarbåt av Sverigetyp kunde tas in. Gustafsviks docka skulle inte ha mindre dimensioner i längd, bredd och djup samt mått i portöppningen än flottans nya docka i Karlskrona, Oscarsdockan.³⁹ Av ekonomiska skäl bedrevs arbetet ändå i en begränsad omfattning detta år, men under den tid då det inhyrda mudderverket användes för att skapa ett seglingsbart vattendjup, ökades arbetsstyrkan för att minska hyrtiden.⁴⁰

För år 1919 fick Marinförvaltningen i uppdrag att med minsta möjliga arbetsstyrka endast fullfölja arbetena på Gustafsviks docka med tillhörande kajer, spår och terrasseringsarbeten. Trots detta ansåg byggnadschefen att arbetet gick väl långsamt, bl.a. beroende på en försenad elleverans från Faxevälvens kraft AB.⁴¹ För att kunna genomföra arbetet med själva dockbygget måste man först konstruera en fångdamm som utestängde vattnet från dockområdet och denna var nu i det närmaste färdig liksom också transformatorstationen. Under 1920 och 1921 pågick sprängningsarbeten och gjutning av docksidorna. Under sommaren 1921 kunde också dockportarna monteras av arbetare från Stockholms örlogsvarv. Portarna var bland de tekniskt sätt mest komplicerade delarna av anläggningen. När detta var klart kunde fångdammen tas bort och slutmuddring utföras.⁴² Trots att dockan i huvudsak var utsprängd ur berget använde man bl.a. vid dockportarna också huggen sten från Karlshälls granitindustri i Karlshamn. Även om det var långt till Blekinge kunde stenen enkelt transporteras med mindre lastfartyg och lossas vid örlogsdepåns egna kajer.⁴³

När själva dockan började bli klar år 1922 påbörjades arbetet med verkstadsbyggnaden. Denna var avsedd för "reparationer av skrov och maskiner å till depåns närhet förlagda fartyg." Men man ansåg nu att skadade maskiner kunde tas loss och sändas till någon mekanisk verkstad för repara-

tion. För skrovreparationer måste det finnas tillgång till en välutrustad plåtverkstad och smedja. Därtill behövdes en flyttbar kran samt traverser och spåranordningar mellan docka och verkstad. Verkstadsbyggnaden byggdes i trä med takstolar av järn medan trätaket täcktes av asfaltpapp. Till verkstaden hörde även traversbalkar.⁴⁴ År 1922 byggdes också Östra kajen, med en längd av 75 meter och med tio meters bredd, byggd på träpålar och med träöverbyggnad. Samma år färdigställdes även Västra kajen med en längd av 80 meter och sex meters bredd, också konstruerad med träpålar och träöverbyggnad. Båda kajerna hade en anskaffningskostnad av vardera 25 000 kr. Det drogs dessutom in elström för belysning och arbetsutrustning i verkstäderna. Därtill anskaffades pumphus och kranar, där den första köptes in redan 1919 från Nyby bruk.

Någon hangar för flygbåtar byggdes däremot aldrig, även om chefen för Marinstaben 1923 föreslog att de rekognoserade stridsbaserna för Marinens flygväsende i Fårösund, Harg, Umeå, Luleå och Gustafsvik skulle byggas ut med slip samt med mindre förråd och verkstadsskjul. Men eftersom behoven var så små hade man även utan utbyggnad relativt goda möjligheter att basera sjöflygplan på dessa platser och endast basen vid Fårösund kom att byggas ut.⁴⁵

Arbetsförhållandena under byggnationstiden

Under 1921 och 1922 bedrevs arbetet av såväl ordinarie anställda arbetare som arbetslösa, vilka anvisades arbete vid bygget av torrdockan i Gustafsvik. Under 1922 fanns totalt 125 så kallade nödhjälpsarbetare, som nästan alla kom från närområdet och då främst från Högsjö socken. Nödhjälpsarbetarna hade en maximilön av 6 kronor per dag.⁴⁶ Till stöd för de boende längre bort fanns det 1919-1921 ett marketenteri. I en insändare i en lokaltidning framfördes dock kritik mot arbetsledningen vid Gustafsvik. Det gällde dels hur nödhjälpsarbetarna tagits ut, dels att de debiterades 4 kronor per dag för matkostnaden.⁴⁷ Byggnadschefen besvarade kritiken några dagar senare. När marketenteriet senare upphörde fick:

de arbetslösa själva svara för sin mathållning, vilket kunnat ske, genom att de blivit uttagna i huvudsak från de närmast arbetsplatsen belägna kommunerna. Sådana arbetslösa, som icke anse sig själva kunna ordna sin matfråga å arbetsplatsen kunna således icke beredas arbete härstädes.⁴⁸

Kanske för att ge arbetarna vid Gustafsviks örlogsdepå bättre arbetsvillkor anhöll byggnadschefen 1920 om fem dagars betald semester vilket också beviljades av Kungl. Maj:t.⁴⁹

I alla fall arbetarna från Stockholms örlogsvarv, som monterade dockportarna, hade fri bostad i kronans hus på området. Man bodde i vanliga bostadsrum med högst fem man i varje. De fick på militärt vis säng, madrass, pöl (valsformig hård kudde), två filtar och två lakan. Det fanns också klädhängare i logementen, men annars fick arbetarna ha med sig en kappsäck för att förvara sina kläder i. Arbetstiderna var 51 timmar per vecka med nio timmar per veckodag och sex timmar på lördagar. Lönen för grovarbetare var 1918 i genomsnitt 10 kronor per dag. Eftersom det under krigsåren både var dyrt och svårt att skaffa mat så hjälpte Marinförvaltningen arbetarna vid Gustafsvik att till rabatterade priser köpa sill och potatis. Förvaltningen upplät också mark till arbetarna som de själva kunde odla på.⁵⁰

Av det bevarade arkivmaterialet framgår att arbetet på Gustafsvik var militärt organiserat. Så länge dessa arbetare vistades på Gustafsvik var de i disciplinärt avseende underordnade det befäl, byggnadschef respektive arbetschef, som Kungl. Marinförvaltningen tillsatt för dockbygget.⁵¹ Det fanns också annan militär personal i Gustafsvik under byggnadstiden, t.ex. en dykare från Karlskrona.⁵²

En färdig anläggning

Redan i de ursprungliga planerna från år 1914 hade Marinförvaltningen insett att det i fredstid inte fanns militära arbetsuppgifter för dockan annat än när flottan hade sina fartyg förlagda till Norrlandskusten. Man ansåg därför att det skulle vara mycket oekonomiskt med tanke på allt nerlagt kapital, att inte använda anläggningen kontinuerligt. Detta kunde ske antingen genom att Kronan bedrev docknings- och varvsrörelse också för privata fartyg eller att de delar av depån som inte behövde användas av

flottan hyrdes ut till en lämplig arrendator på sådana villkor att arrendesumman täckte delar av depåns årliga kostnader. Det första alternativet skulle kunna medföra höga driftkostnader eftersom man inte kunde få inkomstbringande civil verksamhet på samma sätt som ett privatföretag ”på grund av de stela former, i vilken flottans varvsverksamhet är inpressad”.⁵³ Man valde därför det senare alternativet, kanske också med intryck av att örlogsdepån i Göteborg helt saknade egen varvsverksamhet och i stället använde stadens olika civila varv.

Förhandlingar togs därför upp med flera lokala mekaniska verkstäder om deras intresse för att arrendera anläggningen, samt om storleken och ”arten” av den verksamhet som de skulle bedriva där. De tilltänkta arrendatorerna, främst Härnösands verkstads och varvs AB och Aktiebolaget Mohögs mekaniska verkstad i Sundsvall, hade alltså möjlighet att påverka anläggningens utformning, inte minst verkstadsdelen och arbetsmaskinerna. Deras önskemål var omfattande, och bara kostnaderna för arbetsmaskiner beräknades till 500 000 kronor.⁵⁴

Under den rådande efterkrigsdepressionen var det emellertid mycket svårt för privata bolag att få fram dessa belopp, varför man ansökte om ett lån om 350 000 kronor ur den statliga Handels- och sjöfartsfonden. Ansökan sändes på remiss till bl.a. Redarföreningen som ansåg att reparationsmöjligheter vid Gustafsvik var synnerligen beaktansvärt ur handels-sjöfartens vidkommande och tillstyrkte förslaget om ett lån. Kungl. Maj:t beviljade också lånet.⁵⁵

Förhandlingarna fortsatte och inte förrän i december 1921, samtidigt med att dockbygget blev färdigt, togs beslutet att utarrendera anläggningen till Mohögs mekaniska verkstad. Arrendet, som från början var ettårigt, förlängdes sedan löpande. I arrendet ingick docka med verkstadsplaner, spårplaner med bl.a. stickspår från Härnösand-Sollefteå järnväg, verkstadsbyggnaden när denna under arrendetiden blivit färdigställd, två förrådsbyggnader samt bostäderna, både radhuset och den tillfälliga förläggningen i Västby herrgård. Marinförvaltningen behöll mindre delar av anläggningen samt åtog sig att under arrendetiden tillhandahålla en montör för tillsyn av transformatorstation och dockpumpar.⁵⁶

Under 1922 upphörde byggnadsarbetena helt. Byggnadschefen skriver till Mohögs den 6 november samma år:

Denna vecka upphör de ordinarie arbetena å byggnadsplatsen. Vi hava gjort färdigt såväl spåren vid sidan av dockan inne i verkstaden ävenså följarna i dockan. Möjligen blir östra följaren icke fullt färdig denna vecka (...) Dockmynningen är nu klar för 7 meters ramat djup. Vi hava sprängt utav den utskjutande bergknallen, som trängde in från sidan vid västra piren, så att vi hava en sammanlagd bredd av 22 meter och medger måtten sålunda god svajningsutrymme för in- och utgående fartyg. Jag skall snarast lämna Mohögs verkstad en ny pejlingsplan å samma område.⁵⁷

Byggnadsbeståndet

Inom området fanns redan före örlogsdepåns uppbyggnad ett par byggnader som Marinförvaltningen köpt in. Det var dels Västby herrgård om 129 kvm som togs över 1916, dels det s.k. Kjörnbergska huset, om 146 kvm, som var ett boningshus byggt omkring 1900. Till detta hörde ett uthus, byggt 1916, samt två äldre hölador. Kronan förvärvade eller byggde under tiden 1916-1923 dessutom:

Sju boningshus, "långa raden", om 450 kvm	Färdigställd 1918
Ett boningshus med fyra lgh, om 100 kvm	Färdigställd 1918
Två uthus, om 40 kvm	Färdigställd 1918
En smedja, om 100 kvm	Färdigställd 1920
En materielbod, om 30 kvm	Färdigställd 1920
Ett boningshus på Kalvarsön, 63 kvm	Färdigställd 1920
Uthus till dito, 28 kvm	Färdigställd 1920
En verkstadsbyggnad, om 2180 kvm	Färdigställd 1922
Ett transformatorshus, om 30 kvm	Färdigställd 1922
Ett WC, om 14 kvm	Färdigställd 1922
Ett pumphus	Budgetår 1922
Uthus	Budgetår 1923

Källa: Marinförvaltningen, fortifikationsavdelningen, fastighetsregister 1944, 1953.

Av dessa byggnader finns fortfarande de sju av boningshusen för tillsyningspersonal kvar. Enligt Länsstyrelsen Västernorrland är dessa ett av landets första radhusområden utanför storstäderna. Byggnaden skall i folkmun ha kallats för "Pennskaftet" medan den nu rivna byggnaden intill, som på ritningar är angiven som "Boställe för vaktkarlar", kallades för "Bläckhornet" eftersom det var mörklaserat. Ytterligare en byggnad strax bredvid användes som marketenteri och logement.⁵⁸

Vad kostade anläggningen?

När beslutet togs 1914 om att en örlogsdepå skulle anläggas vid Ångermanälvens utlopp beviljade riksdagen 1,7 miljoner kronor av s.k. värnskattemedel. Prishöjningarna under första världskriget medförde dock kraftiga kostnadsökningar så riksdagen fick år 1919 bevilja ett tilläggsanslag om 1,747 miljoner kronor och den totala kostnaden beräknades därefter till ca 3,5 miljoner.⁵⁹ Av detta hade byggnaderna ett totalt anskaffningsvärde av drygt 400 000 kronor, och därtill kom kostnader för bl.a. kajer och väggar. Men den stora kostnadsdelen var själva dockbygget som beräknades stå för drygt 70 procent av totalkostnaden. För att hålla utgifterna nere hade viss utrustning som trallor, redskap och andra inventarier lånats från såväl Stockholms örlogsvarv som Flottans varv i Karlskrona.⁶⁰ Men omräknat till dagens penningvärde motsvarar 3,5 miljoner år 1922, mätt med konsumentprisindex, ca 90 miljoner kronor. Eftersom huvuddelen av kostnaderna för örlogsdepån var lönekostnader skulle motsvarande betalning för lika lång arbetstid idag vara drygt 587 miljoner kronor, mätt med löneindex för manlig industriarbetare/hantlangare.⁶¹

Mellankrigstiden

Mohögs mekaniska verkstad bedrev under hela mellankrigstiden verksamheten vid Gustafsvik som arrendator och byggde bl.a. bogserbåtar och varpbåtar åt träindustrin. Därtill gjorde man underhåll och reparationer på fartyg och båtar. I en bevarad dockningsjournal från 1922-1924 framgår att

man dessa tre år gjort 16 dockningar av civila fartyg. Dockningssäsongen varade från mitten av maj till början av oktober och man dockade in såväl större oceangående fartyg som mindre ångare men också ett segelfartyg. I journalen finns inga uppgifter om indockade militära fartyg.⁶²

Arrendeavgifterna var emellertid inte tillräckliga för underhållet och tillsynen av anläggningen. Marinförvaltningen måste därför ta betydande belopp från anslaget till flottans nybyggnader och underhåll.⁶³ Därtill bekostade staten vissa nybyggnationer vid depån. Så byggdes exempelvis år 1927 sex stycken kolskjul om 2 400 kvm samt ett förråd till dessa, om 50 kvm. Samma år kom också en snickarbod om 70 kvm. År 1930 tillkom nya hölador och 1935 byggdes en snickeriverkstad. I vattnet utanför dockan bekostade Marinförvaltningen därtill två nya bojar, troligen förtöjningsbojar.⁶⁴

I Ramvik, endast några hundra meter från dockan, anlades år 1922 ytterligare ett varv på mark som arrenderades från Marinförvaltningen.⁶⁵ En av initiativtagarna var civilingenjör Anders Ygberg, som hade varit arbetschef vid dockbygget på Gustafsvik, och som för dockarbetet hade byggt fyra armerade betongpråmar. Med erfarenheterna från Gustafsvik specialiserade sig AB Betonerade Järnfartyg därför på denna typ av pråmar. De tillverkade under slutet av 1920- och början av 1930-talet ett drygt 30-tal pråmar, främst för skogsindustrierna i närheten. Dessutom byggdes en flytdocka i betong som förutom i den egna verksamheten användes för underhåll av andra mindre fartyg. AB Betonerade Järnfartyg gjorde också vissa entreprenadarbeten för Marinen i Gustafsvik, bl.a. tillverkade de en ny ankarklocka.⁶⁶

Organisation

Under uppbyggnadstiden var byggnadschefen Karl Adolf Holmgren organisatoriskt placerad vid örlogsvarvet vid Stockholms station, där han var chef för byggnadsdepartementet. Han hade tidigare varit stationsingenjör vid Byggnadsdepartementet vid örlogsvarvet i Karlskrona. Holmgren avslutade sitt uppdrag i september 1924. Därefter blev Anders Ygberg Marinförvaltningens ombud vid Gustavsviks örlogsdepå, samtidigt som han drev AB Betonerade Järnfartyg. Till sin hjälp hade han en montör och en

hjälpmontör som båda var anställda av Marinförvaltningen.⁶⁷ Från år 1928 fick flottans landorganisation en fastare indelning genom marindistriktens tillkomst. Kommendanten i Hemsö fästning, som sedan 1927 varit sjöruddföringsbefälhavare, blev fr.o.m. 1933 även ställföreträdande marindistriktsbefälhavare samt i och med 1936 års försvarsbeslut chef för Norrlandskustens marindistrikt där också Gustafsviks örlogsdepå kom att ingå.⁶⁸

Under andra världskriget

Under krigsårens förstärkta försvarsberedskap tillfördes Norrlandskustens marindistrikt chef samt viss stabs- och depåpersonal ur flottan.⁶⁹ I Gustafsvik fortsatte Mohögs även under krigsåren att arrendera docka, kajer, spåranläggningar, lyftkranar, verkstads- och förrådsbyggnader samt bostads- och expeditionslokaler vid Gustafsvik. Dessutom arrenderade de ett stort antal arbetsmaskiner och inventarier. Marinen behöll däremot den västra delen av området med bostadshus, pumphus, kolskjul, transformatorstation, luftskyddsrum, samt västra kajen.⁷⁰

Under krigsåren tillkom också viss nybyggnation:

Artilleriförråd	Budgetår 1939/40
Verkstadsbyggnad (ombyggnad?)	Budgetår 1940/41
Transformatoriosk	Budgetår 1940/41
Förråd	Budgetår 1941/42
Skjul	Budgetår 1942/43
Barack	Budgetår 1942/43
Högspänningsanläggning med transformatorstationer samt yttre ledningsnät	Budgetår 1943/44

Källa: KrA, Marinförvaltningen, Fortifikationsavdelningen, fastighetsregister 1944, 1953.

Kostnaderna för denna nybyggnation var ca 220 000 kronor.⁷¹ Dessutom ritade arkitektkontoret vid Kungl. Marinförvaltningens Fortifikationsavdel-



s/s Africanic tillhörande Rederi AB Transatlantic, Göteborg i Gustafsviks docka 1923. Till vänster syns den senare nedbrunna gamla verkstadsbyggnaden. Foto: Merlo arkiv, Bildhotellet

ning en rad nya byggnader för Gustafsvik. Förutom mer praktiska byggnader som båtskjul, materialförråd och kanslihus planerades också bostäder för olika kategorier, som en kasern med två våningar för 2 x 96 personer, bostäder för underofficerare, kaptensbostäder samt en majorsbostad. Därtill ritades en gemensam mäss- och matsalsbyggnad samt en särskild officersmäss. Dessa planer hänger förmodligen samman med de senare skrinlagda förslagen på att i Gustafsvik också upprätta en personaldepå.⁷²

Även Hemsö kustartilleriförsvaret hade viss verksamhet i Gustafsvik. Förutom det förråd som redan fanns i Notviken byggdes i Gustafsvik en barack under budgetåret 1942/43. Men de största investeringarna var de olika bergrum som sprängdes ut för skyddsrum, bensinförråd, ammunitionsförråd, torpedförråd och oljecisterner vid dockan och på Kalvarsön på andra sidan viken. Här byggde Marinförvaltningen 1942 dessutom en ny betongkaj.⁷³

Under krigsåren installerades vattenledning såväl till bostäder, som till kaj och verkstadsbyggnader. Vattenledningarna kompletterades med brunn och uppfostringsverk. Samtidigt tillkom även avloppsledningar och nya elledningar. Dockområdet inhägnades med 800 meter staket bestående av järnstolpar med träribbor på kätting.⁷⁴ Även om dockanläggningen var inhägnad så angavs i arrendekontraktet att ortsbefolkningen skulle ha "fritt tillträde till ångbåtsbryggan å västra kajen för passagerar- och mindre styckegodstrafik". Vintertid omöjliggjorde dock den kraftiga isen såväl sjötrafik som in- och utdockningar. Dockan användes då i stället för vinterförläggning av fartyg.⁷⁵ I Gustafsviks docka byggde Mohögs 1944 i samarbete med AB Betonerade Järnfartyg, också ett lastfartyg där skrovet tillverkades av betong medan överbyggnaden gjordes av järn. Fartyget som fick namnet *Underås Sandtag II* var 33 meter långt och kom att vara hemmahörande i Enhörna i Mälaren.⁷⁶

Marinen hade företrädesrätt till dockningar både av sina egna eller inhyrda fartyg, och i arrendekontrakten är det noga angivet hur samarbetet mellan Marinen och Mohögs skulle ske. Hade arrendatorn arbeten som beräknades ta mer än en månad måste t.ex. Marinen tillfrågas.⁷⁷ Och åtminstone en dockning gjordes för flottan när minkryssaren *Clas Fleming* sommaren 1942 råkade ut för ett mindre haveri och togs in för reparation.⁷⁸

Gustafsvik och speciellt dockan var också ett militärt skyddsobjekt. Redan före kriget, 1934, hade Gustafsvik fått ett kulspjutbatteri. År 1940 fick Gustafsvik en luftvärnsautomatkanontropp med två 40 mm dubbla pjäser som skydd. Emellertid var den militära personalen tidvis hempermitterad, speciellt vintertid.⁷⁹ Under krigsåren användes tidvis depån av flygvapnet och ett par flygplan av typ T 2 baserades där från september till oktober 1942 sedan ryska ubåtar siktats i Bottenhavet. Också under juli-september 1943 baserades flygplan vid depån.⁸⁰

Gustafsviks örlogsdepå spelade också en roll inom Operation Stella Polaris, som var en ytterst hemlig underrättelseoperation under krigsåren. Det gällde att i allra största hemlighet evakuera hela den finska signalspaningen från Finland till Sverige direkt efter att Finland ingått vapenstillstånd med Sovjetunionen i september 1944. Finska signalspanare hade haft ett tätt samarbete med svenskar men också med många andra, såsom polacker, estländare, tyskar, japaner och t.o.m. engelsmän. De var en utsatt

grupp och det ansågs därför viktigt att de med sina familjer liksom alla dess hemligheter skulle skyddas. Uppgifterna varierar men minst 750 personer och 500 packlådor med utrustning, teknik, koder och dokument skall ha fraktats över till Sverige. De fyra fraktfartygen hade som kodnamn Stella Polaris och färden gick framförallt från Kaskö söder om Vasa i Finland till Härnösand och Gävle i Sverige.

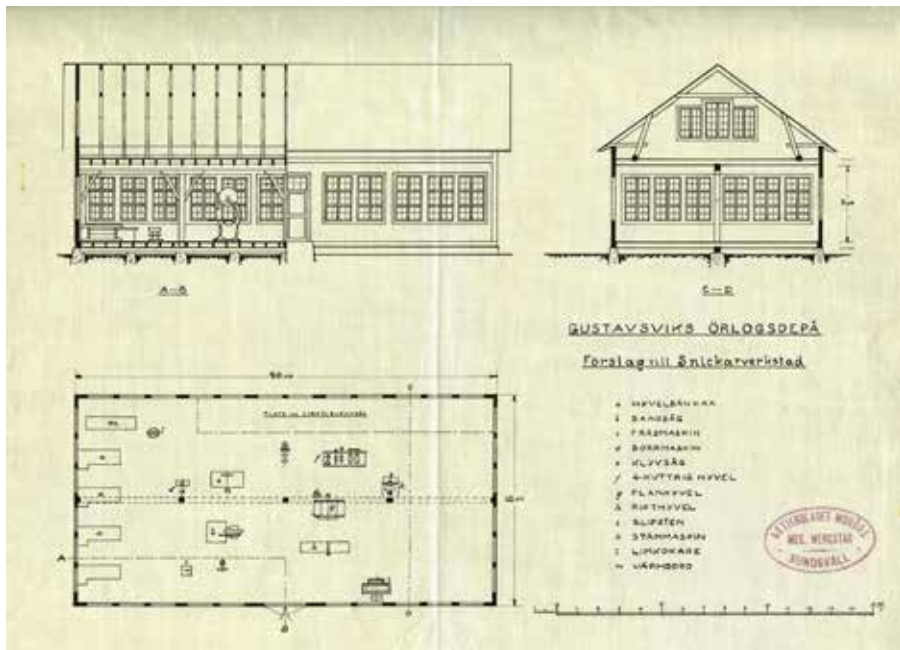
I Härnösand begärde tull, polis och socialförvaltning att få komma ombord på fartygen för att besiktiga last och förhöra personalen eftersom man inte var informerad om denna hemliga transport. För FRA var det viktigt att allt förblev hemligt så de tre finska fartygen *s/s Maininki*, *s/s Osmo* och *s/s Georg* fick i all stillhet ånga upp för älven till Gustafsvik. Eftersom de på låg inom militärt område kunde tull och andra civila myndigheter inte komma in för att göra visitation. Senare transporterades det hemliga materialet med ett chartrat fartyg till Stockholm där det förvarades tills det efter kriget delvis kom att brännas.⁸¹

Efterkrigstiden

Vid de militära avrustningarna efter krigsåren kom frågan upp om Gustafsviks örlogsdepå och Hemsö fästnings fortbestånd. I 1945 års försvarskommittés betänkande, som kom 1947, föreslogs en nedläggning av Hemsö kustartilleriförsvar. Däremot ansåg man att det var viktigt att bevara Gustafsviks örlogsdepå eftersom det var nödvändigt för sjöstridskrafterna att ha tillgång till en bas på Norrlandskusten. Marinledningen uttalade sig däremot bestämt för att också Hemsö kustartilleriförsvar måste behållas eftersom:

En bas med så utsatt läge saknar reellt värde utan effektivt försvar. För att flottan skall kunna fullgöra sina uppgifter i riksförsvaret i detta område krävs oundgängligen att Hemsö kustartilleriförsvar bibehålles och att dettas stridsvärde förbättras.⁸²

Hemsö inte bara bibehölls utan byggdes också kraftigt ut under 1950- och 1960-talen. År 1957 bytte också Norrlandskustens marindistrikt namn till Marinkommando Nord. Här ingick Gustafsvik örlogsdepå, Hemsö



Förslag till snickarverkstad. Källa: KrA.

Kustartilleriförsvar, Härnösands kustartillerikår samt Luleå marina bevakningsområde. Denna organisation gällde fram till den 30 september 1966 då depån formellt upphörde. Den kvarvarande verksamheten i Gustafsvik ingick därefter i Norrlandskustens kustartilleriförsvar, örlogsbasavdelningen.⁸³

Mohögs Mekaniska Verkstad fortsatte under efterkrigstiden att arrendera anläggningen och hade en omfattande reparationsverksamhet i Gustafsvik. År 1948 dockades inte mindre än 72 fartyg och varvet hade 70 anställda för underhålls- och reparationsarbeten av bl.a. större transoceana lastfartyg. Dockan var den enda i Bottenhavet och den låg lämpligt till när fartygen efter att ha lossat i hamnar längs hela den svenska kusten var slutlossade innan de åter började lasta i någon av Norrlandshamnarna. Ett problem var dock att den 145 meter långa dockan började bli väl kort för de allt större fartygen. Dockan förlängdes runt år 1960 därför till 164 meter och fick djupet ökat till 10 meter.⁸⁴

Mohögs gjorde också underhåll och reparationer till trä- och cellulosaindustrin, flottningsföreningar samt till Marinen, Kungl. vattenfallsstyrelsen, Kungl. väg- och vattenfallstyrelsen med t.ex. bilfärjor. Man byggde också flera bogserbåtar på 1950-talet.⁸⁵ Under 1950- och 1960-talen bestod anläggningen bl.a. av en ca 90 x 23 meter stor verkstadslokal med två traversbanor avsedda för plåtslageriet, smedja och en mekanisk verkstad. Därtill fanns i verkstaden järnvägsspår liksom kontor, omklädningsrum, matsal, mallvind m.m. Det fanns också tre förrådsbyggnader varav en var den tidigare smedjan. Dessutom fanns de två materialförrådsbyggnaderna, där den ena gjorts om till snickarverkstad samt en förrådsställare i gamla vändskivegropen. Vidare hade Mohögs rätt att disponera de delar av skyddsrummen som inte användes av Marinförvaltningen. Arrendetiden ökade också från två år på 1940-talet till tio år på 1950-talet. Det sista kontraktet från 1974 gällde hela 25 år.⁸⁶

Vid Gustafsviksanläggningen genomförde Försvarmakten även efter krigsåren vissa om- och nybyggnader, t.ex. 1949 med en "betongfarbana". Marinen fortsatte också att använda delar av området om än i mycket begränsad omfattning. Till exempel skedde dockningar efter att örlogsfartygens propellrar skadats vid kollision med en flytande timmerstock, vilket var ett vanligt problem längs Norrlandskusten. På Kalvarvön, mitt emot Gustafsvicksdockan, fanns på 1970-talet flera militärförråd, t.ex. minförråd samt utrustning för ett minröjningslag. Till skydd för dessa förråd fanns på plats en chef (underofficer/flaggunderofficer/kaptten) och två-tre förrådsmän, samt vid vissa tillfällen för bevakning även hundförare med hund.⁸⁷

På 1970-talet genomfördes krigsförbandsövningar i Härnösandsområdet med flera tusen man då Gustafsvik kan ha använts, men det fanns många andra bra krigsförtöjningsplatser i området. Man kunde också använda tillfälliga krigsförtöjningsplatser med timmerbrötar som fendrar mellan fartyg och land. Flottans större fartyg kunde förtöja i Härnösands hamn eller ankra upp i området.⁸⁸ Enligt kontrakten kunde Marinen vid ett militärt beredskapstillstånd återta hela eller delar av det utarrenderade området. Mohögs skulle då inom tre månader föra bort sina egna byggnader, anläggningar och utrustning eller sälja dessa till Marinförvaltningen. Eftersom Gustafsvik formellt var en försvarsanläggning, som Marinen fortfarande hade viss verksamhet i, krävde Marinen att få förhandsbesked om ett ut-

ländskt fartyg skulle nyttja anläggningen. Sedan 1962 hade Mohögs inte heller rätt att anställa utländsk arbetskraft och var även vid övriga anställningar skyldiga att iaktta försiktighet.⁸⁹

År 1975 sålde Marinförvaltningen byggnader och anläggningar inom det arrenderade området till Mohögs. Här ingick en 15-tons kran med fast uppställning, två 3-tons rälsgående kranar och en 20-tons mobilkran. Dessutom fick Mohögs rätt att riva den gamla verkstadsbyggnaden senast ett år efter det att en ny verkstadsbyggnad tagits i bruk. Försäljningen gällde inte dockan med pumphus, pumpmaskineri samt den östra kajen. Och fortfarande hade Marinen rätt att använda dockan för egna dockningar och reparationer, om det kunde ske utan störningar av arrendatorns drift. I samma avtal anges att Mohögs skulle frånträda samtliga hyrda bostäder och att alla dess hyresgäster i "Långa raden" skulle vara avflyttade före 1 januari 1975.⁹⁰ En förening bildades som köpte radhuslängan och den idag rivna fristående villan, "Bläckhornet". Mohögs fortsatte att arrendera marken medan Fortifikationsverket stod för den el som brukades vid anläggningen. Försvarsmaktens sista kvarvarande områden skall 1983 ha sålts till varvet.⁹¹ I samband med varvskrisen på 1970-talet gick varven i Gustafsvik och Lunde samman och från 1976 övertog Lunde Varv och Verkstads AB formellt arrendet. Lunde varv flyttade sin verksamhet till Gustafsvik och från 1977 kompletterades varvsanläggningen med Lunde varvs flytdocka som lades utanför den östra kajen där det då också muddrades.⁹² Man byggde därtill nya verkstadslokaler, 7000 kvm, för plåtslageri, maskinverkstad, snickeri, m.m. I skrovhallen kunde fartyg av stål eller aluminium med upp till 50 meters längd byggas inomhus. Vidare fanns goda kajutrymmen och förråd. Den gamla verkstadsbyggnaden användes som förråd, men brann senare ner. Verksamheten tycks ha varit omfattande och Gustafsvik fick på 1970-talet, i konkurrens med bl.a. Karlskronavarvet och Finnboda varv, t.ex. underhållsarbetet av isbrytarna *Thule* och *Oden*. Däremot kunde man inte ta in den något större isbrytaren *Njord* eftersom dockportarna var lite för smala. Men varvet hade förhoppningar om att bredda inloppet till dockan för att kunna ta in större fartyg.

Eftersom Lunde varv var ett väletablerat företagsnamn bedrevs verksamheten i Gustafsvik nu under namnet Lunde varv, Gustafsvik. Förutom själva skeppsbyggeriet gjordes här också legoarbeten för andra verkstäder

samt tillverkning av tyngre stålkonstruktioner för process- och verkstadsindustrin.⁹³ Mariningenjör Gösta Kaudern, en central person inom svenskt skeppsbyggeri under 1900-talets senare del, beskrev 1986 varvsanläggningen i Gustafsvik:

Sedan nyetableringen i Gustafsvik har 24 fartyg levererats och en större räkrälare för norsk beställare är under utrustning. Bland leveranserna förtjänar nämnas två passagerarfartyg till Waxholmsbolaget, färjor till Vägverket, fem transportbåtar till Marinen, tulljakter och en hel serie miljöskyddsfartyg till Generaltullstyrelsen, däribland det hittills största, TV 010, med dimensionerna 37 x 8,5 m. Årsomsättningen ligger omkring 40 milj. kronor.⁹⁴

Ett av Lunde varvs i Gustafsvik nybyggen för Marinen var det nya torped- och robotbärningsfartyg *Pingvinen* som levererades 1975. Marinen använde Gustafsviks docka så sent som 1997 under övningen Nordvart när patrullbåten *Spejaren* togs in.⁹⁵

Trots dessa satsningar fick verksamheten ekonomiska problem. Lunde varv och verkstads AB sattes 1992 i en konkurs som avslutades 1995. Sedan kom nya ägare som Ådalens Invest AB, Lunde Mekan AB samt Gustafsviks Varvs AB som i sin tur gick i konkurs 1996. Nuvarande ägare, 2014, är AB Härnösands Schakt- och Trädgårdsanläggningar. Delar av anläggningen är utarrenderad och man bedriver fortfarande viss reparationsverksamhet i dockan. Fortifikationsverket sålde så sent som 2013 de sista delarna av den militära verksamheten vid Gustafsvik på Kalvarsön, för lite drygt 2 miljoner kronor. Den bestod av två bergum om tillsammans ca 1200 kvm. Därtill ingick två träbyggnader, varav en anges som värmestuga, samt ett plåtskjul. Dessutom fanns två stycken betongbryggor.⁹⁶ På Hemsö fästning, som haft en nära koppling till Gustafsvik, gjorde värnpliktiga sin sista militärtjänstgöring 1989 innan anläggningen övergick till att bli en övningsanläggning. År 1992 lades också denna ner och Hemsö fästning blev ett statligt byggnadsminne med museum och konferensanläggning.

Ett riksintresse

Gustavsvik är av Riksantikvarieämbetet utpekad som ett riksintresse för kulturmiljövården med motivet:

Örlogsdepå från 1916-19 ännu i bruk. (Militär miljö). Torrdocka och verkstäder. En av bostadslängorna för tjänstemän vid örlogsdepån är en av landets första radhusrader. I området ingår också sågverkssamhällen från 1800-talets senare del och jordbruksbyar i traditionellt höjdläge.

Området visar en ursprungligen militär miljö som berättar en unik historia om dess uppkomst och utveckling. Ett stort värde för riksintresset är att det är en levande miljö med pågående varvsverksamhet. Särskilda uttryck för riksintresset är bland annat den stora torrdockan med lyftkran och bevarad bebyggelse som pumphuset, transformatorbyggnaden och radhuslängan, alla uppförda under det tidiga 1900-talet.⁹⁷

Vid mitt besök hösten 2013 fanns från uppbyggnadstiden dockan kvar även om den runt 1960 både förlängdes och fördjupades.⁹⁸ Däremot är dockportarna utbytta. Kvar var också pumphuset med huvuddelen av sin ursprungliga pumptrustning. Transformatorstationen fanns också kvar, men används idag för annan verksamhet. Den stora varvskranen var troligen även den ursprunglig. Av bostadshuset fanns endast radhuslängan "Pennskaftet" bevarat medan de andra byggnaderna hade rivits.

Avslutande diskussion

Gustavsviks örlogsdepå byggdes av flottan för ett militärt behov men kom i huvudsak att användas för civil verksamhet. Skall man då anse att anläggningen blev misslyckad? Svaret är förmodligen nej. Redan 1907 gavs två syften för depå och docka: dels vara ett stöd för flottan, dels i fredstid vara av stor nytta för handelssjöfarten. Flottan har under lång tid, om än sporadiskt, använt anläggningen. Vid en krigssituation skulle dockan kunna ha en stor militär betydelse. Det är därför det planerades för en kraftig utbyggnad av anläggningen under andra världskriget. Men självfallet har



KBV 181 från Umeå i Gustafsviks docka för reparation av roder. Närmaste dockningsmöjlighet fanns annars i Åbo. Foto: Linnea Tidäng, Länsstyrelsen Västernorrland, oktober 2013.

Norrlandskusten haft ett mycket mindre utsatt läge efter första världskriget när grannen i öster, Finland, inte längre tillhörde den hotande stormakten Ryssland.

Gustafsviks docka måste också ses som ett stöd för näringsverksamheten i Norrland. Redan 1913 skrev Chefen för Marinstaben (CMS) att man borde "undersöka möjligheten för sjöfartsnäringen under fredstid att nyttiggöra den till örlogsdepån hörande dockan, då bristen på en sådan norr om Stockholm gjort sig starkt kännbar för den synnerligen livliga sjöfarten på Norrland".⁹⁹ Under lång tid har det funnits en inte obetydlig civil verksamhet vid Gustafsvik, periodvis med upp mot 120 anställda. Än viktigare är kanske det stöd till sjöfarten och exportnäringen längs Norrlandskusten som dockan kunnat ge under ett 70-tal år.

Anmärkning: Det har visat sig finnas förvånansvärt litet skrivet om Gustafsviks örlogsdepå. I trebandsverket *Svenska flottans historia* finns ca tio rader – annars har det nästan inte gått att finna något i den örlogshistoriska litteraturen. I skrifter om Kustartilleriet och dess historia finns däremot vissa uppgifter om Hemsö fästning som också har bäring på Gustafsvik. Däremot finns en hel del arkivmaterial, bl.a. ritningar, på Krigsarkivet främst från byggnationstiden. I Fortifikationsverkets arkiv finns också arkivmaterial från Gustafsvik varav Länsstyrelsen i Västernorrland har tagit kopior av bl.a. kontrakt. På Näringslivsarkiv i Norrland skall finnas en hel del arkivmaterial bevarat från Mohögs mekaniska verkstad och Lunde varv, men av praktiska skäl har det inte varit möjligt att denna gång studera detta. Bildmaterialet från verksamheten är mycket litet. Det finns på Merlo arkiv tillhörigt SCA några foton och på kontoret i den nuvarande verkstaden i Gustafsvik hänger ett foto på ett fartyg i dockan. Men något foto på den militära verksamheten eller arbetet under uppbyggnaden har jag inte lyckats finna. Inte heller har det gått att finna några flygbilder över anläggningen.

Summary

In the decades preceding World War I, the Swedish navy was based at two locations, Karlskrona and Stockholm, both in the Baltic Sea. The Gothenburg naval base was closed in 1870 as the Swedish west coast was defended by the Norwegian fleet, Sweden and Norway being united at the time. As a result of Norway's independence in 1905 the situation changed. It became essential for Sweden to build her own capability in order to defend the entire Swedish coastline. In naval debates some argued that new bases on the Swedish west coast were not sufficient. Also the Gulf of Bothnia needed protection since Finland, across the Baltic Sea, was part of the Russian Empire, and the latter seen by Sweden as its most dangerous enemy in the event of war.

After surveying for suitable locations, the Swedish government decided to establish the new northern defence facility at Gustafsvik, on the lower banks of the deep river Ångermanälven, just to the north of the town Härnösand. The final decision was taken in the autumn of 1914, a few months after the outbreak of World War I. Due to financial constraints it was impossible to build a fully staffed naval base, and instead a naval depot with shipbuilding and repair facilities including dry-dock and workshop buildings was constructed. The Gustafsvik naval depot came about between 1916 and 1922. On its completion the political situation had changed. Finland had become an independent nation and as such no longer posed a threat to Sweden.

The naval depot formally remained a military facility for contingency reasons but the depot was leased to a civilian mechanical company that repaired Swedish and foreign commercial vessels carrying iron and forest products from the area during the summer months. During World War II and Finland's two wars against the Soviet Union, the military threat against the Swedish coastline in the Gulf of Bothnia increased once again. The military importance of Gustafsvik as a naval depot increased and plans were drawn up to extend the facility. In the post-war period the civilian operation of the shipyard continued. The depot was formally removed from the military organization in 1966. The shipyard continued its operation, however, until the 1990s, but to an increasingly smaller extent. The dry-dock is still intact and some repair work is carried out in what is probably the northernmost dry-dock of Europe.

Käll- och litteraturlista

Arkivmaterial

Riksarkivet, Sjöförsvarsdepartementet:

Kungl. Maj:ts nådiga proposition Nr. 60 till 1914 års andra lagtima riksdag angående sjöförsvarets ordnande. Del I flottan. / Bihang till senare riksdagens protokoll 1914, 1 saml. 30 häft Nr 60/.

Hemlig bilaga till Kungl. Maj:ts nådiga proposition Nr. 60 till 1914 års andra lagtima riksdag angående sjöförsvarets ordnande. Del I flottan. /1914 års Stats-Råds Protokoll över Sjöförsvarsdepartementets ärenden, jan-maj, AI a: 95 /.

Proposition till riksdagen ang. förvärv av mark för Gustafsviks örlogsdepå, 21 sept. 1917, ärende 3, dnr. 1791. Sjöförsvarsdepartementet, konseljakt 1917-09-21.

Proposition till Riksdagen ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, 21 dec. 1917, ärende 9. dnr. 2545. Sjöförsvarsdepartementet, konseljakt 1917-12-21.

Proposition till Riksdagen ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, 12 april 1918, ärende 10, dnr. 813. Sjöförsvarsdepartementet, konseljakt 1918-04-12.

Proposition till Riksdagen ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, 8 nov. 1918, ärende 8, dnr. 2711. Sjöförsvarsdepartementet, konseljakt 1918-11-08.

Proposition till Riksdagen ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand, 18 feb. 1919, ärende 1, dnr. 3187/18. Sjöförsvarsdepartementet, konseljakt 1919-02-18.

Proposition till riksdagen ang. statsbidrag för anskaffande av maskinutrustning vid verkstadsanläggning vid Gustafsviks örlogsdepå, 16 jan. 1920, Ärende 8. Sjöförvarsdepartementet, konseljakt 1920-01-16.

Proposition till riksdagen ang. semester åt arbetare vid Gustafsviks örlogsdepå, 18 juni 1920, ärende 49, dnr. 1237. Sjöförvarsdepartementet, konseljakt 1920-06-18.

Krigsarkivet:

Stockholms örlogsvarv. Varvschefens kansli. E I Inkomna skrivelser. Volym 1, 1899-1903. Skrivelse från Varvschefen vid flottans station i Stockholm till Kongl. Marinförvaltningens intendenturavdelning.

Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser från byggnadschefen. Serie BI, vol. 1-3.

Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, Kontrakt. Serie EIII, vol. 1.

Stockholms örlogsvarv, Gustafsviks örlogsdepå, Dockningsjournal. Serie DII, vol. 1.

Marinförvaltningen, Fortifikationsavdelningen, förteckning över marinens fastigheter. Serie DII, vol. 3.

Marinförvaltningen, Fortifikationsavdelningen, byggnadsbeskrivningar. Serie FX, vol. 3.

Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, Ämnesordnade handlingar, Dossierer grupp 259, Gustafsviks örlogsdepå. F IIa, bunt 265.

Sjökrigshögskolan, Elevföredrag 1911-1912. Serie F III b, vol. 1. "Hvilka hamnar eller kustområden vid Bottenhafvet äga betingelse som blifvande replipunkt för vår flotta?".

Fortifikationsförvaltningens ritningsleverans 1976, Gustafsvik, Förteckningspärm 420 C:13, nr. 251.

Fortifikationsförvaltningens ritningsleverans 1985, Gustafsvik, Förteckningspärm 420 F:4, nr. 251.

Flygvapenmuseum:

Svenow, Hugo. Manuskript.

Länsstyrelsen Västernorrland:

EBH-stödet Västernorrlands län, F2280-0152 (MIFO-blanketten), Länsstyrelsens arkiv Dnr 577-3378-12.

Internet

http://sv.wikipedia.org/wiki/Hunger_och_militärdemonstrationerna_1917, 12 januari 2015

<http://www.historia.se/Jamforelsepris.htm>, 14 november 2013

<http://fortvv2.capitex.se/beskrivning.aspx?guid=415RPVHHDEA9CQQI&typ=CMFastighet>, 12 januari 2015

Muntlig information

Karl Andersson, muntlig information, 24 september 2013.

S. O. Eriksson, muntlig information, 7 oktober 2013; och epost-information 18 mars 2015.

Anställda vid Nya Gustafsviks AB, muntlig information 8 oktober 2013.

Litteratur

Andra försvarsberedningen (1911), *Bilagor till Andra försvarsberedningens principbetänkande angående arméns och flottans inbördes betydelse för Sveriges försvar* (Stockholm, 1914).

Andersson, Lennart, *Svenskt militärflyg: propellerepoken = [Swedish military aviation] : [the propeller era]* (Stockholm: Allt om hobby, 1992).

Axelson, Stig, *Från Vaggeryd till Biscaya: minnen från ungdomsåren, tiden till sjöss, tiden i flottan, Finlands underrättelsetjänst under fortsättningskriget, förbindelser med Danmark och Norge under kriget, operation Stella Polaris m.m.*, TPB (Enskede, 2007).

Betänkanden, utlåtanden m.m. Bd. 4, Sjöförsvarets ordnande (Stockholm, 1914).

Cedenhag, Birgitta, *Kulturhistoriska miljöer Härnösands landsbygd rapport nr 5* (Härnösand: Läns museet Murberget, 1983).

Cyrus, Allan, *Kungl. Kustartilleriet 1902-1952: vapenslagets historia utgiven av Kustartilleriinspektionen med anledning av Kungl. Kustartilleriets femtioåriga tillvaro som självständigt vapenslag* (Stockholm, 1952).

Danckwardt, Jean-Carlos, *Kustartilleriet i Sverige under andra världskriget*, (Stockholm: Marinlitteraturföreningen, 1992).

Hedström, Karl Erik, "Norrlandskustens marinkommandos historia", *Bäverposten, utgiven av HMG och KA 2 kamratförening, nr. 2/2000, 1-2/1991, 4/1997*. Härnösand

Johannesson, Martin, "AB Betonerade järnfartyg Ramvik", i Ångermanland Medelpad: årsbok för Ångermanlands och Medelpads hembygdsförbund, 1992/93.

Kustförsvar: från kustbefästningar till amfibiekår. Kustartilleriet-Amfibiekåren 1902-2002, utgiven av Marintaktiska kommandot, Hårsfjärden, 2002.

Lignell, Harald & Westerberg, Jan Olov (red.), *Västernorrlands län i ord och bild: en hundraårskrönika* (Göteborg: Antiqua, 1964).

Lybeck, Otto, "Örlogsstationen å Norrlandskusten", i *Vårt försvar: tidskrift / utgifven af Allmänna försvarsföreningen och Föreningen för befrämjande af Norrlands fasta försvar* (Stockholm, 1903)

Lybeck, Otto, "Till frågan om en örlogsstation å Norrlandskusten", i *Vårt försvar: tidskrift / utgifven af Allmänna försvarsföreningen och Föreningen för befrämjande af Norrlands fasta försvar* (Stockholm, 1905).

Nya Varvet 1700-1950, Minnesskrift utarbetad av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning (Göteborg, 1950).

Parikka Altenstedt, Johanna, *Operation Stella Polaris: signalspanare på flykt* (Nacka: Efron & dotter, 2008).

Rulla öfver svenska flottan: innefattande officerare samt civila ämbets- och tjänstemän vid de under Kungl. sjöfartsdepartementet lydande kårer och ämbetsverk. (Stockholm, 1900, 1914).

Sandström, Anders Z., *Pansarfartyg åt Sveriges flotta: en studie om flottan och striden om F-båten 1906-1909* (Stockholm: Statens sjöhistoriska museum, 1984).

Stille, Åke, "Om de primära örlogsbaserna vid Östersjön och Nordsjön ur strategisk-geografisk synpunkt", *Forum Navale*, skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, nr 12, 1954.

Sundsvall museum, *Industriminnen i Västernorrland del 5*, Härnösands kommun och del av Kramfors kommun: en inventering, Sundsvall, 1984-89.

Unger, Gunnar, "Örlogsbaser och varv från 1881 till andra världskrigets avslutande 1945", i *Svenska flottans historia: örlogsflottan i ord och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar. Bd.3* (Malmö, 1945).

Tidningar och tidskrifter

Bäverposten, utgiven av HMG och KA 5 kamratförening, Härnösand, 4/1992, 4/1997.

Sydbrisen, Karlskrona 1999.

Tidskrift i sjöväsendet, Karlskrona, 1920, 1977.

Under svensk flagg: sjöfart, sjöförsvaret, sjöintressen: organ för Föreningen Sveriges sjöfart och sjöförsvaret: tidskrift för alla maritima intresserade med aktuellt om sjöfart, skeppsbyggeri, sjöförsvaret och andra sjöintressen, Föreningen Sveriges sjöfart och sjöförsvaret, Stockholm, 5/1986.

Västernorrlands allehanda, Härnösand, 1921, 1948.

Tidskrift for søvæsen, Søelieutenant-selskabet, København 1908, Årgång 79.

Noter

- ¹ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition nr 60 1914, s. 134f.
- ² Namnet Gustafsvik stavas i olika handlingar omväxlande med f och v. För att få texten ensartad har den äldre stavningen använts.
- ³ Nya varvet 1700-1950, s. 32.
- ⁴ Stille 1954, s. 14.
- ⁵ Sandström 1984, s. 62f.
- ⁶ Sandström 1984, s. 64ff; Lybeck 1903, s. 60-65; Lybeck 1905, s. 106-114.
- ⁷ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Bilagor till andra försvarsberedningens principbetänkande, Stockholm 1914, s. 100f.
- ⁸ Kustförsvar 2002, s. 48 och 368.
- ⁹ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand. 1919-02-18, ärende 1. PM rörande örlogsdepån vid Härnösand.
- ¹⁰ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand. 1919-02-18. Ärende 1. PM rörande örlogsdepån vid Härnösand.
- ¹¹ Cyrus 1952, s. 55-56, 61; Kustförsvar 2002, s. 371
- ¹² Cyrus 1952, s. 55-56, 61; Kustförsvar 2002, s. 371.
- ¹³ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Hemlig bilaga till proposition nr 60 år 1914, Del I flottan, s. 43.
- ¹⁴ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition nr. 60 1914, del I flottan, s. 136.
- ¹⁵ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand. 1919-02-18, Ärende 1. PM ang. anläggande av en örlogsdepå vid Härnösand.
- ¹⁶ Cyrus 1952, s. 55ff, 61; Kustförsvar 2002, s. 371; samt information S. O. Eriksson.
- ¹⁷ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Hemlig bilaga till proposition Nr. 60 1914. Del I flottan, s. 43ff.
- ¹⁸ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Hemlig bilaga till proposition Nr. 60 1914. Del I flottan, s. 43ff.
- ¹⁹ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Hemlig bilaga till proposition Nr. 60 1914. Del I flottan, s. 45.
- ²⁰ KrA, Sjökrigshögskolan. Elevföredrag 1911-1912.
- ²¹ KrA, Sjökrigshögskolan. Elevföredrag 1911-1912, s. 1.
- ²² KrA, Sjökrigshögskolan. Elevföredrag 1911-1912, s. 3ff.
- ²³ KrA, Sjökrigshögskolan. Elevföredrag 1911-1912, s. 6f.
- ²⁴ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Hemlig bilaga till proposition Nr. 60 år 1914 angående sjöförsvarets ordnande. Del I flottan, s. 44
- ²⁵ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Hemlig bilaga till proposition Nr. 60 år 1914 angående sjöförsvarets ordnande. Del I flottan, s. 45ff.
- ²⁶ KrA, Sjökrigshögskolan. Elevföredrag 1911-1912, s. 9f.
- ²⁷ KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, Dossierer Grupp 259, bunt 266, Gustafsviks örlogsdepå. Brev från byggnadschefen 1917-12-04.
- ²⁸ *Tidsskrift for Søværnen*, 1908, s. 579
- ²⁹ KrA, Stockholms Örlogsvarv. Varvschefens kansli, inkomna skrivelser. Beskrivning för anläggning av Koldepot vid Kläpp.

³⁰ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand. 1919-02-18. PM rörande verkstadsanläggningen för örlogsdepån vid Härnösand.

³¹ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. förvärv av mark för Gustafsviks örlogsdepå. 1917-09-21.

³² RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. förvärv av mark för Gustafsviks örlogsdepå 1917-09-21.

³³ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggande av en örlogsdepå vid Härnösand. 1919-02-18. PM ang. anläggande av en örlogsdepå vid Härnösand; Sundsvalls museum, Industriminnen i Västernorrland, s. 69f.; Cedenhag 1983, s. 53.

³⁴ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, 1918-04-12, Ärende 10. Skrivelse till Marinförvaltningen; KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, dossierer grupp 259, Gustafsviks örlogsdepå, bunt 265, månadsrapporter.

³⁵ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition till Riksdagen ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, 1917-12-21.

³⁶ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, 1918-04-12, ärende 10. Skrivelse till Marinförvaltningen.

³⁷ KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, Dossierer Grupp 259, bunt 266, Gustafsviks örlogsdepå. Skrivelser till Marinförvaltningen från byggnadschefen 1917-05-01; Wikipedia, Hunger och militärdemonstrationerna 1917. Internet 2014-12-17.

³⁸ KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, Dossierer Grupp 259, bunt 266, Gustafsviks örlogsdepå. Skrivelser till Marinförvaltningen från byggnadschefen 1917-09-10 resp. Knut Tengdahl 1917-10-29.

³⁹ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand, 18 februari 1919, ärende 1. Skrivelse ang. handels- och sjöfartskommitténs förslag om anläggning av skeppsdockor.

⁴⁰ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, ärende 8, 1918-11-11.

⁴¹ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand, 1919-02-18, ärende 1.

⁴² RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand, 1919-02-18, ärende 1. Skrivelse till Marinförvaltningen från byggnadschefen; *Tidskrift i sjöväsendet*, 1920, s. 12; KrA, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse till Chefen för Ingenjördepartementet från byggnadschefen. Stockholms örlogsvarv.

⁴³ KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse till Karlshälls granitindustri från byggnadschefen 1920-05-21.

⁴⁴ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggande av en örlogsdepå vid Härnösand. 1919-02-18, ärende 1. PM rörande verkstadsanläggningen för örlogsdepån vid Härnösand; KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Protokoll 1923-09-28.

⁴⁵ Andersson 1992, s. 24; Flygvapenmuseum, Hugo Svenows manuskript.

⁴⁶ KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, Utgående skrivelser, vol. 1.

⁴⁷ *Västernorrlands allehanda*, 1921-12-01.

⁴⁸ KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, Utgående skrivelser från byggnadschefen, vol. I. Skrivelse 1921-12-09.

⁴⁹ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. semester åt arbetare vid Gustafsviks örlogsdepå. 1920-06-18, ärende 49.

⁵⁰ KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, Dossierer Grupp 259, bunt 266, Gustafsviks örlogsdepå. Skrivelse till Marinförvaltningen från byggnadschefen 1918-08-16.

⁵¹ KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse till Chefen för Ingenjördepartementet från byggnadschefen 1921-06-16.

⁵² KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse till Chefen för Ingenjördepartementet från byggnadschefen 1919-04-24.

⁵³ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand, 1919-02-18, ärende 1. PM rörande verkstadsanläggningen för örlogsdepån vid Härnösand, s. 5f; KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, kontrakt. Skrivelse till Marinförvaltningen från byggnadschefen 1920-11-19.

⁵⁴ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggande av en örlogsdepå vid Härnösand. 1920-01-16, ärende 8.

⁵⁵ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. statsbidrag för anskaffande av maskinutrustning vid verkstadsanläggning vid Gustafsviks örlogsdepå, 1920-01-16, ärende 8.

⁵⁶ KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet. Kontrakt.

⁵⁷ KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse till Mohögs verkstad från byggnadschefen 1922-11-06.

⁵⁸ Cedenhag 1983, s. 53 ff.; KrA, Fortifikationsförvaltningens ritningsleverans 1976, ritning 1924-05-22.

⁵⁹ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, ärende 9, 1917-12-21; RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggande av en örlogsdepå vid Härnösand, ärende 1, 1919-02-18.

⁶⁰ RA, Proposition ang. ytterligare anslag för anläggande av en örlogsdepå vid Härnösand, ärende 1, 1919-02-18; KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse till varvschefen, kungl. flottans varv i Karlskrona från byggnadschefen, 1922-11-11.

⁶¹ Prismräknare från medeltiden till 2100. <http://www.historia.se/Jamforelsepris.htm>

⁶² KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet. Dockningsjournal vid Gustafsviks torrdocka

⁶³ KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, Dossierer Grupp 259, bunt 270, Gustafsviks örlogsdepå. Vördsamt yttrande 1924-02-09.

⁶⁴ KrA, Marinförvaltningen, Fortifikationsavdelningen. Förteckning över Marinens fastigheter.

⁶⁵ KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, dossierer grupp 259, Gustafsviks örlogsdepå, bunt 270, kontrakt 1924-02-26.

⁶⁶ Johannesson 1992/93, s. 152ff; KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse från byggnadschefen till professor J. Rosengren, Göteborg 1921-04-11; KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse från byggnadschefen om försäljning av de 4 prämarna 1924-06-17.

⁶⁷ KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, dossierer grupp 259, Gustafsviks örlogsdepå, bunt 270, skrivelse 1924-08-26 till Mohögs.

- ⁶⁸ Information S. O. Eriksson.
- ⁶⁹ Information S. O. Eriksson.
- ⁷⁰ Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Kontrakt 1942-07-27, 1944-09-29.
- ⁷¹ KrA, Marinförvaltningen, Fortifikationsavdelningen, fastighetsregister 1944, 1953.
- ⁷² KrA, Fortifikationsförvaltningens ritningsleverans 1985, Gustafsvik, Nr. 251; Unger 1945, s. 432
- ⁷³ KrA, Marinförvaltningen, Fortifikationsavdelningen, fastighetsregister 1944, 1953.
- ⁷⁴ KrA, Marinförvaltningen, Fortifikationsavdelningen, fastighetsregister 1944, 1953.
- ⁷⁵ Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Kontrakt 1942-07-27, 1944-09-24.
- ⁷⁶ Johannesson 1992/93, s. 152ff.
- ⁷⁷ Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Kontrakt 1942-07-27, 1944-09-24.
- ⁷⁸ *Bäverposten* 4/1992, s. 13.
- ⁷⁹ Danckwardt 1992, s. 311; Hedström, *Bäverposten* 1/1990, s. 11f; *Bäverposten* 1-2/1991, s. 29.
- ⁸⁰ Andersson 1992, s. 199.
- ⁸¹ Axelsson 2007, s. 81; Parikka Altensted 2008, s. 78ff.
- ⁸² Hedström, *Bäverposten* 2/2000, s. 16 f; Cyrus 1952, s. 72 f.
- ⁸³ *Kustförsvar* 2002, s. 369f; *Sydbrisen* 1999, nr. 10, s. 6 f; Information S. O. Eriksson
- ⁸⁴ Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Kontakt 1951-02-21, 1961-12-30; *Under svensk flagg* nr. 5 1986, s. 50ff; *Västernorrlands allehanda*, 1948-06-15.
- ⁸⁵ Länsstyrelsen Västernorrland, EBH-stödet Västernorrlands län, F2280-0152 (MIFO-blanketten), Länsstyrelsens arkiv Dnr 577-3378-12.
- ⁸⁶ Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Kontrakt 1974-06-26.
- ⁸⁷ Information S. O. Eriksson.
- ⁸⁸ Muntlig information från major S. O. Eriksson, Hemsö fästning samt kommandör Karl Andersson som 1971-1977 var chef för örlogsavdelningen vid Norrlands kustartilleriförsvar, NK.
- ⁸⁹ Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Kontakt 1951-02-21, 1961-12-30.
- ⁹⁰ Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Kontrakt, Köpeavtal 1974-06-26.
- ⁹¹ Muntlig information från anställda vid Nya Gustafsviks AB.
- ⁹² Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Skrivelse från Fortifikationsförvaltningen till SCA 1976-02-12 ang. överlåtelse av arrenderätt; *Under svensk flagg* nr. 5 1986 s. 50 ff.
- ⁹³ *Tidskrift i sjöväsendet* 1977, s. 170.
- ⁹⁴ *Under svensk flagg* nr. 5 1986 s. 50 ff.
- ⁹⁵ *Bäverposten* 4/1997, s. 8.
- ⁹⁶ <http://fortvv2.capitex.se/beskrivning.aspx?guid=415RPVHHDEA9CQOI&typ=CM> Fastighet
- ⁹⁷ Cedenhag 1983, s. 53 ff.
- ⁹⁸ RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand. 1919-02-18. PM rörande verkstadsanläggningen för örlogsdepå vid Härnösand.



Slum Priests as missionaries of Empire in a British Naval Port Town, Portsmouth c.1850-1900

Brad Beaven

The conditions and welfare of Britain's urban poor in the nineteenth century has consistently attracted historians' attention with discussion on the philanthropic efforts in the East End of London dominating historiography. However, the maritime historian Alston Kennerley recently noted that there are few histories of seamen's missions and those that exist were written by practising pastors. Kennerley rightly observes that these histories are not "tempered sufficiently by discussions of the wider historical social context" and "awkward negative issues" such as the self-interest of the clergy themselves.¹

Indeed, it is these "awkward and negative issues" that will be explored in this article through examining Father Dolling's slum naval missionary in

Brad Beaven is Reader in Social and Cultural History at the University of Portsmouth. He has written widely on British popular culture in the nineteenth and early twentieth centuries. He is the author of two monographs *Leisure, Citizenship and Working Class Men, 1850-1945* and *Visions of Empire. Patriotism, Popular Culture and the City, 1870-1939*. He leads the University of Portsmouth's Port Towns & Urban Cultures research group and is currently working on London's sailortown during the nineteenth and early twentieth centuries www.porttowns.port.ac.uk

Portsmouth during the late nineteenth century. Dolling was one of a number of slum priests who, through their unorthodox engagement with the poor, courted controversy with both the Anglican Church and the civic authorities. Dolling's establishment of a sailor's mission in which both he and the sailors resided, dangerously contravened Victorian moral boundaries and raised questions about the Priest's ambiguous sexuality.² In creating a religious mission set within a homo-societal environment, Dolling was following in the footsteps of London Slum Priests and the wider civilizing programmes in the British Empire.³ Portsmouth was Britain's premier naval port and its Royal Navy was the standard bearer of Empire, yet according to missionaries, large sections of its populous were no more "civilised" than those in "Darkest Africa".⁴

First, the article will review how historians have focused on London's slum priest phenomenon and how maritime urban missions evolved during the nineteenth century. Focusing on sailor missions in Portsmouth, this article will then explore the clergy's philanthropic motivations and the clergy's rather uneasy relationship with the town's civic elite. Finally, we shall investigate the sailors' response to philanthropic initiatives in the late nineteenth century. The article will argue that religious missionaries undoubtedly took their cue from their colleagues in London and the wider Empire. Like their missionary counterparts in the outposts of the British Empire, sailor missionaries fashioned an alternative environment that allowed them to delve into the seamier side of urban life. Gaining approval for its religious objectives, the missions afforded philanthropists the opportunity for excitement and forge relationships with sailors who were deemed on the margins of respectability.

However, unlike the East End of London and the outposts of the British Empire, naval towns traditionally had strong civic cultures that aligned the town with the power and prestige of Britain's imperial navy. Thus Dolling's behaviour produced a backlash from the town's civic elite who began to question the cleric's own moral framework. In exploring Dolling's mission, the case study professes a wider relevance in arguing that historians should not only explore the motivations of slum priests but also the powerful civic cultures and elites who were keen to preserve the Victorian social and moral order.

Historiography of London's poverty and the slum priest

Recently, historians have made significant strides in mapping how the East End became part of the imperial project through assessing how journalists, priests and researchers projected imperial metaphors on to the peoples and conditions they witnessed in London.⁵ Moreover, historians have also begun to question their attraction to “slumming” and speculated that they may well have been drawn to an underworld that subverted Victorian moral codes. W.T. Stead, the moral campaigner against child prostitution and the editor of the *Pall Mall Gazette*, reported his journey into London sin in the style of a “Gothic Fairytale”. In “The Maiden Tribute of Modern Babylon”, Stead seemingly uncovered the black market for young virgins and demonstrated how easy it was to procure a girl by actually purchasing a child for £5. As Walkowitz has pointed out, Stead “seems to have gone over the edge in his attempts to authenticate and document criminal vice”. Stead, who attempted to live the role as a sexual libertine and explorer, explained that “I had been visiting brothels and drinking champagne and smoking” in order that his research and experience be genuine.⁶ Even after his conviction for child abduction resulting from the “Tribute of Modern Babylon” story, Stead continued to explore the city and associate himself with street walkers and vice.⁷

However, it was the university and religious settlements in London that institutionalised the exploration of the East End and helped create the phenomenon of the slum priest. In these institutions, university men could live among the poor and help evangelise the district. Indeed, such settlements were viewed as beacons of light amidst the heathen population and would prove a useful experience for those intent on missionary work in the empire. In addition, Seth Koven has argued that these institutions also tested “heterodox conceptions of masculinity and male sexuality”.⁸ During the 1880s, the East End was subjected to a number of settlements; the High Anglican Oxford House, Toynbee Hall and the Oxford House Movement run by Anglo-Catholic slum priests.⁹

The homosocial aspect of settlement life clearly attracted university men who desired to escape middle-class moral conventions and bond with fellow male missionaries and even the “rough” lads from the East End. Some volunteers, such as the homosexual socialist C.R. Ashbee, saw the

settlement movement as an opportunity to explore their sexual desires with working-class boys. According to Ashbee's diary, the time he spent with "his boys" at Toynbee Hall moved beyond the class room where they shared "love time". While no evidence of sexual scandal surfaced, it was clear that Ashbee pushed the boundaries of what was acceptable in Toynbee Hall and left after clashing with its founder Cannon Samuel Barnett. Ashbee accused Barnett of being a "eunuch in spirit and heart" and for being unwilling to lead or be led by the boys.¹⁰ Ashbee was not alone in his fondness for Cockney boys. Residents of Oxford House such as Hugh Legge would refer to them as "my boys" and would admire their roughness, coarseness and physical strength.¹¹

Likewise, the slum priests in the Oxford House Movement such as Father Robert Dolling and Father Osborne Jay would mix freely with the boys, establishing gymnasiums and attending music halls and even inviting "rough" boys into their own homes. The university settlement men, then, were attracted to the moral freedoms that appeared to operate in an enclosed netherworld far removed from polite society. The settlements exposed men to a life of service and sin. Just as colonial missionaries were tempted by the exotic natives and customs of the indigenous peoples so too were their domestic equivalents. As we shall see, the Oxford Movement not only provided ideal preparation for civilisers of the empire, they also proved an excellent training ground for slum priests keen to disseminate their imperial missionary zeal to the slums of the provincial towns.

Merchant and Naval Sailor Missions during the Nineteenth Century

The undoubted increase in poverty and distress in British cities during the first half of the nineteenth century triggered an acceleration in the establishment of philanthropic institutions geared towards helping families in distress. As part of this upsurge in private philanthropy, specialist philanthropic institutions were formed in ports with the aim of providing welfare for the merchant sailor. In the key merchant ports such as London, Liverpool and Hull, philanthropists sought to provide an alternative to the exploitative lodging houses that sailors were compelled to reside in.¹² Indeed, when the sailor stepped ashore with his extensive earnings he was

perceived an easy prey for the crimps, prostitutes, publicans and lodging houses keepers.¹³ Moreover, philanthropists were particularly worried about the merchant seaman's transient lifestyle since it was considered that unstable occupational patterns and unsafe working conditions would draw the sailor into temptation and moral and physical ruin.¹⁴

Philanthropic initiatives for naval sailors were slower to emerge, since the British Navy's introduction of continuous service in 1853 provided naval sailors with more stability than their merchant counterparts.¹⁵ However, the growing importance of the Royal Navy in protecting the British Empire ensured that the welfare of naval sailors could not be left to chance and from the late-nineteenth century sailors in naval ports such as Portsmouth and Plymouth saw a number of sailor rests and missions open in their midst.¹⁶ During an era when many contemporaries feared that the Empire was at risk from rising imperial powers, the navy required a strong, fit and healthy sailor.¹⁷

Indeed, some philanthropists consciously moved their missions from merchant ports to naval towns as they believed it would be for the greater national good. For example, Winchester College switched their missionary work from supporting London-based dock labourers to fostering, moral and physical well-being among Portsmouth's naval sailors. The town's unique role in maintaining the British Empire was cited as a key reason for relocating the mission.

Portsmouth, with its Soldiers and Sailors and Dockmen, claims an interest far beyond its own immediate surroundings. It appeals to all England, and its moral and religious welfare affects the interests of the whole Kingdom ... [here] religion was in such a desperate state.¹⁸

As we shall see later, the Winchester Mission almost entirely focused on naval sailors, rather than Portsmouth's soldiers or dockmen. There were a number of reasons for why sailors were targeted, rather than soldiers or ancillary workers to the navy. Naval sailors were deemed to be vulnerable to the array of temptations ashore as, unlike soldiers, there were no barracks, or in the case of dockmen, no families to return to. Indeed, it was feared that naval sailors were often at the mercy of the notorious boarding house keepers.¹⁹ Moreover, the spatial demarcation of sailors and dockyard work-

ers was particularly acute in naval port towns. Whereas dockyard workers tended to reside in fairly stable traditional working-class neighbourhoods, naval sailors could be found in the streets commonly referred to as sailortown which invariably was located towards the water's edge.²⁰

Sailortowns were the districts of merchant and naval ports where sailors visited, often lived and were entertained. It was a distinct area characterised by its public houses, brothels and low entertainment that employed significant numbers of working people. Stan Hugill, a former sailor, noted that "Sailortown was a world in, but not of, that of the landsman. It was a world of sordid pleasure, unlimited vice, and lashings of booze, but a dangerous place too".²¹ Contemporaries saw sailortown as a fusion of urban and maritime traditions and, courtesy of the transient nature of the sailor, a place of continual cultural exchange. Certainly, the many accounts of sailortown describe in their own way a generic "Otherness" of the district.²² Sailortowns, then, meant that sailors, their low entertainment and vice were highly visible ashore and provoked concerns about the fitness of these Royal Naval sailors to serve the British Empire.

This "Otherness" that sailortown exuded also ensured that sailors and sailortown were attractive subjects to civilise as, for philanthropists like Dolling, the district had acquired an exoticness akin to the outer-reaches of the British Empire. As we shall see, Dolling created his mission in the style of an outpost of empire, complete with his "watchtower" from which he recorded his engagement with sailors in a narrative that drew heavily from the imperial travelogues and adventures that were fashionable at the time.²³ Perhaps, above all, it was the sailor himself who was the fascination for the maritime missionary. Reverend G. H. Mitchell, a London missionary declared that sailortown was "the flotsam and jetsam of the seven seas, the 'mecca' towards which Jack sails and for whose delights he hankers, after the long and tedious spell at sea".²⁴

In sailing across the Empire, both merchant and naval sailors were in contact with differing cultures and brought back to British ports exotic foods, spices, drinks and animals. There was also an anxiety that, through their trans-national life-styles, sailors would import heathen cultures into English sailortowns. For example, missionaries in naval Plymouth were convinced that "witchcraft" was practiced in late nineteenth century Devonport, while the clergy of early twentieth century London blamed

the merchant sailors for importing “black magic” rituals into Limehouse.²⁵ Sailors, then, stood apart from others in the urban environment due to their transient nature and their perceived vulnerability to the vices of sailortown at home and abroad. It is perhaps no surprise, then, that sailors became increasingly the subject of philanthropic efforts as the nineteenth century unfolded.

Portsmouth and the Royal Navy: the “Gateway to Empire”

By the late nineteenth century, Portsmouth comprised three interlocking communities. The middle-class enclave of Southsea, with its large villas and high-class shops made for a stark contrast to Portsea, an area that surrounded the dockyard and suffered severe social and economic deprivation. While casual dockyard workers often resided in Portsea, the skilled artisans, such as shipwrights, began settling in the new and expanding northern Kingston district of the town.²⁶ The expansion of the dockyard had largely been responsible for Portsmouth’s population growth which had increased from 72 096 in 1851 to 188 123 in 1911.²⁷ By 1901, the dockyard employed almost 8 000 workers, representing 53 percent of all male industrial workers in Portsmouth.²⁸

Not only was a large proportion of the population dependant on the navy, but the town’s physical environment was unmistakably stamped with a military character. By the mid-1870s, the dockyard occupied over 300 acres of the west side of Portsmouth, while the 1901 census recorded that over 7 000 men were stationed in army barracks or navy ships in the harbour.²⁹ The main thoroughfares through Portsea were, as E.S. Washington noted, “full night and day of men in naval uniform”, while “many large barracks with parade grounds were constant reminders of the naval and military presence in the town”.³⁰

Aside from the overwhelming military presence in Portsmouth, the town shared many characteristics with London’s East End. Like London, contemporaries perceived that Portsmouth possessed a special connection with the empire and, as with the Capital, it also brought some unwelcome repercussions. One commentator noted that, from its connection to the navy, Portsmouth’s



Portsmouth is situated on the south coast of England and this image depicts the view of Portsmouth harbour in the 1890s. Portsmouth's sailortown during this period straddled the water's edge known as the "Hard" or the "Devil's Acre". Source: Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C. 20540 USA. <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/pp.print>

relationship to the life of the Empire is of an unrivalled description, and the fact that so many of its adult male population are, in one sense or another, servants of the State, and are not under private employment, seemed to direct special attention to its crying needs on the part of the National Church.³¹

Furthermore, the absence of an indigenous philanthropic leadership in the East End, was replicated in Portsmouth as the state's dominance as an employer meant that there were few wealthy industrialists to take-up a philanthropic cause. Consequently, just as London's West End looked

upon the East with some trepidation and fear, the middle-class residents of Southsea became increasingly concerned with Portsea which had become notorious for its “sailortown district”.

In the nineteenth century, Portsea was a fortified section of the urban coast cut adrift from the civic hub of the town, increasing its sense of “Otherness”. It was here that naval sailors and locals lived, worked and socialised beyond the reach and influence of the centres of civic leadership that were based in the heart of Portsmouth. By the 1890s, Portsea had become known as “The Devil’s Acre”, as its high density of public houses and brothels, cultivated the view that the district had descended into moral deprivation.³² Indeed, Ellice Hopkins, writing in 1883, made a gloomy assessment of the extent to which philanthropy could stem the licentious behaviour in Portsmouth.

The numbers of soldiers and sailors passing through that garrison and seaport were so overwhelming, the local peculiarities were so great, the drinking interest was so strong, that anything started in Portsmouth would fail.³³

The sailor would come ashore to Portsea “flush with cash” and carry sums of between £30 to £100 to spend on their sailortown nights.³⁴ With a dense sailor population, poor-quality housing, inadequate sanitation and a labyrinth of courts that lay behind the main thoroughfares, Portsea became the focus for religious missionaries who undoubtedly took their cue from their counterparts in London and the wider empire.

Reverend Reginald Shutte’s work in Portsea was heavily influenced by the civilising missionaries of the British Empire.³⁵ After completing a degree in Cambridge and being ordained a priest in 1854, Shutte established the “Mission of the Good Shepherd” in Portsea to save fallen women in 1866.³⁶ Shutte was a flamboyant ritualist and was not afraid to court either religious controversy or publicity for his cause.³⁷ Indeed, Shutte’s pamphlets spoke directly to his middle-class readership in sensational terms that would both intrigue and appal them. An imperial theme ran through Shutte’s texts as he placed himself as both daring explorer and saviour of the empire’s reputation. Shutte first demanded from his readers as to whether they “know Portsea” or “walked up and down the leading streets”



In the early part of the nineteenth century, Portsea was defended by battlements that circled sailortown and the dockyard on the water front. The battlements separated sailortown from Portsmouth's civic and religious centres.
Source: <http://porttowns.port.ac.uk/mapping-waterfront/>

near the dockyard. Writing at the time of the Contagious Diseases Acts in the 1860s, Shutte amplified the view that it was the prostitute, not the sailor, who was the curse of sailortown. He described the women in bestial terms and depicted their public displays of immorality as bringing disgrace to the main thoroughfares of Portsea.

Bloated, draggled women in dirty print frocks, who lounge along in twos or threes without bonnet or shawl, and who in broad daylight make your flesh creep with their loathsome words and gestures. These are some of the companions of our soldiers and sailors, in whose society they spend their hours of leisure. They are just now sunning themselves on the Hard or Queen Street, and are waiting to pick up the latest gossip about the Channel Fleet, or drink a dram with a friend. Their name is legion, and, as you look into their faces, each one seems fouler than the last.³⁸

Shutte, then, described these prostitutes in Portsea in bestial terms and depicted their public displays of immorality as bringing disgrace to the main thoroughfares of Portsea. Moreover, their presence also had repercussions for the empire since according to Shutte, they drew the armed forces into their depravity. The brothels of Portsea, according to Shutte, had become “infamous from the Baltic to Japan”.³⁹ Shutte then took on the role of urban explorer to venture into the “rookeries” that his readers would have feared to tread:

All I can say, is that if you have penetrated into the dens of lust and violence which are closely packed within the slice of brick and mortar that lies between St George’s Square and Queen Street, your heart will have been sickened, and you will be giddy with sights and sounds which your brain refuses to forget...our work is to deal with the poorest and most depraved of the classes that haunt these lanes and alleys.⁴⁰

There can be little doubt that Shutte’s mission was fuelled by a sense of imperial exploration as he invited African imperial missionaries to speak to his congregation to mark the official opening of his new chapel buildings.⁴¹ Indeed, the African explorers were in popular demand in Portsea since a similar chapel in the area also invited the group which included the Bishop of Maritzburg in South Africa and Commander Cameron, an

African explorer. After the Bishop had outlined some of the “heathen” superstitions and immoral practices, Cameron urged his audience to support the quest of civilising inferior populations since “these people [Africans] might go forward without seeing a church or clergy-man, and it was highly important, therefore, that the English people should, by every measure in their power, seek to develop their Christian missions”. It could not have escaped the Portsea missionaries in the audience that they too were charged with a similar task in the empire’s chief naval port.⁴²

Shutte died in 1892 and while he undoubtedly saw his mission as a civilising one, he did not live among the poor. Portsmouth’s first slum priest was the flamboyant and controversial cleric, Father Robert Dolling.⁴³ Inspired by the University settlements in the East End, Winchester College (the elite public school) established St Agatha’s Mission in Portsea which was led by Father Dolling from 1885.⁴⁴ The School had originally established a Mission in 1868 in St Peters Docks in the East End of London. It was led by Rev. R. Linklater who focused his work on supporting poor dock labourers’ families and establishing church schools in the district. However, as we have seen, the increasing concerns over the fate of the empire, encouraged Winchester to focus their efforts on civilising the most important naval town in Britain. Dolling was apprenticed in missionary work in the East End and recognised in Portsea a similar urban and immoral decay that he had witnessed in Stepney. However, for Dolling the significance of empire was even greater in Portsea due to its naval strategic importance and saw the symbols of navy and empire inscribed into his new environment. He noted that “the streets are, most of them, very narrow and quaint, named after great admirals and sea-battles, with old world, red-tiled roofs, and interiors almost like cabins of ships”.⁴⁵

Turning his attention to the inhabitants, Dolling remembered “sailors everywhere, sometimes fighting, sometimes courting” and “slatternly women creeping out of some little public house.” However, like his African missionary counterparts, it was important to describe in some detail the shocking heathen customs of the natives to both appal the reader and illustrate how the mission eventually brought light and civilisation to a dark and corrupted area. Dolling recounted that on his first Sunday afternoon stroll through the district he witnessed a scene he termed the “Landport Dance”.

Two girls, their only clothing a pair of sailors' trousers each, and two sailor lads, their only clothing the girls' petticoats, were dancing a kind of breakdown up and down the street, all the neighbours looked on amused but unastonished, until one couple, the worse for drink toppled over. I stepped forward to help them up, but my endeavour was evidently looked upon from a hostile point of view, for the parish voice was translated into a shower of stones...⁴⁶

In another passage, Dolling complained the poor lighting in Portsea courts and the abundance of slaughter houses in the area had helped foster a savage population. Indeed, he likened Portsea's conditions to those of the East End and warned of the terrible dangers (meaning the Whitechapel murders) that might call upon Portsmouth if nothing was done.⁴⁷ He claimed that among the Portsea boys "it is no uncommon thing to find one who eats raw meat and drinks blood". These descriptions of the native with their mysterious semi-naked dances, primitive rituals and implicit references to cannibalism glamorised Dolling's mission and drew readers into an unknown underworld which paralleled contemporary African expeditions. It was perhaps no accident that reviewers of the book and biographers of Dolling consistently cited the "Landport dance" incident as it firmly set Dolling in the role of intrepid imperial slum priest.⁴⁸

He was successful cultivating this image since one biographer likened him to an imperial adventurer, reclaiming his heathen brethren street by street. Reverend Charles Osborne marvelled at his

wonderful record, and not one word of it is an exaggeration. It is wonderful as a witness to that spirit of statesmanship which enabled Dolling like a capable general to grasp position after position. Truly from his watch-tower in that extraordinary 'parsonage' he was like an ecclesiastical Cecil Rhodes, planning ever fresh developments.⁴⁹

Osborne's description of the mission as a "watch-tower" was quite revealing since, like their counterparts in the Empire, the missionary's role was not only to convert the heathen brethren but also keep surveillance on a disorderly and uncivilised population. Dolling was a Liberal imperi-

alist, firmly supporting the Boer Wars in the 1890s.⁵⁰ Indeed, his work in London and Portsmouth had led him to believe the city had become a centre of vice and decay that was undermining the English stock. In London, Dolling singled out the Jews for their overly competitive nature, a view shared by his biographer who believed them to be the “greatest rack-renters” among the “swarms of aliens” that inhabited London.⁵¹

For Dolling, an imperial war “with its defeats, was a great corrective to national indulgence”, and Portsea provided the ideal base to contribute to a national rejuvenation. Situating the mission in the heart of Portsmouth, Dolling’s chief objective was to “save” young boys from the town’s “sinks of iniquity” and prepare them for a life in the services.⁵² These boys were sent for training on the hulk HMS *Northampton* from 1894.⁵³ Osborne noted that “it was impossible to realise that many of these smart, well-set-up young fellows had once been underfed and neglected lads whom Dolling had got hold of in former years and pulled up out of the social abyss”.⁵⁴ He praised those sailors who left his mission and “went forth to shed their blood in order that the English flag might continue to proudly fly”.⁵⁵

Alternatively, for those boys unsuitable for naval training, Dolling encouraged emigration and spent over £1000 of parish funds on the project. However, the greatest financial outlay was Dolling’s Parsonage that cost over £4000 and designed to allow an informal relationship to develop between the missionaries and those seeking help.⁵⁶ Reverend Charles Osborne’s astute view that Dolling had taken on many of the characteristics of an imperial missionary can extend to the way in which Dolling conducted himself among sailors. John Tosh has noted that among men emigrating to serve the British Empire, there was less pressure on them to marry which gave them a freedom from conforming to Victorian domesticity. He argues that the Empire’s “ports, trading posts, mining settlements, and bush farms offered a comparatively undiluted homosocial environment”.⁵⁷ Dolling had replicated an imperial homosocietal setting in Portsmouth and, to the outside world, he portrayed his bachelor lifestyle as a self-sacrifice to a greater cause. However, in the building of his controversial parsonage, Dolling was not only aware of the significant Victorian codes of morality he was crossing, he, in fact, revelled in their contravention.

Dolling’s St Agatha’s parsonage seems to have been modelled on his friend’s mission in Shoreditch. Reverend Osborne Jay horrified contempo-

raries by sleeping in the Shoreditch Mission building, which was complete with a homeless shelter, gymnasium and boxing club.⁵⁸ Dolling's parsonage possessed a gymnasium, over 20 beds for his guests, a room for the visiting Winchester College boys and a room for himself. Living in such close quarters to both the working-class youths and the young Winchester College missionaries, Dolling and Jay rode roughshod over carefully constructed social boundaries and protocols of Victorian society. Indeed, Dolling recalled that he would often invite visiting Winchester boys to his room to talk. In addition, Dolling undoubtedly forged a close relationship with the boys he trained. Osborne observed that "Dolling's sailor-boys abounded all over the globe, their photographs lined in part, the walls of the parsonage, and whenever they had leave and were in England, some of them were sure to be staying in the house".⁵⁹ Dolling wrote that "all over the world at this moment there are my dear boys, who look to this place [the parsonage] as their home, from whence all the love they have ever known has reached them".⁶⁰

However, Dolling's informal relationship with "his boys" did raise questions over his conduct since he would invite the "slummiest" boys into his room and would often accompany boys to low music halls.⁶¹ Unlike, earlier Missionaries like Shutte or his predecessor Linklater, Dolling focused on the boys and their physical and moral development, rather than the welfare of sailor-wives or families. For example, Dolling talked of sailors as "strong, vigorous men, well groomed, fairly well fed with all to make them bodily strong, their passions powerful, think of them living separately altogether from womenfolk and centred in sinks of iniquity as Portsmouth".⁶²

This focus on the male body was a narrative that Dolling would have been familiar with since it was dominant discourse to emerge from East End's Missionary movements such as the Oxford House Movement (which Dolling had been part of) and Toynbee Hall.⁶³ Dolling had created an intensely masculine environment which offered little for women. Indeed, Dolling acknowledged that his great weakness was his failure to attract women to his gymnasium, card and bagatelle games concluding that "girls" games are so uninteresting, and you cannot make legitimate excuses for wholesome noise...".⁶⁴ Clearly, Dolling was not overly worried that his mission was driven by a masculine muscular Christian ethos.

His biographers consistently noted both his feminine and masculine qualities. One described Dolling as possessing “the sympathy and tenderness of the women with the strength and courage of the man”; he was “not so much non-sexual as bi-sexual”.⁶⁵ Likewise, Osborne noted Dolling’s dual persona since he exhibited a “masculine strength” with a “feminine” character.⁶⁶ Like his missionary counterparts in the outposts of the British Empire, Dolling fashioned a homosocial society that he felt at ease in. Gaining approval for its religious objectives, the mission afforded Dolling the opportunity for excitement and forge relationships that were on the margins of respectability. Portsea’s squalor and its militarised environs attracted Dolling since, as Osborne observed, “excitement did not weary him, it stimulated his efforts; and Portsmouth, whatever its faults, is not dull”. Indeed, Osborne went on to portray a vivid image of Portsmouth in the 1890s.

The dashes of colour afforded by the uniforms of the soldiers and sailors who fill the streets; the constant music of the bands as the troops swing past from route-marching; the summer concourse of all sorts of odd people to the sea-front (just like the individuals who fill up so many of John Leech’s drawings in the best days of *Punch*); the briny atmosphere, as it were, that pervades the whole place – suited him thoroughly. Dolling, would have died of ennui amid suburban villas. Landport, even when he employed his most lurid colours in the painting of it, was far more congenial to his mind as a place to live in than any region of prim decorum could ever have been.⁶⁷

Osborne's insights into the seamy side of Portsmouth may explain why Dolling was one of many missionaries drawn to the town. However, Dolling's description of Portsmouth as the "sink of iniquity" in which unmarried young sailors sought drink and prostitution and where sailor's wives were drawn into vice when their husbands were at sea, was forcefully challenged by councillors, the press and residents of Portsea. In 1894, Leon Emanuel, the Mayor of Portsmouth, complained that a "serious stigma had been cast on the borough of Portsmouth" and he criticised Dolling for living "not five minutes" in Portsmouth and making "wicked" allegations "without a shadow of foundation in fact". In one speech defending Portsmouth's good name, the Mayor made a clear reference to Dolling's ambiguous sexuality to a "knowing" audience. On Dolling's claim that sailors' morality would improve through marriage, the Mayor said:

Now there was an old saying that people who lived in glass houses should not throw stones, and he would ask the rev. gentleman why he did not set the example and marry. (Loud laughter and cheers). It was all very well to preach, but practice was a great deal better than precept.⁶⁸

In response to Dolling's claims, the Mayor announced that one night he and a Police Inspector had visited and surveyed fifty pubs in Portsea and found 460 men and women drinking respectably. The Mayor concluded that he had "been born and bred in the ancient borough of Portsmouth, and he was proud beyond measure to stand there that evening as one of its sons".⁶⁹ Significantly, the Mayor was supported by residents in Portsea. A letter from a sailor's wife published in the local paper praised the Mayor's defence of the area in which she lived and standing by "the much abused publican and sailors' wives".⁷⁰

Sailor Responses to Missionary Work

Dolling's attempt to "civilise" Portsea's sailors undoubtedly unsettled Portsmouth's urban elites who were concerned that the town would suffer the stigma of becoming known as unruly slum. What is less well known,

however, is how the sailors responded to Dolling's missionary work. Clearly, very few sailors left diaries and those that did wrote about the places they visited rather than about life in their home port.⁷¹ However, we can discern glimpses of their motivations, behaviour and response to missionary work from often unpublished missionary records. To read the official memoirs and accounts of missionary work, one would assume that their philanthropic initiatives were resounding successes. A favourite device employed by philanthropists was to describe how through a piecemeal process the heathen district in which they entered was gradually becoming religiously colonised. This narrative often illustrated the success of the mission by employing the stories of individuals who had transformed their lives through a conversion to Christianity. For example, when Dolling began his Portsea mission he noted that:

Boys stole, because stealing seemed to them the only method of living; men were drunken because their stomachs were empty, and the public-house was the only cheerful place of entertainment, the only home of good fellowship and kindness; girls sinned, because their mothers sinned before them.⁷²

However, throughout his account of his ten years in a Portsmouth slum, Dolling consistently cited individual success stories of sailors who "have turned out splendidly". On one occasion he remembered a sailor who had been in prison for 18 months and how "day by day, we could notice the giving up of the slouch, the desire for a clean collar, for a bath, for rational talk, for intellectual books to read".⁷³ Dolling's most outwardly successful enterprise was undoubtedly his gymnasium which attracted the "roughest" type of man. As part of his parsonage investment, Dolling purchased a disused Baptist Chapel for £3000 and converted it into a gymnasium complete with a "gallery all around" and "two dead ministers buried in the middle".⁷⁴ Dolling, at first, employed instructors to train the men and discovered that attempts to impose strict behavioural and moral codes resulted in patrons taking matters into their own hands. He noted that:

All sorts and kinds of men have tried to manage that gymnasium, with varying success, the clergy, the lay-readers, Oxford men, officers in the Army and Navy. They have suffered all sorts of contumely and wrong. I have seen them skilfully lassoed, arms and legs bound, and lashed to the gymnasium ladder, or a noose run under their armpits, and hauled up to the ceiling. I have seen them spread-eagled upon the vaulting-horse, with a dance of savage Indians whooping round them. I have seen all the mattresses ripped up and picked to pieces, then strewn over the floor. I have seen the bagatelle-tables used as points of vantage, from which opposing forces sprang at each other. I have seen men playing upon the piano with their feet, and I have known, when no other mischief was possible, the fierce joy of tearing away the front of the piano, and strewing the broken hammers artistically on the floor.⁷⁵

Eventually, Dolling himself, took charge and relaxed the rules of engagement, abandoning any notion of instruction be it physical or moral. One Winchester College student who was visiting the mission remembered seeing Dolling in the gymnasium amidst “a racket made by half a hundred disrespectful ragamuffins who were all in the main good gymnasts”. Dolling sat at his desk “quietly working amid the noise addressing a few words to each as they come in withal keeping order”.⁷⁶ Indeed, it seemed he allowed the men to police themselves. Dolling invited one notorious gang known as the “forty thieves”, who were the “terror of the neighbourhood”, to use the gymnasium and to keep “perfect order”. The “forty thieves” gang was led by “Nobby”, a stoker, who told Dolling that the gymnasium “was the only fitting club-room for his mates.”⁷⁷ Indeed, Osborne noted that the gymnasium was “surprisingly free from either officialism or pietism”.⁷⁸

Dolling’s relationship with notorious street gangs and the apparent absence of religious instruction, raised eyebrows in the Church and the mission’s sponsor, Winchester College. Questions were raised as to whether Dolling’s expensive investment in the gymnasium had paid back in ecclesiastical terms through the conversion of the “roughest type of men” to the church. Dolling was open enough in his official account to admit that “I do not believe that in that sense it paid” but had instead created physically and morally stronger individuals, albeit in a more secular sense. In private he did despair that “alas! religion does not yet progress amongst them” and that “direct religious teaching has little influence”.⁷⁹ Undoubtedly, Dolling

had created a very successful gymnasium that attracted over 70 men per night. However, the men were clearly using the gymnasium on their own terms, since the evenings were free from religious or moral instruction and policed by notorious gang leaders. The absence of religious instruction raised wider concerns in the church that Dolling was indulging the roughest sailors by hosting and legitimising their immoral leisure practices.⁸⁰

Conclusion

The recent historiography of philanthropy in Britain has shown that imperial contexts underpinned the East End Missions of the nineteenth century.⁸¹ This article has shown that a missionary imperialist approach to the poor was also adopted by clerics more widely. Portsmouth's naval and imperial importance invited direct comparison to London, not least since slum priests like Dolling were "apprenticed" in the East End before embarking on missionary work in Portsea. However, ports provided their own distinctive attractions to slum priests since sailortown exhibited a maritime-urban "Otherness", which was far removed from conventional urban living.⁸²

It was also teeming with young, unattached and transitory males, much more so than conventional provincial towns. The Portsmouth missionaries who attempted to colonise sailortown were often driven by both religious and personal motivations. Missionaries framed their forays into sailortown as imperial adventures since it made good copy for campaigning pamphlets that raised funds for their cause. Indeed, just as the imperial explorers could civilise the heathen native, Portsmouth missionaries described how they could transform a spendthrift and morally corrupt seafarer to an exemplary citizen who could secure the empire's future. Stories of individual sailors who had turned away from sailortown to pursue a more godly existence adorned the pages of missionary publications.

In reality, those sailors who experienced a moral and religious conversion were firmly in the minority. Dolling's experiment with the gymnasium had taught him that to succeed in attracting men, the patrons would require a degree of autonomy in the running of the club. While the ab-

sence of religious instruction raised concerns in the Church, Dolling went along with a more liberal regime as the gymnasium fulfilled his more personal needs. There can be little doubt that missionaries like Dolling enjoyed and thrived in the male-exclusive societies which they had created. These missions afforded Dolling the opportunity to associate with those on the margins of respectability. Under no other circumstances could Dolling have led this homo-societal life without transgressing careful Victorian moral codes on gender and sexuality. For a Victorian cleric, it was a damaging predilection that was fully exploited by the civic elites, many of them businessmen, who feared that their trade would suffer if Portsmouth became known as a “sink of inequity”. Thus while Dolling was busy drawing a moral map of Portsmouth’s “Devil’s Acre”, his opponents were equally questioning his own ethical and moral standards.

Sammanfattning

Portsmouth var Storbritanniens främsta örlogshamn och Royal Navy imperiets fanbärare, men enligt missionärer i staden var stora delar av befolkningen inte mer “civiliserade” än de som bodde i “mörkaste Afrika”. Denna artikel beskriver kortfattat hur sjömansmissioner utvecklades i handels- och örlogshamnar för att sedan uttröna prästerskapets motiv för etableringen av sådana missioner i Portsmouth under slutet av 1800-talet. Artikeln fokuserar på hur en inflytelserik präst, Fader Dolling, skapade kontroverser med den civila eliten genom hans oortodoxa förbindelser med sjömännen. Dollings etablering av en sjömansmission, där både han själv och sjömännen bodde, stred mot victorianska moraluppfattningar och väckte frågor om hans tvetydiga sexualitet. Precis som andra missioner i det brittiska imperiets utkanter, skapade dessa sjömansmissioner en alternativ miljö som också tillät deltagarna att utforska stadslivets mer dunkla sidor. Genom acceptansen för de religiösa målsättningarna, kunde dessa missioner ge filantropen en möjlighet till spänning och till relationer med sjömän som ansågs vara på gränsen för det respektabla. Genom studier av Dollings mission, hävdas att fallstudien har en vidare betydelse och att historiker inte bara ska utforska slumprästernas motiv, utan också de inflytelserika medborgerliga kulturer och eliter som var angelägna att bevara den Victorianska sociala och moraliska ordningen.

Notes

¹ A. Kennerley, "Writing the history of merchant seafarer education, training and welfare: retrospect and prospect", *The Northern Mariner/Le marin du nord*, XII, No. 2 (April 2002), p. 21.

² S. Koven, *Slumming. Sexual and Social Politics in Victorian England* (Princeton: Princeton University Press, 2004); Nigel Scotland, *Squires in the Slums. Settlements and Missions in Late Victorian London*, (London: IB Tauris, 2007), p. 256.

³ A. Mayne, *The Imagined Slum: Newspaper Representations in three Cities, 1870-1914* (Leicester: Leicester University Press, 1993); M. Valverde, "The dialect of the familiar and unfamiliar: 'The jungle' in early slum travel writing", *Sociology*, 30, 3 (August 1996).

⁴ R.R. Dolling, *Ten Years in a Portsmouth Slum* (London: S.C. Brown, Langham & Co, 1896, 1903 edn), p. 18

⁵ J. Marriott, *The Other Empire. Metropolis, India and Progress in the Colonial Imagination* (Manchester: Manchester University Press, 2003); Koven, *Slumming*, Nigel Scotland, *Squires in the Slums. Settlements and Missions in Late Victorian London* (London: IB Tauris, 2007).

⁶ J. R. Walkowitz, *The City of Dreadful Delight: Narratives of Sexual Danger in Late Victorian London* (London: Virago Press, 1982), p.113.

⁷ Quoted in Walkowitz, *The City of Dreadful Delight*, p. 113.

⁸ Koven, *Slumming*, p. 229.

⁹ Koven, *Slumming*, pp. 229, 255.

¹⁰ Koven, *Slumming*, pp. 265-266.

¹¹ Koven, *Slumming*, p. 265.

¹² D. Williams, "Mid-Victorian attitudes to seamen and maritime reform: The Society for Improving Merchant Seamen, 1867", *International Journal of Maritime History*, 3, 1 (1991), pp. 101-126.

¹³ E. Koren, "Between responsibility and temptation; Norwegian seamen and welfare ashore 1918-1939", in R. Gorski and B. Söderqvist (eds.) *The Parallel Worlds of the Seafarer: Ashore, Afloat and Abroad* (Gothenburg: Maritime Museum & Aquarium: Northern Sea Network, 2011), pp. 97-118.

¹⁴ A. Kennerley, "British merchant seafarers and their homes, 1895-1970", *International Journal of Maritime History*, 24, 1 (2012), pp. 115-146.

¹⁵ C. Lloyd, *The British Seaman, 1200-1860: A Social Survey* (London: Collins, 1968), p. 274.

¹⁶ L. Moon, "'Sailorhoods': Sailortown and Sailors in the Port of Portsmouth, c. 1850-1900" (University of Portsmouth, unpublished PhD, 2015), p. 221.

¹⁷ M. Conley, "You don't make a torpedo gunner out of a drunkard: Agnes Weston, temperance and the British Navy", *Northern Mariner*, 9, 1, (1999), pp. 1-4.

¹⁸ Winchester College Archive, D2/58 Envelope J of George Ridding's papers and labelled by Laura Ridding 'St Landport, Winchester College Mission 1878-1905', 79, 'Landport Mission Portsmouth.

¹⁹ Moon, "'Sailorhoods': Sailortown and Sailors", p. 225.

²⁰ M. Bassett, "The Royal Dockyard Worker in Edwardian England: Culture, Leisure and Empire" (unpublished PhD, University of Portsmouth, 2014), ch 3.

- ²¹ S. Hugill, *Sailortown*, (London: Routledge & Keegan Paul, 1967), xviii; For analysis of sailortown in Portsmouth and Plymouth see B. Beaven, "The resilience of sailortown culture in English naval ports, c. 1820–1900", *Urban History*, Vol. 43, No.1, February 2016. For London's sailortown see C. Fox Smith, *Sailor Town Days* (London: Methuen & Co, 1923), p. 27.
- ²² Fox Smith, *Sailor Town Days*, p. 27.
- ²³ Dolling, *Ten Years in a Portsmouth Slum*, p. 18.
- ²⁴ B. Beaven, "The resilience of sailortown", p. 17; G.H. Mitchell, *Down in Limehouse* (London: Stanley Martin & Co., 1925), pp. 19-20.
- ²⁵ Mitchell, *Down in Limehouse*, p. 23. Mitchell claimed that "nightly séances were held, and the spirits to incarnate the coloured devotees of the black art".
- ²⁶ V. Fulda, "Space, Civic Pride, Citizenship and Identity in 1890s Portsmouth", (unpublished PhD thesis, University of Portsmouth, 2006), p. 1, 33.
- ²⁷ B. Beaven, *Visions of Empire: Patriotism, Popular Culture and the City, 1870-1939* (Manchester: Manchester University Press, 2012), p. 13.
- ²⁸ R. C. Riley, *The Industries of Portsmouth in the 19th Century* (Portsmouth: Portsmouth Papers, 1976), p. 9.
- ²⁹ R. Riley, *Portsmouth: Ships, Dockyard and Town* (Stroud: Tempus, 2002), p. 41.
- ³⁰ E.S. Washington, *Local Battles in Fact and Fiction: The Portsmouth Election of 1895* (Portsmouth: Portsmouth City Council, 1985), p. 6.
- ³¹ C.E. Osborne, *The Life of Father Dolling* (London: Edward Arnold, 1903), p. 58.
- ³² *Hampshire Telegraph*, 24 February 1894. This term was first used in this context by Charles Dickens when he explored the slums of London see *Household Words*, 31 August 1850.
- ³³ E. Hopkins, "Our soldiers and sailors at home", *Good Words*, Dec 24, 1883, p. 170.
- ³⁴ Hopkins, "Our soldiers and sailors at home", p. 170.
- ³⁵ Similarly, the journalist James Greenwood explored London in the same fashion during this period see J. Greenwood, *The Seven Curses of London* (London: Stanley Rivers and Co., 1869).
- ³⁶ For a more detailed analysis of Portsmouth "outcasts" see R. Denyer, "The Bitter Cry of Outcast Portsmouth: Poverty and Crime 1860-1900" (University of Portsmouth, BA dissertation, 2004).
- ³⁷ *Hampshire Telegraph*, 15 October 1892.
- ³⁸ Portsmouth City Record Office (hereafter PCRO), 11A/J/5, R.N. Shutte, "Mission of the Good Shepherd, Portsea", 1870, p. 1.
- ³⁹ PCRO, Shutte, "Mission of the Good Shepherd", p. 2.
- ⁴⁰ PCRO, Shutte, "Mission of the Good Shepherd", pp. 2-3.
- ⁴¹ *Hampshire Telegraph*, 13 December 1876.
- ⁴² *Hampshire Telegraph*, 13 December 1876.
- ⁴³ *Hampshire Telegraph*, 15 October 1892.
- ⁴⁴ Osborne, *The Life of Father Dolling*, p. 55.
- ⁴⁵ Dolling, *Ten Years in a Portsmouth Slum*, p. 18.
- ⁴⁶ Dolling, *Ten Years in a Portsmouth Slum*, p. 18.
- ⁴⁷ Osborne, *The Life of Father Dolling*, p. 126.
- ⁴⁸ For example, *Leeds Mercury*, 8 July 1896; *London Quarterly Review* 27 January 1896; *The Speaker* 22 August 1896; J. Clayton, *Father Dolling. A Memoir* (London: Wells, Gardner, Darton & Co, 1902), p. 23.

- ⁴⁹ Osborne, *The Life of Father Dolling*, p. 85.
- ⁵⁰ Clayton, *Father Dolling*, p. 56.
- ⁵¹ Osborne, *The Life of Father Dolling*, p. 244.
- ⁵² *Hampshire Telegraph*, 24 February 1894. The “sinks of iniquity” quote and description of Portsmouth’s slum in his book, caused outrage among Portsmouth’s urban elite who feared that it would damage the town’s national representation.
- ⁵³ Dolling, *Ten Years in a Portsmouth Slum*, p. 112.
- ⁵⁴ Osborne, *The Life of Father Dolling*, p. 89.
- ⁵⁵ *Hampshire Telegraph*, 3 March 1894.
- ⁵⁶ Dolling, *Ten Years in a Portsmouth Slum*, p. 185.
- ⁵⁷ J. Tosh, “Masculinities in an industrializing society, 1800-1914”, *Journal of British Studies*, 44, 2, April 2005, p. 340
- ⁵⁸ S. Koven, *Slumming*, p. 256.
- ⁵⁹ Osborne, *The Life of Father Dolling*, p. 89.
- ⁶⁰ Quoted in Clayton, *Father Dolling*, p. 42.
- ⁶¹ Koven, *Slumming*, p. 256; Clayton, *Father Dolling*, p. 42.
- ⁶² *Hampshire Telegraph*, 24 February 1894.
- ⁶³ Koven, *Slumming*, pp. 230-231.
- ⁶⁴ Winchester College Archive, D2/58 Envelope J of George Ridding’s papers and labelled by Laura Ridding “St Landport, Winchester College Mission 1878-1905”, 87, *Annual Report of St Agatha’s Mission, 1889*.
- ⁶⁵ Clayton, *Father Dolling*, p. 134.
- ⁶⁶ Osborne, *The Life of Father Dolling*, p. 178.
- ⁶⁷ Osborne, *The Life of Father Dolling*, p. 67.
- ⁶⁸ *Hampshire Telegraph*, 24 February 1894.
- ⁶⁹ *Hampshire Telegraph*, 24 February 1894.
- ⁷⁰ *Portsmouth News*, 24 February 1894.
- ⁷¹ The National Museum of the Royal Navy, UK holds over 200 sailor diaries and they tend to replicate this pattern of writing.
- ⁷² Dolling, *Ten Years in a Portsmouth Slum*, pp. 17-18.
- ⁷³ Dolling, *Ten Years in a Portsmouth Slum*, p. 81.
- ⁷⁴ Dolling, *Ten Years in a Portsmouth Slum*, p. 27.
- ⁷⁵ Dolling, *Ten Years in a Portsmouth Slum*, p. 29.
- ⁷⁶ Winchester College Archive, G14/151, “Letter from Francis Lucas at Wich Col to his mother 10 Dec 1894.”
- ⁷⁷ Dolling, *Ten Years in a Portsmouth Slum*, p. 33.
- ⁷⁸ Osborne, *The Life of Father Dolling*, p. 67, 90.
- ⁷⁹ Winchester School Archive, St Agatha, Landport 1887 report, 84, “The gymnasium”.
- ⁸⁰ Osborne, *The Life of Father Dolling*, p. 92.
- ⁸¹ F. Driver, *Geography Militant. Cultures of Exploration and Empire* (Oxford: Oxford University Press, 2003).
- ⁸² Beaven, “The resilience of sailortown”.



Antagonistic Tolerance and Other Port Town Paradoxes

Isaac Land

In an influential essay published a quarter century ago, Rhoads Murphey remarked: “Port functions, more than anything else, make a city cosmopolitan, a word which does not necessarily mean ‘sophisticated’ but rather hybrid.”¹ He went on to explain:

A port city is open to the world, or at least to a varied section of it. In it races, cultures, and ideas as well as goods from a variety of places jostle, mix, and enrich each other and the life of the city... [However] as a city loses most of its port functions, it loses these qualities, perhaps most of all its cosmopolitanism.²

Michael Pearson, in his recent work on the Indian Ocean, has quoted these passages approvingly and affirmed that on the coast “experience, that best of masters, has gone far to unteach the lessons of ignorance, intolerance, and national aversion.”³ Is the term “cosmopolitan port town,” then, as redundant as “trackless wilderness”?

In maritime history, “cosmopolitan” appears in straightforward fashion as an adjective, but it has scarcely made an appearance as a category of

Isaac Land is Associate Professor of History at Indiana State University, U.S.A. He is the author of *War, Nationalism, and the British Sailor, 1750-1850* (Palgrave Macmillan, 2009).

analysis in its own right. This lack of critical engagement is surprising for two reasons. First, port towns – as the quotation from Murphey indicates – have long ranked among the classic examples of cosmopolitan societies, suggesting that maritime history has a role to play in the conversation about them. Second, while the idea of the cosmopolitan has fascinated anthropologists, sociologists, philosophers, and cultural historians, they have also found it a perplexing, ambiguous, and highly contestable term.

In a skeptical overview, Henk Driessen has warned that while it is undoubtedly true that “maritime towns have functioned as hinges between empires, continents, trading blocs and nation states,” the claim of cosmopolitanism still requires proof. He refers to the “assumed congeniality” of port town peoples and concedes only that particular communities were “perceived as cosmopolitan.”⁴ Taking note of the powerful role played by the nostalgia of displaced elites in constructions of a cosmopolitan past in the port towns of the Levant, he questions whether “the evoked image of cosmopolitanism [bears] any relationship to a lived social practice.”⁵ Since “cosmopolitan discourses are easier to document and analyze than lifestyles, for which direct evidence seems to be sparser and more difficult to access,” we are left with only a vague sense of the ways that a cosmopolitan spirit manifested in everyday life, and a shortage of empirically-informed studies.⁶

Studying these communities under stress, or at the moment of their collapse, may offer a chance to observe the strength or weakness of cosmopolitanism with some precision. Salonica, Smyrna, Zanzibar and Rangoon each changed fatefully in the period of the twentieth century most closely associated with the dismemberment of empires. Pinpointing this wave of collapses as a phenomenon of the early- to mid-twentieth century also permits us to historicize something that has been periodized rather crudely as a prelapsarian Golden Age followed by a Downfall. This article is organized around four recent books that complicate that picture.⁷

Despite the vigorous life of the cosmopolitan port town in anecdote and in fictional treatments such as Lawrence Durrell’s *Alexandria Quartet*, the academic literature on this subject is still in its infancy. I will echo Driessen in emphasizing that my aims are mainly “to elicit debate and to suggest an agenda for future research.”⁸ The need for comparative book reviews and

synthetic overviews is best illustrated by the fact that none of the books under review here cite each other. Too often in the academic literature, a great cosmopolitan port is portrayed quite simply as unique – “that’s how it was in Odessa” – without even generalizing to other, similar communities in the same region.⁹ With this in mind, it is less surprising (but no less unfortunate) that the discussion of these issues in the Indian Ocean has taken place without reference to the rise and fall of tolerance in the Levantine ports of the eastern Mediterranean.

The work of centuries was undone with alarming speed. Is this, in itself, proof of the inherent fragility of cosmopolitan sentiments in general? An alternative interpretation would be that city-states (as legally distinct entities or as *de facto* zones of exception) would not fare well in an age of nationalism. As Carola Hein has noted, by the late nineteenth century, “Ships coming into harbour in Constantinople, Smyrna, or Salonica, in Hong Kong, Canton, or Shanghai would be greeted by European-style architecture, even if the cities beyond the waterfront took on a very different aspect...”¹⁰ In some cases, the exceptional status of the port carried with it not only the memory of European gunboat diplomacy but also the taint of a little-loved and soon-to-be-obsolete monarchy or sultanate. The so-called “free ports,” concessions, and capitulations of the early twentieth century were the last examples of the network of trading depots, extraterritorial zones, and fortified islands developed by European globalizers since the days of Vasco da Gama. As Çağlar Keyder has put it, the port cities “flourished in liminal spaces where Europe could expand because the local state receded... They emerged as specific urban forms mediating the expansion of the world economy into weak agrarian empires.”¹¹

Of course, Greeks, Armenians, and overseas Chinese were not merely protégées and *comprador* agents doing a distant empire’s bidding. They built their own networks and devised political and commercial projects that furthered their own interests.¹² Some scholars have likened the operations of this early “polycultural bourgeoisie” to the “global city” concept popularized recently by the sociologist Saskia Sassen.¹³ The global city is a site of both cosmopolitanism and advanced production.¹⁴ Sassen’s original examples included the transnational elite communities of the top law firms, accounting firms and money managers. The neoliberal global city is

tolerant, but in a calculated way; it refuses to allow minor details like language, religion, or ideology to stand in the way of making money. As a Lebanese President once said of Beirut, “nothing is forbidden except an empty pocket, in which case nothing is forgiven.”¹⁵ It is quite possible to recruit, accommodate, and embrace useful strangers of all colors and creeds while also imposing savage socio-economic segregation.¹⁶ If the revenge of the hinterland came so easily and naturally as soon as decolonization permitted it, that is a disquieting verdict on the very idea of privileged cosmopolitan enclaves itself.

Does the very nature of port towns dictate a certain kind of cosmopolitan outlook? Clearly this is dependent, among other things, upon the technology level; no one would propose that today’s heavily automated container shipping ports and instant electronic communication require cheek-by-jowl multicultural coexistence. Yet the destruction of the port towns under discussion here took place before the container shipping revolution had gained much momentum (or in the case of Smyrna, had even been invented). This was not the result of technological change making the old polyglot workforce obsolete, or even of economic decline. These ports were cut down in full flower.

In much of the academic discussion of cosmopolitanism, there is an unstated assumption that polyglot communities are tolerant communities. Part of the problem is that we have misread the evidence. A polyglot shoeshine boy or a bilingual president of the Chamber of Commerce is not *ipso facto* a paragon of empathy or of intercultural understanding. New theoretical work is opening up a spectrum of possibilities here. The philosopher Wendy Brown, in her book *Regulating Aversion*, has drawn attention to the ways that the very notion of tolerance contains within it an element of distaste.¹⁷ In that sense, the fragility was built in from the beginning. Another philosopher, Kwame Anthony Appiah, has remarked on the durable nature of “incompletely theorized agreements” such as the informal coexistence long characteristic of the Levantine port towns.¹⁸ If circumstances change, however, the very vagueness of the underlying justification may come back to haunt the community, which tolerates but does not know why it does so.

The sociologist Elijah Anderson has shown how coexistence in localized

pockets of an urban area – such as a downtown business district during working hours – may actually be an exceptional space that contrasts vividly with the segregated residential neighborhoods. Rather than expressing a civic identity or a deeply felt conviction, Anderson’s “cosmopolitan canopy” is a “confusing space” where only a fragile civility prevails. With this in mind, Anderson challenges the assumption that any city, as a whole, could have a unified cosmopolitan spirit; rather, he posits “ethnos” (ethnocentric types who prefer to stick with their own kind) and “cosmos” (who prefer diverse company in every situation) mingling in public spaces but interpreting that experience quite differently from each other.¹⁹

Another sociologist, Ash Amin, has reviewed the scholarship on multiculturalism in contemporary urban spaces, from Chinese take-outs to “common ground” in daycares and community vegetable gardens. He warns: “Habitual contact in itself, is no guarantor of cultural exchange. It can entrench group animosities and identities, through repetitions of gender, class, race, and ethnic codes...”²⁰ He suggests that durable coexistence is built on something other than tolerance: “Local multicultures are borne out of the continual renewal of an equal and discursive public, so that the contest between claimants can become one between friendly enemies (agonism) rather than antagonists.”²¹ Amin’s concepts neatly capture both the apparent fragility of cosmopolitan arrangements, and their well-documented resilience. A state of friendly enmity, however, is not very far from an open struggle for dominance.

One of the sharpest, and most acerbic, observations in this vein came in 2002, when Robert M. Hayden coined the term “antagonistic tolerance” to describe what went on at contested holy sites, such as the Greek churches in the Balkans that had been converted into mosques, and Muslim structures in India erected on the site of Hindu devotional pilgrimages.²² Examining the litigation and other patterns of complaint going back decades and even centuries, he challenged the prevailing belief that the long-standing practice of sharing such sites amounted to syncretism, or indicated that religious identities were “fluid”. Instead, he drew attention to the power relationships involved and asserted that the only tolerance at work here was negative. This is the kind of tolerance that only comes into play because neither side can do away with the other.

What maritime historians can take away from these theoretical insights is that while tolerance in some form clearly correlates with traditional port town activity, regimes of coexistence always contain the potential for tipping in one direction or another. With that in mind, the “grand geopolitical realignment” explanation for the collapse of the cosmopolitan port towns probably needs to be combined with an awareness of the internal instabilities that could oscillate out of control. Phillip Mansel captures the contradictions here when he remarks that a city like Beirut was simultaneously “an incubator and pacifier of nationalisms.”²³ Indeed, some of the very port towns most legendary for their long histories of coexistence birthed uncompromising nationalist strongmen. Ataturk was from Salonica. Nasser was from Alexandria. While in a few places, such as Smyrna, the end of the old order came in the form of an armed invasion from outside, the port towns themselves supplied foot soldiers for militant, nationalist, or sectarian groups. If coexistence as a “lived social practice” is such an exemplary way of life, why did it leave those who had personally experienced its benefits so unimpressed? These questions impel us to examine more closely the local circumstances of coexistence and the tenor of cosmopolitan life just before its collapse.

Salonica

In *Salonica: City of Ghosts*, Mark Mazower relates the rise and fall of one of the most diverse cities of the eastern Mediterranean. Today located in northern Greece and occupied almost exclusively by Greeks, Ottoman Salonica was polyglot. The bootblacks could speak seven languages; foreign sailors thronged on Frank Street; Bulgarian carters came in from the countryside. The neighborhoods closest to the harbor were the most densely settled and the most Jewish. Jews handled cargo, helped passengers with their luggage, and hawked wares, including sexual favors. “As late as 1912,” Mazower notes, “the docks stood silent on the Jewish Sabbath.”²⁴ Religions seem to have mingled as well as people. The concept of going “to seek consolation at the graves of holy men,” originally an Islamic practice called *ziyaret*, became a local Jewish custom; they also adopted the Arabic term

for it. Saint George was reborn as Mousa Baba, and Christian women lit candles at his tomb.²⁵

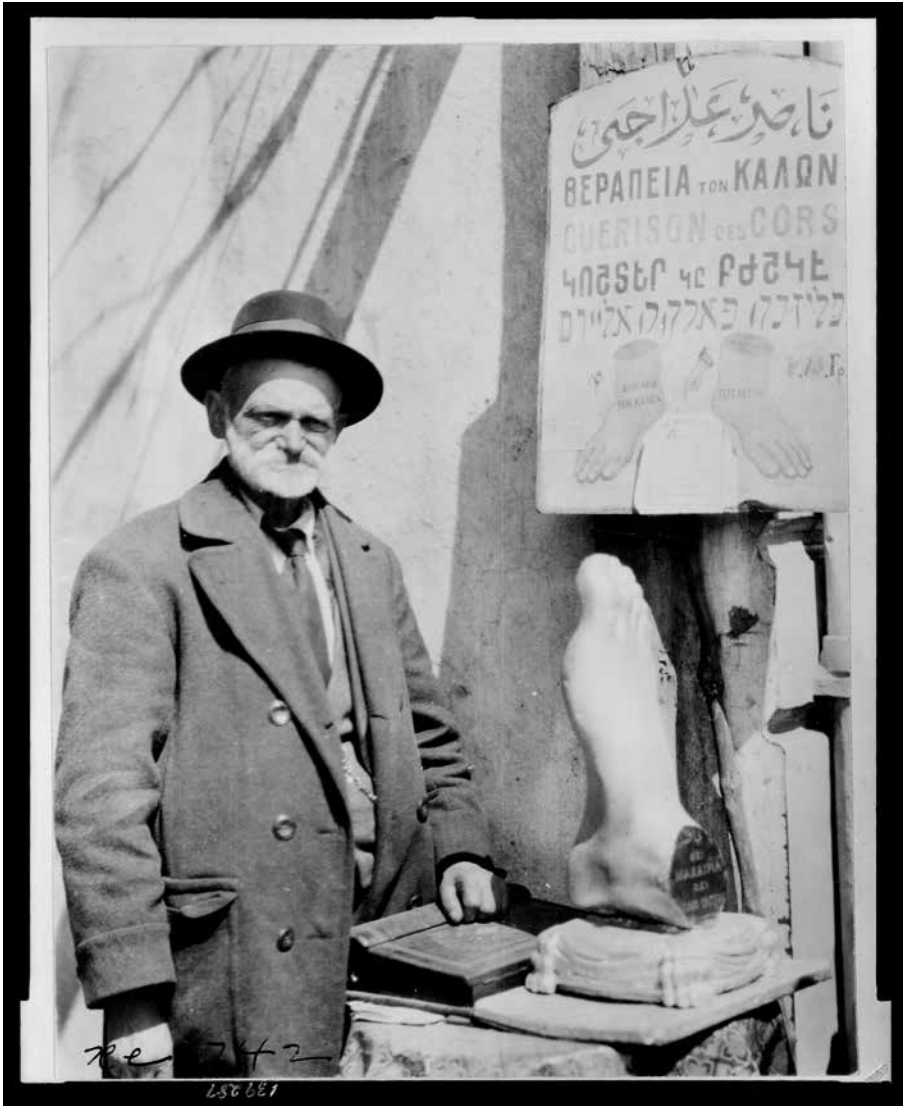
Despite this long history of physical cohabitation, encounters on the street were often fraught with danger – it was said that janissaries would “kill a man for a salad.”²⁶ It was always possible to retreat into one’s own ethnic or religious enclave, possibly muttering imprecations as you left. Mazower quotes one in Judeo-Spanish (Ladino) which translates as “your eye up my ass.”²⁷ An Ottoman traveler compiled the greetings and salutations of the Albanians, ranging from “Eat shit!” “I’ll fuck your mother,” “I’ll fuck your wife” and “I’ll fart in your nose.”²⁸

What was the purpose of this strange Albanian glossary? Was it an early warning system allowing the visitor to interpret intent, and plan their next steps? The man who says “I’ll fart in your nose” is, perhaps, merely insouciant. He may be expressing scorn about a price that he thinks is insultingly high (or insultingly low). However, the man who says, in the same tone of voice, “I’ll fuck your mother” may be itching to pull a knife. In that way, knowing each language group’s worst insults might be a street survival skill. Or was it necessary to use the insults oneself? Were the demands of daily verbal jousting in the streets such that people felt the need to defeat their neighbors by insulting him masterfully in their own language?

The act of capturing another group’s armory of insults may have something in common with another famous feature of Salonican culture, the act of colonizing another group’s saints by reinterpreting them as part of one’s own faith tradition. For Saint George to survive as Mousa Baba, or vice versa, could have been a true syncretic union of faith traditions, or just another way to display the dominance of one’s own group.

Maria Vassilikou has captured the unpredictable, polyvalent nature of these everyday interactions in her list of possible binary “couplets”:

Greek merchants	vs.	Jewish merchants
Greek Orthodox Christians	vs.	Jewish Jesus-killers
Anti-Ottoman Greeks	vs.	Philo-Ottoman Jews
Greeks and Jews (minorities)	vs.	Ruling Muslim population
Greeks and Jews (diaspora peoples)	vs.	Ottoman imperialists
Greeks and Jews (ancient heritage)	vs.	“upstart” Ottomans ²⁹



Polyglot street vendor in Salonica. Source: US Library of Congress.

When combined with other possible lines of affinity uniting the various facets of the ethnoreligious kaleidoscope (she mentions Greeks and Italians uniting at the opera to cheer for a “Christian” singer against a “Jewish” one), this suggests that inter-communal relations could vacillate unpredictably between alliance and antagonism depending on context, personal preference, and – no doubt – opportunism.³⁰

One of the most distinctive features of cosmopolitan communities, however, is the possibility of a subject position that simply rejected the familiar binary oppositions altogether. Salonica’s *Ma’min* certainly confounded any attempt at categorization. These were the Jews who followed the seventeenth-century prophet Sabbatai Zevi. Zevi first proclaimed himself the Jewish Messiah and then converted to Islam (changing his name to Aziz Mehmed Efendi). Zevi was wildly popular in Salonica, and while his followers initially found his conversion confusing, some of them decided that it must be part of some greater plan and followed his example. These Jewish converts to Islam, known as *Ma’min*, still spoke Ladino at home, and were widely suspected of secretly practicing Judaism, though Mazower writes that “in fact they were evolving over time into a distinctive heterodox Muslim sect, much influenced by the Sufi orders.”³¹ In the nineteenth century, the *Ma’min* remained a distinct group within Salonica, embracing “European learning... secular knowledge, political radicalism and freemasonry.”³² *Ma’min* “economics professors, businessmen and lawyers were among the leading activists” behind the Young Turk movement in 1908 and they supplied three cabinet ministers to the Young Turk government.³³ Mazower also describes a twentieth-century Jewish spiritualist and faith healer from Salonica who believed that she was guided by the spirit of a Muslim saint who had appeared to her in a graveyard. Clearly Ottoman Salonica provided an environment in which some people felt free to be very inventive with their identity and their subject position.

Greek nationalism had little room for this ambiguity. The military decline of the Ottoman Empire offered opportunities to redraw the borders, and some Greek patriots expected to push forward as far as Constantinople and reclaim Byzantine holy places like Saint Sophia. The fact that Salonica now contained few Greeks was a detail that could be corrected. The early twentieth century witnessed a massive population exchange as Turks fled what was now Greece and, later, Greeks fled what was now Turkey.

Salonica's large Jewish population remained until World War Two. As in other communities, many non-Jews in Salonica benefited from the redistribution of Jewish property, housing, and businesses. While some Christians shed tears, the President of Salonica's Chamber of Commerce remained "cold and passive" at the sight of a centuries-old Jewish community boarding the train to Auschwitz. Mazower draws attention to this criminal passivity, "despite the man's many and strong ties to Jewish firms – so strong indeed that he spoke Judeo-Spanish."³⁴ As this quick pivot illustrates, calculated choices are always subject to recalculation. By 1943, the President was probably already well along with his German lessons.

Smyrna/Izmir

Philip Mansel, in his highly readable study of Smyrna, Alexandria, and Beirut, describes both the splendor of port towns that were said to have found "the elixir of coexistence" and their subsequent catastrophe as each fell prey to the ambitions of narrow nationalist movements and the revenge of powerful rival cities deeper inland (Alexandria to Cairo, Beirut to Damascus, and Smyrna to Ankara).³⁵ One trait that distinguished Mansel's trio was the large European population of expatriate merchants and entrepreneurs. Some French families, for example, lived in Smyrna for generations. This brought a serious European political and military presence as well to all three ports, especially in the nineteenth century – the golden age of capitulations and extraterritoriality. In the cases of Alexandria and Beirut, this developed to the point of outright colonial rule.

It is possible to portray the Levantine ports as bastions of pragmatism, plutocracies where money counted for more than race or religious creed. Yet, in her *Ottoman Izmir*, Sibel Zandi-Sayek enumerates a number of examples that straddle the unstable territory between antagonistic tolerance and friendly enmity. Nineteenth-century reformers added the Sultan's birthday to the traditional list of Muslim holidays, and invited every ethnic and faith-based community – in addition to the foreign consulates – to outdo each other in their public professions of loyalty and admiration. Actual visits by the Sultan (one in 1850 and another in 1863) were marked

by extravagant “street decorations and night-time illumination” extending even to the ships in the harbor, and reinforcing “the appearance of a unified populace.”³⁶ These kinds of demonstrations took on significance as a form of self-affirmation, but also as a competitive display for the benefit of rival groups.

Other holidays accentuated the city’s divisions with no fig leaf of friendly competition: “Jews considered it unsafe to be seen near working-class Greek neighborhoods before Passover as unsubstantiated rumors that Jews kidnapped Christian children for religious rites regularly resurfaced every year.”³⁷ Paradoxically, Greek Smyrniots also visited Jewish neighborhoods when they were illuminated for Purim – itself a holiday commemorating the Jews’ deliverance from communal violence in ancient Persia.³⁸ Holiday tensions also recurred between different Christian groups. Corpus Christi parades by Latin Catholics made a point of marching through Orthodox neighborhoods, and the “common practice of discharging firearms on the streets during the Greek Orthodox Easter eve celebrations” also left people on edge. These sectarian fissures did not remain open at all times, but the annual cycle of religious holidays meant that on a regular basis, “cultural differences that may have gone unnoticed in everyday life could become more foreboding and visible.”³⁹ Thus, Greeks, Jews, Turks, and Armenians could live side by side in Smyrna, but their civic identity was knit together by the shared experience of parochialism, jealousy, and sectarian rivalry. In such a community, as Mansel puts it, “in a crisis, nationality could fall like a sword.”⁴⁰

In the years immediately following the First World War, however, the town presented a confident, modern, and polyglot façade to the world. “Young women wore dresses only two inches below the knee”; along with the 500 cafés, 13 cinemas and numerous rag-time bars, 34 newspapers were published, including eleven Greek, seven Turkish, five Armenian, five Hebrew, and four French.⁴¹ A municipal event elicited speeches in Greek, Turkish, Kurdish, Armenian and Ladino.⁴² This era of the town’s history ended in 1922, when the militant ambitions for a Greater Greece clashed with Atatürk’s emerging Turkish national state. Smyrna’s large Greek population was burned out and driven into the sea, while “Smyrna’s Muslims and Jews showed the same lethal indifference to the fate of other races

that Greeks and Armenians had displayed towards each other during previous massacres.”⁴³ One Greek survivor, disembarking in Alexandria, burned her shoes on the beach because they had trod upon so many corpses.

Smyrna, now renamed Izmir, fell from a population of 225,000 in 1914 to 154,000 in 1927, even with an infusion of Turkish refugees from what was now northern Greece. Exports fell by half, and the agriculture of that entire region of Turkey was devastated. The destruction of the commercial relationships meant that no one was arranging to buy the figs and sultanas; “the 1923 harvest was not even picked.” Mansel concludes: “Blackened ruins, heaps of stone and weed-choked rubble, the haunt of wandering goats, continued to disfigure the heart of the city into the 1950s.”⁴⁴

Zanzibar

In *War of Words, War of Stones*, Jonathon Glassman examines the background of the 1964 revolution that killed or drove out a quarter of the Arab population of Zanzibar, and led to the assimilation of the island into the much larger country of Tanganyika (subsequently renamed Tanzania). “Ethnic identity in East Africa,” Glassman notes, “had always been flexible,” but something changed in the mid-twentieth century.⁴⁵ Traditionally, the coastal region perceived itself as an exceptional place that boasted a uniquely tolerant culture.⁴⁶ Arab politicians protested that agitators were importing racism from the mainland and that they, themselves, did not think in ethnic terms at all.⁴⁷ Glassman dissects the problems involved with constructing a viable Zanzibari national identity in the waning years of British rule, given the lingering divisions between former slaves and former slave-owners. He argues, however, that the path to viewing Arabs as unwelcome “immigrants” in Africa was a long one, and that the purveyors of incendiary rumors had to remain vigilant against their followers’ “slipping toward moderation.”⁴⁸

In contrast to the port towns of the Levant, Zanzibar was overwhelmingly Muslim. There were some Hindu merchants of Indian origin; the fault line, however, was not between faiths but between the landowners

("Arabs") and the workers on the great estates where cloves and coconuts grew ("Africans"). Islam promised equality, but some portions of the population were seen as more authentically and completely assimilated to Islam than others. Intermarriage did take place, but only between Arab men and African women, a fact that continued to rankle.⁴⁹ While slavery had ended under British rule, menial jobs still carried the stigma of slave work, and the descendants of slaves often fought to deny their ancestry if they had any ambition. Ethnic identity was permeable only in the sense that social climbers could strive to identify themselves ever more closely with an Islamic and Arabian ideal.

Although some Arabs had a rough reputation – notably the crews that manned the dhows that came down from Oman – the stereotype more generally was that mainland Africans lacked civilization and were prone to violence and theft.⁵⁰ The British tended to assume that the Arabs were the natural rulers, although in the spirit of "martial races" doctrine they brought in mainlanders to serve as the island's police force.⁵¹ Glassman takes pains to point out that this Arab-African binary was not a novelty devised by the British as a divide-and-conquer mechanism; the Arab view of African history was that Arabs had arrived from the north as a civilizing force. Thus, when pro-Zanzibar politicians warned that mainland dominance would mean "leaves and hides" for clothing, they were speaking from a tradition that predated European rule.⁵²

African political organizers, meanwhile, paid close attention to decolonization movements elsewhere on the continent and began to organize accordingly. Glassman remarks that the phrase "sons of the soil" was overused on both sides, but the logic of this expression worked against cosmopolitanism and favored the mainlanders, who began to claim that the Arabs owned the trees on the plantations, but the land itself remained African.⁵³ In the 1940s, an African Youth Union emerged to which "only Africans could apply."⁵⁴ Enforcing an Arab-African split in Zanzibar, where the social boundary lines had been kept strategically vague, required forcing people to display their allegiance in a public way. Zealots policed the behavior of their friends and neighbors, demanding adherence to boycotts of businesses owned – and even buses driven – by members of the rival group.⁵⁵ Arabs complained that the traditional respect had been

withdrawn, and “nowadays they must endure rude remarks when walking on the street.”⁵⁶ In this climate, ethnically-charged jokes, nicknames, and epithets that had seemed jocular in the past now sounded like threats.

By the early 1960s, Africanist rhetoric construed Arabs as “immigrants” and conceited former slave-owners who did not deserve citizenship in the postcolonial era.⁵⁷ Even so, escalating to communal violence would require additional motivating tactics. Glassman dismisses the notion that crowds were simply instructed on what to feel and what to do; you cannot force-feed these views, “as with a goose.” Rather, rumors, suspicions, and riots all worked to reinforce each other in a gradual process of accretion.⁵⁸ The display of blood and mangled human body parts, in particular, fuelled rumors of imminent violence, or violence that had already taken place and cried out for vengeance. By 1963, a shark-bitten severed leg washed up on a beach was enough to set off waves of anxiety about barbaric practices, conspiracy, and the need for prompt retaliation.⁵⁹ When the communal violence really got underway, some perpetrators made sure that everyone present took up a spear and stabbed, even after there were no living bodies left.⁶⁰ Obligating the reluctant bystander to participate in a public way in front of witnesses resembled the peer pressure tactics of the bus boycotts. This underscores Glassman’s theoretical point that violent subjectivities, like cosmopolitan ones, are as much the product of practice as of premeditation.

War of Words, War of Stones takes a more comparative approach than the other books under review, although the comparisons are to communal violence in Eastern Europe and in India rather than to other formerly cosmopolitan port towns per se. Considering all of these cases, Glassman argues against what might be called the organic metaphor for communal violence (it has roots, it germinates in the right soil and grows, it will inevitably flower with disastrous consequences). Instead, he proposes that communal violence can *cause* or *create* the violent subjectivities that we often assume must have been meticulously engineered beforehand. The work of rumor and fear is crucial here. The rumor of a riot can spawn a real one, which in turn lends credibility to the next rumor. Every suspicion and every outbreak of violence weighs in the balance against the archive of memories built up over years of cosmopolitan practice. While memories of coexis-

tence are powerful, so are memories of betrayal and atrocity. Eventually, the practice of violent subjectivity becomes the new normal.

Rangoon and Penang

In *Crossing the Bay of Bengal*, Sunil Amrith depicts a world of connectedness, coexistence, and migration that predated European colonialism. Of course, the steamboat, the Suez Canal, and British dominance intensified the exchange of goods and the movement of people. The labor-recruiting crimps and overseers (*kanganies*) packed off Tamil villagers into debt servitude on the Malayan rubber plantations. Industrialization fuelled even more intense migration as new jobs opened up: by 1930, Burma had nearly one thousand factories, and Malaya dominated the world's rubber market, producing one million tons a year.⁶¹ In the twentieth century, wars and postcolonial upheavals would sever long-standing ties across the Bay and leave migrant populations abruptly stranded as unwelcome minorities in new nation-states.

Amrith summarizes the look and feel of ports like Rangoon, Penang, and Singapore in a passage worth quoting in full:

The “common practices” on the streets of the port towns – practices of eating together, of sharing public space, of participating in others’ festivities – have had an enduring life, and they constitute, in themselves, an archive of interactions. Perhaps the key “expectation” that was “normally met” was the expectation of mobility – this was a world in which people expected that they would move back and forth across the sea.⁶²

There is some evidence that this extended to an embrace of mobile, mutable, or multifaceted identities as well. When the port towns of the Bay of Bengal acquired printing presses, they unashamedly served a multi-lingual and cross-ethnic constituency. In the Straits Settlements, “many of the early Tamil Muslim publishing houses were backed by Tamil Hindu or Chinese capital.”⁶³ Su Lin Lewis has explored the vigorous crop of newspapers that sprang up to meet the needs of diverse readerships. Those

published in Tamil and Chinese served to affirm group identity even in the conditions of diaspora.⁶⁴ However, Asian-run newspapers such as the *Straits Echo* were published in English to enable “multi-ethnic Asian elites to speak to and read about each other across the Indian Ocean and beyond, absorbing new forms of thought and drawing on each other’s models of political articulation.”⁶⁵ Club culture both emphasized the centrality of trade to civic identity and signaled the presence of social divisions. Penang had four different Chambers of Commerce, one established by the British authorities, and separate “Chinese,” “Indian,” and “Muslim” ones.⁶⁶

Amrith is not just concerned with the literate and the mercantile, however. He devotes most of his book to life observed on a very intimate scale focusing on mail-order brides and ordinary workers in the “grog-shops and lodging-houses.”⁶⁷ He is especially interested in at least outwardly syncretic forms of religion. Sir Richard Temple described *badr-mokan* shrines built by Muslim sailors that were held “equally holy” by the adherents of other faiths. One shrine popular with seafarers was designed as a fusion of styles and architectural elements, combining “the Burmese pagoda and the Muslim mosque.”⁶⁸ The Muslim saint Badr al-Din Awilya’ was worshipped “in coastal Burma as a nat by Burmese Buddhists, a Deva by Hindus, as a spirit by Chinese...”⁶⁹ However, the theory of antagonistic tolerance was invented to describe situations quite similar to this one. Given the high-risk lifestyles of seafarers, it is also possible that this ecumenical piety could have been just another form of pragmatic opportunism, in the supernatural rather than in the commercial realm. What better insurance policy than a diversified portfolio of saints?

As in Turkey and elsewhere, nationalist ideologues mistrusted fluid identities and statements like “Rangoon is not Burma” which set up the cosmopolitan port town as the nation-state’s antithesis. The main focus of the last few chapters of Amrith’s book is on the fate of the Tamil diaspora, which despite its mobile past in the colonial and precolonial eras found itself on the wrong side of an epidemic of border-drawing and score-settling beginning in the 1930s. Asking these people to go “home” to India missed the point. Amrith notes: “For many Tamil Malaysian families, the old rubber plantations are invested with layers of memory and meaning: memories of suffering or of triumph over adversity...”⁷⁰ Some of these same

workers, clearing the jungle to build houses for themselves, discovered the ruins of temples built by Tamil migrants centuries before. Nationalist ideologues who proposed “Burma for the Burmese” and “Malaya for the Malayans” could only do so by contravening the legacy of centuries of movement across the Bay. Nationalist dogmas about authenticity and autarky have threatened to sever those links forever.

Of the books under review, Amrith’s does the most to carry the story up to the present day. While he notes continuing conflict as Hindu temples in Malaysia are destroyed to make way for new highways and tracts of housing – 10 000 people protested this on the streets of Kuala Lumpur in 2007 and were dispersed with water cannons and tear gas – in other ways recent developments prove that the legacies of past coexistence are proving surprisingly durable. An ancient tradition of religious pilgrimages back to India has been facilitated by the internet and cheap air travel.⁷¹ In Singapore, the Loyang Tua Pek Kong temple is a new and popular place of worship built around a diverse pantheon of religious statues salvaged on an isolated beach near an industrial estate.⁷² Finally, the Malaysian government found itself under international pressure to honor its cosmopolitan past; in 2008, UNESCO designated two neighborhoods as World Heritage Sites because they bore “testimony to a living multi-cultural heritage and tradition of Asia.”⁷³

The emergence of cosmopolitan memory as part of the heritage industry is an interesting new development. We may eventually even see “invented traditions” of cosmopolitan coexistence in some places.⁷⁴ However, it may be difficult to develop this sort of commemoration in port towns where ethnic cleansing was both more violent and more complete than around the Bay of Bengal. In Salonica, the streets have been renamed, and rearranged; in Smyrna, even the town’s name itself has been changed to Izmir; and in Zanzibar, Glassman encountered many people who assured him that slavery had existed there until it was overthrown in the revolution of 1964.

Conclusion

I have argued for the need to move beyond merely using the word “cosmopolitan” as a conveniently vague adjective for the flavor of the typical port town, or deploying it in an unreflective way down the lines of what Dieter Haller has called “banal Mediterraneanism” – “the simple nostalgic reference to [values such as] tolerance [and] openness.”⁷⁵ A critical engagement with what cosmopolitanism has meant in practice also requires sensitivity to the motives of those who have invoked the term in self-interested ways in the past. The British, faced with nationalist independence movements, retorted that “the cosmopolitan character of the Malayan population does not easily lend itself to political progress.”⁷⁶

In fact, Biray Kolluoğlu and Meltem Toksöz have issued a call for “decolonizing the concept” of cosmopolitanism, which has featured too often as a proxy for a “vision of ‘one world’ which itself is a euphemism for ‘First World.’”⁷⁷ Even the term “port town” has been criticized as Eurocentric in some contexts. For example, does privileging Izmir’s function as a nineteenth-century haven for European merchants and a window onto the world economy obscure its historic, more eclectic role as a “city of commerce” and relay point for caravans?⁷⁸ Behind this is, perhaps, the orientalist assumption that only outsiders could build and create, leaving the ignorant locals simply to play the role of destroyer. Cristina Pallini’s meticulous study of the Turkish architectural and urban design choices made in rebuilding Izmir, *after* the Great Fire of 1922, stands as a reproach to the tendency in some other scholarship to present the post-cosmopolitan era as simply a period of stagnation or collapse in the absence of Greeks and other foreigners.⁷⁹

However, it would be hard to agree with Kolluoğlu and Toksöz in their decision to treat the dissolution of the old Ottoman-era port town communities as a *necessary* step in the process of modernization, and dismiss cosmopolitanism itself as, in their words, a “foolish chimera.”⁸⁰ While acknowledging the reasons that these enclaves were resented, particularly when they took the form of havens for plutocratic elites, we also need to preserve the agency of people for whom the cosmopolitan ideal seemed quite real. Some spent a lifetime grieving its loss. As late as the 1970s,

Smyrniot Greeks—resettled in Piraeus – continued to gripe about the stifling “narrow-minded” mentality of their Athenian neighbors.⁸¹ The Egyptian-born Jew, Jacqueline Shohet Kahanoff, wrote eloquently of what she called Levantine values. She defined a Levantine as “a potentially successful crossbreed of two or more cultures” accustomed from birth to regarding a situation from multiple points of view.⁸² She argued for a kind of individualism in the face of sectarian and nationalist temptation; the Levantine will “know that a person, however worthless, counts more than principles, however sacred.”⁸³

Kahanoff’s thought anticipated, by more than half a century, a concept only recently popularized by Steven Vertovec. “Superdiversity” describes situations in which there are multiple ways to *be* diverse. Avoiding some of the familiar dead ends of the debate over multiculturalism, Vertovec describes a “‘plurality of affiliations’ (recognizing multiple identifications and axes of differentiation, only some of which concern ethnicity)...”⁸⁴ According to Kahanoff, this ancient wisdom of Levantine tolerance had been betrayed by twentieth-century political and military developments. She continued to agitate and articulate her Levantine position after immigrating to Israel.

After a purge or collapse, does cosmopolitanism vanish without a trace? In an important new book, Caroline Humphrey and Vera Skvirskaja offer a different way to think about the problem.⁸⁵ Taking as their starting point the existence of *post*-cosmopolitan cities, they situate each instance of tolerance in a historical setting. The memory of having once been cosmopolitan does not vanish quickly. Moreover, the refugees from one destroyed haven of tolerance can regroup and start a tradition in a new location. This, in turn, suggests that some of the Levantine attitude so admired by Kahanoff may itself have been prompted by the recent and historically specific experience of *intolerance*. Alexandria received an ample share of Greek refugees from Smyrna, for example.⁸⁶

Tolerant places act, among other things, as magnets for people who are fleeing intolerance. This suggests a different way to read a famous aphorism of Stuart Hall’s. Hall, himself a Jamaican immigrant, remarked that when he asked someone in London where they are from, he had come to expect “an extremely long story.”⁸⁷ What, though, is the effect of *hearing*

that long story? If two people share their (respective) long stories, what conclusions will they reach? This sheds light, from an unexpected direction, on why migrants might elect to preserve some customary practices while allowing others to lapse. Muslims and Jews, freshly arrived in France from North Africa, chose to carry with them a tradition of sharing holiday foods with neighbors of a different faith.⁸⁸ An outburst of intolerance produces its own archive of memories, to be sure, but once those memories are shared, the bitterly learnt lessons can find expression as a fresh cosmopolitan community elsewhere, founded on the stranger's insight and the refugee's hard-won wisdom.

If cosmopolitanism is, first and foremost, an archive of memories, and choices made based upon those memories, it is not necessary to posit a single decisive Fall from the cosmopolitan Eden. Communities vacillate, losing and regaining forms of coexistence. For historians, this opens up the possibility of reading the cosmopolitan port town as dynamic, rather than static, as historically contingent rather than timeless, and as deliberate rather than accidental.

Sammanfattning

Flerspråkiga och kosmopolitiska hamnstäder är en välbekant bakgrund inom maritim historiografi, men antropologer, sociologer, filosofer och kulturhistoriker har i allmänhet närmat sig begreppet "kosmopolitisk" på ett annorlunda sätt än maritimhistoriker. Denna recensionsartikel undersöker de teoretiska insikter som idag finns tillgängliga rörande dessa förhållanden. I texten föreslås även ett sätt att samla empiriska bevis om styrkor och svagheter beträffande kosmopolitism: närmare bestämt genom att studerar dessa samhällen i samband med större påfrestningar, vid eller nära tidpunkten för deras kollaps. Nya verk om Thessaloniki, Smyrna (dagens Izmir), Zanzibar, Rangoon och Pinang ger en grund för jämförande studier, och även ett historiskt perspektiv på vad som alltför ofta representeras i vaga termer som en förlorad guldålder av tolerans. När vi hänvisar till samexistens som "bräcklig", kan metaforen av krossbart och skört glas vara vilseledande. Bevisen tyder snarare på att samexistensen ökade och minskade allteftersom individer ingick allianser och gjorde taktiska justeringar. Detta skapar behovet av en särskild vokabulär, inklusive termer som "vänligt sinnad fiendskap" och "antagonistisk tolerans". Nya teorier om den "post-kosmopolitiska staden" tyder på att denna pendelrörelse också kan fortsätta i stor skala under längre perioder, vartefter flyktingar omgrupperar och åter-skapar toleranta värderingar i nya miljöer.

Notes

¹ Rhoads Murphey, "On the Evolution of the Port City", in F. Broeze, ed., *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16th-20th Centuries* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1989), p. 225.

² *Ibid.*, p. 227.

³ Michael Pearson, *The Indian Ocean* (London: Routledge, 2003), p. 32. See also Michael Pearson, "Littoral Society: The Concept and the Problems", *Journal of World History* 17, no. 4 (2006), pp. 353-373.

⁴ Henk Driessen, "Mediterranean Port Cities: Cosmopolitanism Reconsidered", *History and Anthropology* 16, no. 1 (March 2005), pp. 130, 131, 134.

⁵ *Ibid.*, p. 135.

⁶ *Ibid.*, p. 138.

⁷ Mark Mazower, *Salonica, City of Ghosts: Christians, Muslims, and Jews, 1430-1950* (New York: Vintage Books, 2004); Philip Mansel, *Levant: Splendour and Catastrophe on the Mediterranean* (London: John Murray, 2010); Jonathon Glassman, *War of Words, War of Stones: Racial Thought and Violence in Colonial Zanzibar* (Bloomington IN: Indiana University Press, 2011); Sunil S. Amrith, *Crossing the Bay of Bengal: The Furies of Nature and the Fortunes of Migrants* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2013).

⁸ Driessen, "Mediterranean Port Cities", art. cit., p. 130.

⁹ Robert A. Rothstein, "How It Was Sung in Odessa: At the Intersection of Russian and Yiddish Folk Culture", *Slavic Review* 60, no. 4 (Winter 2001), pp. 781-801 notes a number of proverbs and book titles in this vein.

¹⁰ Carola Hein, "Port Cities" in P. Clark, ed. *The Oxford Handbook of Cities in World History* (Oxford: Oxford University Press, 2013), p. 813.

¹¹ Çağlar Keyder, "Port-cities in the Belle Epoque", in B. Kolluoğlu and M. Toksöz, eds., *Cities of the Mediterranean: From the Ottomans to the Present Day* (London: I.B. Tauris, 2010), p. 14.

¹² Su Lin Lewis, "Print and Colonial Port Cultures of the Indian Ocean Littoral: Penang and Rangoon," *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 82, No. 2 (December 2009), p. 13 mentions the concept of a "diasporic public sphere" in ports such as Singapore.

¹³ Driessen, "Mediterranean Port Cities," art. cit., p. 134; Biray Kolluoğlu and Meltem Toksöz, "Mapping out the Eastern Mediterranean: Toward a Cartography of Cities of Commerce", in B. Kolluoğlu and M. Toksöz, eds. *Cities of the Mediterranean*, op. cit., pp. 1-13.

¹⁴ Saskia Sassen, "The Global City: Introducing a Concept", *Brown Journal of World Affairs* 9, no. 2 (Winter/Spring 2005), pp. 27-43.

¹⁵ Mansel, *Levant*, op. cit., p. 314.

¹⁶ Vera Skvirskaja, "At the City's Social Margins: Selective Cosmopolitans in Odessa", in C. Humphrey and V. Skvirskaja, eds. *Post-Cosmopolitan Cities: Explorations of Urban Coexistence* (New York: Berghahn, 2012), pp. 94-119.

¹⁷ Wendy Brown, *Regulating Aversion: Tolerance in the Age of Identity and Empire* (Princeton NJ: Princeton University Press, 2006).

¹⁸ Kwame Anthony Appiah, *Cosmopolitanism: Ethics in a World of Strangers* (New York, NY: W.W. Norton, 2006), pp. 70-71.

- ¹⁹ Elijah Anderson, *The Cosmopolitan Canopy: Race and Civility in Everyday Life* (New York: Norton, 2011).
- ²⁰ Ash Amin, "Ethnicity and the Multicultural City: Living with Diversity", *Environment and Planning A* 34, no. 6 (June 2002), p. 969.
- ²¹ Amin, "Ethnicity", art. cit., p. 973.
- ²² Robert M. Hayden, "Antagonistic Tolerance: Competitive Sharing of Religious Sites in South Asia and the Balkans", *Current Anthropology* 43, no. 2 (April 2002), pp. 205-231. I am indebted to Catherine Baker for this reference.
- ²³ Mansel, *Levant*, op. cit., p. 195.
- ²⁴ Mazower, *Salonica*, op. cit., p. 8.
- ²⁵ *Ibid.*, pp. 80, 431.
- ²⁶ *Ibid.*, p. 100.
- ²⁷ *Ibid.*, p. 82.
- ²⁸ *Ibid.*, pp. 100-101.
- ²⁹ Maria Vassilikou, "Greeks and Jews in Salonika and Odessa: Inter-ethnic Relations in Cosmopolitan Port Cities", *Jewish Culture and History* 4, no. 2, pp. 168-169.
- ³⁰ *Ibid.* p. 165.
- ³¹ Mazower, *Salonica*, op. cit., pp. 73-74.
- ³² *Ibid.*, p. 74.
- ³³ *Ibid.*, p. 75.
- ³⁴ *Ibid.*, p. 410.
- ³⁵ Mansel, *Levant*, op. cit., pp. 275, 356.
- ³⁶ Sibel Zandi-Sayek, *Ottoman Izmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 2011), p. 181.
- ³⁷ *Ibid.*, p. 156.
- ³⁸ Mansel, *Levant*, op. cit., pp. 172, 174.
- ³⁹ Zandi-Sayek, *Ottoman Izmir*, op. cit., p. 159.
- ⁴⁰ Mansel, *Levant*, op. cit., p. 137.
- ⁴¹ *Ibid.*, p. 208.
- ⁴² *Ibid.*, p. 211.
- ⁴³ *Ibid.*, p. 217.
- ⁴⁴ *Ibid.*, pp. 228-229.
- ⁴⁵ Glassman, *War*, op. cit., p. 135.
- ⁴⁶ *Ibid.*, pp. 62, 84, 89, 107, 129.
- ⁴⁷ *Ibid.*, pp. 106, 241-243.
- ⁴⁸ *Ibid.*, p. 227.
- ⁴⁹ *Ibid.*, pp. 139-141.
- ⁵⁰ *Ibid.*, pp. 39, 195.
- ⁵¹ *Ibid.*, p. 186.
- ⁵² *Ibid.*, p. 157.
- ⁵³ *Ibid.*, pp. 129, 207-210.
- ⁵⁴ *Ibid.*, p. 113.
- ⁵⁵ *Ibid.*, p. 164.
- ⁵⁶ *Ibid.*, p. 167.
- ⁵⁷ *Ibid.*, p. 203.
- ⁵⁸ *Ibid.*, pp. 230-237.
- ⁵⁹ *Ibid.*, pp. 217, 255.
- ⁶⁰ *Ibid.*, pp. 227-229.

- ⁶¹ Amrith, *Crossing*, op. cit., pp. 150, 157.
- ⁶² Ibid, p. 180.
- ⁶³ Ibid, p. 166.
- ⁶⁴ Lewis, "Print and Colonial Port Cultures," art. cit., p. 14.
- ⁶⁵ Ibid., pg. 15; see Vassilikou, "Greeks and Jews", art. cit., p. 159 for similar role played by French-language periodicals in Salonica.
- ⁶⁶ Lewis, "Print and Colonial Port Cultures", art. cit., p. 12.
- ⁶⁷ Amrith, *Crossing*, op. cit., p. 149.
- ⁶⁸ Ibid., p. 89.
- ⁶⁹ Ibid., p. 89.
- ⁷⁰ Ibid., p. 280.
- ⁷¹ Ibid., pp. 279-280.
- ⁷² Ibid., pp. 277-278.
- ⁷³ Ibid., p. 281.
- ⁷⁴ For a very suggestive account of ambivalent nostalgia and urban rebranding, see Deborah Starr, "Recuperating cosmopolitan Alexandria: Circulation of narratives and narratives of circulation", *Cities* 22, no. 3 (2005), pp. 217-228.
- ⁷⁵ Dieter Haller, "The Cosmopolitan Mediterranean: Myth and Reality," *Zeitschrift für Ethnologie*, Bd. 129, H. 1 (2004), pp. 29-47.
- ⁷⁶ Lewis, "Print and Colonial Port Cultures", art. cit., p. 20. The first person to write about cosmopolitan port towns or "plural societies" in a social science context was a British civil servant based in Burma, J.S. Furnivall.
- ⁷⁷ Kolluoğlu and Toksöz, "Mapping Out", art. cit., p. 5.
- ⁷⁸ Vilma Hastaoglou-Martinidis, "The Cartography of Harbor Construction in Eastern Mediterranean Cities: Technical and Urban Modernization in the Late Nineteenth Century", in B. Kolluoğlu and M. Toksöz, eds., *Cities of the Mediterranean: From the Ottomans to the Present Day* (London: I.B. Tauris, 2010), p. 80.
- ⁷⁹ Cristina Pallini, "Geographic Theatres, Port Landscapes and Architecture in the Eastern Mediterranean: Salonica, Alexandria, Izmir", in B. Kolluoğlu and M. Toksöz, eds., *Cities of the Mediterranean: From the Ottomans to the Present Day* (London: I.B. Tauris, 2010), pp. 61-77.
- ⁸⁰ Kolluoğlu and Toksöz, "Mapping Out", art. cit., p. 4.
- ⁸¹ Driessen, "Mediterranean Port Cities", art. cit., p. 135.
- ⁸² Jacqueline Shohet Kahanoff, *Mongrels or Marvels: The Levantine Writings of Jacqueline Shohet Kahanoff*, ed. D. A. Starr and S. Somekh (Stanford, CA: Stanford University Press, 2011), p. 198.
- ⁸³ Kahanoff, *Mongrels*, p. 107. I discuss Kahanoff further in Isaac Land, "The Tolerant Coast", in C. Mathieson, ed., *Sea Narratives: Cultural Responses to the Sea, 1600-Present* (London: Palgrave Macmillan, forthcoming).
- ⁸⁴ Steven Vertovec, "Super-diversity and its implications", in *Anthropology of Migration and Multiculturalism*, ed. Steven Vertovec (London: Routledge, 2010), p. 89.
- ⁸⁵ Caroline Humphrey and Vera Skvirskaja, eds. *Post-Cosmopolitan Cities: Explorations of Urban Coexistence* (New York: Berghahn, 2012).
- ⁸⁶ Driessen, "Mediterranean Port Cities", art. cit., p. 136.
- ⁸⁷ As quoted in "Jazz fan, hipster, and a leftwing hero: the remarkable journey of Stuart Hall", *Guardian*, 17 August 2013. <http://www.theguardian.com/society/2013/aug/18/professor-stuart-hall-multiculturalism-film> Accessed 18 June 2015.
- ⁸⁸ Maud S. Mandel, *Muslims and Jews in France: History of a Conflict* (Princeton, NJ: Princeton University Press, 2014), p. 102.



Sjöhistoriska Samfundets grundande 1939 – några historiografiska och personhistoriska aspekter

Lars Ericson Wolke

Grundningsdagen

O nsdagen den 3 maj 1939 träffades inbjudna personer på Sjöhistoriska museet i Stockholm. Inbjudare var amiralen Otto Lybeck som också valdes att leda förhandlingarna. I den positionen redogjorde han för ett memorial som upprättats i vilket det argumenterades för bildandet av ett sjöhistoriskt samfund. Mötet beslöt också att ett sådant skulle bildas och därefter valdes en styrelse med arkivrådet Arne Forssell som ordförande och amanuensen Åke Stille som sekreterare. Mötets resultat var uppenbarligen inte helt överraskande, för inför sittande församling kunde amiralen Lybeck läsa upp hälsningstelegram från Kungliga Örlogsmannasällskapet och kaptenen Henning Hammargren¹, vid denna tid biträdande marinattaché i Rom.² Syftet med samfundet fastslogs i de första stadgarna: "Sjöhistoriska samfundet har till uppgift att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former".³ Redan från första stund framhålls således Samfundets forskningsfrämjande funktion.

Lars Ericson Wolke är professor i historia, särskilt militär historia, och verksam vid Försvarshögskolan, Stockholm. Han har tidigare varit ledamot av Sjöhistoriska Samfundets styrelse.

Därmed var Samfundet grundat och den 3 maj 1939 får anses vara dess officiella födelsedag. Men redan av detta korta referat framgår att det, föga förvånande, fanns en förhistoria.

Ett halvår tidigare, den 30 november 1938, hölls ett möte, också det på Sjöhistoriska museet, där deltagarna diskuterade möjligheterna att bilda ett "samfund för sjöhistorisk forskning". Även detta möte leddes av Otto Lybeck och vid sin sida hade han kaptenen Henning Hammargren, och bland det knappa 30-talet närvarande märks riksantikvarien Sigurd Curman och generallotsdirektören Erik Hägg. Här tycks också den före detta sjöhistoriska avdelningen vid marininstaben ha varit mangrant representerad. En odaterad dagordning som med största sannolikhet härrör sig från detta möte visar att kaptenen Hjalmar Börjeson orienterade om det år 1910 grundade brittiska The Society for Nautical Research, en uppenbar förebild för de församlade.⁴

Samtidigt pågick delvis parallella aktiviteter. Den 18 december 1938 träffades representanter för vetenskapsakademien, redarna och ångbåtsbefälhavarna, tillsammans med en representant för marinchefen, för att diskutera skapandet av "en institution för sjöfartsvetenskap i Stockholm". Vid det mötet var det tydligt att det var den samtida sjöfartsnäringsens behov som skulle studeras och ytterst underlättas.⁵ Därmed föll också frågan om i vilken grad det planerade Sjöhistoriska Samfundet också skulle ha samtidsinriktade uppgifter.

Vid novembermötet beslöt man att tillsätta en kommitté för att utreda frågan, inklusive möjligheterna till samverkan med Sjöhistoriska museet. Kommittén leddes av kommandören och marinöverintendenten Carl Ekman och där ingick bland andra arkivarie Einar Wendt vid Riksarkivet, reservofficeren och marinhistorikern Hjalmar Börjeson samt Uppsalahistorikern Åke Stille. Eftersom ett liknande arbete pågick inom Sjöhistoriska museet var det representerat genom medarbetarna Gerhard Albe, i 35 år från 1925 i ledande positioner i Sjöhistoriska museet med föregångare, och Albrekt Ellsén. Kommandören Ekman hade redan den 17 oktober 1938, i egenskap av ledamot av Sjöhistoriska museets nämnd, framhållit vikten av att museets personal ägnade sig åt vetenskaplig forskning och dessutom publicerade sina forskningsresultat.⁶

Efter fyra möten sammanfattade kommittén sitt arbete i ett memo-

rial – den text som Otto Lybeck hänvisat till vid grundningsmötet den 3 maj – som diskuterade förutsättningarna för ett sjöhistoriskt samfund. Sonderingar inom sjöfartsnäringen var tämligen nedslående då det stod klart att intresset därifrån för ett rent forskningssamfund var begränsat. Ett alternativ var att verka inom ramen för Sjöhistoriska museet, men sonderingar hos museets båda vänföreningar gjorde klart att man inte heller därifrån kunde räkna med något ekonomiskt stöd. Därmed pekade förutsättningarna mot att ett helt fristående samfund skulle bildas och med en tydlig ambition att vidga och fördjupa ”förståelsen för sjöhistoriens problem”. Kommittén föreslog också namnet ”Sjöhistoriska samfundet” på det nya samfundet.⁷ Därmed var marken beredd och i juninumret 1939 av *Sveriges Flotta* presenterade Arne Forssell det nya samfundet för en bredare publik.⁸

Så långt verkar det mesta ha gått på räls, men det var delvis bara på ytan. En första stridsfråga var storleken på styrelsen, där kommandören Ekman förespråkade en stor sådan, medan Hjalmar Börjeson drev frågan om en mindre styrelse. I ett försök att lindra motsättningarna föreslog den senare inrättandet av ett sjöhistoriskt råd, ett slags rådgivande vetenskapligt organ, inom samfundet men vid sidan av styrelsen. Börjesons tanke var att om man nu inte kunde rida spärr mot ”motsträfvornas” vurm för en stor styrelse, så kunde ”sakkunskapen” istället samlas i rådet.⁹ Med tanke på att årsmötet följande maj ändå valde en tämligen stor styrelse och även om förslaget om ett råd vann gehör, så får man nog anse att Ekmans linje hade mera framgång än Börjesons.

Förutom ordförande och sekreterare valdes vid styrelsens konstituerande möte den 4 december 1939 två ledamöter till samfundets råd: kommandören Eric Öberg, chef för Sjökrigshögskolan och bland annat tidigare redaktör för *Tidskrift i Sjöväsendet*, samt professorn Martin Olsson, ansvarig för restaureringen av både Kalmar och Stockholms slott samt Riddarholmskyrkan, till 1937 chef för Stockholms stadsmuseum och 1946 utnämnd till riksantikvarie. Rådet får nog närmast betecknas som ett redaktions- eller vetenskapligt utskott eftersom man direkt tog sig an uppgiften att diskutera utgivningsfrågor.¹⁰ För att förstå vad som egentligen hände i anslutning till dessa möten 1938-39, och inte minst varför det skedde, så bör vi emellertid lyfta blicken ovanför samfundets horisont.

Den sjöhistoriska infrastrukturen

Det dryga halvsekleet före Sjöhistoriska Samfundets bildande upplevde Sverige en osedvanligt stor och bred blomstring för historieintresset, och det tog sig en rad olika uttryck. Redan omkring år 1840 hade Riksarkivet stegvis börjat öppnas för forskare och genom 1882 års instruktion släpptes forskarna också in på Krigsarkivet. Därmed hade två viktiga steg tagits för att främja den historiska forskningen. Samtidigt började också historien att föras ut i bredare kretsar. År 1879 invigdes Artillerimuseum i det stora tyghuset på Ladugårdslandet (från 1885 kallat Östermalm) och 1884 stod basutställningarna färdiga. År 1932 bytte museet namn till det ännu gällande Armémuseum. Vid samma tid, år 1885, öppnade Livrustkammaren en basutställning i nya lokaler i Logårdsflygeln på Slottet. Från 1908 inhystes Livrustkammaren i det året innan färdigställda Nordiska museet på Stockholmsutställningens område på Djurgården.¹¹

Parallellt med denna utveckling grundades mot slutet av 1800-talet en rad sammanslutningar, som Svenska Fornminnesföreningen, Svenska historiska föreningen, Personhistoriska samfundet, fram till Karolinska förbundets grundande 1910. År 1891 manifesterades det kulturhistoriska intresset i öppnandet av friluftsmuseet Skansen. Bakgrunden var den snabba industrialiseringen och urbaniseringen som, i kombination med den massiva emigrationen till USA, för många hotade att utplåna gamla levnadsmönster och kunskaperna om bondesamhällets liv och leverne. En milstolpe i marinens publika verksamhet var Stockholmsutställningen 1897, då både flottan och armén hade egna paviljonger där de visade både historisk och modern verksamhet. Den nästan mytomspunna sommaren 1897 besöktes utställningsområdet på Djurgården av mellan 1,2 och 1,5 miljoner människor, vilket ger ett dagsgenomsnitt på 4 500 besökare.

I sin utställning satsade flottan på att, förutom modern materiel, lyfta fram historiska inslag. Exempel på det förstnämnda var den 1896 sjösatta 1:a klassens pansarbåten *Oden*, som låg förtöjd i direkt anslutning till utställningsområdet. Inne i utställningen möttes besökaren av en imponerande samling av hela 48 fartygsmodeller, kompletterade med fartygsritningar. Bland de många marinmålningarna märktes inte minst Johan Tietrich Schoultz framställningar av de viktiga sjöslagen under Gustav III:s ryska

krig 1788-1790. En särskild sektion fylldes av porträtt på enskilda sjöofficerare som, förutom marint viktiga monarker, inkluderade Erik XIV:s amiraler Jakob Bagge och Klas Kristersson Horn, till senare tiders ryktbarheter som Augustin Ehrensvärd, Otto Henrik Nordenskjöld och Gustaf af Klint. Dessa fick sällskap av flera medlemmar av skeppsbyggarsläkten Sheldon.¹²

Som bekant var frågan om de maritima utställningarna turbulent decennierna kring det förra sekelskiftet. Med sina rötter i artillerimodellkammaren 1752 och fartygsmodellkammaren från 1784 utvecklades så småningom Marinmuseum i Karlskrona. Fartygsmodellerna var länge kärnan i samlingarna, inte minst vad det gällde internationell uppmärksamhet, och först 1962 kom ordet Marinmuseum med i namnet på samlingarna.¹³

Här är inte platsen att åter diskutera den infekterade frågan om var de unika fartygsmodellerna och vissa marinmålningar hörde hemma. Men i fotspåren av 1897 års utställning skapades år 1907 ett "förberedande marinmuseum" i Arvfurstens palats (nuvarande UD vid Gustav Adolfs torg) med marinens historiska samlingar, och åren 1914-35 var Sjöfartsmuseet inhytt i sina första lokaler vid Skeppsbron (först i nr 46 och från 1925 i nr 34), om än med en magasinering av samlingarna hos navigationsskolan mellan 1920 och 1925. Först med det nybyggda museet på norra Djurgården år 1938 löstes lokalfrågan. Ända från sitt bildande i mars 1913 hade Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum varit drivande, och i många stycken avgörande, för skapandet av ett Sjöfartsmuseum i huvudstaden.

De sjökrigshistoriska samlingarna ägdes av marinförvaltningen och när Skogsinstitutet 1927 flyttade från Nobelparken till Frescati så kunde marinförvaltningen öppna ett "marinmuseum" i den byggnaden. Men det var först med förenade ansträngningar av förvaltningen och Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm, med sin ordförande konteramiralen Hans Ericson, som man lyckades intressera Wallenbergstiftelsen för frågan och därmed fick finansiella möjligheter att skapa en gemensam museilokal för sina båda samlingar, den sjöfartshistoriska och den marina, i den 1938 invigda museilokalen. Två år senare, 1940, började Föreningen ge ut sin årsbok, som från 1945 och framåt har gått under namnet *Sjöhistorisk årsbok*.¹⁴

Mitt uppe i de kamerala och organisatoriska ansträngningarna fanns också tankar om vikten av att verksamheten skulle vila på en vetenskaplig grund. I årsbok 1944 betonade etnologiprofessorn Sigurd Erixon

(ordförande i Sjöhistoriska museets nämnd) betydelsen av en fördjupad kunskap om maritima ting, byggd på fältstudier och arkivforskning, genom insamling och vetenskaplig bearbetning av sjöfartens minnen och utveckling.¹⁵ Föga förvånande framhöll Erixon betydelsen av fältstudierna, intervjuer och iakttagelser på plats, vid sidan av arkivstudierna och föremålsinsamlandet. Denne var under mellankrigstiden pionjär med att utveckla det etnologiska fältarbetet, i synnerhet i studiet av seder och bruk i de få oskiftade byar som ännu fanns kvar i landet.¹⁶ Den etnologiska traditionen hade då redan sedan tidigt 1930-tal tagits upp och utvecklats av Olof Hasslöf i hans banbrytande studie av västkustfiskarna, som kom att tryckas 1949.¹⁷

Det är dock viktigt att komma ihåg att föreningen inte var den första, tvärtom grundades 1912 Nautiska föreningen (från 1917 omdöpt till Föreningen Göteborgs sjöfartsmuseum) i Göteborg, som 1915 kunde göra sina samlingar tillgängliga. I samband med Göteborgsutställningen 1923 ingick en stor nautisk del, innan ansträngningarna 1933 kröntes med invigningen av Sjöfartsmuseets i Göteborg nuvarande byggnad. De marina intressena tillvaratogs också i olika avseenden av Kungliga Örlogsmannasällskapet och Föreningen Sveriges Flotta (1906) och genom deras skrifter, i synnerhet *Tidskrift i Sjöväsendet*, skedde också en viktig publicering av historiska artiklar. Inte desto mindre var avsaknaden av en stabil forskningsbas för den marina historien påtaglig, och det blev tydligare i hägnet av ansträngningarna att ge den sjöhistoriska verksamheten en solid vetenskaplig bas.

År 1873 hade Sverige fått en generalstab efter tysk förebild och inom denna fick forskningen en institutionell bas genom inrättandet av en krigshistorisk avdelning. År 1878 blev Krigsarkivet en del av den krigshistoriska avdelningen, med den uttalade uppgiften att förse krigshistoriska avdelningens forskare med empiriskt källmaterial. Men, och detta är avgörande i det här sammanhanget, såväl avdelningen som arkivet var inriktade på forskning om lantförsvarets historia, medan de marinhistoriska frågorna var lämnade därhän.¹⁸

Det stegvisa öppnande av Riks- och Krigsarkiven för forskare hade således bara delvis en betydelse för marinhistorikerna, och av det enkla skälet att lejonparten av de marina arkiven förvarades på annan plats. Från

1840- och 50-talen förvarades delar av de äldre marina arkiven i tyghuset på Skeppsholmen.¹⁹ Här återfanns bland annat de skeppsgårdshandlingar som idag förvaras i Riksarkivet och de äldre marina räkenskaper som nu befinner sig i Krigsarkivets vård. På Riddarholmen befann sig samtidigt, i marinförvaltningens hus, över 3 000 volymer ur amiralitetskollegiets äldre arkiv från tiden före 1803. Dessa handlingar överfördes 1879 till Skeppsholmen. Efter vissa nybyggnadsarbeten i tyghuset på Skeppsholmen skapades "ett verkligt sjökrigsarkiv", som under 1880-talet tillfördes leveranser från såväl Krigs- som Riksarkiven. Men tanken på ett stort arkiv i flottans egen regi förblev till väsentliga delar en dröm.

Rent formellt skapades nämligen aldrig ett Sjökrigsarkiv, trots de stora arkivmängder som strax innan sekelskiftet 1900 befann sig i marinens vård. Visserligen diskuterades 1910 ett gemensamt försvarsarkiv, men idén stupade, bl.a. på grund av önskemål om en samlad lokallösning som också inkluderade Riksarkivet, men också på motstånd från marinens sida. Man fruktade att en sådan lösning skulle innebära att de marinhistoriska perspektiven helt skulle komma i skymundan för de lantmilitära. Det är också här, i arkivet på Skeppsholmen, där de länge oordnade handlingarna började nyttjas för forskningen.

År 1884 utkom det pensionerade amiralitetskammarrådet Per Olof Bäckström med en diger bok om *Svenska flottans historia*. Boken var det första moderna försöket att skriva flottans historia och som sådan fick den positiva omdömen, men kritiken mot mängden av faktafel var inte heller nådig. Mest kritisk var en kamrer vid flottans station i Stockholm, Axel Zettersten, i en recension i *Tidskrift i Sjöväsendet*. Zettersten framhöll inte minst att kontroller i arkivmaterialet på punkt efter punkt blottade felaktigheter i Bäckströms bok.

Självt hade Zettersten år 1879 fått i uppdrag att utöva tillsyn över de marina arkiven i tyghuset på Skeppsholmen och därmed inleddes ett mångårigt ordningsarbete. I en tid när arkivtjänstemännen på Riksarkivet ordnade handlingarna ämnesvis, till exempel efter ett specifikt krig och oavsett var någonstans i förvaltningen handlingarna en gång hade skapats, så var Zettersten betydligt mera modern i sitt arkivarbete. Han ordnade arkiven efter den myndighet och verksamhet som en gång skapat dem. Med denna "proveniensprincip" föregrep han den civila arkivvården med ett par decennier.

Under detta arbete blev Zettersten mer och mer inställd på att skriva flottans historia, och på det sättet skapa det historieverk som han på goda grunder menade att Bäckström misslyckats med. År 1890 utkom det drygt 500 sidor tjocka verket *Svenska flottans historia. Åren 1522-1634*, en bok som snabbt fick ett gott erkännande, bland annat av Herman Wrangel, en av landets mest erfarna marinhistoriker vid denna tid, i en recension i *Tidskrift i Sjöväsendet*. Arbetet fortsatte och 1903 utkom den andra delen av Zetterstens verk, nu täckande perioden 1634-1680.²⁰

Marinens "försvar" av de egna arkiven ska rimligen ses som en del av ett större komplex, nämligen försvarsgrensmotsättningarna mellan armén och marinen. Dessa hade också en formell grund, nämligen att ända till 1920 fanns två departement för försvaret, ett lantförsvarsdepartement och ett sjöförsvardito. Det var också först år 1906 som general- och marinstaberna enades om en gemensam försvarsplan, och det först efter hårda påtryckningar från politisk nivå i form av den liberala regeringen Karl Staaff.²¹

I praktiken hade således en klar gränslinje dragits mellan det lantmilitära Krigsarkivet och flottans arkivsamlingar på Skeppsholmen och i Karlskrona. Med början 1915 levererades under en 15-årsperiod marina arkiv från Skeppsholmen och Karlskrona också till Riksarkivet, inte till det lantmilitära Krigsarkivet. Redan 1922 hade den unge arkivtjänstemannen Arne Forssell i Riksarkivet fått i uppgift att börja ordningsarbeten i arkivmassorna på Skeppsholmen, då totalt 2 300 hyllmeter handlingar.²² Detta val av arkivinstitution blev synnerligen tydligt när en större arkivleverans i mitten av 1920-talet förbereddes i Karlskrona. År 1929 levererades 2 500 volymer ur Karlskronabasens äldre arkiv till Riksarkivet. Därmed dog i praktiken slutgiltigt tanken på ett särskilt sjökrigsarkiv i flottans egen regi.²³ De inlevererade marinarkiven placerades på Riksarkivets Östermalmsavdelning, det borgliknande kvinnofängelset som 1925 hade övergått i Riksarkivets ägo.

Ur arkiv- och forskningssynvinkel kan man så här i efterhand konstatera att det fanns klara fördelar med att de marina arkiven hamnade i Riksarkivet. Här arbetade under en lång följd av år amanuensen Einar Wendt och reservkaptenen Hjalmar Börjeson med omfattande ordningsarbeten i Flottans arkiv, arbeten som lade en solid grund för framtida forskning i de äldre marina arkiven. Einar Wendts intresse för flottans arkiv fortsatte även se-

dan han blivit föreståndare för Östermalmsavdelningen, och ända till dess han år 1941 utnämndes till arkivråd och överväldigades av andra arbetsuppgifter.²⁴

Först år 1943 fick Krigsarkivet formellt ansvar för arkivtjänsten inom samtliga myndigheter som lydte under Försvarsdepartementet, och när arkivets nya ämbetsbyggnad på Banérgatan uppe vid Gärdet (vägg i vägg med Tre Vapen-komplexet) stod färdig kunde under november och december 1947 inte mindre än 24 000 marina arkivvolymter flyttas från Riksarkivet till Krigsarkivet.²⁵ Vid samma tid, 1947-48, inskränktes också Sjöhistoriska museets rätt att förvärva marina arkivhandlingar till förmån för Krigsarkivet.²⁶ Denna bakgrund förklarar varför de marinhistoriska forskarna under flera decennier nästan helt lyser med sin frånvaro i Krigsarkivet. De hittade helt enkelt sitt källmaterial på annan plats.²⁷

Sjöhistoriska avdelningen

Mot bakgrund av den närmast totala lantmilitära dominansen vid krigshistoriska avdelningen så är det inte förvånande att det inom marinen väcktes tankar om att inrätta en egen historisk avdelning. Marinstaben grundades 1884 men det var först i och med den Kungliga kungörelsen av den 29 maj 1896 (som trädde ikraft 1 oktober samma år) som staben ålades att också "verkställa sjökrigshistoriska forskningar". Staben var vid denna tid delad i två avdelningar, en mobiliserings- och statistisk avdelning, och en kommunikationsavdelning, och det var den senare som också fick sjökrigshistorien på sin lott. De första åren huserade man i Sparreska palatset på Riddarholmen, men flyttade snart till Långa raden på Skeppsholmen.

Sedan dröjde det gott och väl en tredjedels sekel innan det 1929 inrättades en sjöhistorisk detalj direkt underställd chefen för marinstaben. Det är inte utrett varifrån initiativet kom men med tanke på att marinstabschefen från 1927 var Otto Lybeck, med ett omfattande eget marinhistoriskt författarskap, så ligger det nära till hands att förmoda att det var han som låg bakom inrättandet av detaljen. Den förste medarbetaren vid den sjöhistoriska detaljen var reservkaptenen Hjalmar Börjeson som verkat vid staben sedan juni 1928, och i november 1929 fick han sällskap av kommandör-

kaptenen av 2. graden Georg Hafström.²⁸ Båda skulle utgöra stommen i verksamheten under en rad följande år.

Från den 1 juli 1931 uppgraderades den sjöhistoriska verksamheten till en avdelning med egen chef. Initiativet kom från marinstaben och nu skulle en särskilt utpekad befattningshavare vara ansvarig för ledningen av den sjöhistoriska forskningsverksamheten (en pensionerad eller till reserven hörande officer). Denne skulle vara chef för den nya avdelningen och vid sin sida ha en arkivarie (kallad marinarkivarie), som skulle vara en extra ordinarie tjänsteman i Riksarkivet, och med fortsatt anställning vid arkivet bistå avdelningen med upplysningar och informationer.

Riksdagen biföll regeringen proposition men ville samtidigt få ytterligare upplysning om marinarkivariens ställning och, inte minst viktigt, den sjöhistoriska avdelningens tänkta samverkan med Generalstabens krigshistoriska avdelning. Därefter fattades formella beslut den 24 juli och 2 oktober 1931 och slutligen en generalorder den 16 november 1931. Utifrån erfarenheterna från den sjöhistoriska avdelningens första budgetår 1931-32 återkom regeringen till riksdagen 1932 med en proposition, som antogs och därefter kunde Kungl Maj:t den 22 april 1932 fastställa den sjöhistoriska avdelningens stat. Lokaler fick avdelningen genom Riksarkivets tillmötesgående i anslutning till dess fjärde avdelning (som förvarade de marina arkiven) i arkivets avdelning i det f.d. Östermalmsfängelset på Östermalmsgatan 26.²⁹

Avdelningens förste chef blev Gunnar Unger (1871-1952). Jan Glete har med rätta formulerat att "Unger var under första hälften av 1900-talet en ledande kraft inom flottans historieskrivning".³⁰ Dessutom hade han en gedigen sjöofficersbana bakom sig. Han började sin sjöofficersbana som fartygschef på torpedbåten *Blixt* 1904, för att nästan två decennier senare bli chef för 1:a pansarbåtsdivisionen med *Oscar II* som chefsfartyg. Den 4 maj 1931 tog han avsked och inträdde som konteramiral i reserven, för att redan den 1 juli samma år knytas till den sjöhistoriska avdelningen som chef.

Unger hade tidigt visat sitt historieintresse och var en av dem som 1910 undertecknad det uppprop som samma år skulle leda till bildandet av Karolinska Förbundet.³¹ Unger publicerade en rad tunga marinhistoriska arbeten som *Illustrerad svensk sjökrigshistoria* (1907, 1923), *Karl XII och Östersjökriget 1715* (1928) och *Sjömaktens inflytande på Sveriges historia åren 1700-1927* (1927). Mot slutet av sin bana, år 1946, gav han ut den

fortfarande mycket läsvärda och användbara *Skeppsholmsbilder*.³² Vid sidan av sina större arbeten publicerade Unger år 1938 en viktig uppsats i vilken han, efter gedigen arkivforskning, kunde degradera Lars Gathenhielm ("Lasse i Gatan") från sjöhjälte till "en i hög grad förslagen, hänsynslös och om medlen föga nogräknad kaparredare".³³

Under avdelningens sista månader, mellan den 1 oktober 1936 och den 30 juni 1937, var Georg Hafström dess chef. Även han inledde sin karriär som fartygschef på torpedbåt (*Torpedbåten nr 83*, 1908), innan han knappt ett par decennier senare blev fartygschef på kanonbåten *Svensksund* och slutligen sekond på pansarkryssaren *Fylgia*. Hafström utnämndes till kommandörkapten av 2:a graden den 4 maj 1931 och den 1 juli samma år knöts han till den sjöhistoriska avdelningen. Hafström hade en obetydlig vetenskaplig meritering före 1931, men det kompenserades snart med flera skrifter i sjöhistoriska avdelningens regi och därefter följde inte minst under 1950-talet ett antal banbrytande böcker och uppsatser, ofta med anknytning till det 1959 bärgade *Vasa*.³⁴

Den 1 maj 1934 knöts historikern Carl-Fredrik Palmstierna till avdelningen. Han hade två år tidigare disputerat i Stockholm på en avhandling om förhållandet mellan Sverige, Ryssland och England 1833-55, med en betoning på den orientaliska frågan. Vid Gustav VI Adolfs trontillträde 1950 blev han kungens handsekreterare med ansvar för dennes privata bibliotek. I sina memoarer har Palmstierna tecknat en kort och nostalgisk bild av den sjöhistoriska avdelning som han steg in i på det gamla Östermalmsfängelset:

Bra angenämt var att få göra med sjöfolk: den rikt begåvade, flyhänte marinstabschefen Otto Lybeck samt avdelningschefen amiral Gunnar Unger, bägge sjöhistoriker av rang. På dessa hedersmän passade förvisso Goethes aforism att 'die grössten Vorteile im Leben überhaupt, wie in der Gesellschaft, hat ein gebildeter Soldat', två djupt bildade marinofficerare således. Mellan Unger och Palmstierna tycks ett personligt förhållande ha etablerats, som upprätthölls brevlades när den senare under vinterkriget låg som frivillig vid fronten i Salla.

Det förelåg därmed en viss kontrast till stämningen hos värdfolket Riksarkivet och då i synnerhet den närmaste grannen i form av de marina arkiven: "Kuschad av sektionsschefen Waern vårdade den snälle, något ängslige

Einar Wendt här flottans stora arkiv. Det är att beklaga, att han aldrig hann färdigställa sitt magnum opus om Amiralitetskollegium.”³⁵

Den sjöhistoriska avdelningens första bok utkom 1932 i form av Ungers verk om *Gustav III vid Viborg och Svensksund*, ett arbete som byggde på gedigen arkivforskning. Därefter följde två arbeten av Hafström om Nyhamn respektive Fredrikshamns- och Svensksundsmedaljerna, medan Unger i tre skrifter granskade Johan Tietrich Schoultz som marinmålare, förspelet till Karlskronas grundläggande som örlogsstation och flottans generaladjutanter. Slutligen behandlade E Bergman en titulaturfråga, huruvida amiralgeneral eller generalamiral var det rätta. Förutom Ungers inledande bok utgjordes avdelningens följande sju skrifter av uppsatser som trycktes i *Tidskrift i Sjöväsendet*.³⁶ I brist på eget organ för publicering lutade sig den sjöhistoriska avdelningen starkt mot Örlogsmannasällskapet.

Samverkan mellan de två försvarshistoriska avdelningarna tycks till en början ha varit i det närmaste obefintlig. Till det bidrog säkert också den fysiska åtskillnaden, även om den inte var särskilt överväldigande. Medan sjöhistorikerna ända från början var lokaliserade i Riksarkivets Östermalmsavdelning vid Östermalmsgatan 26, var deras armékollegor placerade i provisoriska lokaler, dels i Försvarsdepartementets byggnad i Storkyrkobrinken 7, dels i Vetenskapsakademiens f.d. hus på Wallingatan. Efter sammanslagningen 1937 var den nya avdelningen placerad i militärstabsbyggnaden, Grå huset, på Östermalmsgatan 87, men det som nu kallades krigshistoriska avdelningens marindetalj hann aldrig flytta in i Grå huset innan krigsutbrottet 1939. Då fick krigshistoriska avdelningens lantmilitärer åter flytta för att ge plats åt Försvarsstabens ökade lokalbehov, och tränga ihop sig i en femrumslägenhet på Lützengatan 7, med två medarbetare utlokaliserade vid Hotell Anglais på Humlegårdsgatan.³⁷

I drygt tre decennier, mellan 1890 och 1922 stod kriget 1808-1809 i fokus för den krigshistoriska avdelningen, som publicerade nio volymer om krigets olika aspekter. Även om striderna till lands dominerade, så var det uppenbarligen viktigt för avdelningen, i planerings- och det inledande arbetsskedet på 1880-talet, att också täcka in sjöstriderna på ett professionellt sätt. Vid denna tid fanns ju ingen sjöhistorisk avdelning, bara enskilda marinhistoriker, varför avdelningen gav uppdraget till Herman G W Wrangel (vars bror Gustaf var verksam vid avdelningen).

Herman Wrangel var en av sin tids främsta marina skriftställare och var lärare i navigation vid Sjökrigsskolan och i sjökrigskonst vid både Sjökrigshögskolan och Krigshögskolan. Även om han publicerade texter i *Sveriges krig 1808-1809* under en lång följd av år kan man misstänka att en stor del av dessa texter utarbetades innan han 1909 blev chef för kustartilleriet och dessutom med tunga uppdrag drogs in i det statliga utredningsväsendet. Men även därefter fann han tid att engagera sig i Föreningen Sveriges Flotta, Marinlitteraturföreningen och Svenska historiska föreningen.³⁸ Efter sin pensionering som generallöjtnant återkom Wrangel 1928 med en bibliografi över marin litteratur 1901-1925, utgiven av Marinlitteraturföreningen, och en viktig föregångare till den betydligt mycket större bibliografi som Uno Willers år 1956 gav ut i Samfundets regi.³⁹

Med början år 1885 inledde Herman Wrangel omfattande forskningar i de marina arkiven i Stockholm och Karlskrona. Redan i det första bandet som utkom 1890 medverkade Wrangel med ett avsnitt om flottorna. I det andra bandet (1895) stod brodern Gustaf Wrangel för ett marint avsnitt. I det fjärde bandet (1905) finns betydande marina avsnitt, men här har vi inga uppgifter om författarskapet. Istället återkom Herman Wrangel i det åttonde bandet (1921) med ett tungt bidrag om händelserna till sjöss intill slutet av 1808.⁴⁰ Med detta viktiga undantag så lyser de marinhistoriska studierna i stort sett med sin frånvaro i krigshistoriska avdelningens arbete.⁴¹

År 1920 tog chefen för generalstaben, Lars Tingsten, beslut om att krigshistoriska avdelningen skulle inleda arbetet på en historik över Gustav II Adolfs fälttåg. Omfattande excerperingar i svenska och utländska arkiv inleddes och snart drog arbetet ut på tiden. Egentligen var syftet att vara klar till Lützenminnet 1932, men först mellan 1936 och 1939 kunde man publicera totalt åtta massiva volymer på runt 4 000 sidor. Denna enorma textmassa, som än idag ingen forskare kan förbigå, täckte då "endast" perioden 1611-1632, i motsats till de första planerna som syftat till att täcka hela den svenska krigsinsatsen i trettioåriga kriget, ända fram till år 1648. Men resultatet blev en milstolpe i svensk militärhistorisk forskning.⁴²

Det var Gustav Adolf-verket som också öppnade dörren för ett samarbete mellan de två krigshistoriska avdelningarna. På våren 1932 inleddes en närmare samverkan mellan de båda avdelningarna, sedan de för-

sta tankarna på en samverkan ventilerats redan på senvintern 1929. Samarbetsprojektet gick ut på att den sjöhistoriska avdelningen skulle utarbeta en volym om sjökriget inom ramen för det stora Gustav Adolf-verket.⁴³ Här tycks krigshistoriska avdelningens chef (1929-33) Helge Jung aktivt ha månat om en god relation till de marina kollegorna, inte minst inom ramen för Gustav Adolf-projektet.

Resultatet trycktes år 1937 i form av Generalstabsverkets bilagsband I: "Sveriges sjökrig 1611-1632", omfattande 373 sidor. Boken är det i särklass mest omfattande verket (såväl mätt i forskningsinsats som i antalet tryckta sidor) som sjöhistoriska avdelningen producerade. Boken bygger på en omfattande arkivforskning, men det är talande att inga referenser görs till samlingar i Krigsarkivet, utan det är i Riksarkivet, Kammararkivet och viktiga arkiv i Dresden och Wien som man har funnit sina källor. De utländska arkivhänvisningarna bygger av allt att döma på excerperingsarbete som krigshistoriska avdelningens medarbetare utfört.⁴⁴

Omstruktureringen 1937 och planerna på ett sjöhistoriskt samfund

Från den 1 juli 1937 omstrukturerades den högre försvarsledningen i och med den nya försvarsstabens tillkomst och generalstabens avveckling. Den krigshistoriska avdelningen slogs samman med den sjöhistoriska och den nya försvarsstabens krigshistoriska avdelning skulle nu vara gemensam för hela krigsmakten. Samtidigt gick Krigsarkivet sin egen väg och infördes under den nyinrättade arméstaben.

Den nya, sammanslagna, krigshistoriska avdelningen skulle således beakta både arméns och marinens historiska intressen, men som så ofta vid sådana här sammanslagningar gjorde sig en obalans gällande. Försvarsstabens krigshistoriska avdelning hade, åtminstone om man ser till personalstaten, en viss arméslagsida. Men icke desto mindre var ett av de första arbeten som avdelningen producerade den lilla, men innehållsrika, boken till 150-årsminnet av Svensksund. Boken gavs ut sommaren 1940, med Föreningen Sveriges Flotta och Sjöhistoriska Samfundet som utgivare, men arbetet på den hade genomförts av krigshistoriska avdelningen. En central del av arbetet utarbetades av bokens främste marinhistoriske författare,

Hjalmar Börjesson, medan resten av texterna – skrivna av historikern Åke Stille och överstelöjtnanten i I 4:s reserv Hugo Jungstedt – byggde uttryckligen på arbeten av Arnold Munthe, Oscar Nikula och Gunnar Unger.⁴⁵ Då Ungers skrift om Gustav III och sjökriget 1790 gavs ut som Sjöhistoriska avdelningens första bok år 1932, kan man således lugnt hävda att Svensk-sunds-boken i väsentliga delar utgör något av en syntes mellan Sjöhistoriska avdelningens arv och Sjöhistoriska samfundets begynnande publicerings-verksamhet.

I kretsar både inom och utom den gamla sjöhistoriska avdelningen fanns uppenbarligen en oro för att de sjömilitära aspekterna inte skulle tillgodoses inom den nya, sammanslagna, krigshistoriska avdelningen. Man kan också ana en oro för att den krigshistoriska avdelningen tenderade att ägna sig åt alltför moderna ämnen. Analyser av det första världskrigets taktiska och operativa utveckling var väl en sak, men nu (1938-40) publicerades ett tvåbandsverk om det spanska inbördeskriget redan innan detta var avslutat, och tankar fanns möjligen också på en analys av det pågående japansk-kinesiska kriget. Sådana tankar vädrades också i pressen. En person som uppenbarligen kände en sådan oro var Georg Hafström, trots hans uttalande respekt för den lantmilitära krigshistoriska avdelningens vetenskapliga kompetens och samarbetsförmåga med sjöhistorikerna, närmast inom ramen för Gustav Adolf-projektet. I januari 1938 betonade Hafström viktigt att avdelningen sysslade med att "författa och utgiva fäderneslandets krigshistoria". "Det moderna krigsstudiet" borde andra avdelningar inom försvarsstaben ägna sig åt.⁴⁶

Farhågorna från värnarna av den äldre historien besannades delvis de kommande åren. Krigshistoriska avdelningens fokusering på samtidshistoria blev än tydligare i början andra världskriget och boken till 300-årsminnet av slaget vid Femern 1944, skedde uttryckligen på initiativ av och i samverkan med Sjöhistoriska Samfundet. Visserligen hade Carl Fredrik Palmstierna, Georg Hafström och Hjalmar Börjesson överförts till den nya sammanslagna avdelningen 1937, men kraven på en mera modern inriktning på forskningen var tunga. Det gällde inte minst sedan ÖB general Thörnell 1941 gav avdelningen i uppdrag att skriva den ännu pågående försvarsberedskapens historia.

Den sammanslagna avdelningens förste chef, majoren Olof Norman,

avsatte inga tyngre spår i verksamheten, men 1941 efterträddes han av översten Olof Ribbing, som redan hade ett förflutet inom avdelningen. Med Ribbing kom en drivande kraft som, med sin erfarenhet som NF-representant i inbördeskriget i Spanien, såg till att fullfölja verket om det spanska inbördeskriget. Med sin internationella inriktning hade Ribbing redan 1938 valts till ordförande i den då grundade Svenska militärhistoriska kommissionen, en del av den samma år bildade Commission Internationale d'Histoire Militaire, till vilken ett antal nationella kommissioner anslöts. Längre fram, från 1950, skulle Ribbing under en tioårsperiod fungera som den internationella militärhistoriska kommissionens president.⁴⁷

I denna nya miljö kan man tycka att den på äldre svenska epoker inriktade sjöhistoriska verksamheten hade svårt att passa in, men ironiskt nog skapade beredskapsåren ett slags respit för sjöhistorikerna. Redan efter två år tvingade, som nämnts, krigsutbrottet krigshistoriska avdelningen att flytta till en lägenhet på Lützengatan. Den lilla marindetaljen (Börjesson och Hafström), som aldrig hade hunnit flytta in i Grå huset, fick än mindre plats här och fortsatte att bo kvar hos Riksarkivet på Östermalmsgatan. Först den 8 september 1947 kunde avdelningen samlokaliseras och det i Krigsarkivets nybyggda hus på Banérgatan 64, uppe på Fågelbacken vid Gärdet.⁴⁸ Här anar vi med andra ord viktiga delar av drivkrafterna och stämningarna "i tiden" då tanken på skapandet av ett sjöhistoriskt samfund väcks och tar form. Avvecklingen av en självständig sjöhistorisk avdelning inom marinstaben sommaren 1937 är en viktig faktor i detta sammanhang.

Några av de drivande krafterna

Vilka var då männen i denna inre krets som drev på och på ett framgångsrikt sätt löste frågan om skapandet av ett sjöhistoriskt samfund? Det kan finnas anledning att titta närmare på några av de mera framträdande "pionjärerna". Arne Forssell (1887-1974) gjorde en både politisk och vetenskaplig bana. Som historiker sysslade han mest med frågor rörande administrationshistoria, alltifrån avhandlingen om *Ministerier och kollegier. Studier i departementalreformens förhistoria* (1918), vilket resulterade i en rad skrifter om det Kungliga kansliets, utrikesförvaltningens och mantalsskrivning-

ens historia. Inriktningen mot statens olika organ låg inte bara i tiden utan var också naturligt för den som var den store Uppsalaprofessorn Harald Hjärnes lärjunge.

Politiskt stod han till höger och var aktiv i försvarsrörelsen under första världskriget innan han 1919-30 (med ett uppehåll i början av 20-talet) satt i andra kammaren för Allmänna valmansförbundet (högerpartiet) och var bland annat ledamot av konstitutionsutskottet. Forssell var också ledamot av styrelsen för Allmänna valmansförbundet under flera år och mellan 1927 och 1931 ordförande i partiets ungdomsförbund, Sveriges nationella ungdomsförbund (SNU). Efter en tvist med partiledningen om vikten av att engagera ungdomar politiskt lämnade han 1931 partipolitiken. Därmed hann han försvinna innan konflikten mellan moderparti och ungdomsförbund år 1934 ledde till att SNU helt uteslöts ur högerpartiet, som istället byggde upp ett nytt, demokratiskt oantastligt, ungdomsförbund under den unge Jarl Hjalmarson.⁴⁹

Men ännu 1932 dyker Forssell upp som en av Fosterländska Förbundets kandidater inför valet. Förbundet hade sina rötter i den moderata högern 1916, men drev nu mot fascism och nazism med en aktiv politik för att i kamp mot den politiska vänstern vinna ungdomens röster som en ledstjärna. Därefter tycks hans öppna politiska engagemang helt ha upphört. Vid sidan av det politiska engagemanget utvecklade Forssell en omfattande publicistisk verksamhet med redaktörskap och medarbetande i publikationer som *Vårdkasen*, *Svensk Lösen*, *Göteborgs aftonblad – Göteborgs dagblad* och *Det nya Sverige*, innan han efter 1924 i stort sett lade det publicistiska arbetet på hyllan. Förklaringen torde vara tidsbrist eftersom han från 1922 arbetade i Riksarkivet, dit han aktivt rekryterades av riksarkivarien och partibrodern Sam Clason. Forssell blev förste arkivarie 1934 och arkivråd 1936. Hans första huvuduppgift blev, som nämnts ovan, från anställningen ordnandet av Flottans äldre arkiv på Skeppsholmen.

Forssell ägde inte bara förmågan att formulera sig skriftligt utan var också en omvitnat medryckande talare, inte minst i de frågor som intresserade honom som konstitutionella, ekonomiska och försvarsfrågor. Han kombinerade sina intressen som lärare i stats- och samhällslära vid Krigsskolan Karlberg (1926-39) och undervisade tidvis även vid Krigshögskolan och Artilleri- och ingenjörshögskolan. Forssell var av allt att döma en

person som visste vad han ville och drev sina frågor oavsett vad chefer och kollegor tyckte; intrigant skulle säkert omdömet bli från hans inte så få fiender inom arkivvärlden och den politiska sfären. Det underlättades av att han även sedan han lämnat den aktiva politiken hade kvar sina kontakter från den politiska tiden, nu på allt tyngre platser inom statsförvaltningen. Typiskt är när Forssell år 1936 befordrades till arkivråd i Riksarkivet, då ecklesiastikministern Arthur Engberg och regeringen därmed gick emot riksarkivarien Helge Almquists uttalade vilja. Kanslirådet Augustin Ehrensvärd i departementet var god vän med Forssell sedan tiden i Nationella ungdomsförbundet och kunde på förhand gratulera sin "gamle vän" till utnämningen redan innan pågående konselj hade tagit det formella beslutet.

Föga förvånande var motsättningen till riksarkivarie Helge Almquist, liksom till dennes företrädare Sam Clason, stark.⁵⁰ Detta gällde inte minst 1938 då Forssell inför departementet öppet fronderade mot Riksarkivets ledning i frågorna om en nybyggnad för arkivet och huruvida Krigsarkivet skulle fortsätta att vara självständigt eller införlivas med Riksarkivet. Förhållandet till ledningen torde inte ha förbättrats av att Forssell 1936 utsågs till den förste ordföranden i Sveriges arkivtjänstemäns förening (ARK), som, ehuru inte en fackförening i sig, uttryckligen skulle främja gemensamma intressen hos tjänstemännen hos arkivmyndigheterna. Man kan tillägga att Arne Forssell var far till poeten Lars Forssell. År 1939 stiger Arne Forssell fram som Samfundets förste ordförande, och därmed fick Samfundet en ordförande med en omfattande administrativ och litterär erfarenhet, men också en stor kontaktyta ute i samhället. Man kan däremot notera frånvaron av dokumenterade marinhistoriska intressen före 1939.

Varför blev då Arne Forssell samfundets förste ordförande? Ja, svaret torde rimligen sökas inom Riksarkivet. Inom Riksarkivets väggar hade Forssell rimligen täta kontakter med dem som på 1930-talet arbetade med flottans arkiv liksom med sjöhistoriska avdelningens medarbetare i det borgliknande huset på Östermalmsgatan. I synnerhet till Einar Wendt tycks Forssell ha haft en förtroendefull relation. Det finns också vittnesmål om att de till personlighet så olika arkivtjänstemännen förenades bland annat av ett gemensamt sjömilitärt intresse.

När Krigsarkivet år 1943 fick status av självständig myndighet med arkivansvar för hela försvaret så drev både Forssell och Wendt envist motstån-

det häremot inom Riksarkivet⁵¹, med största sannolikhet för att de insåg att de marina arkivens tid på Riksarkivet, under deras domvärjo, därmed led mot sitt slut. Så blev det också. Svaret på frågan blir en förmodan, men en ganska hyfsat underbyggd sådan, nämligen att initiativet kom från Einar Wendt. De första åren av samfundets existens visar på en synnerligen aktiv ordförande vilket verifierar Arne Forssells djupa och äkta engagemang för verksamheten.

Därmed framträder Einar Wendt som en nyckelperson. Han hade 1933 disputerat i Uppsala på en avhandling om de svenska licent- och tullinkomsterna från de preussiska hamnarna mellan 1629 och 1635. Avhandlingen var förvisso inte specifikt marinhistorisk men den gav en grundläggande kunskap om finansieringen av den svenska politiken i Östersjöområdet åren innan och i början av det svenska engagemanget i det trettioåriga kriget. I det avseendet är den än idag en viktig grundsten som ingen forskare kan förbise.⁵² Därefter kom hans forskningsintressen att alltmer bli inriktad på Amiralitetskollegiets historia, vars arkiv han vårdade.

Åke Stille blev den förste sekreteraren. Hans avhandling från 1947 behandlade Bengt Oxenstiernas roll i svensk politik under tidig karolinsk tid, men annars var han en eminent kännare av den svenska flottans historia och producerade en rad uppsatser inom ämnesområdet. Förutom engagemanget i Sjöhistoriska Samfundet, inklusive redaktörskap för skriftserien och Forum navale fram till 1946, var han också aktiv i Föreningen Sveriges Flotta och i flera år redaktör för dess tidskrift.⁵³

Georg Hafström, som redan presenterats ovan, hade ett nära samarbete med Hjalmar Börjeson. Börjeson var den store kännaren av enskilda fartyg, varvsförhållanden med mera under äldre tid. Börjeson och Hafström samarbetade flitigt med sjöhistoriska avdelningens stora arbete på sjökrigen under Gustav II Adolfs regeringstid, och när boken utkom 1937 innehöll den en mängd nya fakta och samband som inte tidigare hade varit kända, t.ex. att *Vasa* var alldeles nybyggt på Stockholms skeppsgård när hon sjönk år 1628.

Som en utlöpare av Gustav Adolf-projektet samarbetade Börjeson och Hafström också i ett försök att modernisera den skeppslista över flottans fartyg som Zettersten hade sammanställt. Listan innehöll ett betydande antal fel och var fortfarande otryckt; den förvaras ännu i Zetterstens arkiv i

Krigsarkivet.⁵⁴ En begränsad del av listan, avseende 1634-80, trycktes i den andra delen av Zetterstens historik och är av något bättre kvalitet, men alls inte bra. Arbetet på skeppslistan resulterade i att Börjeson kunde sammanställa en fartygslista för åren 1650-1699 och år 1936 trycka den i den engelske sjöhistorikern R C Andersons internationella samlingsverk av fartygslistor.⁵⁵ Det är först med Jan Gletes forskningar som man kan säga att det arbete på fartygslistor som påbörjades av Zettersten, fortsattes av Börjeson och Hafström, slutligen har fullbordats.⁵⁶ Därefter följde fleråriga arbeten på biografiska översikter över flottans officerare, vilka vid hans död 1945 bara delvis var publicerade för 1700-talet (1942), medan Georg Hafström fortsatte och slutförde arbetet på skeppshövitsmännen under 1500-talet (1949).

Göteborg var också representerat i den nya styrelsen genom Gustaf Clemensson och Olof Traung. Clemensson hade redan under 1910-talet publicerat viktiga uppsatser om karolinsk marinhistoria och hans forskningar kulminerade år 1938 med den ännu betydelsefulla avhandlingen om flottans förläggning till Karlskrona.⁵⁷ Vid sidan av arbetet på avhandlingen verkade Clemensson alltsedan 1920 som landsarkivarie i Göteborg. Traung var i många år chef för Sjöfartsmuseet i Göteborg och en eminent kännare av västsvenska marina förhållanden, inte minst Lars Gathenhielm och kaparverksamheten.

Vidgar vi blicken till hela den första styrelsen så finns det ytterligare en gemensam nämnare mellan flera av de civila historikerna (Forssell, Sture Bolin, Sven-Ulric Palme), förutom det sjöhistoriska intresset, nämligen ett aktivt engagemang i olika nationella ungdomsgrupper på den politiska högerkanten, i och utanför högerpartiet.⁵⁸ Även om de delvis tillhörde olika generationer så bör de ha lärt känna eller känt till varandra både från den akademiska och från den politiska sfären, när sonderingar gjordes för att sätta samman den första styrelsen. Notabelt är att både Palme och Palmstierna var Finlandsfrivilliga under vinterkriget.

Om vi utifrån såväl sjöhistoriskt som akademiskt och delvis politiskt perspektiv betraktar den grupp män som bildade den första styrelsen i Sjöhistoriska Samfundet så är det ett namn som skulle ha platsat där, ja, som egentligen saknas: professorn i historia vid Stockholms högskola Nils Ahnlund. Ahnlund var specialist på stormaktstidens och huvudstadens historia,

men också en produktiv popularisator med tydliga sjöhistoriska inslag i sin produktion. Politiskt hade han rört sig i samma kretsar och publicerade sig i samma tidningar som de nyss nämnda historikerna och han får anses vara de konservativa historikernas främsta namn åren runt 1937. Som en inte oviktig detalj bör man framhålla att Ahnlund genom en artikel i *Svenska Dagbladet* 1920 framförde tanken att det år 1628 sjunkna *Vasa* borde ligga på Strömmens botten nedanför Danviksklippan, och därmed ledde han forskningen på ett spår som skulle sluta med Anders Franzéns energiska letande och slutliga bekräftande av Ahnlunds tes.

Varför var då Ahnlund inte med och grundande Sjöhistoriska Samfundet? Ja, det sannolika svaret är att han var överlupen av engagemang ändå. Professuren krävde sitt och därtill kom en aldrig sinande ström av tyngre och lättare skrifter, med den väldiga 750-sidiga biografien över *Axel Oxenstierna* från 1940 som det i alla avseenden tyngsta arbetet. Den boken hade krävt en oerhörd arbetsinsats de föregående åren. Från 1934 var han också redaktör för *Historisk Tidskrift* samtidigt som han regelbundet medverkade i *Svenska Dagbladet*. Sedan kan man göra reflektionen att den oro för att den äldre sjökrigshistorien skulle sättas åsido efter 1937, som uppenbarligen anfäktade flera av Samfundets grundare, inte nödvändigtvis behövde ha upplevts som ett problem av Ahnlund, så stormaktstidsspecialist han var. Hans intressen gällde också den moderna historien och alltifrån starten 1938 var han engagerad i Utrikespolitiska institutet, och han föreläste gärna och ofta om samtidshistoriska problem, inte minst under krigsåren.⁵⁹

Vi kan med andra ord säga att Sjöhistoriska Samfundet tillkom i en tid när ett trefaldigt hot hängde över den marinhistoriska forskningen, sådan den uppfattades av den gamla sjöhistoriska avdelningens medarbetare och tillskyndare, nämligen den genomförda sammanslagningen av de båda krigshistoriska avdelningarna med en befarad kvävning av den marina delen, men också en hos de huvudagerande uppfattad hotbild av en överflyttning av de marina arkiven från Riksarkivets Östermalmsavdelning till Krigsarkivet. Utöver detta fick den sammanslagna krigshistoriska avdelningen en påtaglig förskjutning i sin forskning och publicering mot samtidshistoriska ämnen.

Dessutom innebar förändringarna vid denna tid också att sjöhistoriska avdelningens gamle tillskyndare viceamiralen och marinstabschefen Otto

Lybeck avgick år 1936. Han efterträddes av Charles de Champs som tillförordnad chef, innan denne 1937 blev chef för marinen.⁶⁰ Otto Lybecks agerande i processen som 1938-39 ledde till samfundets bildande låter oss ana att han försökte dra försorg om den sjöhistoriska forskningen i form av ett fristående samfund, när den tvingats lämna den fann han ett decennium tidigare skapat åt den inom marinstaben. Lite förenklat kan man med andra ord säga att utan försvarsstabens tillkomst 1937 och därmed skapandet av den sammanslagna krigshistoriska avdelningen, så är det mycket möjligt att vi aldrig, i alla fall inte vid denna tidpunkt, hade fått något sjöhistoriskt samfund. Istället hade vi nästa år kanske kunnat samlas för att fira den sjöhistoriska avdelningens 85-årsjubileum.

Bilaga:

*Ledamöter av den första styrelsen, vald 3/5 1939:*⁶¹
Ordförande Arne Forssell (vald till årsmötet 1941)

Valda till årsmötet 1940:

Professor Sture Bolin, Lund
Landsarkivarie Gustaf Clemensson, Göteborg
Förste aktuarie H Eneborg, Stockholm
Marindirektör Gustaf Halldin, Karlskrona
Direktör N E Kihlbom, Malmö
Assessor N W Lundblad, Malmö
Professor Martin Olsson, Stockholm
Amanuens Åke Stille, Stockholm
Förste arkivarie Einar Waern, Stockholm
Skeppsredare E Wetter, Göteborg

Valda till årsmötet 1941:

Kaptен Hjalmar Börjeson, Stockholm
Kommendör Carl Ekman, Stockholm
Kanslirådet Torsten Gihl, Stockholm
Museiintendent Ph Humbla, Gävle
Docent R Liljedahl, Uppsala
Överinspektör N G Nilsson, Stockholm
Fil mag S U Palme, Uppsala
Kaptен Olof Traung, Göteborg
Arkivarie Einar Wendt, Stockholm
Kommendör E Öberg, Stockholm

Noter

¹ Protokoll fört vid konstituerande sammanträde med Sjöhistoriska samfundet 3/5 1939, i Krigsarkivet, *Sjöhistoriska samfundets arkiv* volym A:1.

² Rune Kjellander, *Svenska marinens högre chefer 1700-2005. Chefsbiografier och befattningsöversikter samt Kungl Örlogsmannasällskapets ämbetsmän och ledamöter 1771-2005* (Stockholm, 2007), s. 89.

³ Stadgar bilagda ovan i not 1 anförda protokoll.

⁴ Odat. Dagordning, närvarolista samt Börjessons manus om det engelska samfundet, båda i Krigsarkivet, *Sjöhistoriska samfundets arkiv* volym F 1:1.

⁵ Odat PM om diskussionerna kring bildandet av en institution för sjöfartsvetenskap, i Krigsarkivet, *Sjöhistoriska samfundets arkiv* volym F 1:1.

⁶ Ekmans PM om Sjöhistoriska museet "såsom en vetenskaplig institution" 17/10 1938, i ovan i not 4 anförda volym.

⁷ Memorial 13/4 1939, bilagt ovan i not 1 anförda protokoll

⁸ Kopia av Forssells artikel i "Vår Flotta" i Krigsarkivet, *Sjöhistoriska samfundets arkiv* volym F 1:1.

⁹ Hjalmar Börjesson t Arne Forssell 21/4 1939 i Krigsarkivet, *Sjöhistoriska samfundets arkiv* volym F 1:1.

¹⁰ Styrelseberättelse för perioden maj 1939-april 1940 i Krigsarkivet, *Arne Forssells arkiv* volym 1.

¹¹ Lars Ericson Wolke, "I forskningens centrum? Karolinska förbundet och den historiska forskningen under 1910-talet", *Karolinska Förbundets årsbok 2010* (Stockholm, 2010), s. 7-28, speciellt s. 8-11; Lars Ericson (Wolke), "Ett verkligt Armémuseum" – Fredrik Adolf Spak och skapandet av Artillerimuseum 1877-1879, i *Meddelande XXXIX från Armémuseum* (Stockholm, 1989), s. 5-34; Barbro Bursell, "Från kunglig förrådskammare till statligt museum", i Barbro Bursell, & Anne Marie Dahlberg, red., *375 år med Livrustkammaren* (Stockholm, 2003), s. 173-190.

¹² Lars Ericson (Wolke), "Historiskt panorama eller samtidsutställning? Arméns och flottans paviljong på Stockholmsutställning år 1897", i Fred Sandstedt/Thomas Roth, red., *Athena och Ares. Till minne av vännen Bengt M Holmquist. Statens Försvarshistoriska Museer. Skrift nr 3*, (Stockholm, 1999), s. 101-120.

¹³ *Marinmuseum. Modellkammaren 250 år – ett marinmuseums födelse* (Karlskrona, 2002).

¹⁴ Gösta Webe, "Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum 75 år" och Gunnar Nordlinder, "Sjöhistoriska museet 50 år", båda i *Sjöhistoriska museet 50 år. Sjöhistorisk Årsbok 1988-1989* (Stockholm, 1988), s. 11-24 respektive s. 25-35

¹⁵ Sigurd Erixon, Förord, i *Årsbok – Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm 1944*.

¹⁶ Karl-Olov Arnstberg, *Utforskaren. Studier i Sigurd Erixons etnologi* (Stockholm, 1989).

¹⁷ Olof Hasslöf, *Svenska västkustfiskarna: studier i en yrkesgrupps näringsliv och kultur* (Stockholm, 1949). Jfr Henrik Alexandersson/Erika Harlitz Kern, "Möte mellan kust och hav. En historiografisk undersökning av maritimhistorisk forskning kring Kattegatt-Skagerrak", *Forum navale*, nr 71, 2015, s. 12-45, s 17f.

¹⁸ Lars Ericson (Wolke), Forskarna och Krigsarkivet, i *Krigsarkivet 1805-2005. Årsbok för Riksarkivet och Landsarkiven 2005* (Stockholm, 2005), s 263-279.

¹⁹ För det följande om lokalfrågorna se Bertil Broomé, "Flottans arkiv på Skeppsholmen. Några anteckningar till dess förhistoria och äldre historia", *Forum navale*, nr. 23, 1967, s. 3-16; Björn Gäfvert, "Flottans arkiv och krigsarkivet", i *Krigsarkivet. Interna meddelanden* 1990:3, s. 7-11; Lars Ericson (Wolke), "Från Munkbron till trakten invid "ett slott vid Loire". Krigsarkivets lokalfråga i ett historiskt perspektiv", i *Arkiv, Samhälle och Forskning*, 1996:1, s. 60-82. Om förslaget till ett gemensamt Krigsarkiv för armén och marinen år 1910 samt utvecklingen 1943-47 se Leif Gidlöf, "Från kartcentral till arkivmyndighet. Krigsarkivet 1874-1943", i *Krigsarkivet 200 år. Årsbok för Riksarkivet och Landsarkiven 2005*, (Stockholm, 2005), s. 28-58, speciellt s. 35-37, 52-57.

²⁰ För en ingående analys av Zetterstens betydelse som arkivarie och marinhistorisk forskare se Jan Glete, Axel Zettersten och "Svenska flottans historia", i Kent Zetterberg/Gunnar Åselius, red., *Historia, krig och statskonst. En vänbok till Klaus-Richard Böhme* (Stockholm, 2000), s. 27-44.

²¹ Arvid Cronenberg, "Säkerhetspolitik och krigsplanering. Huvudlinjer i arméns operativa planering 1906-1945", i Bo Hugemark, red., *Neutralitet och försvar. Perspektiv på svensk säkerhetspolitik 1809-1985* (Stockholm, 1986), s. 44-165, speciellt s. 58-60.

²² Bertil Broomé, "Flottans arkiv på Skeppsholmen – några anteckningar till dess förhistoria och äldre historia", *Forum navale*, nr. 23, 1967, s. 3-16.

²³ *Gäfvert 1990*.

²⁴ Erik Norberg, *Mellan tiden och evigheten. Riksarkivet 1846-1991. Skrifter utgivna av Riksarkivet 28* (Stockholm, 2007), s. 216.

²⁵ *Gäfvert 1990*.

²⁶ Krigsarkivets årsberättelser 1947-48 i Krigsarkivet, Ämbetsarkivet volym B:2.

²⁷ Lars Ericson (Wolke), *Forskarna och Krigsarkivet*, i ovan i not 18 a.a. *Krigsarkivet 200 år*, s. 263-279.

²⁸ *Utdrag ur svenska marinens rulla 1936*, s. 541.

²⁹ *Marinstaben 1884-1934. En minnesskrift utarbetad inom Marinstaben* (Stockholm, 1934), s. 63, 80.

³⁰ Jan Glete, "En styrka mest på papperet? Historiografiska synpunkter på 1700-talets svenska linjeflotta", i *Studier i modern historia tillägnade Jarl Torbacke den 18 augusti 1990* (Stockholm, 1990), s. 97-122, citat s. 99.

³¹ *Ericson Wolke* ovan i not 11, a.a. 2010, s. 7.

³² *Marinstaben 1884-1934. En minnesskrift utarbetad inom Marinstaben* (Stockholm, 1934), s. 154; *Kjellander* ovan i not 2, a.a. s. 167.

³³ Gunnar Unger, Lars Gathenhielm, "Sjöhjälte eller sjörövare?", i *Karolinska Förbundets årsbok 1938* s. 287-325. Jfr Lars Ericson Wolke, *Lasse i Gatan. Kaparkriget och det svenska stormaktsväldets fall*, (Lund, 2006), s. 15-19.

³⁴ *Marinstaben 1884-1934*, s. 226. Flera av Hafströms viktigaste skrifter är samlade i hans volym *Utblickar kring tillkomsten av Wasa. Meddelanden från Statens sjöhistoriska museum XI* (Stockholm, 1968). Hafströms betydelse för Vasa-forskningen behandlas i Hans Soop, "Vasa och den vetenskapliga forskningen", i *Mitt i strömmen. En vänbok tillägnad Lars-Åke Kvarning* (Stockholm, 1996), s. 177-188.

³⁵ Carl-Fredrik Palmstierna, *Bränn dessa brev. Människor – miljöer 1921-1945* (Stockholm, 1973), s. 141, 206.

³⁶ *Aktuellt och historiskt. Meddelanden från Militärhistoriska avdelningen vid Kungl Militärhögskolan 1973* (Stockholm, 1973), s. 209 f.

³⁷ *Aktuellt och historiskt. Meddelanden från Militärhistoriska avdelningen vid Kungl Militärhögskolan 1973* (Stockholm, 1973), s. 214.

³⁸ Art. Herman Wrangel, i *Svenska män och kvinnor. Band 8* (Stockholm, 1955), s. 436; *Marinstaben 1884-1934. En minnesskrift utarbetad inom Marinstaben* (Stockholm, 1934), s. 123.

³⁹ Herman Wrangel, *Marinlitteraturen 1901-1925. Anteckningar. Marinlitteraturföreningen Nr 31*, Sthlm 1928; Uno Willers, *Svensk sjöhistorisk litteratur 1800-1943. Bibliografi utarbetad på uppdrag av Sjöhistoriska Samfundet*, Sthlm 1956.

⁴⁰ Bertil Broomé, "Krigshistoriska avdelningens förhistoria och verksamhet t o m 1917", i *Aktuellt och historiskt. Meddelanden från Militärhistoriska avdelningen vid Kungl Militärhögskolan 1973* (Stockholm, 1973), s. 173-206, speciellt s. 193-196.

⁴¹ Förutom Broomé ovan i not 40 a.a. se Lars Ericson Wolke, "För militär nytta igångsatt forskningsarbete. Krigshistoriska avdelningen och första världskriget", *Militärhistorisk Tidskrift*, 2014, s. 235-254.

⁴² För Gustav Adolf-projektet se senast Lars Ericson (Wolke), "Clio i österled. Krigsarkivets, krigshistoriska avdelningens och Gustav Adolfprojektet arkivforskningar till stormaktstidens militärhistoria i Ostpreussen under 1920-talet", i Kent Zetterberg/Gunnar Åselius, red., *Historia, krig och statskonst. En vänbok till Klaus-Richard Böhme* (Stockholm, 2000), s. 83-102.

⁴³ Einar Wendt till chefen för Marinstaben 1/2 och 2/3 1929 samt VPM av Hjalmar Börjesson 12/2 1929, samtliga i Krigsarkivet, *Marinstaben, Sjöhistoriska avdelningen* volym B:1927-1933.

⁴⁴ *Generalstabens. Sveriges krig 1611-1632. Bilagsband I: Sveriges sjökrig 1611-1632* (Stockholm, 1937), s. 2, 370.

⁴⁵ *Svensksund 1790-1940. En minnesbok utarbetad av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning utgiven av Sveriges Flotta samt Sjöhistoriska Samfundet* (Stockholm, 1940).

⁴⁶ Georg Hafström t översten Wilhelm Kleen 13/1 1938, Kleen t Hafström 15/1 1938 och Kleens artikel "Svensk krigshistoria" i *Nya Dagligt Allehanda* 12/1 1938, samtliga i Krigsarkivet, *Georg Hafströms arkiv*, volym 20.

⁴⁷ Förord samt Einar Nordfeldt, "En återblick", i *Krigshistoriska studier tillägnade Olof Ribbing av vänner och medarbetare vid försvarsstabens krigshistoriska avdelning* (Stockholm, 1950), s. 7f respektive s. 9-13; Evabritta Wallberg, "Beredskapsverket – ett arbete med förhinder", i *Meddelanden från Krigsarkivet XII* (Stockholm, 1989), s. 344-360; och "Beredskapsverket – exemplet Värmland. Tillkomsthistoria och underlag för källkritiska studier", i Lars Ericson (Wolke), red., *Beredskap i väst. Sveriges militära beredskap och gränsen i väster 1940-1945. Meddelanden från Krigsarkivet XIV* (Stockholm, 1991), s. 57-76; David Kostewicz, "A 'Clearing House' for Military Historians: The International Commission of Military History from 1938 until today", i Erwin A Schmidl, ed., *75 ans Commission Internationale d'Histoire Militaire. Revue Internationale d'Histoire Militaire*, nr. 91, 2013, s. 83-138, 143.

⁴⁸ Nordfeldt ovan i not 47 a.a.

⁴⁹ Eric Wärenstam, *Fascismen och nazismen i Sverige 1920-1940* (Stockholm, 1970), s. 128 och passim samt, *Sveriges Nationella ungdomsförbund och högern 1928-1934* (Stockholm, 1965), passim.

⁵⁰ Norberg ovan i not 24, a.a., s. 214f och passim; Art. Arne Forssell i *Svenska män och kvinnor. Band 2* (Stockholm, 1944), s. 571f.

⁵¹ Norberg ovan i not 24, a.a., s. 259-261.

⁵² Einar Wendt, *Det svenska licentväsendet i Preussen 1627-1635* (Uppsala, 1933).

⁵³ Lennart Rosell, "Åke Stille (1913-81)", *Forum navale*, nr. 35, 1981, s. 48f.

⁵⁴ Krigsarkivet, *Axel Zetterstens arbetspapper* volym 7.

⁵⁵ Hjalmar Börjeson, *Lists of Men-of-War, 1650-1700. Part III: Swedish ships, 1650-1699* (London, 1936). Jfr Glete ovan i not 20 a.a.

⁵⁶ Jan Glete, *Swedish Naval Administration 1521-1721. Resource Flows and Organisational Capabilities* (Leiden/Boston, 2010), s. 675-734.

⁵⁷ Gustaf Clemensson, *Flottans förläggning till Karlskrona. En studie i flottstationsfrågan före år 1683* (Uppsala 1938).

⁵⁸ Wärenstamn 1965; Birgitta Odén, *Sture Bolin: Historiker under andra världskriget* (Stockholm, 2011); Alf W Johansson, "Kontroversiell historiker och popularisator. Sven Ulric Palme 1912-1977", i Ragnar Björck/Alf W Johansson, red., *Svenska historiker. Från medeltid till våra dagar* (Stockholm, 2009), s. 594-604.

⁵⁹ Fakta om Ahnlund senast i Herman Schück, "Det nationella arvet levandegjort. Nils Ahnlund 1889-1957", i ovan i not 58 anf. *Svenska historiker*, s. 474-484.

⁶⁰ Kjellander ovan i not 2, a.a., s. 61.

⁶¹ Mötesprotokollet 3/5 1939 i Krigsarkivet, *Sjöhistoriska samfundets arkiv* volym A:1.



Forum navale 1940-2015 En historiografisk överblick

Leos Müller

År 1940 kom första *Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet* ut. Sedan 1946 bär tidskriften namnet *Forum navale*. Sammanlagt har 71 nummer hunnit utkomma fram till år 2015, och tidskriften har i allmänhet utkommit varje år. Den 75-åriga historien gör *Forum navale* till en väl-etablerad maritimhistorisk tidskrift. *Tidskrift i sjöväsendet* som började publiceras redan 1836, utgiven av Kungliga Örlogsmannasällskapet, är äldre men den har också en annan och bredare läsekrets.

Forum navale är inte så mycket yngre än den engelska *Mariner's Mirror* som är mer jämförbar och vars första nummer utkom år 1911. *International Journal of Maritime History*, dagens ledande internationella maritimhistoriska tidskrift, började komma ut först 1989. Dess inriktning är dock något annorlunda, vilket kan förklara både tidskriftens sena tillkomst och det faktum att den ägnar sig mindre åt marinhistoria (sjökrig- och örlogsflottornas historia) än de nämnda nationella tidskrifterna. I likhet med *Mariner's Mirror* spelade även i *Forum navales* fall ett samfund en avgörande roll för tidskriftens tillkomst. *Mariner's Mirror* ges ut av The Society for Nautical Research som grundades 1910 och som på-

Leos Müller är professor i historia, föreståndare för Centrum för maritima studier (CE-MAS) och ledamot av Sjöhistoriska Samfundets styrelse.

stås vara världens äldsta samfund "dedicated to the study and preservation of maritime heritage". Sjöhistoriska Samfundet och *Forum navale* hör till en grupp av sammanslutningar och mer eller mindre specialiserade historiska tidskrifter som bildades under första hälften av 1900-talet och som reflekterar en viss typ av forskning och historiska intressen. *Personhistorisk tidskrift*, utgiven av Personhistoriska samfundet sedan 1898, och *Karolinska förbundets årsbok*, Karolinska förbundets publikation som började komma ut 1910, är typiska exempel på sådana publikationer.

Som Lars Ericson Wolkes bidrag i detta nummer visar spelade grundandet av Sjöhistoriska museet och dess vänförening en viktig roll för bildandet av Sjöhistoriska Samfundet år 1939. Det var nämligen samma personer som engagerade sig i vänföreningens och Samfundets grundade. Dock är det tydligt att Samfundets syfte redan från början var mer vetenskapligt och kontakt med akademisk forskning har spelat en viktig roll i skriftseriens utformning. Detta faktum har också möjligen påverkat Samfundets och tidskriftens ekonomi negativt, i alla fall fram till 2000-talet då situationen förändrades genom Sune Örtendahls donation. De två föreningarna och deras skrifter har alltså funnits parallellt. Som nämndes ovan bar Samfundets första sex årsböcker titeln *Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet* och året 1946 ändrades namnet till *Forum navale* (tidskriften gavs ut som nummer 7). Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm ger ut en egen årsskrift som från och med 1946 bar titeln *Sjöhistorisk årsbok*.

Sjöhistoriska Samfundet hade, som konstaterades ovan, redan från början en tydlig vetenskaplig ambition: att stödja akademisk forskning med sjöhistorisk inriktning, att publicera vetenskapliga undersökningar och historiska urkunder av intresse för sjöhistorien. Men att avgöra vad som är en vetenskaplig undersökning och vilka frågor som kan anses vetenskapligt relevanta är inte så entydigt som man kan tro. Sedan 1939 har historieämnet utvecklats. Frågeställningar, metoder, perspektiv har förändrats på ett ganska dramatiskt sätt. Vilka förändringar kan vi spåra i tidskriftens innehåll?

Internationellt har maritim historia länge definierats som sjökrigshistoria, som "naval history" eller på svenska, marinhistoria. Inriktningen speglar hur historieämnet sedan 1800-talets början förknippats med den moderna nationalstatens framväxt men också krigshistoriens centrala plats

i den nationella historieberättelsen. Den svenska sjöhistoriska forskningen avviker inte från denna tradition. Som Ericson Wolke påpekar i sitt bidrag är de personer som engagerat sig i Sjöhistoriska Samfundets grundande i högsta grad aktiva som forskare inom marinhistoria, med publikationer som kretsar kring svenska marina insatser från Gustav Vasas dagar till finska kriget 1808-1809.

Parallellt med denna marinhistoriska tradition har det även vuxit fram ett intresse för en annan maritim historia. Inspirerad av ekonomisk-historisk forskning har forskare börjat studera sjöfartens och utrikeshandelns historia, utan tvekan ämnen som är mycket viktiga för att förklara Västeuropas och Sveriges modernisering och ekonomiska utveckling. Intresse för sjöfart och utrikeshandeln ledde också fram till frågor om sjöfartens organisation, varv, teknisk utveckling, navigation och liknande. Socialhistorisk forskning genererade vidare ett intresse för sjömän och deras levnadsvillkor. Internationellt har den maritimhistoriska forskningen nära följt de omvandlingar som akademisk historia genomgått sedan mitten av 1900-talet. De senaste trenderna omfattar även ett genusperspektiv – man intresserar sig t.ex. för sjömän och manlighet, och miljöhistoriska perspektiv.¹ Idag definieras maritim historia som ett ämne som sysslar med människans relation till havet, vilket utgör en betydligt bredare definition än man tänkte sig när Sjöhistoriska Samfundets stadgar skrevs 1939.²

Hur avspeglar *Forum navale* skiftningarna i det akademiska intresset för maritim historia? Det finns fler sätt att närma sig frågan och jag ska här lyfta fram de forskare som skrivit för tidskriften. Vilka ämnen och perioder har studerats och vad kan det säga oss om den svenska historiska och maritimhistoriska forskningen? Bland skribenterna hittar vi forskare som gjort viktiga insatser inom marinhistorisk forskning och som även var mycket aktiva vid Samfundets och tidskriftens bildande: Åke Stille, Arne Forssell, Gunnar Unger, och Eirik Hornborg är några namn och de presenteras även i Ericsons Wolkes bidrag härintill. Vi hittar också en annan typ av professionella historiker bland skribenterna, både väletablerade och yngre förmågor.

Nummer 1 i Samfundets serie var Eli F. Heckschers *Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia sedan Gustaf Vasa*. År 1940 var Heckscher (1879-1952) en av Sveriges ledande historiker och professor i

SKRIFTER UTGIVNA AV
SJÖHISTORISKA SAMFUNDET I.

ELI F. HECKSCHER

DEN SVENSKA HANDELS-
SJÖFARTENS EKONOMISKA
HISTORIA SEDAN
GUSTAF VASA

UPPSALA 1940

ALMQVIST & WIKSELLS
BOKTRYCKERI-A.-B.

nationalekonomi vid Handelshögskolan.³ Heckscher blev också Sveriges förste professor i ekonomisk historia och betraktas som ämnets grundare. Han är sannolikt fortfarande den internationellt mest kände svenske historikern och ekonomen, där Heckscher-Ohlin-teoremet och de inflytelserika studierna om merkantilism och den kontinentala blockaden förklarar hans ställning.⁴ Heckscher var naturligtvis intresserad också av internationell handel och sjöfart, och gjorde en viktig insats i studier om produktplakatet och 1700-talets sjöfartspolitik. Året 1940 var han alltså redan en mycket väletablerad och välkänd akademiker och genom sitt namn gav han Samfundet och dess tidskrift en vetenskaplig prestige.

Den ekonomiskhistoriska inriktningen i *Forum navale* var inte ovanlig. Oscar Bjurling (1907-2001) skrev tidigt två bidrag för *Forum navale* (1946 och 1951). Han introducerade ämnet ekonomisk historia i Lund och skrev en viktig översikt av Skånes tidiga sjöfartshistoria, *Skånes utrikessjöfart 1660-1720 – en studie i Skånes handelssjöfart* (1945). Även Kurt Samuelsson (1921-2005) och Sven Gerentz (1921-1997) kan betraktas som ledande forskare i ekonomisk historia i Sverige. Nils Ahnlund (1889-1957) och Sven Ulric Palme (1912-1977) var professorer i historia vid Stockholms universitet. Ahnlund är mest känd som stormaktstidens historiker, även om han hade ett brett författarskap. Sven Ulric Palme, Olof Palmes kusin, var professor i historia vid Stockholms universitet fram till sin död år 1977. Även han var en bred historiker, bl.a. var han med och ledde det stora projektet om Sverige under andra världskriget. Magnus Mörner (1924-2012), också han en blivande professor, publicerade ett bidrag i *Forum navale* 1947. Mörner blev Sveriges ledande historiker med inriktning på stormaktstiden, och europeiska relationer med Latinamerika. Han utnämndes till professor i historia i både USA (New York och Pittsburg) och Göteborg.

Det som kännetecknar flera av namnen ovan är den roll de fått inom svensk historisk forskning senare, framförallt på 1960- och 70-talet. Deras bidrag till *Forum navale* hörde med andra ord till deras tidigaste vetenskapliga publikationer, vilket indikerar att tidskriften fungerade som ett slags insteg för många vetenskapliga karriärer. Ett annat drag som karaktäriserar namnen ovan är deras forskningsbredd och bidragen i *Forum navale* speglade endast en liten del av deras framtida forskningsintressen.

Hur har ämnesinriktningarna skiftat under de första decennier som *Forum navale* utkommit? Ämnesklassificering är inte alltid lätt att göra eftersom många bidrag berör fler områden eller befinner sig i svårdefinierade gränstrakter. Tar vi period 1940-1960 så hittar vi två bidrag som behandlar Fredrik H. af Chapman som konstsamlare och modellbyggare och som därför knappast kan inordnas under örlogsflottans historia. Av de 51 bidragen som publicerats i *Forum navale* 1940-1960 kan nästan hälften (24) rubriceras som marinhistoria eller örlogsflottans historia. Det stämmer väl med den bild av den marinhistoriska forskningen som presenterats inledningsvis. De flesta av bidragen har också avgränsade och specifika ämnen: ett sjöslag, en specifik insats i ett sjökrig, en expedition, en maritim institution och liknande.

Tolv av bidragen kan direkt relateras till ekonomisk-historiska ämnen, framförallt Sveriges utrikeshandel och den tidiga sjöfartens historia. Det indikerar det ekonomisk-historiska ämnets relativa styrka under 1940- och 50-talet. Något förvånande är kanske avsaknaden av bidrag om modern sjöfart eller rederiverksamhet.⁵ Kopplingarna till marinen och den akademiska forskningen i Stockholm, Uppsala och Lund är starka men det saknas företagshistoria och forskning om sjömän. Möjligen avspeglar detta Sjöhistoriska Samfundets starka länk till Stockholmsregionen.

Om vi fäster blicken på de historiska perioder som undersöks framstår stormaktstiden som väldigt central, om än inte helt dominerande. Det avspeglar väl det konstaterade akademiska intresset för stormaktstiden och krigs/sjökrigshistoria. Det finns även flera bidrag som behandlar 1700-talet och början av 1800-talet. Något överraskande är det stora antal bidrag som behandlar antika marinämnen och de skrevs alla av en av få kvinnliga forskare, Hellen Hjertstedt (1944, 1948 och 1958). Kvinnor är inte frånvarande bland *Forum navales* skribenter – märkligt nog tycks de vara mer frekvent förekommande under de första decennierna än under 1990- och 2000-talet. *Forum navales* första två decennier präglas alltså av starka kopplingar mellan akademien, Krigsarkivet och marinen. Många blivande professorer och framstående historiker publicerade sin forskning i tidskriften. Det fanns också en tydlig bredd i den publicerade forskningen, från marinhistoria till sjöfarts- och handelshistoria.

Under de två följande decennierna (1960-1980) publicerades 48 artiklar i *Forum navale*, alltså något färre än under den föregående perioden. Tematiskt ligger 1960- och 70-talets produktion inom marinhistoria och få bidrag behandlar icke-marina ämnen. Däremot tycks fokus på stormaktstiden blivit något mindre. Inslaget av arkivöversikter och materialsammanställningar är större än tidigare. I detta sammanhang kan exempelvis nämnas Lars O. Bergs forskning om den svenska flottans fartygsbestånd som publicerats mellan 1965 och 1970. Georg Hafström (1882-1984) fortsatte att skriva även under 60-talet. Hans sista bidrag från 1976 sammanfattar hans gärning som marinhistoriker. Åren 1976 och 1977 publicerade Jan Glete (1947-2009) sina första studier om Gustav Vasas flotta i *Forum navale*, ett ämne som han ägnade sig åt under större delen av sin vetenskapliga karriär.

Femtiofyra bidrag publicerades i tidskriften under perioden 1980-2000. Under en lång period redigerades tidskriften av förste arkivarien Lennart Rosell (1926-2015). Rosell var redaktör för 30 (nr. 21-51) av de 71 nummer som utkommit fram till idag – en imponerande gärning. Man kan igen konstatera att de marinhistoriska ämnena dominerar helt. Tidsmässigt finns det en stor spridning bland bidragen, där såväl 1500-talet som samtidshistorien behandlas. Skribenter kommer såväl från marinen, som från arkiv- och universitetssidan. Jan Glete publicerade under perioden fyra stora artiklar om flottans utveckling från sent 1500-talet till 1800-talet. Lars Ericson (Wolke) publicerade två artiklar åren 1984 och 1986. Bland andra skribenter kan nämnas Wilhelm Odelberg (1918-2002), Christer Hägg, Bertil Åhlund (1915-2006), och Sune Örtendahl (1915-1998).

Sjöhistoriska Samfundets och *Forum navales* situation förändrades avsevärt år 2000 genom en donation av den framlidne kaptenen Sune Örtendahl. Donationen omvandlades till Sune Örtendahls stiftelse vars uppgift är att stötta utgivning av *Forum navale* och en ny publikationsserie som fått namnet *Forum navales skriftserie*. Donationen har underlättat tidskriftens utgivning och möjliggjort satsningarna på både ett större omfång och en ny formgivning.

Även om jag har gjort en likartad genomgång av de senaste tretton åren (2001-2014), som omfattar en kortare tidsperiod, är det fortfarande meningsfullt att jämföra dem med de föregående perioderna. Först kan man

konstatera att antalet bidrag har ökat väsentligt. Sammanlagt kan man räkna upp till 65 artikelbidrag. Det finns fog för att påstå att siffran är något i överkant, då debattinlägg räknas på samma sätt som artiklar och just antalet debattinlägg har ökat. Mellan 2009 och 2010 hade *Forum navale* en omfattande debatt med flera korta inlägg i samband med publiceringen av Ola Tunanders kontroversiella bok om 1980-talets ubåtskränkningar.⁶ Idag utgör korta texter ett viktigare inslag i *Forum navale* än tidigare, vilket bl.a beror på recensionsavdelningens tillkomst.

Hur har innehållet och tidsperioderna i fokus ändrats? Av de 65 bidragen från perioden 2001-2014 kan 41 relateras till marin och marinens historia. Det finns några få artiklar med ekonomiskhistoriska ämnen – fler än på 1980- och 90-talet men färre än på 40- eller 50-talet. Det finns även bidrag som visar på en tematisk breddning av maritim historia. Björn Marten har t.ex. publicerat flera artiklar om marinmåleri (2006, 2008, 2014, 2015). Maria Nymans bidrag om sjömansänkor från 2002 visar också på ett intresse för social historia. Inspirerad av den moderna manlighetsforskningen undersöker Magnus Perlestam i sin artikel från 2004 synen på manlighet i krigsrätt i slutet av 1600-talet.

När det gäller denna tidsperiod handlar ungefär hälften av bidragen om modern tid, 1800- och framförallt 1900-talet. Även för 1700-talet tycks det ha väckts ett större intresse. Däremot har antalet bidrag som behandlar sjömakten under stormaktstiden minskat påtagligt, och det avspeglar sannolikt det allmänt minskade intresset för stormaktstiden. Ämnena är ofta smala: ett fartyg, en särskild händelse, en resa, ett fenomen under begränsad tid. Antalet artiklar på engelska har också ökat och "summaries" publiceras i anslutning till alla viktiga bidrag. Det är dock svårt att avgöra om satsningen på engelsk publicering gett några resultat internationellt.

En annan märkbar förändring är recensionsavdelningen som introducerades 2002. Den började blygsamt med två recensioner per nummer (nr. 57 och 58) men har idag utvecklat till en betydande del av tidskriften. Det senaste numret (nr. 71) innehåller 17 recensioner och tar nästan en tredjedel av omfånget i anspråk. *Forum navale* liknar på sådant sätt andra väletablerade vetenskapliga tidskrifter där en stor del av innehållet ägnas åt forskningsöversikter och recensioner. Recensionsavdelningen är betydelsefull eftersom den ger en översikt av det som publicerats i ämnet och an-

talet relevanta publikationer har ökat. Det är inte minst viktigt i en tid då andra media, som t.ex. *Dagens Nyheter* eller *Svenska Dagbladet*, mer eller mindre slutat recensera mer specialiserad utgivning.

Sammanfattningsvis, hur har *Forum navale* förändrats sedan grundandet 1940? Egentligen inte särskilt mycket. Till det yttre har formen förnyats och omfånget är mycket större men när vi studerar innehållet är likheter påtagliga och kontinuiteten stark. Det finns en tydlig dominans av marinhistoriska ämnen, idag kanske med något större aktualitet än 1940- och 50-talets forskning om stormaktstiden. Men det finns också en bredd av maritimhistoriska ämnen. Majoriteten av skribenterna är inte professionella historiker även om *Forum navale* fortfarande fungerar som ett viktigt forum för akademisk forskning inom både marin och maritim historia. Lennart Rosell, *Forum navales* långvarige redaktör under åren 1965-1995, sammanfattade i nr. 53 (1997) Samfundets och tidskriftens historia sedan grundandet. Han konstaterar här att:

Målet att tjäna den sjöhistoriska forskningen inom ett brett område har genom åren blivit bestående. Det har i huvudsak nåtts. Antalet behandlade ämnesområden är stort. En viss slagsida åt det sjömilitära hållet – i vidaste mening – kan dock konstateras.

Tjugo år senare kan vi slå fast att hans beskrivning fortfarande håller.

Bilaga:

Redaktörer *Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet och Forum navale*

- 1940-1946 Åke Stille (nr. 1-7)
1947-1954 Per Sandberg (nr. 8-12),
1955-1964 Jan Magnus Fahlström (nr. 13-20)
1965-1995 Lennart Rosell (nr. 21-51)
1997-1998 Ronny Lindsjö (nr. 52-54)
1999-2001 Gunnar Åselius (nr. 55-56)

Redaktörer *Forum navale och Forum navales skriftserie*

- 2002-2003 Leos Müller (nr. 57-59)
2004-2010 Leos Müller och Mats Kero (nr. 60-66)
2011-2014 Jerker Widén och Stefan Lundblad (nr. 67-70)
2015- Jerker Widén och Thomas Taro Lennerfors (nr. 71)

Noter

¹ Breddningen av innehållet i *International Journal of Maritime History* (IJMH) avspeglar utvecklingen ganska väl. IJMH ges ut av International Maritime Economic History Association (IMEHA), ett namn som avspeglar den ekonomisk-historiska ambitionen. På IMEHAS senaste kongress 2012 i Gent väcktes frågan om associationens namn inte borde ändras till International Maritime History Association, för att markera ämnets breddning bort från "bara" ekonomisk historia.

² Leos Müller & Stefan Lundblad, "Tema maritim historia. Inledning", *Historisk tidskrift* 2014:3, s. 349-355.

³ Ett mycket användbart översiktsverk om svenska historiker, där bl. a. Eli F. Heckscher presenteras, är Ragnar Björk & Alf W. Johansson (red.), *Svenska historiker: från medeltid till våra dagar* (Stockholm: Norstedts, 2009).

⁴ Eli F. Heckscher, *Kontinentalsystemet: den stora handelsspärningen för hundra år sedan: en ekonomisk-historisk studie* (Stockholm: Norstedts, 1918); och Eli F. Heckscher, *Merkantilismen: ett led i den ekonomiska politikens historia* (Stockholm: Norstedts, 1931). Bägge översattes snabbt till engelska.

⁵ Närmast kommer artikeln: Per G. Andréen, "Svenska Rederiaktiebolaget. Ett 'försök till den svenska sjöfartens upphjälpande' år 1864" *Sjöhistoriska Samfundets Skrifter* 1941, s. 58-64.

⁶ Ola Tunander, *Spelet under ytan – Teknisk bevisning i nationalitetsfrågan för ubåtsoperationen mot Sverige 1982*, Sverige under kalla kriget (SUKK), rapport no. 16 Göteborg 2007.



Recensioner

Tricia Cusack (ed.) *Framing the Ocean, 1700 to the present* (Farnham: Ashgate Publishing, 2014). 265 s, inb, ill.

Anmäld av Linda Johansson

Havet har en stark lockelse på oss människor. I svenskan finns det några ord som gärna används i bestämd form singular, vars gemensamma nämnare tycks vara att de representerar något stort, farligt och okontrollerbart – något som dyker upp i skogsbrynet när man minst anar det, eller slukar allt som kommer i dess väg. *Havet* är ett av dessa ord, vid sidan av exempelvis *ryssen* och *vargen*. Antologin *Framing the Ocean, 1700 to the Present*, handlar om havet. Det engelska språket har en smidigare användning av *sea* respektive *ocean*, och jag har valt att tala om *havet* snarare än *oceaner*. Anledningen är framför allt att essäerna behandlar havets symbolvärde. Antologin, en hybrid av idé- och konsthistoria, består av femton essäer insorterade i fyra huvudkategorier: utforskandet av oceanen och koloniala resor, skepp som en minimodell av samhället, berättelser om skeppsbrott, flottor och vrakgods, samt naturliga och övernaturliga historier. Nedan behandlas några av dessa essäer.

Bokens redaktör Tricia Cusack skriver i ett förord att visuell konst har varit en stark faktor i hur havet har uppfattats och att havsinspirerad konst aldrig har varit fri från ideologi. Hon menar vidare att texterna visar hur havet har konstruerats socialt över tid, vilket indikerar en eventuellt konstruktivistisk grundsyn hos redaktören, något som möjligen har färgat urvalet av dessa texter, som i vissa fall visar feministiska och vänsterorienterade tendenser.

Linda Johanson är fil. dr i filosofi och adjunkt i krigsvetenskap vid Försvarshögskolan.

I den första delen beskriver Emily Burns amerikanernas reslust efter amerikanska inbördeskrigets slut. Resandet över Atlanten utgjorde plötsligt själva essensen av självförverkligande, och 1865 var Europa "översvämmat" av amerikanska turister. Atlanten erbjöd en övergång inte bara fysiskt mellan Amerika och Europa, utan mellan kulturella normer och förväntningar. Elizabeth C. Childs skriver om den nostalgiska våg som uppstod i både Amerika och Europa när motståndet mot kolonialismen började sprida sig över de södra haven. Man försökte dölja eller tona ner besvikelsen eller ambivalensen i kolonialismen, genom att måla dessa i ett sorts sken av en gyllene tidsålder av upptäckande, där vita exploatörer välkomnades med öppna armar.

Geoff Quilley ställer i antologins andra del frågor om havet och fartyget som ett socialt universum, och tar upp satir i form av bilder. Han menar att det finns paralleller mellan grafisk satir och 1700-talsbilden av sjömannen. Både satiren och sjömannen var så att säga *off shore*. Ett annat motiv är sjömannen som rider, där ridandet symboliserade förmågan att leva i ett civiliserat samhälle, något som sjömannen inte ansågs klara av.

I den tredje delen skriver Carl Thompson om maritim mytologi och det politiska undermedvetna kopplat till skeppsbrott, myteri och kannibaler under 1700-talet. Skeppsbrott har ofta skildrats mytiskt, snarare än realistiskt. En sådan myt är kannibalism, vilket ofta sammanlänkas med upplopp och myteri, och symboliserar avsteg från det civiliserade samhället, men också vikten av att hålla sig på sin plats och lyda auktoriteter. Thompson poängterar vidare att det maritima bildspråket har varit viktigt för skapandet av den brittiska självbilden när Storbritannien blev en stormakt. *Rule, Britannia!* – brittenas högt älskade inofficiella nationalsång (*Rule, Britannia! Britannia rules the waves. Britons never, never never will be slaves!*) – som tonsattes 1740 av Thomas Arne, baserat på en dikt av James Thomson, sjungs än idag i många sammanhang.

Pam Longobardi skriver om plast och att plastföremål är vår tids kulturella arkeologiska efterlämningar, ett giftigt arv som blir en symbol för det

¹ Från början löd raden "Britannia, rule the waves", något som senare ändrades till *rules the waves*, för att poängtera brittenas marina världsherravälde.

kapitalistiska konsumtionssamhället. Plastbråtet speglar enligt Longobardi människans begär, hybris och påhittighet. Hon går så långt som att påstå att havets plastbråte reflekterar Marx idé om «varufetischism» – innan plastsakerna förloras till havs, har de en framträdande roll i våra liv och fungerar som de flydda skuggorna i Platons idégrotta. Vi lever i en värld av vålnader som vi tar för verklighet, men plötsligt blir produkten av vårt arbete utom vår kontroll och dominerar oss. Hur detta kopplas till Platons idévärld är för undertecknad dock en smula oklart.

Victoria Carruthers och Cortina McAARA skriver i den fjärde och sista delen om sjöjungfrur, metaforer och surrealism, och att havet symboliserade olika saker för manliga respektive kvinnliga surrealisterna. För de manliga surrealisterna symboliserade havet ett ställe där omedvetna romantiska och freudianska drifter flödade, och där män lurades ner i djupet av diverse lockande kvinnliga figurer. För kvinnliga surrealisterna var havet ett feminint område där sjöjungfrur och sirener länkades till äldre berättartraditioner som kunde symbolisera våld, ritualer och idén om en feminin subjektivitet som har en fantasifull och transformerande potential.

Undertecknad hade gärna sett en inramning i anslutning till respektive del, där de olika företeelserna – och texterna – knyts ihop och kanske placeras i ett historiskt perspektiv. Antologin har nu karaktären av att vara väl spretig, med många lösryckta texter som gärna skulle ha fått motiveras och placeras i ett större sammanhang. Ett exempel på ett plötsligt hopp är att en text om dhow-skeppen i Indiska Oceanen, som symboliserar den romantiska bilden av Orienten såväl som slavhandeln, följs direkt av en text om dagens rika resenärer, och att de som arbetar ombord minsann inte har tid att drömskt blicka ut över horisonten.

Texterna utgörs av det mellanting mellan vetenskaplig text och kåseri som utgör den lite svårdefinierade essäns väsen, men i kombination med bristen på sammanhang blir läsaren lätt splittrad. Flera texter är för röriga, och tar upp verk eller företeelser som inte motiveras. Detta gör att boken inte är så underhållande och pedagogisk som man hade kunnat hoppas. Ett gott råd till läsaren är att välja ut de delar som väcker intresse, för att där få inspiration till vidare forskning, i både vardaglig och vetenskaplig mening. Nya tankebanor öppnas upp kring tolkningar av konst och idéhistoria, vilket är bokens främsta förtjänst.



Lars Ericson Wolke, *Kapare och pirater i Nordeuropa under 800 år* (Lund: Historiska Media, 2014). 384 s, inb.

Anmäld av Karl Sörenson

Den amerikanska populärhistorikern Benerson Little konstaterar i *Pirate Hunting – The Fight against Pirates, Privateers, and Sea Raiders from Antiquity to the Present* att inte så mycket är känt om det nordeuropeiska sjöröveriet efter vikingarna. Efter att ha läst Lars Erikson Wolkes *Kapare och pirater i Nordeuropa under 800 år* kan man konstatera att intet kunde vara mer fel. Erikson Wolkes uttalade syfte är att berätta den nordeuropeiska historien om kapare och pirater samt att undersöka förutsättningarna för att sjöröveri förekommit. Det första kapitlet handlar också om den senare ambitionen och vikten av maktmonopol diskuteras till del tillsammans med andra mer generella faktorer som fartygsutveckling, sjökort, handelsrytm, varuslag samt vilka nationer som vid olika tidpunkter dominerat handeln i Östersjön och då framförallt till Sverige. Författaren diskuterar även distinktionen kapare – pirat, en nog så knepig sak då definitionen tenderar att vara avhängig vem och när den efterfrågas. Ericson Wolke hakar inte upp sig på någon enstaka definition utan låter, som den historiker han är, de rådande tidsdokumenten sörja för hur en person eller verksamhet betraktades. Detta är klokt då en egen eller nutida definition ofrånkomligen skulle politisera historiska händelser i onödan.

Ett av de mest praktfulla exemplen på relativiteten i relationen pirat-kapare är kanske en av de mest kända nordeuropeiska piraterna: Klaus Störtebecker. Med kaparbrev från Wismar och Rostock, kom Störtebecker alltmer att betraktas som en sjörövare utom kontroll. Hansan började känna sig pressad av hans härjningar och sponsrade en flotta som slutligen lyckades infånga honom, varpå han sedermera rannsakades och avrättades i Hamburg 1401 för sjöröveri. Störtebecker har sedan figurerat som såväl delar av tyska högerns som vänsterns symbol, fotbollslaget St Paulis emblem för att sluta (?) som ett ölmärke.

Karl Sörenson är doktorand vid KTH och forskningsassistent i krigsvetenskap vid Försvarshögskolan.

Det är också den historiska utveckling med ständiga nedslag i personliga öden och tilldragelser som är den stora behållningen med *Kapare och Pirater i Nordeuropa*. Med andra ord är det bokens första syfte som står i fokus för Wolke. Med början i vikingatidens efterdyningar arbetar författaren sig igenom 800 års historia. Mycket hinner man ta del av: Alv Erlingssons plundringar i Danmark; vitalianernas utbredning, framgångar och slutliga borttynande; kaparkrigen mellan Sverige och Danmark; kaperi under de stora nordiska krigen, för att bara nämna några av de mest centrala nedslagen. Parallellt relaterar författaren skickligt politiska skeenden, Hansans utveckling och syn på handel, samt det diplomatiska spelet som ibland krävdes för att släta över eller rättfärdiga olika Östersjönationers inblandning i sjöröveri. Ämnet är omfattande, men Ericson Wolke är väl förtrogen med materian, och det märks.

Författaren anstränger sig även för att gå igenom och utreda den praktiska organisationen av hur kaparbyten skulle delas och eventuella kapartvister skulle lösas. Boken blir därmed även en illustration över hur vitt och brett ämnet spänner, från enskilda händelser som historien om de två svenska adelsmän som plötsligt slog in på sjöröveriets bana, till ren storpolitik. Att få skeenden från en sådan omfattande period som de 800 år Ericson Wolke arbetar med ger också något extra.

Det svenska kaperiet under tidigt 1700-tal är sedan tidigare känt och belagt, bland annat att av författaren själv, men när man ser det i relation till föregående decennium och sekel så blir dess relativa omfattning tydligare. För att hantera ett sådant digert material blandar han egen tidigare forskning, andra historikers forskningsinsatser samt en del för den här boken egna arkivdykningar.

Däremot ägnar författaren inte mycket tid åt att värdera eller jämföra olika tiders kapare och pirater, dess orsaker, påverkan eller betydelse. På många sätt är det befriande att läsa ett verk som inte skriver läsaren på näsan hur olika fenomen ska förstås. Ericson Wolke är också tydlig med vad man heller inte historiskt kan belägga. Samtidigt kan man ibland längta efter att författaren, som behärskar ämnet väl, inte mer utförligt pekar på paralleller mellan olika tider och epoker – sådant som annars kan gå en förbi. Han gör heller ingen jämförelse eller analys av det moderna sjöröveriet utan låter det nordeuropeiska sjöröveriet sluta där det övergår till

världskrigens ubåtskrig. På detta sätt faller den andra ambitionen, nämligen att undersöka förutsättningarna för sjöröveri och kaperi.

Det är heller inte orsakerna till sjöröveri som Ericson Wolke återkommer till och i sista kapitlet väljer han istället att som hastigast återknyta till distinktionen, eller snarare relationen, sjöröveri-handelskrig. Den relationen har naturligtvis med våldsmonopol att göra då stater med bristande resurser som försöker sig på handelskrig ofrånkomligen tvingas använda sig av kapare, antingen genom att skapa dem, eller genom att legitimera redan existerande sjörövare med kaparbrev. Men ämnet sjöröveri-kaperi-våldsmonopol kräver någon form av tolkning då de tre endast ibland har liknande orsaker och allt som oftast är konsekvenser av varandra. Ett standardverk som Janice E. Thomsons bok *Mercenaries, Pirates and Sovereigns* (1994) hade måhända varit den inramning till ämnet som Ericson Wolkes bok i någon mening saknar. Det är just den relationen som Thomson avhandlar och det hade nog endast behövts lite av den varan för att det som nu gömmer sig mellan författarens välskrivna rader också skulle ha givits en tydligare analytisk skärpa.



Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard Blakemore & Tijn Vanneste (eds.), *Law, Labour and Empire: Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2015). xix, 357 s, inb, ill.

Anmäld av Gustaf Fryksén

Sjömäns arbete och livsvillkor har historiskt sett alltid präglats av gränsöverskridande interaktioner. Genom handel och sjöfart etablerades ständigt skiftande förbindelser mellan nära eller avlägsna hamnar och stater. Ombord på fartygen skedde interaktionen dagligen genom besättningens varierande sammansättning. Särskilt påfallande var kanske detta på handelsfartygen i Medelhavet där besättningarnas nationella eller kulturella ursprung var synnerligen varierande. I det gemensamma arbetet i hamn och till sjöss blev nationstillhörigheten mindre viktig genom strävan efter att dra fördelar av de möjligheter som arbetet tillsammans erbjöd dem.

Detta är grundpremisen i en nyligen utkommen antologi om komparativa perspektiv på sjömän under tidigmodern tid. Kapitlen bygger på bidrag som presenterades på en konferens vid University of Exeter i september 2013 i det ERC-finansierade projektet *Sailing into Modernity: Comparative Perspectives on the Sixteenth and Seventeenth Century European Economic Transition*. Huvudredaktör för antologin är Maria Fusaro, historiker och föreståndare för Centre for Maritime Historical Studies i Exeter. De övriga redaktörerna, Bernard Allaire, Richard J. Blakemore och Tijn Vanneste, är också historiker. Sammantaget bildar redaktörerna och kapitelförfattarna en bred internationell forskargrupp med många kompetensområden, vilket kan anses vara särskilt lämpligt för en komparativ ansats. Antologin omfattar däremot inga bidrag som berör svenska perspektiv.

En central ambition från författarna är att de vill låta "frigöra" sjömännen och förstå deras mobila aktörskap och handlingsförmåga, dess begränsningar och dess följder. Paradoxen som har uppstått har beskrivits av Marcus Rediker, som också citeras i boken, att sjömännen var "'världsmedborgare' som hållits kvar i nationernas berättelser trots att de ägnade sina

Gustaf Fryksén är doktorand i historia vid Lunds universitet.

liv åt att överkorsa deras gränser”. Detta ställs i motsats till beskrivningen av sjömännen som en homogen och maktlös yrkesgrupp. Det är en spännande och lovvärd ambition. Enligt förordet avser boken konkret att lyfta fram sjömännens (*seafarers*) aktiva medverkan (*agency*) i juridiska, ekonomiska och politiska sammanhang, men också undersöka vad som beskrivs av författarna som det spända sambandet mellan denna medverkan och de större strukturerna (*frameworks*) bestående av rättsliga system, arbetsförhållanden och stormakternas politik. Särskilt ekonomiska faktorer och rättsordningar ägnas uppmärksamhet.

Professor Richard W. Unger, som skrivit introduktionen, ger en god överblick och grundförståelse för de villkor som präglade sjömäns liv och arbetsförhållanden under tidigmodern tid. Perioden präglades av långsamma men betydande förändringar för sjöfarten, inte minst avseende Nord-europas kommersiella expansion och handelns relativa förskjutning från Medelhavet. Ungers ambition är att förklara de historiska processerna som ledde till denna förändring och inkluderar därför flertalet sammanhängande faktorer som är i linje med antologins ambition. Att enbart se enskilt på vissa politiska, ekonomiska, ekologiska eller religiösa faktorer kan inte erbjuda tillräcklig förklaring. Istället föreslår Unger möjligheten att söka svaren inom de parametrar som sjömännen själva arbetade i. Jämförelsen mellan Medelhavet och den atlantiska världen står centralt i analysen. Ungers genomgång av sjömännens aktiva deltagande i den längre historiska förändringsprocessen är översiktlig och svepande, men väl motiverad. Synsättet återkommer dessutom och exemplifieras i flertalet av antologins bidrag, som går betydligt djupare i sina specifika fallstudier.

Antologin är indelad i tre större huvudavsnitt benämnda "Law", "Labour" och "Empire". I det första avsnittet, "Seamen and Law", ligger fokus på rättssystemen och institutionerna som sjömännen på olika sätt medverkade i. Maria Fusaro, Andrea Addobbati och Joan Abela behandlar sjörätten i olika hamnar i Medelhavet, mer specifikt Venedig, Genua, Livorno och Valletta. De tre bidragen belyser hur de styrande i hamnarna på olika sätt försökte fatta beslut i sjörättsliga frågor genom att skärpa respektive rättsbefogenhet när sjöfarten expanderade. Bernard Allaire analyserar sedan Colberts *Ordonnance de la marine* och förändringarna i ett avgränsat nationellt rättssystem och Richard J. Blakemores efterföljande text visar

hur engelska sjömäns juridiska ställning definierades av en sedvanerätt som kontinuerligt förhandlades fram med engelska myndigheter, åtminstone fram till 1729. Sammantaget berör artiklarna exempel på både stora och små perspektiv där sjömännens juridiska medverkan blir belysta.

Det andra avsnittet, "Seamen and Labour", behandlar främst den praktiska sidan av sjöfarten och sjöfartsindustrin. Tijn Vannestes och Magnus Ressels artiklar undersöker "de operationella konsekvenserna" av nederländsk och nordtysk sjöfart i Medelhavet genom att undersöka arbetsmarknadens segmentering respektive ekonomiska och politiska faktorer som påverkade handel och sysselsättning. En samskriven artikel av Jelle van Lottum, Catherine Sumnall och Aske Brock presenterar därefter ett personhistoriskt perspektiv genom att belysa hur sjökaptenen Joseph Ponsains verksamhet i långdistanshandeln kan ge ny kunskap om hur migration och humankapital påverkade sjöfartsindustrin. Tim Beattie och Olivier Lopez avslutar avsnittet med två bidrag som båda har ett komparativt perspektiv på arbete men i något annorlunda kontexter än de andra bidragen, nämligen kaperi som ett kommersiellt företag, och korallfiskarna i det franska Compagnie royale d'Afrique, som var verksamma i Nordafrika. Båda bidragen fokuserar på sjömännens erfarenheter.

I det tredje och sista avsnittet, "Seamen and Empire", lyfter författarna fram exempel på sjömännens egen verksamhet med utgångspunkt i de större imperierna och antar därmed ett tydligare globalt perspektiv. De två första bidragen, skrivna av Amélia Polónia och Carla Rahn Phillips, analyserar sjömännen i de portugisiska och spanska imperierna och hur de på olika sätt aktivt medverkade i deras uppbyggnad. Avslutningsvis knyter de tre sista bidragen ihop de föregående avsnitten genom att diskutera hur de strukturer som fanns inom imperiebyggandet påverkade och utmanade sjömännens arbete och livsvillkor. Detta görs i huvudsak genom att använda sig av ett underifrånperspektiv. Danilo Pedemonte återkopplar till rättssystemet i Medelhavet gällande brittiska sjömän, medan Mattias van Rossum lyfter fram de asiatiska sjömännen i nederländsk tjänst. Det avslutande bidraget skrivet av Yu Po-ching, som också fungerar som en kronologisk slutstation i antologin, tar ett grepp om hur de kinesiska sjömännen behandlades i London och Sankta Helena under 1800-talets början.

Antologins olika bidrag påvisar med tydlighet de dynamiska och reci-

proka förhållandena som fanns mellan sjöfarares individuella och kollektiva aktörskap. Ny kunskap tillförs också om de sociala och ekonomiska ramverken som formade sjömännens livsvillkor. Sjömännen bidrog individuellt och kollektivt till att själva bygga upp strukturerna, men de begränsades samtidigt av att de fanns.

Även om de olika bidragen var för sig erbjuder spännande läsning för den maritimhistoriskt intresserade, är det framför allt det sammantagna resultatet som är den stora behållningen vid en genomläsning. Det huvudsakliga fokuset på Medelhavet, med dess olika och komplexa rättsliga system och sjömännens strategiska medverkan bör, som Fusaro skriver, få följdverkning i forskningen inte bara vad gäller Medelhavet, utan även för bredare globala perspektiv under tidigmodern tid. Antologin blir därmed också ett viktigt bidrag till komparativ globalhistorisk forskning. Med nydanande perspektiv uppstår vanligen nya möjligheter och andra frågor att besvara, vilket också Fusaro förtjänstfullt diskuterar i sitt avslutande efterord.



Aryo Makko & Leos Müller (red.), *I främmande hamn. Den svenska och svensk-norska konsulstjänsten 1700-1985* (Malmö: Universus Academic Press, 2015). 320 s, inb, ill.

Anmäld av Bo G Hall

I nära samarbete mellan Utrikesdepartementets museinämnd och Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm arrangerades en internationell konferens i maj 2014. Syftet var att behandla ämnen som kunde belysa konsulatväsendets ursprung, inriktning och skiftande innehåll. Bakgrunden var att i stort sett hela det UD-regelverk som avsåg att stödja svensk sjöfart hade upphört redan i mitten av 1980-talet. Därmed hade en mer än 300-årig epok gått i graven; en verksamhet som dessutom var mycket dåligt dokumenterad. Detta var anmärkningsvärt inte minst med tanke på den betydande omfattning verksamheten på sin tid hade haft. Det började alltså bli hög tid om man ville ta vara på kunskaperna hos dem som på sin tid arbetat praktiskt med dessa frågor

I sammanhanget finns dessutom skäl att understryka det märkliga i att när historien om vår utrikesrepresentation på olika sätt brukat sammanfattas så har fokus legat på diplomatin som medel för att främja Sveriges makt- och säkerhetspolitiska intressen. Vanligen har de bakomliggande ekonomiska realiteterna tonats ner på ett förunderligt sätt. Och vad dessa betytt har i sin tur behandlats ännu mer styvmoderligt. Detta innebär att konferensen 2014 blev extra värdefull. Till den lämnades bidrag från flera håll, bland annat även övriga Norden. Skriften utgör med sina totalt femtontalet uppsatser en summering av vad som då framkom. Den har redigerats av universitetslektor Aryo Makko och professor Leos Müller, båda vid Stockholms universitet; den senare dessutom föreståndare för dess Centrum för maritima studier.

Boken behandlar konsulatväsendets långa historia ur tre skilda perspektiv. Det första söker belysa verksamhetens ekonomiska betydelse under 1700- och 1800-talen. Det andra redovisar konsulatens diplomatiska

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

aktiviteter i regioner där Sverige inte hade någon egentlig utrikesrepresentation: Nordafrika under 1700-talet samt europeiska kolonier och Kina på 1800-talet. Det tredje perspektivet slutligen fokuserar på hur konsulaten i samarbete med exempelvis Sjömanskyrkan under de senare århundradena verkade för att bistå svenskt sjöfolk.

Särskilt två av bidragen tilldrar sig uppmärksamhet. Efter en framgångsrik UD-karriär har Peter Bruce ägnat sig åt att studera den diplomatiska och konsulära närvaro som Sverige upprätthöll i Nordafrika. Eftersom han bland mycket annat varit svensk ambassadör i Marocko har han kunnat utnyttja en självklar förkunskap om hela denna region. Bidraget handlar om hur Sverige lyckades få bort den fredsavgift som betalats till Marocko genom ett avtal länderna emellan från 1763. Detta hade på sin tid tillkommit för att motverka att svenskflaggade handelsfartyg kapades och att deras besättningar såldes som slavar eller användes som friköpsobjekt. Som motprestation tvangs Sverige ställa upp med vapen och kontanter – en prydlig utpressning! Sådana avtal existerade mellan flera västeuropeiska länder och ett antal så kallade barbareskstaten. Efterhand minskade dock dessa regeringsöverenskommelser och efter 1830 var det bara Sverige/Norge och Danmark som betalade fredsavgifter och då till Marocko.

Att man i Stockholm var föga tillfreds med läget är givet. En lång rad ansträngningar gjordes för att upphäva avtalet varvid konsulatet i Tanger i praktiken fungerade som vad vi idag skulle kalla en fullvärdig utlandsmyndighet. Först 1843 aktualiserades efter initiativ av den danske kungen Kristian VIII tanken på ett gemensamt svensk-danskt agerande. Klartecken till detta gav Oscar I kort efter sitt trontillträde våren 1844. Efter många turer överenskoms med den marockanska ledningen på förhösten 1845 att avtalet sades upp, men dessförinnan ingick i bilden både ett kraftfullt engelskt stöd och hot från utsända skandinaviska örlogsfartyg. På ett utmärkt och medryckande sätt har Bruce kartlagt och redovisat dessa händelser.

En annan förutvarande UD-man, Lars Ekström, har lämnat detaljerade och spännande vittnesmål om en sjöfartskonsuls minst sagt slitsamma vardag i olika västeuropeiska hamnar på 1960- och 1970-talen. I den ingick en ständig beredskap till uttryckningar för att assistera vid besättningsbyten, medverka vid sjöförklaringar eller bistå akterseglade sjömän. Hans bidrag kan förresten ses som ett exempel på den "muntliga historia" som

det så ofta talas om. Samtidigt speglar Ekström en tid som numera är förbi, men ändå inte är så avlägsen.

Unionstidens svensk-norska konsulter behandlas i en annan studie som dock lider av viss obalans. Upprepade gånger påstås där – liksom även på andra håll i skriften – att de gemensamma konsulerna var anledningen till att unionsbanden slutligen brast. Detta är korrekt såtillvida att deras föregivna preferens för svenska intressen från norsk sida angavs vara ett avgörande skäl, men i själva verket var detta bara en förevändning. Studier har sålunda visat att de gemensamma konsulerna i stor utsträckning var norska medborgare. Att Stortinget i början av juni 1905 valde att säga upp Oskar II sin tro och loven – och unionen därmed upplöstes – hängde snarare ihop med att man i Norge tröttnat på vad man upplevde som en dumdryg ”storsvensk” överhöghet.

Liksom nästan alltid ifråga om antologier tenderar bokens innehåll att spreta i lite väl många riktningar, och föga förvånande håller inte alla bidrag samma höga klass. Tyvärr är den dessutom dåligt korrekturläst vilket ytterligare försämrar behållningen. Den är därtill ojämnt illustrerad, vilket kanske är förklarligt med tanke på de skiftande bidragen. Ändå har skriften sin givna plats när det gäller att dokumentera en på många sätt mycket viktig, men alltför ofta förbisedd, verksamhet.



Gerrit Knaap, Henk den Heijer and Michiel de Jong (eds.), *Oorlogen overzee. Militair optreden door compagnie en staat buiten Europa 1595-1814* (Volume 5 of *Militaire Geschiedenis van Nederland*) (Amsterdam: Uitgeverij Boom, 2015). 499 pp, hdb, ill.

Reviewed by Gijs Rommelse

Volume 5 of the Netherlands Military-History series of the Netherlands Institute of Military History in The Hague, *Oorlogen overzee* [Wars overseas] provides a very thorough overview of the military dimension of the early modern Dutch expansion into Asia and the Atlantic. The United East India Company (VOC) was set up by the States General in 1602 to merge various smaller Dutch syndicates trading to Asia into one strong chartered company that would be able to fight its way into the lucrative Indonesian spice trades and inflict maximum damage on Portuguese and Spanish economic interests. The company was given so-called delegated state powers; it could declare war, conclude alliances and appoint magistrates within its chartered territory. It pursued its aims aggressively. Maintaining a strong military presence, it conquered parts of the Indonesian archipelago, Formosa and Ceylon, campaigns which resulted in the deaths of thousands. Portuguese stations and vessels were systematically targeted and the European and Asian competition obstructed wherever possible. Its expansion ceased around 1685, but the VOC remained the largest European player in Asia until the end of the Dutch Republic in 1795. With Batavia (modern-day Jakarta) as both its governmental center and commercial entrepôt, the VOC was as much a colonial imperialist as it was a transnational trading corporation.

On the model of the older VOC, the West India Company (WIC), founded in 1621, aimed to fight its way into the African and American trades. Targeting Spanish and Portuguese shipping and coastal stations, the new

Dr. Gijs Rommelse is currently Dr. Ernst Crone Fellow at the National Maritime Museum in Amsterdam and a research associate at Utrecht University, while he is also Head of History at the Haarlemmermeer Lyceum in Hoofddorp and an editor of *Holland Historisch Tijdschrift*.

company soon proved its worth as a component of the Dutch war effort against the Spanish House of Habsburg. The capture of the *Flota de Indias* in 1628 provided investment capital for a major offensive in Portuguese Brazil. The WIC managed to conquer a significant share of the sugar-producing colony, but was eventually ejected from Brazil in 1654, once loss of interest by investors and the First Anglo-Dutch War (1652-1654) had led to the cessation of military reinforcements. The company held on to the African slaving stations it had previously conquered and continued to ship slaves to the New World, but became bankrupt in 1674. Its successor and namesake was less proactive, being content merely to administer its chartered territories and issue licences to other syndicates. The Dutch Atlantic colonies now comprised of Surinam, with its slave-operated sugar plantations, various islands in the Caribbean and slaving stations on the West African coast. These were vulnerable to attack, not only from the outside but also from within, by runaway or rebelling slaves.

Oorlogen overzee, by Gerrit Knaap, Professor of Colonial History in Utrecht, Henk den Heijer, Emeritus Professor of Maritime History in Leiden, and Michiel de Jong, lecturer at the Netherlands Defence College, provides an excellent account of the Dutch imperial expansion. Emphasizing the close relationship between private entrepreneurship, warfare and the Dutch state, it explains how the VOC could become pre-eminent in Asia, while the WIC ultimately failed to dominate in the Atlantic. Sumptuously executed and beautifully illustrated, the book discusses the strategic, organizational, logistical and technical aspects of Dutch overseas warfare. Its analysis embraces warships, armaments, manpower and fortifications and examines also the interaction between European military cultures and indigenous warfare. Aspects such as genocide, racism, slavery and military brutality, that in our own time would be classified as war crimes, are not glossed over. It is based on new research into primary sources as well as a thorough command of the relevant secondary literature. Moreover, *Oorlogen overzee* is the first book to systematically analyze the military dimension of both the Asian and the Atlantic spheres. As such, it is simply the best overview available.

One point of criticism concerns the theoretical framework the authors have employed to place their account of Dutch overseas warfare in the

broader context of 'the rise of the West'. Taking Geoffrey Parker's *Military Revolution* as an axiom in the introduction without actually explaining the concept or its wider historiographic relevance and discussion, the reader is left to wonder about the authors' intentions. The same holds true of their use of the three models of European colonial expansion introduced by Marjolein 't Hart. Having explained that the "commercial model" fits the Dutch case best, the authors then point out that it does not really apply to the Asian sphere. In their concluding remarks they again struggle with the *Military Revolution*, admitting that only the concept's subsidiary element of sea power applied to Dutch overseas warfare. The authors should have settled for the very good synthesis that it is and not have attempted to half-heartedly join one of the greatest historiographic debates.



Ralf Bleile & Joachim Krüger (red.), *'Princess Hedvig Sofia' and the Great Northern War* (Dresden: Sanstein Verlag, 2015). 415 s., inb., ill.

Anmäld av Ulf Sundberg

År 1715 rasade stora nordiska kriget och Danmark hade gått in i kriget efter det svenska nederlaget vid Poltava år 1709. Krafterna mättes bland annat till sjöss, där Sverige och Danmark hade nästan jämnstarka flottor. I april kommenderade Karl XII ut greve Carl Hans Wachtmeister med fyra linjeskepp och två fregatter från Karlskrona för att slå mot dansk och rysk sjötrafik. Wachtmeister var till att börja med framgångsrik. Något senare i april sände danskarna ut två eskadror om åtta linjeskepp vardera på Östersjön. Den 24 april hade en av dem hittat Wachtmeisters styrka vid ön Fermern, nordost om Schleswig-Holstein. Efter en hård strid blev samtliga svenska fartyg erövrade. Det svenska linjeskeppet *Prinsessan Hedvig Sofia* (75 kanoner) var dock så illa skadat att hon sjönk. Vraket hittades under senare delen av 1900-talet och arkeologiska undersökningar genomfördes i början av 2010-talet. Vraket och händelserna som ledde fram till förlusten av fartyget belystes på en utställning i Schleswig-Holstein och i anslutning till utställningen publicerades en omfattande bok: *'Princess Hedvig Sofia' and the Great Northern War*.

Verket är utfört i stort format och väger närmare tre kilo. Samtliga texter är på engelska. Efter inte mindre än fyra förord följer innehållet i fem huvudkapitel med sammanlagt 37 artiklar. Boken inleds med överblickar över Östersjöområdet år 1700 samt kampen mellan Danmark-Norge och Sverige i ett längre perspektiv. Det andra huvudkapitlet har rubriken "Absolutism in the Baltic Region – sovereignty and representation" med frågor som till exempel musik och arkitektur. En tredje del, med rubriken "Shipping and naval warfare in the Baltic region", behandlar handel, den svenska flottan år 1700, arkeologiska fynd från danska 1700-talsfartyg, Peter Wessel Tordenskiold, livet som sjöman efter 1700 och Nils Trosners dagbok år

Ulf Sundberg är fil. mag. i historia och doktorand vid Åbo Akademi.

1710–1714. Den senare var en ung norrman som tjänstgjorde på tre danska linjeskepp och en fregatt under åren då han förde dagbok. Bokens fjärde del innehåller åtta artiklar under samlingsrubriken "Underwater cultural heritage". Här finns ett antal läsvärda artiklar om enskilda fartygsvrak men också om större samlingar med vrak som vid Rügen, i Bottenviken och vid Marstrand. Verket avslutas med sju inlägg kring minneskulturen efter stora nordiska kriget. Här uppmärksammas Finland, två danska sjöofficerare, Ryssland, Karl XII i Altranstädt, Stralsund och Gribenow i Pommern samt minnet av svensktiden i Bremen-Verden.

De inledande artiklarna, en av professor doktor Jens E. Olesen vid universitetet i Greifswald och en av doktor Joachim Krüger vid Archäologisches Landesmuseum i Schleswig-Holstein, ger bra beskrivningar av stora nordiska kriget i stort, dock utan att blåsa upp perspektivet runt den 24 april 1715. Den närmare inramningen till linjeskeppet *Prinsessan Hedvig Sofia* och hennes öde kommer i bokens tredje huvudkapitel där Lars Ericson Wolke ger en exposé över den svenska flottan och dess verksamhet under stora nordiska kriget. Efter Ericson Wolkes artikel följer två texter som beskriver arkeologin kring den danska 1700-talsflottan samt en artikel om den framstående danske sjöofficeren Peter Wessel Tordenskiold. I den senare ges mer kött på benen kring bakgrunden till den svenska förlusten. Långt senare i boken, i det fjärde huvudkapitlet, följer Jens Auers och Martin Segschneiders artikel om vraket och striden. Den är välskriven och källnära.

Sammantaget kan man konstatera att den som förväntar sig att läsa om *Prinsessan Hedvig Sofia* och stora nordiska kriget får en splittrad bild. Det hade möjligen varit bättre att lägga Lars Ericson Wolkes artikel, gärna kompletterad med en motsvarande artikel om den danska flottan, samt texterna om Tordenskiold och själva striden tidigare i boken. Man kan också sakna ett resonemang om varför Carl Hans Wachtmeister plötsligt befann sig i strid med en överlägsen dansk styrka och vilka konsekvenser det svenska nederlaget fick. En god sjöstrateg ser till att möta fienden med överlägsna styrkor och inte tvärt om. Karl XII hade i sin offensiva anda fattat ett beslut som inte var bra och som stod den svenska flottan dyrt. I sammanhanget kan noteras att danskarna var bättre beslutsfattare, men inte mycket bättre. Danskarna hade sänt ut två styrkor om åtta linjeskepp.

Båda dessa styrkor levde farligt eftersom den svenska flottan kunde sända ut en eskader som var större än så. Händelseutvecklingen blev alltså ytterligare ett exempel på hur historiens gång är kopplad till kvalitén på beslutsfattandet.

Ingen av verkets artiklar fördjupar sig i konsekvenserna av det svenska nederlaget, vilka var omfattande. Jens Auer och Martin Segschneider konstaterade endast kortfattat att slaget förändrade den marina styrkebalansen till dansk fördel, ett påstående som kunde ha utvecklats och kopplats till det allmänna sjöstrategiska läget i Östersjön år 1715. Trots ovanstående synpunkter är boken ett viktigt verk som belyser många aspekter av stora nordiska kriget, och de tyska och danska vinklingarna framstår ur svensk synpunkt som intressanta. Vidare ger de marinarkeologiska artiklarna insikter i vardagslivet till sjöss på 1700-talet, något som annars är tämligen ovanligt. Verket kan varmt rekommenderas.



Roger Morriss, *Science, Utility and Maritime Power. Samuel Bentham in Russia, 1779-91* (Farnham: Ashgate, 2015). 274 s, inb, två kartor.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Det brittiska marina intresset för Östersjöområdet har varit högst intensivt i flera århundraden och litteraturen kring Royal Navys aktiviteter i vårt närområde är rikhaltig. Till samma ämnesområde hör, om än med en lite annorlunda vinkling, den brittiske historikern Roger Morriss nyutkomna bok om den engelske ingenjören och skeppsbyggaren Samuel Benthams intensiva ryska förbindelser under kejsarinnan Katarina II:s tid. Bentham, som för övrigt var bror till den kände upplysningsfilosofen Jeremy Bentham, fick sin praktik och skolning vid skeppsvarven i Chatham och Woolwich, samt vid sjökadettskolan i Portsmouth. År 1780 reste han som 23-åring till Ryssland och därmed tog hans liv en för de flesta, och inte minst för honom själv, dramatiskt annorlunda vändning.

Ganska snart insåg Bentham vidden av intriger och maktkamp vid kejsarinnans hov, och därmed också att man behövde en mäktig beskyddare för att kunna åstadkomma något i det sena 1700-talets Ryssland. Inte minst den ryska marinledningen agerade aktivt för att kringskära Benthams möjligheter att påverka kejsarinnan. Engelsmannen lyckades dock manövrera så att ingen mindre än fursten Grigorij Potemkin, Rysslands mäktigaste man under en rad år, fick upp ögonen för honom. Potemkin har ju mest gått till eftervärlden för sina halvfärdiga skapelser och kulisser för att dölja en krass verklighet. Men vid sidan av sina stora utsvävningar var han en god administratör och upplysningsmänniska. Det är nog i det senare draget vi kan spåra hans intresse för den unge Bentham, som också var en sann upplysningsmänniska, lika intresserad av filosofi som teknik, och ständigt nyfiken på nya idéer och projekt.

Morriss beskriver väl hur Bentham under Potemkins vingar fick en allt viktigare position i Ryssland och han kom snart att tillbringa alltmånga tim

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

i Sibirien, i full färd med att undersöka det väldiga imperiets industriella och maritima resurser och möjligheter. Ett tag förde han befäl över ett arméregemente, vars två bataljoners förläggningssorter dock låg på runt 450 kilometers avstånd från varandra, vilket rimligen ställde höga krav på ledningsfunktionerna inom förbandet. I Sibirien undersökte Bentham möjligheterna att nyttja de ryska floderna för att öppna upp Sibirien för handel, men också för att knyta an till handeln med Kina. Han tillbringade flera veckor i Kina och studerade inte minst kinesiskt skeppsbyggeri.

Särskilt intresserad var han av kinesernas förmåga att bygga vattentäta rum. Den tekniken överförde han till ett projekt där han lät bygga en amfibiefarkost som först seglade på en sibirisk flod och sedan väl vid stranden drogs vidare på hjul av ett antal hästar. Projektet fick uppmärksamhet för sin originalitet med kom aldrig att utvecklas till något operativt användbart. Just arbetet med hans amfibiefarkost är belysande för Benthams brinnande intresse för nya idéer och tekniska lösningar, liksom hans förmåga att se deras potential, även om hans arbete i detta fall inte materialiserades i mer än ett provexemplar. Bentham och Potemkin var sålunda lite av samma andas barn, om än så diametralt olika i både politiskt ställning, socialt beteende och status.

När kriget mot Turkiet bröt ut år 1787 fick Bentham möjlighet att visa sin förmåga att designa och bygga snabba galärer. Dessutom utvecklade han ett system för att begränsa kanonernas rekyl, varmed man fick möjlighet att bestycka de relativt små och snabba galärerna med förhållandevis tunga artilleripjäser. Bentham lyckades med andra ord optimera kombinationen av eld och rörelse. Resultatet blev ett viktigt bidrag till de ryska framgångarna som ledde till erövringen av Otjakov liksom framstötarna till Dniesters och Donaus mynningar. Därmed nådde man också kontakt med Polen och underlättade inköp av polskt timmer till de nya ryska örlogsbaserna vid Svarta havet.

Högste chef för den ryska Liman- eller Dnieprflottiljen i striderna mot turkarna var prins Karl Heinrich av Nassau-Siegen, med Bentham som andre man. Här för Morriss ett resonemang som inte känns helt vattentätt. De ryska framgångarna mot Turkiet kontrasteras mot det betydligt svagare uppträdandet mot svenskarna de sista krigsåren 1789-90, inklusive det för ryssarna så katastrofala nederlaget vid Svensksund. Även i Finska viken var

det prinsen av Nassau-Siegen som kommenderade den ryska skärgårdsflottan, medan amiralen Tjitjagov ledde den seglande linjeflottan.

Framgång i söder och bakslag i norr, men med samma ledare! Hur kan man förklara detta? För Morriss blir det lite väl enkelt kan man tycka genom att han söker förklaringen i att Bentham stod för det avgörande positiva inflytandet på den turkiska krigsskådeplatsen, medan Nassau-Siegen fick klara sig utan detta stöd i kampen mot svenskarna. Även om Morriss har en viss poäng i sitt resonemang är det knappast helt avgörande. Istället faller han i mitt tycke i den klassiska fällan för en biografisk författare, nämligen att identifiera sig alltför mycket med föremålet för sina forskningar och därmed övertolka dennes roll i ett historiskt skeende. Typiskt nog förs inga som helst resonemang om de turkiska respektive svenskarna sjöstridskrafternas uppträdande och betydelsen för stridernas olikartade utfall. Det får man onekligen säga är en viss brist som underminerar kraften i Morriss tes om Benthams avgörande roll.

Nassau-Siegens envisa fasthållande vid att hans roddfregatter och chebecker inte skulle försöka undkomma svenskarna när dessa började få övertaget vid Svensksund, utan fortsätta striden intill dess mörkrets inbrott omöjliggjorde fortsatt strid, har brukat anföras som skäl till de stora ryska förlusterna i slaget. Men det räcker inte som förklaring till de stora skillnaderna i utfall mellan de båda krigsskådeplatserna. Här krävs en djupare komparativ analys av det turkiska respektive svenska agerandet för att rätt förstå resultaten av den ryska galärflottans ansträngningar. Med detta sagt bör det framhållas att Morriss bok om Benthams tolv år långa ryska vistelse är en välskriven studie som bygger på ett stycke rejäl arkivforskning, dock endast i brittiska arkiv, vilket självfallet bidrar till det relativt ensidiga perspektiv som framställningen lider av.



J. Ross Dancy, *The Myth of the Press Gang. Volunteers, Impressment and the Naval Manpower Problem in the Late Eighteenth Century* (Woodbridge: Boydell Press, 2015). 227 pp, hdb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Det finns myter om historiska förhållanden som envist klänger sig fast i det allmänna medvetandet oavsett hur mycket de än korrigeras av ny forskning. Men så finns det myter som också existerar mitt inne i vetenskapssamhället. En sådan myt, och dessutom en sällsynt livskraftig sådan både utom och inom vetenskapssamhället, är bilden av "the Press Gang", grupperna av tvångsrekryterare till Royal Navy som dammsög hamnkrogar och andra lämpliga platser efter presumtiva offer som kunde drickas under bordet och sedan släpas ombord på någon av Hans eller Hennes Majestäts örlogsfartyg. Den bilden av den brittiska flottans grundläggande rekryteringsmetod torde vara solitt befäst hos den "intresserade allmänheten" såväl i som utanför de förenade kungarikena. Men även bland många forskare stöter man på samma bild utan egentligt ifrågasättande.

Därför är det desto mera spännande att den unge amerikanske historikern Jeremiah Ross Dancy, verksam vid Sam Houston University i Huntsville, Texas, har gett sig i kast med att granska pressgångens historia närmare. Utbildad i både USA och Storbritannien har han också en god kännedom om brittisk forskningstradition och brittiska arkiv. Dancy angriper problemet så att säga bakvägen, genom att studera hur den brittiska flottan rekryterade personal under revolutionskrigen och fram till freden i Amiens, dvs. åren 1793-1801. På det sättet placeras pressningen in i ett större sammanhang.

År 1792 bemannades den brittiska flottan av ungefär 17 000 man, men sedan följde en exempellös expansion under de följande krigsåren, och vid tiden för den relativt korta freden i Amiens räknade man med ungefär 130 000 man ombord på fartygen. För vart och ett av dessa nio år studerar Dancy hur besättningarna hade rekryterats till ett linjeskepp, en fregatt

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

och en slup. Samtliga tre fartygskategorier studeras för de tre örlogsbaserna i Chatham, Portsmouth och Plymouth, för att kunna fånga in eventuella regionala skillnader i rekryteringen. Sammantaget blir det 81 fartyg med strax över 27 000 man som undersöks. Det innebär att han fångar in ungefär en tiondel av den i runda tal kvarts miljon män som åren 1793-1801 passerade något av flottans fartyg. Det tillvägagångssättet innebär att han får resultat som är rimligt representativa för helheten.

Resultaten är slående. Medan man i en del vetenskaplig litteratur kan hitta uppgifter om att mellan 50 och 75 procent av besättningarna rekryterats genom pressning, så visar Dancy att den förkrossande majoriteten av besättningsmännen var frivilliga eller hade rekryterats i olika kuststäder genom så kalla Quota Acts. Bara ungefär en tiondel av männen var rekryterade genom pressning. Överraskande? Javisst, men som Dancy så riktigt påpekar så hade den brittiska flottans knappast kunnat fungera så väl som den gjorde om majoriteten av sjömännen tjänstgjorde mot sin vilja. Myterierna vid Spithead och Nore 1797, mycket omtalade i litteraturen, var en anomali i en annars väl fungerande sjökrigsmaskin. En jämförelse med de franska och spanska flottorna understryker detta. Både fransmän och spanjorer grundade sin rekrytering av örlogsbesättningar på listor över handelsflottans personal, vilken till stor del enrullerades med tvång när örlogsflottan behövde rustas. I båda länderna var svårigheterna att betala ut löner legio, vilket förstärkte oviljan hos besättningarna och resulterade i inte så få deserteringar. Dancy konstaterar att på grund av de närmast kroniska finansiella svårigheterna så var tvångsmomentet i rekryteringen till de franska och spanska flottorna i praktiken betydligt större än i den brittiska flottan.

Andra myter avlivs också. Det irländska inslaget på de brittiska fartygsdäcken, av många forskare uppskattat till minst en tredjedel av besättningsmännen, hyfsas av Dancy till runt en sjättedel. De i runda tal tio procent av sjömännen som rekryterats av pressning var inte heller de mest oerfarna landkrabborna, som den traditionella bilden vill säga. Tvärtom visar Dancy entydigt att de män som pressades oftast var bland de mest erfarna i besättningarna. Man skulle kunna säga att pressgången arbetade för att "handplocka" de viktiga kompetenser som fartyget i fråga led brist på. Sammantaget är det således mycket nytt vi får lära oss i Dancys

faktaspäckade och intressanta bok. Han noterar också att det brittiska amiralitetet även i krigstid oroade sig för att man dränerade handels- och fiskeflottorna på kompetent manskap, väl medvetna om att dessa delar av Storbritanniens maritima makt var oundgängliga för rikets överlevnad. Sådana hänsyn togs näppeligen i Frankrike och Spanien.

Medan engelsmännen utgjorde knappt hälften (45%) av besättningsmännen på de undersökta fartygen, utgjorde irländarna 14% och skottarna 11% samt walesarna 5%. En stor grupp (14%) har inte gått att nationalitetsbestämma, medan 11% var utlänningar. I Dancys material utgör dessa utlänningar 182 man varav amerikaner utgjorde en dryg tredjedel. Men här möter vi också fem svenskar och en finländare, den senare rent statsrättsligt också han svensk. Hur intressanta sådana detaljer än är för en svensk forskare så ligger de fjärran från Dancys huvudresultat, om den brittiska flottan under 1790-talets revolutionskrig som till övervägande del bemannades av frivilliga engelsmän, men också stora grupper irländare och skottar. Med sin spännande och välskrivna bok har Ross Dancy visat hur långt man kan komma genom en noggrann analys av ett historiskt statistiskt källmaterial.



Roger Branfill-Cooks, *Torpedo – The Complete History of the World's Most Revolutionary Naval Weapon* (Barnsley: Seaforth Publishing, 2014), 256 s, inb, ill.

Anmäld av Per Edling

Torpeden – ett av de mest fruktansvärda vapen som människan skapat – är väl värd sin egen historia. I boken *Torpedo* gör den förre översättaren från franska till engelska Roger Branfill-Cook ett försök att teckna denna berättelse. I sin tidigare gärning arbetade Branfill-Cook främst med historiska och militära ämnen och han kände sig efter sin pensionering manad att beskriva torpedvapnets utveckling från tidigt 1800-tal till våra dagar.

I *Torpedo* får läsaren inledningsvis följa den tekniska utvecklingen från stångladdningar och bogserade minor till målsökande och fibertrådstyrda torpeder bestående av den mest avancerade tekniken. Det visar sig att torpeden hade en lång historia innan konkurrenterna Robert Whitehead och Louis Schwartzkopf på ömse sidor av Nordsjön skapade fungerande undervattensvapen under decennierna kring det förra sekelskiftet. Den tidiga torpedutvecklingen präglas av fantasifulla försök att få en undervattensladdning att komma i kontakt med det avsedda målet. Med hjälp av skärplan skulle en bogserad laddning föras ut från det egna kölvattnet och träffa motståndarens skrov. Harpuner med sprängladdningar skulle skjutas från kanoner. De tidiga ubåtarna och mindre ytfartyg utrustades med stänger som längst ut i spetsen försågs med sprängämneskanistrar. Bemannade eller självgående båtar, bland annat under segel, fylldes med detonatorer och sprängmedel skulle insättas mot fienden framför allt då han var till ankars.

Successivt togs stegen mot vad vi i dag skulle kalla torpeder: långsmala obemannade undervattensvapen med en sprängladdning längst fram, en motordel på mitten och en eller flera propellrar längst bak. Engelsmannen Robert Whitehead kunde under 1800-talets slut med hjälp av tryckluftsmotorer, gyroskop och styrsystem konstruera ett vapen som på egen hand

Per Edling är kommendörkapten, sektionschef vid Högkvarterets marinavdelning och doktorand i historia vid Åbo akademi.

tog sig till motståndaren. I Tyskland kopierades och vidareutvecklades Whiteheads konstruktion av Louis Schwartzkopf. Relationen mellan de två torpedutvecklarnas efternamn har givit upphov till muntrationer ända sedan amiral von Tirpitz dagar. Vapnens farter och räckvidder var inledningsvis synnerligen blygsamma och det var först under mitten av 1910-talet som prestandan var tillräckligt god för att möjliggöra träff i ett rörligt mål.

Teknikutvecklingen i allmänhet och elektronikens framåtskridande i synnerhet har sedan denna tid tagit vapnet till sin nuvarande nivå. Idag är torpeden i mångt och mycket en framskjuten sensor med en tung verkansdel som styrs från det skjutande fartyget genom trådkontakt. Information från målsökaren kan användas för att förbättra bilden av motståndarens formering och ge data till insättande av fler vapen. Skulle trådkontakten brytas innan träff tar torpedens sökprogram själv över och finner ett mål efter eget gottfinnande. Räckvidderna medger idag bekämpning av mål som ligger bortom den egna spaningshorisonten och de höga farterna innebär dessutom att vapnen kan avfyras långt ut från målets marschväg, vilket ökar säkerheten för den skjutande enheten.

Branfill-Cook gör efter beskrivningen av själva torpedens utveckling olika nedslag i de kringssystem som krävs för att torpeden ska kunna skjutas och går igenom funktionen hos undervattens- och yttuber, metoder för att flygfälla och konstruktioner av torpedbatterier iland. Dessutom beskriver han de passiva och aktiva metoder som finns för att försöka undvika eller bekämpa torpeder.

I många historiska beskrivningar av tekniska system handlar böckerna om att klarlägga utvecklingen och de slutar med att prestandan i vår tid är redogjord för. Branfill-Cook fortsätter dock med att göra en genomgång av hur torpeden nyttjats i sjökrigshistorien. Under den avslutande delen av boken får läsaren följa mer eller mindre lyckosamma torpedanfall från de sydamerikanska inbördeskrigen under 1870- och 1880-talen till bekämpningen av den sydkoreanska korvetten *Cheonan* 2010. Förhållandena kring och följden av de välkända sänkningarna av *Lusitania* 1915, *Blücher* 1940, *Bismarck* 1941, de tyska framgångarna under andra världskriget och *General Belgrano* 1982, bland många andra, diskuteras. Omständigheterna i samband med större torpedolyckor, så som *Kursk* 2000, får också sitt givna utrymme.

Vissa delar av *Torpedo* är riktigt intressanta. Det faktum att Branfill-Cook inte nöjer sig med att enbart beskriva den tekniska utvecklingen utan även redogör för vapnets taktiska nyttjande och de långtgående konsekvenserna med många av sänkningarna gör att boken skulle kunna ha varit riktigt lärorik, men dessvärre är *Torpedo* behäftad med två större problem. Trots att Branfill-Cook menar att det ligger ett omfattande arbete bakom boken kan arbetet inte användas till den torpedencyklopedi som läsaren anar har varit författarens plan. Även om *Torpedo* innehåller ett stort antal skisser och fotografier, där ursprunget framgår, saknas det nästan uteslutande källhänvisningar eller andra referenser i löptexten. Visserligen går det att återfinna en litteraturlista över två sidor, men det framgår inte hur den nyttjats eftersom varken notapparat eller någon annan form av referenssystem har använts. Läsaren kan med andra ord inte lita på att det historiska grundarbetet är gjort utan lägger istället ifrån sig boken med en känsla av att inte vara säker på hur författaren kommit fram till det sagda. Med tanke på att förlaget *Seaforth Publishing* har relativt ambitiösa sjöhistoriska målsättningar med sin verksamhet är det tveksamt om *Torpedo* borde ha givits ut i sin nuvarande form. Populärvetenskap i all ära, men detta duger inte.

Vidare ger det valda upplägget med ett stort antal nedslag i sjökrigshistorien ett plottrigt intryck, även om varje liten del är väl beskriven. Det sammanbindande kittet saknas och ansträngningar att jämföra och generalisera lyser med sin frånvaro i allt för stor utsträckning. Avslutningsvis kan man fundera på om all historisk litteratur måste vila på en solid vetenskaplig grund. Om läsaren anser att svaret är ja, bör *Torpedo* återsändas till förlaget.



Andreas Linderoth (red), *Det dolda hotet – 12 forskare om ubåtar* (Karlskrona: Marinmuseum, 2014). 255 s, häftad, ill.

Anmäld av Pär Flyghed

Boken är utgiven av Marinmuseum i Karlskrona och är nog tänkt att kunna säljas i museets butik som en del av satsningen på att vara ett ubåtmuseum. Frågan som infinner sig då är naturligtvis om boken är läsvärd i det sammanhanget och om en läsare kan få inblick i en värld som är bokstavligt dold för de flesta i samhället. Den frågan kommer att besvaras sist i denna recension. Som ubåtsofficer ger bokens titel "*Det dolda hotet*" direkt en inspirerande känsla, men redan i innehållsförteckningen dyker den första besvikelsen upp. De tolv författarna har klustrats i fyra delar: risker och olyckor; liv ombord; kultur- och genusanalys; samt militär strategi och ubåtar. Det är svårt att se den sammanhållande röda tråden i boken och hur de tolv kapitlen eller de fyra delarna hänger ihop. Det sammanhållande är väl just att elva av de tolv kapitlen kretsar kring ubåtar, men det är dock det enda. Detta räcker inte riktigt för att ge boken en sammanhållande glöd som skulle kunna ha erhållits av en tydligare röd tråd eller annat sammanhang.

En sak som skulle kunna ha varit intressant att fokusera på är människan och hennes roll ombord på ubåtar. Många kapitel har en sådan vinkling men inte alla, så det räcker inte riktigt. I vissa kapitel är det tydligt att det handlar om människor, men i andra inte, och inte heller går det att hitta något annat som skulle få de olika kapitlen att hänga ihop. Slutsatsen blir att de helt enkelt står var för sig. Boken innehåller också en del sakfel och med en del felaktiga uttrycksätt och märkliga slutsatser, vilket är olyckligt. Boken hade helt klart tjänat på en noggrann faktagranskning. Detta gör att den riktiga läsglädjen försvinner något. Kanske beror det på att boken ger en fackman för höga förväntningar, men det finns nog även fler förklaringar.

De författare som skrivit texterna har aldrig tjänstgjort på ubåt. Det är istället mestadels forskare av olika slag som utifrån olika källor försökt sig på att förstå fenomenet med ubåtar. För hur kommer det sig att de tycks veta precis hur saker förhåller sig? Vad är det som gör att t.ex. en intendent

Pär Flyghed är kommandörkapten och ubåtsofficer.

vid Marinmuseum kan dra slutsatser om hur livet är på en ubåt? I boken är det bara en officer som är författare till ett kapitel och han är inte ens ubåtsofficer, vilket märks för ubåt nämns knappt överhuvudtaget.

Det förekommer rikligt med muntliga källor i boken, särskilt i kapitel som handlar om människan ombord, dvs. det är intervjuer som är utgångspunkten. Även om författarna är medvetna om de källkritiska riskerna med ett sådant källmaterial (det framkommer på flera ställen i texterna) så känns ändå innehållet fel på något sätt. En initierad ubåtsman känner igen en del av det som framgår, framför allt de olika källornas berättelser, men slutsatserna blir ibland lite konstlade, nästan tillrättalagda på något vis. Känslan blir lite som när Vietnamveteranen kom hem från Vietnamkriget. Ingen som inte varit där kan egentligen förstå vad som upplevts. I det här fallet handlar det inte om något traumatiskt på samma sätt som i Vietnam, utan mer om ubåtsbesättningens upplevelser och därmed deras egna innersta känslor. Dessa kan inte förstås av den som inte varit där.

Det är naturligtvis alltid svårt att som icke direkt insatt författare skriva en artikel eller bok som riskerar att bli läst av fackpersoner. Men det är inte helt orimligt att det kan förekomma, vilket borde medföra en viss försiktighet vid dragande av slutsatser. Tillför boken ändå något nytt om ubåtar för den som kan något om ubåtssystemet? Förutom historien om Danmarks första ubåt, som säkerligen är ny för de flesta svenska ubåtsmän, så är det svårt att se att boken tillför något större nytt för en fackman med ubåtskompetens. Trots det hade det nog varit fördelaktigt om det istället varit ett svenskt perspektiv på kapitlet om ubåtens utveckling, t.ex. om hur Sveriges första ubåt *Hajen* kom till, eller hur ubåten *Hvalen* inköptes och togs hem på egen köl från Italien i början av förra seklet. Det hade bidragit mer till ett svenskt ubåtsmuseum som ändå Marinmuseum i Karlskrona är. Likaledes känns delen om de tyska ubåtsbesättningarna malplacerad. Genusforskning inom alla områden är idag mycket i ropet och är en viktig del av all forskning, men i det här sammanhanget fungerade det tyvärr inte alls. Det sista kapitlet, om svensk marin strategi, är visserligen intressant men känns också felplacerat i detta sammanhang.

Så till svaret på frågan om boken är läsvärd? Ja, för en läsare som inte har en ringaste aning om ubåtar och dess värld så finns det naturligtvis en del att hämta. Det skingrar lite av mystiken och den slöja som normalt döljer ubåtsvärlden. Men för den som är det minsta insatt i ubåtsfrågor tillför den tyvärr mycket lite nytt.



Geirr H. Haarr, *The Gathering Storm. The Naval War in Northern Europe September 1939 – April 1940* (Barnsley: Seaforth Publishing, 2013). 550 s, inb, ill.

Anmäld av Bengt Larsson

Det andra världskriget och dess sjökrig fortsätter alltså att fascinera. För den idoge studenten av konflikten uppstår dock lätt känslan att så gott som samtliga aspekter av denna konflikt redan avhandlats grundligt. Modern informationsteknologi förstärker lätt den känslan, då såväl äldre litteratur som helt nya forskaransträngningar nu finns tillgängliga genom några knapptryckningar. Officiella handlingar, privata dagboksanteckningar, brev och sedan länge bortglömda memoarer samsas numera på Internet med entusiaster vars specialintresse för t.ex. ubåtskrigföring gränsar till besattenhets. Konflikten bredd och djup förefaller därför lätt att studera, för såväl fack- som för lekman. Vilket mervärde finns det mot den bakgrunden att författa en bok som från grunden och på alla plan s.a.s. vill berätta hela historien från början? Kanske är det just att historien annars riskerar att framstå som fragmentiserad och ytterst som svår eller obegriplig.

Geirr Haarr har med boken *The Gathering Storm* ambitionen att beskriva världskrigets tidiga sjökrig, grundligt och sammanhållet, med en på samma gång såväl bred som djup ansats. Författaren är i grunden geolog och är sedan länge verksam med utveckling av miljöprojekt inom den norska oljeindustrin. Han har ett stort intresse för det andra världskriget och särskilt sjökriget i Nordvästeuropa. Haarr är en sällsynt produktiv författare. Han debuterade 2009 med *The German Invasion of Norway, April 1940* och denna följdes redan 2010 av *The Battle for Norway, April – June 1940*. Därefter utkom 2013 *The Gathering Storm* som kronologiskt behandlar perioden innan de tidigare böckerna. Haarrs fjärde bok *No Room for Mistakes – British and allied submarine warfare 1939-1940* utkom 2015.

Författaren sätter redan i inledningskapitlet tonen för resten av skildringen genom att slå fast att benämningen "*The Phony War*" definitivt

Bengt Larsson är örlogskaptén vid flottan.

inte omfattade sjökrigföringen. Kriget till sjöss inleddes våldsamt och omgående och så kom det att fortsätta. Han fortsätter sedan med att teckna en bakgrundsbeskrivning av den marina utvecklingen i främst de brittiska och tyska marinerna under mellankrigstiden. Haarr redovisar också bakgrunden till de beslut som kom att forma utvecklingen avseende förmågor och doktriner, samt vilka följder detta kom att få. Storbritannien kunde av ekonomiska orsaker inte upprätthålla sin traditionella marina överlägsenhet genom nybyggnation, utan förlitade sig i allt högre utsträckning på internationella avtal för att frysa rådande styrkeförhållanden och avstyra en kostnadskrävande kapprustning. Han visar också hur Storbritannien trots tidig utveckling av såväl ubåtsjaktteknologi som marinflyg inte fullföljde denna t.ex. genom utveckling av taktik och flygsamverkan, utan istället valde att fokusera på den traditionella doktrinen centrerad kring slagskeppen. Detta skulle visa sig få konsekvenser redan vid krigsutbrottet.

Haarr beskriver vidare hur den tyska marinen i likhet med hela *Wehrmacht* först kraftigt begränsades av bestämmelserna i vapenstillståndet, och när den forcerade upprustningen väl sattes igång, dessutom fick kämpa om resurser med övriga försvarsgrenar. Tillsammans innebar detta bl.a. att kvalitén på levererad materiel blev lidande, vilket senare fick operativa konsekvenser. Den tyska marinen hade emellertid också en fördel av sin påtvingade underlägsenhet och det var insikten att situationen krävde en betydligt större bredvillighet att söka nya operativa lösningar t.ex. samverkan mellan flyg- och sjöstridskrafter och utnyttjandet av ubåtar. Han menar att den tyska marinen därför, trots sin numerära underlägsenhet, faktiskt hade ett överläge i doktrin och förmåga.

Författaren redogör därefter detaljerat för sjökriget, med början för de marina operationerna vid anfallet mot Polen och vidare framåt. Handelskrigföringen med ytfartyg och ubåtar redovisas utförligt. Spektakulära fartygssänkningar som *S/S Athenia*, *HMS Royal Oak*, *HMS Courageous* och *HMS Rawalpindi* sätts in i sitt operativa sammanhang tillsammans med vittnesmål från närvarande. Även mindre uppmärksammande händelser som minkrigföring och offensiva operationer med ubåtar och mindre fartyg beskrivs.

Haarr belyser vidare hur den svenska järnmalmens av västmakterna uppfattas ha en avgörande roll för Tyskland och hur det finska vinterkriget ger

dem en ursäkt och möjlighet att ingripa mot flödet. I samband härmed beskrivs den politiska situationen och utvecklingen i Skandinavien, Storbritannien, Tyskland, och Sovjetunionen. Haarr betonar särskilt den spektakulära s.k. *Altmarkaffärens* betydelse för att också på allvar väcka Tysklands offensiva intresse. Han skildrar väl hur en kapplöpningssituation uppstår, vilken utmynnar i det tyska anfallet mot Danmark och Norge. Haarr menar att om brittiska trupper landstigit innan eller samtidigt som de tyska, så kunde fälttåget ha fått ett annorlunda förlopp.

Författaren sammanfattar perioden fram till anfallet mot Skandinavien som det "marina slaget om Storbritannien", och han hävdar att Tyskland initialt var framgångsrikt i att skydda sina sjöförbindelser och att föra ett offensivt sjökrig fritt till sjöss, något som tvingade *Royal Navy* på defensiven. Ett kontrafaktiskt resonemang förs där Haarr hävdar att det var genom allvarliga brister i vissa kritiska vapensystem (torpeder) och bristande förståelse för potentialen hos andra (magnetminan) som Tyskland undgick att besegra *Royal Navy* under denna tid. Det konstateras också att Tyskland redan i april 1940 därmed också förlorar möjligheten att vinna slaget om Atlanten även på lång sikt, då en prioritering av utökning av ubåtstillverkningen dröjt så länge att *Royal Navy* hunnit utveckla motåtgärder för att effektivt kunna möta hotet.

Haarr är en utmärkt författare som förmår att fläta samman sinsemellan avgränsade episoder till en flytande och medryckande berättelse. Han har god språkkänsla, med ett enkelt, klart, tydligt och okonstlat språk utan att det hemfaller åt torftighet. Bildmaterialet förtjänar särskild uppmärksamhet. Boken är försedd med ett sällsynt omfattande bildmaterial, totalt inte mindre än 232 fotografier. Många är sällsynta och tidigare inte publicerade, i alla fall inte i någon större krets. Fotografierna, många ur författarens egen samling, omfattar såväl materiel som personer och händelser. Bilderna bidrar påtagligt till att ge redovisningen liv och förstärker närvarokänslan.

Boken är vidare försedd med 20 olika kartor. Dessa är överlag utmärkta och kännetecknas av enkelhet, tydlighet och relevanta data. Som brukligt är i ett verk av denna typ redovisas också vissa fakta löpande i form av ett mindre antal, belysande tabeller. Boken avslutas med inte färre än 15 bilagor. Dessa kompletterar verket på ett förtjänstfullt sätt och omfattar

bl.a. detaljer om enskilda fartygssänkningar, vissa grunddata över fartygstyper och operativa resultat av vissa operationer. Bilagorna avslutas med föredömlig förteckning över i verket förekommande brittiska och tyska förkortningar och akronymer. I den digra källförteckningen återfinns såväl arkivmaterial som ett större antal Internetkällor, men även opublicerat material och över 180 bearbetningar.

Haarss styrka är att han så väl lyckas täcka och på djupet beskriva så många centrala aspekter av konflikten och ämnet som sådant. Han interfolierar skickligt politik och operationer med ögonvitnesskildringar. Särskilt positivt är att perspektivet inte är det gängse anglosaxiska, utan att snarare ett som ger intryck av balans och objektivitet. Tyvärr har boken också vissa svagheter. Ibland skiner det igenom att författaren varken är historiker eller sjömilitär fackman. Det förekommer t.ex. ett antal tämligen onödiga och störande faktafel. De nordiska pansarskeppen översätts t.ex. regelmässigt som "*cruisers*" d.v.s. kryssare, vilket är felaktigt ur många aspekter. När slagkryssaren HMS *Renown* möter *Gneisenau* och *Scharnhorst* i strid utanför Narvik 1940 påstås att det är första gången sedan Dogger Bank 1915 som en brittisk slagkryssare beskjutit en tysk dito, vilket onekligen implicerar en tämligen radikal omtolkning av Skagerackslaget 1916.

Skönhetsfelen till trots har författaren presenterat ett utmärkt översiktsarbete och en till bredd och djup heltäckande skildring över sjökriget under det andra världskrigets första åtta månader. Boken kan med fördel studeras av den professionelle historikern, men den kan likväl läsas av lekmannen för ökad förståelse och kunskap om det andra världskrigets sjökrig.



Jesper Hamark, *Ports, dock workers and labour market conflicts* (Göteborg: Gothenburg Studies in Economic History, 2014), 171 s.

Anmäld av Lars Berggren

Hamarks bok om hamnarbetare och arbetsmarknadskonflikter är en doktorsavhandling i ekonomisk historia från Göteborgs universitet. Den är en sammanläggningsavhandling, vilket betyder att den består av fyra olika uppsatser/artiklar som i vissa fall publicerats tidigare samt ett teoretiskt och metodiskt introduktionskapitel. I fokus för undersökningarna står konflikter på arbetsmarknaden med särskild tonvikt på hamnarbetarna. Något övergripande syfte formuleras inte, och författaren skriver explicit att: "the reader will look in vain for a single major argument, neatly running from the first to the last page" (s 20). Detta hindrar inte att det finns en gemensam tematik i artiklarna.

Den första artikeln, "Strikingly indifferent: the myth of militancy on the docks prior to World War II", är publicerad i tidskriften *Labour History* 2013. I artikeln går Hamark igenom internationell forskning och konstaterar att föreställningen om hamnarbetarna som en särskilt strejkbenägen arbetarkategori inte stämmer. En bakgrund till denna föreställning kan vara att hamnarbetarnas strategiska position i distributionskedjan medförde att strejkerna fick betydande konsekvenser. Hamark finner dock exempel på hamnarbetarnas särskilda militans i Rotterdam före andra världskriget, på Nya Zeeland efter 1915, i Storbritannien på 1930-talet och i Newfoundland kring sekelskiftet 1900.

Den andra artikeln, "Docks and Defeat: The 1909 General Strike in Sweden and the Role of Port Labour", är skriven tillsammans med Christer Thörnqvist och publicerad i tidskriften *HSIR* 2013. Som framgår av titeln handlar artikeln om storstrejken 1909. Författarna tar avstamp i historikern Bernt Schillers utsaga att produktionen av järn och stål, timmer och pappersmassa hämmades av strejken, eftersom de arbetare som arbetade under strejken var alltför få för att upprätthålla produktionsni-

Lars Berggren är professor i historia vid Lunds universitet.

vån. Exporten påverkades dock inte i samma utsträckning. Eftersom strejken iscensattes under en recession fanns det stora lager som kunde säljas av. De flesta hamnarbetare deltog i strejken, endast tio procent arbetade, men ändå hanterades stora mängder exportgods i hamnarna. Förklaringen är att strejkbrytare anlitas. Förutom från Sverige rekryterades strejkbrytare från bland annat Tyskland och Storbritannien. Dessa uppgifter tillrättalägger tidigare forskning, som framhållit att rekryteringen av utländska strejkbrytare upphörde efter sprängningen av *Amalthea* sommaren 1908. Men vid sidan om strejkbrytare som rekryterades utifrån anlitas också sjömän för att lasta gods.

Författarna diskuterar utförligt LO:s strategi under strejken och den frostiga relationen till Svenska Transportarbetareförbundet, som inte accepterat decemberkompromissen från 1906. LO mobiliserade inte alla sina resurser och ägnade inte tillräcklig uppmärksamhet åt arbetet i hamnarna och andra strategiska sektorer. Istället satsade den fackliga centralorganisationen på att försöka förmå regeringen att ingripa och därmed få till stånd en förlikning. Att LO inte agerade mot strejkbryteriet kan därtill förstås mot bakgrund av Åkarpslagen, som stadgade förbud mot att förhindra någon att arbeta. Författarna konkluderar att storstrejken inte endast var ekonomisk, utan att den också måste ses som en massdemonstration och en motåtgärd mot SAF:s strategi att proklamera masslockouter.

Den tredje artikeln, "Technology and Productivity in the Port of Gothenburg c. 1850–1965", har tidigare varit publicerad i *The International Journal of Maritime History* 2014. I artikeln undersöks den teknologiska utvecklingen i Göteborgs hamnar. Hamark drar bland annat slutsatsen att gaffeltrucken spelade en större roll för förändringarna av arbetet i hamnarna än vad forskningen tidigare ansett.

Den fjärde artikeln, "From Peak to Trough: Swedish Strikes and Lockouts in the First Half of the Twentieth Century", har inte tidigare publicerats. I artikeln går Hamark igenom statistik över strejker och lockouter och diskuterar konflikternas ideologiska aspekter. Han tar avstamp i den så kallade maktrelationsteorin, som bland annat formulerats av sociologen Walter Korpi. Enligt Korpi innebar det socialdemokratiska regeringsövertagandet på 1930-talet att kostsamma strejker på det ekonomiska området minskade och att hoppet istället sattes till den politiska sfären. Hamark

menar dock att detta inte riktigt stämmer. Tittar man enbart på LO-godkända strejker minskade strejkbenägenheten redan tidigare. Han pekar bland annat på arbetsfredskonferensen 1928 och förhoppningar som väcktes genom kortvariga socialdemokratiska regeringsinnehav under 1920-talet.

Hamark menar att det är viktigt att urskilja olika ideologiska aktörer på den fackliga sidan. På 1910-talet utmanades LO av syndikalistiska SAC som låg bakom 25 procent av alla strejker 1917–1919. Andelen sjönk under 1920-talet och framöver, något som kan förklaras av en förändrad strategi från syndikalisternas sida. För att mäta kommunisternas inflytande går Hamark igenom de sex största konflikterna från 1926 till 1950. Han drar slutsatsen att det kommunistiska inflytandet var stort i fem av konflikterna, som berörde byggnadsindustrin, metallindustrin, pappersmasseindustrin och gruvindustrin. Även SAF:s strategier diskuteras. Efter 1928 var det, mot bakgrund av LO:s växande numeriska och finansiella styrka, inte längre så vanligt med sympatilockouter. Däremot användes lockouthotet fortfarande, men med adress bland annat mot vänstern i arbetarrörelsen och mot exportindustrin, där det fanns utrymme för högre löner.

Hamarks avhandling bidrar med ny kunskap om (svensk) strejkhistoria och arbetet i hamnarna. En styrka med boken är att författaren går i ständig dialog med forskningsläget och tydligt visar hur resultaten förhåller sig till tidigare forskning. Boken hade dock vunnit på om författaren skrivit ytterligare en artikel, där trådarna från de värdefulla bidragen vävts samman till en mera sammanhållen analys och diskussion.



Erling Matz & Carina Lernhagen Matz, *Lust & Nöje. Essäer om livet i båt under 300 år* (Stockholm: Sjöhistoriska museet, 2014). 239 s, kartonnage, ill.

Anmäld av Bo G Hall

I ett generöst format erbjuder denna skrift läsarna att uppleva en smält oemotståndlig blandning av nautisk historia med fokus på nöjesbåtar. Detta kompletteras av en flodvåg (i sammanhanget känns den metaforen ovanligt lämplig) av illustrationer, vilka dessutom oftast är mycket välvalda. I sju kapitel med totalt trettiofem uppsatser – aldrig längre än tio sidor – bjuder det i dessa sammanhang välkända författarparet Matz oss att tränga in i de mest skiftande men hela tiden sjöanknutna ämnen. I bokens titel har texterna försetts med beteckningen essäer vilket möjligen kan leda tankarna till ett vetenskapligt och därmed ofta lätt svårläst innehåll. Jag skulle nog hellre föredra att kalla dem kåserier, alltså kunniga och välskrivna texter på en lättillgänglig prosa. På samma gång förmedlar de en annorlunda, grundlig och inte sällan direkt roande information.

Även om framsidan talar om livet i båt under 300 år ligger föga överraskande tyngdpunkten på det senaste seklet. Några exempel ur innehållet visar vad det hela handlar om. Redan ett par rubriker lockar till läsning: "Om sjöbjörnar och sjövilda", "Om turism och naturism" eller "Om poeter och konstnärer". I det sistnämnda kapitlet hittar man ett avsnitt betitlat "Blås, Kajsa, blås" med en festlig genomgång av svenska slagdängor från båtvärlden där förstas stockholmaren Lasse Dahlquist fått gott om utrymme. Denne man kom faktiskt från Lidingö men blev ju vad det led urtypen för "go' gubbe" på Västkusten. Här har också givetvis Evert Taube sitt eget avsnitt. Det föregås i sin tur av en rolig text, rubricerad "En relativt lycklig seglare", som handlar om Albert Einstein. Den senare hade en egen båt men ville inte navigera, kunde inte simma och vägrade ha flytväst, vilket få säkert känner till.

I avsnittet "Tre sjökungar" möter inte Neptun men väl både Gustaf III, Oscar II och Carl XIV Gustaf. Historien om den förstnämndes af Chap-

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

man-byggda lustfartyg *Amphion* redovisas närmare. Hon lär ha varit föga sjövärdig och höll främst till i viken vid Drottningholm, besjungen av bland andra Bellman. Efter skiftande öden höggs fartyget upp år 1884. Dess magnifika kungliga kajuta räddades dock och bildar numera fond i Sjöhistoriska museets Minneshall.

Oscar II och hans resor med *Drott* på Västkusten, särskilt då Marstrand, är välbekanta. Men till slut skrotade en dansk firma båten på 1920-talet. Vår nuvarande monarks båtintresse illustreras med tre exempel av vilka den gamla motortorpedbåten T 46 kanske är mest känd. Efter 18 år i marinen tjänst togs den ur bruk 1975 varefter ett antal entusiaster bildade H.M. Konungens Motortorpedbåtsklubb med kungen som ordförande. Än idag används den för kungliga lusturer i upp till hela 45 knop. Som jämförelse kan nämnas att *Amphion* som bäst gjorde kanske fem och *Drott* 13 knop.

Landets båda äldsta segelsällskap bildades redan på 1800-talet i huvudstaden resp. Härnösand. Den efterföljande snabba tillväxten av lokala båtklubbar överallt i landet är en modern folkrörelse som har sin givna plats i boken och som märkligt nog annars är föga uppmärksammas. Bara Saltsjö-Mälarens Båtförbund har idag 265 anslutna klubbar med 33 800 båtar. De finns ifrån Norrtäljeviken i norr till Öja i söder och Enköping i väster. Redan de mängder av ideellt arbete som utförs inom deras ram är mycket svåra att uppskatta.

Mycket annat spännande finns att läsa om i skriften men för att sammanfatta demonstrerar de båda författarna verkligt gedigna kunskaper om livet till sjöss, inhämtade både till rors på ett gungande underlag och vid skrivbordet på fasta land. Läger man så till att de dessutom gjort flera djupdykningar i bildarkivet hos sina gamla arbetskamrater på Sjöhistoriska museet blir resultatet en attraktiv presentbok och den har alla chanser att gå hem bland seglar- eller motorbåtsvänner. Det rör sig alltså om en årsbok till medlemmarna i Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm och dessa är förvisso att lyckönska, men man vill gärna önska att den också når långt utanför den läsekretsen. Mer än var fjärde familj i vårt land lär nämligen ha tillgång till en nöjesbåt med segel, motor eller i alla fall ett par åror.



Johan A Lundin & Fredrik Nilsson, *Spritsmuggling på Östersjön. En kulturhistorisk studie av nätverk i tillblivelse* (Göteborg och Hägersten: Makadam förlag, 2015). 223 s, inb.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Få kriminella verksamheter har omgetts med ett sådant närmast romantiskt skimmer som mellankrigstidens spritsmugglare. Bidragande har säkert varit att mer eller (oftast) mindre sanningsenliga skildringar av smugglarnas djärva och skickliga färder över havet redan i samtiden spreds till en stor publik. Smugglare som Pär Ehnebom och Algot Niska kunde 1929 respektive 1931 sprida sin version av sin brottsliga verksamhet i bokform, och det i ansenliga upplagor.

I ett gediget försök att komma bakom dessa dimridåer av myter och lögnar har forskarna Johan A Lundin och Fredrik Nilsson närmare granskat aktiviteterna i den södra delen av Östersjön, det vatten som en gång kallades "The Vodka Sea". Bakgrunden var en från 1910-talets mitt alltmer restriktiv alkoholpolitik i Sverige (Brattsystemet från 1917) och spritförbud i Norge och Finland från samma tid. I Sverige förlorade förbuds-förespråkarna en folkomröstning år 1922 med minsta tänkbara marginal (förbudsmotståndarna vann med 50,8 procent av rösterna). Med sina rötter i 1800-talets folkrörelser samlade nykterhetsrörelsens olika organisationer runt 1910 en halv miljon svenskar i sina led. Vid ungefär samma tid ställdes årligen ungefär 10 procent av den arbetande, manliga, befolkningen inför rätta varje år på grund av fylleri. Siffrorna belyser såväl problemets storlek som det breda folkliga engagemanget i frågan.

Precis som i USA, där ett totalt alkoholförbud infördes år 1920, ledde restriktionerna till en kraftig ökning av spritsmugglingen. Smugglingen underlättades av att länder som Tyskland, Polen, fristaten Danzig och de baltiska staterna förde en helt annan, och väsentligt liberalare, alkoholpolitik. Resultatet blev ett flöde av insmugglad sprit till Skandinavien och Finland,

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

ett flöde som tullen (till sjöss och lands) och spritpolisen (till lands) kämpade en ofta ojämn kamp för att om inte hejda så i alla fall begränsa.

I sin undersökning har Lundin och Nilsson grävt djupt i tullens arkiv, både från de centrala och från de regionala instanserna i Skåne. Den här typen av kriminalhistorisk forskning lider av en uppenbar brist, nämligen att den oftast bara behandlar den ena sidan, den bekämpande, som är de som har lämnat efter sig ett källmaterial.

Vad vi har att tillgå från den andra sidan är, som nämnts, enstaka memoarer som tyngs av svåra källkritiska problem, samt förhørsprotokoll och annan dokumentation som, åter ur den bekämpande sidans perspektiv, belyser fragment av förövarnas aktiviteter och deras uppfattningar om sig själva.

Med detta sagt måste man konstatera att författarna har lyckats synnerligen väl i att kartlägga och analysera spritsmugglingen från Tyskland och Danzig till Sydsverige. Med hjälp av teorier om nätverk och om tillitsskapande analyserar de hur smugglingsorganisationerna arbetade, deras styrkor och svagheter. Kärnan i verksamheten utgjordes oftast av driftiga personer som omkring sig samlade ett mer eller mindre löst nätverk av medbrottslingar såväl i den direkta smugglingen, som i mottagandet och den vidare distributionen till lands. Bland de viktigaste medhjälparna valde dessa nyckelpersoner ofta familjemedlemmar eller släktingar, vilket visar att man, inte helt överraskande, värderade behovet av tillit synnerligen högt. En central person i detta sammanhang var danske Thomas Gaarden Jensen, som närmast fungerade som spritmäklare, genom att han via sitt stora nätverk, knöt samman smugglare på traderna från Tyskland med distributörer i främst Skåne och Blekinge.

Rent praktiskt gick smugglingen till så att smugglare lämnade hamnar som Kiel, Stralsund, Sassnitz, Gdynia och Danzig med sina varor lastade i större båtar som stävade norrut. Vid grund som Plantagenets grund alldeles norr om Stralsund, Kriegers flak öster om södra Själland och söder om Skanör-Falsterbo, och Herthas flak i Kattegatt skedde omlastning till mindre, ofta snabba farkoster som tog partierna in till land. Inte sällan var tullen bokstavligen på efterkälken, eftersom man ofta fick vänta på att utrustas med moderna motorbåtar. Vid platser som Jonstorp i Skälderviken, Lomma, Limhamn, Höllviken, Brasakallt strax väster om Trelleborg, Sand-

hammaren och Simrishamn samt på flera platser i Ronnebytrakten fördes lasterna i land för vidare distribution.

Den ständiga tvekampen mellan smugglare och tullare saknade förvisso inte spänningsmoment, och också våldsamma sådana vilket inte sällan "kommer bort" i de mera romantiserande skildringarna av denna typ av brottslighet. Den dramatiken försvinner ingalunda i denna vetenskapliga undersökning, vilket gör den i någon mening dubbelt läsvärd. Författarna har inte bara gett ett viktigt vetenskapligt bidrag till den södra Östersjöns historia under mellankrigstiden, utan också belyst en ofta alltför romantiserad del av vår kriminalhistoria.



Anders Lindström och Gert Malmberg (red.), *Svensk sjöfartshistoria – i storm och stiltje, andra upplagan* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2015). 416 s, inb, ill.

Anmäld av Lennart Bornmalm

Det är med stor glädje och tillfredsställelse denna bok läses. Idag förefaller nämligen många vara tämligen omedvetna om att över 80 procent av världens varutransporter sker på fartygskölar. Föreliggande bok utgör andra upplagan av Sveriges sjöfartshistoria från 1850-talet och framåt, med tonvikt på tiden efter andra världskriget och fram till idag. Oaktat detta är det viktigt att hålla kunskapen om sjöfarten vid liv. En ökad allmänbildning om den svenska handelssjöfarten är med andra ord högst väsentlig. Tyvärr har varvs- och rederinedläggningar i Sverige under 1970- och 1980-talen, samt att hamnarna numera till stor del är belägna utanför stadskärnorna medfört att folk i gemen inte kommer i kontakt med sjöfarten. Det är främst genom färjetrafiken som vi numera får kontakt med denna viktiga näring, som är en förutsättning för Sveriges export och import. Därför är det av stor betydelse att böcker av detta slag skrivs och framför allt förmedlas till en bredare allmänhet.

Föreliggande verk innehåller en del nytt och spännande material jämfört med den första upplagan, vilken gavs ut för fem år sedan. Dessutom är bildmaterialet intressant och utgör ett illustrativt komplement till berättelserna. Bildåtergivningen är klart förbättrad jämfört med tidigare upplaga. Innehållet ger också en något mera allmän och heltäckande sjöfartshistorisk beskrivning i förhållande till tidigare. Den svenska sjöfartsnärings utveckling beskrivs på ett intressant och lättillgängligt sätt, där även den oinvigde snabbt kan tillgodogöra sig innehållet och få ett samlat grepp om den svenska sjöfartsnärings, inte minst de förändringar denna genomgått fram till idag.

Inledningsvis ges en kort och allmän sjöfartshistorik från tiden före 1860-talet. Efter denna tid skedde en kraftig expansion genom att främst

Lennart Bornmalm är universitetslektor vid Institutionen för marina vetenskaper, Göteborgs universitet.

ny teknik som ånga, propeller, telegrafi, etc. blev tillgänglig som hjälpmedel. Detta resulterade i att Sverige och dess omvärld lämnade det agrara samhället och genom industrialismens framväxt ökade behovet av sjötransporter och linjerederier. Skeppsvarv och annan maritim verksamhet växte fram parallellt med teknikutvecklingen och de ekonomiska förändringarna genom världskrigen, depressionen och de gyllene åren efter andra världskriget fram till oljekrisen 1973, etc. I 70 kapitel författade av drygt 10 skribenter med sakkunskap om sina respektive ämnesområden skildras den svenska sjöfartens utveckling.

Läsaren får stifta bekantskap med flera svenska skeppsredare eller företrädare för dem som varit och är verksamma inom sjöfarten idag. Bland annat belyses sjöfartspolitikerna och bekvämlighetsflaggorna, krisen och konkurserna, där inte minst Johansson-gruppen och Salénkoncernens konkurser påverkade såväl finansierings- som politikers inställning till sjöfartsnäringen. Vidare behandlas katastrofer som *Estonias* förlisning och branden ombord i *Scandinavian Star*. Även teknikutvecklingen skildras i en rad kapitel, där inte minst satelliterna har revolutionerat navigeringen till sjöss. Miljöfrågorna i sjöfarten har också sin plats i detta samlingsverk plus en del annat vilket hör till sjöfarten såsom exempelvis skeppsvarv och hamnverksamhet. Detta och mycket annat får vi stifta bekantskap med längs denna resa i tid och rum inom sjöfartens förtecken. Något som förhöjer läsandet är att det ingår en ekonomisk-politisk historiebrevning som återspeglar sjöfarten i dess historiska perspektiv.

Detta verk ger inte någon fördjupad kunskap, utan snarare bjuds läsaren på en intressant och allmänbildande sjöfartshistorisk skildring. Detta har säkerligen också varit avsikten med tillkomsten av denna bok, vilken, förutom tidigare upplagan, mig veterligen är den första i sitt slag efter Ture Rinmans praktverk "Handelsflotta och Sjöfart" från mitten av 1950-talet.



Einar Ellermaa & Inge Pitsner, *Människorna som berördes av M/S Estonia – 20 år efter förlisningen* (Tallinn: Kirjastus Pilgrim, 2014). Svensk översättning av Loole Hagberg. 230 s, inb.

Anmäld av Lars Grundberg

Till 20-årsminnet av passagerarfärjan *Estonias* förlisning den 28 september 1994 på väg mellan Tallinn och Stockholm har två estniska författare givit ut en bok med intervjuer av överlevande, närstående och några få myndighetspersoner. Originalen publicerades på estniska år 2014 och senare samma år i svensk översättning. I förordet och på pärmen anges att syftet med boken inte är att bidra till ytterligare konspirationsteorier om olyckan utan att ge stöd till alla som drabbas av en olycka eller stor sorg. "Det är en bok om hopp och hur man lever vidare efter en livskatastrof".

Ombord fanns 989 personer. Endast 137 av dem kunde räddas. Av de 852 omkomna var 501 svenska medborgare och 285 estniska medborgare. Därutöver fanns offer från ytterligare 14 länder. I det första kapitlet med rubriken "Estonias sista färd" beskrivs ganska rapsodiskt olycksförloppet och räddningsarbetet. Vidare redovisas förvirringen kring och felaktigheterna i passagerar- och besättningslistor samt den ryktesspridning som uppkom kring de nio personer som först angavs som räddade men som sedan redovisades som omkomna. Särskilt omfattande var konspirationerna om andrekaptenen Avo Piht, som några vittnen uppgav sig ha sett i finska nyhetssändningar.

Undertecknad, som vid tiden för katastrofen hade varit Sveriges ambassadör i Estland under drygt tre år, fick också på nära håll uppleva oklarheterna kring vilka som funnits ombord. Redan vid tretiden på natten besökte jag och en medarbetare Estlines kontor i Tallinns hamn. De enda säkra uppgifter vi kunde få ut då var kopior av de ombordstigningskort som fyllts i av det ca 100-tal passagerare som köpt sina biljetter i Tallinn. Någon korrekt besättningslista fanns då heller inte. Min första rapport till utrikesdepartementet skickades in vid femtiden. Några dagar senare kunde

Lars Grundberg var Sveriges ambassadör i Estland under åren 1991-1995.

jag förmedla att två erfarna svenska poliser ur den s.k. identifieringskommissionen kom till Tallinn och biträdde sina estniska kolleger med korrigeringar, inte minst strykningar av dubbelregistreringar, i listorna.

Boken är, trots att översättningen borde ha granskats noggrannare än som varit fallet, gripande på många sätt. Den är mera – precis som anges – en bok för psykologisk hjälp och för tröst än något annat. Men när man nu inleder intervjuerna med ett långt samtal med en av de tyngsta estniska medlemmarna i den internationella undersökningskommissionen, sjökapten Uno Laur, kan man ju tycka att exaktheten i översättningen skulle ha varit bättre. Jag har nämligen svårt att tro att felaktigheterna återfinns i originaltexten. Att ett systerfartyg till *Estonia*, *Diana II*, under en jämförlig olycka framfördes ”i lågvatten” i stället för ”på grunt vatten” är ju uthärdligt, men när sammanblandning av fartygets visir med den så mycket viktigare rampen återkommer, tappar jag som läsare förtroendet för faktauppgifterna i intervjun.

Detta avgörande faktum, att rampens och visirets gångjärn och lås byggts samman för att vinna ett antal meter bildäck framkommer här liksom i så många andra Estoniaskildringar endast indirekt eller på ett felaktigt sätt. Om fartyget skulle ha varit konstruerat på ett försvarbart sätt för sin trad skulle dessa gångjärn och lås varit helt åtskilda. Det egentligen kosmetiska visiret skulle då ha kunnat förloras, men rampen, med samma styrka som skrovet i övrigt, skulle utan fara ha kunnat motstå stormvågorna. Det ödesdigra konstruktionsfelet kunde enkelt observeras hos *Diana II*, men det var först efter Estoniakatastrofen som Bureau Veritas sände ut en uppmaning till alla rederier att bygga om sina fartyg med liknande bogkonstruktioner.

Flykten över Östersjön 1940-1945 – en marinmålning berättar

Björn Marten

Som bekant upprepar sig historien. För drygt sjuttio år sedan utspelade sig på Östersjön scener, om än i betydligt mindre skala, liknande de som idag utspelar sig på Medelhavet. Under åren 1940-1945 lämnade ca 30 000 balter sina hemländer för att undgå, i tur och ordning, sovjetiskt, tyskt och återigen sovjetiskt förtryck. För många blev Sverige den slutliga tillflyktsorten. Av alla dessa baltflyktingar har av naturliga skäl, inte minst genom deras månghundraåriga allmänskulturella och språkliga gemenskap med vårt land, fokus riktats mot estlandssvenskarna. I en bok, som 2014 utgavs i *Forum navales skriftserie*, dokumenteras dessa drygt 7 000 flyktingars situation i Estland under den aktuella tiden och hur de olika flyktinggrupperna tog sig över Östersjön. Boken är utgiven av Estlandssvenska kulturföreningen Svenska Odlingens Vänners förlag och har titeln *Estlandssvenskarnas flykt över Östersjön*. Boken omfattar flyktberättelser och namnförteckning över de personer som anlände till Sverige 1940-1945. Boken har inte blivit föremål för recension i *Forum navale*.

För de allra flesta av de estlandssvenska flyktingarna, av vilka huvuddelen var hemmahörande på öarna i Finska viken och Rigabukten, skedde förflyttningen till sjöss relativt ordnat med myndigheternas godkännande

Björn Marten är f.d. kommendörkapten och fil. kand. i konstvetenskap med marinmåleri som huvudsaklig ämnesinriktning.

och under överinseende av desamma, men för ca 2 000 handlade det om en äventyrlig överfart i mindre båtar med mycket varierande sjöduglighet. En av de sistnämnda var skaparen av oljemålningen *Flykten*, Erik Schmidt (1925-2014), som i slutet av oktober 1943, tillsammans med sina föräldrar, anlände till Sverige i familjens fiskebåt.

Målningen *Flykten* åskådliggör mycket tydligt de strapatser som många flyktingar fick underkasta sig. I en öppen snipbyggd motorbåt, som med tanke på registreringsnumret sannolikt är avsedd för fiske, utsätter sig en grupp flyktingar för havets nyckfullhet. Så mycket vet man av tillgängliga källor, att det inte är fråga om en skildring av familjen Schmidts överfart. Det är överhuvudtaget inte känt om målningen kan knytas till viss flyktinggrupp. I båten, som ger ett ganska robust intryck, befinner sig elva personer av olika kön och ålder. Man tycks endast ha fått med sig de kläder som man bär, och dessa ger varierande skydd mot vind och överbrytande sjö. Vissa detaljer levandegör bilden. En man i sydväst öser båten, medan han samtidigt ägnar viss uppmärksamhet åt kvinnan i aktern, som verkar anfåttas av sjösjuka. En liten flicka håller det som kanske är hennes käraste ägodel, en docka, i famnen. En gammal man knäpper sina händer, medan den gamla kvinnan, som kanske är hans hustru, verkar vara sjuk och får hjälp av en yngre kvinna. Längst förut sitter en ung man med ryggen mot vinden, och han verkar vara tämligen oberörd av situationen. Det blåser friskt och sjöhävningen gör överfarten både obehaglig och riskfylld. Den höstliga inramningen accentueras av de mörka molnen som skänker målningen en särskilt ödesmättad stämning. Konstnären har i sin realistiska målning skapat en bildberättelse som väl speglar hur människorna i båten måste ha känt sig, påverkade av sorgen över att lämna sin hembygd och oron för vad framtiden skulle kunna föra med sig.

Om konstnären kan berättas att han föddes på Nargö. Fadern var sjökaptan och den unge Erik fick tidigt följa med ombord. Redan under barndomen grundlades kärleken till, och respekten för, havet. Efter sexårig folkskola på hemön fortsatte hans utbildning i Svenska Gymnasiet i Hapsal, men skolan stängdes efter den sovjetiska ockupationen i maj 1940. Samma år tvingades de boende på ön att flytta därifrån och återflyttning blev möjlig först i augusti följande år, efter det att den tyska armén fördrivit ryssarna från Estland. Familjen Schmidt hörde till dem som valde att flytta tillbaka,





*Erik Schmidt (1925-2014): Flykten. Olja på duk. 115 x 195 cm.
Signerad och daterad Erik Schmidt 1988. Foto: Ronnie Ericson.*

och när man med viss fördröjning lyckades organisera skolgång för öns barn saknades lärare. Den då 17-åriga Erik fick rycka in i denna funktion, som även innebar vissa administrativa uppgifter åt den tyska ockupationsmakten. Hösten 1943, då den tyska krigslyckan definitivt hade vänt, och sovjetiskt framträngande i Estland bedömdes som nära förestående, fick Erik Schmidt, liksom andra estniska medborgare, inkallelseorder till den tyska krigsmakten. Tanken på vad som var att vänta blev en signal att snarast ta sig till Sverige, och på kvällen 20 oktober lämnade man Nargö.

Efter ankomsten till Sverige bosatte sig familjen, som ganska snart beviljades svenskt medborgarskap, på Järflotta i Stockholms södra skärgård, där man kom att ägna sig åt fiske. Erik genomförde sin svenska värnplikts-tjänstgöring i flottan, och efter uttryckning från densamma genomgick han civil telegrafistutbildning med avsikt att skapa en framtid i handelsflottan. Familjen hade kontakt med skeppsredarfamiljen Brodin, sannolikt etablerad under faderns tid till sjöss, och Erik kom att under ett par år segla i Brodin-rederiets fartyg. Under tiden till sjöss ägnade han sig bland annat åt teckning och målning, företrädesvis inom det marina motivområdet, och detta ledde honom in på en ny bana. År 1948 mönstrade han av i New York, där han under ett år tog målerilektioner. Ännu viktigare för hans konstnärliga utveckling var åren 1950-53, då han befann sig i Paris som elev vid de ansedda Académie Chaumiére och École des Beaux Arts. Åren efter återkomsten till Sverige företog han, som många andra konstnärer, resor till Frankrike, Spanien och Sydafrika med omväxling i form av utställningar både i Sverige och i dessa länder. En viss oro tycks ha präglat honom. Efter att själv ha bildat familj flyttade han 1957 till Mallorca, där han kom att ägna sitt yrkesliv åt turistnäringen med måleriet som ett viktigt komplement. Under 1980-talet övergick målandet till att bli huvudsysselsättning för att i sin tur kompletteras av författande. Det sistnämnda omfattade böcker på både svenska och estniska och var till stor del inriktat på skildringar av livet på de estniska öarna före andra världskriget och den estlandssvenska kulturen. Det bör för fullständighetens skull nämnas att han var en ofta anlitad föredragshållare i både Sverige och, efter landets självständighet, Estland. För sina insatser för estlandssvensk kultur, erhöll han 1996 Estlandssvenska kulturföreningen Svenska Odlingens Vänners och samarbetande organisationers kulturstipendium.

Erik Schmidts konstnärskap präglas av, som han själv uttryckte det, mer av återgivande än av fritt skapande: ”Jag har lagt stor vikt på det rena hantverksmässiga bildskapandet, på samma sätt som man kan värdesätta skickligheten hos en båtbyggare, en möbelsnickare eller en silversmed”. Hans relativt korta yrkesbana som sjöman skilde honom från många av de mest utpräglade marinmålarna, men genom uppväxten i en utpräglad marin miljö hade han en naturlig känsla för både havet och det som rörde sig på dess yta. Han är mest känd för sitt marina måleri, men motivkretsen omfattade även landskap och skildringar av folklivet på de estlandssvenska öarna. I Estland är han representerad med ett antal verk på sjöfartsmuseet i Tallinn. Även som porträttmålare gjorde han sig välkänd, och den som besöker den svenska kyrkan i Palma de Mallorca kan beskåda hans altartavla med motivet *Jesus talar till fiskarna vid Genesarets sjö*. Han hör förvisso inte till de allra mest kända av de svenska konstnärer som gärna valt havet som motiv för sitt skapande, men han är väl värd att uppmärksammas, och till detta bidrar hans omväxlande livsöde. Den som vill se målningen är välkommen att besöka Estlandssvenska kulturföreningens lokal på Roslagsgatan i Stockholm.

Källförteckning

Främsta källmaterialet har varit kontakten med representanter för Estlandssvenska kultur-föreningen Svenska Odlingens Vänner (SOV). Härutöver hänvisas till nedan angivna tryckta källor. Bild på målningen (foto: Ronnie Eriksson) publiceras med tillstånd av ägaren SOV.

Hammerman, Margareta (red), *Estlandssvenskarnas flykt över Östersjön*. Stockholm 2014, s. 16-17, 181-182, 314.

E.L. (sign), "Erik Schmidt-ett nytt konstnärsnamn", *Kustbon*, 1955, nr. 4, s. 8.

Lagman, Edvin, Nargöbornas tvångsförflyttning 1940 (tillägg till de estländska myndigheternas vidarebefordran av sovjetmyndigheternas order för förflyttningen av öborna). *Kustbon*, 1980, nr. 4, s. 13.

Nyman, Elmar, "Erik Schmidt 1996 års kulturstipendiat", *Kustbon*, 1996, nr. 1, s. 3.

Rosen Norlin, Margit, "Tonårig lärare blev målare på Mallorca", *Kustbon*, 2014, nr. 2, s. 41. I detta sammanhang kan nämnas, att författaren, som var släkt med konstnären, hade honom som lärare 1942.

Händel, Sture och Riert, Johnny, *Skutemålare*. Uppsala 1996, s. 180.

Olvång, Bengt, Erik Schmidt. *Svenskt Konstnärslexikon*. Malmö 1967, s. 73.

How a Swedish Flag Helped Shape the Dutch Republic's Naval Identity*

Gijs Rommelse

On 8 November 1658, a Swedish fleet commanded by Admiral Karl Gustav Wrangel clashed in the Sound with a Dutch squadron led by Lieutenant-Admiral Jacob Van Wassenaer Obdam. The latter had been dispatched by the States General in The Hague to force an end to the Swedish siege of Copenhagen. Swedish military dominance of this strategic sea strait posed a serious threat to Dutch commercial interests. For the Dutch Republic the Baltic trade in grain was their *moedernegotie*, the "mother trade". Baltic grain was used to feed the heavily urbanized maritime provinces of Holland, Friesland and Zeeland, allowing Dutch farmers to specialize in dairy products, vegetables and crops for industrial use, while the grain was also re-exported to France, the Iberian Peninsula and Italy. Other important Baltic imports included naval stores such as timber, tar and hemp. Lobbied by the powerful city of Amsterdam, the States General had decided to assist the Danish King Frederick III in his war against the Swedish King Karl X Gustav because the defeat of Denmark would enable Sweden to close the Sound to Dutch shipping.¹

Dr. Gijs Rommelse is currently Dr. Ernst Crone Fellow at the National Maritime Museum in Amsterdam and a research associate at Utrecht University, while he is also Head of History at the Haarlemmermeer Lyceum in Hoofddorp and an editor of *Holland Historisch Tijdschrift*.



The Morgonstjerna's flag was captured by the Dutch flagship Eendracht in November 1658 and is currently part of the collection of the Rijksmuseum in Amsterdam.

From a tactical point of view, the battle could be considered a draw. Vice-Admiral Witte de With, commander of the Dutch vanguard, was killed by musket fire when his ship the *Brederode* ran aground and was subsequently boarded and sunk. One of his fellow flag officers, Rear-Admiral





The Battle of the Sound of November 1658 by Peter Van De Velde, painted between 1670 and 1679. In the background we see Castle Kronborg, from where King Karl X Gustav allegedly fired the first gunshot.

Pieter Florisse, also died. The Swedish fleet lost five ships, including the converted merchant vessel *Morgonstjerna* which was taken by Van Wassenaer Obdam's flag ship the *Eendracht*. The Swedish flag currently held in the collection of the Rijksmuseum, the Netherland's national museum, probably belonged to the *Morgonstjerna*. Assisted by favourable weather, the Dutch fleet ultimately won an important strategic victory by forcing Karl X Gustav to abandon his siege of Copenhagen.²

The Swedish flag captured by Van Wassenaer Obdam's crew acquired a significance enabling it to be considered an important building-block in the construction of the Dutch Republic's naval identity. The use of flags in military organizations was originally utilitarian, indicating army units, command posts or leadership. In the Early and High Middle Ages, the centuries of feudalism, flags came to be associated with kingship and the heraldry of noble houses. Flags were extensions of the owner's feudal identity or their military seniority. Processes of state formation during the Late Middle Ages and the Early Modern Age caused a gradual diversification of the meaning of flags. They continued as manifestations of aristocratic charisma, but also came to symbolize abstract functions like state sovereignty or specific political offices.³ In the cut-throat Darwinist struggle for survival between early modern European states, as international relations were often perceived by contemporaries, the seizure, during a military action, of an opponent's flag became a manifestation of physical dominance over the other. The flag itself became a trophy, an *objet de mémoire* that continued as a reminder to the whole nation of past military success. This strengthened the collective self-image of a dominant political and military entity, and celebrating or commemorating past feats implicitly contained the promise of future successes. However, the public display of captured enemy objects, such as flags, banners or weapons, was not merely for home consumption but also a macho act intended to impress visiting foreigners such as diplomats or soldiers.

Born during the rebellion against the Spanish Habsburg overlords, the newly created Dutch Republic's national myth of creation, its collective narrative, was one of justified uprising against monarchical tyranny, of collective sacrifices of blood and fortune brought to secure the fatherland's freedom, and of ultimate victory over foreign oppression.⁴ New military

experiences, like the Anglo-Dutch Wars of the 1650s, 1660s and 1670s, and the campaigns against Sweden's ambitious King Karl X Gustav could be neatly fitted into this narrative,⁵ in which the United Provinces simply continued to defend its strategic interests and thereby its recently established independence. Maritime trade, particularly the Baltic grain trade, was seen as the beating heart that kept the body of the state alive. In this context, the captured Swedish flag was a symbol confirming the Dutch in their belief that predatory monarchs with expansionist intentions were the natural "other", the external threat that continued to potentially endanger the dearly bought freedom.

The Swedish flag did not just neatly tie in with the traditional collective narrative of struggle and ultimate liberation; it also symbolized a new dimension in the Dutch collective identity. Despite offensive naval operations in Iberian waters and the continuing fight against Flemish privateers, the war against Spain had been predominantly land-based. The army and its successive Captain-Generals, the Princes of Orange, had played the leading role, while the navy had been of secondary importance. The outbreak in 1652 of the First Anglo-Dutch War and the course of this conflict changed all this. The old navy model of a few purpose-built warships supplemented with large numbers of hired and converted merchantmen proved to be no match for England's standing, professionalized navy. In response to several defeats by the English, the States General in 1653 ordered the construction of sixty new warships which were not to be sold off, as had happened following previous conflicts, except by unanimous consent. The Dutch Republic thus developed into a professionalized, first-rate naval power. The Battle of the Sound against Sweden was one of the first major feats of this new fleet.⁶ The trophy flag therefore symbolized the emergence of the Dutch as a dominant naval force and consequently helped to instill a matching self-image.⁷

The flag of the *Morgonstjerna*, as a token of the Republic's recent development into a formidable naval power, became an element of the domestic partisan rivalry between radical republicans and Orangists. The Princes of Orange had built their political power and pseudo-monarchical charisma around their command of the army. However, the unexpected demise of Willem II in 1650, shortly after he had led the army in an at-

tempt to surprise Amsterdam and seize power, allowed bourgeois regents in the province of Holland to sidetrack the House of Orange and establish a republican regime, the 'True Freedom', headed by Johan De Witt. For the republican regents, the army was a politically unreliable instrument of pseudo-monarchical tyranny and repression. The expansion of the navy, in order to uphold the Republic's maritime interests, provided De Witt and the republicans with an instrument that came to be ideologically identified with their own regime. The military successes of the professionalized navy helped consolidate their power base. The close association between the republicans and the navy was emphasized in books and pamphlets as well as by the visual iconography of paintings and statuary.⁸ The Swedish flag, as a trophy on public display and a symbol of Dutch republican naval superiority over foreign monarchical aggression, fitted neatly with this ideological construct. It represented the antitype defeated.

Notes

*This article has sprung from the author's Dr. Ernst Crone fellowship at the Scheepvaartmuseum (the Netherlands National Maritime Museum) in Amsterdam.

¹ Stewart Oakley, *War and Peace in the Baltic 1560-1790* (London: Routledge, 1992); Jan Glete, *Swedish Naval Administration 1521-1721* (Leiden: Brill, 2010), pp. 105-114; Jaap Bruijn, *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw* (Amsterdam: Balans, 1998).

² Ibid.

³ Gabriella Elgenius, "The origin of European national flags", in Thomas Hylland Eriksen and Richard Jenkins (eds.), *Flag, Nation and Symbolism in Europe and America* (Abingdon: Routledge, 2007), pp. 14-30.

⁴ Erika Kuijpers, Judith Pollmann and Jasper van der Steen (eds.), *Memory before modernity. Practices of memory in early modern Europe* (Leiden: Brill, 2013); Judith Pollmann, "No Man's Land. Reinventing Netherlandish Identities, 1585-1621", in Robert Stein and Judith Pollmann (eds.), *Networks, Regions and Nations. Shaping Identities in the Low Countries, 1300-1650* (Leiden: Brill, 2010), pp. 241-261; Marianne Eekhout, "De kogel in de kerk. Herinneringen aan het beleg van Haarlem, 1573-1630", *Holland Historisch Tijdschrift* 43(2) (2011), pp. 108-119; Judith Pollmann, "Met grootvaders bloed bezegeld. Het religieuze verleden in de zeventiende eeuw", *De zeventiende eeuw. Themnummer Het Vaderlands Verleden in de Zeventiende eeuw* 29 (2) (2013), pp. 154-175; Erika Kuijpers and Judith Pollmann, "Why remember terror? Memories of violence in the Dutch Revolt", in Jane Ohlmeyer and Micheál O'Siochrú (eds.), *Ireland 1641. Contexts and reactions* (Manchester: Manchester University Press, 2013), pp. 176-196.

⁵ Gijs Rommelse, "Negative mirror images in Anglo-Dutch relations, 1650-1674", in Lotte Jensen (ed.), *The roots of nationalism. National identity formation in early modern Europe 1600-1815*, forthcoming.

⁶ Bruijn, *Varend verleden*; Johanna Oudendijk, *Johan de Witt en de zeemacht* (Amsterdam: Noord-Hollandsche, 1944).

⁷ Rommelse, "Negative mirror image".

⁸ Gijs Rommelse and Roger Downing, "The fleet as an ideological pillar of Dutch radical republicanism, 1650-1672", *International Journal of Maritime History* 27 (3) (2015), pp. 387-410.

Forskarpriset till Jan Gletes minne

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

Prismottagare hittills har varit:

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

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

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

Sune Örtendahls stiftelse

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

Anvisningar för ansökningar till Sune Örtendahls stiftelse:

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

Stöd utgår ej för forskning, resor, litteratur mm.

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

Ansökningar om publicering av manuskript eller tryckningsbidrag ställs till:

Thomas Taro Lennerfors
Uppsala universitet
Teknikvetenskaper / industriell teknik
Box 534
751 21 Uppsala
e-post: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se

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

På bokens titelsida (eller motsvarande) anges "Utges med stöd av Sjöhistoriska Samfundet och Sune Örtendahls stiftelse, samt ingår i Forum navales skriftserie som (aktuellt löpande nummer)".

Anvisningar för manusförfattare, Forum navale

Manus till *Forum navale* skall vara skrivna på dator och skickas till redaktionen som bifogad fil (Word dokument) till e-post. Efter överenskommelse med redaktionen kan manuskript även skickas på USB-minne. Författare av uppsats får kostnadsfritt tio exemplar av det nummer där deras bidrag varit infört. Bifoga gärna bilder eller illustrationsförslag. *Forum navale* förbehåller sig rätten att publicera bidrag på Sjöhistoriska Samfundets hemsida www.sjohistoriskasamfundet.se

Till manuskript på svenska skall bifogas en kortfattad sammanfattning ("summary") på engelska på mellan en halv och två sidor. (*Forum navale* står för språkgranskning av den engelska sammanfattningen och kan, om särskilda skäl föreligger, bistå med översättning.)

Författaren ombeds att skriva en kort författarpresentation på mellan 3 och 6 rader (namn, titel och nuvarande arbete, samt forskningsintressen och senaste publikationer).

Recensioner inleds med ingress där bokens författare, titel, tryckort, förlag, tryckår, sidantal och bandtyp anges.

Anvisningar för noter och litteratur

Fotnoter skall placeras som slutnoter efter den tryckta texten (använd funktionen "Infoga fotnoter" på din dator). Nummer till fotnoter placeras vanligtvis efter punkten i en mening; endast om det förekommer flera referenser i en mening kan nummer placeras i meningen. Bifogas litteraturförteckning till artikeln skall hänvisningar till böcker eller artiklar i not göras i förkortad form (författarens efternamn, titel, sidor), medan fullständig titel anges i litteraturförteckningen. Exempel på noter:
Widen, *Theorist of Maritime Strategy*, pp. 33-55.
Ericson Wolke, *Sjöslag och rysshärjningar*, s. 55-89.
Sundberg, "Bohusläns eskader av arméns flotta 1788-1790", s. 44.

Litteraturförteckning

Namn på böcker, tidningar och tidskrifter i litteraturförteckningen skall kursiveras. Namn på tryckta uppsatser, essäer i antologier etc. skall omgärdas med citattecken. Exempel:

Ahnlund, Nils, *Svenskt och nordiskt från skilda tider* (Stockholm: Norstedts, 1943).

Davey, James, *The Transformation of British Naval Strategy – Seapower and Supply in Northern Europe, 1808-1812* (Woodbridge: Boydell Press, 2012)

Glete, Jan, "Vasatidens galärflottor", i Norman, Hans (red.), *Skärgårdsflottan – Uppbyggnad, militär användning och förankring i det svenska samhället 1700-1824* (Lund: Historiska media, 2012), s. 37-49.

Larsson, Bengt, "Marinens sjöoperativa doktrin 1958-1961", *Forum navale*, nr. 67, 2011, s. 48-91.

Gill, Conrad, "The Affair of Porto Novo: An Incident in Anglo-Swedish Relations", *The English Historical Review*, Vol. 73, No. 286, January 1958.

Enkla stilregler

Siffror. Årtal skrivs 1956, men höga tal skrivs med mellanslag, t ex 1 956 meter. Låga tal skrivs ut (ett till tolv), med undantag för procent, mått eller uppräknings av flera siffror. Vid uppgifter om datum skriv ut månad (t ex, 10 januari 1950; ej 10/1 1950)

Förkortningar. Vanliga förkortningar kan användas, som t.ex., bl.a. osv. Vid användning av ovanliga förkortningar skriv alltid en lista av förkortningar som placeras före Litteratur och Källor.

Citat: längre citat, mer än tre rader, bör skrivas med indrag utan citattecken och med mindre teckenstorlek, än den löpande texten. Utelämnade ord i citat skall markerats med tre punkter inom parentes: [...].

Fartygsnamn, boktitlar och tidskrifter kursiveras och skrivs utan citattecken.

Sjöhistoriska Samfundets styrelse

Ordförande:	Kommendör Bo Wallander
Vice ordförande:	F.d. museichef Klas Helmerson
Skattmästare:	Kommendörkapten Mikael Råman
Skattmästare:	Fil. dr Eva Eggeby
Redaktör:	Docent Thomas Taro Lennerfors
Biträdande redaktör:	Docent Jerker Widén
Övriga ledamöter:	Ambassadör Lars Grundberg
	Fil. dr Ann Hörsell
	Professor Leos Müller
	Adjunkt Ingvar Sjöblom

Board of the Swedish Society for Maritime History

Chairman:	Captain Bo Wallander
Vice Chairman:	Museum Director (ret) Klas Helmerson
Treasurer:	Commander Mikael Råman
Treasurer:	PhD Eva Eggeby
Editor:	Associate Professor Thomas Taro Lennerfors
Deputy Editor:	Associate Professor Jerker Widén
Members of the Board:	Ambassador Lars Grundberg
	PhD Ann Hörsell
	Professor Leos Müller
	Lecturer Ingvar Sjöblom

Forum navales redaktionsråd

Prof. Lars Ericsson Wolke, Försvarshögskolan, Sverige.

Prof. Leos Müller, Stockholms universitet, Sverige.

Prof. Steve Murdoch, University of St Andrews, Storbritannien.

Prof. Jari Ojala, University of Jyväskylä, Finland.

Prof. Stig Tenold, Norwegian School of Economics, Norge.

Prof. Nils Villstrand, Åbo Akademi, Finland.

Fil. Dr. Hanna Hagmark-Cooper, Åland Maritime Museum, Finland.

Fil. Dr. Gijs Rommelse, Haarlemmermeer Lyceum, Nederländerna.

Fil. Dr. René Taudal Poulsen, Copenhagen Business School, Danmark.

Fil. Lic. Mats Kero, Sjöhistoriska Samfundet, Sverige.

The Swedish Society for Maritime History

- aims to promote research in maritime history, primarily the Swedish experience in this regard, in all its forms and contexts.
- publishes the journal *Forum Navale* and publications belonging to the *Forum Navale* Book Series
- organizes meetings for members, including lectures in maritime history
- manages and administrates The Sune Örtendahl Foundation, which supports the publication of *Forum Navale* and publications belonging to the *Forum Navale* Book Series

Address

Sjöhistoriska Samfundet
Kornhamnstorg 2
111 27 Stockholm
E-mail: info@sjohistoriskasamfundet.se

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

Website

www.sjohistoriskasamfundet.se

Membership

The annual membership fee is 300 SEK.

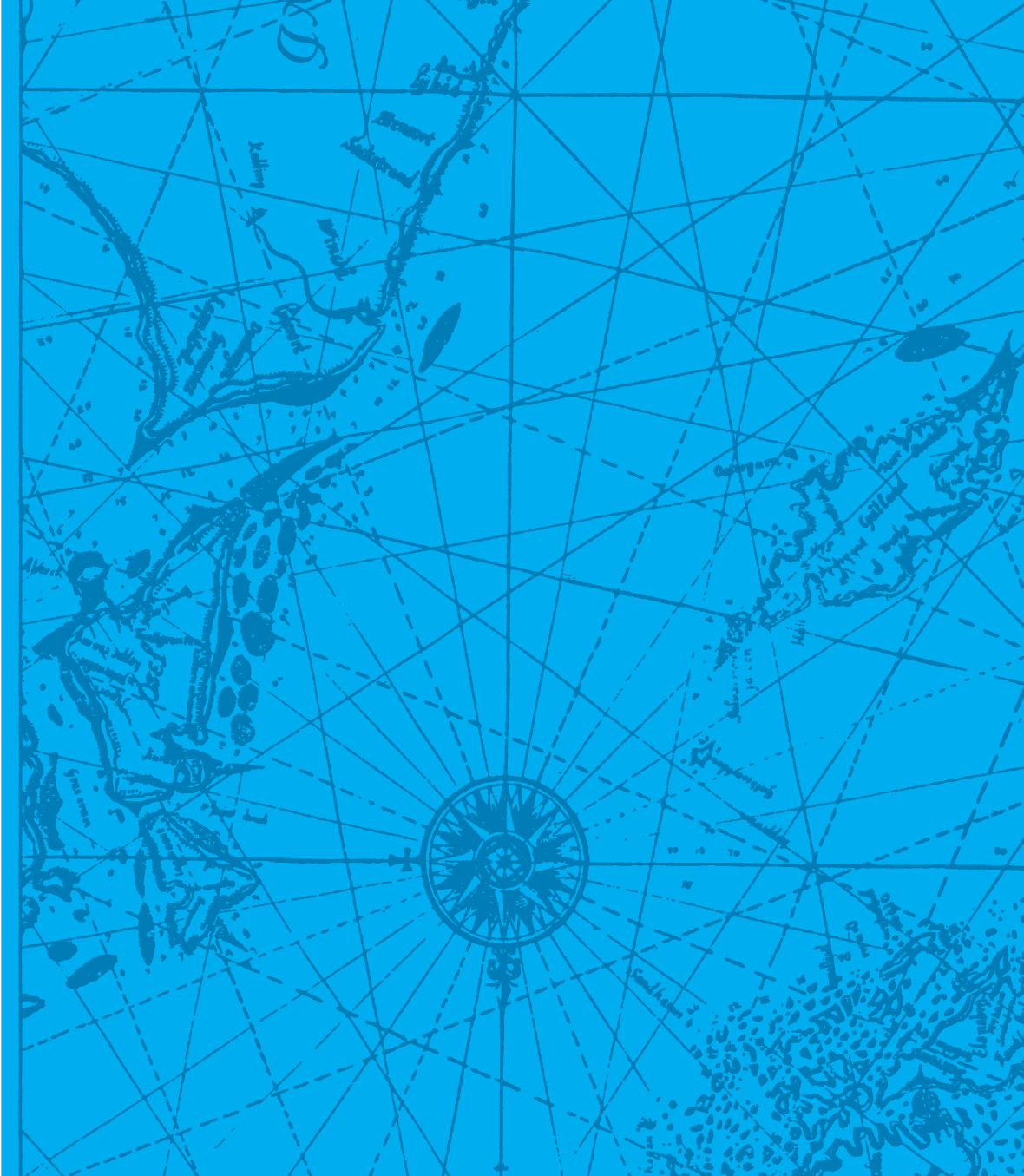
Forum navale

Editor: Thomas Taro Lennerfors, email: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se
Deputy Editor: Jerker Widén, email: jerker.widen@fhs.se

Forum navale
c/o Thomas Taro Lennerfors
Uppsala universitet
Teknikvetenskaper / industriell teknik
Box 534
SE 751 21 Uppsala, Sweden

Forum navale accepts manuscripts in English.





Pris 200 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet

ISSN 0280-6215