



nr 74

Forum navale

Niklas Eriksson: *Invasionsfartyget som blev en mjölskuta: identifieringen av "Dalarövraket" som strussen Bodekull (1661–1678).*

Frans Gooskens: *Sweden and the Treaty of Breda in 1667 – Swedish diplomats help to end naval warfare between the Dutch Republic and England.*

Tomas Nilson: *In the gutters of Antwerp – Georg Dahlin, undercover journalism and representations of sailor-life during the interwar period.*

Martin Eriksson: *I samma båt – samarbetet mellan staten och skogsindustrin under efterkrigstidens isbrytarpolitik.*

Ingvar Svanberg: *Strandade valar och valben i Sverige.*

Sjöhistoriska Samsfundets tidskrift 2018





Den Stormerkigste Drottningh
 Drottningh CRISTINA Sveriges Göttes och Wenders
 Drottningh Stofsininna, till Finlandh Körtiginna
 uthi Skilandh, Carlen, Bremen, Werden, Slehn, Pommeren,
 Casiblen, och Wenden, firkanna till Rugen, frän Osier
 Jagermannslandh och Wismer, vår Mernädigste Drottningh
 för Sette Pafs Cort öfver Öfverhöön på Det Värderdning.
 In Deducant

Nr 74

Forum navale



Sjöhistoriska Samfundets tidskrift
2018

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, 2018
ISSN (tryckt): 0280-6215
ISSN (elektroniskt): 2002-0015

Sjöhistoriska Samfundet

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

Adress

Sjöhistoriska Samfundet
c/o Rosenius
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 AnnaSara Hammar
e-post: annasarahammar@gmail.com
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
---------------------	---

Artiklar

<i>Niklas Eriksson</i> : Invasionsfartyget som blev en mjölskuta: identifieringen av "Dalarövraket" som strussen <i>Bodekull</i> (1661–1678).	12
---	----

<i>Frans Gooskens</i> : Sweden and the Treaty of Breda in 1667 – Swedish diplomats help to end naval warfare between the Dutch Republic and England.	54
--	----

<i>Tomas Nilson</i> : In the gutters of Antwerp – Georg Dahlin, undercover journalism and representations of sailor-life during the interwar period.	82
--	----

Essäer

<i>Martin Eriksson</i> : I samma båt – samarbetet mellan staten och skogsindustrin under efterkrigstidens isbrytarpolitik.	124
--	-----

<i>Ingvar Svanberg</i> : Strandade valar och valben i Sverige.	148
--	-----

Debatt

<i>Nils Modig</i> : Kvinnor ombord på 1600-talets örlogsfartyg? En kommentar till Mirja Arnshavs artikel i Forum navale nr 73, 2017.	180
Genmäle från Mirja Arnshav.	185
Redaktionens kommentar .	190

Kommenterade dokument

<i>Lars Grundberg</i> : Rönnskär räddade Hédi Fried.	194
--	-----

Recensioner

James H. Barrett och Sarah Jane Gibbon: <i>Maritime Societies of the Viking and Medieval World</i> . Anmäld av Dick Harrison	200
Dick Harrison och Kristina Ekero Eriksson: <i>Vikingaliv</i> . Anmäld av Bo G Hall	203
Evan Wilson: <i>A Social History of British Naval Officers 1775–1815</i> . Anmäld av Lars Ericson Wolke	205
Jeremy Black, <i>Naval Warfare: A Global History Since 1860</i> . Anmäld av Ulf Sundberg	208
John Murray, GD Kennedy: <i>Skeppsbyggare, redare, finansman. Majorna och Göteborg 1850–1916</i> . Anmälan av Per Hallén	211
Poul Grooss, <i>The Naval War in the Baltic 1939–1945</i> . Anmäld av Andreas Linderöth	214
Jan Horck, <i>Malmö Sjöbefälsskola 1842–1982</i> . Anmäld av Mats Kero	217
Thomas Taro Lennerfors: <i>Elling Ellingsen – The shipping entrepreneur</i> . Anmäld av Eric Hallberg	222
N. A. M. Rodger, J. Ross Dancy, Benjamin Darnell och Evan Wilson: <i>Strategy and the sea: Essays in Honour of John B. Hattendorf</i> . Anmäld av Gustaf Fryksén	225
Simon Ekström & Leos Müller: <i>Angöringar: berättelser och kunskap från havet</i> . Anmäld av Per Forsberg	228
Lennart Bornmalm, Andreas Ingvarsson, Krister Bång och Lars O. Carlsson, <i>Ö-varvet 100 år: 1916–2016</i> . Anmäld av Per Hallén	231
Forskarpriset till Jan Gletes minne	234
Sune Örtendahls stiftelse	236
Anvisning för manusförfattare	238
Styrelse	241
Forum navales redaktionsråd	243



Redaktionens förord

Thomas Taro Lennerfors

AnnaSara Hammar

Jerker Widén

Härmed har vi nöjet att presentera ett nytt nummer av Forum navale för Sjöhistoriska Samfundets medlemmar och för andra intresserade läsare i linje med Samfundets ambition att "bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former". Det är vår förhoppning att numret speglar den bredd av sjöhistorisk kunskapsproduktion, särskilt med avseende på svensk sjöhistoria, som för närvarande pågår.

Detta nummer av Forum navale består av tre *vetenskapliga artiklar* som har genomgått oberoende sakkunniggranskning av åtminstone två anonyma granskare. I den första artikeln identifierar Niklas Eriksson det så kallade Dalarövraket som återfanns 2003 norr om Dalarö i Stockholms skärgård som 1600-talsstrussen Bodekull. Den andra artikeln, som är författad av Frans Gooskens, behandlar tre svenska diplomaters roll i fredsfördraget i Breda 1667, det fördrag som kännetecknade slutet på det Andra engelsk-nederländska kriget. Den tredje artikeln har samma tema som de två artiklar av Brad Beaven och Isaac Land som publicerades i Forum navale 72 – nämligen hamnstäder. Tomas Nilson analyserar i artikeln Gunnar Dahlins bok *Sjömän och Shanghajare* som handlar om svenska sjömäns liv och leverne i Antwerpen under första halvan av 1900-talet.

Artiklarna följs av två populärvetenskapliga *essäer* som har genomgått redaktionell granskning. I den första essän skriver Martin Eriksson om isbrytarpolitik på 1950- och 1960-talen och visar på den viktiga roll som den svenska skogsindustrin hade för att åstadkomma året-runt-sjöfart i Bottenviken. Den andra essän, skriven av Ingvar Svanberg, handlar om svenskers möten med och erfarenhet av strandade valar från sent 1400-tal till idag. Därefter följer en debatt kring den artikel av Mirja Arnshav om kvinnor i 1600-talets svenska flotta som publicerades i Forum navale 73. Nils Modig har författat ett debattinlägg som problematiserar Arnshavs artikel. Detta följs av ett genmäle av Arnshav och en avslutande reflektion av biträdande redaktör AnnaSara Hammar. I detta nummer av Forum navale finns också ett kommenterat dokument. Lars Grundberg beskriver hur ett av Sveabolagets fartyg – *Rönnskär* – gjorde nio resor från Tyskland till Sverige under andra världskriget för att transportera frigivna fångar ur nazisternas koncentrationsläger. En av dessa var Hédi Fried. Numret avrundas med ett tiotal recensioner.

Sjöhistoriska Samfundet delar årligen ut ett forskarpris till "forskare, svensk eller utländsk, som med sitt vetenskapliga arbete utvecklar kunskapen om svensk maritim historia eller angränsande ämnen." Priset är instiftat till minne av den svenske historikern Jan Glete (1947-2009), styrelseledamot i Samfundet och en av världens främsta specialister på de europeiska örlogsflottorna under tidigmodern tid.

Vid Samfundets höstmöte delades priset för år 2017 ut till den danske historikern och museimannen Jakob Seerup. Han belönades för sin omfattande vetenskapliga produktion om den danska örlogsflottans verksamhet i Östersjön under det långa 1700-talet. I Jakob Seerups forskning ryms både internationella utblickar och jämförelser med den svenska flottan. Genom att belysa mindre uppmärksammade aspekter av flottans verksamhet och sociala organisation har han även bidragit till att utveckla örlogsforskningen i nya riktningar.

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

I Forum navale skriftserie har under 2017 utkommit:

Nils Modig: Båtsmän ifrån Bohuslän: tjänsten i flottan och livet på torpet (Malmö: Universus Academic Press, 2017). Ingår i Forum navale skriftserie som nr. 58.

Simon Ekström: Humrarna och evigheten (Göteborg: Makadam förlag, 2017). Ingår i Forum navales skriftserie som nr. 59.

Niklas Eriksson: Riksäpplet: arkeologiska perspektiv på ett bortglömt regalskepp (Lund: Nordic Academic Press, 2017). Ingår i Forum navales skriftserie som nr. 61.

John E. Persson: Dödens roulette. Svenska fartyg i allierad charter 1940–1945 (Göteborg: Breakwater Publishing, 2017). Ingår i Forum navales skriftserien som nr. 62.

Mirja Arnshav och Andreas Linderöth (red): Sverige och första världskriget: maritima perspektiv (Lund: Historiska media, 2017). Ingår i Forum navale skriftserie som nr. 63.



Invasionsfartyget som blev en mjölskuta: identifieringen av "Dalarövraket" som strussen *Bodekull* (1661-1678)

Niklas Eriksson

Skeppsvrak som förlorat sin ursprungliga identitet kan framstå som stumma och nästan lite obegripliga. Ganska osökt och av ren nyfikenhet kommer man ju att undra vilket fartyg det är, vad skepparen hette, varifrån det seglade, vart det var på väg och vad som egentligen hände när det sjönk. Även om det finns en rad arkeologiska frågeställningar att belysa från själva vraken så framstår det ändå både angeläget och prioriterat att återfinna deras ursprungliga namn.¹

Men att fastställa namn på flera hundra år gamla vrak är ofta en ganska invecklad process och förutsättningarna att hitta relevant källmaterial varierar kraftigt mellan olika fartyg. Förlusterna av stora skepp som *Vasa*, *Kronan*, *Riksäpplet*, *Svärdet* eller *Mars* är relativt väldokumenterade händelser. De genererade ett stort antal nedtecknade vittnesmål, protokollsanteckningar och skrivelser. De örlogsskepp som undgick sådana katastrofer slutade ofta som fundament för kajanläggningar och bryggor. Sådana slopade och avsiktligt sänkta fartyg kan ibland identifieras genom att de finns utritade och namngivna på historiska kartor.²

Niklas Eriksson (f. 1976) är fil.dr i arkeologi och postdoktor på CEMAS Centrum för maritima studier vid Stockholms universitet. Han disputerade vid Södertörns högskola på avhandlingen *Urbanism under Sail: An Archaeology of fluit ships in Early Modern Everyday Life* (2014) och har nyligen publicerat monografin *Riksäpplet: Arkeologiska perspektiv på ett bortglömt regalskepp*.



Figur 1. Karta som visar vrakets position (Karta: Niklas Eriksson).

När det gäller vrak efter handelsfartyg eller flottans mindre enheter är situationen lite mer komplicerad, eftersom de inte gjort avtryck i källmaterialet i samma utsträckning. Att finna namnet på sådana fartyg utgör därför en lite större utmaning, men kan i gengäld innebära att tidigare obekanta berättelser, verksamheter och människor kommer i dagen, vid sidan om det stora mer välbekanta historiska narrativet.³

Förlisningshistorier är ofta både fascinerande, omtumlande och ofta ganska skrämmande. Det bidrar till att de snabbt får stor spridning, slår rot och bli till etablerade berättelser. Därför är det viktigt att identifieringen är ordentligt genomförd och att man söker efter så många belegg som det bara går för att koppla samman vraket med berättelsen. Det finns nämligen flera exempel där vrakidentifieringar präglats av rent önsketänkande, där omständigheter negligeras och förtigits därför att de talar mot den drivna tesen.⁴

Syftet med den här artikeln är att redogöra för hur det så kallade "Dalarövraket" som påträffades norr om Dalarö i Stockholms skärgård för snart femton år sedan (Fig. 1) kan identifieras som flottans fartyg *Bodekull* som



Figur 2. Några av de fynd som bärgades av dykarna som hittade vraket. Foto: Anneli Karlsson/SMM.

Supkopp.



Bartmankrus.



Glasflaska med emblem i form av tre halvmånar.

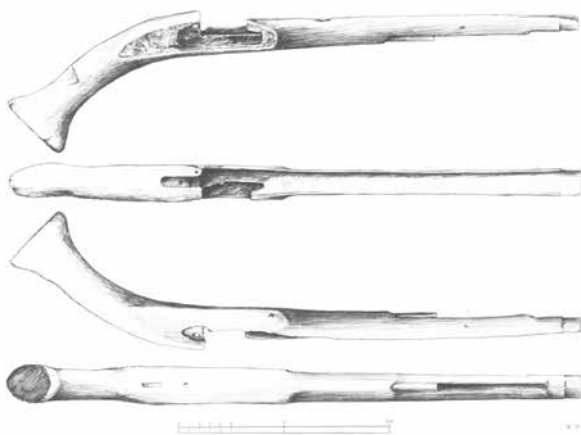
förliste i oktober 1678. Mycket finns att berätta kring både fartyget och vraket utöver det som redovisas här. Av utrymmesskäl har fokus lagts på att presentera argumenten för att "Dalarövraket" och *Bodekull* är identiska. Utöver att fyndplatsen stämmer överens med vad dokumenten förtäljer kring förlisningen så genererade själva byggandet av Bodekull en omfattande skriftlig korrespondens, där såväl måttuppgifter som andra helt unika skeppsarkitektoniska särdrag omtalas. Dessa unika detaljer och särdrag kan också iakttas på vraket.

Upptäckt och undersökning

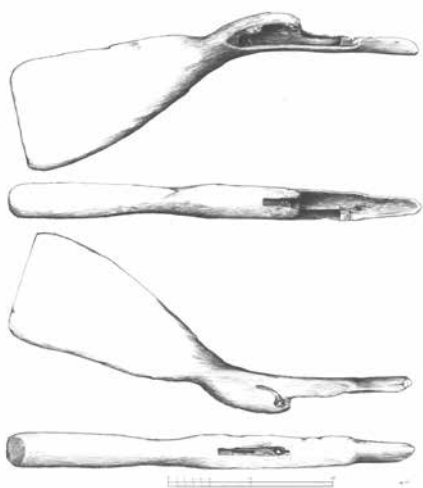
Att det fanns ett vrak på botten innanför Edesön, norr om Dalarö i Stockholms skärgård, uppdagades i samband med en kartering som Marin mätteknik gjorde inför nedläggning av en sjökabel. Uppgiften lämnades vidare till en grupp yrkesdykare som förlade sin årliga grill-, dyk- och bastuhelg till platsen. Nere i djupet mötte de ett flera hundra år gammalt skeppsvrak, intakt med däck, luckor, master och massor av föremål. Med sig till ytan tog dykarna flera fynd som lämnades till Sjöhistoriska museet i Stockholm. Bland fynden fanns så kallad rödgodskeramik, ett så kallat bartmannkrus samt en glasflaska av så kallad "shaft-and-globe"-typ; fynd som stilmässigt kunde dateras till 1600-talets mitt eller senare hälft (Fig. 2).

Under 2005 besiktigade museets arkeologer vraket och efter samråd med länsstyrelsen beslutades att en mer omfattande dokumentation av fyndet skulle genomföras. Under 2007 och 2008 undersöktes vraket av Sjöhistoriska museet i samarbete med Södertörns högskola och University of Southampton. Projektet backades upp ekonomiskt av Haninge kommun och Länsstyrelsen. Undersökningen bestod av att dokumentera och beskriva hur lämningen såg ut. Inga ytterligare fynd samlades in, men några föremål, som ansågs särskilt informativa och som bedömdes svårdokumenterade nere på botten, lyftes till ytan. Däribland galjonsfiguren i form av ett utspringande lejon, en pistolkolv och en muskötstock. Efter dokumentation återdeponerades samtliga fynd på vrakplatsen (Fig. 3, 4 och 5).

Vraket visade sig vara ett litet 1600-talsfartyg med ganska särpräglade och unika drag. Beväpningen, det förhållandevis stora antalet kanonportar



Figur 3. Pistol som lyftes till ytan för närmare dokumentation. Allt järn har rostat bort men kolven avslöjar att den varit försedd med flintlås.



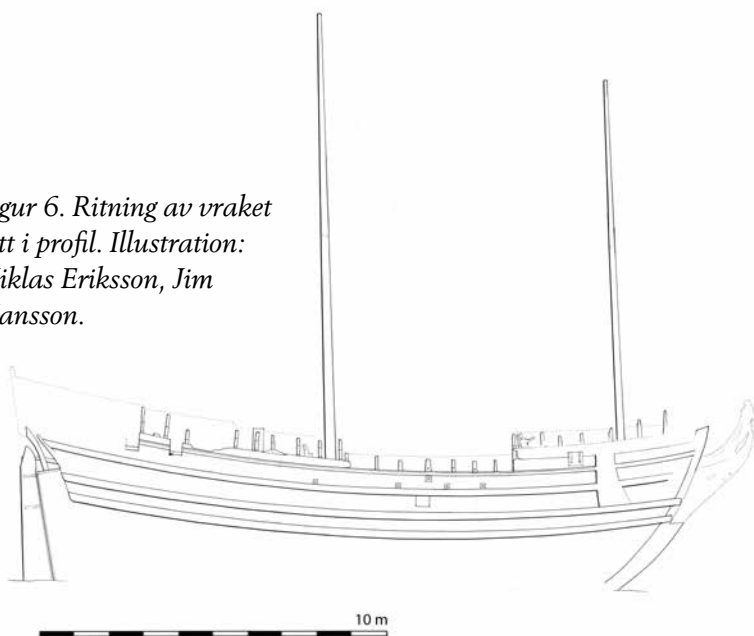
Figur 4. Stock från flintlåsmusköt.

Illustrationer: Niklas Eriksson.

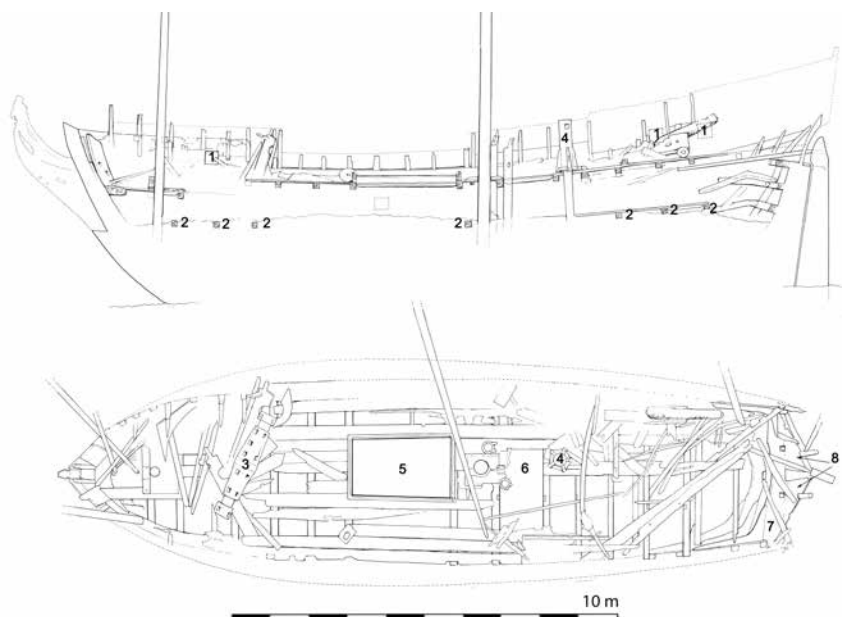


Figur 5. Bodekull utrustades med en riktig galjon som pryddes av ett skulpterat lejon.

Figur 6. Ritning av vraket sett i profil. Illustration:
Niklas Eriksson, Jim
Hansson.



Figur 7 (nedan). Plan och genomskärningsritning av vraket. Bokstäverna
anger, 1: kanonportar, 2: däcksbalkar från undre däck, 3: bråspel, 4: gångspel,
5: stora luckan, 6: mindre lucka, 7: häckbalk, 8: utbyggda och förlängda häck-
balken. Illustration: Niklas Eriksson, Jon Adams, Jim Hansson.



samt den påkostade galjonen skvallrade om att det knappast var fråga om ett ordinärt handelsfartyg. Analys av boutrymmenas organisation visar att de ombordvarande separerats i urskiljbara kategorier såsom manskap och befäl, och skvallrade om en tydlig hierarki.⁵ Vraket är således ett utpräglat örlogsfartyg om än i litet format.⁶ Skrovet mäter nämligen inte ens 19 meter mellan stävarna. Sett från ovan så är skrovet relativt brett och tämligen spolformat vid jämförelse med de farkoster som byggdes på det vid tidpunkten så dominerande holländska manéret. Sådana skrov framstår som betydligt trubbigare när de betraktas ur samma perspektiv (Fig. 6, 7).

Akterns konstruktion, där botten och sidobordläggningen böjts upp och anslutits till den så kallade häckbalken förekom framförallt inom engelskt skeppsbyggeri under 1600-talet.⁷ Då ett av de tio träprover som sågats för dendrokronologisk analys visade överensstämmelse med just England, så antogs först att fartyget härrörde därifrån.⁸ Men världen var global även under 1600-talet och både virke, skeppsbyggnadskompetens och arbetskraft förflyttades över avstånd som kan förvåna en sentida betraktare. År 1659 anställdes tre engelska skeppsbyggmästare vid svenska flottans varv och de kom att bygga enligt sina hävdvunna principer och engelska stil. En av dessa var Thomas Day som ledde arbetet med att bygga fartyg i nuvarande Karlshamn. Ett av de första fartygen som Day färdigställde för svenska flottan var just *Bodekull*, vilket även är det gamla namnet för staden.

Byggandet av det lilla fartyget tog lång tid och utförandet kom att ändras ganska ordentligt innan det blev färdigt. Förändringarna beskrivs relativt ingående i brev som skickades mellan varvet och amiralitet, vilka finns bevarade på Krigsarkivet i Stockholm. Viktigt i sammanhanget är att byggnadsfaserna också kan iakttas på vraket. Just dessa byggnadsfaser utgör de viktigaste ledtrådarna för att säkerställa identiteten. Men för att allt detta ska bli begripligt så måste bygget av *Bodekull* betraktas i ett större historiskt sammanhang.

Historisk orientering

Karl X Gustavs korta regeringstid från juni 1654 till februari 1660 karaktäriserades av krig. Konflikterna pågick på många olika plan, på olika fronter och här saknas utrymme här för att redogöra för hela denna intrikata konflikt som sträckte sig långt ner i Europa.⁹ Några aspekter som har direkt bäring på fartyget *Bodekull* måste dock nämnas.

Kraftmätningarna mellan Danmark och Sverige var återkommande under flera hundra år och båda nationerna eftersträvade dominans över Östersjön. Medan den svenska kungen befann sig med sina trupper i Polen attackerade Danmark Sverige, vilket i sin tur uppmuntrades av Nederländerna, det Tysk-Romerska riket och Spanien. Då Danmark anföll Sverige marscherade svenskarna från Polen och ett krig som alltmer mött på motstånd. Genom det omtalade tåget över isen mellan de danska öarna, tvingade svenskarna fram den för Danmark så förkrossande freden i Roskilde i februari 1658. Fredsavtalet innebar bland annat omfattande landavträdelser till Sverige i form av Bohuslän, Trondheim, Halland, Bornholm, Skåne och Blekinge som nu blev svenska landskap.

Men freden blev kortvarig och redan i augusti samma år var det andra danska kriget ett faktum. Flera stater utanför Östersjöområdet betraktade utvecklingen med oro. Om Sverige blev alltför dominant i området, skulle svenskarna ensamma diktera förutsättningarna för sjöfarten och den lukrativa handeln på Östersjön. Under 1600-talet hade Nederländerna, som var beroende av denna handel, vid upprepade tillfällen agerat militärt och stött den underlägsna parten i konflikterna mellan Danmark och Sverige. I början av 1600-talet kom de till Sveriges undsättning men efter Karl X Gustavs hårda framfart hade de i allt större utsträckning kommit till Danmarks. När Roskildefreden bröts var Nederländernas uttalade syfte defensivt. De skulle inte gå till attack, men skulle svenskarna anfalla så skulle de hjälpa danskarna att avvärja fienden.

Betydligt större globala konflikter kom dock att spela in i händelseutvecklingen. Vid decennierna efter 1600-talets mitt rasade vid upprepade tillfällen de anglo-nederländska krigen. De hade en utpräglad maritim prägel genom att de huvudsakligen utkämpades till sjöss och handlade om att dominera handeln över världshaven. Nederländernas inblandning i den

svensk-danska konflikten på de senares sida betraktades med skepsis från engelskt håll, men också från franskt. De båda nationerna visste att agera försiktigt eftersom de ogärna ville starta en ny konflikt med Nederländerna, med vilka de hade fred just då.

Även England och Frankrikes linje var således i första hand defensiv och att endast understödja svenskarna om de blev attackerade med ambitionen att avtalet i Roskildefreden skulle gälla. Men Sverige samarbetade redan i stor utsträckning med England genom att hyra in såväl skepp som befäl därifrån, samt genom att inköpa krigsmateriel och värva kompetenta personer. Inte minst sådana som kunde bygga fartyg.

Karl X Gustavs strussar

Kriget drog ut på tiden utan att komma till ett avgörande. Under hösten 1659 satt Karl X Gustav på Kronborgs slott och gjorde upp planer för transporter av trupper mellan de danska öarna. För detta ändamål skrev kungen till Amiralitetskollegium att de:

till nästkommande vår [ska] förfärdiga tjugu stycken strussar som vi kunne oss betjäna här med och mellan danska öarna till att transportera vårt krigsfolk ifrån en och annan ort vilka farkoster och strussar bör bestå av den storlek och rymd att vardera kan överföra 40 hästar.¹⁰

I de bevarade texterna kallas farkosterna ibland för "strutsar" och enligt svenska akademins ordbok kan ordet struss härledas till det slaviska "strudzi". Detta är beteckningen på en stor tämligen flatbottnad båt, nästan som en pråm, som användes för fraktbefordran på floder och liknande vatten. Ofta var de just dragbåtar som framfördes med hjälp av dragdjur eller som släpades efter andra fartyg.¹¹

Det förefaller dock som att många av svenska flottans strussar var riggade och förde segel. En lavering daterad 1627 och som visar en svensk struss är försedd med en mast och gaffelsegel samt ett bogspröt med ett beslaget råsegel, en så kallad blinda.¹² Den avbildade strussen har en liten kajuta i aktern samt en bronskanon som pekar rakt föröver (Fig. 8). Lä-



Figur 8. Lavering av en svensk struss, daterad 1627 (efter Abraham Boots resejournal i Gdansk statsarkiv).

bordet, den stora skivan av trä som hänger från relingen och ner i vattnet, kunde fällas ner för att minska avdriften när strussen seglade på kryss eller med vinden från sidan. Lärbordet avslöjar att det rör sig om ett tämligen grundgående och flatbottnat skrov. En liknande struss, fast med en råsegelförsedd mast, en liten kajuta och två kanoner utmed sidorna återfinns på åtten Strussielms vapen (Fig. 9).¹³

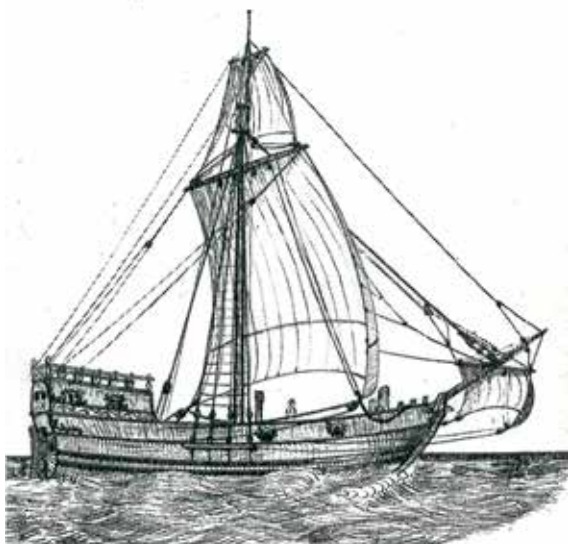
De båda strussarna avbildades ett par tre decennier före Karl X Gustavs andra danska krig och är mer samtida med dem som användes under Gustav II Adolfs polska fälttåg. De byggdes i stort antal och enligt 1633 års försvarsplan skulle flottan ha 32 stycken sådana farkoster.¹⁴ När Karl X Gustav sent på hösten 1659 befallde att nya strussar skulle byggas så var det just dessa äldre exemplar som han hade i åtanke. Han nämner att "uti salig konung Gustaf Adolf tid sådana farkoster hava varit brukade uti Preussen och vid Pillau".¹⁵

Kungen skickade även med ett bestick – en förteckning där de tilltänkta strussarnas huvuddimensioner listades. Enligt hans åsikt skulle de byggas

60 fot över stäv, vilket motsvarar just längden mellan stävarnas yttre konturer, oräknat detaljer som roder, galjon, eller eventuella utskjutande akterskepp. Strussarna skulle byggas 18 fot vida inom huden, vilket motsvarar bredden innanför bordläggningen. De skulle byggas 6 fot djupa i hålskeppet, ett mått som mäts från skrovets insida upp till däck. Dessutom skulle de göras 3 fot höga över överlopp-

pet, vilket är den äldre benämningen på just däck. Plankorna i flacket, den nedersta, plana delen av bottenkrovet, skulle göras tre tum tjocka, medan sidobordläggningen skulle göras två och en halv tum tjock.¹⁶ Hälften av de beställda strussarna skulle byggas med råsegel och hälften med gaffelsegel.¹⁷

Befallningen inkom brevledes till amiralitetet, lästes upp och dryftades med skeppsbyggmästaren Jacob Voss som var verksam vid Skeppsholmen. Eftersom befallningen undertecknades sista november och farkosterna skulle vara färdiga *till första vårdag* – en tidpunkt som upprepas likt ett mantra i den mesta korrespondensen som rörde strussarna – satte skeppsgårdarna omedelbart igång att bygga enligt kungens bestick. Men det skedde inte oreflekterat och utan tvivel på de beställda fartygens kapacitet. Snart hade amiralen Herman Flemming på Skeppsholmen i Stockholm formulerat en skrivelse till kungen om att de beställda strussarna var för små för att ta ombord 40 hästar och att halva antalet föreföll mer rimligt.¹⁸ De strussar som tidigare byggts för flottan var 80 fot långa, det vill säga knappt 24 meter.



Figur 9. Struss ritad efter åttan Strusshielms vapensköld (efter Hall & Halldin 1963, s. 90).

Enligt skrivelsen skulle hästarna placeras i två rader med huvudena mot varandra utmed strussens längdriktning. Han beräknade att varje häst behövde två till två och en halv fot i bredd. Åtminstone 40 fot av skrovets längd skulle alltså upptas av hästar och det skulle vara svårt att få till ett skrov med någorlunda seglingsegenskaper om det inte gjordes betydligt längre än de föreslagna 60 foten. Dessutom menade Fleming att strussarna skulle bli alltför djupgående om inte längden ökades avsevärt. Sålunda föreslog han att strussarna i stället skulle byggas 72 fot över stäv samt att bredden skulle ökas till 19 eller 19½ fot.¹⁹ Det var således endast de allra första strussarna som byggdes och dimensionerades enligt kungens första bestick och blev 60 fot långa.²⁰ De som kölsträcktes senare gjordes 72 fot och större.

I den ursprungliga befallningen skulle 20 strussar byggas men kungen kom snart att vilja ha betydligt fler. Mellan tio och tolv strussar skulle byggas i Stockholm, tio i Göteborg, åtta i Västervik, sex i Halmstad och tolv på ett nyanlagt varv i Bodekull.²¹ Totalt omkring 46-48 farkoster.

Strussbygget i Bodekull

Blekinge tillföll alltså Sverige i samband med Roskildefreden. När befallningen att bygga strussar gavs i slutet av 1659 hade landskapet varit svenskt under ett och ett halvt år. Sedan juni samma år ledde inspektören Ebbe Simonsen arbetet med att anlägga varvet i Bodekull och det är framförallt genom hans bevarade brev till amiralitetet som verksamheten är känd.²² I december fick Simonsson fullmakt från kungen för att skaffa fram materialet till strussarna.²³

Medan Simonsson var den som skötte varvet med allt vad det innebar i form av virkesanskaffning, personalärenden, ekonomi och annat så låg kompetensen att bygga skepp i stället hos skeppsbyggmästaren. Den svenska flottan sökte oftast efter kompetenta skeppsbyggmästare utomlands. Under första halvan av 1600-talet rekryterades de främst i Nederländerna, något som ytterst bottnar i det omfattande handelsutbyte och kontakter som Sverige hade med Republiken under samma period. Nederländernas ingripande på Danmarks sida i kriget påverkade situationen och kompe-

tensen fick i stället sökas i England, något som låg i linje med de diskussioner om militära samarbeten som tidigare utarbetats mellan framförallt Karl X Gustav och England under Oliver Cromwells ledning.

I februari 1659 trädde två engelska skeppsbyggmästare i svensk tjänst. Francis Sheldon som biträdde av den samtidigt anställde engelske mästernekten Robert Turner, vilka placerades i Göteborg. Den sistnämnde kom senare att bli skeppsbyggmästare i Stockholm. Till varvet i Bodekull och Ebbe Simonsson skickades Thomas Day.²⁴ Det engelska skeppsbyggeriet skilde sig en del från det nederländska både när det gällde själva byggprocessen och tekniken men också det färdiga resultatet. Ett tränat öga kan relativt lätt identifiera om ett skepp byggs under ledning av en engelsk eller en nederländskt skolad skeppsbyggmästare.²⁵ Thomas Days första fartyg i Sverige var alltså ett antal strussar som påbörjades under december 1659.

Bland de första svenskarna gjorde sedan de erhållit Blekinge var att inventera det ekvirke som fanns. I Bodekull låg ett par tusen plankor och några berghult som danskarna fått lämna, dessutom fanns det gott om virke i skogen.²⁶ Men det virket var tydligen inte tillräckligt för att bygga strussarna. I ett memorial som kungen skickade till Simonsen stod bland annat att han skulle:

ackorderandes med ägande om få till köps en del av de plankor som där ligga för en skälig betalning, brukandes dem och annat tjänligt virke därtill, och sedan med största flit driva på detsamma strussar till vårdagen fullkomligen må bliva färdige.²⁷

Att man inom loppet av några månader skulle bygga fler än 40 transportfartyg innebar att en stor mängd virke skulle skaffas fram i hast. Från källmaterialet får man intrycket att denna plötsliga rustning innebar en närmast panikartad jakt på ekplankor. Till major Sperling som skulle bygga strussar i Halmstad skriver kungen uttryckligen att han måste söka efter virke bland många olika handlare, varför virket i en och samma struss rimligtvis torde härröra från flera olika leverantörer.²⁸

Simonssen upphandlade en del ekvirke åt strussarna från Margareta Brahe, vilken hade kontroll över flera hamnar i Kalmar län.²⁹ En del av det virke som hon sålde tycks dock ha skeppats vidare till Stockholm.³⁰ Därutöver inköptes virke från många andra håll och leverantörer. De skriftliga

källorna räcker en bit på väg, men dessvärre inte hela vägen tillbaka till skogsbacken. Det går således inte att från arkivmaterialet säga något bestämt om var virket till strussarna växte.

I samband med den arkeologiska undersökningen av vraket år 2008 sågades och borrades tio prover för dendrokronologisk analys. I korthet så tillgår en sådan analys genom att avstånden mellan och tjockleken på årsringarna i ett träd bildar en serie som är unik för ett visst område vid en viss tidpunkt. Dendrokronologi kan således användas för att fastställa en träbits ursprung i tid och rum. De tio proverna som togs från "Dalarövraket" saknade inbördes korrelation, vilket innebar att de kommit från olika skogsbestånd. Förhållandet stämmer egentligen ganska bra med förhållandet att virke insamlats från olika håll. Det enda provet som kunde härledas till en referenskurva visade sig ha vuxit i nordöstra England.³¹ Ett vid första anblick lite förvånande resultat. Hur och varför har en plankan från England hamnat på fartyget?

Jag har förgäves sökt efter belägg för inköp av virke från England men inte funnit några källor som uttryckligen säger att så har skett. Samtidigt finns onekligen en tydlig koppling mellan Sverige och England just vid denna tidpunkt. Som exempel inköptes såväl stenkol som salpeter för att tillverka krut från England i slutet av 1659, just då strussarna började byggas.³² Sverige försökte till och med köpa hela skepp därifrån. I grunden för förhandlingarna om skeppen låg en fordran som tillkommit genom att svenskar hade stupat när de slogs på Englands sida i kriget mot Nederländerna.³³ Kopplingen Sverige-England understryks ytterligare genom att ett antal i England rekryterade befäl och skepp med besättningar deltog på svensk sida i kriget.³⁴ Med tanke på att skeppsbyggmästaren i Bodekull och åtminstone en timmerman som arbetade med strussarna, var från England, så kanske det inte är så märkligt att den engelska plankan hamnat i *Bodekulls* skrov.³⁵

Ett liknande förhållande kan iakttas för varvet i Göteborg vid samma tidpunkt, där den engelska skeppsbyggmästaren Sheldon arbetade. När han rekryterade en bildhuggare från England så passade man även på att köpa glastrutor därifrån.³⁶

Strussarna byggs om

Att strussbygget ändå kom av sig hade inte med virkesleveranserna att göra. I januari 1660 dog plötsligt Karl X Gustav efter en kortare tids sjukdom. Hans bortgång innebar ett slut på kriget mot Danmark. På skeppsvarv runt om i det nyligen expanderade Sverige stod ett antal halvfärdiga strussar som flottan inte hade någon användning för. Karl XI:s förmyndarregering eftersträvade fred och amiralitetskollegium resonerade om hur man skulle fortfara med de överflödiga invasionsfartygen. Den 3 mars 1660, drygt fyra månader efter kungens första order om att bygga strussar, meddelades varven om fredens konsekvenser för de påbörjade byggena:

Om strussbyggningar i Stockholm har H. Amiralen för detta fått besked, att inga fler skola uppslås och förfärdigas, än han nu stå på Stapelen (...). Inspektören Ebbe Simonsson är sammaledes beordrat att förfärdiga så många strussar, som stå i byggning, men inga fler och skulle H. Amiralen korrespondera med honom, hur många de är, och därefter rätta sig uti deras redskaps förfärdigande.³⁷

Simonsson svarade att han fått order att de fyra strussar som nu "är under händer skola fullbordas och sedan skall hållas upp därmed till dess jag får andra order". Han tillägger att det förmodligen kommer att gå ganska långsamt med bygget i brist på framförallt järn och pengar att betala ut löner med.³⁸ I maj meddelades dock att de påbörjat arbetet med att dreva [täta] den ena strussen och "så framt han kommer i vattnet blir den andre till reds att dreva med. Kunde sedan skeppare, folk, tackel och segel komma till dem kunde de snart bli färdiga." Han fortsätter med att meddela att: "...eftersom överloppen [däcken] är inlagda fattas allenast kajutan och luckorna att göras sedan de [strussarna] komma i vattnet."³⁹

Strussarna beställdes som breda, flatbottnade och i stor utsträckning öppna, farkoster med låga sidor att transportera hästar och krigsfolk med. De behövde vara grundgående för att komma nära intill stränderna vid de flacka danska kusterna och fick enligt kungens befallning inte ha större djupgående än tre eller fyra fot.⁴⁰ Men det var inte alls sådana fartyg som i slutänden levererades från varven. Sedan planerna på ett invasionskrig skrinlagts byggdes strussarna om för att passa andra ändamål.

En som skrev många brev till amiralitetet och informerade om skeppsbyggeriet var amirallöjtnanten med det i sammanhanget mycket passande namnet Daniel Strussflycht.⁴¹ Han var huvudsakligen stationerad i Göteborg och i arkiven finns omfattande dokument som bär hans handstil och som berättar om de fartyg som byggdes där. Strussarna i Göteborg byggdes under ledning av skeppsbyggmästaren Jakob Jakobsson Prunck som verkade parallellt med den engelska mästaren Francis Sheldon. Den senare var under tiden verksam med det stora skeppet *Riksäpplet* samt fregatten *Postiljonen* vilket dock inte hindrade honom att mena att den ena strussen kunde byggas "till en liten fregatt eller kapare."⁴²

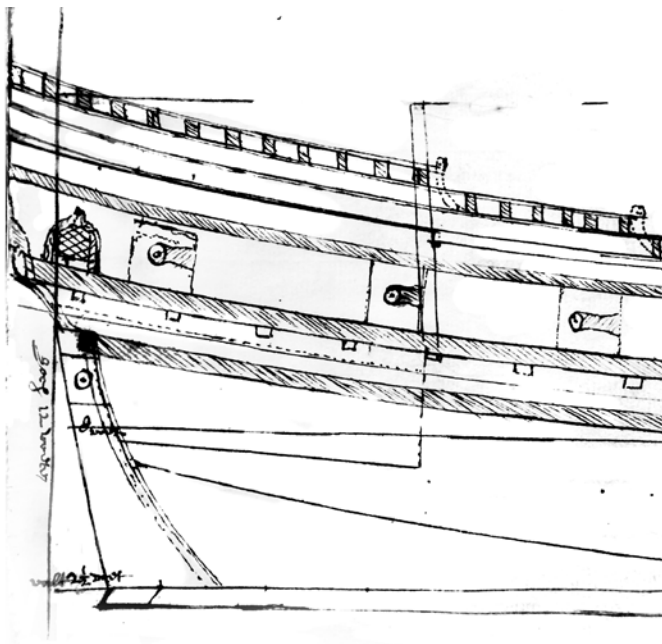
Diskussionen om hur strussarna i Göteborg skulle konverteras till fregatter är relativt väl dokumenterad. I juli 1660 skriver Strussflycht att om amiralitetet vill så kunde strussarna som "fregatter á 12 eller 16 stycken timrade bliva".⁴³ I brevväxlingen bilägger han en "modell" vilket i detta fall är en ritning som visar hur en sådan ombyggnad kunde se ut.⁴⁴ Ernst Bergman har härlett handstilen på ritningen till just skeppsbyggmästaren Jakob Jakobsson Prunck (Fig. 10). De åtta kanonportarna utmed skrovets sida stämmer väl överrens med Strussflychts uppfattning om hur många kanoner som rimligtvis kunde föras ombord. En av dessa ombyggda strussar var *Jupiter* som enligt en skeppslista från 1665 förde 14 kanoner.⁴⁵

Pruncks ritning visar ett fartyg som är nära 75 fot över stäv, varför strussarna som han byggde om till fregatter dimensionerats efter Herman Flemings senare bestick. Enligt detta skulle de byggas 72 fot över stäv.⁴⁶ Diskrepansen på tre fot kommer sig av att längden över stäv ökat sedan stävarna gjorts högre i samband med fregattkonverteringen. Mycket talar för att fartygen *Jupiter* och *Rafael*, som alltså började byggas som strussar men som ändrades till fregatter, såg ut ungefär som fartyget på ritningen.

Två fartyg i ett vrak

Även i Bodekull byggdes strussarna om efter Karl X Gustavs frånfälle. Det första paret som sjösattes där kom att heta *Jonas* och just *Bodekull*. De var mindre än de nyss nämnda *Jupiter* och *Raphael* eftersom de dimensionerats enligt det första besticket om 60 fots längd över stäv.⁴⁷ Men trots att *Bode-*

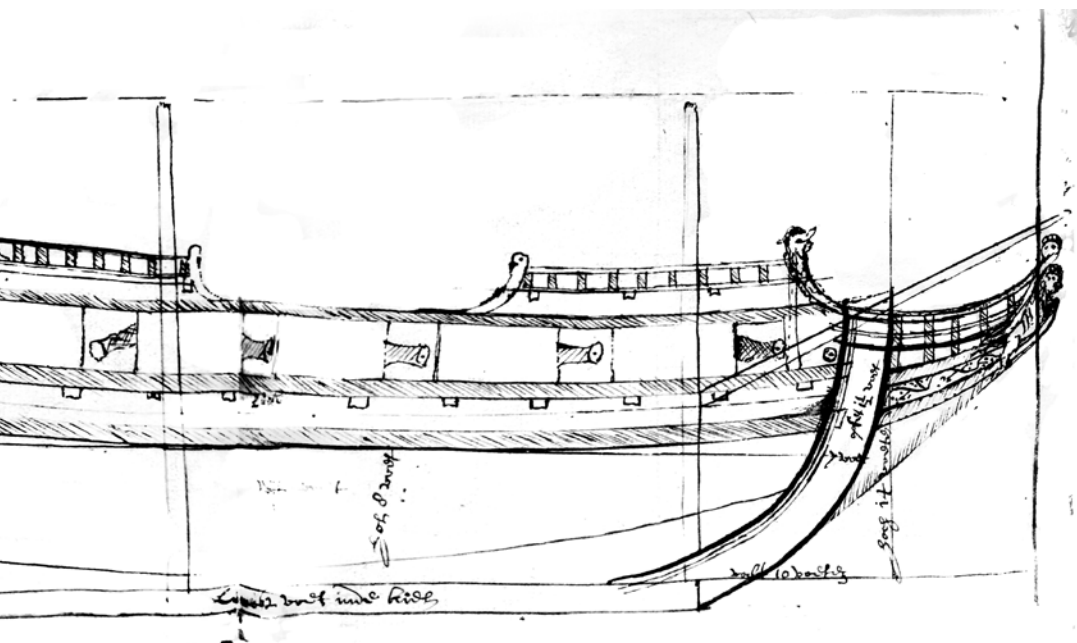
Figur 10. Ritning tillskriven den i Göteborg verksamme skeppsbyggmästaren Jakob Jakobsson Prunck som visar hur strussarna kunde byggas om till små fregatter. Ritningen är bilagd Daniel Strussflychts brev till amiralitetskollegium 1660-08-11 (KrA).



kull byggdes om ganska ordentligt, så kan delar av den ursprungliga strussen, som byggdes för transport av hästar och krigsfolk, fortfarande iakttas i vraket.

De skriftliga källorna kan tillsammans med den arkeologiska dokumentationen av vraket användas för att rekonstruera hur det beställda invasionsfartyget var tänkt att se ut. En av de viktigaste ledtrådarna som kopplar vraket till arkivuppgifterna kring *Bodekull* och Karl X Gustavs bestick är en däcksnivå som löper parallellt med det övre däck. Som framgår av genomskärningsritningen utgörs däcksnivån av tre balkar i förskeppet, tre balkar i akterskeppet och en balk på mitten (jfr Fig. 7.2). *Bodekull* skulle ursprungligen ha byggts med ett betydligt lägre skrov och denna undre däcksnivå skulle ha blivit övre däck.

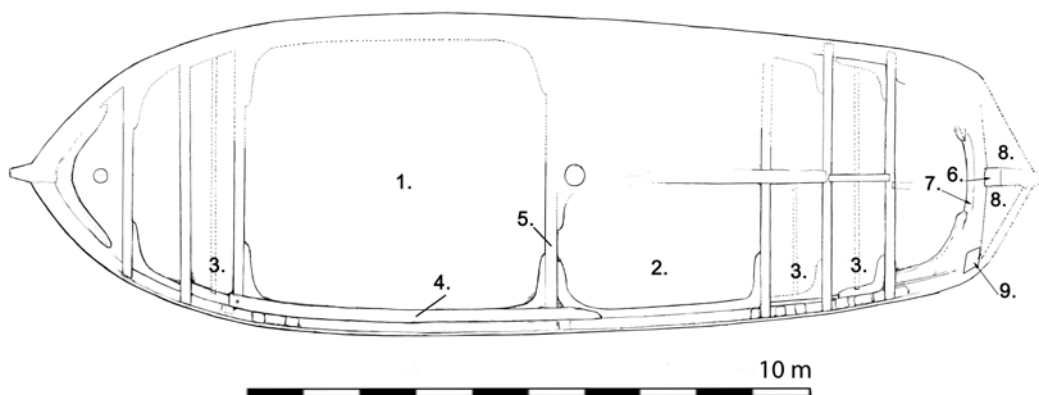
Farkosten skulle endast däckas i för och akter (Fig. 11). Utöver de tvärbalkar som fortfarande sitter i läge, kan urtag för så kallade halvbalkar iakttas i de liggande knän som förbinder balkarna med skrovsidan. Dessa



syftade till att ytterligare förstyva däckets och är i sig en indikation att däcksnivån ursprungligen var ämnad för att tjäna som ett övre däck, snarare än som plattformar nere i lastrummet.

Hästarna skulle stå i det odäckade området mellan masterna. För att kompensera för den försvagning som det odäckade partiet utgjort så har skrovet förstärkts med en kraftig liggande planka utmed skrovets sida. I det reviderade besticket från Herman Fleming nämns att "vägarna där ovanpå överloppet skulle göras 2,5 tum tjocka.⁴⁸ Oavsett om det är just dessa tjocka plankor som åsyftas i formuleringen så kan de ha tjänat som gångbord att "lupa fram och tillbaka uppå" som Thomas Day uttryckte saken för Strussflycht.⁴⁹ Midskepps, strax för om stormasten är skrovet förstärkt med en kraftig tvärbalk, som förankrats i skrovsidan med kraftiga knän. Bygget av *Bodekull* hade således kommit så långt att däcksbalkarna var på plats när kungen dog och man fattade beslut att bygga om fartygen.

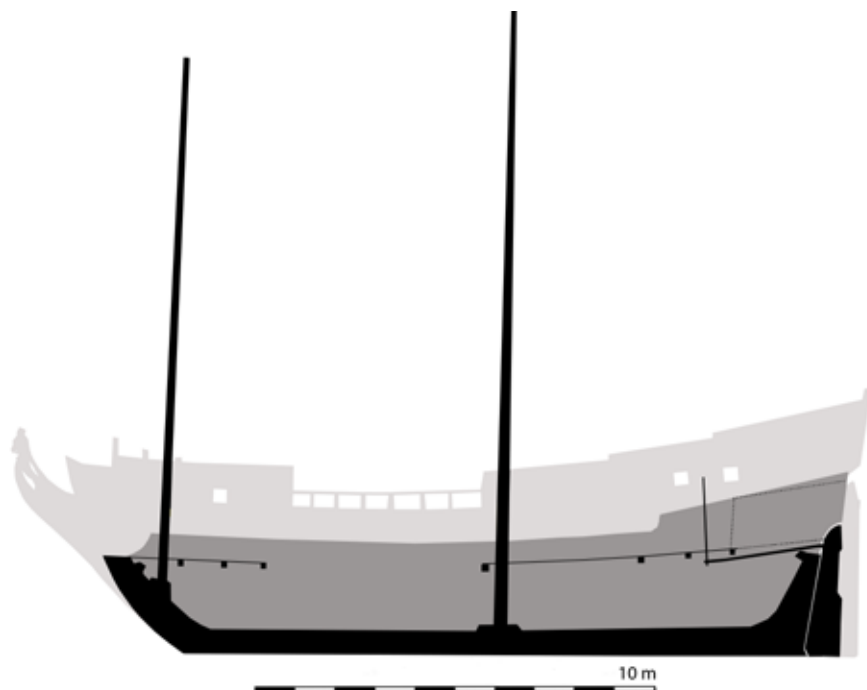
Med stöd i besticket så kan stora delar av den ursprungliga strussen re-



Figur 11. Skiss som visar vad som återstår av undre däck, det som skulle ha blivit trupptransportfartygets övre däck. De redovisade detaljerna är de som iakttagits på insamlat filmmaterial. Längs styrbordssidan är strukturen till stor del täckt av sediment. 1: plats för hästar i två rader med huvudena mot varandra, 2: odäckt område akter om stormasten, 3: läge för halvbalkar, 4: Kraftig vägare eller gångbord, 5: Tvärbalk vid stormasten, 6: den förliga delen av akterstäven som ingått i den ursprungliga strussen, 7: häckbalk, 8: triangulära fyllnadstimmer som lagts in på vardera sidan akterstäven sedan aktern byggts på, 9: ransontimmer. Illustration: Niklas Eriksson.

konstrueras med viss tillförlitlighet. Besicket nämner att strussarna skulle byggas 3 fot höga över överloppet.⁵⁰ Förstäven kan ha slutat utmed relingen, men det kanske ändå är troligare att den skulle vara ännu något kortare och slutat i nivå med, eller till och med under, däckets nivå. På det viset skulle det gå att få iland hästarna rakt föröver. Bilden av strussen (Fig. 8) visar just ett sådant arrangemang där förstäven slutar i höjd med däck. Men på bilden är det en bronskanon och inte en häst som springer fram över den låga stäven (Fig. 12).

Akterskeppet bär spår av omfattande ombyggnad. Sett från utsidan så



Figur 12. Hypotetisk rekonstruktion av hur den ursprungligen beställda strusen var tänkt att se ut, med låg förstäv och ett däck som till stor del är öppet för att få plats med hästar. De senare påbyggda partierna, liksom det något utbyggda akterskeppet avtecknar sig som en grå skugga i bakgrunden. Jämför med figur 6 och 7. Illustration: Niklas Eriksson.

har fartyget ett akterskepp av den typen som blev vanlig inom engelskt skeppsbyggeri under 1600-talet där botten- och sidobordläggningen ansluts direkt mot akterstäv och den så kallade häckbalken. Tittar man i stället på insidan så framstår arrangemanget av akterns bärande delar som ovanligt klumpigt och utrymmeskrävande. Akterstäv är väldigt bred och uppbyggd av flera delar. Detsamma gäller häckbalkarna vilka samtliga har byggts upp av tre olika trästycken.

De rundgattade akterskepp som introducerades inom engelskt skeppsbyggeri under 1600-talet byggdes vanligtvis upp med häckbalkar tillverka-

de av naturligt krumvuxna virken, vilka inte var alls så utrymmeskrävande som dem som kan iakttas på vraket.⁵¹ Bakgrunden till den lite klumpiga bärande strukturen i akterskeppet är att fartyget ursprungligen skulle föras med ett platt akterskepp.

I den konstruktionen var det endast den inre delen av akterstaven (se Fig. 11.6), de innersta delarna av häckbalkarna och de så kallade ransontimren⁵² som ingick (Fig. 11.7). När skrovet byggdes om efter Karl X Gustavs död så tillfogades ytterligare ett timmer akter om den tidigare akterstaven. Häckbalkarna byggdes på med triangulära trästycken på vardera sidan akterstaven (Fig. 11.8). Akterskeppet blev därmed ungefär två fot (60 cm) längre och kunde bordläggas med sin karaktäristiskt engelska *round-tuck*. Om man mäter skrovets längd i höjd med det undre däckets från förstaven till akterstavens inre del så är avståndet 17,5 meter, vilket motsvarar ganska precis de 60 fot som Karl X Gustav föreslog i besticket.

De båda avbildade strussarna (Fig. 8 och 9) har akterskepp med utskjutande akter och troligen har de styrts med kollerstock, där rorkulten kommer in under däck. Den ursprungliga akterstaven, så länge *Bodekull* byggdes som invasionsfartyg, slutade strax under den lägre däcksnivån.

Hur resonemangen fördes kring ombyggnaden av just *Jonas* och *Bodekull* har inte påträffats i arkiven. Däremot finns tämligen ingående beskrivningar av hur de såg ut när ombyggnaden var nästan färdig, när skrovets sidor hade höjts och ett nytt övre däck hade lagts.

Strussflychts inspektion

I början av augusti 1660 reste Strussflycht till varvet i Bodekull. Vid besöket var de två mindre strussarna sjösatta, medan de två större fortfarande stod på land. Strussflycht nämner inte deras namn och kanske var de inte namngivna vid hans besök, men om man letar sig bakåt bland dokumenten kan man sluta sig till att det var *Bodekull* och *Jonas* som låg i vattnet.⁵³ Det var med andra ord "Dalarövraket" som Strussflycht hade för ögonen. I den entusiastiska rapporten till amiralitetet menade han att strussarna var starkt byggda och trodde att de skulle segla tämligen väl.⁵⁴

Ingen bildhuggare tycks ha funnits tillgänglig i Bodekull vid den här

tidpunkten varför han skrev till amiralitetet att de fick avgöra "vad utsirning tänkas göras när de [strussarna] till Stockholm ankomma".⁵⁵ Örlogsfartygens skulpturer, liksom utformningen av andra dekorativa detaljer som exempelvis galjonen, gav upphov till omfattande diskussioner inom amiralitetet, något som såväl Simonsson och Thomas Day fick erfara några år senare när det första stora skeppet som byggts i Bodekull anlände till Stockholm. Skeppets utseende kom nämligen att underkännas.⁵⁶ Strussarna levererades således till Stockholm utan skulpturer så att amiralitetets själva kunde fatta beslut om hur det skulle se ut. Ytterligare uppgifter om "utsirningar" har inte påträffats i korrespondensen.

Galjonsfiguren lyftes från vraket i samband med fältarbetet 2008 och dokumenterades genom laserskanning. Den utgörs av ett framspringande lejon som med framtassarna klamrar sig fast på den yttre änden av galjonsregeln. Stilen på lejonet känns igen på Jakob Jakobsson Pruncks ritning av hur strussarna i Göteborg kunde byggas om till små fregatter (jfr Fig. 10).

I anslutning till diskussionen kring "utsirningarna" tillägger Strussflycht att "[h]ade de [strussarna] engelska galjoner så voro de just små engelska fregatter".⁵⁷ Ordalydelsen ska läsas som att de saknade galjoner vid besöket. Kanske tillverkades hela galjonen tillsammans med dess utsirningar i Stockholm. Men upplysningen är intressant inte bara för att den avslöjar att *Bodekull* och *Jonas* försågs med galjoner, utan också att Thomas Days fartyg byggdes i en engelsk stil, något som också observerats på vraket.⁵⁸ Strussflychts nära samarbete med Francis Sheldon i Göteborg bidrog sannolikt till hans goda orientering i det nyligen introducerade engelska skeppsbyggeriet och hur det särskilde sig från den invanda nederländska tekniken och stilen.⁵⁹

Trots att *Bodekull* var (och fortfarande är) ett litet fartyg så utrustades det med två spel, dels ett gångspel akter om stormasten, dels ett liggande bråspel i förskeppet. Båda spelen förefaller vara ursprungliga eftersom båda nämns i korrespondensen kring strussarna "...så framt de bliva gjorda för med betning och akter med spel [samt att] det arbetas på bråspelet".⁶⁰

Strussflycht berättar vidare att de "byggas med 4 luckor, en stor lucka för masten en mindre akter masten, en kabysslucka och en liten strax akter kabyssen som [om] dagen kunna skjutas neder".⁶¹ De få spår efter kabyssen som iakttagits på vraket är enstaka tegelfragment.⁶² Backdäcket ovan

kabyssen har rasat ner och det enda som eventuellt kan hänföras till en "kabysslucka" är ett så kallat gretverk, ett galler av trä, som fungerat som trall över en lucköppning och som kunnat släppa igenom rök.

Den lilla luckan akter om stormasten liksom den stora lucköppningen i däckets för om masten känns dock igen från Strussflychts beskrivning. Stora luckan är iögonfallande stor, hela 2,6 meter lång. Den kan jämföras med lastluckorna på samtida flöjtskepp, som var 1600-talets vanligaste handelsfartyg, vilka hade betydligt mindre lastluckor med öppningar på omkring två meters längd.⁶³

Stora luckans dimensioner har att göra med hur de tänkte sig att använda *Bodekull*. Även om fartygets design avsevärt hade ändrats från den ursprungliga beställningen så menar Strussflycht att man "kan även så väl föras hästar med dem, enär behövas skulle, fast de än skola hissas in [...] och ifall att dessa farkoster skulle brukas till att föra hästar med, som de till byggde är, måste de alltid ligga vid bryggan när de skola lossa eller ladda".⁶⁴ Ett sådant förfarande förefaller synnerligen opraktiskt under ett invasionskrig. Karl X Gustav beställde strussar som kunde transportera tjuguhästar och ryttare, men fartygen kom i slutänden att byggas för att tjäna andra syften, "icke allenast att föra hästar, utan andra Kronones ärenden med för rättas".⁶⁵

Bodekull och *Jonas* kallades alltså för strussar, trots att de byggts om så att de liknade små fregatter. Thomas Day informerade Strussflycht om att "de strussar som byggdes i Skottland var endast halvp parten så höga".⁶⁶ De skriftliga källorna ger inga ledtrådar till hur höga just *Bodekull* och *Jonas* byggdes, men Strussflycht menade att de strussar som fortfarande stod på stapeln, de som senare kom att kallas *Hanö* och *Margareta*, skulle göras en fot djupare i hålskeppet. I slutänden var det bara den ena som gjordes djupare. I ett brev berättar Simonsson att stormasten på den ena strussen går 10 fot ner i rummet, vilken byggts 8 tum djupare än den andra som byggdes parallellt.⁶⁷ En avsevärd skillnad på de 6 fot som föreslogs i besticket. Vrakets djup i rummet har inte kunnat mätas i detalj, men kan uppskattas till närmare tre meter, det vill säga närmare 10 fot.

Bestyckning

I sitt första utförande torde strussarna ha haft väldigt lätt bestyckning om ens någon. De beställdes för att transportera hästar och folk, inte för att avfyra breddsidor. Strussflycht beskriver betydande avsteg från denna design och berättar att *Bodekull* och *Jonas* kunde ha fyra kanoner för om stormasten och sex akter om stormasten. Men, som han tillägger, då får inte skärstockarna göras för höga eller gå för långt akterut.⁶⁸ Skärstockarna är förstärkningar i däckets i form av kraftigare däcksplankor.⁶⁹

Två gjutna järnkanoner har iakttagits på vraket, en som står på däck i akterskeppet och en som fallit ner under däck i förskeppet. Om ytterligare kanoner fallit överbord, om de bärgats efter förslisningen eller om det helt enkelt inte lyftes ombord fler kan inte avgöras. Däremot går det att konstatera att fartyget kunnat ta ombord den bestyckning som Strussflycht beskriver.

I den aktre delen av skrovsidan finns två bevarade kanonportar och med två kanoner pekande akterut kan sex kanoner placeras akter om stormasten. I det lilla utrymmet under backdäcket i fören finns en port på vardera sidan. Ett par kanoner kunde placeras under bar himmel i utrymmet mellan bråspelet och stora luckan (jfr Fig. 6 och 7). De större strussarna däremot, det vill säga *Hanö* och *Margareta*, vilka var ungefär lika stora som de som byggdes i Göteborg, menade Simonsson att "de bliver [byggda] med låga luckor och karmar att man kan bruka på överloppet [däcket] så många stycken [kanoner] som man vill och skjuta över relingen".⁷⁰ Strussflychts menade att de borde kunna föra 12 till 16 kanoner.⁷¹ I de förteckningar över flottans fartyg som finns bevarade i krigsarkivet så listas *Hanö* och *Margareta* under rubriken "Små skepp" och är bestyckade med 10 respektive 12 kanoner. *Jonas* och *Bodekull* däremot listas alltså som just strussar vilket återigen understryker att de byggdes enligt det mindre besticket.⁷²

Strussarna försågs med råsegel och Strussflycht menade att de även borde föra toppsegel och inte skutsegel då han menade att de då skulle falla av "alltför snart". Rekommendationen tycks ha efterföljts eftersom såväl stänger, en märs, krysstimmer samt flera eselhuvuden påträffats på vraket.⁷³ Det större strussarna *Margareta* och *Hanö* mätte hela 74 fot över stävarna⁷⁴ men Ebbe Simonsson skriver att de var "lika stälta till segel som de

andra efter samma modell”.⁷⁵ Det finns några måttuppgifter om riggningen av antingen *Hanö* eller *Margareta*. Simonsson skriver att: ”[stor]masten är 45 fot lång till skivan [för fallrepet], går i hålskeppet 10 fot till jämt med relingen, store stängen [märsstången som alltså var skarvad till stormasten] bliver 22 fot Fockmasten är 38 fot lång förstången [fockmärsstången] bliver 19 fot lång”.⁷⁶ Detta betyder att undermasterna var relativt långa, ett förhållande som också kan iakttas på vraket efter *Bodekull*.

Färdigbyggd

En fascinerande aspekt av välbevarade vrak som *Bodekull* är att man kan besöka och ”kliva ombord” och studera de miljöer där livet utspelade sig för flera hundra år sedan. Hur fartyget har organiserats rumsligt och vilka funktioner de olika utrymmena har haft, vilka rum som varit enskilda och gemensamma, kan i stor utsträckning iakttas på vraket. Trots att fartyget inte ens mäter tjugo meter mellan stävarna så finns en tydlig uppdelning mellan de ombordvarande, mellan gemena och befäl.⁷⁷

Inga listor som röjer storleken på *Bodekulls* besättning har påträffats och sannolikt varierade antalet och sammansättningen bland de ombordvarande från år till år och beroende på hur fartyget användes. Den samtida byggda *Jonas* seglades med ett befäl och åtta besättningsmän år 1679.⁷⁸ Källan avslöjar tyvärr inte vad som ryms inom dessa beteckningar i form av skeppare, styrmän och liknande.

När flottans fartyg skulle provianteras, gjordes tydlig skillnad på maten som skulle serveras i kajutan och den som serverades åt övriga manskapet. Som benämningen antyder var kajutkosten förbehållet dem som bodde i kajutan, vilket var synonymt med befäl, och ibland även deras medföljande familjer.⁷⁹ Den första provianteringslistan för *Jonas* och *Bodekull* har påträffats i Krigsarkivet.⁸⁰ Även om det inte går att fastställa hur många munnar som skulle mättas med detta matförråd, så ger listan ändå en uppfattning om den tydliga gräns som fanns mellan de ombordvarande, mellan de som gav order och de som skulle lyda.

Kajutan återfanns i skeppets akter och täcktes av ett halvdäck, vilket

numera är nedrasat. I de skriftliga källorna kallas det emellertid för "kajuttaket" snarare än halvdäcket varför det förmodligen varit av en relativt klen konstruktion.⁸¹ Övriga ombordvarande fick hålla tillgodo med andra utrymmen. Det mest beboliga utöver kajutan, synes vara utrymmet under backen i fartygets för, som även inrymde kabyssen, det vill säga köket.

På ett sammanträde i amiralitetskollegium i början av augusti 1661 beslutades att strussen *Bodekull*, som då befanns i Stockholm, skulle segla tillbaka till Bodekull, "där han byggde är, att hithämta en annan struss". De båda strussarna skulle sedan segla till Landskrona där arbetet som bäst pågick med att bärga kanoner från det sjunkna svenska krigsfartyget *Svärdet*. Därefter skulle *Bodekull* segla tillbaka till Stockholm med de bärgade kanonerna.⁸²

På väg söderut skulle ett brev levereras till fogden i Kalmar. Dessutom skulle åtta båtsmän hämtas upp på Öland för att segla med ned till Ebbe Simonsson och varvet.⁸³ Hur *Bodekull* användes de följande åren är inte känt, men det råder knappast något tvivel om att det lilla fartyget kunde nyttjas för många olika ändamål, för att upprätthålla kontakter och transportera proviant, folk, materiel och meddelanden mellan flottans enheter.

Fram till slutet av 1670-talet var Skeppsholmen i Stockholm flottans huvudstation. Det fanns utan tvivel många fördelar med att ha flottan placerad i huvudstadens mitt, inte minst närheten till kungliga slottet, de olika kollegierna men även alla de verksamheter som levererade allt från bröd, öl, kanoner och allt annat som flottan behövde. Men lokaliseringen innebar även vissa nackdelar. Stockholm ligger drygt 40 mil längre norrut än Köpenhamn och dessutom inbäddat i en djup skärgård. Det nordligare läget och den senare islossningen innebar att den danska flottan alltid var ute på Östersjön flera veckor tidigare än den svenska.

Under 1600-talet etablerades Dalarö som Stockholms uthamn och samtliga handelsfartyg som kom söderifrån var ålagda att passera via tull och lotsstationen som förlades där. Mot havet skyddades uthamnen genom Dalarö skans som i krigstid hade en omfattande besättning. Men för att bege sig ut till Dalarö från Stockholm med ett stort fartyg, var man tvungen att segla en ordentlig omväg över bland annat Vaxholm, en resa som kunde ta flera veckor om vinden kom från fel håll. Det fanns en snabbare väg över Baggensfjärden och det så kallade Harstäket – som numera kallas

Baggenstaket – men passagen kunde endast nyttjas av mindre fartyg eftersom det var för trångt och grunt. Farkoster av *Bodekulls* storlek var följaktligen outhållbara för att upprätthålla statens kontakter mellan Stockholm, uthamnen och Dalarö skans.⁸⁴

Förutom att förflytta arbetskraft till flottans varv, att skicka post, eller transportera ekvirke och bärgade bronskanoner användes de ombyggda strussarna till att transportera flottans proviant. När man läser igenom flottans korrespondens slås man av hur mycket tankemöda, pengar och logistik som gick åt till att hålla timmermän, bysseskyttar och besättningar mätta på varv, fästningar och uppankrade, väntande skepp.

Både *Bodekull* och *Jonas* var tydligen synnerligen väl lämpade för att transportera mjöl och spannmål. För att sätta behovet av särskilda mjölskutor i lite sammanhang och få lite proportion på hur mycket mjöl som flottan behövde transportera, kan nämnas att i juli 1678 behövdes 252 tunnor mjöl.⁸⁵ Systerskeppet *Jonas* nämns i källorna som en skuta för att transportera råg år 1667 och det är med en last av mjöl som även *Bodekull* uppträder i de skriftliga källorna för sista gången under hösten 1678.⁸⁶

Förlisningsplatsen

Axel Zettersten menar i *Svenska flottans historia: åren 1635-1680* att *Bodekull* förolyckades på Baggensfjärden, drygt 17 kilometer ifrån platsen där vraket ligger.⁸⁷ Zetterstens imponerande forskargärning bygger på omfattande genomgång av skriftliga källor. Men som påpekats av bland annat professor Jan Glete så måste hans arbete i vissa fall kontrolleras mot ursprungsdokumentet, då han inte alltid är tydlig med vad som är hans egna slutsatser. Att *Bodekull* förliste på Baggensfjärden har visat sig vara just en sådan slutsats.

I den tryckta boken saknas hänvisning till varifrån han hämtat uppgiften. Som tur är förvaras Zetterstens arbetsanteckningar i Krigsarkivet. Materialet består av nio föredömligt ordnade pärmar med handskrivna anteckningar där källhänvisningarna är både ingående och noggranna. För *Bodekulls* förlisning hänvisas till ett protokoll från amiralitetskollegium den 5 november 1678. I ursprungskällan kan man läsa följande:

Amirallöjtnanten Gyllenspaak blev jämte assessorn Fägerstierna beordrad att besiktiga den från den strandade skutan Bodekull med en esping komne degen, efter proviantmästaren Hallen berättar den intet annat duga till, än att giva åt oskälige kreatur.⁸⁸

Den korthuggna noteringen berättar egentligen inte mer än att *Bodekull* sjunkit inom en radie från amiralitetet i Stockholm som inte var större än att förlisningsplatsen kunde nås med en esping, samt – något förbryllande – att de räddat deg från sjunkande fartyget!

Det hela måste sättas in i ett större sammanhang för att bli begripligt. Under hösten 1678 låg den stora merparten av svenska flottans skepp i Kalmar. Syftet med att välja denna sydliga vinterhamn var för att snabbare mobilisera flottan och möta fienden nästföljande vår. Även om stora delar av manskapet skickats hem så fanns åtskilligt med folk kvar ombord på fartygen och behövde mat. Hans Wachtmeister var högsta befäl över flottan i Kalmar och skötte provianttransporterna med flottans egna fartyg.⁸⁹ Ett av dessa var *Bodekull*.

Det dokument som tydligast berättar om *Bodekulls* förlisning är ett protokoll från ett sammanträde i amiralitetskollegium i den 15 oktober 1678, där man kan läsa att:

Proviantmästaren Petter Hall inkom redogörandes ödmjukast hur såsom skepparen Oluf Styff på mjölskutan Bodekull, som hade order att segla till Looss qwarn⁹⁰, har mot befallning seglat till Fagerholmen, och där låtit mala, varandes det 20 mil längre bort och i krok, varest⁹¹ bemälte skuta är under sin hemresa råkat på grund, så att vattnet står över skutan.⁹²

Platsen för "Looss qwarn" har inte återfunnits. Fagerholmens kvarn låg däremot på Ingarö i Stockholms skärgård. Protokollet berättar att Fagerholmen alltså låg 20 mil längre bort än "Looss qwarn" men dessvärre inte vilken sorts mil det är frågan om. 20 äldre nautiska mil motsvarar 148,4 kilometer och 20 äldre mil är ungefär 214 kilometer. "Looss qwarn" borde följaktligen ligga utmed Östgötakusten eller i norra Småland om Fagerholmen "varandes det 20 mil längre bort och i krok". Citatet avslöjar även att *Bodekull* förliste "under sin hemresa", vilket således innebär att den lilla



Figur 13. Utsnitt av karta över Stockholms skärgård upprättad 1714. Farlederna redovisas med prickade linjer. Leden för stora skepp via Vaxholm försvinner ut i högerkanten. Bodekulls sista resa gick från Fagerholmens kvarn (1) och följde leden söderut för att passera sundet vid Dalarö skans (5) men fartyget förläste i stället innanför Edesön (2). Notera att den äldre leden passerar genom det numera mycket grunda sundet väster om ön Munken (4). Bodekull passerade således inte Baggensfjärden (3) vilket Zettersten föreslog som möjlig förlisningsplats (redigerad efter Hedin 2007, s. 161).

mjölskutan stävade tillbaka mot Kalmar när den sjönk. Grundstötningen har således ägt rum utmed farleden söder om Ingarö.

Under 1600-talet var sjöfartens rörelser genom skärgården strikt reglerade; dels genom lagen som bestämde att fartyg som seglade söderut skulle passera via Dalarö, dels genom att farvattnen utanför de beprövade lederna rymde tusentals förrådiska, okända och okarterade grund. Det finns därför goda skäl att anta att Olof Styff styrde *Bodekull* utmed leden söderut mot Dalarö från Fagerholmens kvarn. Fartyget passerade följaktligen inte ens Baggensfjärden vilket Zettersten anger som förlisningsplats.⁹³ (Fig. 13).

Var själva grundstötningen ägde rum kan man endast spekulera kring. Med tanke på att de ändå lyckades rädda 20 tunnor mjöl från det sjunkande fartyget så kan det inte ha sjunkit alltför fort. Grundstötningen kan således ha skett en bit ifrån där vraket nu ligger.

På äldre sjökort passerar leden norrut mot Ingarö och Fagerholmen mellan Smådalarö och Munken. Sundet är idag mycket grunt med flera osynliga stenar under ytan. Kanske var det där som *Bodekull* gick på grund? De borde inte ha förlist utomskärs eftersom de tillvaratagna mjöltunnorna transporterades med en esping och en lodja till Stockholm.⁹⁴ Väl framme konstaterade proviantmästaren att mjölet var helt bortskämt "som en deg" och fortfarande mer än tre veckor efter förlisningen diskuterades hur man skulle göra bröd av den sjöblandade degen.⁹⁵

Vrak beskrivs ibland som frusna ögonblick och ett fascinerande spår från själva förlisningsögonblicket är synligt på vraket. Utan tvivel har Olof Styff och hans besättning gjort allt de kunnat för att hålla det sjunkande fartyget flytande med hjälp av läns pumparna. Pumparna är tillverkade av urborrade alstammar som räcker hela vägen ner i skrovet. En pålitlig konstruktion förutom när det kommer in smuts och skräp som sätter igen och blockerar den nedre sugande änden. För att rensa pumpröret måste det dras upp på däck. Att så har skett under förlisningen avslöjas av att babordssidans läns pump inte står i sitt ursprungliga läge utan är nedkörd i det som varit den mindre lucköppningen akter om stormasten. Med det stigande vattnet nere i rummet fanns det inte tid eller möjlighet att lirka ner pumpen i sitt ursprungliga läge. Sitter det möjligtvis en degklump från hösten 1678 kvar i pumpen är frågan?

Samma fartyg?

För att återgå till artikelns huvudsakliga syfte så kan argumenten för att vraket på botten vid Edesön är identiskt med fartyget *Bodekull* som nämns i skriftliga källor sammanfattas på följande sätt:

De skriftliga källorna berättar att *Bodekull* förliste i farleden, på väg söderut från Fagerholmens kvarn. Fartyget kan dock inte ha hunnit längre bort än att lasten kunnat transporteras in till Stockholm i en esping. Vraket har påträffats utmed farleden söder om avgångsorten.

De skriftliga källorna berättar att *Bodekull* började byggas som en struss, ett litet öppet fartyg som var ämnat för att transportera hästar och krigsfolk. Vraket är uppenbarligen ombyggt och har en däcksnivå under det ordinarie däck. Denna däcksnivå är till största delen är öppen och kunde således inrymma hästar. Det har dessutom ett akterskepp av ovanligt utförande som är ombyggt.

De skriftliga källorna berättar att *Bodekull* byggdes enligt vissa på förhand givna dimensioner, där längd, bredd och djupgående fastställdes enligt ett bestick. Dessa mått överensstämmer med vraket.

De skriftliga källorna berättar att *Bodekull* förhöjdes och försågs med ett däck med flera luckor, varav den största var tillräckligt stor för att hissa ner en häst. Vrakets luckor stämmer överens med detta och den stora lucköppningen är större än samtida handelsfartyg.

De skriftliga källorna berättar att *Bodekull* byggdes under ledning av engelsmannen Thomas Day och att det efter ombyggnad liknade en liten engelsk fregatt. Vraket har skeppstekniska särdrag som förknippas med engelskt skeppsbyggeri, framförallt akterskeppet som alltså byggts om enligt Thomas Days anvisningar.

De skriftliga källorna berättar att *Bodekull* kunde föra fyra kanoner för om stormasten och sex akter om stormasten. Vraket har ett kanonportsarrangemang som motsvarar detta.

De skriftliga källorna berättar att *Bodekull* föreslås ha engelsk galjon. Vraket har galjon, vilket är väldigt ovanligt på så här små fartyg.

De skriftliga källorna indikerar att *Bodekull* byggdes av virke från många olika håll. Vrakets virke visar genom dendrokronologisk analys att virket kommer från flera olika skogsbestånd.

Det är mot detta samlade intryck som jag menar att det är fullt rimligt att dra slutsatsen att *Bodekull* och "Dalarövraket" är samma fartyg. De skriftliga källorna beskriver *Bodekull* som en unik och udda farkost, en riktig särling. Att dessa karaktärsdrag också kan iakttas på vraket gör identifieringen ovanligt säker.

Mycket mer finns givetvis att säga om *Bodekull* och de verksamheter i vilka fartyget användes. Förhoppningsvis går det att snart att återvända till såväl de skriftliga källorna som till vraket för fortsatt forskning.

Summary

In 2003 a well preserved shipwreck was discovered north of Dalarö in the Stockholm Archipelago. Artefacts indicated that the ship sank during the mid or later half of the 17th century. An archaeological survey revealed that even if the vessel was very small it showed many details that are usually found on large sailing warships, such as gun ports along the sides and a lion figure head. Despite the massive attention the wreck has achieved, from researchers, media and others, the original identity of the wreck has remained an open question until now.

In the preserved minutes and letters of the Swedish Admiralty kept in the Military Archives reveal that the Swedish king Karl X Gustav ordered a number of small vessels to be used for transport of horses and soldiers in his war against Denmark in 1659. After the unpredicted death of the king, the campaign against Denmark was cancelled and the unfinished ships were rebuilt in different ways.

One of these was *Bodekull*, which was built under supervision of the newly recruited English Master Shipwright Thomas Day between 1659 and 1661. As the design was changed during construction, several unique details, that are also visible on the wreck, are mentioned in the preserved correspondence between the shipyard and the Admiralty.

In October 1678 the *Bodekull* was sent from Kalmar to grind cereals at a mill along the coast. Despite his instructions they sailed to Fagerholmen in the Stockholm archipelago. On its way back the ship hit a rock and sank. 20 barrels of water soaked flour was sent to Stockholm.

This article summarizes the archival research that has led to the identification of the ship.

Källor

Arkiv

KrA, Krigsarkivet

Amiralitetskollegium (Ak) ankommande handlingar 1659, 1660, 1661

Amiralitetskollegiums protokoll 1661, 1678

Amiralitetskollegiums registratur 1659, 1660

Hjalmar Börjessons samling, skeppsregister.

Axel Zetterstens arkiv.

RA, Riksarkivet

Sjöexpeditioner 1664-1679

RR, Riksregistraturet 1659.

Statsarkivet i Gdansk

Resejournal 1627-1628 av Abraham Boot, Manuskriptsamlingen Referenskod: PL/10/1016), no. 58

Litteratur

Ahlström, Christian, *Spår av hav, yxa och penna – historiska sjöolyckor i Östersjön avspeglade i marinarkeologiskt källmaterial*. Helsingfors 1995.

Ahlström, Christian, *Looking for Leads – shipwrecks of the past revealed by contemporary documents and archaeological record*. Helsingfors 1997.

Arnshav, Mirja, "I Kaijutan war een hop qwinfolk och barn" – Kvinnor ombord på 1600-talets örlogsfartyg, *Forum navale*, vol. 73, 2017.

Arvidsson, Catrine & Landberg, Hans, Kronobageriet, *Kulturvärlden*, nr 4, 1998.

Askgaard, Finn *Kampen om Östersjön på Carl X Gustafs tid*, Carl X Gustaf-studier 6, København 1974.

Berg, Jonas, "Amiralitetsbagare i Stockholm", *Forum Navale*, vol. 47, 1991.

Berggren, Jan, "Kring 1636", i: *Tullverket 1636-1986: en jubileumsbok*. (1986). Stockholm, s. 12-25.

Bergman, Ernst, *Gamla varvet i Göteborg 1660-1825: historik och beskrivning*, Göteborg 1954.

Cederlund, Carl Olof, *The Old Wrecks of the Baltic Sea*. Oxford 1983.

Cederlund, Carl Olof, *Nationalism eller Vetenskap, svensk marinarkeologi i ideologisk belysning*. Stockholm 1997.

Eriksson, Niklas, "Sailing, sleeping and eating on board seventeenth century ships: Tapping the Potential of Baltic Sea shipwrecks, with regard to the Archaeology of Space", i: Adams, J. & Rönnby, J. (red.) *Interpreting Shipwrecks: Maritime Archaeological Approaches*. Southampton 2013.

Eriksson, Niklas, *Urbanism under Sail: an archaeology of fluit ships in early modern everyday life*. Huddinge 2014a.

Eriksson, Niklas, "The Edesö Wreck: the hull of a small, armed ship wrecked in the Stockholm archipelago in the latter half of the seventeenth century", *International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 43, Augusti 2014b.

Eriksson, Niklas, *Riksäpplet: arkeologiska perspektiv på ett bortglömt regal-skepp*. Lund 2017a.

Eriksson, Niklas, "The ship Riksäpplet and the introduction of English naval architecture in Sweden in the 17th century", *Post-Medieval Archaeology*, vol. 51, 2017b.

Eriksson, Niklas, *Svärdet (1663-1676) – ett regalskepp byggt på holländskt manér*, META: Historiskarkeologisk tidskrift, 2017c.

Eriksson, Niklas, *Eftermedeltida skeppsvrak: reflektioner kring marinarkeologi och historisk arkeologi med exempel från Östersjön*, Rapport från marinarkeologisk konferens i Rudkøbing, 2017d.

Glete, Jan, "Hur stor var Kronan? Något om stora örlogsskepp i Europa under 1600-talets senare hälft", *Forum Navale*, vol. 55, 1999.

Glete, Jan, *Swedish Naval Administration 1521-1721, Resource Flows and Organisational Capabilities*, Lieden & Boston 2010.

Goodwin, Peter, *The Construction and Fitting of the English Man of War, 1650-1850*, London 1987.

Hall, Nils. & Halldin, Gustaf, "Skeppstyper", i Halldin, Gustaf. (Red.) *Svenskt skeppsbyggeri: en översikt över utvecklingen genom tiderna*, Malmö 1963, s. 79-90.

Hammar, AnnaSara, *Mellan kaos och kontroll: Social ordning i svenska flotan 1670–1716*. Lund 2014.

Hansson, Jim, *Regalskeppen "Solen" och "Victoria" skiner igen: Arkeologisk utredning, etapp 1 och 2, Karlskrona socken, Karlskrona stad, Blekinge län*, Stockholm 2016.

Harpster, Matthew, "Shipwreck Identity, Methodology, and Nautical Archaeology", *Journal of Archaeological Method and Theory*, vol. 20.4, 2013.

Hedin, Anders, *Sveriges sjökartor 1539–1836 = Sea charts of Sweden*. Stockholm 2007.

Jakobsson, Håkan, "The warship in Swedish seventeenth century society – a cultural construction?" *Scandinavian journal of history*, vol. 24, 2000.

Jansson, E, Alfred, *Dalarö: historisk återblick till hugfästade av 300-årsminnet*. Ålsten 1936.

Laughton, Leonard George Carr, *Old ship figure-heads & sterns: with which are associated galleries, hanging-pieces, catheads and ad divers other matters that concern the "grace and counterance" of old sailing-ships*. Mineola, New York 1925, (2001).

Landström, Björn, *Regalskeppet Vasan—från början till slutet*. Stockholm 1980.

Lavery, Brian, *The Ship of the Line. Volume I: The development of the battle fleet 1650-1850*. London 1983.

Linderson, Hans, Dendrokronologisk analys av en fartygslämning vid Dalarö, "Dalarövraket", i Haninge kommun. Nationella Laboratoriet för Vedanatomi och Dendrokronologi, rapport nr 2008:57.

Linderson, Hans, Dendrokronologisk analys av en fartygslämning (FO896) mellan Gotland och Öland, Nationella Laboratoriet för Vedanatomi och Dendrokronologi, rapport nr 2011:39.

Lundgren, Kurt, *De stora örlogsskeppen från Carlshamn 1659–1676: en mikrohistorisk studie i skeppsbyggnad, teknik och livsvillkor under stormaktstiden*. Karlshamn 1999.

Lundgren, Kurt, *Sheldon, Day, Turner: tre engelska skeppsbyggmästare i Sverige under stormaktstiden*. Färjestaden 2000.

Martin, Colin, *A Cromwellian Warship wrecked off Duart Castle, Mull, Scotland, in 1653*, Edinburgh, 2017.

Müller, Leos, Hallén, Per, Lennerfors, Thomas, Taro, Handel och sjöfart, i: Ekström, S., Müller, L., Nilsson, T., (red.) *Sjövägen till Sverige: Från 1500-talet till våra dagar*, Malmö 2016, s. 69-120.

Nilsson, Anders, 1987, "Om Francis Sheldon, sir Anthony Deane och skeppet KRONAN: Ett rekonstruktionsförsök", I. *Kalmar län 1987: Årsbok för kulturhistoria och hembygdsvård*, Kalmar läns museum, s. 88-108.

Rodgers, Bradley; Richards, Nathan; Lusardi, Wayne. "‘Ruling Theories Linger’: Questioning the Identity of the Beaufort Inlet Shipwreck", *International Journal of Nautical Archaeology*, 2005, 34:1, s. 24-37.

Rålamb, Åke Clason, *Skepsbyggerij – eller Adelig öfvings tionde Tom*. Stockholm: Sjöhistoriska museet, 1691 (1943).

Sobéus, Urban, *Försvarsanläggningar i Stockholms skärgård: Furusund, Sandhamn, Dalarö och Älvsnaven och optiska telegrafan*. Stockholm 1998.

Stackell, Lenny, *Ur regalskeppet Äpplets historia: efter dokument i Riksarkivet och Flottans arkiv*, Stencil: Sjöhistoriska museet, 1929.

Söderlind, Ulrica, *Skrovmål: Kosthållning och matlagning i den svenska flottan från 1500-tal till 1700-tal*, Forum Navales skriftserie 17, Stockholm, 2006.

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

Wachtmeister, Alarik, Något om i Karlskrona örlogshamn fordom sänkta skepp, *Tidskrift i sjöväsendet* 1912, 75, s. 55-74.

Wendt, Einar, *Amiralitetskollegiets historia. 1, 1634-1695*. Stockholm 1950.

Noter

¹ Se t ex Harpster 2013; Eriksson 2013; 2014a, s. 21-49.

² Som exempel har nyligen vraken efter *Victoria* och *Solen* identifierats och uppmärksamats utanför Karlskrona, se Hansson 2016, se även Wachtmeister 1912.

³ Cederlund 1983, s. 69; 1997, s. 126; Ahlström 1995.

⁴ För diskussioner kring problematiken, se Cederlund 1997, s. 92-111, Rodgers et al 2005, Martin 2017, s. 27, Eriksson, 2017d, s. 106-107.

⁵ Se diskussion hos Eriksson 2013.

⁶ Avsnittet bygger på Eriksson 2013; 2014b.

⁷ Landström, 1980, s. 105; Lavery 1984, s. 34-36; Laughton 2001, s. 105-6; Eriksson 2017a, s. 119.

⁸ Linderson 2008, se även diskussion hos Eriksson 2014b, s. 112.

⁹ För översikt kring den sjömilitära händelseutvecklingen se Askgaard 1974 eller Glete 2010, s. 175-184.

¹⁰ Riksregistraturet, 1659-11-30, fol 3509, RA, normaliserad stil.

¹¹ Jfr SAOB, slagord "struss".

¹² Bilden finns i Abraham Boots resejournal från 1627-1628 som förvaras i manuskriptsamlingen i staden Gdansk statsarkiv, referenskod: PL/10/1016, no. 58.

¹³ Hall & Halldin 1963, s. 90, Bild 143.

¹⁴ SAOB, slagord "Struss", Hall & Halldin 1963, s. 82.

¹⁵ Riksregistraturet 1659-11-30, fol 3509.

¹⁶ Amiralitetskollegium registratur, skrivelse från Herman Fleming och Richard Clerck 1659-12-14, KrA.

¹⁷ *Ibid.* vissa mått finns även återgivna i Zettersten 1903, s. 310-311.

¹⁸ Einar Wendt har i *Amiralitetskollegiets historia, del 1*, tämligen ingående beskrivit turerna kring strussbygget, s. 187-190, men han tycks ha missat att Herman Fleming reviderade besticket i december så att de gjordes större.

¹⁹ Herman Flemings brev till kungen, KrA, Amiralitetskollegiets registratur 1659-12-14.

²⁰ Bergman 1954, s. 15-17.

²¹ Wendt 1950, s. 187-98; Bergman 1954, s. 15-16; Askgaard 1974, s. 433-34; Lundgren 1999, s. 8-17; Glete 2010, s. 419.

²² Se Lundgren 1999 för en beskrivning av varvsverksamheten i Bodekull.

²³ Fullmakten är undertecknad av kungen på Kronborgs slott i december 1659 och en kopia är bilagd Simonssons skrivelse till Amiralitetskollegium 1660-06-18, KrA. Angående varvsetableringen, se Lundgren 1999, s. 7.

²⁴ För diskussioner om de nyrekryterade engelska mästarna se Glete 2010, s. 340ff, 418ff; Lundgren 2000; Eriksson 2017a, s. 89-112.

²⁵ Se Eriksson 2017a, s. 109-112; 2017b.

²⁶ Lundgren 1999, s. 5-13.

²⁷ Riksregistraturet 1659-12-14.

²⁸ Riksregistraturet 1659-12-17, fol. 2694.

²⁹ Lundgren 1999, s. 8-9.

³⁰ Amiralitetskollegium Ak registratur 1659-09-28, fol. 473-474, KrA.

³¹ Linderson 2008.

³² Memorial i Riksregistraturet, 1659-12-16, fol. 3682-3683, se även Zettersten 1903, s. 303.

- ³³ Riksregistraturet 1658-11-27, fol. 2471-2473.
- ³⁴ Askgård 1974, s. 351ff.
- ³⁵ Den engelska plankan på *Bodekull* kan även vara en reparation. Som jämförelse kan nämnas att den dendrokronologiska analysen av virke från skeppet *Svärdet*, visade sig vara fallt efter 1672, tio år efter att fartyget sjösattes, jfr Linderson 2011 och Eriksson 2017c, s. 11.
- ³⁶ Stackell 1929, s. 14; Eriksson 2017a, s. 174-175.
- ³⁷ AK ankommande handlingar 1660-03-03, KrA.
- ³⁸ AK ankommande, brev från Simonsson 1660-03-18.
- ³⁹ Ak ankommande 1660-05-23.
- ⁴⁰ Riksregistraturet 1659-11-30, fol 3509, Ak registratur, brev från Herman Fleming 1659-12-14.
- ⁴¹ Kopplingen mellan namnet och fartygstypen är oviss. Han hette först Daniel Jönsson Strutz (1607-1672) och erhöll namnet Strussflycht i samband med att han blev adlad år 1648. På vapenskölden återfinns en struts. Lars Mattson Strusshielm däremot, vars adelsvapen avbildar själva fartygstypen struss, förde befäl över struss- och lodjeflottan i Stralsund. Allt enligt hemsidan adelsvapen.com.
- ⁴² Ak, brev från Strussflycht 1661-01-16. KrA.
- ⁴³ Ak, brev från Clas Ugglå 1661-01-16, se även Bergman 1954, s. 14-17. Strussarna fick namnen *Raphael* och *Jupiter*. Zettersten 1903:587 skriver felaktigt att Sheldon byggde *Jupiter*, se Bergman 1954, s. 17.
- ⁴⁴ Ak inkommande, från Strussflycht 1660-08-11, KrA.
- ⁴⁵ Hjalmar Börjessons arkiv, slagord Jupiter, KrA.
- ⁴⁶ Ernst Bergman kopplar dock inte samman ritningen med *Jupiter* och *Rafael*. Enligt honom byggdes dessa fartyg enligt det äldre besticket och alltså endast 60 fot långa och 18 fot breda, jfr 1954, s. 17. Bergman har således inte känt till skrivelsen med Herman Flemings reviderade bestick, se Ak registratur 1659-12-14.
- ⁴⁷ Argumentet för detta är att de bär mindre bestyckning än *Jupiter*, *Margareta* och *Hanö*, samt att de listas som strussar och skutor i skeppslistorna under 1670-talet. De var det första paret som byggdes, direkt efter kungens befallning och bestick.
- ⁴⁸ Amiralitetskollegium registratur, skrivelse från Herman Fleming och Richard Clerck 1659-12-14, KrA.
- ⁴⁹ Strussflycht till Ak 1660-08-08.
- ⁵⁰ RR, 3509.
- ⁵¹ För förklarande bilder av hur akterskeppen byggdes upp på engelska flottans skepp, se exempelvis Goodwin 2006, s. 23-38.
- ⁵² Ransontimret kan liknas vid en böjd regel som suttit utmed akterpegelns kanter i skarven mellan akterspegeln och skrovsidan. Tillsammans med akterstäv och häckbalkarna bildar ransontimren själva ramverket för akterspegeln.
- ⁵³ Zettersten 1903, s. 199, 564, menar dock att *Jonas* byggdes 1660 och *Bodekull* 1661. I själva verket sjösattes de efter varandra 1660.
- ⁵⁴ Strussflycht till Ak 1660-08-08, KrA.
- ⁵⁵ *Ibid.*
- ⁵⁶ Jakobsson 2000, Angående amiralitetets synpunkter på galjoner, se Eriksson 2017a, s. 189-191.
- ⁵⁷ *Ibid.*
- ⁵⁸ Se Eriksson 2014a, s. 112.

- ⁵⁹ Se även diskussion hos Eriksson 2017a; 2017b.
- ⁶⁰ Strussflycht till Ak 1660-08-08, Simonsson till Ak 1661-06-20.
- ⁶¹ Strussflycht till Ak 1660-08-08
- ⁶² Eriksson 2014a, s. 106-112.
- ⁶³ Se exempel hos Eriksson 2014b.
- ⁶⁴ Strussflycht till Ak 1660-08-08.
- ⁶⁵ *Ibid.*
- ⁶⁶ *Ibid.*
- ⁶⁷ Simonsson till Ak 1661-02-06; 1661-07-18.
- ⁶⁸ Strussflycht till Ak 1660-08-08.
- ⁶⁹ *Ibid.*
- ⁷⁰ Simonsson till Ak 1660-08-23.
- ⁷¹ Strussflycht till Ak 1660-08-08.
- ⁷² Index Navium, Amiralitetskollegiet, Glete, Jan, "List of Swedish Warships 1521-1721", http://www2.historia.su.se/personal/jan_glete/Glete-SwedishWarship-List1521-1721.pdf (läst 2017-05-16).
- ⁷³ Strussflycht till Ak 1660-08-08, för beskrivning av vraket, se Eriksson 2014a, s. 111
- ⁷⁴ Simonsson till Ak 1661-02-06, enligt *Index Navium* (se not 72) var *Hanö* hela 77 fot lång och 26 fot bred.
- ⁷⁵ Simonsson till Ak 1661-08-01.
- ⁷⁶ Simonsson till Ak 1661-07-18.
- ⁷⁷ Jfr Eriksson 2013.
- ⁷⁸ *Extract Uppå Underskrefne Skieppens och Farkostars Besättningh, efter inkombne Rullor Pro Anno 1679*, Nya nummerserien, vol12a, KrA.
- ⁷⁹ Se flera exempel hos Hammar 2014, och översikt hos Arnshav 2017.
- ⁸⁰ Provianteringslistan bilagd Simonssons brev till Ak 1661-05-29.
- ⁸¹ Simonsson till Ak 1661-07-11
- ⁸² AK prot 1661-08-06
- ⁸³ *Ibid.*
- ⁸⁴ Se till exempel Jansson 1936, Berggren 1986, Sobéus 1998.
- ⁸⁵ "Förslagh Uppå huru myckett som för July månadh Till Skieps Flåttans Proofianteringh reguireras, såsom och hwadh som finas i förrådth sampt fattas så wähl för dem som ähro i dahleröön, som dhe hwilka liggia i Callmar och förwentas hijt, bestående af 407 Caiute Personer och 7083 gemena
- ⁸⁶ Enligt excerpt i Börjessons samling ska *Jonas* vara en skuta för att transportera råg.
- ⁸⁷ Zettersten 1903, s. 564.
- ⁸⁸ AK protokoll 1678-11-05.
- ⁸⁹ AK protokoll 1678-09-28.
- ⁹⁰ Ska tilläggas att samma skrivare skriver "looss" när han menar lots. Kvarnen kan alltså ha kallats Lots kvarn.
- ⁹¹ Ordet "varest" ter sig lite främmande i för oss sentida läsare, men torde i detta sammanhang kunna ersättas med "var".
- ⁹² AK protokoll 1678-10-15.
- ⁹³ Zettersten 1903, s. 564.
- ⁹⁴ AK prot 1678-10-15.
- ⁹⁵ AK prot 1678-11-05, 1678-11-06.



Sweden and the Treaty of Breda in 1667 – Swedish diplomats help to end naval warfare between the Dutch Republic and England

Frans Gooskens

The Peace Treaty of Breda ended the Second English-Dutch War in 1667.¹ This war began in 1665 and was fought at sea between England and the Dutch Republic. The Republic had Denmark and France as allies. The English had formed in 1665 an alliance with Sweden, but the country remained neutral in practice. Partly due to the good work of Swedish diplomats, negotiations in the Dutch city of Breda led to an end of this maritime war.

In the four separate peace treaties that were drawn up at the Treaty of Breda on July 31 friendly words were written for Swedish king Charles XI and his diplomats.² In view of the general prosperity and peace among

Frans Gooskens is independent researcher. He has written mainly on the history of the Southern Netherlands. In 2016 he defended successfully his dissertation on the foundation of almshouses in the Southern Netherlands, Germany and Italy. He has also published a study on the 16th century Dutch admiral and pirate Frans Behem who was sentenced to death in Bremen. In most of his studies he describes the connections between regional history and international developments. He works as IT-specialist for the Dutch Standardization Institute (NEN) in Delft.

Christians, he had negotiated peace between three kingdoms (England, Denmark and France) and the Republic. The act did not state that the king was only 11 years old and under the supervision of a six-person regency council. So, in fact, it was not the king but the council that was responsible for the active role in the peace process. Eight years after the conclusion of treaty, Charles would officially be crowned king.

The Swedish government took the role of mediator seriously and would employ three top diplomats, who received support from two secretaries. These three diplomats were Baron Peter Julius Coyet (1618-1667), Count Christoff Delphicus zu Dohna (1628-1668) and Baron Göran Claesson Fleming (1628-1667). The main question to be addressed here is why Sweden sent and financed a top delegation to Breda. Moreover, were the targets met and what was Sweden's contribution to the establishment of the Breda Peace Treaty?

Sweden and the Netherlands

The presence of Sweden in Breda must be seen in the context of the expansion policy in the Baltic Sea area. This expansion policy was a response to earlier wars in the years 1563-1570 (Northern Seven Years' War) and 1611-1613 (Kalmar War) with arch-enemy Denmark. This also involved the control of shipping traffic through the Sound. All ships that went through this passage had to pay tolls to the Danish Crown. In the period until 1660 Sweden conquered Danish territory at the east side of the Sound and the country acquired large areas around the Baltic Sea: present-day Estonia and Latvia and in northern Germany around Bremen and part of the Duchy of Pomerania. The result of this expansionist policy was that nearly all ports in the Baltic Sea were now controlled by Sweden.³

The Baltic grain trade was called in the Netherlands the 'Mother of all trades' because it brought so much wealth, especially to Amsterdam. Dutch ships transported every year 40.000 last of grain, mainly rye, to the Netherlands. This quantity of grain could feed 800.000 persons. From all goods transported to Amsterdam 40% came from the Baltic region. So this region was of vital interest for the Dutch economy.⁴



1. Map with the territorial expansion of Sweden in the 17th century. Until 1667 the Dutch government had an alliance with the Kingdom of Denmark. (en.wikipedia.org/wiki/History_of_Scandinavia#17th_century).

The Dutch Republic harbored suspicions against this expansion of Sweden. Johan de Witt, the Pensionary of the States of Holland and the leading politician of the Republic, tried to avoid war in the Baltic.⁵ Open war between Denmark and Sweden was not in Holland's interest because this hindered trade and there was a risk that one country would become dominant. In practice the Republic usually supported Denmark against the power-hungry neighbor Sweden, which was at the time also trying to get the English and the French on its side. Sweden had already concluded several alliances with England.

The Swedish troops began in January 1656 a siege of Danzig. This port city was important for the Dutch trade and the last major port city on the Baltic Sea, which fell outside the Swedish sphere of influence. Danzig was important for the Republic for the trade in grain. Of all rye from the Baltic region more than 70% was shipped from Danzig, for wheat that was 63%.⁶ That is why the Netherlands sent ships and troops to the besieged city. The Swedish troops could do nothing but retreat and then the Elbing Treaty was concluded. In this treaty, Sweden, with some exceptions, promised not to demand a higher toll for Dutch ships than for their own ships.⁷ Due to these exceptions, the town of Amsterdam protested against certain stipulations that could give toll advantages to Swedish ships. Therefore, some stipulations in the Treaty were better described in the so-called 'elucidations' on the Elbing Treaty.

When there was a war between Sweden and Denmark between 1657 and 1660 and Copenhagen was invaded by Sweden, Johan de Witt sent a fleet to assist the Danish army. It was unacceptable for the Amsterdam trade on the Baltic Sea if Sweden would control both sides of the Sound. In October 1658 the Dutch fleet reached Copenhagen and ended the siege. In 1660 lasting peace was established between the two Scandinavian competitors after pressure from England, the Netherlands and France. France wanted support from Sweden in particular for its struggle against the Habsburg Empire. England and the Netherlands both wanted peace in the Baltic for their trade in grain, iron and wood. Only after the heavy defeat against the Republic, the Swedish king ratified the Elbing Treaty in 1660, including the interpretations.⁸ Sweden felt these 'elucidations' to be unfair and difficult to maintain. Seven years later they succeeded in con-

vincing the Republic to skip these interpretations and it was one of their reasons to be active in Breda.

In all these conflicts with Denmark, Sweden had maintained good diplomatic relations with England and France. During the Second Anglo-Dutch War (1665-1667) Sweden sought to choose the side of England. However, a major financial donation from the French king Louis XIV convinced the Scandinavian country to remain neutral.⁹ As an emerging military and naval force, Sweden wanted to keep a stable alliance with England and build a stable alliance with the Netherlands. In addition, the three countries had in common that they were hostile to the pope in Rome. Sweden was Lutheran, England was Anglican and in the Netherlands Calvinists were in power.

Sweden thus had a strategic self-interest in the Treaty of Breda. The country wanted to loosen the Netherlands from their alliance with arch-enemy Denmark and they could simultaneously ensure that Denmark did not collect too much in Breda at the expense of Sweden. They hoped to lay the foundation for the future alliance with England and the Netherlands. The peace that was established with Denmark in 1660 also made Sweden acceptable to all parties, even Denmark, as impartial mediator for the peace talks. Financially exhausted by the many wars, Sweden now embarked on a peace policy. The regency council that formed the government of Sweden had formulated a strategy that focused on consolidating the conquered territory. They tried to obtain financial support from other countries in exchange for an alliance. The Netherlands were attractive to Sweden as a rich country.¹⁰

Sweden itself was economically important to the Republic as a supplier of tar, iron and copper. Metal was first exported in unprocessed form, but later the export of Swedish cannons began. The Dutch family Trip, working with Lodewijk de Geer, had an important role in this trade. De Geer would organize the production of cannons in Sweden itself in 1626 and make it an important export product.¹¹

The close personal relationships between individuals in Sweden and the Netherlands were another important factor. These ties were based on trade and religion. In the sixteenth century Dutch Protestants fled to Sweden and found a safe haven, although pressure was exerted on them to con-

vert to the Lutheran faith, an important prerequisite for high government functions. Most of the migrants from the Netherlands settled in Gothenburg. The city of Gothenburg had been the center of trade between Sweden and the Netherlands since 1619 and can be seen at that time as a Dutch colony. The city received a Dutch appearance in the seventeenth century through the building style of houses and the construction of canals including locks. The minutes of the City Council had for some time been in Dutch and three members of the municipal council came from the Netherlands.¹²

The personal ties between Sweden and the Dutch were also kept alive because many Swedes sent their children to the Republic for their education. Especially the universities of Franeker and Leiden were popular for studying theology, law, mathematics or medicine. Leiden University built up a good name for itself and attracted an average of ten Swedish students each year, with a peak of 25 new students in some years. At least 800 Swedish students would study at Dutch universities in the seventeenth century.¹³ Two of the three Swedish diplomats active in Breda could speak Dutch when necessary.

In the seventeenth century Sweden began appointing ambassadors in the Netherlands, which was consistent with a European trend to give diplomacy a fixed base. The countries sent frequent envoys to each other, the deployment of people became more professional and there were also permanent ambassadors in other countries.¹⁴ Due to the intensive economic relations with the Netherlands, Sweden had a permanent ambassador in the Republic early on. In the year 1607 the government in Stockholm appointed the Dutchman Jacob van Dijck as ambassador and he had to try to make an alliance between the two countries. After Van Dijck two other ambassadors followed, all of whom originated from the Netherlands.

All information indicates that the Netherlands and Sweden, despite the fact that they were sometimes involved in various other alliances, were linked by many personal, religious and economic ties.

Naval power Sweden

From the beginning of the sixteenth century Sweden had a permanent army and navy. With the support of this army and navy the Vasa monarchy could pursue an expansionistic policy in the Baltic region. The navy was used to assist the army in conquering and securing Baltic countries. Sweden could afford a relatively big and expensive navy (60 warships) because the state had a well-organized fiscal administration. What also helped was the fact that the government had taken over all religious properties during the reformation in the transformation to a Lutheran state. This church property generated a steady flow of income for the state.¹⁵

With their navy they could control the Baltic Sea, but the Swedish fleet was not in the position to defeat the Dutch or English navy. Sometimes, as in 1643-1645 during a war with Denmark, they hired extra Dutch warships to strengthen their naval forces. However, the costs were so high that Sweden could not afford the extra costs for a long period. Because Sweden could not win battles at sea from the Dutch, they sought other ways. When they were at war with Denmark and its ally the Republic, the Swedish government gave commissions to French and English privateers, partly operating from Dunkirk.¹⁶ When King Charles X Gustav died in 1660 the regency council had to bring down expenditure for the navy by 50%.¹⁷ The Swedish state was then in serious financial problems caused by the expansionistic policy of the deceased king.

The regency council, tired of all the wars, sought strong allies. Some members of the regency council, led by Chancellor De La Gardie, were in favor of an alliance with France. But when the French did not give the promised financial support - in exchange for Swedish assistance against the Habsburg monarchy - other possible allies were discussed. In the regency council some members thought that England would be the best partner, but the English king requested a lot of concessions. In fact Sweden would then lose control of the Baltic Sea.¹⁸

So a third group in the regency council began to plead for an alliance with both England and the Netherlands. They hoped that the two countries would keep each other in balance. Furthermore, they were important trading partners of Sweden. England and the Republic imported large

quantities of copper and iron. Especially England became more dependent on Swedish iron.¹⁹ Deforestation led to a lack of charcoal as fuel source; Sweden had a surplus of charcoal. In the year 1655 Sweden started diplomatic initiatives to win the friendship of both England and the Republic. A war between the two big naval powers was now certainly not in the interests of Sweden.

The Swedish mediators

The Westphalia Peace ended the Thirty Years' War (1618-1648) and this was the first peace treaty that was negotiated by diplomats. After this treaty began a sequence of lengthy peace congresses ending wars. Skilled and experienced diplomats were needed to do the complex negotiations. These peace congresses could have direct consequences for countries that were not involved.²⁰ Therefore it was a wise move of the Swedish government to take the role of mediator during the peace talks in Breda. In this way they could follow and influence the discussions, even when they were not engaged directly in the war.

The Swedish diplomatic team in Breda consisted of two persons: Peter Julius Coyet and Göran Fleming. In the spring of 1666 they were first sent to London by the Swedish Regency Council to convince the English king to secure an alliance with Sweden and the Netherlands.²¹

Swedish mediation in Breda arose from two direct causes. The failure



Portrait painting of the Swedish diplomat Göran Fleming (1628–1667). During the negotiations in Breda he was the leader of the Swedish mediation team. (National Museum Stockholm, NMGrh 205).

to end the trade conflicts with the Republic was the first reason. In March and April 1666, Dutch delegate Isbrands tried in vain to negotiate such an agreement with Coyet and Fleming in Stockholm.²² The second reason for the mediation was in the Swedish-English defensive treaty, concluded in March 1665. According to this treaty, Sweden was obliged to help England if England were to go to war with France and one other state. France declared war on January 26, 1666, with the Netherlands and Denmark as allies. According to the treaty, Sweden had now four months to undertake a mediation effort. In May of that year Sweden actually offered mediation to France. The French and Dutch reported to Stockholm that they would accept mediation on the condition that Sweden would behave neutrally and that they would not declare war on their ally Denmark.²³ In July 1666, Sweden indeed declared that they would remain neutral during the war, but the country refused to terminate the treaty with England, at least not formally. The Republic therefore remained suspicious.

Göran Fleming received the role of leader of the Swedish delegation to the English king. Fleming was, like Coyet, a member of the nobility and had the title of 'Friherre' or Baron. He studied in Sweden at Uppsala University. As far as is known, he did not have any family or other ties with the Netherlands, although his name suggests a Flemish origin from somewhere in the family's past.²⁴ That Fleming could act as leader of the diplomatic team in Breda was remarkable because he was ten years younger than Coyet and less experienced. He probably leaned on the authority and prestige of his father, who had been admiral and member of the royal council.²⁵ The fact that his brothers held high positions in Sweden's royal council would have helped too. In addition, his family had been a member of the nobility for centuries as opposed to Coyet, who had only recently been admitted to the nobility.

Coyet (also written Coijet or Cojet) fits well in a picture of a Calvinistic immigrant family from Brabant, which fled to Sweden during the religious war with Spain. His father Gilles started his career as a goldsmith and later became royal coin master in his new country.²⁶ Gilles received a son named Peter Julius in 1618 and he made sure that he followed a large part of his school education in the Netherlands. First he attended the Latin school in Amsterdam, after which he studied at Franeker University

in 1635 and two years later he started studying in Leiden. He completed his degree in 1639 with a legal dissertation.²⁷ After his studies, he remained in the Netherlands until 1643 to work in the chancery of stadtholder Frederick Henry, Prince of Orange. So he studied and worked in the Netherlands for ten years. After returning to Sweden, he went to serve the king during various diplomatic missions. He served as Secretary of the Diplomatic Mission in Moscow and between 1655 and 1656 he traveled to London to negotiate a trade treaty with England. Between November 1659 and September 1660 he resided as Sweden's ambassador in The Hague.²⁸ An extensive letter written by Coyet was published in which he explained the politics of his king. He emphasized in this letter that Sweden had always taken the interests of the Republic in all war operations into account.²⁹ He was well-reputed among his contemporaries because of his diplomatic talent. He was called a "second Salvius" after the great Swedish diplomat Johan Adler Salvius (1590-1652), who in 1648 was active during the Westphalia Peace conference.

Coyet was a wealthy man and a book collector. He collected books in the fields of law, philosophy, politics, history and geography. His private library was considered to be Sweden's foremost and became famous.³⁰ He



Coat of arms of Peter Julius Coyet (1618-1667) as given in Sweden in 1649. The family came originally from the Duchy of Brabant in the Southern Netherlands. The lion points to this origin. Furthermore there is a crescent moon as reference to the history of the family as silversmiths. (de.wikipedia.org/wiki/Peter_Julius_Coyet#/media/File:Coyet_-_vapen_(Adelskalendern_1913).

was taken to the nobility in 1649, a necessary career step in Sweden.

Coyet married twice during his lifetime. The first time he married was in 1645 with Katarina Magdalena Leuhusen, the daughter of the mayor of Stockholm. This marriage lasted only two years. In 1649 he married again with Gertrud Hoghusen, daughter of a German-based wine trader. Together with her he had seven children, bringing the total number of offspring to nine (for he had previously had two children with his deceased first wife).³¹ To provide for his growing family and to emphasize his status and prosperity Coyet bought the castle of Trolle Ljungby in 1662. This estate is located in the Swedish municipality of Kristianstad. This property would remain in the possession of the Coyet family until the year 1804.³²

At the beginning of the year 1667, Peter Julius Coyet played an important intermediary role in initiating the talks that led to the peace talks in Breda. As already explained, he was sent to England in the spring of the previous year, together with the diplomat Göran Fleming, to bring England and the Netherlands together.³³ In January the Pensionary of Holland, Johan de Witt, received a personal letter from Coyet.³⁴ Coyet referred to their old friendship as students in Leiden but this should not be taken literally because only two years after the graduation of Coyet in Leiden, in 1641, did De Witt start his own studies. In the letter Coyet tried to break the impasse surrounding the choice of location for the peace talks. He announced on behalf of the English King Charles II (1660-1685) that these negotiations could also take place at a neutral location outside the Spanish Netherlands. France namely did not want to speak to the English in the Southern Netherlands because of the hostile Habsburg Spanish rule. Johan de Witt took the letter seriously and started a consultation with his allies France and Denmark. There was even consultation with the Swedish envoy in The Hague, Harald Appelboom, about the content of the letter to the English king on this issue. Envoy Appelboom was another example of a Swede with Dutch influences: he had studied in Franeker and he had married a Dutch wife.³⁵ In the end, The Hague, which had been preference of the English king, was not selected as the location for the talks. It was to be Breda. A place that was also acceptable to France and the Netherlands.³⁶ The Hague was not acceptable for Johan de Witt, because he was afraid of the influence of the Orangist party in this city. The English king had strong

family ties with the Orange-Nassau family and could then try to diminish the influence of the republican party in the Netherlands lead by De Witt.³⁷

Apparently, the Swedish diplomats raised confidence in all parties because they were allowed to keep the role of mediator in the real peace negotiations. On March 6, 1667, the Swedish Government Council issued a letter of appointment for Fleming and Coyet.³⁸ Fleming was named first and acquired the role of delegation leader. They were commissioned to put an end to the ongoing war between England and the Netherlands in the interests of public peace. The Swedish Queen Mother signed the deed as chairman of the regent council, together with the other members of the board.

On May 20, 1667, the Swedish delegation arrived from London in Helvoetsluis on the Haringvliet. So they traveled separately from the English delegation that landed in Flushing. Before leaving London, they had received valuable gifts from the English king during a public audience.³⁹ In spite of their hurry to travel to Breda, they waited another day in Helvoetsluis so Christoff Delphicus zu Dohna could meet them.

Dohna had already been working in The Hague to improve the trade relations between Sweden and the Netherlands, where he was supported by envoy Appelboom. The negotiations were about current trade conflicts,



Painting of the Swedish diplomat Christoff Delphicus zu Dohna (1628-1668). This Prussian Count worked for the Swedish government and after the death of Coyet he would join the Swedish mediation team in Breda. (Muzeum Warmii i Mazur w Olsztynie in Poland).

but the main subject of the discussions was the conclusion of a friendship treaty between the two countries. This treaty was signed on July 28, 1667. It lasted for so long because the French diplomats in Breda tried to stir up distrust between Sweden and the Netherlands. The French negotiator Courtin claimed that he had heard from the Swedish negotiator Fleming that Sweden was preparing to give military support to England. This support was the effect of their defensive covenant. The French tried, with these types of rumors, to divide the Republic and Sweden.⁴⁰

The Prussian Count Zu Dohna had many ties with the Netherlands. He was born in Delft in 1628, hence his second name 'Delphicus'. His mother was a Countess of the Solms family and her sister was Amalia van Solms, the mother of Willem II the Prince of Orange, who became stadtholder of the Netherlands in 1647. He grew up in close contact with his cousin, the future stadtholder. In 1645 he took office in the regiment of the Prince of Orange. Six years later, Zu Dohna went to Sweden where he became chamberlain of Queen Christina until her abdication of the throne in 1654.⁴¹ He remained in favor of her successor on the Swedish throne, Charles X Gustav, who appointed him field marshal.⁴² Zu Dohna was not added as a member to the Swedish delegation in Breda. This could have been due to the fact that Zu Dohna, as a military man, was not educated in Latin, an important language in international diplomacy.⁴³ He returned to The Hague. Only later after the serious illness of Coyet, which began on June 8, 1667, was he called to join the mediation team in Breda.⁴⁴

Zu Dohna seems to be the great director in the background for Sweden. Some of the Swedish government's instructions for the diplomats have been preserved.⁴⁵ The instruction reveals that he had already talked with Pensionary Johan De Witt in early 1667 about the need for peace between the Netherlands and England. For this purpose, Zu Dohna traveled to The Hague. In the instruction, Denmark is not named explicitly, but it is clear that the purpose of Sweden was to detach the Republic from ally Denmark. Furthermore, previous treaties for poorly-termed Sweden were to be amended. The instruction must have meant these previous treaties especially the Elbing Treaty, which was so humiliating for Sweden. So, diplomat Zu Dohna had the task of setting a course to deliver Sweden an alliance with the Republic and to keep the alliance with England.

The report that contemporary chronicler Aitzema made of their trip did not mention other persons than Fleming and Coyet. However, from other sources it is known that two secretaries were member of their team. These two received, after the end of the peace talks, a golden chain from the Dutch States-General as a thank-you for their services.⁴⁶ Furthermore, Coyet's three sons probably traveled on board the ships as they are known to have been in Breda on June 15.⁴⁷ This must have been: his 20-year-old son Willem Julius, his 12-year-old son Johan Fredrik and his 10-year-old Karl Fredrik.⁴⁸ His eldest son would follow his father later in a diplomatic career.

From Hellevoetsluis the Swedish ambassadors travelled in a yacht of the States-General to Breda where there was a large court house prepared for them. In a carriage drawn by six horses they travelled to Breda Castle, the location of peace negotiations. In front of this house they used a barn, provided by the Breda city council, to stall their horses and coaches.⁴⁹ On May 24 the Swedish delegation arrived in Breda and on June 4 negotiations began.

The Swedish role in the negotiations

On June 4 negotiations began at Breda Castle, where a whole floor was prepared for the talks. There was a large room in the center planned for the plenary meetings. Eventually, delegations decided not to convene all together in the large room, but to hold bilateral talks in separate rooms. This form of bilateral consultation was certainly in the interests of England, because it avoided the danger of negotiating with a block of three countries. The English delegation had its own room next to the grand hall, the Swedish mediators got the large room as a working space and the rooms on the other side of the hall were for the allied countries: the Netherlands, France and Denmark. The Swedes, as mediators, accompanied the English delegation to the room where consultation took place. The countries took place opposite each other with the Swedes between them on both sides of the table. When the atmosphere became less formal, the delegations started to negotiate standing and not sitting.⁵⁰

At the start of the peace talks the Swedish delegation leader Fleming



Engraving of the English diplomats travelling by boat from London to Breda in May 1667. In the same month the Swedish delegation travelled from London to Breda. (Rijksmuseum, RP-P-OB-79.261).

gave a short speech for all the participants about the purpose of the negotiations. The various ambassadors responded to this speech and committed their efforts to achieve peace. They also thanked the Swedish diplomats for the effort they had already made to start the negotiations and invited them to continue their mediation.⁵¹

Sweden could act as a mediator because the country had fulfilled the aforementioned condition that it would behave neutrally and would not conduct war with Denmark.⁵² However, the non-resigned defensive

covenant of Sweden with England would continue to cause distrust during the negotiations in Breda.

From the beginning, the English delegation followed a delay strategy for the negotiations. The English diplomats were instructed to drive a wedge between the Republic and France. There is no proof for secret negotiations between England and France, but there were informal meetings in Breda between the two delegations that could arouse suspicion. Also the French followed a delay strategy, but not so strict as the English. During the negotiations the French king Louis XIV was busy with conquering territory in the Southern Netherlands (War of Devolution) and he hoped to benefit from English-Dutch rivalry.⁵³ The Swedish diplomats tried to disturb the friendship between the Netherlands and France. During the peace talks Zu Dohna and Fleming informed Pensionary Johan de Witt that the French king had send an envoy to the English king. The French diplomat d'Estrades denied that there was something going on.⁵⁴

On June 8 the peace talks also stagnated due to Coyet's disease. According to the French ambassador d'Estrades, he had erysipelas ('rosfeber' in Swedish).⁵⁵ Nowadays a cure with antibiotics is enough to cure the disease but this treatment was not yet available in the seventeenth century and Coyet passed away on Saturday, June 11 after a four-day sick bed. Eventually, his remains were buried in Storkyrkan, the cathedral of Stockholm located next to the royal palace.⁵⁶ The Republic had organized and paid for the transport of the coffin to Sweden.⁵⁷ His prestigious books and manuscripts collection would remain at Trolle Ljungby's family castle and be further expanded by his son. After a subsequent war with the Danes, the collection was brought by the military as booty to Copenhagen.⁵⁸

According to the French diplomat, Count d'Estrades, the death of Peter Julius Coyet was a big loss. He was the "soul" of the mediation team and a confidant of the Swedish king. D'Estrades estimated that if the real negotiations would restart, the other Swedish diplomats (Fleming and Zu Dohna) would not have the knowledge and experience to adequately get all the arrangements on paper. The French negotiator d'Estrades complained at home that he had to draw up a lot of documents due to Sweden's lack of language skills.⁵⁹

Fleming remained the head of the Swedish diplomats. The function of

Sweden as neutral presidents was already informally accepted by all parties, but was not yet formalized. Therefore, on Saturday, June 25, Fleming made a solemn entry through the streets of Breda. The entry made a big impression on three Swedish students who studied in Leiden and who had traveled to Breda to see this parade.⁶⁰

According to historian Römelingh, Swedish negotiator Zu Dohna had received an instruction from his government that the peace treaty between England and the Republic was not to be signed before all Swedish desires were accepted and laid down in the new friendship treaty. As already explained, the talks for this friendship treaty in The Hague between Sweden and the Netherlands were running parallel to the talks in Breda. That implies that the mediators had an interest in the English delay strategy. Should the negotiations in Breda fail, Zu Dohna had the instruction for an alternative plan. This alternative was an alliance of Sweden with the English and the French.⁶¹

The negotiations, with all their pomp and glory, were a tourist attraction in the Netherlands. Visitors from all over the country travelled to Breda to admire the stylish gentlemen. The Swedish and English delegations reinforced this by offering food on the street and giving drink and cake to all their visitors. The French diplomats could not keep up with it and asked Paris for extra money.⁶² Status and little bluff were important factors in the political business, just as important as networks and knowledge.

After the trip to Chatham (19–24 June 1667) by Admiral De Ruyter and the destruction of a part of the English war fleet, negotiations began to accelerate. The English diplomats gave up their delay tactics and the Dutch delegation suddenly saw many demands being accepted by the English. The Swedish diplomats were told by the English that they were not prepared to continue the war solely for the Swedish interests. The friendship treaty between the Netherlands and Sweden soon came together and was signed in The Hague on 28 July.

On the same day, the English negotiator Henry Coventry returned from consultation with his king about the final details. On Friday July 29, all negotiators met at the permanent meeting place in the Breda Castle. Under the chairmanship of Göran Fleming, the delegates read all the documents again and the draft texts were finalized. On Friday, the texts could be printed and revisited on the 30th of July for the last time. On July 31,

the texts were all agreed upon and sent to the countries concerned for ratification.⁶³

On August 24, 1667, the ratifications of the texts were completed and handed to the Swedish Presidency. After a brief check, Sweden returned the ratifications to diplomats from different countries. Then all delegations met in the grand hall of the castle, which had also fulfilled the function of the working room for Sweden, where there were congratulations. Fleming spoke shortly as chairman of the negotiations and asked that God's blessing rest upon the secured peace. After that, the diplomats thanked the chairman for the great work and the great commitment to the establishment of the Treaty of Breda. Outside gunmen shot and, accompanied by the coachmen, the diplomats went in their carriages to their various accommodations in the city. To conclude the occasion, there was a party in Breda for everyone with fireworks and wine coming from fountains in the streets.

Shortly after this day, Swedish diplomat Göran Fleming came down with serious fever. He died on September 7 in Breda and after his death the body was returned to Sweden by boat.⁶⁴ There he got his last resting place in the family grave in Värmdö parish church. This town is 35 kilometers from Stockholm. His coat of arms and the pulpit donated by him are still admired in this church.



Coat of arms of Göran Fleming in the church of Värmdö. Shortly after the ratification of the Treaty of Breda he became ill and died in this city. His was later buried in the family grave in Sweden. On his escutcheon is a warship that refers to the family tradition of service in the Swedish navy. (Photo: Malin Öh, Värmdö).

Conclusion

Sweden thus made a substantial contribution to the Treaty of Breda. To begin with, the country had a useful role in the preparation of the conference. The Swedish diplomat Coyet caused the negotiations with the English to open in Breda. During the negotiations, Göran Fleming and Christoff Delphicus zu Dohna would have valuable roles as facilitators in the meetings. In practice, they mainly helped the English to make arrangements during the bilateral negotiations in the Breda Castle and the English delay tactics were of interest to the Swedish diplomats. They tried to put pressure on the Dutch to sign a peace treaty with Sweden. At the end of the meeting, during the ratification ceremony, they were thanked in detail for their efforts by all diplomats. On September 27, the States-General gave Zu Dohna and the heirs of Fleming a sum of 10,000 guilders each.

It must have pleased the Swedish delegation that arch-enemy Denmark had a bad negotiating result. The Orkney and Shetland islands were not recovered from England for example. So the position of Denmark was weakened and that was in the interest of Sweden.⁶⁵

Sweden continued to experience financial problems and still did not have its desired alliance with England and the Netherlands. A first step in this game of Sweden to secure this alliance was the friendship treaty between Sweden and the Republic, which was formed by the two countries on the 28th of July 1667. The second step was the mediation in Breda, which allowed the Swedish diplomats to ensure that England and the Republic ended their war at sea. The last step for Sweden was a real treaty with England and the Netherlands.

In January 1668, England wanted to make an alliance with the Netherlands against the French expansion policy in the Southern Netherlands. For Pensionary Johan de Witt, it was an attractive offer by the English king because a trade and maritime tract would become part of the agreement. On January 23, the two countries concluded the agreement in The Hague. The English diplomat Temple also knew that the Swedish ambassador Zu Dohna, who was still living in the Netherlands, was interested in joining. In return for financial support, he could rely on him to give military support. Zu Dohna, on his own initiative, supported the treaty. The same month Zu

Dohna traveled to London to discuss the formal drafting of the treaty with the English government. On April 25, he officially signed the treaty on behalf of his country and the financial details were recorded. Because there were three countries, the agreement was called the Triple Alliance. The bill for the 480,000 national dollar subsidy for the Swedish military support was given by England and the Netherlands to Spain. The Spanish king thus hoped to protect the Southern Netherlands against France.⁶⁶ At the same time Sweden had cut off the ties between Denmark and the Netherlands. At first sight the Breda Peace gave the Scandinavian country a nice return on the investment. However, Dohna did not yet know that Spanish money would not come to Sweden and that the Triple Alliance would not last for more than four years.

On May 31, 1668, Zu Dohna died in London as the last survivor of the diplomatic trio. This meant that within two years all three of the Swedish diplomats involved in Breda's Peace had died. The remains of Zu Dohna would also be transferred to Sweden.⁶⁷ He was buried there in the same church as Coyet: the Storkykan Cathedral in Stockholm. In 1674 he was reburied in Uppsala Cathedral. In this church his grave monument, designed and built by the Antwerp sculptor Pieter Verbrugghen, is still admired.⁶⁸ On the monument, his widow added a grave text which included his role in the establishment of the Triple Alliance. It confirms that, for Sweden, the Treaty of Breda was instrumental in Sweden's alliance with England and the Netherlands.⁶⁹



Burial monument for Count Christoff Delphicus zu Dohna. Zu Dohna died in London 1668 and was buried in Stockholm. Six years later he was reburied in Uppsala Cathedral. (Photo: Stiftelsen Upplandsmuseet Uppsala).

Archives, literature and Online sources

Archives

City Archive Breda (genealogic sources)
National Museum Stockholm. NMGrh 205 (Fleming portrait)
Riksarkivet Stockholm, Diplomatica, Hollandica volume 1039
Stiftelsen Upplandsmuseet Uppsala, Photo collection (Grave monument
Zu Dohna)

Literature

Aitzema, L. van, *Saken van Staet en Oorlogh, in, omtrent de Vereenighde Nederlanden*, 6 volumes., (Den Haag, 1669-1672) <http://resources.huygens.knaw.nl/retroboeken/aitzema>.

Bain, R.N., *Scandinavia. A Political History of Denmark, Norway and Sweden*, Cambridge, 1905.

Black, J., *A History of Diplomacy*, London, 2010.

Bregnsbo, M., 'Een diplomaat en een Duitse koopman. De Deense onderhandelaars bij de vredesbesprekingen in Breda' in: *Jaarboek 'de Oranje-boom'* 69, 2016, p. 50–59.

Brekelmans, F.A., 'De Vrede van Breda en de stad', in *Jaarboek 'De Oranje-boom'* 20, 1967, p. 18–34.

Burgh, A.H.H. van der, *Gezantschappen door Zweden en Nederland wederzijds afgevaardigd gedurende de jaren 1592–1795: chronologische lijsten opgemaakt uit de stukken in het Rijksarchief aanwezig*, Den Haag, 1886.

Coyet, P.J., *Memorie ende Propositie van den Konincklicken Sweedische Extraordinaris Afgesante, De heer Petrus Julius Coyet*, Den Haag, 1660. URL: <https://books.google.nl/books?id=SARQAAAAcAAJ&printsec=frontcover&hl=nl>.

Dahlgren, S., 'Jöran Fleming' in: <http://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/14214>, *Svenskt biografiskt lexikon (art av Stellan Dahlgren)*, retrieved 2016-09-05.

Estrades, Grave D', *Brieven, memorien en negociatien*, Volume I, V and VI, Utrecht, 1756.

Fruin, R., *De oorlog van 1672*, Groningen, 2011.

Gihl, T. 'Harald Appelboom' in: <http://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/18751>, *Svenskt biografiskt lexikon (art av T. Gihl.)*, retrieved 2016-09-05.

Glete, J., *The Swedish fiscal-military state and its navy*. URL: http://www2.historia.su.se/personal/jan_glete/Glete-Swedish_Fiscal-military_State.pdf.

Gooskens, Frans, 'Zweden als mediator bij de Vrede van Breda' in: *Jaarboek 'de Oranjeboom'* 69, 2016, p. 60–75.

Hildebrand, B., 'Klas Fleming' in: *Svenskt biografiskt lexikon*, Band 16, 1964-1966, 139. URL: <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=14217>

Hoogstraten, D. van, *Groot Algemeen Historisch, Geografisch, Genealogisch en Oordeelkundig Woordenboek*, dl. III, Amsterdam, Utrecht, Den Haag, 1727.

Ilsoe, H., *Det Kongelige Bibliothek i støbeskeen*, Band 1 og 2, København, 1999 .

Jacobson, G. 'Peter Julius Coyet' in: <http://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/15638>, *Svenskt biografiskt lexikon (art av G. Jacobson.)*, retrieved 2016-09-06.

Klein, P.W. de, *De Trippen in de 17e eeuw. Een studie over het ondernemersklimaat op de Hollandse stapelmarkt*, Assen, 1965.

Lak, M., 'De moedernegotie' in: *Historisch Nieuwsblad* 6, 2007, p. 26–29. URL: www.historischnieuwsblad.nl/goudeneeuw/artikelen/de-moeder-negotie.

Meij, O. van der, 'De Nederlandse delegatie bij de Vrede van Breda. De Inbreng van topdiplomaat Hiëronymus van Beverningh' in: *Jaarboek 'de Oranjeboom'* 69, 2016, p. 6–25.

Noordam, N.F., *De Republiek en de Noordse Oorlog 1655–1660*, Assen, 1940.

Postma, M., *Coenraad van Beuningen en Johan de Witt. De correspondentie ten tijde van de Noordse oorlog (1655-1660)*, Utrecht, doctoraalscriptie, 2006. URL: <http://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/8472/scriptie.pdf?sequence=1>.

Riches, D, *Protestant Cosmopolitanism and diplomatic Culture. Brandenburg-Swedish Relations in the Seventeenth Century*, Leiden, 2013.

Roberts, M., *The Swedish Imperial Experience 1560–1718*, Cambridge, 1979.

Roberts, M., *Swedish Diplomats at Cromwell's Court 1655–1656. The missions of Peter Julius Coyet and Christer Bonde*, Londen, 1988.

Römelingh, J., *De diplomatieke betrekkingen van de Republiek met Denemarken en Zweden 1660-1675*, Amsterdam, 1969.

Rommelse, G., *The Second Anglo-Dutch War, 1665–1667. Raison d'état, mercantilism and maritime strife*, Hilversum, 2006.

Rommelse, G., 'Privateering as a language of international politics: English and French privateering against the Dutch Republic, 1655–1665', in: *Journal for Maritime Research*, 17:2, 2015, p. 183–194.

Rowen, H.H., *John de Witt, Grand Pensionary of Holland, 1625–1672*, Princeton, 1978.

Sanders, G., *Het present van Staat. De gouden ketens, kettingen en medailles verleend door de Staten-Generaal, 1588-1795*, Hilversum, 2013.

Scheurleer, H., (ed.), *Brieven geschreven ende gewisselt tusschen den Heer Johan de Witt, Raedt-pensionaris en Groot Segelbewaerder van Hollant etc.* (7 Vols), The Hague 1723–1725.

Steenoven, P. van de, 'De dubbele agenda van de Franse delegatie in Breda' in: *Jaarboek 'de Oranjeboom'* 69, 2016, p. 43–49.

Tielhof, M. van, *'The Mother of all Trades', The Baltic Grain trade in Amsterdam from the Late 16th to the Early 19th Century*, Leiden, 2002.

Värmdö församling, *Gravvalvet i Flemingska koret*, no place, ca. 2012.

Wrangel, E.H.G., *De betrekkingen tusschen Zweden en de Nederlanden op het gebied van letteren en wetenschap gedurende de zeventiende eeuw*, Leiden 1901. URL: http://www.dbnl.org/tekst/wran001betr01_01/.

Online sources

www.adelsvapen.com

www.delpher.nl (online news paper archive of the National Library of the Netherlands)

<http://runeberg.org>

www.roskildehistorie.dk

Notes

¹ This article is based on my article written in Dutch and published in 'De Oranje-boom' on the Swedish mediation in Breda. I want to thank prof. dr. Lars Ericson Wolke for his comments. Helen Talbot did editorial work on the English version.

² Aitzema, *Saken van Staet*, VI, p.55, 189, 193 and 258.

³ Roberts, *The Swedish Imperial Experience*, p. 1–42

⁴ Van Tielhof, *The mother of all trades*, p. 91. Lak, 'De moedernegotie'.

⁵ Rowen, *John de Witt*, p. 303–333. Postma, *Coenraad van Beuningen*, p. 8–20.

⁶ Van Tielhof, *The mother of all trades*, p. 46.

⁷ Noordam, *De Republiek*, p. 25–51.

⁸ Römelingh, *De diplomatieke betrekkingen*, p. 52–53. In the Elbing Treaty was stipulated that Sweden could ask a somewhat higher toll for foreign ships in their harbors. Furthermore there were exceptions for Swedish trading companies.

⁹ Rommelse, *The Second Anglo-Dutch War*, p. 152

¹⁰ Bain, *Scandinavia*, p. 290–291.

¹¹ Klein, *De Trippen*, p. 244–280.

¹² Wrangel, *De betrekkingen*, p. 19–21.

¹³ Wrangel, *De betrekkingen*, p. 51–53. Uppsala had as largest Swedish university between 1633 and 1654 320 Swedish students. Leiden University had in the same period 100 Swedish students.

¹⁴ Droste, *Im Dienst der Krone*, p. 64–72.

¹⁵ Glete, *The Swedish fiscal-military state*, p. 13–14.

¹⁶ Rommelse, 'Privateering', p. 183–191.

¹⁷ Glete, *The Swedish fiscal-military state*, p. 24–26. In 1644 was the budget for the navy 608,000 daler. After the year 1661 it was brought back to a yearly budget of 300,000 daler. Scheurleer, *Brieven*, Vol. 6, p. 593–595. The Dutch diplomat Ysbrandt made on 1666-08-18 an overview of the warships of the Swedish navy. Sweden had in total 42 warships, but 9 warships were unsuitable because they were too old or damaged. Furthermore ten warships were without sails and ammunition. Eight Swedish ships were in repair. So only fifteen warships were in active service.

¹⁸ Römelingh, *De Diplomatieke betrekkingen*, p. 39–40.

¹⁹ Klein, *De Trippen*, p. 433–435.

²⁰ Black, *Diplomacy*, p. 66.

²¹ Droste, *Im Dienst der Krone*, p. 64–72.

²² Römelingh, *De Diplomatieke betrekkingen*, p. 78–97.

²³ Römelingh, *De Diplomatieke betrekkingen*, p. 92–93.

²⁴ Wrangel, *De betrekkingen*, p. 255–256. Dahlgren, 'Jöran Fleming'.

²⁵ Hildebrand, 'Klas Fleming'.

²⁶ Wrangel, *De betrekkingen*, p. 32. Roberts, *Swedish Diplomats*, p. 3–5. Hoogstraten, *Woordenboek*, dl. III, p. 374.

²⁷ Wrangel, *De betrekkingen*, p. 104. Droste, *Im Dienst der Krone*, p. 385.

²⁸ Burg, *Gezantschappen*, p. 38.

²⁹ Coyet, *Memorie*, f. 1v.

³⁰ Ilsoe, *Det Kongelige Bibliothek* p. 289–312.

- ³¹ See for his family tree: <http://www.roskildehistorie.dk/stamtavler/adel/svenske/C-smaa/Coyet.htm>. Also: https://www.adelsvapen.com/genealogi/Coyet_nr_473#TAB_2.
- ³² See for the history of this castle: <http://www.trolleljungby.com/om-oss/slottets-historia/>.
- ³³ Jacobson, 'Peter Julius Coyet'.
- ³⁴ Rowen. *John de Witt*, p. 624. Aitzema, *Saken van Staet*, VI, p. 4–5.
- ³⁵ Gihl, 'Harald Appelboom'.
- ³⁶ Aitzema, *Saken van Staet*, VI, p. 4–24.
- ³⁷ Rommelse, *The Second Anglo-Dutch War*, p. 179.
- ³⁸ Riksarkivet Stockholm, Diplomatica, Hollandica volume 1039, Handlingar ang. svenska intressen i 1665–1666 år engelsk-holländska fredsunderhandlingar. The letter is written in Latin and seems to have the purpose to be officially handed over in Breda.
- ³⁹ Brekelmans, 'De Vrede van Breda', p. 24.
- ⁴⁰ Römelingh, *De diplomatieke betrekkingen*, p. 110–111.
- ⁴¹ Wrangel, *De betrekkingen*, p. 194 en 222.
- ⁴² Riches, *Protestant Cosmopolitanism*, p. 210–211.
- ⁴³ Letter of d'Estrades to De Lionne d.d. 1667-06-30 Estrades, *Memorien V*, p. 498. The treaties in Breda were formulated in Latin.
- ⁴⁴ Letter of d'Estrades to De Lionne d.d. 1667-06-09 Estrades, *Memorien V*, p. 378.
- ⁴⁵ Riksarkivet Stockholm, Diplomatica, Hollandica volume 1039, Handlingar ang. svenska intressen i 1665–1666 år engelsk-holländska fredsunderhandlingar. Thanks to Karin Borgkvist Ljung of Riksarkivet/Swedish National Archives for her English summary of the instruction.
- ⁴⁶ Sanders, *Het present van Staat*, p. 238. The secretary of Zu Dohna was Johan Swahn. See: Burgh, *Gezantschappen*, p. 39.
- ⁴⁷ News paper article: *Tydinghe uyt verscheyde quartieren*, nr. 26, 1667-06-25. Source: www.delpher.nl.
- ⁴⁸ See: https://www.adelsvapen.com/genealogi/Coyet_nr_473#TAB_2
- ⁴⁹ Brekelmans, 'De Vrede van Breda', p. 23.
- ⁵⁰ Brief van d'Estrades aan De Lionne d.d. 1667-07-13 Estrades, *Memorien V*, p. 497–498.
- ⁵¹ Aitzema, *Saken van Staet*, VI, book 47, p. 42
- ⁵² Römelingh, *De diplomatieke betrekkingen*, p. 92.
- ⁵³ Steenoven, 'Dubbele agenda', p. 47–48. Immediately after arrival of the English delegation in Breda there was an informal meeting with the French diplomats on a yacht.
- ⁵⁴ Scheurleer, *Brieven*, vol. II, p. 525–526.
- ⁵⁵ Letter of d'Estrades to De Lionne d.d. 1667-07-13 Estrades, *Memorien V*, p. 498
- ⁵⁶ Jacobson, 'Peter Julius Coyet'. City Archive Breda, genealogic sources. Begravenisposten Grote Kerk 1666-1667. There stated that that on 1667-06-11 died the Swedish ambassador Coyet. The costs for ringing the church bells was twenty times higher than other burials.
- ⁵⁷ Meij, 'De Nederlandse delegatie', p. 18
- ⁵⁸ Ilsøe, *Det Kongelige*, p. 289–213 en p. 693.
- ⁵⁹ Letter of d'Estrades to De Lionne 1667-06-16 Estrades, *Memorien V*, p. 397.
- ⁶⁰ Wrangel, *De betrekkingen*, p. 256. See also letter of d'Estrades to De Lionne d.d. 1667-06-30 Estrades, *Memorien V*, p. 428–429.
- ⁶¹ Römelingh, *De diplomatieke betrekkingen*, p. 110.

⁶² Letter of d'Estrades to De Lionne d.d. 1667-06-30 Estrades, *Memorien V*, p. 443–444.

⁶³ Aitzema, *Saken van Staet*, VI, book 47, p. 31–54. The diplomat Aitzema wrote this account from a Dutch point of view. An English eyewitness account of Treaty of Breda probably written by a member of the English delegation: *A Narrative, Or Journal of the Proceedings of the Proceedings of Their Excellencies, the Right Honourable the Lord Holles, and the Lord Coventry, Appointed by His Majesty of Great Britain to be His Ambassadors Extraordinary, and Plenipotentiaries for the Treaty Held at Breda, with the Ambassadors of the French King, the King of Denmark, and the States General, of the United Provinces* (1667).

⁶⁴ Brekelmans, 'De Vrede van Breda', p. 27. The Dutch historian Brekelmans gives the 17th of September for his passing away. The painting in the National Museum of Stockholm states that he died on the 7th of September. There are also sources that provide the wrong date of 27th of September: https://sv.wikipedia.org/wiki/G%C3%B6ran_Fleming. On that last date his heirs received a golden chain of the Dutch States General so he was already dead on that date. Therefore we keep as date of death the 7th of September.

⁶⁵ Bregnsbo, 'Deense onderhandelaars', p. 57.

⁶⁶ Fruin, *De oorlog van 1672*, p. 41–42.

⁶⁷ Droste, *Im Dienst der Krone*, p. 388.

⁶⁸ *Nordisk familjebok* (1907), p. 933–934. URL: <http://runeberg.org/nfbf/0347.html>.

⁶⁹ Stiftelsen Upplandsmuseet Uppsala, Photo collection. 'Ad componenda inter Magnae Britanniae regem ordinesque Foederati Belgii funesta dissidia legatus tanto operi aequitate solertia prudentia integritate mirabili sic incubuisset ut procuratae pacis universae futuraeque securitatis ipsius triplici vinculo coarctatae'.



“In the gutters of Antwerp” – Georg Dahlin, undercover journalism and representations of sailor-life during the interwar period

Tomas Nilson

In *The People of the Abyss* (1903), perhaps the most famous piece of undercover journalism of the early 20th century, Jack London posed as an American seaman in order to blend in and discover the real living conditions of the slums of London’s East End. His method turned out to be a very successful way of exploring and describing the reality facing the inhabitants of a very poor neighborhood.

Almost thirty years later, the Swedish journalist Georg L Dahlin mimicked London and published a book – *Sailors and Shanghaiers* (1931) – of his experiences as an undercover seaman in the port of Antwerp. Dahlin had impersonated a destitute Swedish sailor, living for six weeks during the summer of 1930 among other sailors in the same situation in order to explore their hardship and frustration.¹

Dahlin gave a rather favorable description of some individual seamen he met while others were addressed in a more negative manner. But

Tomas Nilson is senior lecturer in history at Halmstad University.

above all he was fiercely critical of the physical and social environment in Antwerp, which he viewed as dirty, cramped, degrading and morally corrupt, inhabited by conmen, tricksters and prostitutes with the sole intent of swindling seamen. Dahlin's book, then, is firmly anchored in the Victorian literary genre of "slumland literature". At the same time, the book is Dahlin's personal statement on the "Seaman Question" of the inter-war period – a debate between those focused on the low morality of seafarers (their alarming drinking habits and the many cases of sexual transmitted diseases among them) and other who blamed such behavior on the grim environment of the large continental port cities, so tempting and so dangerous to young and innocent seamen.

My critical analysis of Dahlin's book concerns how a contemporary issue – the Seaman Question – was interpreted and framed within a literary genre – slumland literature. This article uses Dahlin to investigate how representations of sailor life in port cities were constructed and disseminated during the interwar period.

Down into the abyss – undercover methods and the complete participant

Undercover journalism was not an unusual method during the late 1800s and early 20th century: contemporary with Dahlin was George Orwell. In 1927, he started, incognito and without telling anyone close to him, to walk the streets of the poor parts of London, collecting material for a project he called *The Spike*.² The year after Orwell moved to Paris to continue his work on the lives of the urban poor by taking up menial low paid jobs. His experiences during those years were regularly described as "nonfiction slum stories" in French and British journals, and these short pieces formed the basis for his first published book *Down and out in London and Paris* in 1933.³

Similar efforts had been made earlier. Jack London's undercover stay among the poor in London has been mentioned already; in the US, Upton Sinclair's serialized novel, and subsequent 1906 book, *The Jungle*, documented Sinclair's undercover work in Chicago's meatpacking district, all the while gathering information on working conditions for his exposé.

Methodologically, undercover journalism is a form of participant observation. For a long period of time, undercover quests had been carried out by people contemporaries often referred to as Amateur Casuals.⁴ These were often journalists or social explorers who attempted to recreate their experiences as accurate and vividly as possible with the purpose of advocating a certain political or social solution. This sort of investigation became known as the “journalistic method”.⁵ In modern terminology, the citizen-journalist can be labeled as *complete participants* – individuals who “become a complete member of an in-group”, through assimilation.⁶

The contemporary practitioners of the art of going undercover were convinced that this was the only way of obtaining any kind of relevant knowledge of the poor and underprivileged. But it was a difficult method to use: to blend in seamlessly was hard because a lot of factors could give you away - accent, manners, habits and clothing to name a few. But the most important prerequisite for success was a ready credible background story.⁷

Those examples of undercover journalistic work presented above must be viewed within the historical context of the turn-of-the-century slum. During the Victorian period, the slum and the poor who lived within these destitute areas were both of great interest to government, to a wide range of social and religious reformers and philanthropists and to members of the press. The motivations for their accounts differed, but the narratives were strikingly similar in content. The literary construct of the metropolis differed little from accounts from social inspectors or from what the most sensational newspaper article recounted: the poor parts of town were always drawn in dreary colors. A huge corpus of writing, the so-called slumland literature, developed, shaping popular understanding of the slum and eventually becoming influential and highly normative.

As scholars have pointed out, there are striking similarities between imperial travel writing and descriptions of conditions in the slum. Marina Valverde, the Canadian criminologist, has studied the use of “the Jungle” as a metaphor for life in the slum during the late Victorian period. Her conclusion is that already known knowledge of “the savage Other” abroad was used to construct and also disseminate knowledge on domestic urban slum milieus.⁸

This metaphor is evident in any kind of slumland literature, and one that was easily understood, especially amongst an educated middle-class audience well read on imperial exploits. Valverde even suggests that knowledge about the exotic flora, fauna and people of foreign countries was greater than their understanding of “the lives of the poor around the corner.”⁹

In slumland literature, two strands coexisted – an older strand associated with different forms of undercover participation, often framing people and their lives in sensationalist and moralistic tones, and a new strand that concealed a set of moral prescriptions with the language and methodologies of science. In this second form, descriptions of people were replaced by accounts of place, and these urban spaces were ascribed human traits such as vice, divergence, and idleness.

In 1889, the first volume of an ambitious project named *Life and Labour of the People in London*, was published by the English social researcher and reformer Charles Booth. The inquiry intended to study the conditions (poverty, industry and religious influences) of the working class in London, initially in the East End, later covering the rest of London. The second volume of the project was released in 1891.¹⁰

Booth’s inquiry is a good representative of this latter strand. It was a study of the poor districts of London, not different from previous studies save one exception: mapping. The two volumes included maps of different kinds, all laid out in different colors. The purpose was to designate different areas according to their economic and moral typology. Black areas were considered the worst, and “better” regions were coded in lighter colors. This technique caught the imagination of urban reformers, who began to speak about changing color patterns instead of discussing real people. Latter studies broadened the scope by also depicting race, vice, crime, and disease.¹¹

But above all, slumland sexuality was of great interest to the late Victorian middle-class visitor, as the American historian Seth Koven has emphasized. According to him, those writing about the slums “tended to romanticize and exoticize them as sites of spectacular brutality and sexual depravation” according to the well-known formula of Empire, Class and Race. The perceived inherent sexuality of the slum had a strong lure –

Koven writes that visitors were “compulsively drawn” towards these constructed sexual landscapes of prostitution, working-class sexuality and homoerotic vibes, either in order to clean them up, challenge prevailing norms or indulge their vices.¹²

American historian Judith Walkowitz identifies the Victorian “flaneur” as particularly important for the construction of the slum. Beside social and religious reformists and philanthropists roamed the sole middle-class man (the “flaneur”), who explored and interpreted the poor areas. Authors and journalists predominated in this role. From the 1860s and onwards, the “flaneur” visited the urban poor, exploring territories unknown but at the same time dangerous and exciting, in order to describe them to an eager public. Sometimes “flaneurs” were accompanied by the police, and sometimes they operated in disguise.¹³ Like explorers of foreign continents they met the slum with preexisting ideas about how exciting and uncivilized it would be and set about confirming those preexisting notions, constructing the urban poor in anthropological terms as different, somehow extra-national. These literary explorers often used the metaphors of colonialism – referencing the Jungle and its (people’s) lack of civilization.¹⁴

Koven has shown how the image of the slum as late as 1900 was shaped by the well-to-dos who went slumming. Complaints both from the inhabitants, who felt depreciated and assigned a stereotypical role of subordination, and from social investigators (Herbert Spencer, William Booth) who objected on scientific grounds were common, but failed to alter the public perceptions.¹⁵

Women also took part in the mapping and exploration of slumland – the decades around the turn of the century 1900 (1880-1920) were a time when female social investigators joined men in writing about the slum. According to the American literary scholar Deborah Epstein Nord, they mostly did so in the new scientific way.¹⁶ Like the American reporter Nellie Bly, who acted insane in the 1880s in order to study conditions for women at a psychiatric clinic in New York. She published her experience in the book *Ten Days in a Mad-House* (1887). In England, the social investigator Beatrice Potter used undercover methods – she impersonated a poor Jewish seamstress in her attempts to get a close look at low-paid jobs in the textile business. While in Sweden, the female journalist Ester Blen-

da Nordström, gained great attention in 1914 with her portrayal of life as a farm maid, published as articles and in the book *A maid among maids*. Nordstrom worked undercover in order to better understand the working conditions among agricultural workers.¹⁷

Not only written words were important when it came to depicting the slum. The new technology of photography was a powerful tool in creating a sense of understanding of the slum. The Danish emigrant Jacob Riis took photos of the slums of New York, and published articles and eventually a book – *How the other half lives* – in 1890. Riis combined photos and other visuals with statistics, creating powerful images of dark, dirty and menacing alleys and backstreets and overcrowded tenement houses. His photographs had a huge impact on the public, effectively leading to the demolition of some of the worst apartment blocks on the Lower East Side.¹⁸

Researching the slum

During the 1960s and onwards a new way of studying the social history of the slum emerged from Britain. The common denominator was a focus on the structural forms and spread of slums; their material incarnation and economic development within the urban fabric. The market capitalism of the Victorian era formed the backdrop. Beginning in the 1990s, scholars began to challenge the prevailing structural approach and tried to address the (contemporary) social construction of the slum. The concept of the “flaneur” was used as an analytic tool in such studies.¹⁹

Alan Mayne, argued that the slum is an invention by the press and the many social reformers of middle-class origin, designed to strengthen bourgeois values and to mould an appropriate city culture. The writings on the slum (slumland literature), then, were not accurate descriptions of material and social conditions in the slum but rather a literary genre, populated by stereotypes. Certain key words were used to create a simplified setting, void of the multidimensional culture and experience of the poor as well as the variation in slum housing.

Those representations of the poor and the slum are, according to Mayne, by no means objective accounts. Instead they use a set of “negative sig-

nifiers", which very straight-forwardly aims at promoting an "ideal community" and the qualities attached to it. The contrast of the slum, then, became a necessary prerequisite. Mayne concludes that the press used its information monopoly for political purposes in that journalists acted as mouthpieces for just one discourse – the dominant middle-class life style of market capitalism and class conflict – whilst subduing alternative interpretations.

In Mayne's view, any kind of texts on slumland is pure popular entertainment, detached from real life. He unveils a hidden dramaturgy, described in terms of a graded descent into the unknown, where light is dimmed, the smells unfamiliar (and foul) and time seems to stand still. The inhabitants are listless and sinister, and the unfamiliarity of the surroundings, the "otherness" of the slum, is highlighted through consistent references to the fact that animals and people lived side-by-side: everywhere sties, warrens and rookeries.

In various forms of slumland literature, Mayne identifies and describes five standard characters: (1) the Woman, (2) the Foreigner, (3) the Landlord, (4) the Child, and (5) the Inspector. Of those, only the Inspector is associated with positive connotations (representative of the state) whilst the others are linked to crime, vice, greed, dirt and other unpleasantness.²⁰ For my textual analysis, I find Mayne's deconstruction of the general content in slumland literature into a fixed dramaturgy with stereotypical characters very useful. Therefore I will frame the account of Dahlin within the general genre of this type of literature. But I will also take into account prevailing opinions and perspectives from the Seaman Question since this is the contemporary ideological context within which Dahlin existed.

When it comes to Dahlin himself, I view him as a combination of the slumland *observer* of both the Victorian era (including the "flaneur") and later periods, and the Jack London/George Orwell-type *participator*. It is obvious that Dahlin used the method of complete participation: by sharing the hardships of Scandinavian sailors over a longer period of time, he obtained insights and a personal understanding of what life on the bum means. Dahlin cannot claim any scientific reliability given his method of choice, a point made already in the 1890s by for example Spencer in his critique of undercover methods.

I will pay attention to in what ways Dahlin describes sailors and others he met in Antwerp – Koven points out that the Victorian observers tended not to distinguish between different categories in slumland: instead every inhabitant became a negative stereotype.²¹ But does Dahlin see differences?

The bigger picture(s) – the Seaman Question in Scandinavia and Sweden during the interwar period

The contextual backdrop to Dahlin's stay in Antwerp was the so called "Seaman Question". In Sweden this question had been discussed and fought over since at least the early 1920s. This political and social issue concerned, among other things, the social welfare of seamen aboard and in port towns (pay, living conditions, safety and health issues) as well as the moral aspects of seafarers, like their perceived violence, their drinking habits and their ability to catch venereal diseases while ashore.²² In Britain and on the continent, similar discussions had taken place earlier, like the ILO (International Labor Organization) held conferences in 1924, 1926 and 1929 to push for improvements of both working and living conditions. Of the Scandinavian countries, Norway was ahead of Sweden.²³

The public conversation about the moral aspects of the Seaman Question in Scandinavia kicked off with the publication of two books in 1929. The authors, the Norwegian journalist Carl Huitfeldt and Laura Petri, a soldier in the Swedish branch of the Salvation Army, both wrote about the dangers of sailor town – women, alcohol and venereal diseases. At the heart of the debate were the alarming conditions in foreign port towns.²⁴ The book by Petri (*From a Foreign Port*) described the conditions of Swedish sailors in the Antwerp docklands in especially dreary colors.²⁵

The obviously unhealthy social conditions were criticized but the behavior of the Swedish seamen received the most attention - Petri regarded seafarers as morally weak, naïve and impressionable, and therefore in need of spiritual guidance. In Petri's view, Swedish sailors "gild the gutters (...) and waste their manhood on foreign harlots. Without money, but with poi-

son in their blood, many a sailor returns home to Sweden.”²⁶ Petri’s description of sailors ultimately prompted numerous critical letters to the editors of the maritime labor press.²⁷

One of the main characters involved in the “Seaman Question” in the interwar period was the Swedish consul in Antwerp, Harald Petri, who first came to the city in 1911²⁸

Through his office, Petri had close daily contact with sailors in trouble - whether they had been left stranded, detained, robbed, destitute or assaulted, it was for Petri to find suitable solutions in accordance with existing regulations.

Petri himself was very critical of the prevailing conditions in the Antwerp docklands. Sailors’ own organizations and the Swedish Seamen’s Mission voiced similar critique. All warned of the many dangers encountered by sailors in foreign ports. Such concerns eventually lead to a public inquiry in 1931, lasting through 1934.²⁹

Contemporary Swedish criticism of conditions in Antwerp

Antwerp received a lot of criticism during the interwar period – from the Seaman’s Unions, the Consular Services, and the Seaman’s Mission as well. In one of those critical pieces, a memorial publication to the 50th anniversary of the Seamen’s Care of the Swedish Church from 1926, there are descriptions of the situation in port towns where the Seamen’s Mission was represented. Altogether nineteen ports, were treated, Antwerp included. The author of the book, the former Seamen’s Mission chaplain in London, Carl Renström, describes Antwerp in this way:

“In regard to the moral status of its sailor town, Antwerp occupies the ambiguous rank of being the worst port town in Europe. Everywhere in foreign port towns, there are an abundance of taverns and miserable dens. But such a refined tavern and brothel-misery as in talked about town, is nowhere to be found. Well known among the sailors are especially Schipperstraat. There drunkenness, accompanied by shrieks and howls and fights, are the order of the night.”³⁰

The consequences of living in the docklands among 700 taverns and pubs were easily anticipated according to Renström – at Schipperstraat alone, there were 31 taverns with Scandinavian names, where Nordic girls lured sailors to drink.

Because of the lack of alternatives, sailors literally live in taverns that in many cases were "connected with lodging houses". Renström claimed that in many cases, the boarding master saw to that "the sailor gets drunk, or that he is served a spiked drink, which makes him helplessly drunk. When he comes to himself again, he has lost everything, often both money and clothes."³¹

The lax oversight of local authorities, who shut their eyes to the most serious incongruities in the docklands, was the reason why sailors could be treated this way. There were no rules regulating either the provision of alcoholic beverages or closing hours, because those in power had little interest in interfering with these businesses.³² Renström was very adamant in criticizing a system he sees as unjust.

The public inquiry on the welfare of seamen in foreign ports from 1934 included information on several foreign port towns, one of them being Antwerp. Among others, pastors from the Seaman's Mission were asked to provide data on social conditions and the behavior of Swedish sailors. The Antwerp report was written by pastor N. O. Tofft (who served in Antwerp 1927-32). The post was long and detailed, addressing a number of aspects of the prevailing conditions for seafarers in Antwerp.³³

Tofft has a fairly bright picture of the Swedish sailor corps - he does not agree with the negative image of sailors expressed in the press and in books. His own experience has given him a different view. The images built on aggregated data supplied by consul Petri were especially unconvincing – "the accuracy of the conclusions that can be drawn from this material, partly by Petri himself and partly among those who read his protocol" is debatable according to Tofft. "If statistics can prove that the sailors in general are hopeless wretches - then I doubt the statistics".³⁴

In Tofft's opinion, Swedish sailors

"consist of about 85 percent of decent and conscientious people, as you certainly do not need to be ashamed of." But it can't be "denied that the seaman's character has a trait of carelessness combined with gullibility. Basically, it seems to me to be good, especially if you look at it in comparison to the lure of scheming materialism, as so often is the sole spirit of the people of the land."

Tofft concluded that he had noticed an awareness amongst sailors themselves, who had begun to work against the "frivolous squander of earned money."³⁵

As for the group of former seamen living on the fringes of society – the so-called "bums" – Tofft says that these can be divided into three categories: the antisocial, the asocial and the temporary. Of the mentioned typologies, the first was the worst: these were well-dressed, very frugal with alcohol and "operate always with a calm and cold calculation, shamelessly and unscrupulously. It is they who often work for the café and brothel owners, and as runners develop a phenomenal ability to fool decent people into those evil nests. And there are certainly many times those who carry out robbery and murder in port cities." The second typology was more modest – their "noblest trait is apathy bordering on indolence" according to Tofft. Only when it came to bumming money did "these people sometime show unsuspected vigor." This group lived in abject misery and poverty, and most of them also suffered from severe alcohol problems – "without a doubt, these people are the worst to themselves", Tofft concluded.³⁶

The third type was basically decent people, but for different reasons gone down a wrong path, they had been left behind, spent their last coins and had not received any new employment, ending up among the impoverished "asocial" group. This type generally had the "will to pull themselves together and become good men again."³⁷

Tofft asserted that he felt deeply upset every time he met a Swedish bum of the antisocial typology, ashamed when he dealt with one of the asocial bums but only sad when he came face-to-face with a temporary

vagrant. Therefore, when one talks about Swedish seafarers, one must disregard these three types according to Tofft.

The public inquiry also included, the consular service's impressions of conditions in various port towns, including that of consul Petri.³⁸ The consul was very critical towards the social milieu of sailors in Antwerp. He claimed that when Swedish sailors left their ships, ruthless boarding masters were waiting outside the consulate "like sharks" who would only release sailors when their money was spent. At the same time, he was not surprised by such behavior since Scandinavian sailors usually had plenty of money by the time they went ashore, making them perfect prey to sharks, because they were of "a weaker composition".³⁹

Of the categories previously referenced, Petri was writing within the scientific tradition of slumland literature, considering his extensive use of statistics and official data. But he was also part of an older moralistic discourse, one that ascribed inherent, almost always negative, qualities to sailors and to the dockland milieu. The pastors of the Seaman's Mission on the other hand, were more inclined to be impressionistic in their responses, and dismissive of big data and statistics. Though they were also moralistic in their outlook, these observers dealt less in stereotypes than the consular service.⁴⁰

Dahlin in Antwerp

Dahlin begins his story by telling us that he now was a bum, a beachcomber, someone totally alien to his original middle-class background.⁴¹ His transformation into character included false papers, seaman's clothing, and changed manners.

He writes that he had "cut the cords with everything that I had imagined me to be. I am only a sailor left behind with 50 franc in my pocket. All I own is a bundle of clothes (...). I have nothing that ties me down."⁴² He was now ready to join the ranks of the outcasts.

Or at least he thought so. His journey into this unfamiliar world proved to be problematic – to be able to succeed with his task he needed assistance: through contacts he rented a private room, providing him space to

write and think without being interrupted or exposed. He also had support of the Swedish general consul in Antwerp, Harald Petri, when it came to securing necessary paperwork.⁴³

The methods Dahlin used were to observe people and the environment around him by either taking long walks along the docks and in sailor town, or sitting in bars and cafés where he sometimes acted drunk to better be able to interact with seamen, proprietors, prostitutes and pimps, so that he could hear and record their stories.⁴⁴ His chosen behavior was thus similar to the “slumland observers” or the “flaneur” of the Victorian period, but Dahlin was also influenced by the more recent work of Jack London, Upton Sinclair, George Orwell and others. Dahlin was, as I have noted above, a complete participant.

The main narrative technique employed in the book was to tell parts of the story in the third person. This narrative style is close to what is called “telling” or “narrative exposition”, and occurs when the author uses other characters’ speech to describe events, milieus and characters. For instance, early on in the text Dahlin is lectured by the elderly seafarer Farman on the dangers of Antwerp, and Dahlin is later taught how to survive a lifestyle without resources by his bum companions. Farman, the bums and others become his chaperones in sailor town, introducing him to a new reality, and enabling him to articulate and communicate his (and theirs) experiences to the public in an authentic way.⁴⁵

I have divided the content of Dahlin’s book into two themes to be able to better understand the many topics that he addresses. The first theme focuses on Dahlin’s highly critical description of Antwerp and its administration, the conditions in sailor town and the individuals making a living there (interpreted through the stereotypes of slumland literature). The second theme concerns his formative relationship with the Scandinavian sailors/bums with whom he socialized during his stay, and the camaraderie and solidarity that existed among individuals with nothing to lose.

Welcome to the Jungle - Antwerp, city of filth and sin

It is obvious when reading Dahlin that he is framing sailor town as “the Jungle” in a way that mimics late Victorian British literature. Dahlin highlights the violence, the general unpleasantness and the untidy dimensions of port cities, as well as the notion of “Otherness”. He writes – “[i]t might seem not nice to talk only about crime, vice and rottenness, but when those things are the overwhelming majority, as in this case, such speech becomes necessary.”⁴⁶

This passage also reflects the grave concerns for the low morality of seamen raised in writings on the Seaman Question. Dahlin also criticized the corruption that characterized sailor town, treating such corruption as a sign of the lowest moral standards.

Indeed, Dahlin gave ample examples of the filth and the vices he encounters during his stay. Vice is depicted spatially, centered in *Spuystraat*, where the brothels used to be. There, among badly lit alleys, prostitutes patrolled the narrow sidewalks, suspicious-looking persons stood in dark hallways, stinking garbage filled the gutter, and only a few windows were lit. All in all, Dahlin described a dark and cramped place, just like “the bottom of an abyss”.⁴⁷

At *Spuystraat*, Dahlin visited an establishment called The Crystal Palace. It was decked out in mirrors from floor to ceiling and though it used to be a respectable place for dancing, was now rundown and shabby. One of the girls working there approached him and tried to get him interested in what she had to offer. But after a drink and a long conversation Dahlin was suddenly overcome by disgust: “I felt a need to spit, to curse and to disappear, and that’s what I did – and at the door the woman spat at me. I had had enough for tonight, the filth became too much for me”.⁴⁸

Also at *Schipperstraat*, the most infamous street in sailor town, were at least 30 cafés and bars with Scandinavian names, where the girls and their madams spoke the language of “Scandinavis”. There vices could be found aplenty. According to Dahlin, Schipperstraat was “poisoned”. In fact, the whole neighborhood is poisoned, the whole of the harbor is permeated by the spirit that prevails here. Here are loopholes to everything that human rottenness has to show for, in those dim alleyways and narrow passages live

those that keep away from the light by necessity or the inability to stand it. Here thrive stench plants and poisonous snakes.”⁴⁹

Even though *Schipperstraat* had a reputation, life there was monotonous, totally focused on alcohol and women – without those two components there were, according to Dahlin, no incentives to visit this place.

From *Nassaustra*, another of the streets in sailor town where bars and cafés were located, Dahlin described the smoke filled bar as packed with drunk and howling dockers and others belonging to the working class; people playing cards and drinking, loud voices, noise from the mechanical piano and clinking from glasses – all of which together became a “cacophonous concert from hell.”⁵⁰

In order to further highlight the infernal, cynical aspects of the milieu, Dahlin described another incident from the same café. One sailor had fallen asleep at the table. Behind the counter, the proprietors, a married couple, had noticed. According to Dahlin, the woman, middle-aged with her hair in a strict bun, her blouse all buttoned up, and with “a stern, puritan face and an acrimonious prying look” told her husband to wake the sleeping sailor up – “[s]he was the soul, he was the tool. She scouted the field. He executed her commands”. By pouring ammoniac in the sailor’s cap and then forcing his face in it, the sailor got a very rough awakening. This happened twice before the sailor understood that he had to order another glass of beer if he wanted to remain at the table.

To one of the band of Scandinavians that Dahlin socialized with, such a behavior just showed that restaurateurs and café-owners were “scum”, exploiters without conscience, motivated by one thing: greed.⁵¹

In his book, Dahlin gives many examples of drugging, robbery and assault. These are depicted as more or less endemic and perpetrated in a systematic fashion: sailors are lured to bars and cafés by runners or women, sedated with spiked drinks, robbed and left for dead on the street. As noted above, Dahlin often used the technique of “telling/exposition”. When it comes to this specific theme it is Farman, the old and washed-up seaman left behind in Antwerp, who acts as narrator. Dahlin observed that Farman was familiar with *Schipperstraat*, and that “he knows of all its secrets”. Farman is therefore reliable.⁵² By crafting his narrative in this way, Dahlin added greater empirical credibility to his writing and allowed him to reach

beyond his own limited experiences. But to ensure his own authenticity as the possessor of firsthand knowledge, he added a story of his own about a young Norwegian sailor he had met who had been swindled and robbed of all his money in a similar fashion.⁵³

Dahlin also referred to other sources. As a complement to his own research, he presented several official documents from consul Petri in order to solidify the representative nature of Farman and his own experiences. All in all, eleven protocols from the Swedish Consulate in Antwerp, dating from 1928 and 1929, are reprinted. In those, druggings, robberies and assaults on Swedish seamen are described very vividly. This content supported Dahlin's own description of the violent aspects of life in sailor town very well.⁵⁴

It seems then that Dahlin did not fully trust the persuasive power of his own observations and experiences as a complete participant. By including official documents in his exposé, he gained needed objectivity, and became part of the scientific strand of slumland literature rather than being a representative of the earlier more sensationalist strand.

Workings of a corrupt system

One of the aims of Dahlin's book is to expose the incongruities facing seamen in Antwerp, especially the challenges faced by Scandinavian sailors.

The prevailing system in the docklands of Antwerp was, as in any sailor town, informal, fluid and very complex. It consisted of loosely fixed networks of people providing accommodation to sailors – like landladies, proprietors, owners of cafés – as well as runners, pimps and prostitutes furnishing the needs of sailors back from long periods at sea. At the bottom were the outright bums/beachcombers, trying to muddle along on a day-to-day basis. But those networks were also connected to the authorities in ways that Dahlin perceived as unjust and corrupt.

When Dahlin tries to explain this complicated system and its constituent parts in more details, he argued that the runners were most dangerous to sailors – “for them no moral, no consideration, no compassion exist. They are men that already performed closure, and their lives are solely a

pursuit of money without having to work.”⁵⁵ Dahlin was only interested in runners with Scandinavian heritage who, as far as he could see, were not the majority. These runners were the ones that befriended Scandinavian sailors new to Antwerp by offering them advice and knowledge of life in sailor town, and they were often in the service of “[c]afés and boarding houses, secret bordellos and private women”. This group had the best chance of success in catching “prey, whose habits they know and whose language they speak”.⁵⁶

Dahlin concluded that among the runners, the most “dangerous poison snakes” are the “well-dressed men”, who got into the business by either marrying the Madame of an establishment, or by running girls as a pimp (a so-called monsieur le Blanc). Because this category was “not visibly and doesn’t appear in the open (...) it is the hired hands that do the dirty work. It is merely the organization, the planning and the collecting of the profit, and if necessary, to erase the traces, that they meddle in.”⁵⁷

Another category among the runners was the bums/beachcombers. They acted alone (not employed by any proprietor or woman) or in gangs and were ruthless and very dangerous. This is a topic that appears in Dahlin’s many conversations with Farman. The old man often warned him of the bums, that they were the true gangsters, and Dahlin should stay away from them:

“[d]on’t you ever get into a fight with them, and never touch their women, if they have an interest in them. And you shouldn’t be impress when they approach you and speak Scandinavian to you. There are many brutes among them as well, born in Scandinavia.”⁵⁸

Dahlin related his process to one of these bums – he acted drunk in order to find out the behavior of runners and beachcombers. In one of the bars, where the mechanical piano relentlessly blasted out loud music and the girls smiled and offered glasses of beer, two big and heavy men in overalls sat at a table next to Dahlin. They tried to figure out if he was worth anything. According to Dahlin

“[o]ne of the men bent his head down and looked at me secretly. All I could see was his eye, big, shining, alert, canvassing me from head to feet. The sharpness of his gaze gave away that his intoxication was only an act. He evaluated me.”⁵⁹

Because his clearly down-and-out appearance and the fact Dahlin also was a big man, he was deemed not interesting by the two bums.

The main lubricant in this system of exploitation of which Dahlin was so critical of was a piece of paper, the *Scaldis*, that was printed five times a day and contained information on every ship that entered and left Antwerp, its port of departure, its port of destination, the duration of its stay, under what flag it sailed and what dock it was assigned. The *Scaldis* thus provided a total oversight of what happened in the docks. This was a document used by everyone. Dahlin writes that it hang on the walls of every bar and café in sailor town, forming the basis for decisions and actions taken by every madam, proprietor, boarding master, runner, prostitute and beachcomber.⁶⁰

But it is corruption that really kept the system afloat in Antwerp. Dahlin discusses at great length what he considers to be the double standards regarding how the authorities viewed prostitution, alcohol, treatment of sailors and the behavior of the police force.

1930, when Dahlin spent his six weeks in Antwerp, the regulated brothels were technically closed, but in reality prostitution was still an important part of life in sailor town. Dahlin observed that women instead operated as employees at bars and cafés. The difference between this arrangement and independent brothels was negligible, at least in economic terms since proprietors paid a tax of 1000 francs for each girl, the equivalent of the sum paid for a mechanical piano. If women decided to work independently, they had rooms in the back alleys around Schipperstraat.

In an obvious cynical tone, Dahlin noted that according to the authorities now that the bordellos were gone, "all is cleaned up, all is nice and neat. Those in charge are happy. They have done their part".⁶¹

The police were a vital part of the system, working with the owners of bars and cafés to skirt the regulations stipulating that no alcohol could be served after certain hours. To uphold such regulations, mobile squads of inspectors existed, made up of ambitious men who roamed the city on fast motorbikes.

According to Benny Lorentz, one bar owner whom Dahlin had befriended, the local police tipped him off when the inspectors would be coming around, so that he could avoid being caught serving alcohol illegally, thus risking the loss of his license. Benny asserted that he regularly treated the policemen with a free glass of beer, and when the inspectors arrived for a "raid", they warned him by kicking the door a couple of times. Benny's stories clarified the behavior of the policemen Dahlin had earlier witnessed in another bar – drinking without paying, socializing and making jokes with the girls and then positioning themselves outside the door after closing time. Dahlin writes – "I didn't understand the meaning of all this back then. (...) But now I dare imagine the bearing of it".⁶²

In a concluding remark, Dahlin pointed the finger at those governing Antwerp – the politicians and people associated with the political sphere. Dahlin accuses the authorities of looking the other way when it came to corruption, choosing instead to profit from the dual systems in place in Antwerp. According to Dahlin, the authorities needed to implement measures regulating women, alcohol and closing hours, begin to deport not wanted foreigners and eradicate corruption from the police force. But none of this would ever take place because money talks! This is Dahlin's main conclusion – he wrote that "[t]axes from sailor town, from pianinos and women, alcohol and boarding houses, the money from sailors, are like a golden river not to be disturbed by damming it." And no one in Antwerp was going to give up this gold mine.⁶³

Stereotypes in (Dahlin's) Antwerp

Regarding the five stereotypes of slumland literature, some are easily discernibly in Dahlin's writing (the Woman, the Foreigner, the Child) while others (the Landlord, the Inspector) are sketchier or infrequent. Some of the categories overlap – I have not found any descriptions of landlords as presented in the Victorian texts but Dahlin describes individuals who let out rooms (among them women) as driven purely by greed and marked by a total lack of compassion, traits that also distinguish landlords in slumland literature.

The Inspector is also hard to pinpoint – instead I have used this stereotype to represent figures of authority (policemen, politicians, consuls). The big difference is that Dahlin does not recognize any positive qualities in these figures, in contrast to their depiction in slumland literature. Instead these individuals are all instruments of corruption.

One additional stereotype that must be regarded is of course the Sailor. In a port town milieu he is always present. Earlier studies have pointed out the stereotypical descriptions of sailors and their behavior, stereotypes that have been investigated in modern scholarly studies as well.⁶⁴ Therefore it is important to understand in what ways Dahlin's text reinforces these conventional descriptions of sailors.

Women

When Dahlin describes *women* (and the only women in his book are either prostitutes or former prostitutes turned madams or restaurateurs), they are depicted as filthy, limited, cynical, calculating, constantly cheating, and always past their prime even when they are not older. Physically, they are dirty, fat, smelly and therefore in his eyes repugnant. The feeling of disgust that Dahlin obviously harbored towards women in sailor town is very clear-cut and recurrent.

In one scene he paints a portrait of a prostitute he encountered in one of the many bars. Dahlin writes: "she was not old, only about a few years older the 30. But her body was ravaged. Under the redlined eyes, the

skin hung like big blue bags, and from her mouth flowed an acid vapor of tobacco and ale. Her service was done. She had no advantages that enticed".⁶⁵ Akin to this description, another prostitute is described as wasted – "she had red runny eyes and dirt under her nails", and a bloated face with bad teeth in her mouth.⁶⁶ In another example one of the numerous madams was portrayed as "a small fat women with a swollen face, dressed in poor clothes and with torn shoes of cloth on her feet." Importantly, Dahlin extended his criticism of the woman's external appearance also ascribing vices and animalistic behavior to her: she took "a sugar cube in her mouth and poured coffee on the saucer and drank it with pleasure in long guzzling gulps." This description employs habits and practices associated solely with the lower class, using bestial analogies (animal-like noises while drinking) so common in slumland literature.⁶⁷

Women's part in keeping this exploitive system going was criticized – on numerous occasions Dahlin records incidents when prostitutes conned sailors into buying drinks (the girls received a bonus for every drink sold), beer and wine, while the women proprietors sold overpriced and diluted beer.⁶⁸

Dahlin's opinion that certain women in sailor town were the driving force behind male vice, according to Dahlin *she* was the brain (soul) while he was merely a tool, has been mentioned before. Another example of this generalization is the description of an episode Dahlin witnessed in a bar. The woman behind the counter was reading the *Scaldis*, when she suddenly became agitated and called on her man. She had found a newly arrived ship, and

"[o]n board were people with money. And they should know the address were to go. Her man should hand out calling cards and describe the place – tempting – music, women and alcohol."

Reluctantly the man collected his cap and brought with him a deck of calling cards and was on his way.⁶⁹

All these women pictured by Dahlin were products of a certain milieu, pre-determined to behave this way because there were no other known alternatives open to them. In a sense Dahlin relieved them of some respon-

sibility, noting that “those who have been born in the filth and always have lived there, are not bigger sinners than the rest of us” – they had never experienced any other behavior! They were thus pre-programmed, mere victims, caught in a terrible system without a way out. And this seemed to be the eternal (and inevitable) “cycle of life” in sailor town, at least according to Dahlin.

One example of this presupposition is very telling: in a café Dahlin met a woman employed as a hostess. She was young and not yet legally permitted to be sexually active. But when Dahlin asked about a room for the night, she immediately assumed that he wanted to have sex with her. She hesitated and wanted to ask the madame if she could. Such behavior happened according to Dahlin simply because “of the milieu in which she lived. She just assumed that a question about a room was a question about a woman. She was so used to this that she not for a moment reflected on other possibilities than me wanting her to spend the night with me”.⁷⁰

For what reasons then, did Dahlin view women so negatively? One explanation is that the majority of women Dahlin encountered in sailor town were in fact prostitutes. Prostitutes were, during the late Victorian period (second half of the 19th century, early 20th century) the central female figure of public space: simultaneously objects of erotic fantasies and of loathing.⁷¹ But prostitutes were also regarded, as Walkowitz has pointed out, as representatives of disorderliness and licentiousness, typical of the lower class, and were therefore the public symbol of a threatening and very sinful sexuality – marked by animal passion and bodily odors – defined in opposition to the “domesticated feminine virtue” of the middle-class housewife (“the angel in the house”).⁷²

Another explanation is that prostitutes as a group were not homogeneous. Amongst this group were both elegant courtesans of the exclusive neighborhoods and women of the slums who were forced by poverty to sell their bodies cheaply. The women and girls Dahlin met in sailor town came solely from the latter category, a fact that reinforced the established negative image of the prostitute.

Dahlin then, could be seen as just a typical (albeit late) representative for opinions widely held by a large spectrum of observers, researchers, journalists and officials of the middle-class, but at the same time was a per-

son who understood that the women of sailor town were caught in a terrible system, a fact that, in his eyes, absolved them of some blame.

Foreigners

The stereotype of the foreigner was also painted in bleak colors, despite that fact that Dahlin himself was a foreigner, a Scandinavian, in Antwerp. His perspective was thus, importantly, that of a foreign man contemplating about other foreign men.

In Dahlin's text, nationalities like Italians, Spaniards and Greeks, were grouped together as "southerners", and were almost always perceived as bad people, inclined to crime and foul play. Ethnical groups like the Jews, the Chines, and blacks were part of such a category, though they were not exclusively associated with crime.

"Southerners" were especially dangerous, wily because they had no honor, no sense of a fair fight. In one incident, Dahlin was warned about the cowardly ways of Spaniards: they don't dare pick a fight in the open because "knives demand darkness and no beholders".⁷³ Others in Dahlin's company also reported on "southerners" – those at Shipperstraat should be avoided at all costs, they say: "You have to be careful when you walk there, Greeks and Spaniards are dangerous people, they operate in gangs and if they catches someone, he is doomed".⁷⁴ Yet another incident is representative of how Dahlin viewed "southerners". Picking up a forged passport at a bar near the harbor, he encountered a bar patron whom he later described as a "swarthy, yellow-skinned southerner, Italian, Spaniard, Greek, half-blood or something like that – a distinctive criminal character."⁷⁵

Jews were also in the same bracket as southerners. When Dahlin described the men involved in the business of conning, robbing and physically abusing Scandinavian sailors, he mentioned other Scandinavians but added that "if I must disregards Greeks, Spaniards, Italians and other southern elements from this context, the Jews must not be forgotten as they to a large extent consist of criminally accentuated individuals."⁷⁶ Describing a Jew named Levi, a person not very well liked by Dahlin and his acquaintances, Dahlin asserted that Levi was "a loathsome creature, dis-

gusting and one weak, degenerated individual that you didn't want to socialize with."⁷⁷

Traditional ethnic stereotyping is evident when it comes to blacks and Chinese. The latter were seen as inscrutable in their religious dealings, aloof and "deaf to the world around them". They quietly went about their business, were never drunk and did not react to jeering and taunting. The Chinese all lived at Verversrui, labelled "Chink Street" by Dahlin.⁷⁸ Black people were described in an even more openly racist manner. Recounting one dinnertime at the Salvation Army hostel, Dahlin observed that "four Negroes keep a table to themselves. No one will sit next to them. They smell like only Negroes can smell. They dig their fingers through the sausage and potatoes at their plates. They are at home."⁷⁹

Children

Descriptions of children are not very frequent, but during his strolls around sailor town, Dahlin sometime ran across them. In one passage he casually mentions "dirty kids on an ordinary street" without bothering to interpret this chance encounter.⁸⁰

One evening while Dahlin was on a walk, he entered a "badly lit street, filled with the sound of mechanical music, babbling women and children playing despite it being late at night." As amusement, a fight between two men: and the "kids yelled aloud with excitement" as they watched the violent fight.⁸¹ Here Dahlin implies that violence was mere entertainment, enjoyed by everyone (including children), and a natural aspect of life in sailor town. The street was an arena for socializing and playing. This was a bad place to grow up – this interpretation is evident when Dahlin talks about what will become of the children. He viewed them as "wretched, weak bugs, who have no knowledge about life more than what they see in front of their eyes, that grew up to continue the art, the whoring, the crimes and the vices." And nothing could change this!⁸² Dahlin believed that children were bounded by the same form of social determinism used to describe the situation of women: born under a bad sign, it was impossible to break free. The impact of the social milieu is too powerful.

The Landlord

The landlord is a somewhat problematic figure, since there is no exactly comparable character to the Landlord as portrayed in Victorian slumland literature. As a result, I have tried to equate him/her with boarding masters, owners of cafés and bars and the staff at the Belgium Seaman's Home as well. Two of the most distinct traits of the landlords described by Dahlin are their deceitful and condescending manners.

One boarding master Dahlin encountered was Benny Lorentz, who ran an establishment in Schipperstraat where most of Dahlin's companions live.⁸³ Although Lorentz was both friendly and true to those he trusted when it came to food and lodging, he was very calculating and fastidious regarding drinking. According to Dahlin, Lorentz was not as bad as other boarding masters with the drink tabs – in other boarding houses, it was possible to run up massive imaginary drink bills. When these were challenged, the complaining sailor was usually met by violence and intimidation.⁸⁴

At the Belgian Seaman's Home, the sailors staying there were treated with open contempt: the service they received was poor and materially inadequate. One telling episode is when Dahlin was about to get his room, paid for by the Swedish consul. The man in charge, described as an untidy and belligerent Belgian, refused to admit Dahlin because he lacked the necessary paperwork. During the following (long and heated) discussion, it dawned on Dahlin that the Seaman's Home "was only for their people and their equals" and that he and his peers were considered inferior. It occurred to Dahlin that his treatment was due to xenophobia.⁸⁵

In this case the ethnic dimension of being a sailor of foreign origin became obvious to Dahlin, but in an earlier episode, the class dimension was more important. When he was about to rent a room from a landlady to use as the basecamp for his undercover project, Dahlin made the mistake of asking his landlady for clean sheets. The old lady became enraged and began to shout at him – "Clean?! Is this not clean enough for someone from the street?!" She then dashed from the room, but not before she had spat at Dahlin and cursed him. When she came back with the clean linen she screamed at him: "Are those clean? Are they good enough for his lordship? Or..?!"⁸⁶

The Inspector (figures of authority)

The inspector is also a character hard to capture – as figures of authority they were either directly involved in Dahlin's life (the police, the personnel at the Seaman's Home and at the Belgian Seamen Agency, the Swedish consul) or influencing him from a distance (the Belgian State, the authorities of Antwerp). But those two levels were interconnected, since the police and the personal at the Seaman's Home and Seamen Agency were both representatives of the State and local authorities.

Dahlin very clearly linked figures of authority to corruption: the police facilitated criminal activities and the authorities allowed an unjust system to continue. From a moral perspective, figures of authority acted unfairly – Dahlin repeatedly asserted that the staff at the Seaman's Home discriminated against certain individuals and nationalities and behaved in an insolent manner towards foreigners staying at the home. At the Seamen Agency, Belgian sailors were preferred to foreign.

It is only the Swedish consul Petri that escaped criticism – Dahlin got to know the clientele for whom Petri was responsible and understood the difficult position of the consul. Additionally, he was a fellow Swede and an accomplice of Dahlin.

The Sailor

The Sailor is a stereotype not common in slumland literature, even though Jack London chose to impersonate an American sailor when he researched his book on the poor parts of London in 1903.

Dahlin view of sailors was similar to Tofft's, the Swedish seaman mission chaplain that was stationed in Antwerp during Dahlin's visit. Both believed that most of the sailors were decent and hardworking people, and it was only a small minority that caused all the problems. This minority, the bums/the beachcombers, could be divided into three categories: the antisocial, the asocial and the temporary. Dahlin met all three categories in Antwerp, but he got to know and interact with the second and the third categories best.

Initially Dahlin found it problematic that a large percentage of the despised bums were of Scandinavian descent but after having shared their hardship during six weeks he changed his opinion and was able to understand their rational view of life. Because of those experiences, Dahlin's stereotyped descriptions of sailors gave way to more nuanced attitudes and a deeper knowledge.

Down into the Abyss – among the bums

In this section, I will discuss Dahlin's personal experiences of descending into and living the abyss. This narrative was partly about him getting to know the system, understanding its mechanics and how these could work to his advantage. But Dahlin also became concerned with those Scandinavian sailors living at the margins of society, and the strong solidarity among them.

Still, it is important to pay attention to Dahlin's use of aspects of slumland literature when it comes to his descriptions. As many before him, he employed a certain dramaturgy, in which he very vividly retold leaving the familiar to enter the unknown – a journey traditionally framed as moving away from civilization and towards a state of wild disorder – but in Dahlin's case, the descent into the abyss, and the subsequent race to the very bottom of it, was both a gradual and intentional process. First he engaged with a group of Scandinavian seamen temporary down on their luck and still with the ambition to find a new hire. But as time passed, he gradually ingratiated himself with the bums, with whom he shares everyday hardships and wretched living at the Belgian Seaman's Home and the Salvation Army Hostel, the focal points of the abyss.

One of us?

Dahlin's initial inexperience was clearly evident in Dahlin's description of his lack of knowledge about the informal rules in sailor town. He learned the hard way that an empty glass was refilled automatically and that drinking was required if one wanted to occupy a place at the table. It came as a surprise that rooms for rent, were always situated in a public house (with alcohol and women easily available), and, as was mentioned earlier, that clean linen was not provided to the down-and-out.⁸⁷

Obviously, Dahlin needed someone to guide him in this new universe. But to be able to interact with those he intended to study, he first had to win their trust. His undercover project started in earnest when he met two Norwegian sailors. Dahlin was standing outside the bar *Vlaamsche Kelder* near Nassaustraat, when he encountered the two sailors. He engaged in conversation and suddenly was part of their drinking gang. He was soon introduced to the other members – two Danish sailors. After a long night drinking in various bars and cafés, Dahlin and his new friends decided to meet the next day at the boarding place they were staying at in Schipperstraat. After this point, these men acted as Dahlin's cicerones.⁸⁸

Trust was fundamental to Dahlin's project. When he met up with the gang again, the boarding master asked him who he is. Immediately one of the Norwegians answered, and gave Dahlin the necessary support – "He. The fat one. (...). He's a jolly buffoon. He was with me at *Fattiga Augusta* when I got drunk some days ago."⁸⁹

Dahlin wrote that he was grateful for this introduction as it spared him the possibility of getting his story mixed up. If that would have happened,

"a distrust would have arisen, that I never could have dismissed. The uncertainty of my position would increase, and I would not have any use of my poor clothing, my foul, curse-filled language or my dirty hands. Details, insignificant, invisible for a non-sailor, in my appearance, would stir up mistrust and raise questions that I would not have been able to answer without giving me away. I would have had to pull out, either because of legible hints or open threats of violence."⁹⁰

Parallel to his method of the “flaneur”, it was through this gang of Scandinavian sailors that Dahlin got his first important glimpses of how life for seamen unfolded in Antwerp. Even though he never lived with them at Benny’s place, he nevertheless shared their life on the streets and at the bars and cafés.⁹¹ His narrative is filled with stories from these men about bad luck, naivety, stupidity and sometimes sheer malice – a sort of anecdotal and fragmented knowledge that Dahlin tried to assemble into a coherent picture of sailor life in Antwerp.

Stories of deceitful madams and girls recurred, whether it came to selling overpriced beer or love and affection without commitment. Dahlin also recounted numerous stories of disillusionment after a long wait for employment. Just like them, Dahlin harbored personal rage after being treated badly by the authorities. These tales came in many versions, but were always told as dejected stories that demonstrated the universal destiny of sailors: hard work and abuse.

When Dahlin summed up his experiences socializing with the Scandinavian gang, he described them as basically good people caught up in an evil system. Powerless to change the system, they instead needed to master and overcome it. He saw nothing evil or malicious in them: they are just “big children, that had fun as long as their money lasted”. In some cases they were too kind, trusting and generous for their own good.⁹²

My interpretation of Dahlin’s view of the Scandinavians is that he meant they did not belong to the group of anti-social bums that Tofft later would describe so vehemently.⁹³ Instead, those Scandinavian bums were people who could be categorized as *asocials* or those only *temporary* down and out – Tofft’s second and third categories. Dahlin states:

“They were sailors, which from their first day ashore, had become part of this milieu, and made their temporary home here and then stayed on. (...) The fact that they drank beer and sometimes viewed life in rose tinted colors, are no proof of inherent malice. They do not try to make themselves out better than they are, and their comradeship is a model for high level pretensions. I definitely harbor greater sympathies for these men than for the well-dressed individuals, which beneath an exemplary surface hide paltry dispositions.”⁹⁴

Stavanger, Sampo and the others were well aware of whom they were, having constructed their self-images in opposition to the asocial bums. Their collective identity as sailors was still valid and cherished, and their honesty and camaraderie as well. Such qualities were important markers and a source of pride to the group. This was why Dahlin held them in such high esteem.

Members of the group viewed the bums as parasites and hangers on – like Farman and Levi (nicknamed the millionaire), as well as an unidentified Dane, who always excused themselves when it was their turn to buy drinks. When Levi asked why he was the only one not permitted to become drunk, one of the Norwegians answered him simply– “that’s because you never pay for your own drunkenness”.⁹⁵ They also dislike this group of often foreign bums, because they were connen, violent and ruthless people.

Deeper down the abyss

Until now, Dahlin had spent his time in Antwerp with the Scandinavian gang of seamen, but his gradual descent into the abyss accelerated when he met the bums of the Belgian Seamen’s Home, and they become his guides in his journey to the bottom of the abyss.

Originally it was Benny Lorentz, the boarding master, who had suggested that Dahlin contact the Swedish consul to obtain papers that would qualify him for a bed at the Belgian Seamen’s Home. To Dahlin it seemed like a useful idea:

“Seamen’s Home. The word sounded so tempting. It had an inviting ring to it. And it meant regular sleep, food at settled hours, a reading room, an assembly room, a place to stay, where it was possible to sit all day without drinking just to placate the madam of the establishment, and where it was possible to discuss with other men without a girl insisting on attention.”⁹⁶

Before Dahlin went to the consul, he sought a closer look at the Seamen's Home. But both the premises and the food on offer were deeply disappointing. Dahlin had imagined the interior to be as imposing as the exterior of the building. Instead, the dining hall had bare walls, simple wooden tables without tablecloths, broken and chipped plates, and the staff wore greasy clothes. The food consisted of watery soup, potatoes and meat that "would have been condemned by a visiting health inspector. It had been purchased at a sale, it was garbage, not possible to sell to other people, had black edges, and was old, chewy and indigestible."⁹⁷ But the people around the tables ate without hesitation. Dahlin's description of the meal and the bestial behavior of the eating seamen closely resembles scenes from slumland literature and its references to the Jungle: the place was rowdy, noisy and the people governed by the unwritten law that no respect was to be given to the needs of others, and only one's own wants were to be taken into consideration.⁹⁸

Dahlin had no choice though, and at the consulate, he got a permit to stay one week free of charge at the Seamen's Home.⁹⁹ When Dahlin arrived to claim his bed, he was made to wait in a dirty corridor - he wrote: "the bad impression from the dining hall, that cleanliness, comfort and the intention to keep a high standard were unknown concepts, was further reinforced."¹⁰⁰ After a slow process, he at last was admitted and was assigned to room 68.

At first glance, the room reminded Dahlin of a prison cell: whitewashed walls, small windows with a view of only roofs and chimneys. Ten beds, all in all. Unclean mattresses filled with bedbugs. Eight Swedes stayed there, "all at the expense of the consul".

Immediately Dahlin became one of "the brotherhood", and within an hour he knew the life stories of those sharing the room. For Dahlin's cause, the most important figures were Charles, Magnus and Söder, down-and-out sailors all in their 30s, and Bladh, a young stoker, who like Dahlin had little experience amongst the bums.¹⁰¹ Bladh was the odd man out because he was the only one looking for a job. To Dahlin, then, he represented the personal ambition to find a way out of the abyss, and was dramaturgically used to show that even an honest man, temporarily in trouble, faced insurmountable obstacles due to the corrupt and degrading environment in Antwerp.¹⁰²

But it is the trio of Charles, Magnus and Söder with whom Dahlin mainly socialized. Through their stories, Dahlin got to know the daily life of those at the very bottom of society. Once again the technique of “telling” was deployed. Dahlin described various situations using the words of his informants: the behavior of the police, how to fool the consul and how to work the Scandinavian seamen in order to obtain a few francs.¹⁰³

As with the Scandinavian gang Dahlin used to be part of, trust was a prerequisite for interaction. Dahlin wrote that before the bums got to know a person they are reluctant to let you in, but once you have been accepted, they will share everything with you – “[t]heir comradeship is impeccable, they will not accept any violations as the unwritten law upon which their existence is built must be respected at all costs.”¹⁰⁴

Dahlin had passed the test, and after some time he was himself able to give first-hand accounts of the reality, and monotony, of being a bum. In one telling passage, he describes the effects and tediousness of poverty – the daily routine of bumming for cigarettes and alcohol, while avoiding the police and pretending to look for work in order to keep his eligibility for support from the consulate.¹⁰⁵ He also mentions the feeling of being unfree, restricted by the imaginary boundaries of sailor town, and the physical filth and psychological alienation that came with being an outsider. Condescending and judgmental looks from people passing by were something Dahlin came to accept as normal.¹⁰⁶ This was a lifestyle that, according to Dahlin, eventually would wear anyone down.¹⁰⁷

One thing Dahlin repeatedly discusses is the Catch 22 of being a bum: because of your appearance you were automatically passed over for a job opportunity, since the employers sought only proper, descent people. Equivalent qualifications did not matter. Employers only saw a man’s clothing and the status of his teeth. A proper appearance increased your chances of getting a job, but a proper appearance was impossible to maintain unless you already had a job! The ambitious stoker Bladh was a constant victim of such rules.¹⁰⁸

After a while, Dahlin’s time at the Seamen’s Home was up, and he was forced to find alternative places to sleep. He alternated between sleeping rough (often inside staples of planks at the dockside – dry but full of bugs and vermin) and the Salvation Army Hostel. This accommodation

was cheaper than the Seamen's Home but not subsidized by the Consulate, a fact that paradoxically made it a less plausible alternative. The hostel at Rue Debois was a last resort – “a rat hole” – a fact that was evident from Dahlin's description of the place and its clientele. Every afternoon, a large group of “the less wanted members of society” waited eagerly to be admitted, the majority of them “ruined by alcohol, degenerated, the broken dregs from every corner of the world.” They constituted according to Dahlin, the “people of the swamp”.¹⁰⁹

Dahlin began mixing with others among his now extended circle of bums. A man named Raggen, a fellow Swede who had been out of work for a long time, became Dahlin's companion. Together they shared the daily hardship of begging and bumming, just as Dahlin had done before with Charles, Magnus and Söder from the Seamen's Home.

Dahlin reflected on his current position – “Now I have reach the bottom. My day is that of a bum. I walk the docksides and the backstreets hour after hour and look for opportunities to earn me a few centimes.”¹¹⁰ He had nothing, and it dawned on him that to others, the greatest service to society he could do was to simply die!¹¹¹

Dahlin's project ended in the company of the bums. He was very critical of them, describing them as parasites, dangerous men with no morals, but also as a group with a strong solidarity among themselves, generous with the small resources at their disposal, and always ready to share knowledge or opportunities. He was very careful to differentiate between different groups of seamen, placing the bums in what Tofft, the seamen pastor, later labelled as the antisocial category.

The bums were stuck in a system that was hard to escape. But Dahlin had the opportunity: after six weeks in Antwerp during the summer of 1930, impersonating a destitute seaman, he left for Sweden. His book was published in 1931, the same year as the public inquiry into the welfare of seamen in foreign ports was initiated. In my view, Dahlin's book is an objective, and very sympathetic, commentary on the situation facing Scandinavian seamen abroad, his personal statement on the Seaman Question.

Conclusions

After having read Dahlin's account of his stay among the down-and-out seamen in Antwerp 1930, its similarities to slumland literature are obvious: like an explorer Dahlin charts the unknown territory he encounters (the Jungle), and describes its inhabitants in mannered and stereotypical ways. Analogies to the Victorian tradition of the middle-class "flâneur" are clear-cut. But I view Dahlin as a complete participant as well, mixed up with daily life in sailor town. Because of the latter methodology, his narrative is not objective from a scientific point of view.

But from where did the images and counter images Dahlin puts forward emanate? Are they genuine testimonies from his informants or just constructions based in slumland literature? Paradoxically, I believe that they are both. His narrative (the dramaturgy, the stereotypical characters and the negative signifiers) is clearly framed within the slumland literature genre while his descriptions of the Scandinavian seamen he had met in Antwerp are full of compassion, driven by a genuine sense of solidarity with those at the bottom of the abyss that is not usually found in slumland literature. And his position is built on an extended body of empirical findings from his stay among sailors and bums. It is also clear that he employed less stereotypical descriptions the more he got to know the Scandinavian seamen with whom he socialised.

Dahlin's own reflections on his experiences were existential and continuously evolving. He discusses the effects that living on the fringes of society had on the individual – no sleep, no food, dismissive looks and a feeling of inferiority. His text shows a deep understanding of the situation facing the sailors he encountered, as well as the effects of living in such harsh and degrading circumstances, in a city described by Dahlin as dominated by corruption and greed.

It is important to put Dahlin's narrative into context – even though it mirrored and partly reinforced already existing views of Antwerp (like the opinions of Swedish pastors and consuls), Dahlin's greatest aptitude was his ability to see beyond the stereotype and focus on the real people, full of faults but nevertheless human.

But also important to highlight is Dahlin's contribution to maritime and

port town studies. His study, using undercover methods, provided hard, empirical facts and first-hand knowledge of the hardships facing seamen in one of the most notorious ports of Europe. His analysis was also, uniquely, not solely based on contemporary prejudice and stereotypes. In this respect, Dahlin's study is both valuable and unusual.

Yet because of this study's affinity with the huge existing corpus of mainly Victorian slumland literature, it becomes possible to "historicize" the perception of the slum: the conditions in sailor town 1930 can be compared to circumstances prevailing during earlier periods in many large British metropolises. These similarities prompt further questions: are these evolving urban spaces mutable or stable when it comes to material conditions and psychological modes, like fear, loathing and pity? Is it possible to distinguish between maritime contexts and others?

And finally, this study has showed that it is possible to use the theoretical insights and methodology of scholars like Maynes, Koven, Walkowitz and others also within a maritime context.

Noter

¹ The Swedish title of Dahlin's book is *Sjömän och Shanghajare*; the book was published by the leading Swedish publisher Albert Bonniers Förlag. Dahlin was born in 1889 in the Swedish town of Helsingborg, situated in the south of Sweden, and passed away in 1979. He graduated from upper secondary school in 1912 and worked in business for many years. He and his wife had a comfortable lifestyle. His first publication, a collection of travel stories from the Tropics, was released 1926, and was followed by three more publications in quick succession (1928 and 1929) – one of them another travel novel. These were published under the name J.L. Kessel. After the publication of *Sailors and Shanghaiers* he exclusively used his birth name. By then he was an established writer who published with the well-known publishing houses in Stockholm.

² The Spike was jargon for the Casual Ward within the workhouses of the Victorian period. The term referred to a form of temporary shelter provided to those in need – vagrants, tramps etc. – in exchange for pre-stipulated hours of work.

³ Seth Koven, *Slumming. Sexual and Social Politics in Victorian London*, Princeton and Oxford, 2004, p. 82. A few years later, in 1937, Orwell returned to the topic in the book *The Road to Wigan Pier*, where he again had shared the lives of Britain's unprivileged.

⁴ The term was originally coined to describe journalist James Greenwood, who worked undercover in the 1860s. His published articles on his encounters with the under-worlds of the slum and the workhouse gained him respect and gave his career a huge boost. He was duly followed by other journalist as his method became the vogue of its time. Mark Freeman, "Journeys into Poverty Kingdom: complete participation and the British vagrant, 1866–1914", *History Workshop Journal*, 2001: No. 52 (Autumn), p. 104.

⁵ Freeman, p. 104.

⁶ Freeman, p. 99, 101. In contemporary research, such a method is now seldom used due to methodological complications. When Freeman labels Jack London et al as "complete participants", it is not only an objective description of the method used but a way of pointing out their pre-scientific practices and use of research to advocate for specific changes in policy.

⁷ Freeman, p. 107–110.

⁸ Marina Valverde, "The Dialectic of the Familiar and the Unfamiliar: 'The Jungle' in early Slum Travel Writing", *Sociology*, 1996: 30, p. 494.

⁹ Valverde, p. 494.

¹⁰ A second edition, consisting of nine volumes, was published 1892–97 while the third edition of 17 volumes appeared in 1902–03. Assisting him and his wife Mary Booth during the duration of the project was a team of social investigators, among them Beatrice Potter, a cousin of Mary. <https://booth.lse.ac.uk/learn-more/who-was-charles-booth>

¹¹ As Valverde points out, mapping could be seen as an objective and scientific transcription of reality, but without an explicit statement of the mapper's purpose and perspective, the technique loses its objective value and becomes no more than a constructed social landscape. Valverde, p. 498–99.

¹² Koven, p. 4.

¹³ In 1866, the above-mentioned Greenwood said after one of his missions that “suitably “attired and of modest mean”, any individual “may safely venture where a policeman dare not show his head”. Quoted from Judith R. Walkowitz, *City of Dreadful Delight. Narratives of Sexual Danger in Late-Victorian London*, Chicago 1992, p 19 (the whole of chapter 1 is valuable from this point). Jack London was accompanied by a private detective, “Johnny Upright”, who acted both as protection and his assistant. Freeman, p. 99, 105.

¹⁴ Walkowitz 1992, p 18–20.

¹⁵ Koven, p. 12–14.

¹⁶ Earlier women had written on the subject but purely in fictional form. Nord states that the catalyst for this change of direction was new methodological and ideological conceptions that emerged at roughly the same time. In the wake of Booths inquiry of the poor of Britain, scientific methods were accentuated, especially the use of statistical analyses. Through them it was deemed possible to extract exact conclusions. This was a very powerful strand, still valid. The ideological thought mentioned was labeled “maternalism”; a focus on improving the domestic sphere as an antidote to declining birthrates and infant mortality as well as fears of a degenerating race. The role of motherhood than became important to the safekeeping of the family, and in the end, to the Nation/the Empire. Deborah Epstein Nord, *Walking the Victorian Streets. Women, Representation, and the City*, Ithaca 1995. See chapter 7 “The female Social Investigator: Maternalism, Feminism, and Womens’s Work” (p. 207–236) for a thorough analysis of this development.

¹⁷ See a collection of Nordström’s texts in *Tio reportage som förändrade världen – från Strindberg till Hemingway* (Stockholm 1995). The introductory essay on Nordström by Otto von Friessen is especially useful (p. 65–78).

¹⁸ Christopher Carter, “Writing with Light: Jacob Riis’s Ambivalent Exposures”, *College English*, Vol 71, No.2 (2008), p. 117–121.

¹⁹ For an account of the early research turn in Britain, see Barry M. Doyle, “Mapping slums in a historic city: representing working class communities in Edwardian Norwich”, *Planning Perspectives*, 2001:16, p. 47–48.

²⁰ Alan Mayne, *The Imagined Slum. Newspaper Representation in Three Cities 1870–1914*, Leicester 1993.

²¹ Koven, p. 13

²² For Swedish conditions, this topic is yet to be studied in a systematic way. My article on consuls and seaman pastors and their views of sailors during the interwar period is a first attempt. Tomas Nilson, “Konsul Petris tårar. Bilder av sedernas tillstånd och sjömannens väl och ve i utländska hamnstäder under mellankrigstiden”, *I främmande hamn – Den svenska och svensk-norska konsultjänsten 1700–1985*, Stockholm 2015.

²³ See Richard Gorski’s text on the British case – “Protecting British Seafarers on the Continent: The Export of Attitudes, Ideals and Systems in the late Nineteenth Century”, *The Parallel Worlds of the Seafarer: Ashore, Afloat and Abroad*, (eds. Richard Gorski and Britta Söderqvist, Göteborg 2011 – and Elisabeth Koren’s texts on the Norwegian discussions, especially during the interwar years – *Beskytte, forme, styrke. Helsefremmende arbeid ovenfor norske sjøfolk I utenrikesfart med hovedvekt på oerioden 1890–1940*, Bergen 2008. This subject was part of an even bigger picture – the fear and loathing of the urban poor. Most contemporary commentators perceived the issue as equally frightening and nauseating, a key part of the dangers associated with the big metropolis. The

topic was discussed in the press and the weekly magazines, and was a running theme, as has been made clear above, in the slumland literature discourse as well. See Walkowitz 1992, chapter 1.

²⁴ For Huitfeldt's work, see Koren 2011, p. 97–98.

²⁵ The original title is *Från främmande hamn*, and was released in 1929 by the Church of Sweden through Svenska Kyrkans Diakonistyrrelses Bokförlag in Stockholm. Petris book is also obviously embedded in the slumland literature discourse as described earlier, and it is possible to detect quite a few of the stereotypical characters that according to Mayne, distinguish that literary genre. But foremost, Petri was commenting on the Seaman Question in a way that resembled Huitfeldt's earlier work.

²⁶ Petri, p. 7

²⁷ A year later, in 1930, Wallentin Eliason, ombudsman at the Swedish Seafarers' Union published a response to Petri's analysis. He argued that Petri's book was defamatory to all sailors, that the book embraced an old patronizing posture, filled with stereotypes. Wallentin Eliason, *Sjömannens liv och leverne. Svar på förtal om sjömannen*, Göteborg 1930. Huitfeldt's articles provoked similar responses in Norway. Koren 2011, p. 97–98.

²⁸ He was the brother of Laura Petri and had helped her during her stay in Antwerp when she was collecting material for the book *From a Foreign Port*.

²⁹ The public inquiry (SOU 1934: 5) had been preceded by attempts by Harald Petri to influence Swedish politicians and stir up public opinion. Through a campaign of newspapers articles and public lectures, coupled with petitions to the Foreign Office and other relevant committees, bureaus and offices, Petri worked tirelessly during most of the 1920s to achieve his goals. The campaign gained real momentum in 1929, when two parliamentary motions were submitted (by parliamentarians close to the sobriety movement). See Nilson 2015.

³⁰ Carl Renström, *I hamnar och storstäder. Svenska kyrkans sjömansvård och diaspora verksamhet under femtio år*, Stockholm 1926, p. 167.

³¹ Renström, p. 167–68, quote p. 168.

³² Renström, p. 168–69. Political initiatives to improve seafarers' living and working conditions had a long history. A good example is the Englishman Samuel Plimsolls request that each vessel would have a sign on the hull, marking the maximum loading limit, the so-called Plimsoll mark. In Sweden, Charles Lindley was the foremost champion of sailor's rights.

³³ Tofft's post is dated November 1932.

³⁴ SOU 1934:5, p. 156.

³⁵ SOU 1934:5, p. 157 (all quotes)

³⁶ All quotes from SOU 1934:5, p. 157.

³⁷ SOU 1934:5 p. 154.

³⁸ For an overview of opinions held by other consuls, see Nilson 2015, pp. 237–245.

³⁹ SOU 1934:5: pp. 6–7.

⁴⁰ For a more detailed discussion, see Nilson 2015.

⁴¹ Bum means a vagrant or a tramp, and is derived from the word beachcomber, literary meaning a person who's looking for scraps at the beach. In a maritime context, the expression refers to a down-and-out sailor, making a living from begging, hustling and even stealing. "Bommare" is the corresponding word in Swedish for a bum/beachcomber.

⁴² Dahlin, p. 22.

⁴³ Dahlin, p. 26–28, 117. Manfelt, a resourceful Swede Dahlin met by chance in Antwerp, arranged the room through his many local contacts. Manfelt is let in on the mission.

⁴⁴ Regarding his methodology, Dahlin wrote: “I acted intoxicated in order to get closer to the very soul of the street. It interested me to see if I would be a guinea pig to some beachcomber, and therefore I took the risk” (p. 65) In another case, he made contact with a prostitute at a dance palace by paying for her drink. Even though he “felt disgusted” by her presence, she nevertheless “belonged to this place”, and “her word could be of interest, her ways worth to study” (p. 69).

⁴⁵ Several scholars have examined the working systems of sailor towns. I have used their work to provide context for Dahlin’s account. For a description of the second half of the 1800s, see Judith Fingard’s classic narrative of Canadian port towns from 1850–1870. Judith Fingard, *Jack in Port. Sailor towns of eastern Canada*. Toronto 1982. For an analysis of sailor town as a mixture of lived-through experiences, history and folklore, see Stan Hugill’s *Sailor town* (London 1967). For a critical assessment of sailor town and the stereotypical understanding of its inhabitants, see Valerie Burton, “Boundaries and Identities in the Nineteenth-Century English Port: Sailor town Narratives and Urban Space”, *Identities in Space: Contested Terrains in the Western City Since 1850*, Simon Gunn & Robert J. Morris (eds.), Aldershot 2001. Most recently, Graeme Milne have published an extensive study of life in sailor town during the 19th century from a global and comparative perspective. Graeme J. Milne, *People, Place, and Power on the Nineteenth-Century Waterfront: Sailortown*, Basingstoke 2016.

⁴⁶ Dahlin, p. 92.

⁴⁷ Dahlin, p. 68.

⁴⁸ Dahlin, p. 69–70.

⁴⁹ Dahlin, p. 68–69, 76,

⁵⁰ Dahlin, p. 129–130. Other streets with popular bars and cafés were Amsterdamsstraat and Londonstraat. Tofft, the Swedish Seaman’s pastor in Antwerp during Dahlin’s stay, even claimed that around that time, both Spuystraat and Schipperstraat had begun to lose its appeal to sailors because they had become too dangerous. Sailors instead frequented establishment on the three streets mentioned. *SOU* 1934:5, p. 155–156. Dahlin was aware that (especially) Schipperstraat was not what it used to be – it had become part of the common sailor narrative, a kind of “symbolic capital” in a Bourdieuan sense. Dahlin, p. 72.

⁵¹ Dahlin, p. 130–31.

⁵² Dahlin, p. 56–60.

⁵³ Dahlin, p. 91–92. The interesting part of this encounter is Dahlin’s wish to seek revenge by badly hurting those responsible (a Swede with red hair called Ping). One might wonder if it was Dahlin position as a complete participant that triggered such a response: not responding in kind might have compromised his flaneur-like approach. In the end Dahlin came to his senses – he wrote that his rage “stayed an intention. The impulse of the moment folded for a sounder consideration.”

⁵⁴ Dahlin, p. 92–102.

⁵⁵ Dahlin, p. 75.

⁵⁶ Dahlin, p. 89–90.

⁵⁷ Dahlin, p. 90. As mentioned above, this happened because Scandinavian sailors were entitled to their entire salary when they left their ships in contrast to other nationali-

ties. Because of this rule, Scandinavians were known to be very profitable victims. But Dahlin also more or less explicitly viewed Scandinavians as naïve and easy to fool. See also Nilson 2015.

⁵⁸ Dahlin, p. 59–60.

⁵⁹ Dahlin, p. 65.

⁶⁰ Dahlin, p. 62–64.

⁶¹ Dahlin, p. 73–74.

⁶² Dahlin, p. 82–83. In this passage Dahlin uses the technique of telling/exposition by letting Benny the bar-owner expose the secret alliance with the police.

⁶³ Dahlin, p. 106–107. The only solution Dahlin believed would work was a dictatorship which, though distasteful, seemed necessary. A man of steel was needed, someone who without mercy would clamp down on vice and corruption in Antwerp. Dahlin implies that Genoa used to be similar but now had been rehabilitated after a man of power has swept away the crime and delinquency. When will such a man appear in Belgium? Dahlin, p. 77–78.

⁶⁴ The British historian Robert Lee have in a seminal study showed that the majority of descriptions of sailors, including those featured in modern historical studies, use traits associated with the stereotypical construction of “Jack Tar”, and therefore must be treated with caution. Robert Lee, “The seafarers’ Urban World: A Critical review”, in *International Journal of Maritime History*, 2013:2.

⁶⁵ Dahlin, p. 18.

⁶⁶ Dahlin, p. 69–70.

⁶⁷ Dahlin, p. 67. Dahlin’s way of describing women is similar to fictional descriptions of sea life from the same period. Se Tomas Nilson, ”Fiktion, hierarki, och havets hårda arbete: skönlitteratur som källa till svensk maritim historia”, *Historisk Tidskrift* 2014:3.

⁶⁸ See Dahlin, p. 35–36.

⁶⁹ Dahlin, p. 67.

⁷⁰ Dahlin, p. 23.

⁷¹ According to Leonore Davidoff, prostitutes had during the Victorian period, became the focus of keen interest for a huge cadre of male urban explorers, who were so fascinated by their allure and concurrent threatening presence that they actively sought them out and recorded their encounters in every little detail. Leonore Davidoff, ”Gender and Class in Victorian England: The Diaries of Arthur J. Munby and Hannah Cullwick”, *Feminist Studies*, Nr 5, 1979.

⁷² Walkowitz, p. 21–22.

⁷³ Dahlin, p. 32. This was the common perception of ”southerners” during the turn of the 20th century. According to the British social historian John Archer, the big difference was that a true Englishman fought honorably according to the informal rules of the “fair fight”. Archer points out that no weapons, like knives, were allowed: additional implements were viewed as cowardly and “foreign”, John E. Archer, “Men behaving badly? Masculinity and the uses of violence, 1850-1900”, *Everyday Violence in Britain 1850–1950, Gender and Class*, Shani D’Cruze (ed.), Routledge 2014, pp. 93–95.

⁷⁴ Dahlin, p. 186.

⁷⁵ Dahlin, p. 194.

⁷⁶ Dahlin, p. 89–90.

⁷⁷ Dahlin, p. 157.

⁷⁸ Dahlin, p. 154, 21, 81. Chinese had started to settle in ethnic communities in European port cities from the late 1800s starting with London and Liverpool. After the

First World War, the biggest Chinese community was to be found in Rotterdam. There, and in other large North Sea port towns, the Chinese had settled in areas adjacent, or in the middle of, rough districts – like for instance in Hamburg’s St. Pauli. For most parts, these ethnic communities did not interact with the surrounding society and formed more or less parallel entities. The inhabitants frequently encountered racist and discriminatory behavior so in this respect Dahlin’s derogatory comments were in common use. Lars Amenda, “A Parallel World Within? Chinese Seafarers in European Shipping and in European Ports 1880-1950”, in *The Parallel Worlds of the Seafarer: Ashore, Afloat and Abroad*, (eds.) Richard Gorski and Britta Söderqvist, Göteborg 2012.

⁷⁹ Dahlin, p. 181. It is difficult to know though, if Dahlin had genuine racist inclinations or just used the lingo of the time – the contemporary parlance – when he discussed people from foreign countries. Not all the time it is his own remarks but rather someone else’s because he uses the method of “telling/exposition”. The influence of the milieu that somehow softens his opinion of women in sailor town is not overly evident in Dahlin’s descriptions of ethnicity. How come? On this topic, one can only speculate.

⁸⁰ Dahlin, p. 76.

⁸¹ Dahlin, p. 41–42.

⁸² Dahlin, p. 76.

⁸³ Benny Lorentz was initially suspicious of Dahlin, but was won over when the others acknowledged Dahlin’s credentials as a left behind sailor.

⁸⁴ Dahlin, p. 44–47. See above how the general system in sailor town functions. It is through Lorentz and others voices that Dahlin explained Antwerp’s specific social geography. Once again Dahlin used “telling/exposition” as his preferred method.

⁸⁵ Dahlin, p. 118–119.

⁸⁶ Dahlin, p. 29. What had happened made Dahlin reflect on his current situation – he realized that he had not yet aligned himself with his new class position: “[s]he was right; I couldn’t expect clean sheets. That was an absurd thought (...). I no longer belonged to those who slept between clean sheets, my position was lower. I was part of those without pretensions, and I didn’t have the right to ask for any (...). I should have stayed silent and been content with the situation (...).”

⁸⁷ Dahlin, p. 16, 29.

⁸⁸ The gang consisted of Stavanger and Sampo, Fettis and Mongolen – the first two were sailors who had just disembarked after a long period at sea, and with lots of money to spend; the other two had been ashore longer and were actively looking for new employment.

⁸⁹ Dahlin, p. 44.

⁹⁰ Dahlin, p. 45. To ask too many questions could arouse suspicion. In one incident, retold by Dahlin, Farman became furious when he thought Dahlin was prying, shouting at him – “[w]ho are you? You ask so much and about so many things. Are you a spy trying to sniff out how we fare and how we live? Don’t you try this with me, you will not be told anything.” Dahlin, p. 60.

⁹¹ Dahlin had told them that he lived with a woman near Mexico-dock. To stay with a woman was good enough and something that wasn’t asked about. According to Dahlin, this was what everyone wanted. Dahlin, p. 86–87.

⁹² Dahlin, p. 87, 81.

⁹³ Tofft’s three categories were formulated in 1932 (or at least put in writing then) so Dahlin did not use them in his text. But I find them useful as analytic tools, as a way to

distinguish between certain groups of men in sailor town. And because Tofft's analysis is contemporary with Dahlin's, his categories therefore have an authentic ring about them.

⁹⁴ Dahlin, p. 87.

⁹⁵ Dahlin, p. 52.

⁹⁶ Dahlin, p. 85.

⁹⁷ Dahlin, p. 111.

⁹⁸ Dahlin, p. 111, 140–141.

⁹⁹ As noted before, Dahlin was cooperating with consul Petri. Dahlin paid for the permit himself (17 franc a day) in order to further his investigation, p. 117.

¹⁰⁰ Dahlin, p. 118.

¹⁰¹ Dahlin, p. 120–121. The other of the gang were Den gamle, an older stoker with a broken and disfigured face, a man who never spoke, and therefor was called the Sphinx, and a "handsome and greatly tattooed" cook who spent his day reading books and newspaper.

¹⁰² Bladh never got any new employment during Dahlin's stay in Antwerp. After one particularly depressing rejection, Bladh said: "Yes, I will stop roaming the docks looking for employment. It is better to stay at home flat on my back or playing Pinochle. It will get me hired as quickly." Dahlin, p. 146. According to Magnus, Bladh is too shy and delicate for his own good. If he doesn't change, Magnus said, "he will die here in Antwerp. He will never get employment or the ability to leave if he stays as he is now." Dahlin, p. 165.

¹⁰³ Dahlin, p. 114, 131–134.

¹⁰⁴ Dahlin, p. 151.

¹⁰⁵ Dahlin mentions that if a foreign sailor got caught by the police without money and the required passport, he would be sentenced to labor at the Farm outside of Antwerp, and not released before he had earned 50 Francs. To be sent there was a constant threat and a fate the bums wanted to avoid at all costs. Dahlin, p. 236–237.

¹⁰⁶ Dahlin twice tried to get a room at the Scandinavian Seamen's Home but was denied. According to Dahlin it was because his appearance reminded too much of a bum, and those were not welcome. But by letting the pastor in on his mission, he was allowed to stay one night. In his opinion, the standard was so much higher than he had gotten used to and the men staying there "genuine seamen". Dahlin, p. 234–235.

¹⁰⁷ Dahlin very honestly addressed his companions: "[t]he bars become your homes and the docks your walking paths without any other differences than names and location. And this you do day in and day out, night after night...". Dahlin, p. 86.

¹⁰⁸ Dahlin, p. 169–171, 166–168.

¹⁰⁹ Dahlin, p. 180.

¹¹⁰ Dahlin, p. 229.

¹¹¹ Dahlin, p. 233.



I samma båt – samarbetet mellan staten och skogsindustrin under efterkrigstidens isbrytarpolitik

Martin Eriksson

Studier om den svenska isbrytningens historiska utveckling fokuserar ofta på den utbyggnad av isbrytarflottan som ägde rum under 1970-talet i syfte att åstadkomma året runt-sjöfart till hamnarna i Bottenviken. Isbrytarpolitiken förknippas då vanligtvis med de industri- och regionalpolitiska insatser som då riktades mot Norrbotten. Exempelvis gjordes avsevärda investeringar i statligt ägda basindustrier som Norrbottens Järnverk AB (NJA), AB Statens Skogsindustrier (ASSI) och Luossavaara-Kiirunavaara AB (LKAB).¹

Ett sådant begränsat perspektiv utesluter emellertid den utveckling av isbrytningen som ägde rum under efterkrigstiden. Under denna period kom skogsindustrins transportkostnader att uppmärksammas på ett annat sätt än tidigare. Ända sedan 1900-talets första decennier hade skogsindustrin påpekat att problem relaterade till vintersjöfarten påverkade deras internationella konkurrenskraft. Om hamnarna måste stängas på grund av isläggningen, ökade basindustrins kostnader. Exempelvis kunde företagen under stängningsperioderna bli tvungna att transportera sina produkter

Martin Eriksson (Fil.Dr) är forskare i ekonomisk historia vid Umeå universitet.

till en isfri hamn på en annan plats i Sverige, där de sedan lastades på fartyg. Denna extratransport medförde att transportkostnaderna ökade.² I de fall då företagen valde att lagra sina varor, ökade deras kostnader för lager och ränta under skeppningsuppehållet.³ De problem som sådana kostnadsökningar medförde accentuerades i samband med den handelspolitiska liberaliseringen genom framväxten av GATT och Bretton Woods-systemet under efterkrigstiden. Världshandelns liberalisering medförde att den norrländska basindustrin upplevde en ökad internationell konkurrens på de expanderande marknaderna i Västeuropa. Denna situation förstärktes av den samtida utvecklingen av särskilda fartyg för bulkvaror. Användningen av sådana bulkfartyg minskade transportkostnaderna över långa avstånd för den norrländska industrins internationella konkurrenter.⁴

Som en reaktion på dessa nya förutsättningar kom den svenska isbrytarflottan att förstärkas både kvalitativt och kvantitativt genom investeringarna i isbrytarna *Oden* (operativ från 1957) och *Tor* (operativ från 1964). Dessa investeringar möjliggjordes av att det inträffade ett antal organisatoriska och politiska förändringar inom sjöfartssektorn som skapade en helt ny form av isbrytarpolitik. Under 1950-talet kom agerandet från kraftfulla och inflytelserika aktörer inom såväl den statliga som den privata sektorn att sätta isbrytningen på dagordningen på ett helt annat sätt än tidigare genom att framställa isbrytningen som ett avgörande redskap för att uppfylla viktiga mål relaterade till den ekonomiska politiken och utrikeshandeln.

I den här artikeln kommer jag utifrån primärkällor som kommittéarkiv, konseljakter och myndighetsarkiv att studera hur detta kom till uttryck under de beslutsprocesser som föregick investeringarna i isbrytaren *Oden* (1951-1954) och isbrytaren *Tor* (1959-1961). Jag inleder artikeln med en beskrivning av isbrytningens politiska och organisatoriska kontext under 1950-talet, där jag också placerar in de aktörer som deltog i isbrytarpolitiken. Artikeln har därefter en kronologisk karaktär där jag först beskriver beslutsprocessen om investeringen i isbrytaren *Oden* och därefter beslutsprocessen om investeringen i isbrytaren *Tor*. I ett avslutande avsnitt sammanfattar och analyserar jag sedan de empiriska resultaten genom att ställa dem i relief till tidigare forskning.

Bakgrund: den statliga sjöfartssektorn under efterkrigstiden

Sjöfartssektorns politiska förutsättningar förändrades under efterkrigstiden. I förhållande till andra transportslag var sjöfartspolitikken länge ett transportpolitiskt område där det statliga engagemanget var lägre än inom övriga områden. En anledning till detta var att sjöfartens relativa andel av det totala transportarbetet minskade från och med den svenska industrialiseringen under 1800-talets senare hälft. Skattningar av denna utveckling visar att sjöfarten svarade för mellan 50 och 75 procent av det totala transportarbetet under 1870-talet. I början av 1900-talet hade sjöfartens andel av transportarbetet minskat till omkring 30 procent. Under hela första hälften av 1900-talet fortsatte sjöfartssektorns andel att sjunka. Omkring år 1950 svarade sjöfartssektorn för 17 procent av transportarbetet.⁵

Den statliga organiseringen av sjöfartssektorn stärktes emellertid under efterkrigstiden genom bildandet av Sjöfartsstyrelsen 1956. En statlig utredning föreslog 1954, att lots- och sjökarteverken samt Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens hamnorgan skulle sammanföras till ett verk. Eftersom målet var att samla alla organ med anknytning till sjöfarten, borde också den statliga isbrytartjänsten ingå i detta verk.⁶ På detta sätt var det också möjligt att uppnå de mål som planmässighet, kontinuitet, centralisering och samordning av organisationen som var önskvärda för den statliga sjöfartssektorn.⁷ Den nybildade Sjöfartsstyrelsen styrdes fram till 1963 av Handelsdepartementet då ansvaret för isbrytningen övertogs av Kommunikationsdepartementet.

Denna utveckling påverkades av de transportpolitiska idéerna under 1950-talet. Idén om det trafikslagsvisa kostnadsansvaret var vägledande för praxis inom trafikpolitiken under 1950-talet. Denna situation fick konsekvensen att olika områden inom trafikpolitiken sektoriserades. Sektorisering innebär att enskilda politikområden konstituerar ett eget politiskt område, med egna politiska program och egna myndigheter i statsapparaten.⁸ På detta sätt uppstod det en särskild arena för sjöfarten inom trafikpolitiken genom bildandet av Sjöfartsstyrelsen som en sektorsmyndighet för sjöfarten. Denna utveckling fick samtidigt till följd att den tekniska och administrativa kompetens inom isbrytningsområdet som hade etablerats under 1940-talet utökades.⁹

I det här avseendet är det avgörande att notera att sjöfartssektorn inte omfattades av de krav på kostnadstäckning som kännetecknade 1950-talets trafikpolitik. Detta gjorde sjöfartssektorns statsfinansiella förutsättningar relativt gynnsamma och möjliggjorde att investeringarna i infrastrukturen för vintersjöfart kunde fortsätta samtidigt som järnvägen tappade sin tidigare konkurrensfördel som alternativ till sjöfarten under de perioder då hamnarna var stängda. Traditionellt hade det funnits ett långsiktigt ideal inom järnvägspolitiken. Ännu under 1940-talet ansågs järnvägen vara det lämpliga instrumentet för att "bryta bygd" och skapa tillväxt och industrialisering i norra Sverige. Järnvägspolitiken blev därmed ett centralt instrument i den ekonomiska politik som fördes till stöd för den norrländska basindustrin. I samband med införandet av det trafikslagsvisa kostnadsansvaret under 1950-talet var sådana subventioner dock inte längre möjliga. Istället förändrades det övergripande målet för järnvägspolitiken till att sätta SJ:s alltmer ansträngda ekonomi i balans.¹⁰

En annan viktig förändring som påverkade isbrytarpolitiken i positiv riktning var övergången till civil ledning inom den statliga isbrytarverksamheten 1947. Fram till dess leddes isbrytarverksamheten av Sjöförsvarets kommandoexpedition. Även om Handelsdepartementet hade det formella ansvaret för att utfärda föreskrifter för isbrytningsverksamheten, hade Sjöförsvarets kommandoexpedition full handlingsfrihet i frågor som rörde den statliga isbrytartrafiken.¹¹ Efter ett förslag från 1941 års isbrytarutredning som Riksdagen behandlade 1947 överflyttades emellertid ledningen av isbrytarverksamheten under fredsförhållanden från de sjömilitära myndigheterna till Kommerskollegiums Sjöfartsbyrå. Eftersom huvuduppgiften för den statliga isbrytningen var att lämna isbrytarhjälp åt handelsjöfarten, var det önskvärt att de som ledde verksamheten hade ingående kännedom om de förhållanden inom handeln, sjöfarten och näringslivet i övrigt, som var av betydelse för verksamheten. En civil myndighet med anknytning till handelssjöfarten ansågs därför vara mer lämplig att leda isbrytarverksamheten än en militär myndighet.¹²

Detta innebar ökade möjligheter för intressegrupper att delta inom isbrytarpolitiken. Visserligen hade en nämnd, Statens Isbrytarnämnd, med upp till fyra civila sakkunniga som skulle fungera som en rådgivande resurs till chefen för sjöförsvarets kommandoexpedition vid beslut om is-

isbrytartrafiken inrättats 1926. Under mellankrigstiden hade dock Statens Isbrytarnämnd ett begränsat inflytande på beslutsfattandet om den statliga isbrytartrafiken. Av den anledningen blev relationen mellan Statens Isbrytarnämnd och Sjöförsvarets kommandoexpedition ansträngd under 1930-talet.¹³

Från och med att den statliga isbrytningen fick civil ledning 1947 började emellertid Statens Isbrytarnämnd att fungera som ett rådgivande organ till Kommerskollegium. Denna situation innebar att civila intressen för första gången fick ett reellt inflytande över den statliga isbrytartrafiken. Statens Isbrytarnämnd leddes av chefen för Kommerskollegiums sjöfartsbyrå, och efter 1956 av Sjöfartsstyrelsens generaldirektör. Ledamöterna i Statens Isbrytarnämnd utsågs av handelsministern och företrädde olika verksamhetsområden som berördes av statens isbrytarverksamhet, exempelvis sjöfart, handel, industri och sjöförsäkring.¹⁴ Under 1950-talet fick företrädare för exportindustrin, exempelvis skogsindustrins branschföreningar och Sveriges Allmänna Exportförening, stort inflytande inom Statens Isbrytarnämnd. De ledamöter som utnämndes 1960 är ett exempel på denna utveckling. Vid detta tillfälle utnämndes representanter för redarna, sjöassuradörerna, fackförbunden inom sjöfartssektorn och Svenska Hamnförbundet. De övriga ledamöterna var Sten Widell från Sveriges Allmänna Exportförening, Jan Velander, direktör inom SCA, och Lars Sjunnesson, ordförande i Svenska Cellulosaföreningen.¹⁵

Isbrytarna fortsatte dock att vara örlogsfartyg, bemannade av militär personal. De civila och militära funktionerna koordinerades i det här avseendet genom att en tjänst som Statens Isbrytardirektör inrättades inom Kommerskollegiums Sjöfartsbyrå. Statens Isbrytardirektör, som var marinofficer, fungerade som verkställande tjänsteman i fråga om den statliga isbrytningsverksamheten och var även föredragande inför Statens Isbrytarnämnd.¹⁶ I det här avseendet gjorde kommendörkapten Stellan Hermelin, som var Statens Isbrytardirektör under perioden 1947-1957, avgörande insatser för att jämka samman de militära och civila intressen som var relaterade till isbrytarverksamheten. Hermelin var en erfaren isbrytarkapten, vars intresse för att utveckla isbrytartjänsten hade inletts redan då han var fartygschef för isbrytaren *Ymer* i början av 1940-talet. Han hade därefter deltagit som expert i varje skede av isbrytarpolitikens utveckling. I det här

avseendet underlättades hans verksamhet av att han var en uppskattad debattör och samtalspartner i förhållande till aktörerna i den norrländska eliten, exempelvis landshövdingar och företagsledare.¹⁷

Investeringen i isbrytaren *Oden*

Även om beslutsprocessen om investeringen i isbrytaren *Oden* påbörjades under 1947, skulle det dröja fram till hösten 1953 innan det slutliga beslutet om investeringen fattades. Ett första initieringsförsök inleddes när Kommerskollegium i samråd med Chefen för Marinen och Sveriges Redareförening i mars 1947 föreslog att staten skulle investera i en ny isbrytare. Dessa aktörer framhöll att statens isbrytarberedskap borde hålla en sådan nivå att en isbrytare hölls i reserv om någon av de övriga råkade ut för ett haveri. Detta borde ske genom anskaffande genom en ny större isbrytare, avsedd att ersätta *Atle*. *Atle* skulle därefter vara isbrytarflottans reservfartyg.¹⁸

Detta förslag lades sedan fram för Riksdagen, där handelsminister Gunnar Myrdal i en proposition ställde sig positiv till förslaget om att avdela en isbrytare som reservfartyg. Myrdal gav Marinförvaltningen i uppdrag att påbörja projekteringen av en ny isbrytare. Genom detta beslut önskade Myrdal att tillgodose önskemålen framförda av den norrländska sjöfartens intressenter i samband med beredningen av 1941 års isbrytarutredning. Samtidigt skulle den planerade isbrytaren utgöra ett värdefullt tillskott till örlogsflottan.¹⁹

I detta uttalande refererade Myrdal till händelseförloppet under 1940-talet, då isbrytarpolitiken varit föremål för en omfattande utredningsverksamhet. Staten hade dock inte gjort något aktivt ställningstagande, utan frågan hade lämnats öppen efter häftiga diskussioner mellan olika intressen. I det här avseendet hade järnvägsintressen, som förordade en permanent lösning med järnvägsfrakter till isfri hamn, och aktörer knutna till den norrländska basindustrin, som krävde en utökad isbrytning, tvingat fram en kompromiss där staten i praktiken avvaktade ett mer lämpligt tillfälle att återuppta försöken att lösa frågan om den norrländska vintersjöfarten.²⁰

Myrdal hade också kortsiktiga motiv, kopplade till situationen inom världshandeln under de första efterkrigsåren, för att föreslå en ny isbrytare. Utifrån ekonomisk-historikern Örjan Appelqvists analys av Myrdals agerande under denna period, kan det tolkas så att Myrdal uppfattade isbrytningen som ett instrument för att förbättra exportvillkoren för pappersmassa från den svenska industrin, som var opåverkad av andra världskriget. En ökad export från skogsindustrin kunde generera inkomster i US-dollar och därmed korrigera de obalanser som fanns i den svenska utrikeshandeln efter andra världskriget.²¹ Trots detta förhållande förefaller dock Myrdals engagemang i frågan ha varit tillfälligt.²² Beslutet om investeringen i en ny isbrytare bordlades därför fram till 1951.

Kommerskollegium föreslog 1951 i sitt budgetäskande att beslut om en investering i en ny isbrytare som ersättning för *Atle* skulle förberedas under 1953. Kommerskollegium ansåg att *Atle* hade blivit alltmer nersliten och ineffektiv eftersom den hade varit i drift sedan 1926.²³ Denna begäran förankrades sedan genom konsultation med Statens Isbrytarnämnd. Kommerskollegiums budgetförslag avvisades emellertid av Handelsministern och frågan återkom under 1953 i samband med Kommerskollegiums budgetäskande inför 1954.

Kommerskollegiums argumentation var vid detta tillfälle avsevärt mer kritisk än tidigare och kännetecknades av en alarmism inför den svaga isbrytarberedskapen, särskilt *Atles* nedsatta effektivitet. Kommerskollegium påtalade att uteblivna investeringar i den statliga isbrytningen medförde allvarliga industri- och handelspolitiska risker. I det här sammanhanget refererade Kommerskollegium till en undersökning av sjötransportmöjligheternas betydelse för den norrländska skogsindustrin, som hade utförts i samarbete med Svenska Cellulosaföreningen och Svenska Trävaruexportföreningen. Mot bakgrund av denna undersökning hävdade Kommerskollegium att statens isbrytarverksamhet hade fått så stort indirekt och direkt värde för den norrländska exportindustrin, att den inte kunde eftersättas under de stränga vintrar då övriga kuststräckor också behövde isbrytarstöd.²⁴

I samband med att budgetäskandet utarbetades, konsulterade Kommerskollegium också Statens Isbrytarnämnd för att förankra sin ståndpunkt om nödvändigheten att investera i en ny statsisbrytare. Inför ett möte i frågan

fick Statens Isbrytarnämnd ta del av ett skriftligt underlag om svagheter hos isbrytarflottan som Kommerskollegium hade sammanställt.²⁵ Statens Isbrytarnämnd gjorde därefter ett utlåtande, vilket ingick som bilaga till Kommerskollegiums äskande. Statens Isbrytarnämnd framhöll i detta utlåtande att staten hade försummat investeringar i den statliga isbrytningen under ett antal år, vilket hade skadat näringslivet och folkförsörjningen. Förutom att villkoren för den norrländska exportindustrin hade försämrats, hade också importen av varor som var viktiga för ekonomin försvårats.²⁶

Beslutsprocessen gick sedan vidare när Sten Widell, som var ledamot för Sveriges Allmänna Exportförening i Statens Isbrytarnämnd, framförde isbrytarnämndens synpunkter till handelsministern. Widell begärde att isbrytarfrågan skulle diskuteras på ett möte med Samarbetsorganet för export- och produktionsutveckling, som leddes av handelsministern.²⁷ Enligt statsvetaren Nils Elvander fungerade Samarbetsorganet för export- och produktionsutveckling som ett instrument för att identifiera kritiska synpunkter i syfte att genomföra detaljregleringar med anknytning till bland annat exportindustrin. I Samarbetsorganet för export- och produktionsutveckling diskuterade ledande representanter för offentlig och privat sektor viktiga samhällsekonomiska frågor.²⁸ I början av december 1953 ägde det begärda mötet rum i Samarbetsorganet för export- och produktionsutveckling. Under mötet upprepade Stellan Hermelin och Sten Widell de argument som tidigare framförts av Kommerskollegium och Statens Isbrytarnämnd som motivering för att staten skulle investera i en ersättare till isbrytaren *Atle*.²⁹

Resultatet av detta agerande blev att handelsministern i 1954 års Statsverksproposition föreslog att riksdagen skulle fatta ett principbeslut om att staten skulle investera i en ny statsisbrytare. För att motivera investeringen använde handelsministern de argument som Kommerskollegium och Statens Isbrytarnämnd tidigare hade framfört i frågan. Isbrytningen var ett så viktigt område i samhället att det var nödvändigt att förnya isbrytarflottan.³⁰

För att sätta in beslutet om investeringen i *Oden* i ett övergripande perspektiv kan detta relateras till de övriga åtgärder med anknytning till den statliga isbrytarverksamheten som Kommerskollegium genomförde under denna period. Detta arbete, som också omfattade exempelvis sjösäkerhets-

åtgärder, kustisbrytning och meteorologi, genomfördes i etapper och hade inte kommit så långt att ett slutligt ställningstagande om målsättningarna för den statliga isbrytartrafiken längs Norrlandskusten var aktuellt.

Detta förhållande visade sig på ett tydligt sätt när ett antal företag lokaliserade vid Bottenviken i september 1955 skickade en skrivelse till Statens Isbrytarnämnd. I skrivelsen menade gruv- och metallföretaget Boliden, skogsbolaget Bure AB, SCA Munksundsgruppen, ASSI, NJA, Piteå Stuveri och Stockholms Siporexfabrik att den industriella utvecklingen i Bottenviksregionen motiverade en utökad isbrytning i Bottenviken. Enligt dessa aktörer var kontinuerliga transporter nödvändiga för att basindustrin vid Bottenviken skulle behålla sin konkurrenskraft.³¹

Skrivelsen resulterade i att Statens Isbrytarnämnd arrangerade ett sammanträde där vintersjöfarten längs Bottenviken diskuterades.³² Detta möte resulterade dock inte i några åtgärder från Kommerskollegiums sida. Kommerskollegium meddelade gruppen som skickat skrivelsen att ett kontinuerligt arbete med att utveckla den statliga isbrytarverksamheten pågick inom Kommerskollegium, men att detta arbete ännu inte omfattade frågan om isbrytartrafiken till hamnarna vid Bottenviken.³³

Beställningen av isbrytaren *Oden* och dess långsiktiga innebörd

Att arbetet med den statliga isbrytarverksamheten fram till den här tidpunkten hade skett i etapper framgick även då Riksdagen fattade beslut om att beställa isbrytaren *Oden* 1955. Det konstaterades att den statliga isbrytarflottan inte var enhetlig och att det inte fanns några etablerade tekniska standarder som utgångspunkt för beställningen. Istället konkurrerade två varv vid upphandlingen. Det ena varvet var den finländska Wärtsilä-koncernen och det andra varvet var Kockums Mekaniska Verkstad. Staten beslutade att välja Wärtsilä-koncernens anbud.³⁴

Bakgrunden till detta beslut var att isbrytarleveranser ingick i det krigsskadestånd som Finland betalade till Sovjetunionen efter andra världskriget. Finland avstod därmed flera av sina äldre isbrytare till Sovjetunionen och var även tvunget att leverera ett stort antal nybyggda isbrytare.³⁵

Krigsskandeståndets sammansättning, som dominerades av produkter från verkstadsindustrin, bidrog också till en snabb utveckling inom den finska industrin. Detta förhållande bidrog till att kapaciteten hos den finska varvsindustrin mer än sexdubblades.³⁶ Dessa förutsättningar innebar att Wärtsilä fick en världsledande ställning inom isbrytarkonstruktion. Den nya svenska isbrytaren tillhörde i det här avseendet den finska *Voima*-klassen, som under 1950-talet levererades i ett antal exemplar till Sovjetunionen och Finland. Av den anledningen betraktades Wärtsiläs anbud som mera fördelaktigt än det som lämnades av Kockums mekaniska verkstad.³⁷

På lång sikt skapade Wärtsilä-koncernens isbrytarutveckling nya förutsättningar för beslutsfattande vid isbrytarinvesteringar. Eftersom Wärtsilä-koncernen kontinuerligt ägnade sig åt att utveckla isbryarteknologi, fanns det alltid tekniska alternativ tillgängliga i samband med beslut och vägval inom isbrytarpolitiken. Wärtsilä-koncernen levererade alla svenska isbrytare mellan 1957 och 1977.

Investeringen i isbrytaren *Tor*

En viktig bakgrund till att en ny isbrytarinvestering aktualiserades i slutet av 1950-talet var att förutsättningarna för den norrländska skogsindustrin förändrades under 1950-talets senare hälft. Under åren 1957/58 inleddes en omfattande investeringsaktivitet i samband med att utlåningstaket i affärsbankerna upphävdes och medel från investeringsfonder frisläpptes. För massa- och pappersindustrin förstärktes denna trend genom att kapital från de konjunktur- och prisutjämningsavgifter, som upptogs under den starkt lönsamma Korea-boomen i början av 1950-talet, ställdes till företagens förfogande för att motverka effekterna av den konjunkturkris som inträffade 1958.³⁸

Denna utveckling sammanföll med att den norrländska basindustrin upplevde en ökad internationell konkurrens på den europeiska marknaden från framför allt den nordamerikanska skogsindustrin. I det här sammanhanget identifierade den norrländska skogsindustrin möjligheten till året runt-transporter med fartyg som en kritisk faktor för att deras exportpro-

duktion skulle bli lönsam.³⁹ Inom den norrländska skogsindustrin var man samtidigt alltmer skeptisk till alternativa transportlösningar, där godset förflyttades med järnväg till en isfri hamn för att lastas över till ett fartyg.⁴⁰

Det finns två anledningar till varför företagen gjorde detta ställningstagande. En anledning är relaterad till de problem som man upplevde i samband med godshanteringen. För att ett industriföretag skall kunna kombinera sjö- och landtransporter på ett lönsamt sätt måste godset kunna hanteras på ett lämpligt sätt. Genom att kombinera flera trafikslag i en transportkedja kan fördelarna från flera trafikslag erbjudas, vilket brukar kallas "intermodala transporter". Det som är mest effektivt för en del av transporten kan alltså kombineras med ett annat som är mest effektivt under en annan del. För att en intermodal transport skall vara fördelaktig krävs dock att terminalaktiviteten är effektiv.⁴¹ Eftersom produkter som pappersmassa och papper både är skrymmande och ömtåliga är de olämpliga att lasta om flera gånger mellan olika transportslag. Det fanns också en kapacitetsbrist i tilltänkta hamnar som Stockholm och Göteborg. Detta innebar en risk för att produkterna måste lagras vid hamnarna, vilket innebar höga kostnader för industrin.⁴²

Den andra anledningen till att skogsindustrin avvisade tanken på ett intermodalt transportsystem var att det krävde större fraktrabatter än SJ:s ekonomi kunde tolerera. Redan i betänkandet från 1944 års hamnutredning som lämnades 1949 hade detta dilemma synliggjorts. En omläggning av transportsättet från sjöfart till kombinerade järnvägs- och sjötransporter med existerande tekniska och ekonomiska förutsättningar kunde inte ske utöver den differentiering av järnvägstaxorna som SJ kunde erbjuda. Det återstående alternativet var enligt 1944 års Hamnutredning att industrin eller linjesjöfarten utarbetade en lösning.⁴³

Under efterkrigstiden uppstod det emellertid inget långsiktigt samarbete mellan redarna och de norrländska skogsföretagen. Trots att representeranter för redarna regelmässigt konsulterades under beslutsprocesserna om vintersjöfarten, verkar de ha intagit en avvaktande ställning i frågan om hur skogsindustrins vintertransporter skulle organiseras. Tonvikten hos de svenska rederiernas verksamhet låg istället på den linjesjöfart som främst trafikerade Göteborgs hamn.⁴⁴ Linjesjöfart innebär att fartygen trafikerar fasta ruttor efter en tidtabell. Linjesjöfarten reglerades under efterkrigs-

tiden av kartellöverenskommelser, *shipping conferences*, som innebar en uppdelning av marknaderna för sjöfrakter, i vilka svenska intressen var representerade. Redarna var dock inte lika aktiva inom bulkfraktmarknaden, som innebär att ett företag chartrar särskilda fartyg för att frakta råvaruorienterat gods under längre perioder och som var den marknad där den norrländska basindustrin efterfrågade frakter.⁴⁵

De etablerade svenska rederierna hade därmed ett svagt intresse av att delta i uppbyggnaden av den bulkfraktmarknad som uppstod i samband med att basindustrin moderniserades under efterkrigstiden.⁴⁶ Den norrländska bulkfraktrafiken organiserades istället så att en eller flera basindustrier anskaffade eller långsiktigt chartrade bulklastfartyg specialiserade mot att frakta en viss typ av produkt, exempelvis pappersmassa eller malm.

Bristen på alternativ till en fortsatt satsning på vintersjöfart blev alltså tydlig under 1950-talet. Detta ledde fram till ett samarbete i frågan kring behovet av en utbyggd isbrytning uppstod mellan skogsindustrin och Sjöfartsstyrelsen. Med utgångspunkt från det samarbete som hade etablerats i Statens Isbrytarnämnd, började Sveriges Allmänna Exportförening, representeranter för skogsindustrins branschföreningar och skogsföretag som SCA, MoDo och ASSI tillsammans med Sjöfartsstyrelsen diskutera hur den statliga isbrytartrafiken kunde tillgodose den norrländska skogsindustrins transportbehov.⁴⁷

Vid den här tidpunkten började Sjöfartsstyrelsen även att omarbete sin målsättning för den statliga isbrytartrafiken. Under detta arbete tog Sjöfartsstyrelsen stor hänsyn till transportbehoven hos skogsindustrin i Gävleborg och Västernorrland. Den målsättning som fastslogs vid början av 1960-talet var att isbrytartrafiken bortsett från under exceptionellt stränga vintrar skulle upprätthålla året runt-sjöfart längs den del av Norrlandskusten som sträckte sig till Umeå.⁴⁸ Som ett led i att uppfylla denna målsättning äskade Sjöfartsstyrelsen och Marinförvaltningen under hösten 1959 medel till projektering av en ny isbrytare, som var avsedd att ersätta *Atle*. Detta äskande avslogs emellertid av Handelsministern.⁴⁹

Under 1960 anslöt sig emellertid två olika intressegrupper inom skogsindustrin till Marinförvaltningens och Sjöfartsstyrelsens begäran om en investering i ett nytt isbrytarfartyg. En gemensam framställning gjordes

av Svenska Cellulosaföreningen, Svenska Trämasseföreningen, Svenska Pappersbruksföreningen och Svenska Trävaruexportföreningen i februari 1960.⁵⁰ Samtidigt gjordes också en uppvaktning av ett antal norrländska skogsföretag inom Svenska Cellulosaföreningen i oktober 1960. Uppvaktningen gjordes av företrädare för Korsnäs AB, MoDo, SCA och Forss AB. Dessa företag representerade även övriga företag i en större grupp, som omfattade Stora Kopparberg, Mackmyra Sulfit, Bergvik och Ala, Marmalånggrörs AB, Iggesunds Bruk, Ströms Bruks AB, Väja-Dynäs, Wifstawarf och ASSI.⁵¹

I sin argumentation påpekade bägge dessa intressegrupper att den pågående utvecklingen inom den norrländska skogsindustrin krävde en kraftig förstärkning av skeppningsmöjligheterna vintertid. Produktionskapaciteten för cellulosa, slipmassa, papper och papp vid de fabriker som var belägna från Gävle och norrut beräknades stiga med 35 procent fram till 1965. Intressegrupperna framhöll även att kravet på kontinuerliga leveranser hade ökat. Gruppen hävdade att den nordiska massaindustrin mötte en kraftig konkurrens främst från nordamerikanska leverantörer, som inte besvärades av några skeppningshinder vintertid, samtidigt som möjligheterna för pappersindustrin att producera på lager hade minskat. Slutligen framhölls att större fartygsenheter och moderniserade hamnanläggningar togs i anspråk för befraktningen av skogsprodukter.⁵²

Som kulmen på detta samarbete mellan Sjöfartsstyrelsen och skogsindustrin äskade Marinförvaltningen och Sjöfartsstyrelsen under hösten 1960 återigen medel att ersätta *Atle* med en isbrytare från Wärtsila av samma typ som *Oden*. Det krävdes fyra havsisbrytare för att tillgodose handelssjöfartens berättigade krav på isbrytning. På grund av hög ålder uppfyllde inte *Atle*, som fortfarande var i drift, de krav som ställdes på ett isbrytarfartyg. Därmed återstod bara tre isbrytare – *Ymer*, *Thule* och *Oden* – för att upprätthålla isbrytarberedskapen.⁵³

I 1961 års statsverksproposition förordade handelsministern en investering i en ny isbrytare. Handelsministern framhöll att en konsekvens av utbyggnaden av den norrländska skogsindustrin var, att varje förlängning av skeppningssäsongen vintertid medförde betydande ekonomiska fördelar för näringslivet. Konkurrensläget på världsmarknaden gjorde det nödvändigt att i all tänkbar utsträckning upprätthålla kontinuerliga leveranser.⁵⁴ Argumentationen från skogsindustrins intressegrupper fick alltså fullstän-

digt genomslag vid beslutsfattandet. Intressegruppernas argumentation hade i det här avseendet stark legitimitet i relation till den ekonomiska politiken. Under 1950-talet var den allmänna ambitionen i den ekonomiska politiken att uppnå tillväxt och full sysselsättning genom att med politisk styrning förbättra storföretagens konkurrenskraft på den internationella marknaden.

Sammanfattning och analys

Den här artikeln har behandlat de beslutsprocesser som föregick investeringarna i isbrytarna *Oden* och *Tor* under perioden 1951–1961. Dessa beslutsprocesser kännetecknades av ett betydande samarbete mellan staten och skogsindustrins representanter. I det här avseendet blev Statens Isbrytarnämnd en viktig arena för att mobilisera stöd för ökade isbrytarinvesteringar. Även om Kommerskollegium och Sjöfartsstyrelsen gynnades av en sektorsorganisering med relativt generösa statsfinansiella förutsättningar, var dessa aktörer ändå beroende av att samarbeta med skogsindustrins representanter för att öka sin investeringsbudget. De aktörer som gavs privilegierat tillträde till Statens Isbrytarnämnd var dominerande representanter för viktiga exportsektorer i ekonomin som storföretag samt exportindustrins och skogsindustrins branschorganisationer. Dessa aktörer förberedde beslutsunderlagen i nära samråd med den statliga förvaltningen. Beslutsfattandet föregicks också av kontakter mellan dominerande representanter för intressegrupperna och politiker på Handelsdepartementet. Genom att Statens Isbrytarnämnd kunde peka på den direkta nyttan av de nya investeringarna och hur en utökad vintersjöfart hängde samman med uppfyllandet av centrala mål i den ekonomiska politiken blev Riksdagen snabbt övertygad om värdet av de föreslagna investeringarna.

Detta perspektiv på svensk sjöfartshistoria visar stora likheter med hur ekonomisk-historikerna Jari Ojala och Yrjö Kaukiainen har beskrivit den finska utvecklingen vid ungefär samma tidpunkt. Även om den svenska sjöfarten inte fick en lika framträdande politisk position som i Norge, betraktades den liksom i Finland som ett betydelsefullt instrument för att understödja exportindustrin. Beslutsprocesserna om isbrytarna *Oden* och *Tor*

visar i det här avseendet stora likheter med hur tidigare forskning har visat hur politiska åtgärder i ett litet, exportberoende land som Sverige har utformats för att öka den internationella konkurrenskraften. Exempelvis har den så kallade "småstatsteorin" analyserat relationen mellan stat och intressegrupper i ett litet exportberoende land som Sverige. Enligt småstatsteorin strävar små länder efter att ha en öppen ekonomi och är beroende av en fungerande utrikeshandel för att uppnå ekonomisk tillväxt och utveckling. Små länder med öppna ekonomier har därför ofta utformat särpräglade politiska institutionella arrangemang för att öka den internationella konkurrenskraften.⁵⁵

Den amerikanske statsvetaren Peter Katzenstein kallar dessa arrangemang "demokratisk korporativism", vilket i princip innebär ett samhällskontrakt för samverkan mellan staten och intressegrupper. Enligt Katzenstein kännetecknas en demokratisk-korporativistisk politisk struktur av en ideologi för socialt partnerskap på nationell nivå, ett relativt centraliserat och koncentrerat system av intressegrupper samt frivillig och informell koordinering av motstridande mål genom kontinuerligt politiskt förhandling mellan intressegrupper, statliga byråkratier och politiska partier. Politiskt beslutsfattande äger rum genom samverkan mellan de ledande aktörerna inom intressegrupperna, den statliga byråkratin och de styrande politiska partierna.⁵⁶

Katzenstein menar att behovet av demokratisk-korporativistiska arrangemang fördjupades under 1950-talet i samband med att världshandeln liberaliserades och den internationella konkurrensen fördjupades.⁵⁷ I det här avseendet framhåller Katzenstein att den demokratisk-korporativistiska strukturen på flera sätt kan bidra till att små exportberoende länders internationella konkurrenskraft förbättras. Det kontinuerliga politiska förhandlinget medför att fortlöpande åtgärder genomförs för att stärka ett lands internationella konkurrenskraft. Den institutionaliserade politiska strukturen innebär också att det finns en beredskap att hantera exogena hot mot ekonomin genom tillfälliga överenskommelser.⁵⁸

Inom isbrytarpolitiken utnyttjade aktörerna som ville expandera isbrytningen dessa möjligheter maximalt. Isbrytarpolitiken under efterkrigstiden kom således att föras på de arenor som låg nära centrala maktcentra och sammanföll med prioriterade målsättningar inom den ekonomiska politi-

ken. Traditionella svenska sjöfartsintressen som rederier och varvsindustrin hade alltså inte någon avgörande roll under denna process. Den avgörande faktorn bakom den statliga utbyggnaden av isbrytningen var istället den starka kopplingen till exportindustrin, framför allt skogsindustrin. I ett litet, exportberoende land som Sverige betraktades isbrytningen som en oundgänglig infrastruktur för att upprätthålla den internationella konkurrenskraften.

Summary

During the post-war period, the Swedish ice-breaker fleet was substantially expanded by the introduction of the *HMS Oden* in 1957 and the *HMS Tor* in 1964. This article elucidates the decision-making processes which preceded the acquisition of those ice-breakers. On the basis of the archive material, it is noted that one important precondition was organizational changes in the government maritime sector which resulted in a positive political attitude towards the ice-breaking operations within the National Board of Trade and, later, the State Maritime Administration. However, these government bodies also co-operated with interest groups. In 1947, a State Icebreaker Committee (*Statens Isbrytarnämnd*) had been set up for structural consulting between the maritime administration and interest groups. During the 1950s, the State Icebreaker Committee became the platform for stakeholders with an interest in an expansion of winter shipping. Through regular consulting, the draft proposals for the *HMS Oden* and the *HMS Tor* were drawn up jointly between the State Maritime Administration and representatives for the business associations representing export industries, primarily within the forestry sector. In these proposals, the actors projected ice-breaking as a trade policy instrument aiming to strengthen the international competitiveness of the forestry industries. From this perspective, the decision-making processes concerning the *HMS Oden* and the *HMS Tor* may be regarded as concerted actions closely related to Peter Katzenstein's concept of 'social corporatism' as a central feature of small states' behavior.

Käll- och litteraturförteckning

Otryckta källor

Riksarkivet, Marieberg (RA):

Handelsdepartementet, Huvudarkivet. Konseljakter 1947-1961

Kommunikationsdepartementet, Huvudarkivet. Konseljakter 1966

Kommerskollegium

Sjöfartsbyrån, Administrativa sektionen, Ämnesordnade handlingar

Statens isbrytardirektör, Diarieförda skrivelser

Statens Isbrytardirektör, Ämnesordnade handlingar

YK 2509, Hamnutredningen

Riksarkivet, Arninge (RA):

Sveriges Allmänna Exportförenings Arkiv. Ämnesordnade handlingar

Landsarkivet i Härnösand (HLA):

Enskilt arkiv A:232, Norrländska Hamnförbundet

Tryckta källor

Riksdagstryck med bihang, 1947-1961.

SOU 1942:53, *Betänkande med förslag till ordnande av statens isbrytningsverksamhet*, Stockholm, 1942.

SOU 1949:21, *Svensk hamnbyggnadspolitik. Utredning och förslag av 1944 års hamnutredning*, Stockholm, 1949.

SOU 1954:21, *Inrättande av ett sjöfartsverk. Betänkande avgivet av inom Handelsdepartementet tillkallade sakkunniga*, Stockholm, 1954.

SOU 1981:103, *Sjöfartens roll i trafikpolitiken. Betänkande av Närsjöfartsutredningen*, Stockholm, 1981.

Litteratur

Andersson-Skog, Lena, *Såsom allmänna inrättningar till gagnet, men affärsföretag till namnet. SJ, järnvägspolitiken och den ekonomiska omvandlingen efter 1920*, Diss. Umeå Studies in Economic History, Umeå, 1993.

Appelqvist, Örjan, *Bruten Brygga. Gunnar Myrdal och Sveriges ekonomiska efterkrigspolitik 1943-1947*, Stockholm, 2000.

Cafruny Alan W., *Ruling the Waves. The Political Economy of International Shipping*, Berkeley, 1987.

Elvander, Nils, *Intresseorganisationerna i dagens Sverige*, andra upplagan, Lund, 1969.

Eriksson, Martin, *Trafikpolitik och regional omvandling. Beslutsprocesserna om isbrytningen längs Norrlandskusten 1940–1975*. Diss. Umeå Studies in Economic History, Umeå, 2009.

Eriksson, Martin, "Isbrytningen längs Norrbottenskusten 1910-2010" i Moritz (red.), *Norrbotten – Norrbottens hembygdsförbunds och Norrbottens Museums Årsbok 2011*, Luleå, 2011.

Fellman, Susanna & Lindholm, Christian, *Tillväxt, omvandling och kris. Finlands ekonomi efter 1945*, andra upplagan, Helsingfors, 1997.

Jonsson, Patrik & Mattsson, Stig-Arne, *Logistik. Läran om effektiva materialflöden*, Lund, 2005.

Katzenstein, Peter J., *Small States in World Markets. Industrial Policy in Europe*, Ithaca, 1985.

Krantz, Olle, *Studier i svensk godstransportutveckling med särskild hänsyn till lastbilismens expansion efter 1920*, Diss. Skrifter utgivna av Ekonomisk-historiska Föreningen i Lund, Lund, 1972.

Krantz, Olle, "The Competition between Railways and Domestic Shipping in Sweden 1870-1914", *Economy and History*, Vol 15, 1972, s. 19-40.

Larsson, Berit, *Svenska varor på svenska kölar. Staten, industrialiseringen och linjesjöfartens framväxt i Sverige 1890-1925*, Diss. Meddelanden från Ekonomisk-historiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, Göteborg, 2000.

Lundgren, Nils-Gustav, "Bulk Trade and Maritime Transport Costs. The Evolution of Global Markets", *Resources Policy*, vol. 22, 1996, s. 5-32.

Mead, William R. & Smeds, Helmer, *Winter in Finland*, London, 1967.

Melander, Anders, *Industrial Wisdom and Strategic Change. The Swedish Pulp and Paper Industry 1945-1990*, Diss. JIBS Dissertation Series, 1997.

Ojala, Jari & Kaukiainen, Yrjö, "Finnish Shipping – A Nordic Exception" i Tenold, Iversen, Lange (red), *Global Shipping in Small Nations. Nordic Experiences after 1960*, 2012, s. 129-155.

Pettersson, Ove, *Byråkratisering eller avbyråkratisering? Administrativ och samhällsorganisatorisk strukturuomvandling inom svenskt vägväsende 1885-1985*, Diss. Studia Historica Upsaliensia, Uppsala, 1988.

Pettersson, Thomas, *Att kompensera för avstånd? Transportstödet 1970-1995 – ideologi, ekonomi och stigberoende*, Diss. Umeå Studies in Economic History, Umeå, 1999.

Sjöstedt, Lars & Hammarsten, Stig, *Vintersjöfart i Bottenhavet. Erfarenheter av SCA:s distributionssystem*, Stockholm, 1972.

Skogsindustriernas Samarbetsutskott, *Svensk skogsindustri i omvandling*, Band 2, Stockholm, 1971.

Taudal Poulsen, René, "The Emergence of New Organisational Forms in Liner Shipping. Swedish Liner Shipping and International Consortia, 1960-1975", *Journal of Transport History*, vol. 31, 2010, s. 69-88.

Torstendahl, Rolf, "Byråkratisering och maktfördelning i Nordvästeuropa efter 1880", i Nybom & Torstendahl (red.), *Byråkratisering och maktfördelning*, Lund, 1989, s. 7-20.

Widell, Carl Gösta, "Samarbetsorganet för export- och produktionsutveckling" i *Reformer och försvar. En bok till Per Edvin Sköld på 60-årsdagen*, Stockholm, 1951, s. 135-144.

Zacher, Mark W., *Governing Global Networks. International Regimes for Transportation and Communications*, Cambridge, 1996.

Noter

¹ Se exempelvis Eriksson 2011.

² För ett beräkningsexempel gällande SCA, se Sjöstedt & Hammarsten 1972, s. 18-19.

³ Ett beräkningsexempel på hur SCA:s kostnader ökade i en sådan situation finns i Sjöstedt & Hammarsten, 1972, s. 16-17.

⁴ Lundgren 1996.

⁵ SOU 1981:103, s. 59. I sina serier av den procentuella fördelningen av transportarbetet under efterkrigstiden redovisar Krantz 1972, s. 38-39, s. 101 och s. 130, en liknande trend, men en något annorlunda relativ fördelning mellan transportslagen vid en gemensam nedslagspunkt, där båttransporternas andel beräknas till 19 procent 1950. Utvecklingen av förhållandet mellan sjötransporter och övriga transportslag under den svenska industrialiseringen diskuteras även utförligt i Krantz 1972, s. 19-40.

⁶ SOU 1954:21, s. 106-107; Kungl. Maj:ts Proposition nr 124/1955.

⁷ SOU 1954:21, s. 6-7.

⁸ Pettersson 1999, s. 31.

⁹ Jämför Pettersson 1988, s. 165.

¹⁰ Andersson-Skog 1993.

¹¹ SOU 1942:53, s. 183f.

¹² Kungl. Maj:ts Proposition nr 173/1947, s. 11.

¹³ SOU 1942:53, s. 183-190.

¹⁴ SOU 1954:21, s. 28-29.

¹⁵ RA, Kommunikationsdepartementet, konseljakt den 21 april 1966, ärende 45, "Till Sjöfartsstyrelsen ang. utseende av ledamöter och suppleanter i statens isbryarnämnd Dnr 2075, I 21.12.1960".

¹⁶ Kungl. Maj:ts Proposition nr 173/1947.

¹⁷ Eriksson 2009.

¹⁸ RA, Handelsdepartementet, konseljakt den 11 april 1947, ärende 60, "Kommerskollegium om åtgärder till anskaffande av havsisbrytare".

¹⁹ Kungl. Maj:ts proposition nr 216/1947.

²⁰ Eriksson 2009, s. 43-44.

²¹ Appelqvist 2000, stycke 8.7.

²² HLA, Norrländska Hamnförbundet, Handlingar 1946-1951, "Protokoll fört vid sammanträde i Sundsvall den 15 januari å Sundsvalls Enskilda Banks Aktiebolags sessions-sal mellan delegater för de norrländska handelskamrarna och Svenska hamnförbundet för dryftande av vissa med vintersjöfartens ordnande längs Norrlandskusten sammanhängande problem m.m".

²³ RA, Kommerskollegium, Sjöfartsbyrån, Administrativa sektionen F1, vol. 171, "Kommerskollegium till Handelsdepartementet angående åtgärder till främjande av statens isbrytarverksamhet den 9 oktober 1951".

²⁴ RA, Kommerskollegium, Sjöfartsbyrån, Administrativa sektionen F1, vol. 171, "Kommerskollegium; angående åtgärder till främjande av landets isbrytarverksamhet den 8 oktober 1953".

²⁵ RA Kommerskollegium, Statens isbrytardirektör E1, vol. 8, 1953, "PM angående isbrytarmaterielens tillstånd"; "Förslag till yttrande av statens isbrytarnämnds ledamöter

rörande isbrytarmaterielsens tillstånd och behovet av dess förnyelse”.

²⁶ RA, Kommerskollegium, Sjöfartsbyrån, Administrativa sektionen F1, vol. 171, ”Kommerskollegium; angående åtgärder till främjande av landets isbrytarverksamhet den 8 oktober 1953. Bilaga 2, Tillägg till protokoll den 10 september 1953”.

²⁷ RA, Kommerskollegium, Statens isbrytardirektör E1, vol. 8, 1953, ”Brev Sten Widell – Kurt Holmgren den 22 september 1953”.

²⁸ Elvander 1969, s. 200f. För en utförlig översikt av verksamheten hos Samarbetsorganet för export- och produktionsutveckling, se Widell 1951.

²⁹ RA, Kommerskollegium, Statens isbrytardirektör E1, vol. 8, 1953, ”Synpunkter på isbrytarfrågan den 3 december 1953”. RA, Sveriges Allmänna Exportförening, F1, c, vol. 43, ”Anförande av direktör Sten Widell i Sköldska kommittén 3.12.1953”.

³⁰ Kungl. Maj:ts Proposition nr 1/1954, bil. 12, s. 118-119.

³¹ RA, Kommerskollegium, Statens isbrytardirektör E1, vol. 11, 1955, ”Skrivelse från Boliden, Bure AB, SCA, ASSI, NJA, Piteå Stuveri och Stockholms Siporexfabrik till Statens Isbrytarnämnd”.

³² RA, Kommerskollegium, Sjöfartsbyrån, Administrativa sektionen F1, vol. 171, ”Minnesanteckningar från sammanträde med Statens Isbrytarnämnd samt representanter för Norrlandsindustrierna och Sveriges Redareförening m fl onsdagen den 30 september 1955 i Kommerskollegii sessionssal”.

³³ RA, Kommerskollegium, Sjöfartsbyrån, Administrativa sektionen F1, vol. 171, ”Brev Kungl. Kommerskollegium – sök. bolagen + Bowaters Sv. Trämassefabriker AB ang. isbrytningen i Bottenviken”.

³⁴ Kungl. Maj:ts proposition nr 144/1955.

³⁵ Mead & Smeds 1967, s. 59.

³⁶ Fellman & Lindholm 1997, s. 26-27.

³⁷ Kungl. Maj:ts proposition nr 144/1955.

³⁸ Melander 1997, s. 103; Skogsindustriernas Samarbetsutskott 1971, s. 119.

³⁹ RA, Kommunikationsdepartementet, konseljakt den 21 april 1966, ärende 45, ”Svenska Cellulosaföreningen, Svenska Trämasseföreningen och Svenska Trävaruexportföreningen, gemensamt remissyttrande över utredning angående isbrytarverksamheten m.m.”.

⁴⁰ RA, Sveriges Allmänna Exportförening, F1, c, vol. 44, ”PM beträffande isbrytarfrågan. Sammanträde å Bahcos kontor 23/11 1960 kl 10.00”.

⁴¹ Jonsson & Mattsson 2005, s. 97-98.

⁴² SOU 1949:21, s. 177.

⁴³ SOU 1949:21, s. 177-178.

⁴⁴ Larsson 2000, s. 244; Taudal Poulsen 2010.

⁴⁵ För utförliga översikter om handelssjöfartens marknadsuppdelning, se Zacher 1996, s. 65ff och Cafruny 1987, s. 83-89.

⁴⁶ Se exempelvis RA, YK 2509, vol. 4, ”Sveriges Redareförening. Några synpunkter angående sjöfartsutvecklingen och hamnverksamhetens framtida inriktning”.

⁴⁷ RA, Sveriges Allmänna Exportförening, F1, c, vol. 44, ”Sammanträde på Cellulosaföreningen den 29 september 1959 kl. 15.30 i isbrytarfrågan”; ”Brev Sten Widell – kommandörkapten Per Simonsson den 11 februari 1959”; ”PM beträffande isbrytarfrågan. Sammanträde å Bahcos kontor 23/11 1960 kl 10.00”.

⁴⁸ Statsutskottets utlåtande nr 163/1963

⁴⁹ Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1960, bil. 12, s. 216.

⁵⁰ RA, Handelsdepartementet, Konseljakt den 3 januari 1961, ärende 1, "Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet den 6 februari 1960".

⁵¹ RA, Handelsdepartementet, Konseljakt den 3 januari 1961, ärende 1, "Brev Svenska Cellulosaföreningen till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet den 24 oktober 1960"; "Brev Lars Sjunnesson – Gunnar Lange den 24 oktober 1960".

⁵² RA, Handelsdepartementet, Konseljakt den 3 januari 1961, ärende 1, "Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet den 6 februari 1960"; "Brev Svenska Cellulosaföreningen till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet den 24 oktober 1960".

⁵³ RA, Handelsdepartementet, konseljakt den 3 januari 1961, ärende 1, "Marinförvaltningen och Sjöfartsstyrelsen; angående anslag till statens isbrytarverksamhet för budgetåret 1961/62 (Dnr K 934:1), bilaga B".

⁵⁴ Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1961, bil. 12, s. 186-187.

⁵⁵ Ojala & Kaukiainen 2012, s. 145-146.

⁵⁶ Katzenstein 1985, s. 30-37.

⁵⁷ Katzenstein 1985, s. 31-32.

⁵⁸ Katzenstein 1985, s. 29.



Strandade valar och valben i Sverige

Ingvar Svanberg

Nu mera har det blivit en populär semesteraktivitet att åka till platser där man kan delta i valsafarier eller till och med få närkontakt med olika småvalar. Bland annat i norra Norge (Andenes, Strø), på Island (Húsa-vik), på Nya Zeeland (Kaikoura), i Sydafrika (Hermanus) och i Baja California erbjuds i dag båtturer för att turister utan större ansträngningar på nära håll skall kunna få skåda valar. I Sverige finns möjligheter till att skåda tumlare i Skälderviken utanför skånska Kullaberg. Fysisk kontakt kan turisten få genom att simma med olika småvalar, exempelvis på Azorerna, i Karibien och på Tonga. Även delfinarier och djurparker erbjuder denna möjlighet till att simma med delfiner.¹

Ingvar Svanberg, 1953, forskare vid Institutet för Rysslands- och Eurasienstudier, Uppsala universitet. Som etnobiolog forskar han om människans relation till djur och växter, i synnerhet arter människans närhet. Bland hans senaste publikationer märks böckerna *Pioneers in European Ethnobiology* (Uppsala University, 2014), *Från renhållningshjon till modeaccessoar: 10 000 år av människa-hund-relationer i Sverige* (KGAA, 2014), *Svenska lejon* (Dialogos, 2014), *Fåglar i svensk folklig tradition* (Dialogos, 2016), *Muslim Tatar Minorities in the Baltic Sea Region* (Brill, 2016), *Fåglar i staden* (Dialogos, 2017) och *Geten i Sverige: kulturhistoriska och samtida perspektiv* (IFOS, 2017).

Detta är exempel på den postmoderna människans förhållande till valar och på de biokulturella domäner som idag skapas i ett samspel mellan djuren, lokalbefolkningar, nyandliga strömningar, rekreationsbehov, turistnäring och upplevelseindustri.²

Kust- och öbor har förstås i alla tider kunnat bekanta sig med valar. För norska och färöiska fiskare som förr färdades i små båtar till havs var en närgången val inte alltid någon angenäm bekantskap. Man kunde dock skydda sig med hjälp av bävergäll.³ Kunskapen om bävergällets nytta i detta avseende var vida känd bland sjöfarare. Vadstenamunken Peder Månsson skrev redan på senmedeltiden att det "är raadelikith ath skiparen haffwer stöth bäffwergeel oc blande thet j wathn kastandis j haffwith, oc strax fly alle hwalana borth, oc göra skipeno jngen skadha."⁴ Färöingen Lucas Debes berättar 1687 att hans landsmän kände till den dyrbara och av dem importerade substansen: "Gud og Naturen haver aaben baret dette enfoldige Folk et synderligt hemmeligt Middel til at bortdrive saadaane skadelige Bæster med, nemlig Bebergel, hvilken de gemenligen sætte udi Stavnen i deres Baader, idet de bore et Hul i Træet, og der lægget Bebergellet udi og sætter en Prop for".⁵

Ute på Nordsjön lurade så kallade trollvalar.⁶ Den finsk-svenske naturforskaren Sigfrid Aron Forsius, skrev 1611 att: "Trollhuaal, that är stoort och gråått till färgen, och är thet skadheligaste slag, som sigh icke wäl af menniskan fördrijfua later". Även mot trollvalar dög dock, enligt Forsius bävergäll: "doch fördrijfuer man så them, som andre Huaalar medh Bäfuer gäll, huilket them till thet högsta är emoot, såsom Lapperne then kånst wäl weta".⁷ Att på detta vis fördriva storvalar som kom för nära båten tillämpades ännu i slutet av 1800-talet på Färöarna.⁸

I det följande skall jag kortfattat diskutera i första hand den svenska kustbefolkningens erfarenheter av och möten med större valar och vilken betydelse de hade i deras föreställningar och materiella kultur. Artikeln avslutas med en förteckning över kända strandningar av större valar längs nuvarande svenska kusten från senmedeltiden fram till 1920. Uppgifterna baseras på strödda belägg ur en rad vitt skilda historiska källor (inklusive bevarade skelettdelar) och kan ses som en sammanfattning av tidigare publicerade fallstudier.



Valfångststation på Danskön 1634. På målningen ser man grönlandsval och ett trankokeri. Skeppen har danska flaggor. Målningen är av Abraham Speeck, Skoklosters samlingar.

Jakt på valar

Med hjälp av primitiva redskap har människor också gjort valar till ett bytestdjur som rentav, som i Baskien och Nederländerna, redan under medeltid och tidigmodern tid kunde resultera i en omfattande industriell jakt på val.⁹ Kustbor på Shetland, Färöarna och Island har fått nöja sig med husbehovsjakt på grindval (*Globicephala melas*) och ibland även vitsiding (*Lagenorhynchus acutus*), något som vanligen skedde genom att man drev in valflockarna i vikar och dödade dem med stickredskap. Så sker som bekant fortfarande på Färöarna, utan att det påverkar det nordatlantiska beståndet av dessa arter nämnvärt.¹⁰

I Sverige och Danmark har allmogen, bl.a. i Skåne och Middelfart, ännu i början av 1900-talet regelbundet fångat tumlare i nät, främst för fettets

skull, men även köttet kom till användning. För sjöfarare på handelsskeppen ute till havs fungerade delfiner och tumlare ännu på 1700-talet som ett tecken på instundande stormar.¹¹

Den industriella valfångsten, som bidrog till många storvalars försvinnande från tidigare områden utvecklades först i slutet av 1800-talet, där länder som Norge och Förenta staterna var ledande. Även i Sverige gjorde några företag (exempelvis KF) försök i akt och mening att få igång valfångst för att säkra billig råvara för framställning av margarin. Det kan noteras att redan från och med 1880-talet hade industriföretaget och vapentillverkaren Bofors i Karlskoga levererat valkanoner till den internationella valfångstnäringen, så det fanns svenska intressen i hanteringen.¹²

Det var först efter FN-konferensen om mänsklig miljö som arrangerades i Stockholm 5–16 juni 1972, med deltagare från 114 länder, som Internationella Valfångstkommissionen (IWC) påbörjade ett arbete som så småningom ledde fram till ett moratorium för valfångst i syfte att stoppa den utrotningsjakt som då pågick i full skala. Fredningsförsök av alla arter har emellertid mött fortsatt motstånd från vissa länder och viss jakt på storval förekommer fortfarande. Det handlar dock om arter vars bestånd ej anses vara hotade. IWC tillåter exempelvis Grönland att årligen fånga små kvantiteter av sillval, vikval, knölval och grönlandsval. Östaten Saint Vincent och Grenadinerna i Västindien får fånga knölval. Norge och Island bedriver viss fångst, likaså Japan (vikval), Ryssland (gråval) och Förenta staterna (grönlandsval). Dessutom är kustnära traditionell jakt på småval, som inte regleras av IWC, tillåtet i åtskilliga länder.

Valar som ekonomisk resurs

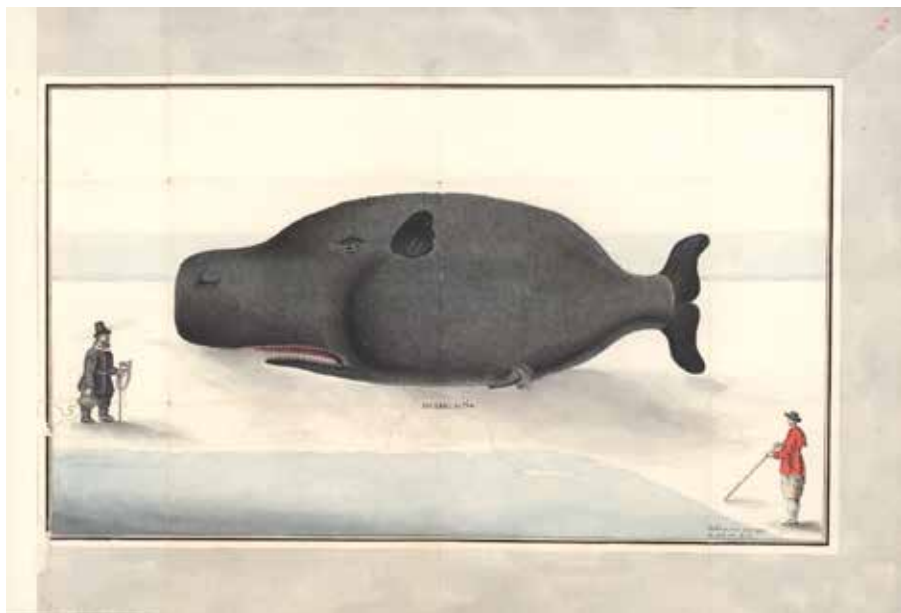
Strandade valar har alltid fascinerat människor. I äldre tid utgjorde de också för nordbor dessutom en ekonomisk resurs. Genom århundradena har valstrandningar därför gett nedslag i källorna. Den äldsta illustrationen av en strandad val i Norden återfinns på Olaus Magnus' *Carta marina* från 1539. Valen hade strandat på Färöarna. Bilden används, något modifierad, därtill som vinjetter till bok 21:11 och 21:15 i Olaus Magnus stora arbete rörande de nordiska folkens historia *Historia de gentibus septentrionalis*, ut-

given i Rom 1555. Olaus Magnus avbildar dessutom i bok 21:13 hur man tar till vara en stor bardval som hade strandat nära Tynemouth, England, i augusti 1532. Han återger också en ögonvitnesskildring efter en engelsk adelsman av det väldiga djurets förruttnelse: Lukten var så svår, att man knappt kunde stå ut därmed, heter det.¹³

Redan i medeltida källor finns belägg för strandade valar längs den svenska kusten. Särskilt intressant är Edebovalen, en storval som fastnade när tidvattnet gav sig ut igen. I *Diarum fratrum minorum Stockholmensium* – gråbrödraklostrets diarium – finns antecknat på latin för den 1 augusti 1489: «Samma år påträffades en jättelik val i Rhoden».¹⁴ Med Rhoden avses den del av Uppland, som idag kallas för Roslagen. I Sturekrönikan, som dateras till omkring år 1500, får vi i rimform veta om denna val – ”een stoor hwall fiisk” – att det ”war storth wnder, böndher huggo honum allan sundher”. Den finns också omnämnd i Olai Petri *Svenska Krönika* där det om 1489 heter: ”Tå kom ock driffuandes en stoor hualfisk här in för Stockholms skär”.¹⁵ Även Johannes Messenius, som 1629 under sin långa fångenskap författade en krönika på kittelvers, skriver att ”roskarlom smakade then wäl, som slå honom medh list ihäl”.¹⁶

Med hjälp av dessa uppgifter kan vi alltså fastställa att det ägde rum en valstrandning någonstans i Roslagen 1489. Källorna säger dock inte exakt var, utan det ger först senare källor besked om. Johannes Haquin Rhezelius, som på 1630-talet inventerade gamla kyrkor och fornminnen i landskapet, annoterade i sin resedagbok den 12 oktober 1635 att ett ben ”af en hualfisk är i Edbo Kyrkia, huilken fisk hafuer komit i Edbo wÿk, länge sedan och slapp intet tillbaka igen, tÿ uatnet sualla, och sedan gaf sigh ut igen”. Här är första gången som vi får veta att valen faktiskt hade strandat i Edeboviken samt hur det hade gått till. Rhezelius återger också en avbildning av kotan. Alltjämt bevaras ett par valkotor i Edebo kyrka som anses emana från den år 1489 strandade valen. Uppenbarligen tog befolkningen, som berättelserna visar, hand om valen: fett, kött och skelett kom till användning.¹⁷

På Krigsarkivet i Stockholm förvaras en spännande bildsamling under namnet Kungsboken och som tillhört Karl XI och Karl XII. Bland bilderna återfinns en färglagd illustration föreställande en strandad kaskelothane. Det finns ingen tydlig bakgrund, men däremot ett par män iförda hattar



Strandad kaskelot med okänd proveniens. Ur Kungsboken 16, Riksarkivet, Stockholm.

på bilden. Den ena mannen har en stav i händerna, medan den andra bär på en yxa och ett par rep. Bilden uppges enligt katalogen vara från omkring 1670. Det finns dock inga uppgifter om proveniens. I högra hörnet kan man läsa en text på tyska, men själva bilden har svensk titel: "een stoor oprijtat fisk". Illustrationen ger ett realistiskt intryck och den svenska påskriften antyder att bilden skulle kunna vara från svenskt territorium. Det har inte gått att attribuera illustrationen till någon faktiskt strandning av kaskelot i Sverige eller Östersjöområdet. Däremot ansluter bilden i sin komposition till en tradition av illustrationer som är kända från kontinenten, särskilt den kaskelothane som strandade vid Antorff den 2 juli 1577. Ett par andra strandade kaskeloter som avbildats var de som strandade vid Beverwyck den 13 januari 1602 respektive vid Noordwijk den 28 december 1629.¹⁸

Avbildningarna från den 1577 strandade valen ger svar på vad repet skulle användas till. Där ses nämligen hur män med hjälp av rep mäter upp valen. På en annan illustration av samma val ser man hur den mäts upp med en lång stav. Motivet finns för övrigt redan hos Olaus Magnus (bok 21:13). Kaskelotens kött anses inte vara ätbart, men fett och tänder kunde tas till vara och komma till användning, likaså vissa skelettdelar. Från kaskeloten kunde man också utvinna valrav (spermacite), som ligger i håligheter i huvudet, och som efterfrågades inom medicinen (bl.a. valravssalva) men också för framställning av rökelse och välluktande oljor.¹⁹

Som John Bernström visat har storvalar flera gånger strandat längs de svenska kusterna. Han beräknade 1966 att arton arter tillvaratagits vid Sveriges nuvarande kuster under historisk tid. Av dem har femton rapporterats från Bohuslän. Vid den bohuslänska kusten var strandade storvalar dock tillräckligt vanliga för att enbart ses som en råvarutillgång som skulle tas tillvara. Man använde fenornas kött till föda, fettet till tran, ryggkotorna till pallar och huggkubbar samt käkbenen till grindstolpar. En kaskelot (*Physeter catodon*) anträffades i slutet av november 1718 vid Stora Överön i bohuslänska Nordre älvs fjord. "Utaf ryggknotarna hade en bonde några, dem han brukade till stohlar och stabbar", skriver arkiatern Carl Alstrin, som studerade den strandade kaskeloten på Stora Överön, i sin resedagbok. Med stabbar avses här huggkubbar.²⁰

Omen och folkreligion

På flera håll har allmogen tolkat valstrandningar och observationer som ett dåligt förebud. En val som strandade i Trave i södra Östersjön år 1333 ansågs vara ett varsel om det kommande kriget. Redan Olaus Magnus tog avstånd från dessa föreställningar. När en stor val strandade i Ystad i november 1709, och som finns avbildad på ett så kallat ettbladstryck, sågs det som ett tecken på stundande oroliga tider. Kyrkoherden Simon Isogæus skriver i en bok som utkom 1714: "När Hwalfiskar låta sigh se i thet faarwatn the eij gemenligen wistas", så anses det vara "onda portenta."²¹ Den nämnda kaskeloten vid Överön i Bohuslän i februari 1718 strandade en relativt kort tid före Karl XII:s död, något som Carl Alstrin också noterar i sin reseberättelse.²²

Delar av valskelett kunde förr tas till vara för att placeras i kyrkor, en sedvänja som skall ses som ett utslag för folkreligiositet, men som utnyttjades av kyrkans män för att inpränta kristendomens läror i allmogen. Sådana skelettdelar finns belagda, och bevarade, på flera håll i Sverige. I många kyrkor sågs de som minnen från en forntida befolkning av jättar, en föreställning som även har stöd i Första Mosebok (6:4 "Vid denna tiden, liksom också efteråt, levde jättarna på jorden") och Gamla testamentets apokryfer. Denna jättebefolkning utrotades på grund av Syndafloden. Det fanns därför ännu under 1600-talet anledning för kyrkan att underhålla denna uppfattning.

Åtskilliga valben i uppländska kyrkor, varav några nu är försvunna, kan härstamma från Edebovalen, vars skelettdelar inte bara hamnade i Edebo kyrka utan förmodligen också i Lunda kyrka, Riala kyrka, Lagga kyrka, Edsbro kyrka (ej bevarad), Estuna kyrka (ej bevarad), Veckholm kyrka (ej bevarad), Österunda kyrka (ej bevarad) samt Maria kyrka och Riddarholmskyrkan i Stockholm (ej bevarade). Liknande uppgifter finns från andra håll i Östersjöområdet. Som exempel kan nämnas den sillval som 1365 strandade och dödades på ön Usedom (Uznam) vid den nuvarande polsktyska gränsen. Dess skelettdelar distribuerades till en rad olika kyrkor, bland annat slottskyrkan i Wittenberg, en kyrka i Brandenburg, en kyrka i Stralsund, Sankt Niclaskyrkan i Stettin, Sankt-Marien-Kirche i Rostock samt i en kyrka i Riga. Det kan sammanhanget nämnas att den unge teologistudenten, smålänningen Anders Bolinus, inskriven vid universitetet i Rostock, i sin dagbok 1666 skriver att i Mariakyrkan såg han "itt hwaalz been som wäll är 18 alna longdt".²³

Tron på jättar var för övrigt fortfarande utbredd bland allmogen och de figurerade i många lokala sägner, exempelvis i samband med kyrkbyggen. Också bland tidens vetenskapsmän var tron på ett forntida jättfolk länge förhärskande. Att därför se stora ben som bevis för att jättar en gång i tiden befolkat jorden är en uppfattning med rötter i antiken. En del av dessa jätteben, som förvaras i kyrkorna, är subfossila valben som påträffats i jorden. I den lista över jätteben som riksantikvarien Johannes Bureus sammanställde omkring år 1600 återfinns både ben från såväl subfossila som Edebovalens ben. Johan Georg Rüdling skriver om det stora ben som hängde uti Riddarholmskyrkans sakristia att det "hålles före wara ett Jätte-ben".²⁴

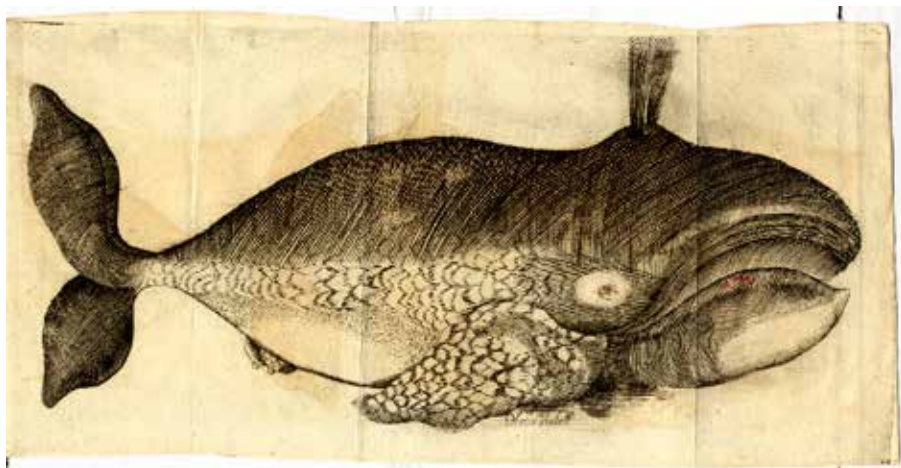
Valben är kända från över 200 kyrkor i Europa, men Sverige har ovanligt många belagda i källorna. Den första listan över skelettdelar som förvarades i kyrkor sammanställdes av Johannes Bureus omkring 1600, nästa gjordes av John Bernström 1963; senare har jag publicerat en ganska uttömmande kommenterad förteckning 2006. Dock kunde den engelska valbensentusiasten Nicholas Redman, med min hjälp, publicera ytterligare fynd av valben i svenska kyrkor 2013. På kontinenten, exempelvis i Stefansdomen i Wien och i Wawelkatedralen i Krakow, har man också satt upp subfossila ben efter ullnoshörning och mammut som "jätteben".²⁵

Särskilt intressant är de kotor efter en kaskelot av okänt ursprung som länge bevarades i Mariakyrkan i Visby, och som enligt sägnen var kvarlevor efter en jättekvinna med namnet Visna. När Linné besökte Visby i juni 1741 fick han tillfälle att examinera benen närmare och kunde konstatera att "Jätte-Benen som bewarades i Stora Kyrkahn såsom underwärk, woro wärkeligen Hwalfiskben". Carl Johan Bergman berättar att i en skrift 1882 att allmogen uppfattade kotorna med en särskild vördnad: "Många lefva ännu, som minnas huru fromma gummor, när de vandrade fram i sidogången, stannade framför dessa knotor, nego och signade sig".²⁶

Från Östergötland och Värmland finns uppgifter om att benen i kyrkorna användes i kurer för att bota människor och boskap.²⁷

Forskarsamhället kom redan på 1700-talet att avvisa jordfunna eller bevarade stora skelettdelar som bevis på jättar. Såväl Christopher Polhem 1712 som Emanuel Swedenborg avvisade tanken om att det skulle röra sig om jätteben, utan snarare rester av valar. Linné var ju också avvisande. Ännu 1765 utspelades en vetenskaplig debatt i Vetenskapsakademiens handlingar, där prästmannen Tiburtz Tibertius hävdade att benen utgjorde bevis på en forntida jättebefolkning. Linneanen Roland Martin, som själv deltagit i valfångst på Spetsbergen 1758, avvisade bestämt att det skulle röra sig om något annat än djurben.²⁸

Folkliga föreställningar var mer seglivade. När några bönder på en åker påträffade en stor ryggkota på Gräsö i mitten av 1800-talet, placerades den i kyrkan på ön. Uppenbarligen levde föreställningar om jättar kvar ännu på 1840-talet. Där i kyrkan fick den hänga kvar till 1859 då zoologen Johan Otto von Friesen kom till ön och kunde konstatera att "jättebenet" i själva verket var en valkota. Åkern grävdes ut, flera skelettdelar säkrades, och i



Grönlandsval enligt ett kopparstick av Olaus Thelott. Förlagan är en nederländsk reseberättelse från 1671 (Ur De balaena, 1694).

dag förvaras gräsövalen utställd i Evolutionsmuseets samlingar i Uppsala.²⁹

Länge bevarade skelettdelar har ännu in på 1900-talet påmint om valstrandningar. Käkbensgatan i Majorna i Göteborg har fått sitt namn för att det tidigare stod en portal av käkben där. Många sommargäster har också kunnat beundra valkäksportalen vid ångbåtsbryggan på Kärningön i Bohuslän.

Strandade valar till vetenskapens fromma

Svenska naturforskare började på 1600-talet intressera sig också för valar. Den nämnde Forsius sammanfattade sina kunskaper 1611. Detta år lades avhandlingen *De balaena* fram under Andreas Drossanders presidium, som diskuterar valarnas anatomi och deras ekonomiska betydelse. Avhandlingen illustrerades med ett vackert kopparstick av Olaus Thelott, föreställande en grönlundsval (förlagan hämtad ur Friedrich Martens reseberättelse från Spetsbergen 1671).³⁰

Strandade valar har också varit till vetenskapens gagn. När Linnés samtida kollega och vän Peter Artedi 1734 besökte England hade han i november månad tillfälle att närmare beskriva en sillval (*Balaenoptera physalus*) som hade tagit sig upp i Themsen, något som han några år senare använde sig av för att utförligt beskriva arten i *Genera Piscium*.³¹

Artedis redogörelse låg också till grund för Linnés beskrivning av sillval i *Systema naturae*. Precis som Artedi uppfattade Linné länge valar som fiskar och placerade dem följaktligen under klassen Pisces i sina tidiga zoo-systematiska arbeten, bl.a. i de första nio upplagorna av *Systema naturae* och i första upplagan av *Fauna svecica*. Linné fick emellertid en akvarell, som fortfarande finns uppsatt på väggen i hans hem på Hammarby, vilken visar en strandad nordlig näbbval (*Hyperoodon ampullatus*). Det är en ko med ett fullgånget kalvfoster, som fortfarande är fästad vid navelsträngen. På kon ses också tydliga mjölkkörtlar. Strandningen tycks, enligt en anteckning på bilden, ha ägt rum i Fredrikshald i Norge den 13 november 1749. Kanske är det detaljerna i denna bild (med navelsträng och mjölkkörtlar) som fick Linné att ändra sin uppfattning om valarnas systematiska hemvist i den tionde upplagan av *Systema naturae*. Där flyttade han dem från klassen Pisces (fiskar) till Mammalia (däggdjur). I den volymen beskriver han tolv arter, inklusive den sillval som bl.a. Artedi hade beskrivit i sin bok. Linnés egna erfarenheter av valar var i övrigt begränsade. I *Fauna svecica* (1761) räknar han dock upp sex arter kända från Sverige.³²

Skelettet efter den kaskelot som i november 1749 strandade utanför Hunnebostrand forslades till Stockholm och utställdes till en början utanför Riddarhuset, där folk samlades "at med förundran se reliqvierna af et så obäkeligt djur". Benen transporterades senare till Observatoriet och skänktes på 1780-talet till Gustaf von Carlson på Mälby, en av sin tids stora samlare av naturaliekabinett. Numera tycks de dock vara försvunna.³³

Stora valar var förstås uppseendeväckande och kunde, särskilt när järnvägen möjliggjorde långa transporter, även visas upp för allmänheten. Innan dess fick man förflytta dem med häst och specialbyggda fordon. Mest känd i Europa torde vara den blåval som påträffades död av några fiskare i Nordsjön den 3 november 1827 och som med stora svårigheter bogserades in till Oostende hamn i Belgien. Skelettet, som preparerades och först donerades till kungen av Nederländerna och kallades den kungliga valen,

kom så småningom att visas runt i Europa. Den visades i Nederländerna, Frankrike, England, Tyskland och Österrike. Huruvida den någonsin kom till Norden har ännu inte gått att belägga, även om det finns luckor i dess resrutt. Till Lettland kom den 1842 och därefter turnerade den i Ryssland, bl.a. Sankt Petersburg, Krim, Kazan och åter i den ryska huvudstaden 1856. Efter tio år i ett förråd ställdes den ut i Sankt Petersburgs djurpark 1867–1889, där valen sågs av den svenske ornitologen Carl Rudolf Söderberg 1874: "Ett stort, här uppställt hvalskelett tycktes tillhöra arten *Phyasalus Sibbaldii*".³⁴ Det 20 meter långa skelettet kom slutligen år 1901 att ställas ut i den ryska vetenskapsakademiens zoologiska museum i Sankt Petersburg, där hvalskelettet fortfarande visas för allmänheten.³⁵

Långt in på 1900-talet, särskilt innan televisionen slog igenom, kunde driftiga, förslagna personer köpa in hela döda valar, preparera dem med formalin och visa upp dem för en häpnande publik. Jag minns från tidigt 1960-tal, när jag fick åka och titta på Jonah, som visades på ett lastbilsflak mot betalning i Karlskoga. Enligt mina efterforskningar rörde det sig förmodligen om den unga sillval som en Richardson, ägare till etablissemanget Chat Noir i Oslo, hade köpt och som efter att ha preparerats vid Institut für Zoologie i Freiburg, under några decennier turnerade i Europa. Turnerande preparerade sillvalar var kända sedan tidigare i Sverige, men den här har sina spår i källorna. Ännu 1973 kan det ha varit denna val som förevisades bland annat i Ystad, på Clementstorget i Lund, Järntorget i Eskilstuna, i Linköping samt på Vaksala torg i Uppsala. Den tycks ha visats offentligt sista gången i Antwerpen i september 1976. Den lär nu finnas i en depå i Belgien.³⁶

Strandade och döda storvalar i Sverige 1489–1920

Åtskilliga äldre valobservationer låter sig förstås inte bestämmas till arten. Uppgifterna är för knapphändiga och bevarade observationsdata saknar vägledande information om djurens utseende, storlek och uppträdande. I kyrkoherde Petrus Magnis anteckningar i Ålems kyrkobok omnämns exempelvis fem valar som vid Maria himmelfärdsdag den 15 augusti 1605 siktades vid Runnö i Kalmar sund. Det är givetvis inte möjligt att utifrån

en så kort notis säga något om vilken art det rörde sig om. Likaså kan vi inte säga vad det var för jätteval som drev i land vid Marstrand den 18 februari 1646. Den var enligt uppgift hela "88 fot lång och 14 stockholmska alnar bred". Storleken – närmare 25 meter – om den är korrekt beräknad, talar för blåval, men kan också handla om en ovanligt stor sillval.³⁷

Kulturhistorikern John Bernström återger flera exempel ur källorna på observerade valar som inte låter sig bestämmas till arten. I februari 1760 ägde inte mindre än tre valstrandningar rum på tre olika platser i Bohuslän. Den största var i Mollösund och var förmodligen 19 meter lång och man kunde utvinna 120 tunnor tran från den. På Tjörn strandade en 17,8 meter lång storval. Den gav 70 tunnor tran. Även på Gullholmen strandade en val.³⁸

I det följande listas till arten identifierade fynd av strandade större valar längs svenska kusten och med den avser vi landets nuvarande gränser; det vill säga vi bortser från Finland före 1809 men innefattar Skånelandskapen och Bohuslän före 1658. Olika smärre cetacéer (späckhuggare, vitval, näbbvalar, narval, delfiner av olika slag och andra mindre tandvalar) får däremot anstå till något annat tillfälle.

Vikval, *Balaenoptera acutorostrata* Lacépède, 1804: Zoologen Sven Ekman skriver 1948 att vikvalen under sina jakter på sill och annan fisk tämligen ofta uppträder i Skagerrak. Han anger dock bara ett fåtal specificerade fynd av strandade vikvalar. Man får väl betrakta denna lilla bardval som närmast årlig besökare i Skagerrak och flera strandningar längs den bohuslänska kusten finns rapporterade i litteraturen.³⁹ Mellan 1860 och 1920 finns sex strandningar rapporterade enbart från Bohuslän.

1.1860. "Under våren 1860 strandade ett utbildadt individ vid Kyrkö-sund i Bohusläns skärgård, hvadan äfven denna art, såsom man finner, någon gång besökt våra farvatten", uppger Malm 1877. Valen hackades sönder och av fett kokades tran. Skelettet användes som bränsle under trankitteln. A. W. Malm lyckades emellertid efter fiskaren Olaus Persson östra Sunne på Tjörn säkra en ländkota, ett par revben och ett skulderblad. Det senaste hade Olaus Persson för avsikt att tillverka en stolrygg av. Numera förvaras de i Göteborgs zoologiska museum.⁴⁰

2. 1881 eller 1882. Ytterligare en strandning rapporterades från Vaderö i Bohuslän 1881 eller 1882. Närmare data saknas för närvarande.

3. Sommaren 1897 strandade ett exemplar utanför Grebbestad i Bohuslän.⁴¹

4. I februari 1908 strandade ett 25 fot långt exemplar nära Smögen.⁴²

5 och 6. År 1918 strandade ett exemplar vid Göteborg och året därpå vid Hönö utanför Göteborg.⁴³

Sillval, *Balaenoptera physalus* (Linnaeus, 1758): Det är möjligt att sillvalen var en flitigare besökare vid Bohuskusten i äldre tid, i synnerhet i samband med att sillen gick till. Sven Nilsson skriver nämligen att lokala fiskare kallade den för *sillfösare*: "De gamla fiskarena derstädes omtala ännu, hvilken mängd af dessa Hvalar visade sig der och bebådade ankomsten af den efterlängttade Sillen, som han ansågs på Guds befallning, drifva till kusten". Sven Ekman uppger att sillvalen förr uppträdde relativt ofta i Skagerrak, "när sillen går till, och innan arten hade blivit hårt jagad" kunde man observera flockar på hundra exemplar. Det bekräftas också av lokala källor att storvalar visade sig. I ett sockenstämmoprotokoll från Öckerö 1776 heter det att "hwalfiskar wid silletiden i höst äfwen wisat sig omkring öijarne".⁴⁴ Vi har kunnat spåra följande strandningar och observationer:

1. 1767. På Bohusläns museum i Uddevalla förvaras en kota, används som stolsits, efter en förmodad sillval, som strandade 1767. "Denna stol gjorts av en på Askeröd strandad hvalfisk 1767", står det på kotan. Proveniensen uppgiften bör syfta på Askeröarna mellan Tjörn och Orust. I museets samlingar har den signum accessionsnummer UM 003297.⁴⁵

2. 15 november 1787. En 13 meter lång, ännu ej ettårig hona strandade vid Stensholmen, Lycke socken, 6 km SÖ Marstrand, Bohuslän 15 november 1787. Den finns utförligt beskriven i *Götheborgs Tidningar* tisdagen den 27 november 1787 nr 138:

"Ifrån Norra Skärgården d. 23 Nov. Natten imellan d. 14 och 15 dennes inkom uti Eldg-Fjärden, 1 2/2 mil öster ifrån Mastrand, en Hwal-Fisk, kallad Nordkapare, som morgonen derpå fångades på grund wid Handelsmannen Hr E. H. Åkermans på Stensholmen belägna Trankokeri, deregenom, at flera hwassade Järnstånnger stöttos i den samma, sedan man med arms-tiocka nya trossar om stjerten, hwilka söndersletos såsom trå-ändar, förgäfwes sökt draga Fisken i land. Denna Hwal är en Hona; swart på ryggen och rundom på halfwa Stjerten, samt whitgrå under buken. Längden efter ryggen och buken är 23 alnar 4 tum; efter sidan, 24 alnar 6 tum; ifrån Nosen (Rostrum) til ögat, 4 alnar 16 tum; sjelfwa ögat 4 tum långt; ytterst ifrån Nosen til Blåsgatten, 4 alnar 22 tum; Blåsgatten (Fistula) 8 tum, utgöres af 2ne hål, i tum imellan hwardera, som Fisken kan öppna och sluta tillsammans, samt dermed spruta watten så högt, som en liten Mast; från Ögat til Wingen elelr Fenan (Pinna Pectoralis), hwarmed han hjälper sig fort på sidan, är 2 alnar 12 tum; sjelfwa Fenan är i aln 15 tum. Tjockleken rundom wid ögat är 14 alnar, wid Fenorna 13 alnar 8 tum, rundom wid Vulva 8 alnar 16 tum, wid sjelfwa Stjerten 2 alnar 3 tum; 7 alnar från Stjerten på undra sidan är Anus, som har 3 tums diameter, Vulva derofwanför är 10 tum lång och med en 8 tum lång Clitoris; 5 tum ofwanför äro 2ne hål af 6 tums längd, hwarutinnan bröstet eller spenarne äro synliga. Sjelfwa öppningen i munnen är 4 alnar lång; tungan, som sitter fast wid Käkbenet, 4 alnar 6 tum lång, 2 alnar bred, 1 aln tjock, whitgul til färgen; Käkbenen äro 4 alnar 16 tum långa, och 11 tum breda. Barderna eller Fiskbenen äro på denna Fisk 890 å bägge sidor."⁴⁶

3. Senvintern 1818. Ett exemplar av arten strandade vid Gåsö i Strömstads skärgård, Bohuslän, under senvintern 1818. Den finns också omnämnd i *Hamburger Correspondent* No 65 (1818) som uppger den strandade efter en januaristorm. Från detta djur härrör sannolikt den sillvalkots från "grannskapet af Strömstad", som omkring 1830 förvärfvades till Lunds Universitets Zoologiska Museum.⁴⁷

4. Omkring 1830. Den 7 maj 1840 skänktes till museet i Lund en ryggkota från en sillval, som omkring 1830 hade strandat vid Strömstad. Det har accessionsnummer L840/5001.⁴⁸

5. Den 24 november 1903 påträffades ett dött, 22 meter långt exemplar vid Morups Tånge i Halland. Skelettet förvaras nu på Göteborgs Naturhistoriska Museum (Accessionsnummer GNM 2097).⁴⁹

6. Den 23 november 1912 strandade ett exemplar vid Lindön, NNV Havstenssund i Tanums socken, Bohuslän.⁵⁰

Blåval, *Balaenoptera musculus* (Linnaeus, 1758): Blåvalen är en sällsynt gäst vid de svenska kusterna. Vi känner till två säkra fynd:

1. 1830-talet senare hälft. En rapporterad strandning i trakterna av Lysekil vid slutet av 1830-talet av vad som uppges ha varit en ung blåval. Bestämningen är emellertid inte säker, eftersom blåval ofta förväxlas med sillval. Uppgiften finns med i handbokslitteraturen, men kan alltså inte verifieras.⁵¹

2. 29 oktober 1865. Det andra fyndet är bättre dokumenterat och gjordes vid Askimfjorden i Västergötland den 29 oktober 1865. I *Göteborgs-Posten* onsdagen den 1 november 1865 kunde man läsa:

Sistl. Söndag kl. 9 f.m. varseblefvo tvenne fiskare, Carl Hansson och Olof Larsson i Backa, Frölunda socken, en hvalfisk, som fastnat mot ett grund, omkring 20 famnar från land, utanför näset vid Frölunda strand. Efter någon tveksamhet togo de mod till sig och nalkades det väldiga djuret i en båt, hvarefter den ene, med en stor tälgnif bunden vid spetsen af en stake, stack hvalfischen djupt in i ena ögat, då genast en häftig blodström framforsade. Djurets ansträngningar att komma från grund drefvo det blott allt längre upp mot land. Anfallen fortsattes sedermera hela da-



Malmska valen i Göteborg 1918. Fotot taget i samband att den flyttades från Ostindiska huset till Slottskogen. Okänd fotograf.

gen med yxor mot olika delar af djuret. På Måndagen förnyades anfallen med en lie, hvarmed hvalfiskens stacks dels i nacken och ögat, dels i buken af den på hans rygg uppklifne fiskaren. Ofantliga blodströmmar färgade vattnet, men djuret var dock ej fullständigt dödadt, förrän i Måndags kl. 3. Den dödade hvalfiskens, som håller 27 alnar i längd, ligger nu bunden vid landet, straxt utanför Knarrviken och har varit åskådd af en mängd menniskor från den kringliggande landsbygden, hvilka tillströmmat för att betrakta det i dessa trakter okända fenomenet.⁵²

Tillvaratagandet av denna val, som gått till hävderna som den Malmska valen är väl dokumenterad. Det rörde sig om en ung, drygt 15 meter lång och 25 ton tung, blåvalshane. Den avlivades av lokalbefolkningen och tillvaratogs genom zoologen August Wilhelm Malms försorg. Valen stoppades upp och inuti den inreddes en liten salong med bänkar och handtryckta tygtapeter. Ingången till salongen var genom valens gap som hade försetts med en gångjärnskonstruktion. Den uppstoppade valen förevisades med hjälp av en särskilt konstruerad vagn runt om i Sverige och även på kontinenten. Till den så kallade jubileumsutställningen i Göteborg den 9 juli 1923 byggde man Naturhistoriska Museet, där den Malmska valen fick sin slutliga förvaringsplats. Den har accessionsnummer GNM 395!⁵³

Det finns också en val som strandade vid kusten i Nätra socken i Ångermanland 1658. Olof Broman skriver "För många år tillbaka, neml. 1658, fångades fuller en stor hvalfisk i Ångermanland och Nätra Sockn, hwilkens been ligga i förwar på Gefle slott." Benen som hamnade på Gävle slott förstördes i samband med en slottsbrand 1728. Däremot finns några ben kvar i Arnäs hembygdsförening, och om de härstammar från Nätravalen, handlar det om en blåval som hade förvirrat sig ända till Ångermanland på 1600-talet.⁵⁴

Knölval, *Megaptera novaeangliae* (Borowski, 1781): Knölvalen är en kosmopolit som förekommer i tre distinkta populationer, i Nordatlanten, norra Stilla havet, samt oceanerna i södra hemisfären. Den företar vidsträckta vandringar men har endast undantagsvis nått svenska vatten.

1) Första kända strandningen av knölval ägde rum vid Kosteröarna i Bohuslän den 9 februari 1735: "Förledne d[en] 9 hujus medelst den starka stormen ankom utur wästerhafwen in emillan twenne öar, Söd[er] och

Norr Kosteröo benäm[n]de, en stor död wahlfisk, nogot öfwer 64 fots längd och 15 fots högd, hwilken förmenas kunna göra tillsammans nogot öfwer 40 tunnor wahlspäck. Des ryggeknotar äro små huggkubbar och öfriga des skapnad rätt underlig; under buken är han liksom bärholt på ett fartyg, det ena laget öfwer det andra, men på ryggen gans[k]a slätt utan några fenor; ett gans[k]a stort hufwud, men små ögon". Utifrån denna beskrivning har John Bernström 1966 identifierad valen som en knölval och han har också i detalj skildrat dess tillvaratagande.⁵⁵

2. Nästa fynd gjordes vintern 1803 då ett förolyckat exemplar påträffades vid Buskär, Styrso socken, i Göteborgs skärgård, Västergötland: "Ett exemplar strandade vid Buskär utanför Göta elfs mynning, och utaf hvilket exemplar kranium och åtskilliga andra ben förvaras uti Naturhistoriska Museum i Göteborg".⁵⁶

3. På Kosters Hembygdsmuseum bevaras två valben, möjligtvis av knölval, som strandade i området i slutet av 1800-talet.⁵⁷

Nordkapare *Eubalaena glacialis* (Müller, 1776): Wilhelm Lilljeborg gjorde inför De skandinaviske naturforskernes möte i Köpenhamn i juli 1860 en preliminär bestämning av en valkota i Edebo kyrka. Han uppger att dess längd är 10 $\frac{2}{3}$ tum, bredd 15 $\frac{1}{3}$ tum och höjd 9 $\frac{2}{3}$ tum. Den bör "således hafva tillhört en hval af ovanligt stora dimensioner". Lilljeborg menar att det antingen rör sig om rester av en grönlandsval. "Eljest skulle den möjligen kunna hafva tillhört en Nordcapare". John Bernström, som också haft tillfälle att studera kotorna, menade att de härrörde från en 10–11 meter lång knölval. Bernströms artattribution av kotorna har också vidarebefordrats och i någon mån också letat sig in i handbokslitteraturen.⁵⁸ Kotornas utseende ger emellertid vid handen, menar den danske valexperten Carl Kintze som examinerat bevarade kotor utifrån foton, att Lilljeborg förmodligen hade rätt och att det verkligen handlar om nordkapare. Om den identifikationen håller så är det något av ett sensationellt fynd, eftersom arten aldrig med säkerhet rapporterats från svenska vatten.⁵⁹



Valkota som förvaras i Edebo kyrka. Den härstammar från en val, förmodligen en nordkapare, som strandade i Edeboviken sommaren 1489. Foto Ingvar Svanberg, 2008.

Gråval, *Eschrichtus robustus* (Lilljeborg, 1861): Gråvalen förekom tidigare också i Nordatlanten, men bland annat på grund av hårt jakttryck kom arten så småningom att utrotas. Ännu under 1700-talet föreligger emellertid en del observationer av gråval i norra Atlanten. Huruvida gråval påträffats under tidigmodern tid i Sverige är fortfarande en öppen fråga. Dock, år 1709 drev ett 17 meter långt exemplar av en val i land vid Ystad. John Bernström menar att det kan ha varit fråga om en nordkapare, andra har hävdats att det var en knölval, men mycket talar för, menar Carl Kintze, att det lika väl kan ha varit en gråval. I så fall skulle den strandade valen i Ystad vara ett av de sista fynden av arten som gjordes i östra Atlanten.⁶⁰

Kaskelot, *Physeter macrocephalus* Linnaeus, 1758: Fynd av kaskeloter längs Nordsjökusten är inte ovanliga och det finns åtskilliga fynd från så-

väl danskt som norskt område.⁶¹ Däremot är kaskeloten en sällsynt gäst i svenska vatten. Trots att tjurarna företar långa vandringar har den enbart undantagsvis påträffats vid Bohuskusten. Sven Ekman kan exempelvis bara rapportera om skulderblad som grävts upp nära Lysekil.⁶² Johannes Lepiksaar har antecknat två jordfynd: ett fynd av en tand något år före 1871 vid Lillsved på Värmdö i Uppland. Tandens förvaras i Naturhistoriska riksmuseets samlingar och ett skulderblad – det är väl det som Ekman avser – vid Backa på Skaftö i Bohuslän 1935. Det förvaras nu i Göteborgs Naturhistoriska museum.⁶³

Det föreligger emellertid uppgifter om två strandningar i Bohuslän under 1700-talet, vilka sällan uppmärksammas i handbokslitteraturen.

1. Senare hälften av november 1718. Vid Stora Överön, Nordre Älvefjord, Bohuslän skedde en strandning i slutet av november 1718. Läkaren Carl Alstrin besökte platsen 1720 och kunde bland annat i sin dagbok rapportera om en 1 ½ kvarter lång tand, "Som såg ut som en liten Elephante tand".⁶⁴

2. November 1749. Nästa strandning ägde rum nära Hunnebostrand, Bohuslän, november 1749. Det är ingen tvekan om att det var fråga om en kaskelot, eftersom major Johan Mauritz Klinckowström lät avbilda den strandade valen. Det föreligger i själva verket två avbildningar och båda finns bevarade i Kongl. Vetenskapsakademiens samlingar. På 1780-talet bortskänktes käkarna till Gustaf von Carlson på Mälby, Södermanland, men de finns så vitt bekant inte längre bevarande.⁶⁵

Avslutning

Valar förblir fascinerande djur som ådrar sig våra intressen. Svenskarnas förhållande till valar i äldre tid var komplexa, även om kontakterna med de stora marina djuren vanligtvis var begränsade. Jag har inte berört sjömännens uppfattningar utan det kräver en särskild studie. Även de jordfynd av subfossila skelettdelar som gjorts av exempelvis swedenborgvalen och gräsövalen har bara flyktigt berörts. Båda fynden har fått zoologihistoriska och zoosystematiska förvecklingar värda att berätta. Det finns därför anledning att återkomma till ämnet.

Summary

Beached Whales and Whales' Bones in Sweden

Nowadays, it has become a popular holiday activity to go to places abroad where you can participate in whale watching or even have close encounters with small cetaceans. In Sweden, for instance it is possible to watch porpoises by joining a boat tour at Kullaberg, Skåne. However, in earlier times small cetaceans (mostly porpoises and some dolphin species) were regularly observed and sometimes hunted for meat and blubber by coastal dwellers along the west coast and the coast of the Baltic Sea.

Larger whales were more seldom observed. Sometimes large cetaceans beached on the Swedish coast, and these strandings were reported in church records, by travellers and later also in newspapers and by zoologists. The oldest recorded observation of a whale from the Swedish area is from late medieval times. In the diary for 1489 of the Dominican Abbey of Stockholm there is a short note in Latin of a beached whale in Roslagen of the Uppland coast this year. This occurred in Edebo Bay. The peasantry in the vicinity used the blubber to produce oil but some parts of the skeleton were distributed to churches in the area. Some of these bones have survived until today. Thanks to the bone kept in Edebo parish church it has been possible to identify the specimen as a right whale. Especially during the second half of the nineteenth century, Swedish zoologists began to document beached whales more systematically, and many skeletons are kept in zoological museums and natural history collections of several schools. Earlier the locals used the beached whales as economic resources. The fat could be used to produce lubricant and lamp oil, while skeleton parts could be used for various ornamental and practical purposes: jawbone arches, gate posts, chairs, seats and chopping blocks. A famous standing jawbone arch of a whale can still be seen at the steam boat bridge at the harbour of Kåringön, Bohuslän. A particular custom was to place whale ribs, jaws or vertebrae in churches as proof of a former population of giants killed by the Giant Flood mentioned in Genesis. Some subfossil whales' bones found in the soil were also used for the same thing. Some of these "giant bones" kept in churches have also been connected with folk religious rituals.

Sightings of large cetaceans and especially their strandings were often seen as an absit omen by the peasantry. A sperm whale beached at Stora Överön, Bohuslän, in February 1718, a few months before King Charles XII of Sweden was killed in the nearby Fredrikshald, Norway. This whale stranding was subsequently interpreted as a sign. The article concludes with a list of known beached larger cetaceans along the Swedish coasts until 1920.

Referenser

Artedi, Peter, *Ichthyologia sive opera omnia de piscibus, scilicet: Bibliotheca ichthyologica. Philosophia ichthyologica. Genera piscium. Synonymia specierum. Descriptiones specierum*. Leyden 1738.

Barthelmess, Klaus & Svanberg, Ingvar, "Linnaeus' Whale: A wash drawing of bottlenose whales (*Hyperoodon ampullatus*, Forster, 1770) at Hammarby, with remarks on other early depictions of the species". *Lychnos* 2006.

Barthelmess, Klaus & Svanberg, Ingvar, "Two eighteenth-century strandings of sperm whales (*Physeter microcephalus*) on the Swedish coast". *Archives of Natural History* 36 (2009).

Barthelmess, Klaus & Svanberg, Ingvar, "A watercolour of a stranded Sperm whale from the late seventeenth century". *Archives of Natural History* 40 (2013).

Bergman, Carl Johan, *Gotländska skildringar och minnen*. Visby 1882.

Berlin, Herved, "Om valar vid Hallands kust", i: *Natur i Halland*, red. Carl Skottsberg & Kai Curry-Lindahl. Stockholm 1952.

Bernström, John: "Om en val, möjligen ett öresvin, *Tursiops truncatus* (Montagu), sedd vid Stockholm 1546". *Fauna och flora* 41, 1946.

Bernström, John, "Om en kaskelot, *Physeter catodon* Linné, strandad i Bohuslän 1718". *Fauna och flora* 44, 1949,.

Bernström, John, "Valar i Bohuslän", i: *Natur i Bohuslän*, red. Carl Skottsberg & Kai Curry-Lindahl. Stockholm 1959

Bernström, John, "Jätteben", i: *Kulturhistoriskt lexikon över nordisk medeltid*, Malmö 1963.

Bernström, John, "Om en knölval, *Megaptera novaeangliae* (Borowski), strandad vid Kosteröarna i Bohuslän 1735". *Fauna och flora* 61, 1966.

Bernström, John, "Valar", i: *Kulturhistoriskt lexikon över nordisk medeltid*, Malmö 1975.

Bolinus, Andreas, *En dagbok från 1600-talet*. Stockholm.

Broman, Olof, *Glysisvallur och öfriga skrifter rörande Helsingland* vol. 3. Uppsala 1912–54.

Bureus, Johannes, *Sumlen*. Stockholm 1886.

Curry-Lindahl, Kai, *Däggdjur i färg*. Stockholm 1967.

Curry-Lindahl, Kai, *Däggdjur, groddjur och kräldjur*. Stockholm 1988.

Curtin, Susanna, "Swimming with dolphins: a phenomenological exploration of tourist recollections". *International Journal of Tourism Research*, 2006.

Debes, Lucas Jacobson, *Færoæ et Færoa reserata, det er: Færøernis oc færøeske Inbyggeris beskrivelse*. Kjøbenhavn 1676..

Drossander, Andreas, *Dissertatio physica de balaena*. Resp. Salomon Drake. Upsaliae 1694.

Edman, Björn, "... äro synte fem valar vid Ronnö: ur Ålems äldsta kyrkobok". *Kalmar län. Årsbok för kulturhistoria och hembygdsvård* 70, 1985.

Ekman, Sven, "Valarna", i: *Svenska djur. Däggdjuren*, red. Gösta Notini & Bertil Haglund. Stockholm 1948.

Fant, Ericus Michael, *Scriptores rerum svecicarum medii aevi* 1. Upsaliae 1868.

Forsius, Sigfrid Aronius. *Physica 1611 (Cod. Holm. D. 76)*. Uppsala.

Göteborgs Tidningar 27 november 1787.

Göteborgs Handels-Tidning 1803 nr. 5.

Göteborgsposten 1 november 1865.

Hansén, Johan "Våra svenska valar". Strömstads gymnasium 1998.

Holmberg, Axel Emanuel, *Bohusläns historia och beskrifning* vol. 1 Örebro 1867.

Isogaeus, Simon, *Carla-seger-skiöld whilcken Then Stormächtigaste Konung Carl XII. Wår allernådigste regerende konung, så wä som forna Swea och Götha konungar, i synnerhet af then gustavianske stammen härkomne, i alla tilder med svenska och götha män* vol. 2. Stockholm 1714.

Jacobowsky, C. Vilh., "I Göteborg 1720". *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning*, 27 februari 1926.

Japha, Arnold, „Zusammenstellung der in der Ostsee bisher beobachteten Wale“, *Schriften der Physikalisch-ökonomischen Gesellschaft zu Königsberg*, 1908.

Johansen, Joan Pauli, *Pilot Whaling in the Faroe Islands: History, Ethnography*. Tórshavn 2009.

Johnsson, Per, "Valsafaris jorden runt". *Svenska Dagbladet*, 5 augusti 2011.

Jägerskiöld, L.A., *Naturhistoriska Museet. Zoologisk avdelning. Berättelse. Årstryck* 1919. Göteborg.

Jägerskiöld, L.A. *Naturhistoriska Museet. Zoologisk avdelning. berättelse. Årstryck* 1920. Göteborg.

Jägerskiöld, L.A. *Naturhistoriska Museet. Zoologisk avdelning. Berättelse. Årstryck* 1926. Göteborg.

Jägerskiöld, L.A. *Naturhistoriska Museet. Zoologisk avdelning. Berättelse. Årstryck* 1936. Göteborg

Kinze, Carl Chr., "Danish whale records 1575 – 1991 (Mammalia, Cetacea): Review of whale specimens stranded, directly or incidentally caught along the Danish coast". *Steenstrupia* 21, 1995.

Klemming, G. E. *Olai Petri Svenska krönika*. Stockholm 1860.

Lepiksaar, Johannes, „Zahnwalfunde in Schweden“. *Bijdragen tot der Dierkunde* 36, 1966.

Lewander, Lisbeth "Svunna visioner – svensk valfångst", i: *Vision och verklighet: populärvetenskapliga föreläsningar hållna under Humanistdagarna den 9–10 oktober 2004 vid Göteborgs universitet*, red. Barbro Ryder Liljegren. Göteborg 2004.

Lilljeborg, W., Öfversigt af de inom Skandinavien (*Sverige och Norrige*) anträffade Hvalartade Däggdjur (*Cetacea*) 1–2 (Uppsala Universitets Årsskrift 1861–62). Upsala 1862.

Lilljeborg, W., *Sveriges och Norges ryggradsdjur* 1. Däggdjuren 2. Upsala 1874.

Lindquist, Ole, *The North Atlantic Gray Whale (*Escherichtius robustus*): an historical outline based on Icelandic, Danish-Icelandic, English and Swedish source dating from ca 1000 AD to 1792* (Occasional Papers 1). St Andrews 2000.

Linnaeus, Carl, *Öländska och Gothländska Resa på Riksens Högloflige Ständers befallning förrättad åhr 1741*. Stockholm 1745.

Linnaeus, Carl, *Systema naturae*, vol. 1 Stockholm 1758.

Löwegren, Yngve, *Zoologisk museiteknik* (= Djurens värld Bd. 15). Lund 1964.

Malm, A.W., *Hvaldjur i Sveriges museer år 1869* (=Kongl. Svenska Vetenskaps-Akademiens Handlingar 9:2). Stockholm 1871.

Malm, A.W. *Göteborgs och Bohusläns fauna*. Göteborg 1877.

Messenius, Johannes, *En lustigh och trowärdig chrönika om Stockholm som ähr på thenna tidh Sweriges rijkes rim beskrefwen och i åtta böker begrepen*. Stockholm 1875.

Nilsson, Sven, *Skandinaviens fauna* vol. 1. *Däggdjur*. Lund 1847.

Olaus Magnus, *Historia de gentibus septentrionalis*. Roma 1555.

Peder Månsson, *Peder Månssons skrifter på svenska: efter handskrifter i Stocholm, Uppsala och Linköping*. Med en inledning utgifna af Robert Geete (Svenska Skrifter utgivna af Svenska Fornskriftssällskapet 43). Stockholm 1913–15.

Redman, Nicholas, *Whales' Bones of the Nordic Countries, Central and Eastern Europe*. Teddington 2013.

Redman, Nicholas, *The Travels of the Oostende Whale Skeleton*. Teddington 2015.

Rhezeliuss, Ion Haquin, *Monumenta Uplandica: resenanteckningar från åren 1635, 1636, 1638*. Uppsala 1915–17.

Rosengren, Izabella, "På omtumlande valjakt i Skälderviken". *Sydsvenska Dagbladet*, 28 juli 2012.

Schultz, W., „Über das Vorkommen von Walen in der Nordsee und Ostsee (Ordn. Cetacea)“. *Zoologischer Anzeiger* 185, 1970.

Schultze, Gerhard, „Wale an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern“. *Meer und Museum* 7, 1991.

Svanberg, Ingvar, "Jakt på säl och val", i: *Människan och naturen. Svensk etnobiologi* 1, red. Börge Pettersson, Ingvar Svanberg & Håkan Tunón. Stockholm 2001.

Svanberg, Ingvar: "Att skrämman bort valar". *Gardar: Årsbok för Samfundet Sverige-Island i Lund-Malmö och Samfundet* 35, 2004.

Svanberg, Ingvar, "»Du grumme Søe-Konge, du Troid i det Vand«: Troidhvaler i norrøn tradition", i: *Fólkaleikur: Heiðursrit til Jóan Paula Joensen*, ed. Andras Mortensen. Tórshavn 2005a.

Svanberg, Ingvar, "Fångst av tumlare (*Phocoena phocoena*) i Sverige", *Svenska Linnésällskapets Årsskrift 2004–2005* (2005b).

Svanberg, Ingvar, "»Ett sijdobehn aff en Jungfru«: om valben i svenska kyrkor", *Svenska Landsmål och Svenskt Folkliv* 129 (2006).

Svanberg, Ingvar, "Jungfru Visnas ben: en val i Visby", *Gotländskt arkiv* 2008 (2008a).

Svanberg, Ingvar, "På spaning efter svenska valar". *Saga och sed: Kungl. Gustav Adolfs Akademiens Årsbok 2007* (2008b).

Svanberg, Ingvar, "Swedish Cetology in the Early Seventeenth Century: Sigfrid Aron Forsius Descriptions of Whales". *Svenska Linnésällskapets Årsskrift 2008* (2008c).

Svanberg, Ingvar, "»Thet war storth wndher«: En valstrandning i Roslagen 1489". *Uppland. Årsbok 2008* (2008d).

Svanberg, Ingvar, "Valbenen från Nätra på Gävle slott", *Oknytt* 29 (2008e)

Svanberg, Ingvar, "»I äldre tid användes detta uti åtskilliga underkurer«:

Några föreställningar förknippade med valben i kyrkor i Östergötland". *Svenska Landsmål och Svenskt Folkliiv* 134 (2011a).

Svanberg, Ingvar, "Åldrad globalval". *Dagens Nyheter*, 4 oktober 2011 (2011b).

Svanberg, Ingvar, "Jätteslide och rönnbärsbitter: postmodern etnobiologi om konst, matglädje och prepping". *Svensk Botanisk Tidskrift* 111:1, 2017.

Szabo, Vicki Ellen, *Monstrous Fishes and the Mead-Dark Sea: Whaling in the Medieval North Atlantic*. Leiden 2008.

Söderberg, Carl Rudolf, *På hinsidan Östersjön. Några reseminnen*. Stockholm 1874.

Timm, Werner, „Der gestrandete Wal: eine Motivkundliche Studie“, i: *Forschung und Berichte: Staatliche Museum zu Berlin* 3–4. Berlin 1961.

Zeiller, Martin, *Neue Beschreibung der Königsreiche Schweden und Gothen*. Ulm 1647.

Noter

Tack till Nicholas Redman, Teddington, England, som jag ständigt utväxlar information om valben med.

- ¹ Johnsson 2011; Rosengren 2012; Curtin 2006; Svanberg 2008b, s. 63–64.
- ² Svanberg 2017.
- ³ Svanberg 2004.
- ⁴ Peder Månsson 1913–15, s. 109.
- ⁵ Debes 1676, s. 167.
- ⁶ Svanberg 2005a.
- ⁷ Forsius 1952, s. 152
- ⁸ Svanberg 2004.
- ⁹ Szabo 2008.
- ¹⁰ Johansen 2009.
- ¹¹ Svanberg 2001, 2005b.
- ¹² Lewander 2004.
- ¹³ Olaus Magnus 1555, bok 21.
- ¹⁴ Fant 1868, s. 68.
- ¹⁵ Klemming 1860, s. 282.
- ¹⁶ Messenius 1875, s. 119.
- ¹⁷ Rhezelius 1915–17, s. 56.
- ¹⁸ Timm 1961.
- ¹⁹ Barthelmess & Svanberg 2013.
- ²⁰ Jägerskiöld 1926; Jacobowsky 1926, s. 4; Bernström 1949.
- ²¹ Isogaeus 1714, s. 1040–1041.
- ²² Bernström 1966, s. 161; Svanberg 2006, s. 93; jfr Timm 1961.
- ²³ Svanberg 2006; Svanberg 2008d, s. 58–61; Schulze 1991, s. 40–44; Japha 1908, s. 123–124. Schultz 1970, s. 257; Bolinus 1913, s. 14.
- ²⁴ Rüdling 1731 s. 93.
- ²⁵ Japha 1908, s. 124; Bureus 1886 s. 201; Bernstöm 1963; Svanberg 2006, kompletteringar Svanberg 2011a; Redman 2013, s. 111–156.
- ²⁶ Linnaeus 1745, s. 165; Bergman 1882, s. 28; Svanberg 2008a.
- ²⁷ Svanberg 2011a.
- ²⁸ Svanberg 2006, Svanberg 2011a.
- ²⁹ Svanberg 2008d, s. 51.
- ³⁰ Svanberg 2008d; Drossander 1694; Svanberg 2006, s. 112.
- ³¹ Artedi 1738, s. 77.
- ³² Linnaeus 1758, s. 75–77; Barthelmess & Svanberg 2006.
- ³³ Barthelmess & Svanberg 2009.
- ³⁴ Söderberg 1874, s. 64.
- ³⁵ Redman 2015.
- ³⁶ Svanberg 2008b; Svanberg 2011b.
- ³⁷ Bernström 1959; Edman 1985; Zeiller 1647.
- ³⁸ Holmberg 1867, s. 225; Bernström 1959, s. 229
- ³⁹ Ekman 1948, s. 381.

- ⁴⁰ Malm 1871 s. 45; Malm 1877, s.150, Lilljeborg 1874.
⁴¹ Curry-Lindahl 1967, s. 143.
⁴² Curry-Lindahl 1967, s. 143.
⁴³ Jägerskiöld 1919; Jägerskiöld 1920.
⁴⁴ Nilsson 1847, s. 638; Ekman 1948, s. 382; Bernström 1959, s. 226.
⁴⁵ Redman 2013, s. 148.
⁴⁶ *Göteborgs Tidningar* tisdagen den 27 november 1787.
⁴⁷ Curry-Lindahl 1988, s. 376.
⁴⁸ Japha 1908 s. 147; Redman 2013, s. 130.
⁴⁹ Japha 1908: 168. Berlin 1952: 141; Curry-Lindahl 1967: 144.
⁵⁰ Bernström 1959, s. 230.
⁵¹ Bernström 1959, s. 230; Curry-Lindahl 1967, s. 144.
⁵² *Göteborgsposten* 1 november 1865.
⁵³ Löwegren 1964 s. 219; Redman 1913 s. 118.
⁵⁴ Broman 1912–54, s. 576; Svanberg 2008e.
⁵⁵ Bernström 1966.
⁵⁶ *Göteborgs Handels-Tidning* 1803, nr. 15; Malm 1871, s. 35; Malm 1877, s. 149; Curry-Lindahl, 1967, s. 146.
⁵⁷ Hansén 1998, s. 12.
⁵⁸ Lilljeborg 1862, s. 68; Bernström 1963; Bernström 1975, s. 444–445; Curry-Lindahl 1967, s. 146.
⁵⁹ Svanberg 2008c.
⁶⁰ Bernström 1959, s. 232; Lindquist 2000; Svanberg 2006, s. 94.
⁶¹ Kinze 1995.
⁶² Ekman 1948, s. 378.
⁶³ Malm 1871; Jägerskiöld 1936; Lepiksaar 1966, s. 10.
⁶⁴ Jacobowsky 1926; Jägerskiöld 1926; Bernström 1949.
⁶⁵ Barthelmess & Svanberg 2009.



Debatt

Kvinnor ombord på 1600-talets örlogsfartyg? En kommentar till
Mirja Arnshavs artikel i *Forum navale* nr 73, 2017

Nils Modig

I Forum navale nr 73, 2017 finns en artikel skriven av Mirja Arnshav införd: "I Kaijutan war een hop qwinfolk och barn" – Kvinnor ombord på 1600-talets örlogsfartyg. Sammanfattningsvis framför hon uppfattningen att hittillsvarande beskrivningar av miljön på örlogsfartyg som rent maskulin är en kraftig förenkling. Kvinnor har funnits i denna miljö i stor omfattning men spåren i källor saknas i hög grad.

Artikeln med dess redovisade förhållanden väcker en hel del frågetecken och funderingar, som jag här vill redovisa. Den inledande och grundläggande frågan är naturligtvis huruvida det fanns kvinnor ombord i stor omfattning men att dessa på grund av en "minneslucka" inte syns i källorna eller om det faktiskt är så att det sparsamma källmaterialet ger en någorlunda korrekt bild av förhållandena. Mirja Arnshavs uppfattning här är helt klar. Vad som syns av kvinnor ombord i källmaterialet är närmast att likna vid toppen av ett isberg. I en manligt styrd värld på 1600-talet har kvinnors närvaro inte dokumenterats och i senare tider har kvinnor inte eftersökts av huvudsakligen manliga historiker.

Nils Modig är pensionerad kommandörkapten med intresse för marin historia. Nils har studerat militärhistoria på Försvarshögskolan. Han har publicerat boken *Strömstad – Gränsstad i ofred och krig* (2013) och *Båtsmän från Bohuslän – Tjänsten ombord och livet på torpet* (2017).

Fanns kvinnor ombord?

Det är väl känt att kvinnor i olika sammanhang förekom ombord på örlogsfartygen under den seglande örlogsflottans tid på 1600-talet. Inledningsvis kan man dock konstatera att kvinnor inte ingick – som kvinnor – i den inmönstrade besättningen. Ett sådant förhållande skulle framkommit av bevarade skeppsrullor. Det finns, som Mirja Arnshav redovisar, ett antal kända fall där kvinnor av olika skäl iklätt sig manskläder och som män förekommit ombord i mansroll. Detta får nog betecknas som undantagsfall – även om det kan finnas ett mörkertal – och det är därför de uppmärksammas, dokumenterats och blivit kända in i vår tid.

De övriga kvinnor vi känner till ombord skulle sammanfattningsvis kunna kallas passagerare men de kan delas upp i ett antal kategorier. Vi har de som verkligen är passagerare, till exempel prinsessor, som hämtas i Tyskland inför kommande giftermål med svenska prinsar eller officerares hustrur och pigor, som följt med mannen på resa till kontinenten. Här kan även inräknas soldathustrur, som möjligen följt sin man i fält och därmed fått följa med ombord under transport till krigsskådeplats. Nästan samtliga exempel, som redovisas, kan hänföras till denna kategori.

Mirja Arnshav menar att det kan ha varit ett attraktivt val för svenska soldat- och båtsmanshustrur att följa mannen i fält och anför utländska exempel på detta. Men Sverige hade från tidigt 1600-tal börjat övergå från utskrivning av manskap till rusthåll och rotering. Detta skilde sig markant från andra länders legosystem. År 1653 stadgas att roten ska förse båtsmän med stuga och fähus. Vid mannens bortavaro ska roten hjälpa hustrun. Normalt har familjer barn. Här fanns således goda skäl för hustrun att stanna hemma, vilket Mirja Arnshav också medger när hon beskriver utvecklingen. Bostad och försörjning för hustrun och barnen var ordnad. Senare stadgas att hustrun är skyldig att stanna och sköta torpet. Om svenska soldathustrur följde sina män i fält i någon betydande omfattning borde detta framkommit i den omfattande hembygds- och släktforskning, som pågår runt om i landet. Har det undersökts?

Bland offren på *Vasa* finns "Beata" och "Ylva". De skriftliga källorna kring *Vasa* redovisar att det fanns ombord "kvinnor och barn som till Vaxholm följa ville". Detta ser jag närmast som en parallell till dagens familje-

dagar, när flottans fartyg går in till Stockholm någon gång om året. Intresset för en sådan tur var troligen lika stort på 1600-talet, som i dag, i synnerhet om det gav en extra dag tillsammans med maken innan han försvann mot en osäker tid ombord.

En ytterligare kategori är kvinnor som släppts ombord för att träffa sina män vid besök i hemmahamn. Sjöartiklarna anger att bland dessa fick inga "horor" finnas, men hur det faktiskt var med den saken vet vi inte. Det finns skildringar från engelska flottan, som beskriver kvinnornas besök ombord som veritabla orgier.

Till detta vill Mirja Arnshav foga en grupp hustrur till båtsmän, som vistas ombord som en del av mannens och skeppets hushåll, såväl i skärgården som under "fredligare" segling till sjöss.

Mirja Arnshav skriver (s. 20) att uppgifter om kvinnor genomgående saknas i den bokföring och dokumentation som flottan upprättade. Det är naturligt eftersom de inte ingick i besättningarna och därför inte behövde dokumenteras. Att detta även gällde för båtsmännen måste nog betraktas som felaktigt. Båtsmän finns dokumenterade i olika rullor även om materialet är tunt från 1600-talet. Från 1700-talet finns skeppsmönsterrullor, där man hittar båtsmännen med namn under respektive kompani.

Krigs- och sjöartiklarna

Krigsartiklarna medger att soldathustru får följa sin man i fält och det är väl känt att under 1600-talets krig följdes armén av en omfattande tross med många kvinnor. Detta medgivande innebär knappast en rätt för soldaten att ta med hustrun under en sjötransport till aktuell krigsskådeplats. Sjöartiklarna, som gällde för flottan, stadgar att på Strömmen (Stockholm var då flottans huvudstation) och uti skären, det vill säga inom skärgården, går det bra att ha hustru med sig men inte "där det gäller emot fienden". Hur ska man då tolka begreppet "där det gäller emot fienden"? Mirja Arnshav menar att det egentligen bara gällde större sjöslag, som sällan inträffade. Eskorteringar, blockader, patrullering och övrigt kryssande och tillfälliga uppankringar var inte "inför fienden" och här skulle då funnits tillfälle för kvinnor att följa med ombord. Att båtsmanshustrun 1679 fick komma

ombord på skeppet *Nyckeln* i Kalmarsund kan dock bero på att kaptenen ansåg sig vara "uti skären".

Men örlogsfartyg rustades och gick till sjöss för att det fanns ett behov av rustade örlogsfartyg, som kunde ta strid i krig om och när så behövdes; i fred för att skydda svensk sjöfart och hålla sjövägarna tillgängliga för svenska behov. Om inte Sverige var i krig, så var ofta andra länder det. Kaperiet och sjöröveriet var tidvis omfattande. Svenska handelsfartyg eskorterades tidvis ända ner till Medelhavet. Ett välkänt exempel på vad som kan hända är skeppet Ölands strid mot åtta engelska skepp 1704. Eskortering och patrullering har en orsak. Blockad som nämns är en krigshandling. Att skepp gick till sjöss fullt rustade var inte "ytterst sällsynt" (s. 35), det var normalfallet. Det finns många exempel på att hela flottan rustades och genomförde expeditioner på upp till två månader, till exempel åren 1644 och 1677. För övrigt kan nämnas att flottans skepp knappast kryssade runt i skärgården (s. 35).

Summan av detta resonemang är att örlogsskepp, som lämnar skärgården för en expedition till sjöss är omedelbart "inför fienden". Från första stund måste man vara beredd på stridshandlingar. Om landet är i krig är detta naturligtvis ännu tydligare. I fält kan trossen med kvinnor lätt skiljas från de stridande när det behövs; det låter sig inte göras ombord. Arméns förhållanden kan inte enkelt överföras till flottan. Sjöartiklarna bör rimligen tolkas som att det är tillåtet att ha kvinnor ombord inomskärs men det är inte en rättighet, som en soldat eller båtsman kan kräva. När skeppen lämnar skärgården är man "inför fienden".

Gustav III:s finska krig är ett särfall. Skärgårdsflottan rörde sig inomskärs och besättningarna förlades normalt i land. Här kan en tross i likhet med arméers utvecklats och kvinnor i högre grad kunnat finnas ombord än på den seglande örlogsflottan.

Beata och Ylva ombord på Vasa

Den grundläggande beskrivningen av "Beatas" och "Ylvas" roller ombord på *Vasa* är säkert helt korrekt, men några formuleringar (s. 39) väcker frågor. Sjöartiklarna gav inte båtsmän "rätt att ha med sig maka i fält". Om "Ylva"

planerade för en längre tid ombord, så berodde det rimligen på att hennes husmor gjorde det, vilket i sig är en rimlig tanke. Mirja Arnshav skriver sedan att det inte finns "belägg i det arkeologiska eller historiska materialet för att "Ylva" och "Beata" var ombord som tillfälliga gäster". Men det finns det ju. Två olika vittnesmål anger att kvinnor och barn skulle följa med till Vaxholm respektive följa med "uti skären".

På sidan 40 skriver Mirja Arnshav, utan att ange källa, att "Inomskärs stod manskapet för sitt eget kosthåll...". "Beata" skulle ha följt med för att sköta detta åt sin man. Hur skulle detta gått till? Manskapet hade små möjligheter att medföra proviant och knappast möjligheter att komplettera. Mat kunde bara lagas på ett ställe i skeppet – i byssan. Det är orimligt att tänka sig att hundratals man skulle trängas där, än orimligare att de skulle trängas med ett stort antal kvinnor. I kajutan kan möjligen kaptenen haft en glödpanna för enklare matlagning och varmhållning, något som kanske "Ylva" skulle sköta under tiden inomskärs. Annars var man extremt försiktig med öppen eld ombord. För övrigt anger sjöartiklarna att alla som är inombords ska nöja sig med den mat man blir tilldelad.

Ett linjeskepp hade 300–400 båtsmän, volontärer, kofferdibåtsmän m.fl. i manskapet. Skeppet Bremen t.ex. hade år 1720 440 man ombord varav 324 båtsmän. Det är svårt att tänka sig att någon andel av dessa under expedition medförde hustru ombord för att sköta hushåll och belägg för sådana förhållanden saknas helt i källor. Detta bör enligt Mirja Arnshav, i en slags omvänd bevisföring, tolkas som att det var så vanligt med kvinnor ombord, att det inte dokumenterades som något särskilt eller anmärkningsvärt.

Det är angeläget att kvinnors historia och del i samhället – även det militära – lyfts fram ur dunkla och bristfälliga källor men, som Mirja Arnshav insiktsfullt skriver på sidan 13: "[...] det perspektiv vi bär med oss i arbetet [...] gör det svårare att få syn på förhållanden som inte stämmer med de egna förväntningarna." Forskningen och diskussionen måste fortsätta.

Genmäle

Mirja Arnshav

Det är sällan artiklar i *Forum navale* renderat kommentarer och repliker. När så skett har ämnet uteslutande handlat om ubåtsoperationer under kalla kriget. Nils Modigs kommentar på min artikel visar dock att även 1600-talets historia kan engagera, i alla fall om det har en udd mot kvinnohistoria och i någon mån utmanar traditionella perspektiv på sjöhistorien.

Modig inleder med att konstatera att: "Det är väl känt [!] att kvinnor i olika sammanhang förekom ombord på örlogsfartygen under den seglande örlogsflottans tid på 1600-talet." Som stöd för detta anför han de exempel jag lyft fram i min artikel, om än med tillägget att det framför allt handlar om passagerare och soldatshustrur. Men när han sedan, i sin diskussion om sjöartiklarna, drar slutsatsen att flottan stod inför fienden så fort den lämnade skären, och att kvinnor inte kan ha funnits ombord under sådana förhållanden, underkänner han samtidigt existensen av flera av de kvinnor han nyss nämnt. För mig blir det då svårt att veta vilken uppfattning Modig själv egentligen företräder. Men självklart vill jag försöka hjälpa honom att reda ut en del av frågor som hans läsning genererat.

Mirja Arnshav (fil. lic) är arkeolog och forskningssamordnare verksam vid Vasamuseet, Sjöhistoriska museet och Marinmuseum. Mirja har publicerat flera artiklar och böcker inom det tvärvetenskapliga forskningsfältet maritima studier och intresserar sig särskilt för minnesprocesser och kulturarvsfrågor.

Några förtydliganden

Först måste jag påpeka ett antal missuppfattningar och felaktiga referat. Modig skriver att "Den inledande och grundläggande frågan är naturligtvis huruvida det fanns kvinnor ombord i stor omfattning men att dessa på grund av en 'minneslucka' inte syns i källorna ...". Men nej. Den grundläggande fråga jag ställer inledningsvis är om bilden av 1600-talets örlogsflotta som en helt och hållet manlig värld stämmer. Att sätta ett frågetecken bakom "en helt manlig värld" är *inte* samma sak som att tala om "kvinnor i stor omfattning". Den slutsats jag landar i är som följer: "Kvinnor fanns ombord på 1600-talets örlogsfartyg. Vi vet inte riktigt i vilken omfattning, var de huserade, hur de kom dit eller vad de gjorde där. Men de fanns, kanske till och med på merparten av flottans resor."

En annan missuppfattning handlar om under vilka slags förhållanden kvinnor kunde finnas ombord. Modig anför skeppet *Bremen* som ett exempel på att det inte kan ha funnits plats för några kvinnor. Vad han inte nämner är att *Bremen* vid det aktuella tillfället var ute på sjötåg. Jag argumenterar inte, som Modig påstår, "i en slags omvänd bevisföring" för att det var vanligt med kvinnor ombord under sådana förhållanden. Utifrån exemplet *Kronan* och *Nyckeln* säger jag tvärtom att kvinnor normalt inte skulle finnas ombord när fartygen gick mot fienden.

När det gäller förekomsten av kvinnor i fält vill jag också göra några förtydliganden. Modig kritiserar att resonemanget bara bygger på "utländska källor", vilket emellertid inte är fallet (även utländska källor kan dock innehålla värdefull information om den svenska armén, som för övrigt inte bara bestod av svenska undersåtar). Jag skriver inte under på Modigs i mitt tycke grovt förenklade förklaring att omsorgen om barnen höll kvinnorna borta från fältlivet: "Normalt har familjer barn. Här fanns således goda skäl för hustrun att stanna hemma, vilket Mirja Arnshav också medger när hon beskriver utvecklingen." Jag skulle för övrigt inte vilja kalla soldatshustruns val att följa sin make i fält för "attraktivt".

I artikeln redovisar jag att förutsättningarna för soldat- och båtsmansfamiljernas försörjning förändrades under loppet av 1600-talet, vilket tillsammans med förändringar på det sociala och kulturella området medförde att närvaron av såväl kvinnor som småbarn i fält minskade. Dessa

förhållanden gäller dock den senare halvan av 1600-talet, och omkullkastar på inget vis det befintliga kunskapsläget om kvinnor i fält under 1600-talets första decennier, då försörjning och husrum för soldatens familj ännu inte var ordnad. Att anföra situationen under 1600-talets senare del som ett belägg för förhållandena under det tidiga 1600-talet är anakronistiskt (för övrigt kan noteras att flera av de exempel som Modig för fram för att problematisera artikelns resonemang är hämtade från 1700-talet, vilket innebär att de inte rakt av kan anses spegla 1600-talets förhållanden).

På ett par punkter vill jag ge Modig rätt. Det stämmer att det finns bestämmelser om kosthållet i sjöartiklarna (och i ibland även bevarade spis- och måltidsordningar). Samtidigt indikerar fiskeredskap på *Vasa*, liksom matsäckspaketet som roddes ut till *Nyckeln*, att hela verkligheten inte rymts i regelverk och bestämmelser. Jag har inte tillräckliga kunskaper om utspisningen ombord för att utveckla ämnet, men det är också en fråga i marginalen i relation till artikelns fokusområde. Förmodligen uttrycker jag mig också slarvigt när jag skriver att flottans fartyg kryssade omkring i skärgården. Men min poäng är att flottan inte bara ägnade sig åt sjöslag, utan att där fanns en hel del verksamhet (och för den delen överksamhet) av en helt annan karaktär. Ett exempel på just en sådan resa är strussen *Bodekulls* sista seglats, som man kan läsa mer om i Niklas Erikssons artikel i detta nummer.

Källkritik

En hel del av de invändningar som Modig reser har att göra med användandet av källorna. Att läsa 1600-talets skriftliga källor är en sak. Men att tolka dem – att förstå innebörden av vad som sägs och varför annat inte sägs – kräver inte bara kunskap om sjöhistorien utan också djup kunskap om 1600-talets samhälle i stort. Det är kunskaper som jag inte gör anspråk på, och i min användning av källorna har jag därför samarbetat med landets ledande historiker på området, vilket jag också redovisar i artikeln. Som historisk arkeolog är jag däremot helt på det klara med att materiella lämningar inte bara kan komplettera utan ibland även falsifiera uppgifter i skriftlig källor. Klyftan mellan ord och handling, mellan ideal och verk-

lighet är något vi som forskare alltid måste ha med i beräkningen. Att ett rotesystem infördes innebar inte att det genast började fungera fullt ut. Att löner skulle utbetalas och tillräcklig kost delas ut kan inte heller tas som intäkt för att så verkligen skedde.

Likaså menar jag att det vore förhastat att förutsätta att de skriftliga uppgifter, som kortfattat och i förbifarten nämner att en grupp kvinnor och barn fanns ombord på *Vasa* som gäster, automatiskt förklarar varför "Ylva" och "Beata" var med ombord. Vilken detaljkunskap hade dessa informanter om vilka individer som befann sig på skeppet (och som inte fanns med i besättningsrullorna)? Analogier med "dagens familjedagar" erbjuder inte heller någon säker grund att stå på. Det kan naturligtvis förhålla sig så, vilket jag också skriver i artikeln. Men när de arkeologiska spåren liksom den historiska kontexten i stort delvis pekar i annan riktning måste vi också vara öppna för andra tolkningar.

När det gäller Modigs ifrågasättande av vad han kallar "omvänd bevisföring" kommer jag att tänka på vetenskapsteoretikerns Karl Poppers berömda svarta svanar, som han använde som en metafor för vårt sätt att dra logiska slutsatser kring våra observationer. Vad Popper vill visa med exemplet är att bara för att vi aldrig observerat svarta svanar, kan vi inte dra slutsatsen att sådana inte finns. Förr eller senare kan det dyka upp en svart svan som omkullkastar våra tidigare slutsatser. På samma sätt kan vi inom historieforskningen inte utgå från att frånvaro av bevis är samma sak som bevis på frånvaro.

Poppers resonemang sätter också fingret på en annan tendens. Vi ser inte det okända eftersom vi fokuserar på det kända. Som den brittiska historikern Jo Stanley konstaterat finns det både inom forskning, museer och mer populärvetenskapliga sammanhang en tendens att bortförklara kvinnors närvaro ombord, snarare än att betona att de faktiskt fanns där. Så sker genom att framhäva att det handlar om undantag, och genom tillägg som till exempel: det var bara ett litet skepp, det skulle inte färdas så långt, hon var bara där tillfälligt, hon var där på grund av sin familj, hon var sjösjuk hela tiden, hon var den enda kvinnan, hon var inte mönstrad/inte en riktig sjöman och så vidare. Tanken på en "svart svan" stör, vilket gör att vi försöker hitta sätt att bortförklara eller sortera bort den.

Rättelse och uppdatering

Avslutningsvis vill jag ta tillfället i akt att meddela en rättelse och ett par uppdateringar angående de ombordvarande på *Vasa*. Den ansiktsrekonstruktion som finns med som illustration i artikeln föreställer *inte*, som anges i bildtexten, den person som kallas "Ylva". Det är "Beatas" ansikte som rekonstruerats, och inget annat. Det kan också vara intressant för läsaren att veta att den lilla osäkerheten som finns kring "Ylvas" könsbestämning har krympt ytterligare. Al Saguto, expert på historiska skomodeller, har nyligen analyserat de skor som "Ylva" hade på sig vid förlisningen och slagit fast att det rör sig om skor som samtiden tveklöst klassat som kvinnoskor. Nya osteologiska rön om skelettet som i nuläget kallas "Gustav" (vars ansikte finns rekonstruerat som ett mansansikte i museet) gör också gällande att kvarlevorna i fråga *inte* kan könsbestämmas som manliga. Tvärtom visar bäckenet att individen mer troligt har varit en kvinna.



Redaktionens kommentar till Nils Modigs och Mirja Arnshavs diskussion om kvinnor ombord på 1600-talets örlogsskepp

AnnaSara Hammar

Redaktionen har med intresse läst Nils Modigs kommentar till artikeln "I Kaijutan war een hop qwinfolk och barn'. Kvinnor ombord på 1600-talets örlogsfartyg" (Forum navale 73). samt Mirja Arnshavs genmäle. Modig och Arnshav tycks vara överens om att kvinnor i viss utsträckning förekom ombord, men har åtminstone delvis olika uppfattningar om hur denna närvaro bör tolkas. Det befintliga källmaterialet ger inga tydliga svar, varför vi alla, både forskare och läsare, är utelämnade åt gissningar och spekulationer. Kunskap om hur det äldre samhället fungerade är av största vikt för att gissningarna ska bli så bra och så nära den faktiska historiska verkligheten som möjligt och det kan här vara på plats med några klargöranden. Ett vanligt misstag när kvinnors göranden och låtanden i äldre tid ska tolkas, är att paradoxalt nog tillmäta kön lite för stor betydelse. Anledningen till detta är att tankegodts från 1800-talet fortfarande spökar i vårt medvetande. Under 1800-talet tillmättes nämligen kön stor betydelse och

AnnaSara Hammar, Fil. Dr., är historiker och biträdande redaktör för *Forum navale*.

användes som argument för framför allt ett isärhållande: man och kvinna skulle komplettera varandra och därför ha olika roller, olika arbetsuppgifter och olika sorters ansvar. Mannen skulle vara den huvudsakliga försörjaren, medan hustrun skulle ta hand om barn och hem. 1600-talet hade däremot en annan uppfattning om kön som bör påverka hur vi tolkar kvinnors närvaro i militära sammanhang. Denna uppfattning byggde på tankar om en hierarkisk ordning snarare än på tankar om separerade sfärer. Mannen skulle styra, kvinnan skulle lyda. Båda hade dock samma ansvar för att försörja familjen, och båda hade samma ansvar för barnens uppföstran. Det fanns dessutom åtminstone två andra hierarkier som ofta betydde mer än kön när det gällde hur människors handlingsutrymme styrdes: nämligen börd och civilstånd. I det stora Uppsalabaserade forskningsprojektet *Gender and work* (2010–2014) har man till exempel kunnat slå fast att det var större skillnad i arbetsuppgifter mellan ogifta och gifta än mellan män och kvinnor. Det är därför man under 1600-talet inte hade några problem med att låta hustrun ta över mannens arbete och driva hans verksamhet vidare om han blev sjuk eller dog.¹

Det militära utgör i detta sammanhang ett intressant undantag. En båtsmanshustru kunde inte ta över makens arbete som båtsman om han blev sjuk eller dog. De militära organisationerna avvek med andra ord från resten av 1600-talets samhälle i den här frågan. Det gör att kvinnors närvaro i militära sammanhang blir mer komplicerad än på andra ställen. Om och när kvinnor var närvarande var det ju åtminstone rent formellt inte i rollen som arbetspartner till sin make, utan som något annat: passagerare, medresenär eller familjemedlem. För att komplicera saken ytterligare verkar det dock som om 1600-talets människor i någon mån ändå förväntade sig att kvinnor skulle vara just närvarande arbetspartners, åtminstone i armén. Maria Sjöberg har med önskvärd tydlighet visat att soldater som hade en hustru med sig i fält klarade sig bättre än soldater som inte hade det. Hustrun tog visserligen inte över hans militära uppgifter, men hon delade hans försörjningsbörd i en tid där arméns löneutbetalningar var milt sagt

¹ Se till exempel Ågren, Maria (red.), *Making a living, making a difference: gender and work in early modern European society*, New York, 2017.

opålitliga. För flottans del tillkommer emellertid ett problem som antagligen försvårade den sortens lösningar, nämligen utrymmesbrist. Detta är egentligen det enda riktiga skälet till att amiralitetet genom förordningar försökte begränsa antalet kvinnor ombord. Om man däremot tror att det under 1600-talet fanns några slags uppfattningar om att kvinnor inte hörde hemma i militära sammanhang just för att de var kvinnor, får man tänka om. Den uppdelningen mellan en militär maskulin sfär och en civil feminin sfär hör det sena 1700-talet till. Om man tror att kvinnor inte skulle följa med sina män ombord för att hon hade barn att ta hand om hemma får man tyvärr också tänka om. Hustruns huvudansvar var nämligen inte barnen, utan att, tillsammans med sin man, försörja familjen. I det fall då hon inte hade en tryggad försörjning hemmavid, kanske för att båtsmansfamiljer under 1600-talet faktiskt inte alltid verkar haft tillgång till ett torp, så reste hon någon annanstans och tog antingen barnen med sig, eller lämnade bort dem till någon. Frågan som bör ställas är därför istället hur mycket folk tilläts att mixtra med amiralitetets förordningar. Tillämpade man samma praxis i flottan som överallt annars? Eller lät man bli att ta med sig hustrun eller pigan ombord? Källorna är här ytterst svårtolkade. Nej, kvinnor ombord nämns inte särskilt ofta men det gäller även andra grupper: barn fanns till exempel alltid ombord. Som skeppsgossar stod de i besättningsrullan men inte som medföljande "pojke", alltså som uppassare eller dräng. De flesta officerare hade dock antagligen en (eller flera) med sig och de är i stort sett fullständigt osynliga i materialet, till och med osynligare än vad kvinnorna är. Om hur livet praktiskt ordnades ombord vet vi nästan ingenting.

För amiralitetet tycks frågan om kvinnor ombord ha varit fullständigt oviktig. Ett tecken på det är att amiralitetsrätten inte vidtog några som helst åtgärder ens när det fanns kvinnor som uppenbart olovligen vistades ombord, till exempel när de var ogifta. För att utifrån detta kunna dra några slutsatser om kvinnornas antal måste vi veta något om vad amiralitetets smärtgräns hade gått. Hur många hade kvinnorna behövt vara för att amiralitetet skulle börja tycka att deras närvaro var ett problem? En eller två verkar inte ha räckt. Om samtliga båtsmän ombord hade haft med sig sin hustru hade det emellertid sannolikt väckt diskussioner som lämnat avtryck i källmaterialet, så vi kan nog tryggt anta att de inte var riktigt så

många. Viktigt är att komma ihåg att det nog inte var eventuella medresenärers kön amiralitetet i första hand var intresserad av, utan – av utrymmesskäl – deras antal. Det är vi som tycker att kvinnor är viktiga: antingen för att vi vill lyfta fram deras närvaro och därigenom försöka luckra upp bilden av det förflutna som en helt mansdominerad värld, eller för att vi vill bortse från deras närvaro för att den inkräktar på ett etablerat historiskt narrativ.



Rönnskär räddade Hédi Fried

Lars Grundberg

– Vid mörkrets inbrott kastade fartyget ankar. Det blev stilla. Jag fick tillåtelse att gå upp på däck. För första gången i mitt liv kunde jag i sommar-nattens halvmörker se det oändliga havet. Jag kunde se hur havet mötte himlen. Det var överkligt.

Den som sommaren 2017 berättar om sitt möte med havet 72 år tidigare är den 93-åriga psykologen och demokratiförkämpen Hédi Fried. Det däck hon fått lov att gå upp på tillhörde Sveabolagets lilla lastmotorfartyg *Rönnskär*, som denna natt gjorde sin tredje av nio resor mellan Lübeck och Malmö respektive Helsingborg med fångar som befriats ur nazityska utrotnings- och koncentrationsläger.

Tidigt, söndagen den 8 juli 1945, hade Hédi, hennes yngre syster Livia och kusinen Sussie åkt tåg från Lübeck till Travemünde.

– Från tåget lastades vi över på färjan som skulle föra oss till Sverige – en vit duva på väg till paradiset, skriver Hédi Fried i sin bok från 1992, *Skär-
vor av ett liv*.

Lars Grundberg, f. 1944. Ambassadör, styrelseledamot i Sjöhistoriska Samfundet och Vasamuseets Vänner.



Sveabolagets M/S Rönnskär vid kaj, sannolikt i Malmö, med nationalitetsbeteckning och Röda Korsmarkering. (Foto: TT Nyhetsbyrån). Till vänster Hédi (överst) med sin syster Livia. (Foto tillhörigt Hédi Fried)

– Vi fick frukost och var sin skön säng bäddad med papperslakan. Det kändes som om jag var en chokladpralin!

Men det var inte precis en vit duva som välkomnade de tre unga kvinnorna. *Rönnskär*, i Sveabolagets gråa färg, var ett av fem fartyg som utförde den hittills största svenska humanitära operationen till sjöss. Operationen brukar kallas de vita skeppen. Svenska regeringen hade åtagit sig att ta emot 10 000 personer, så kallad displaced persons. Det kom huvudsakligen att handla om befriade lägerfångar. Lägre Bergen-Belsen, beläget ca 150 km söder om Lübeck, hade den 15 april 1945 befriats av en brittisk styrka på väg mot

Berlin. Medan själva lägret brändes av britterna omvandlades soldatbarackerna i närheten till ett transitläger för fångar från Bergen-Belsen och andra läger i den brittiska zonen. Det skulle visa sig att de befriade fångar som anvisades till de vita skeppen var i ett medicinskt sämre skick än de som transporterades med de vita bussarna. Detta gällde i synnerhet de första resorna med fartygen. Sju patienter avled till sjöss under operationen.

Kommendören Sune Birke har i en välskriven och faktarik artikel i *Forum navale* nr 58, 2002, beskrivit beslutsgång, förberedelser och genomförande. De fem fartyg som fick uppdraget att i skytteltrafik transportera de befriade fångarna var Flottans lasarettsfartyg *Prins Carl*, Göteborg-Fredrikshavn Linjens upplagda passagerarfartyg *Kronprinsessan Ingrid*, Svenska Amerika Liniens Östersjöångare *Kastelholm* samt *Rönnskär* och dess systerfartyg *Karskär*.

Förberedelserna hade redan pågått en tid innan det formella konseljbeslutet fattades den 1 juni 1945. Det krävdes betydande arbeten på Sveabåtarna för att förvandla dem från lastfartyg till lasarettsfartyg. Till exempel inreddes lastrummen med tvåvåningssängar för 258 patienter. Kokhus med vedspisar byggdes på akterdäck och hyttplatser för en läkare, en sjuksköterska och Röda Kors-personal m.fl, sammanlagt cirka 25 personer, anordnades. Vid denna tidpunkt pågick en arbetsmarknadskonflikt inom verkstadsindustrin. Arbetena på *Rönnskär* och *Karskär* genomfördes i stället av en ingenjörspluton. De förlades till Öresundsvärvet i Landskrona, där fartygen byggts två år tidigare.

Birke beskriver också hur en svensk Röda Kors-avdelning inrättades i de så kallade Cambrai-kasernerna i Lübeck i samarbete med den brittiska armén. Lübeck-detachementet, som det formellt kom att kallas, leddes av läkaren Hans Arnoldsson och löjtnanten Börje Agartz. Både hade tjänstgjort i Tyskland under operationen med de vita bussarna. Till den svenska avdelningen, som hade en kapacitet på 1400 bäddar, ankom cirka 2000 patienter i veckan med tåg, huvudsakligen från Bergen-Belsen. De första transporterna lämnade Travemünde i slutet av juni och skytteltrafiken fortsatte till slutet av juli.

Hédi Fried, hennes syster Livia och kusinen Sussie befann sig i juni i soldatbarackerna i Bergen-Belsen. Hédi hade tillfrisknat efter en livshotande attack av tyfus. Hon anlätades som tolk mellan ungerska och engelska av de

brittiska tjänstemännen. Sussie var dock fortsatt sjuk och hon valdes ut för transport till Sverige. Därigenom kunde också Hédi och Livia komma med. I Lübeck skedde registrering och sanering. En svensk badpluton hade byggt en bastu. Men den svenska saneringmetoden med ett varmt bastubad följt av iskall dusch fick omgående ersättas med humanare badmetoder. Hédi Fried skriver att de kvinnliga patienterna förundrades mycket över att män deltagit i badandet av kvinnorna.

Men åter till Hédi på *Rönnskärs* däck i sommarnatten mellan 8 och 9 juli. Resan fortsatte så snart det ljusnade. Vädret var gott. Tyska minsvepare hade av britterna beordrats att eskortera de svenska fartygen. På eftermiddagen ankom *Rönnskär* till Malmö. Rykten bland patienterna att den svenska drottningen skulle möta på kajen och dela ut fina kläder besannades inte.

– Vi gick iland och möttes av uniformerade kvinnor, lottor fick jag senare veta, som bjöd på varm mjölkchoklad. Varm mjölkchoklad är det som för mig alltid kommer att representera Sverige... De sjuka placerades på sanatorium och vi andra blev inkvarterade i Linnéskolan, för sex veckors karantän... De första dagarna gjorde vi inget annat än åt och sov, skriver Hédi i *Skärvor av ett liv*.

Hédi Frieds liv blev sedan och är fortsatt omväxlande och framgångsrikt. Snabbt ut i arbetslivet, svensk psykologexamen, giftermål och tre söner, stöd till andra överlevande från lägren, författarskap, debattör i demokrati- och diskrimineringsfrågor, sommarpratare 2015, ett flertal svenska och utländska utmärkelser samt nominerad till Augustpriset 2017 för sin senaste bok *Frågor jag fått om Förintelsen*. Vid en högtidlig ceremoni i Riksdagen mottog hon 2017 års Olof Palmepris.

I boken *Skärvor av ett liv* beskriver Hédi Fried sin resa från hemstaden Sighet i Rumänien till Stockholm via de nazityska lägren Auschwitz och Bergen-Belsen. Boken har tryckts i mer än 20000 exemplar och översatts till fyra andra språk. Elie Wiesel, mottagare av Nobels fredspris 1986, skrev så här om boken: "Denna bok är mer än en personlig dokumentation; den är ett vittnesbörd, djupt gripande och skakande".

Operationen de vita skeppen kom att genomföras planenligt under fyra veckor sommaren 1945 tack vare hängivna insatser av alla inblandade. Birke anger att 9273 personer togs emot på fartygen. Huvuddelen var

kvinnor. Även barn, inklusive en grupp på 40 norska barn, reste med de vita skeppen. Ett stort antal nationaliteter var representerade. De största grupperna var polacker, 62 %, ungrare, 13 % och rumäner, 9 %. På Hédi Frieds resa fanns ombord på *Rönnskär* 91 polacker, 50 tjeckoslovaker, 37 rumäner och två österrikare, sammanlagt 236 personer.

M/S Rönnskär då? Då fartyget julen 1950 låg i London bröt en våldsam brand ut midskepps varvid befälhavaren och maskinchefen omkom. Branden kunde dock släckas relativt snart och fartyget reparerades. *Rönnskär* såldes 1955 till Broström Tender Service och fick namnet *Tento*. Från 1964 har hon haft sex olika ägare, varav de två senaste iranska. Så sent som 2014 var hon fortfarande i aktiv tjänst. Systerfartyget *Karskär* skrotades 1969 i Nederländerna.

Det finns flera förklaringar till varför de vita skeppen i praktiken glömts medan minnet av de vita bussarna lever kvar. En är givetvis att de vita bussarna opererade innan krigsslutet samt att omfattningen var större – cirka 15000 räddade mot 9273 på skeppen. Folke Bernadottes namn har också i hög grad bidragit till bussoperationens ihågkomst.

Sune Birke menar i sin 30-sidiga artikel om de vita skeppen att operationen är värd ytterligare studier. Hans artikel utgår i hög grad från loggbok och slutrapport från Flottans lasaretsfartyg *Prins Carl* jämte material i Krigsarkivet. Birke anger som angelägna studiefält hur operationen initierades samt data från de fyra andra fartygen, arbetet i Röda Kors-avdelningen i Lübeck, mottagningsorganisationen i Sverige och de medicinska faktorerna. Sune Birke har rätt. Denna märkliga och framgångsrika operation förtjänar i hög grad ytterligare forskning.

Litteratur

Hédi Fried, *Skärvor av ett liv*, Natur & Kultur 1992

Terje W. Fredh, *Vita fartyg med röda kors*, Förlag Terje W. Fredh 1998

Sune Birke, "De vita skeppen – en svensk humanitär operation" 1945, Forum navale 58, 2002

Hédi Fried, *Frågor jag fått om Förintelsen*, Natur & Kultur 2017

M/S Rönnskär

Lastmotorfartyg byggt 1943 på Öresundsvarvet i Landskrona för Sveabolaget

Tonnage: 596 brt, 790 tdw

Längd: 60,8 m, bredd 9,6 m djupgående 2,8 m

Maskineri: 5-cyl Atlas-diesel på 830 hkr

Fart: 11,5 knop

Befälhavare juni-juli 1945: sjökapten Ernst Edström

1955 såld till Broström Tender Service. Namnbyte till *Tento*

1964 såld till redare i Panama. Från 1970 – 2014 olika redare i Bahrein och Iran. Hennes öde efter 2014 är okänt.



Recensioner

James H. Barrett och Sarah Jane Gibbon (red.), *Maritime Societies of the Viking and Medieval World* (Leeds: Maney Publishing, 2015), 396 s.

Anmäld av Dick Harrison

Visualisera vikingatiden och du tänker per automatik på långskepp, dristiga och blodtörstiga nordbor, räder mot kloster och kyrkor och skräckslagna franker, saxare och irer som vänder händerna mot himlen och ber om gudomliga makters beskydd mot nordmännens raseri. Vår standardbild av yngre järnålder och äldre medeltid är stöpt i våld. På denna punkt avviker den kraftigt från de senaste decenniernas forskning, som snarare har fokuserat på erans fredliga utvecklingslinjer. Perioden sammanföll med en första medeltida nyodlings- och folkökningsvåg, samtidigt som hövdingarna och kungarna blev mäktigare och rikare, något som sammantaget medförde ett uppsving för långväga handel. Ett typiskt uttryck för utvecklingen är grundandet av emporier, köpstäder som Ribe, Hedeby, Birka, Hamwic och Dorestad, där köpmän och furstar möttes för att berika varandra. Dessa platser blev av central betydelse för epokens kulturmöten, med spridande av både monarkisk ideologi och kristendom som välkända resultat.

Det är mot denna bakgrund vi skall betrakta den omfattande antologin *Maritime Societies of the Viking and Medieval World*, redigerad av James H. Barrett och Sarah Jane Gibbon och utgiven av The Society for Medieval Archaeology, som publicerades 2015. Här har ett flertal forskare bidragit

Dick Harrison är professor i historia vid Lunds universitet.

med artiklar om mängder av orter och regioner i Nordeuropa, vilka under vikingatiden trädde i direkt eller indirekt kontakt med varandra som en följd av långväga handel, kolonisation och politiska projekt med markanta skandinaviska inslag. För den som framhåller i att epoken bör skärskådas genom ett krigs- och plundringfilter utgör volymen ett kraftigt vetenskapligt korrektiv.

Det fokus som håller ihop bidragen, är, såsom anges i förordet, "long-range interaction in the Northern European world prior to the era of the German Hansa", det vill säga långväga handel (inte lokala bymarknader) före tyskarnas ankomst, med havet som förenande länk för samtliga deltagare. Inom denna allmänna målsättning ryms dock otaliga potentiella artikelämnen och forskningsprojekt, och antologin behandlar endast ett fåtal. Den gör sig även skyldig till en disciplinmässig och geografisk strömkantning åt arkeologin respektive Nordsjön. Den absoluta majoriteten av bidragsgivarna är arkeologer, och de allra flesta kapitlen handlar om den maritima värld som ramar in av Norge, brittiska öarna och Nederländerna. Den som söker efter historikers utvärderingar av Östersjöns makt- och handelsstrukturer får leta förgäves. I synnerhet den östra östersjövärlden är synnerligen styvmoderligt behandlad, med Marika Mägis kapitel om bosättningar och handelsrutter i Baltikum som remarkabelt särfall. Ryssland lyser med sin frånvaro.

I allt väsentligt består bidragen av presentationer av redan utförd forskning, vilken antingen sammanfattas eller exemplifieras i de påfallande små och snabbblästa kapitlen. Dan Carlssons avsnitt om Gotland spänner således endast över sju sidor, inräknat bilder och litteraturförteckning. Därav följer att det endast undantagsvis kan bli tal om djuplodande detaljanalyser kopplade till övergripande resonemang, i synnerhet som vissa skribenter gärna applicerar teoretiska perspektiv på sina ämnen. Antologin blir spretig: medan vissa författare fokuserar strikt på konkreta forskningsexempel, som ortnamnsanalyser (detta gäller i synnerhet Stefan Brink) och grävningens resultat, söker andra teckna stora – ibland alldeles för stora, sett till det begränsade textutrymmet – interregionala samband.

Spretigheten gör det, som så ofta i den här typen av antologier, svårt att följa övergripande forskningsintressen och teman. De mest uppenbara röda trådarna utgörs av fokuseringen på handel och identitet, det senare

med särskild relevans för skandinavisk bosättning och påföljande interaktion med existerande lokalsamhällen. Handelstemat dominerar stort, med kapitel av forskare som Ingrid Gustin, Marika Mägi, Annemarieke Willemssen och Dagfinn Skre. I förlängningen resonerar ett antal skribenter också kring relationen mellan å ena sidan maritima samhällen och köpstäder och å andra sidan den framväxande medeltida centralmakten, men på denna punkt saknas väsentliga pusselbitar för att tematiken skall ges verklig rättvisa. Vi serveras förvisso intressanta pusselbitar, men alldeles för få för att det skall vara möjligt att lägga dem till grund för en större förståelse av de politiska och merkantila processerna.

Som framgår ovan rymmer antologin uppenbara svagheter – bristande djup, svåröverskådlighet, med mera – men det gör självfallet inte de enskilda bidragen oväsentliga. När boken är som bäst fungerar den som en tänkvärd idéspruta och guide till forskningsfält inom den gemensamma kronologiska ramen. Men min grundkritik består: det är för lite Östersjön, för få historiska utvärderingar av skriftliga källor och alldeles för spretigt. Kritiken återfaller huvudsakligen på redaktörerna, som i ett tidigt skede borde ha insett svagheter och parerat dem genom tvärvetenskapligt samarbete med forskare som känner sig mer hemma med skriftliga källor än med arkeologi.



Dick Harrison och Kristina Ekero Eriksson, *Vikingaliv*
(Stockholm: Natur & Kultur), 384 s., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Detta är en ny upplaga av en mycket ambitiös skrift av två i ämnet mycket kunniga författare syftande till att ge en bred och lite mera närgången bild av vikingatiden. Perspektivet är medvetet annorlunda mot traditionell historieskrivning eftersom skildringen utgår från tio olika enskilda individer; fem kvinnor och fem män; alla utom en kända till namnet. Dem får man möta i helfigur så långt olika källor tillåter – och det är i vissa fall påfallande långt och detaljerat. Detta gäller exempelvis den högättade Estrid, född i Snåttsta i Vallentuna i början av 1000-talet. Henne möter vi i ett nära beskrivet Sigtuna och följer sedan ett sannolikt besök i klostret Reichenau – nära Bodensjön – ända fram till hennes 1995 i Täby påträffade grav, återgiven i bild.

Greppet är mycket lyckat eftersom det ger goda möjligheter att komma nära ett antal individer och få en upplevelse av hur livet i realiteten kunde te sig för enskilda innevånare i Skandinavien för drygt tusen år sedan. Vardagens gråa rutiner blandas med långväga och riskfyllda upptäcktsresor, liksom kläd- och matmode med krigarlivets grymma verklighet. Läsaren får till exempel stifta bekantskap med den värld som mötte en dåtida handelsresande i valrossbetar. I andra kapitel skildras hur kvinnor – så kallade völvor – med sina magiska stavar kunde skapa fiskelycka eller se till att älskande skildes åt. På köpet ges ingående redovisningar för mötena mellan kristendom och asatron. Kort sagt innehåller boken ett myller av kunskap om vikingatiden och dess värld – allt dessutom i en lättläst form.

Vad som emellertid så slående tydligt saknas är de sjöfararperspektiv som är självklara att anlägga i dessa spalter. Närmare betänkt är de en direkt avgörande förutsättning vid alla skildringar av vikingarna och deras

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

tid. Båtar och skepp hade givetvis funnits länge; segel var dock något man här uppe i Norden dröjde med att börja använda. På Medelhavet hade ju seglande farkoster varit en vanlig syn i långliga tider. Men först sedan de i Skandinavien tidigt förnämligt utformade och grundgående båtskroven under 600-700-talen hade kompletterats med segel kunde några vikingatåg alls bli av. Varför kom det att dröja så länge? Ett svar på den frågan vore intressant att få.

Likaså saknas nästan helt och hållet skildringar om hur de vikingatida båtferderna gick till. Någon kompass fanns inte så hur navigerade man? Så länge det gick följde vikingarna väl mer eller mindre kända strand- och kustlinjer. Men hur hittade skepparen ute på det öppna havet? Detta var ju fallet vid färder till England, Island, Grönland och Newfoundland. Sol, måne och stjärnor var givna hjälpmedel men de fanns ju inte alltid tillgängliga att styra efter. Hur beräknades avstånden till sjöss? Hur kunde man till exempel ta hänsyn till den avdrift som förorsakades av kraftiga strömmar? I vilken utsträckning kunde man överhuvudtaget kryssa med dessa farkoster som ju bara hade ett stort råsegel? Nog hade det varit värdefullt att få redovisad vetenskapens nuvarande ståndpunkt i dessa centrala frågor – så direkt avgörande för förmågan att överhuvudtaget bedriva vikingatåg.

Det enda jag funnit i den vägen är att boken återger en skildring från mitten av 940-talet där en bysantinsk författare beskriver hur ruserna från Skandinavien tog sig fram söderut på Dnjepr för att handla i Konstantinopel. Vissa kom ända från Novgorod men samtliga sammanstrålade i Kiev före den fortsatta färden. Fartygen byggdes av slavar som var skyldiga att betala tribut till ruserna. På dessa resor i österled hade dessa att bemästra olika hinder som mötte. Vid forsar lastade man ur och drog eller stötte sina båtar sakta och försiktigt framåt med hjälp av stakar tills forsarna låg bakom dem och resan kunde gå vidare. Totalt uppräknas nio forsar; den svåraste hette Aeifor där man även riskerade möta petjenegerna; asiatiska ryttarkrigare som kontrollerade stäppen. Forsen är faktiskt omtalad på en gotländsk runsten, nära Slite.

Sammanfattningsvis ger boken en nydanande och detaljerad beskrivning av livet som viking. Ur det maritima perspektiv som här anlagts uppvisar boken som framgått tyvärr stora brister. Att redogöra för de maritima aspekterna borde vara helt centralt i en bok om vikingaliv.



Evan Wilson, *A Social History of British Naval Officers 1775–1815* (Woodbridge: The Boydell Press, 2017), 294 s.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

År 1960 gav Michael Lewis ut sin klassiska bok om den brittiska flottans socialhistoria under revolutions- och Napoleonkrigen. Den var, är delvis fortfarande, banbrytande på många sätt, men hade ett grundläggande metodologiskt fel, han använde sig nämligen av två biografiska sammanställningar över sjöofficerare från 1820- respektive 1840-talen. Båda för sin tid goda arbeten, men de officerare som avlidit före respektive arbete hade slutförts, nämligen 1823 respektive 1849 kom inte med. Därmed saknas mängder av officerare i Lewis undersökning. Wilson säger inte så lite syrligt att Lewis "var uppenbarligen allergisk mot arkiv". Detta gäller dock inte Wilson själv, som med ett idogt grävande i framför allt amiralitetets arkiv och dess personalhandlingar har försökt fånga in officerare från revolutions- och Napoleonkrigens brittiska flotta.

Resultatet är två databaser med tillsammans 908 namn för perioden 1793–1815, vilket ska jämföras med att flottan år 1810, som exempel, hade drygt 6 300 officerare och civilmilitärer (läkare, präster m fl) i sin tjänst. Det handlar således om ett urval, och faktiskt färre namn än Lewis har i sitt arbete, men i gengäld är Wilsons urval mera heltäckande för hela perioden, och han fångar in många av de män som omkom eller fick avsked och därför aldrig kom med i Lewis urval.

Till skillnad från schablonbilden av den adlige officeren så betonar Wilson att den brittiske sjöofficeren karriär var en kombination av socialt kapital och professionell kunskap. Utan den senare, till stor del förvärvad under tjänstgöring till sjöss, gick det inte att göra karriär inom Royal Navy. Wilson betonar betydelsen av den professionella kunskapen och menar, uppenbarligen med god rätt, att det var just genom att vid behov överskrida Stor-

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

britanniens sociala hierarkier som flottan säkrade det brittiska herraväldet till sjöss. I en tid av "socialt snobberi" lyckades flottan föra fram talangfulla unga män från en högst blandad social bakgrund till viktiga positioner i organisationen.

Istället lyfter Wilson fram den djupa vallgrav som gick mellan de vanliga officerarna på mässen och fartygschefen, för att inte säga de officerare som lyckades klättra ovanför kaptens rang. Den, med våra ögon sett, extremt orättvisa fördelningen av prispengar till de senare officerarnas fördel är bara ett utslag av detta.

En högre sjöofficer som med tur och skicklighet kunde tjäna in tillräckligt med prispengar för att köpa sig ett hus på landet hade förvisso avancerat socialt, ja han kanske även kunde förtjäna en medalj, eller adlades och kanske till och med belönades med pärsvärdighet. Men han skulle ändå förbli en utböling bland sina grannar ur landsbygdens traditionella elit.

Läsaren kommer osökt att tänka på det brittiska ostindiska kompaniets kaptener, om vilka det sades att de efter två eller tre framgångsrika resor hade tjänat så mycket pengar att de kunde dra sig tillbaka "and live a gentleman's life". Även när dessa kaptener köpte sina lantgods så kom de att betraktas som utbölingar av den traditionella jordbrukande adeln.

Icke desto mindre betydde framväxten av en yrkeskategori som, på olika nivåer, bröt av mot den traditionella sociala ordningen en stegvis omvälvning av det brittiska samhället.

Här finns det anledning att, med Wilson, reflektera över sjöofficerarnas ställning i ett internationellt sammanhang. Det är inte en huvudsak hos Wilson. Men han betonar ändå hur många sjöofficerare i Storbritannien, Portugal, Danmark och andra länder kring sekelskiftet 1800 kände professionell gemenskap som ett slags marint brödraskap, över nationella och sociala gränser. Det markerar det speciella med sjökrigets professionella krav, även jämfört med landkriget, där vi ju också långt in på 1800-talet kan finna utslag av ett slags vapenbrödraskap tvärs över nationsgränserna.

Men det fanns gränser för gemenskapskänslorna. I det förrevolutionära Frankrike var adeln kvantitativt oändligt mycket större än den brittiska och samtidigt, inom sig, betydligt mera skiktad med en stor grupp relativt fattiga adelsfamiljer. Men i den kungliga franska flottan fanns det, i kontrast mot den brittiska, hos många adliga franska sjöofficerare en ovillighet, att

lära sig praktiskt sjömanskap, ja närmast ett förakt för tjänstens professionella dimension. Även om den franska flottan efter revolutionen började fyllas med icke adliga befäl, så tog det längre tid att skapa en motsvarighet till det decentraliserade system som i den brittiska flottan främjade en professionell sjöofficerskår oavsett social bakgrund. Genom Wilsons idoga och spännande studie av de brittiska sjöofficerarnas sociala struktur har vi fått en pusselbit till som bidrar till förståelsen av varför just Royal Navy var den helt dominerande aktören på världshaven när freden kom 1815.



Jeremy Black, *Naval Warfare: A Global History Since 1860*
(London: Rowman & Littlefield, 2017), 287 s, häftad.

Anmäld av Ulf Sundberg

Professor Jeremy Black vid University of Exeter i Storbritannien har gjort sig känd för att skriva övergripande verk som baseras på en djup kunskap om i stort sett samtliga jordens konflikter. Den som är bekant med Black's tidigare verk känner igen sig i *Naval Warfare: A Global History Since 1860*.

Texten är mycket informationsintensiv. Redan på förordets första sida har man fått en klar överblick över den moderna tidens sjökrigföring och dessutom upplysningen att Storbritannien sjösatte sitt sista linjeskepp av trä år 1821. Skeppet hette *Ganges*. Man får dock vända sig till andra källor för att få reda på att *Ganges* var ett 84-kanoners fartyg med 28 stycken 32-pundare som huvudbestyckning. Det här är en linje i *Naval Warfare*. Många verk om sjökrigshistoria fokuserar helt på teknik men inte Black's verk. Tekniken finns där, men inte som huvudrollsinnehavare. Black's egen programförklaring är att boken fokuserar på teknisk utveckling, geopolitik och resurser som grund för en genomgång av strategi och krigföring. Han förklarar vidare att perspektivet är globalt och inte bara fokuserar på de ledande sjömakterna. Det här är en hög ambitionsnivå för en bok om 250 sidor text, men intrycket efter en läsning är att Black med sitt kompakta framställningssätt lyckas förvånansvärt väl.

En vanlig utgångspunkt för modern sjökrigföring är USS *Monitors* kamp mot CCS *Virginia* i mars 1862. Black tar dock avstamp 1857 då den britiske ambassadören Lord Napier började omvärdera Kubas strategiska värde eftersom ångan då kunde trotsa både stormar och strömmar. Boken är uppdelad i tio kapitel, där strukturen är intressant i sig. Det kalla kriget

Ulf Sundberg är kapten i Flottans reserv, fil. mag. i historia och doktorand vid Åbo akademi.

delas upp i två perioder, USA:s dominans 1946–1967 och USA:s under utmaning 1967–1989. Därefter följer perioden efter 1990 och ett kapitel om "framtiden".

Berättelsen om utvecklingen från 1860 till dags dato känns förmodligen i stora drag bekant för den som intresserar sig för ämnet. Läsningen behåller dock sitt värde genom att i stort sett varenda sjömilitär kampanj under perioden presenteras, sätts in i ett sammanhang och förses med någon form av slutsats. De flesta torde uppleva några nyheter eller i alla fall påminnelser. Till exempel menar Black att den japanska krigsmakten drabbades av pessimism i slutet av andra världskriget och att åsikten att "flottan kunde erbjuda ett passande sätt att dö" framfördes i oktober 1944. Ytterligare ett exempel är att Black påpekar att den amerikanska ubåtsoffensiven i Stilla havet under andra världskriget var mycket framgångsrik, något som är lätt att glömma. Amerikanska ubåtar sänkte drygt fem miljoner ton av den japanska handelsflottan, vilket Japan hade svårt att ersätta.

Vad som är intressant i ett verk av den här typen ligger naturligtvis i betraktarens öga, men det är lätt att dras till sin egen tid, det vill säga perioden efter 1990 och framtiden. I dessa båda kapitel blandas i viss mån nutid, historia och framtid. Till exempel avhandlas den framtida kinesiska roboten JL-3 i det förra kapitlet och det finns en hel del historia i framtidskapitlet. Detta skymmer dock inte väsentligheterna. Black pekar bland annat på en studie som den kinesiska regeringen lät genomföra och som presenterades år 2006. Den handlade om "Stormakternas uppgång" (*Da Guo Jue Qi*). Studien visade på ett samband mellan uppgång och sjömakt. Den blev ett TV-program i tolv delar som sändes två gånger i kinesisk television och ett bokverk i åtta delar som snabbt sålde slut. Studien väckte uppenbarligen ingen större uppmärksamhet i Sverige. Rörande de långa trenderna pekar Black på den stigande kostnaden för örlogsfartyg, vilket med ekonomisk logik minskar efterfrågan. Man kan efter en del "googlande" reflektera över hur världens flottor reducerats över tiden och kostnadsfaktorn är sannolikt viktig. I sitt slutsatskapitel kommer Black med en del tänkvärda tankar. En av dem är att sjökrigshistorien ofta påverkas av källor som skapas av respektive lands amiralitet, och att perspektivet därför kan bli för trångt. Det finns helt enkelt en risk för att sjömaktens vidare betydelse missas av ren brist på källor som tar upp frågan. Black sammanfat-

tade sin tanke här med att "The maritime dimension to global history is not the same as a history of naval warfare" (s. 248).

En annan av Blacks tankegångar som kan förtjäna att lyftas fram rör erfarenheter och slutsatser för framtiden. Black menar att det finns en risk för att man betraktar sina senaste erfarenheter och sedan drar fel slutsatser. Mera konkret pekar han på att man nu kan titta på den senare tidens konflikter och dra slutsatsen att sjöstridskrafter inte verkar vara utslagsgivande, men att det kan vara ett allvarligt misstag. Som exempel framför han Kinesiska sjön, där tillgången till sjömilitär kapacitet kan vara väl så viktig. Frågan om man drar sina slutsatser på rätt underlag känns bestickande och alltid aktuell.

Vad kan man då sakna i Blacks framställning? Smygteknik berörs inte och elektronisk krigföring har en något undanskymd plats. Dessa mindre anmärkningar skämmer dock inte helhetsintrycket. Oberoende av vilka utgångspunkter och vilka intressen man har torde läsaren av Blacks verk kunna hitta några tankar som han eller hon upplever som nya.



John Murray, *GD Kennedy: Skeppsbyggare, redare, finansman. Majorna och Göteborg 1850-1916* (Kristianstad: JM Förlag, 2016), 207 s., ill.

Anmälan av Per Hallén

George Douglas Kennedy (1850-1916) var en inflytelserik person i Göteborgsområdets näringsliv under slutet av 1800-talet. Han var ledamot i ett stort antal styrelser för industriföretag, banker, försäkringsbolag, varv och rederier. Kennedys liv och verksamhet passar väl in i Sveriges ekonomiska historia under slutet av 1800-talet då landet på ett genomgripande sätt industrialiserades.

Ansatsen i Murrays skildring av GD Kennedy är en blandning av personhistoria, lokalhistoria och företagshistoria. De inledande kapitlen som avser att teckna bakgrunden har rubrikerna "Farmor och farfar" och "Mormor och morfar" samt "Morbror". Innehållet är till stor del en berättelse om dessa personer men med andra rubriker och lite ombearbetning av innehållet hade dessa avsnitt kunnat bli en mycket god utgångspunkt och förklaring till GD Kennedys senare verksamhet. Under de ganska intetsägande rubrikerna döljer sig nämligen en historia som sträcker sig tillbaka till 1700-talet och industrialiseringen i Storbritannien, Ostindiska kompaniets verksamhet, varven i Majorna samt det rika sillfisket under 1700-talet.

Det visar sig att hela fem kapitel i boken inte är Murrays egna utan texter skrivna av grosshandlaren Svante Svensson och tidigare publicerade i *Gamla Majpojks Förbunds skriftserie*. Olyckligtvis framgår det inte på vilket sätt Murray har bearbetat dessa texter. Trots att Svensson fått lämna ett stort bidrag till boken finns hans namn inte med i litteraturlistan utan döljs under hänvisningen till *Gamla Majpojks Förbunds skriftserie*. Avsnittet om skeppsbyggmästaren Kierkegaard är hämtad från *Svenskt Biografiskt Lexikon* men bearbetad av Murray, även i detta fall anges inte i texten vad som är eget och vad som är Rune Kjellanders text ur SBL, därtill saknas

Per Hallén är universitetslektor i ekonomisk historia vid Göteborgs universitet.

hänvisning i litteraturlistan. Det är genomgående ett problem i boken att litteratur som nämns i texten inte finns med i bokens litteraturlista.

Den som önskar att gå vidare och söka mer information om Murray och hans verksamheter utifrån bokens litteratur- och källförteckning får problem. När källhänvisningen endast anger att material från exempelvis Landsarkivet i Göteborg används finns ingen möjlighet för läsaren att själv uppsöka källan. Ett oroväckande inslag i litteraturlistan är att det finns med sju böcker av Sören Skarback, en författare som producerat många böcker om Göteborg. Samtliga av Skarbacks böcker saknar källhänvisningar och är behäftade med många felaktigheter. Då det inte finns några noter i Murrays text går det inte att med säkerhet avgöra hur stort inflytande Skarbacks texter haft över skildringen i sin helhet.

Det är först i kapitel 10 "Disponenten" som läsaren når fram till GD Kennedys verksamhet som företagsledare. Där skildras den problematiska tid som drabbade varv inriktade mot produktion av seglande träfartyg under 1870-talet. Detta hade kunnat diskuteras ytterligare med hjälp av den ganska omfattande litteratur och forskning som finns kring övergången från segel till ånga. Seglande träfartyg får stort utrymme jämfört med skildringen av Kennedys övriga verksamheter. Det är givetvis lätt att fångas av de stora seglande skeppen men verksamheten vid Lindholmens varv, där Kennedy satt i styrelsen, var viktigare för framtiden inom sjöfarten.

Nära kopplat till moderniseringen av sjöfarten var sjöförsäkringsbolagen. Kennedy deltog i styrelsen för både Gauthiod och Svenska Lloyd men detta behandlas endast kortfattat i boken. Här hade funnits en utmärkt möjlighet att sätta Kennedy i relation till genombrottet för den moderna sjöfarten. Sjöförsäkringsbolagen var, liksom andra försäkringsbolag, också en viktig del av kreditmarknaden under sent 1800-tal. Mot den bakgrunden är det inte märkligt att Kennedy 1897 var med och etablerade Göteborgs Handelsbank. Framställningen fokuserar på vilka som deltog men inte så mycket kring bankens affärer, men i en avslutande mening noteras att "banken blev en viktig kreditgivare både för bryggeriet Kronan och Transatlantic". Kennedy var delaktig i båda de nämnda företagen och det finns givetvis en koppling mellan hans intressen i dessa olika branscher. Enligt Tom Söderbergs biografi över Kennedy i SBL hade han dessutom intressen i Göteborgs intecknings garanti aktiebolag, Jönköpings handelsbank,

Halmstads bank och Göteborgs och Bohus läns sparbank.

George Douglas Kennedy engagerade sig även i andra projekt utanför sjöfarts- och finansbranscherna i egenskap av investerare. Skapandet av en ny privat gata genom ett kvarter i centrala Göteborg, kallat Arkaden, var ett av de mer uppmärksammade men också kritiserade projekten. Endast hälften av den planerade bebyggelsen kom att genomföras då bolagets kapital inte räckte till.

Verksamheten inom Transatlantic ges ett ganska stort utrymme i boken och det var givetvis också en viktig ekonomisk verksamhet som även skulle få en växande betydelse inom svensk sjöfart. I sin epilog vill Murray lyfta fram sin anfader Kennedy till en jämbördig position med Lundgren i bildandet av Transatlantic.

Boken *GD Kennedy. Skeppsbyggare, redare, finansman* vacklar mellan att försöka lyfta fram personhistoria, lite lokalhistoria blandat med att berätta om Kennedys affärsverksamhet. Boken hade haft mycket att vinna på att renodlat skildra personen Kennedys näringsverksamhet inom ramen för en mycket händelserik och expansiv period i svensk historia.



Poul Grooss, *The Naval War in the Baltic 1939–1945*
(Barnsley: Seaforth Publishing, 2017), 416 s, ill.

Anmäld av Andreas Linderoth

Den här boken behandlar krigshändelserna på Östersjön under andra världskriget. Författaren, Poul Grooss, är en pensionerad dansk örlogsofficer som på senare år intresserat sig mycket för ämnet. Han vill med boken försöka visa att Östersjöområdet var av större betydelse för krigets utveckling i Europa än vad som vanligtvis antas. Boken är en engelsk översättning av den 2014 på danska utkomna *Krigen i Østersøen 1939-1945*. Författaren har inte själv bedrivit arkivforskning utan boken bygger på en bred bas av tidigare, nyare såväl som äldre, forskning. En viktig poäng för Grooss är att förklara för en icke-militär läsare varför kriget gick som det gick. En annan ambition är att sätta sjökriget på Östersjön i relation till krigshändelserna på land. Boken är rikt illustrerad, innehåller flera kartor och fördjupande faktarutor.

Efter en kortare inledning och en kort historisk bakgrund följer tio kapitel som kronologiskt skildrar krigshändelserna på Östersjön där även händelser utanför området tas upp när de har betydelse för det som sker på Östersjön. Kapitlen behandlar bland annat sjöoperationerna i krigets inledande skede, minkriget, den tyska belägringen av Leningrad och sjöoperationerna i krigets slutskede då den tyska marinen spelade en betydelsefull roll när den tyska armén trängdes tillbaka av de sovjetiska styrkorna. Författaren lyfter främst fram Tysklands och Sovjetunionens agerande men även Sverige, Danmark, Finland och Polen behandlas när så är befogat för att förstå krigshändelserna.

Östersjön var under större delen av kriget mer eller mindre tydligt kontrollerad av de tyska sjöstridskrafterna och Tyskland ägnas därför stort

Andreas Linderoth är fil.dr. i historia och forskningssamordnare vid Marinmuseum i Karlskrona.

utrymme. Tyskarnas avsikter bakom sitt agerande beskrivs ofta ingående. Inte minst visar Grooss på Östersjöns betydelse för Tyskland som övningsområde för de egna marina styrkorna och de möjligheter som havet gav för relativt skyddade leveranser av råvaror som exempelvis järnmalm och kullager från Sverige. Behandlingen av Sovjetunionen och dess avsikter på Östersjön är inte alls lika utförlig. En utförligare diskussion av Sovjetunionens avsikter hade varit intressant som jämvikt och jämförelse eftersom landet under krigets förlopp alltmer utkristalliserade sig som Tysklands huvudmotståndare i Östersjöområdet. Relativt mycket utrymme ägnas åt Sverige och dess relationer med Tyskland eftersom författaren, enligt egen utsago, blev förvånad över det sätt som Sverige som neutral stat agerade på och den stora utsträckning som Sverige gick Tysklands intressen till mötes. När det gäller Sverige läggs fokus mycket på det politiska planet och inte så mycket på flottans verksamhet. Bilden som ges är korrekt även om den inte tillför inte så mycket nytt för en svensk som är intresserad av ämnet. Däremot är avsnitten om Sverige säkert av större intresse för en brittisk (eller ursprungligen främst dansk) publik som man inte kan förvänta sig ha så stor kunskap om Sveriges handlande under andra världskriget.

Hur lyckas då Grooss med sina ambitioner för boken? Idén att sätta sjökriget i Östersjön i relation till det som händer på land är mycket god. Det öppnar för att skapa en bättre och djupare förståelse för hur andra världskrigets stridshandlingar påverkade Östersjöområdet än om man bara fokuserat på antingen stridshandlingarna till lands eller till havs. Bokens kronologiska upplägg är logiskt och gör det lättare att följa skildringen. De flesta kapitel fyller sin funktion väl och redogör utförligt för de viktigaste skedena. Men bitvis blir kapitlen lite röriga med alltför omfattande faktarutor. Utförliga faktarutor om artilleri på land och flygplansradar är kanske inte helt motiverat i en bok som huvudsakligen ska handla om sjökriget på Östersjön. Flera av bokens faktarutor är annars riktigt bra och ger viktig fördjupande kunskap. Sambanden mellan skeendena på land och hav hade emellanåt också kunnat göras tydligare för läsaren. Kapitlet om andra världskrigets slutskede är det som fungerar bäst i detta avseende. Där blir sambanden mellan kriget på land och hav tydliga och ger läsaren en god bild av det komplexa skeendet. I flera andra kapitel är det inte lika lätt att följa den röda tråden. Författaren medger själv i förordet att han har

en förkärlek för bisarra historier och det märks. Boken har många onödiga utvecklingar och skulle ha mått bra av en strängare redaktör. Boken känns något väl lång med sina drygt 360 sidor. Bokens längd och dess förkärlek för sifferuppgifter, som kalibrar på vapen, fartygs bestyckning och displacement rimmar inte så bra med ambitionen att förklara kriget förlopp för icke-militärer. En kapning med ett femtiotal sidor och färre detaljer och utvecklingar hade gett större fokus på det väsentliga, det som mer direkt rör sjökriget på Östersjön. Det hade samtidigt gjort boken till en större läs-upplevelse och låtit det viktiga innehållet komma mer till sin rätt.

Som historiker hade jag hade gärna sett mer utförliga analytiska delar där Östersjöns betydelse för krigets utveckling i Europa diskuterats mer ingående. Grooss hävdar exempelvis att sjökriget på Östersjön hade större inflytande än vad som tidigare antagits. Men han lägger inte särskilt mycket krut på att teckna situationen för forskningen om händelserna på Östersjön under andra världskriget eller i vilket avseende det framträder en ny bild i hans bok.

Mina kritiska synpunkter ska dock inte skymma det faktum att boken är ett bra och mycket välkommet försök till syntes som bygger på en stor mängd forskning som både är aktuell och relevant. Ambitionen att koppla ihop krigshändelserna på hav och land är lovvärd och boken ger en bra översikt över krigshändelserna på Östersjön.



Jan Horck, *Malmö Sjöbefälsskola 1842–1982*
(Göteborg: Breakwater Publishing, 2016), 528 s., inb., ill.

Anmäld av Mats Kero

Livet till sjöss i handelsflottan under sena 1800-talet och 1900-talet är tämligen rikligt belyst i sjömansminnen och etnologiska forskningsrapporter. Sjömannens formella utbildningsgång är dock mera sparsamt och som regel anekdotiskt behandlad, typ läraroriginal och olika upptåg under studietiden till befäl. Ett undantag är minnesskriften *Navigationsskolornas historia* till 100-årsjubileet 1942 under redaktion av Olof Traung. Det är därför glädjande att föreliggande minnesskrift över Malmö Sjöbefälsskola utkommit. Malmö Sjöbefälsskola var en av de fem sjöbefälsskolor som ännu fanns kvar i början av 1980-talet, innan utbildningen centraliserades till Göteborg och Kalmar. Skolan i Malmö omvandlades då till ett internationellt sjöfartsuniversitet i FN-organet IMO:s (International Maritime Organization) regi, World Maritime University (WMU).

Bokens huvudförfattare, Jan Horck, är förutvarande lärare vid Sjöbefälsskolan och pensionerad biträdande professor vid WMU. Förra lektorn vid Malmö Sjöbefälsskola Ulf Lewerentz bidrar dessutom med några avsnitt om maskinbefälsutbildningen. Bokens syfte är dels att beskriva och analysera hur en utbildningsinstitution hanterat de utmaningar som utvecklingen i omvärlden ställt och dels att ge gamla elever och verksamma vid skolan, såväl som allmänt sjöhistoriskt och Malmö-historiskt intresserade en *walk along Memory Lane*, som Horck uttrycker det.

Boken inleds med ett kort kapitel om sjöbefälsutbildning i Sverige före 1842 och bygger på ovannämnda minnesskrift om navigationsskolornas historia från 1942. (Navigationsskola var det gängse namnet fram till 1951 då benämningen sjöbefälsskola infördes.) Upprinnelsen till navigationsskoleväsendet i Sverige ligger i en kunglig skrivelse från 1658 om att

Mats Kero är fil. lic. och medlem av Forum navales redaktionsråd.

inrätta en styrmansskola i Stockholm. I Göteborg etablerades en navigationsskola så sent som 1798. Dock skedde navigationsundervisning av kadetter ombord på Svenska Ostindiska Kompaniets fartyg långt tidigare.

På 1820-talet framfördes en hel del kritik mot de ännu oreglerade förhållandena inom navigationsundervisningen och examinationen av befäl för handelsflottan. Ständerna (riksdagen) antog då ett förslag om undervisning avseende innehåll och examination, men dess ikraftträdande sköts upp till 1834. Detta datum ses av Horck som starten på det statliga navigationsskoleväsendet - fast det av Olof Traung angivna året 1842 nog får ses som mera korrekt. Från och med detta år utbildade i alla fall navigationsskolor under statlig tillsyn skeppare och styrmän för handelsflottan utifrån i en sjöbefälsförordning bestämda kompetenskrav. Navigationsskolorna förlades till Stockholm, Göteborg, Malmö, Kalmar, Härnösand samt Västervik, Visby, Karlstad och Strömstad. (De fyra sistnämnda lades ned 1912.)

Kapitlet är kortfattat och avsett som introduktion även om referensen till charlatanen Gavin Menzies fantasier om en kinesisk upptäckt av Amerika före Columbus snarare känns avskräckande för vidare läsning. Påståendet att magnetkompassen "1750 blev en realitet" är möjligen ett tryckfel fast användningen av kompass i Östersjön ännu under senare delen av 1500-talet förefaller ha varit sällsynt. Tillförlitligheten i magnetkompasserna var naturligtvis långt fram i tiden också ofta tvivelaktig liksom skepparnas och styrmännens kunskaper i deras handhavande var bristfällig, vilket Horck antyder.

Följande två kapitel utgör en resumé över Malmö navigationsskolas utveckling 1842-1942 samt 1942-1982. Därefter ges en utredning av skolans byggnader och lokalisering i Malmö under årens lopp. Från 1880-talet till in på 1960-talet var skolan lokaliserad i en vacker byggnad med ett magnifikt torn på Jörgen Kocksgatan. Betecknande för tidsandan är att skolbyggnaden ersattes av ett anskrämligt parkeringshus. Skolbyggnadernas arkitektur, utsmyckning och lokalisering är grundligt och pedagogiskt beskrivna med rikligt med bilder. Skildringen av miljöerna i vilka utbildningen bedrevs bidrar till förståelsen av Malmö som sjöfartsstad i gångna tider.

Skolans direktion, som verkade fram till 1964 när Länsskolnämnden tog över, och personal behandlas i ett par kapitel. Från starten var ofta hand-

lande och grosshandlare i Malmö ordförande i direktionen. Mest hågkomna idag bland sjöhistoriskt intresserade torde vara ett par andra ordförande: hamnkaptenen Gustaf Stenfelt (1915-1929) – författare till livfulla sjömansminnen och ett par sjöfartslexikon – samt skeppsredare Einar Hansen (1956-1964). Den sistnämnde var starkt sjöhistoriskt intresserad och mecenat. Hans gamla lustjakt *Cinderella* lever kvar som kryssarklubbens skolskepp *Gratia*. Skolans rektorer (som långt fram i tiden titulerades föreståndare) har ett eget avsnitt. Från början rekryterades rektorerna från Flottan som ju kunde erbjuda både nödvändig teoretisk och pedagogisk bakgrund. Först 1931 anställdes den första sjökaptenen som även hade navigationslärarexamen och fil kand-examen. För en äldre generation av *Forum navales* läsare med bakgrund i Flottan torde Torsten Holm (rektor 1957-1968) vara ett bekant namn: medförfattare till *Lärobok i Navigation* 1956 (LIN/56) som i många år användes både i sjöofficersutbildningen och på sjöbefälsskolorna. Sjöbefälsskolans siste rektor (1976-1982) var Sölve Arvedson (1928-2006) till vars minne boken är tillägnad.

Arvedson var starkt engagerad i frågor rörande sjösäkerhet och miljö. Han var initiativtagare till de tankoperativa kurser som sedermera blev obligatoriska för sjöbefäl såväl på svenska fartyg som internationellt. Genom sitt omfattande internationella kontaktnät var det också Arvedson som fick International Maritime Organization (IMO) att lokalisera World Maritime University till Malmö. Lärarkåren och övrig personal behandlas även i ett avsnitt. Här ska bara ett namn nämnas, sjökapten Bertil Chr. Petersson vars sjömansmemoar *Ekloten* som han publicerade på gamla dagar 1984 är en klassiker om segelsjöfarten kring första världskriget.

Redan från början stadgades att föreståndarna för navigationsskolorna förutom sjökaptens- eller sjöofficersexamen skulle ha genomgått en navigationslärarkurs. De sjöofficerare som till en början rekryterades genomgick Flottans kurser och det dröjde till 1913 innan den första "civila" navigationslärarkursen anordnades. Före 1943 omfattade kurserna tre terminer och därefter fyra terminer, där en termin avsattes för pedagogik och provlektioner inför klass. Förkunskapskraven för att antas till navigationslärarutbildning liksom behörighetskraven för ordinarie navigationslärartjänst blev efterhand allt högre. Så var ett antagningskrav för kursen 1977 20 universitetspoäng i matematik och kraven på sjötjänstgöring så omfattande att

det i praktiken tog 13 år att bli behörig navigationslärare! Kursen 1977-78 blev också den sista statligt anordnade kursen för navigationslärarexamen. Det blev helt enkelt för dyrt i relation till de fåtaliga eleverna, enligt Horck.

I kapitlet utbildningens organisation ges en genomgång av läroböcker, instrument för navigation och lastberäkningar, simulatorer, maskinutrustning m.m. som användes på sjöbefälsskolan. Sedan följer ett kapitel om eleverna, de blivande sjöbefälen, med minnesbilder av gamla elever från skoltiden och även deras fortsatta karriärer. Här noterar en f.d. elev att skolan delade ut ett stipendium instiftat av Felix von Luckner men missminner sig och skriver att denne hade varit ubåtschef; von Luckner var som bekant under första världskriget världens siste kaparkapten på ett seglande skepp, *SMS Seeadler*. Den löpande texten avslutas med två korta kapitel om varför skolan lades ned och själva arbetet med boken. Boken har en engelsk sammanfattning, personregister och bildförteckning och avslutas med två bilagor över examinerade sjöbefäl samt anställda 1942-1982.

Hur lyckades då Malmö Sjöbefälsskola med sitt uppsåt, att utbilda befäl för handelsflottan? Starten 1842 var tämligen blygsam, endast fyra elever avlade examen våren 1843. Men senare under 1800-talet inskrevs och examinerades årligen 50-70 styrmans- och sjökaptenselever. Vid 100-årsjubileet 1942 låg antalet på 150-170 elever som då även omfattade maskinist- och övermaskinistklasser (senare kallade sjöingenjörer). Efter andra världskriget blev befälsbristen i handelsflottan ett konstant fenomen. Femtio- och sextiotalen var en guldålder för svensk sjöfart och liksom för industrin i land fanns problem med arbetskraftsförsörjningen. Sjöbefälsutbildningarna försökte sig på kortare utbildningar med elever som hade studentexamen, men med begränsad framgång. Några av de större rederierna införde ett system med fartygsbefälselever ombord med styrd praktik, även det med begränsade resultat. Följden blev omfattande bristmönstringar av obehörigt befäl. Den rådande befälsbristen berodde emellertid i huvudsak på orsaker utanför skolornas kontroll.

När sedan Malmö Sjöbefälsskola lades ned var läget för svensk sjöfart naturligtvis radikalt annorlunda än på 1960-talet. Ändå hade utbildningen av sjöbefäl på skolan trendmässigt ökat ända till och med 1980. Generösare avlösningssystem och striktare bemanningsregler som stävjade brist-

mönstringar gjorde att de nyutbildade ändå hade goda möjligheter till befälsjobb trots en minskande handelsflotta. Horck sörjer naturligtvis nedläggningen av sitt *alma mater* och det var knappast heller kvalitetsskäl eller bristande elevunderlag som gjorde att just skolan i Malmö lades ned. Däremot talade kostnaderna för att upprätthålla en kvalitativ utbildning med avancerade simulatorer och annan teknisk utrustning för att koncentrera den till färre orter. Att då skolan i Malmö lades ner torde ha haft lokaliseringspolitiska orsaker. I avsnittet har för övrigt ett fel insmugit sig beträffande nedläggningen av Härnösands Sjöbefälsskola som skedde 1986 – inte 1985 som står i texten.

Över 500 sidor om Malmö Sjöbefälsskolas historia är kanske inte något som lockar till sträckläsning. Men för den som är intresserad av utvecklingen av svensk handelssjöfart i synnerhet från andra världskriget till millennieskiftet finns mycket information att botanisera i. Som referensbok hade boken emellertid vunnit mycket på ett sakregister förutom personregistret. Bildmaterialet kompenserar nu detta till viss del och bildtexterna är informativa. Här kan man fördjupa sig i gamla instrument för navigation, mätning av last och fartygsstabilitet, hur undervisningen skedde i olika laboratoriesalar och även utsmyckning och arkitektur på skolbyggnaderna.



Thomas Taro Lennerfors, *Elling Ellingsen – The shipping entrepreneur* (Stockholm: Medströms Bokförlag, 2016), 222 s., inb., ill.

Anmäld av Eric Hallberg

Föreliggande bok, vilken är skriven på engelska, handlar om entreprenören Elling Ellingsens (1942-2015) verksamhet inom sjöfartsbranschen under perioden 1973-2015. Det framhålls tidigt i boken att det inte är någon personlig biografi över Elling Ellingsen utan en affärsbiografi över honom. Författaren, Thomas Taro Lennerfors, som är verksam vid Institutionen för teknikvetenskaper vid Uppsala universitet har tidigare författat böcker inom sjöfartsområdet: två om Stena, och en om Stockholmsrederierna.

Lennerfors skriver i bokens efterord att han träffat Ellingsen en gång, 2009, då han studerade tankrederierna i Stockholm. Lennerfors uppfattade Ellingsen som en inspirerande person och bad honom att berätta om sin karriär inom sjöfarten. När Ellingsen avlidit kontaktades Lennerfors av Elling Ellingsens son Per för att skriva om Ellingsens verksamhet som entreprenör inom sjöfarten, och resultatet av Lennerfors arbete blev denna bok. Det måste ha krävts ett avsevärt forskningsarbete och även kontakter med Ellingsens medarbetare för att samla in materialet för att åstadkomma denna mycket omfattande och detaljerade text.

Ellingsens liv sammanfattas i det sista kapitlet i boken på följande sätt: en sjöman som gick i land, startade ett företag som växte, kollapsade, men som lyckades komma tillbaka.

Ellingsen föddes i Norge, men kom att tjänstgöra som styrman ombord på svenska fartyg, först hos Broströms och senare i Swedish Gulf Line som var engagerade i transport av skogsprodukter, inte minst papper i rullar.

Eric Hallberg är professor em i zoologi vid Lunds universitet. Han ingår också i Länsrättens redaktion.

Detta kom att påverka hans framtid. När Ellingsen gått iland kom han att anställas av SCOL, och här kom han att intressera sig för lasthanteringen. Han utvecklade ro-rofartyg med sidoportar och lastningsponton för en optimal lasthantering av papper i rullar, speciellt i hamnar med tidvattnen. När SCOL kollapsade kunde han starta eget, ett rederi som 1980 fick namnet Sea-Link. Det rederiet kom givetvis att fokusera sin verksamhet på transporter av skogsprodukter.

På flera ställen i boken kallas Ellingsen för en alkemist, och detta syftar på att han liksom en alkemist kunde förvandla tämligen värdelösa föremål till något mycket värdefullt. I Ellingsens fall var det tämligen gamla och billiga fartyg, som genom begränsade och anpassade ombyggnader kunde få en ny funktion för en specialiserad transportverksamhet. Tidiga exempel på detta är *Ocean Link* och *Forest Link*, vilka tidigare tillhört Broströms, och dessförinnan Svenska Lloyd. Med dessa och andra fartyg kunde han starta upp en verksamhet som involverade Combi Shipping och Transfenica. Familjen Ellingsen flyttar 1984 till England, och där blir han bekant med Mats Arnhög som var verksam inom oljebranschen. De kommer att inleda samarbete inom sjöfarten, och Ellingsens verksamhetsområde vidgas. Ellingsen förvärvar exempelvis tre lastterminaler i sydöstra England.

Affärerna i Sverige kommer att förflyttas till södra Sverige då Rederi AB Nordö förvärvas, och får namnet Nordö-Link. Planerna på en färjelinje, Euroway, mellan Malmö och Travemünde såg ut att realiseras då två passagerarfärjor beställdes. Han hade också en stor förmåga att leta upp varv som kunde skapa nybyggen till mycket förmånliga kostnader. Ett exempel på just detta är de två passagerarfärjor för Euroway som beställdes vid varvet Brodosplit i Split under 1990. Här kom dock inbördeskriget i Jugoslavien att försena leveranserna, men färjan *Frans Suell* var i trafik för Euroway under åren 1992-1994. Den andra färjan kom aldrig i trafik för Euroway.

Under 1994 kom Mats Arnhögs och Ellingsens vägar att skiljas, och i samband med detta kom Ellingsen inte längre att vara involverad i rederiverksamhet, men idérik som han var startade han upp en verksamhet med returpapper i England i samarbete med Holmen. Dessutom fortsatte han sin terminalverksamhet. Men Ellingsen kom efter några år tillbaka som redare. Återigen var det en stor framsynthet som uppenbarades då Ellingsen beställde nybyggen i Kina. Varvet, Jinling, hade inte sysslat med byggnation

av större fartyg innan, men resultatet blev mycket bättre än vad som de mer realistiska bedöarna hade kunnat föreställa sig. Ett skäl till att det fungerade så bra var att man hade inte mindre än fem inspektörer på plats, som under byggtiden på två år inte skådade dagsljus sas det. De i Kina byggda fartygen chartrades ut, och denna verksamhet fungerade enligt ritningarna. Ellingsen drabbas emellertid av en stroke 2009, och efter denna trappade han ner sin verksamhet inom företaget.

Det ges mycket noggranna uppgifter i boken om de olika faserna i Ellingsens affärsverksamhet, och det var ju också författarens uppdrag. Redogörelserna för de olika affärerna är så noggranna att läsandet ibland blir väl krävande, och att det finns en risk att drunkna i detaljer. Kort sagt, det är inte en bok som man sträckläser, men det har väl heller inte varit avsikten med den. Man kan också tycka att Ellingsen som person inte får det utrymme som han förtjänar, utan att det är entreprenören Ellingsens verksamhet som får i stort sett allt utrymme. Men när man läst boken är det ganska naturligt att ställa sig frågan hur Ellingsen var som människa. I det sista kapitlet som har titeln: Elling Ellingsen – sjöfartsentreprenören, får man en del upplysningar om detta, och det gör att boken totalt får ett större djup.



N. A. M. Rodger, J. Ross Dancy, Benjamin Darnell och Evan Wilson,
Strategy and the sea: Essays in Honour of John B. Hattendorf
(Woodbridge, Suffolk, UK; Rochester, NY, USA: The Boydell Press,
2016). xi, 303 s, inb, ill.

Anmäld av Gustaf Fryksén

Den 10-12 april 2014 hölls konferensen "Strategy and the Sea" vid All Souls College i Oxford för att markera den prisbelönta professorn John B. Hattendorfs pensionering och forskargärning. Bidragen till denna resulterade så småningom i en festskrift med samma titel som utkom 2016. Hattendorf, som mellan 1984 och 2016 var professor i maritim historia vid den amerikanska marinens skola för högre militär utbildning (U.S. Naval War College), behöver troligen ingen längre bakgrundspresentation för *Forum navales* läsare, men eftersom hans avtryck inom den maritimhistoriska forskningen är så betydande är det kanske ändå motiverat att i korthet först rekapitulera något ur hans omfångsrika verksamhet.

Mest märkbar gör sig Hattendorfs betydelsefulla gärning under en genomgång av hans stora vetenskapliga produktion. Det gäller monografier, artiklar, essäer, arkivguider och förteckningar, källpublikationer, bibliografier, recensioner, utställningskataloger och inte minst som redaktör för flera antologier och uppslagsverk. En bibliografi över Hattendorfs publicerade texter är inkluderad i festskriften (s. 255-284) och utgör förstås en viktig resurs för den maritimhistoriskt intresserade.

Hattendorf har bland annat varit huvudredaktör för *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, ett referensverk med över 900 artiklar, som utkom i fyra volymer 2007. Han har också varit redaktör för flertalet rapporter från International Seapower Symposium (ISS), den återkommande konferens som brukar hållas vid den amerikanska marinens skola för högre militär utbildning i Newport, Rhode Island. Särskilt bör även nämnas Hattendorfs studier av exempelvis historikern Alfred T. Mahans strategi- och krigsteori. För svenska förhållanden kan verken *Saint Barthélemy and the Swedish*

Gustaf Fryksén är doktorand i historia vid Historiska institutionen, Lunds universitet.

West India Company: a selection of printed documents, 1784–1814 (1994) och *John Robinson's Account of Sweden, 1688* (1998) vara intressanta att undersöka närmare. En antologi som enligt bibliografin är under utgivning hos det Rotterdambaserade förlaget Karwansaray är *Charles XII: Warrior King*, vilken naturligtvis också bör väcka intresse.

Festskriften inleds med förordet "John B. Hattendorf – A Transatlantic Tribute" av den välrenommerade maritimhistorikern N.A.M. Rodger. Efterföljande inledning är skriven av de övriga redaktörerna: militärhistorikern J. Ross Dancy (Sam Houston State University, Texas), doktoranden Benjamin Darnell (New College, Oxford) och forskaren Evan Wilson (National Maritime Museum, Greenwich). Förutom bibliografin avslutas festskriften med ett efterord av Rodger, ett välfungerande index och en Tabula Gratulatoria.

Festskriftens övergripande fokus är som titeln anger strategi och hav och den uttalade ambitionen är att texterna främst skall beröra andra flottor än de brittiska och amerikanska. Totalt rymmer boken 21 artiklar i varierande ämnen vars gemensamma syfte också är att presentera ny forskning. Samlingen författare är internationell med olika yrkesbakgrunder inom det marina fältet. Framför allt består författarna av akademiska forskare från Storbritannien och USA, men de kommer också från Nederländerna, Frankrike, Australien, Spanien, Japan, Tyskland, Kanada och Danmark. Artiklarna är i viss mening ordnade kronologiskt-tematiskt och tidspannet sträcker sig från förmodernt 1500-tal (spansk adel som galärkapten) till 1900-talet (1970-talets geopolitiska situation för marin verksamhet i Indiska oceanen). Sammantaget kan dock sägas att artiklarna har en övervikt mot 1700-talet och 1900-talet. Artiklarna varierar i utformning och fokus; vissa berör enskilda händelser och teman, andra tar sig an längre förlopp och idéer över flera sekler. Ämnena som berörs är bland annat flottors bemanning, ledarskap, sociala frågor, sjöofficerare, underrättelseverksamhet, utbildning i marina ämnen, sjömaktens inflytande, sjöfartspolitik och strategiskt tänkande. Så får till exempel läsaren ta del av så olika ämnen som bemanningsproblemen i brittiska flottan under 1700-talet, den spanska flottans offensiva strategier 1763-1808 och marin intellektualism i den Kejsarliga japanska flottan. Den löpande framställningen, med de varierade ämnena och som avslutas med artiklarna "History and Navies: Defining a

Dialogue" (James Goldrick) och "Teaching Navies Their History" (Geoffrey Till), upplevs trots sina olikheter som väl sammansatt och avvägd. Behållningen för läsaren är genomgående stor och oavsett om intresset ligger på generell maritimhistorisk nivå eller på specifika områden inom fältet, finns det troligtvis något intressant att läsa för de flesta.

Den danska maritimhistorikern Jakob Seerups välskrivna artikel "Danish and Swedish Flag Disputes with the British in the Channel" (s. 28-36) tar upp exempel på konfrontationer gällande flaggan i Engelska kanalen från 1690-talet och under 1700-talet och i vilken kontext vi bör förstå dem. De svenska exempel som berörs är den fruktlösa drabbningen vid Orford Ness sommaren 1704, men också några exempel från mitten av 1700-talet, bland annat kaptenen "Rajalihns" segling genom kanalen med ett svenskt örlogsfartyg 1755. Fartyget är mest sannolikt *Södermanland*, som fördes av Johan von Rajalin till Medelhavet samma år.

Strategy and the sea är på flera sätt en läsvärd och vetenskapligt komplett festskrift. Innehållet spänner över många ämnen, texterna är skrivna av välrenommerade författare och inte minst är redaktörernas arbete till synes föredömligt gjort. Markeringen av Hattendorfs pensionering och hedrandet av hans gärning som maritimhistoriker kan därför inte ha genomförts på ett bättre sätt.



Simon Ekström & Leos Müller (red.), *Angöringar: berättelser och kunskap från havet* (Göteborg: Makadam Förlag, 2017), 221 s, inb.

Anmäld av Per Forsberg

Angöringar: berättelser och kunskap från havet är mycket mer än en vanlig bok. Den låter läsaren följa med på resor till olika platser under olika tidsepoker. Platser som Gustaviana, Karlskrona, Göta kanal, kräftans vändkrets och skärgården utanför Stockholm, visas upp både på ytan och på djupet. Författarna behandlar olika samtidsbilder som läsaren kan känna igen sig i, pekar ut de ytliga i dem och lyfter sedan med en berättande stil fram det maritima arv som finns dolt under ytan.

Bokens huvudsakliga bidrag är just att kunskap om historiska platser och skeenden behövs för att navigera i samtiden. Hänvisningar görs flera gånger till Olaus Magnus vackra *Carta marina* från 1539, som särskiljer sig genom att inte bara hav, land och höjdkonturer är utmärkta utan även sjöodjur och andra mytologiska varelser. Genom att lyfta fram det som döljer sig i djupen, under ytan, är den mer invecklad och kaotisk. Just därför är den bättre lämpad att använda vid navigation än endimensionella kartor.

På liknande sätt är det med bokens tio kapitel, vilka aldrig enbart behandlar det som rör sig på ytan. Det komplicerade och komplexa lyfts upp ur djupen och ställs jämte historielösa bilder som har sin begränsning i det formella och ytliga. Genom berättelser om historiska händelser konstrueras en komplex bild av ett landskap, där inte bara ytan och landkonturer syns utan även bortglömda monster och äventyrare. Den som läser boken får uppleva att det de håller i händerna egentligen är en *Carta marina* med skrämmande djup och nutida monster i form av ubåtar, sopor, radikalism, glömska, slaveri och byråkrater.

Per Forsberg är universitetslektor på Handelshögskolan vid Örebro universitet. Han disputerade 2002 med avhandlingen "Berättelser och omdömen i en redares vardag" (Göteborg: BAS).

Bokens berättelser rör sig aldrig enbart på historiskt djup. I stället utmanas hela tiden dagens ytlighet. Berättelserna kompletterar och utmanar rådande uppfattningar, det maritima livet framställs som något helt annat än enkelsidigt och det förflutna är närvarande under ytan. I bokens kapitel kombineras yta med djup på olika sätt. Verkligheten tillsammans med förväntningar om tristess och sjukdomar ställs mot drömmar och äventyr; det enkla mot det invälda; vanliga uppfattningar mot faktum; det kända mot det okända; det förväntade mot det upplevda; simpel vinstdrift mot vetenskapliga ideal; det kortfattande och icke-emotionella mot dramatik och känslomässighet.

Några glimtar över hur boken lyfter fram maritimt liv och kultur till ytan: Det handlar om humrar som mytologiska väsen men också som lyxartiklar och kommunikativa resurser; nutida långfärdsseglares bloggar om vad som sker när det egentligen inte sker så mycket, reseberättelser från Ostindiska kompaniets skepp där berättaren skulle rapportera att hen sett 'rätt' saker och varit med om 'rätt' äventyr. På det sättet kopplades individuell upplevelse med litterära genrer. Det svenska fritidsbåtlivet skildras på ytan där nostalgi och semesterdrömmar bejakas, och vatten, ljud och berättelser medierar nuet med det förflutna. Men, fritidsbåtlivet handlar inte bara om jungfruliga naturmiljöer. Läsaren får även ta del av berättelser om fritidsbåtlivet på djupet, i form av nedskräpning förr och nu. I andra kapitel visas hur massmedia skapar hotbilder från djupet (särskilt från ubåtar) och hur ytliga politiska strömningar blåses upp; hur bilder av hot skiljer sig åt på lokal nivå, som i sjöfartsstaden Karlskrona och på nationell politisk nivå. I de avslutande kapitlen behandlas hur den svenska kolonin S:t Barthélemy inte endast var en yttlig plats för marknadsutbyte utan fungerade även som en politisk mötesplats. Slutligen får läsaren följa med ner i det historiska djupet när det gäller Sveriges neutralitetspolitik, vilket visar sig ha en lång tradition bakåt i tiden och involverar handel med nationer i krig.

Sjöfarten är fascinerande just därför att det är en av få överlevande traditionella berättarkulturer. Detta framkommer med tydlighet i denna bok som samtidigt själv är en del i denna kultur, utan att författarna kompromissar med akademisk tillförlitlighet. Att lyfta fram och ta del av denna berättarkultur som ett marint arv är även viktigt ur ett demokratiskt per-

spektiv. En berättelse är alltid en inbjudan till andra att berätta sina berättelser. Därför är boken viktig, som en motpol mot förenklade bilder förmedlade av media eller samtidens benägenhet att formulera detaljerade arbetsbeskrivningar och checklistor – sådant som kväver berättandet. Det behövs berättelser som går på djupet och inbjuder till komplicerade resonemang och diskussioner utifrån olika ståndpunkter. Det märkvärdiga med boken ligger i hur berättelserna konstruerar en komplex karta där allt har en djupare sida. Denna komplexa karta kan hållas aktuell genom ständigt berättande om händelser och platser både historiska och samtida.

Olika läsare kommer förmodligen att fasta för olika berättelser. Några kanske till och med önskar fler berättelser som problematiserar dagens ytlighet eller får egna ideér om vad som kan lyftas fram ur de historiska djupen? Ingen karta är naturligtvis fullständig och bokens berättelser kan ses som en inspiration och utmaning till läsaren att berätta sina berättelser på ett sätt där yta kombineras med djup. Boken är som en gymnastisk övning i att tänka med maritima entiteter. Läsaren får med sig en *Carta marina* där samtiden kan läsas av i relation till det annars dolda och glömda. "Marina entiteter är bra att tänka med", som en av bokens författare uttrycket det.



Lennart Bornmalm, Andreas Ingvarsson, Krister Bång och Lars O. Carlsson, *Ö-varvet 100 år: 1916–2016* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2017), 158 s., ill.

Anmäld av Per Hallén

Boken *Ö-varvet 100 år 1916–2016* berättar om anläggandet och driften av ett varv på Öckerö utanför Göteborg i ett hundraårigt perspektiv.

Läsaren får genom en föredömlig introduktion kännedom om varför Öckerö var en lämplig plats att anlägga ett varv under tidigt 1900-tal. I det "sjölandskap", som öarna i både södra och norra skärgården utgör, fanns efterfrågan på varvstjänster från både fraktfart och fiske. I området fanns även Berg Propulsion (numera Caterpillar). Det bildades alltså ett marint inriktat kluster i skärgården av olika former av företag. Öckerös ställning som den socken i Sverige som hade flest varv under 1900-talets första hälft. Detta var givetvis kopplat till den expansiva fiskenäringen under samma tid. Även om boken inte diskuterar teorier kring företagsetableringar så har den ändå några trådar som är intressanta även ur ett forskningsperspektiv.

Etablerandet av Ö-varvet kom under en period när de små fiskefartygen höll på att genomgå en motorisering, där var skärgården utanför Göteborg ett pionjärområde med en snabb teknisk förnyelse av fiskeflottan. Företagsamheten och kapitalet i området kan enligt författarna kopplas till sillperioden under slutet av 1800-talet då vadbinderier, smedjor och även varv etablerades i området. Det är intressant och trolig koppling som görs mellan sillfisket och inkomsterna därifrån och 1900-talets företagande, men det återstår att belägga.

Inplaceringen av företaget i detta större sammanhang är mycket lovvärt och gör att boken blir användbar i andra sammanhang än enbart det lokalhistoriska. Studier av dessa mindre varvsanläggningar är inte vanliga då forskningen oftast har fokuserat på de stora företagen.

Per Hallén är universitetslektor i ekonomisk historia vid Göteborgs universitet.

En aspekt som skulle ha kunnat diskuteras mer är bildandet av Föreningen Sveriges Mindre Varv 1939. Denna form av samarbetsorganisationer fanns även för de stora varven och inom andra branscher. Fenomenet med begränsning av konkurrensen genom samarbetsorganisationer har uppmärksamrats mycket av forskningen under senare år. I boken om Ö-varvet får man intrycket att begränsning av konkurrensen var något positivt, möjligen var det så för varvet men knappast för de som behövde anlita ett varv. En något mer kritisk blick hade varit nyttig vid presentationen av den nya samarbetsorganisationen.

Företagshistoriska skildringar fångas ofta av ägarstrukturen och låter denna bli ryggraden genom skildringen av företaget. Ett alternativt sätt är att låta branshutvecklingen eller den bredare samhällsekonomiska förändringen utgöra strukturen som styr framställningen. Boken om Ö-varvet är upplagd till större delen utifrån generationsskiftet inom företaget. Men det finns också en ambition att koppla företagets utveckling till den allmänna ekonomiska utvecklingen, inte minst inom fisket som under lång tid varit den viktigaste kundgruppen.

Ö-varvet 100 år är en mycket tilltalande bok som säkerligen kommer att locka läsare. Boken är rikligt illustrerad men tryckningens kvalitet gör inte bilderna rättvisa. Det är olyckligt och försämrar helhetsintrycket påtagligt.

Texten kan med fördel läsas av alla med intresse av fartyg, varv, sjöfart och fiske eller har ett lokalhistoriskt intresse. Boken kan till viss del även vara användbar för forskare som vill studera varvsnäringen eller praktiken inom skeppsbyggeri vid ett mindre varv i ett hundraårsperspektiv. Där finns dock nackdelen att boken inte har ett referenssystem i form av noter utan endast en källförteckning vilket kan göra det svårt att hitta de källor som författarna använt.

Trots vissa kritiska synpunkter kan jag ändå rekommendera boken som en intressant studie av ett varv som överlevt medan de stora skeppsvarven i Sverige helt försvunnit.

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."

2016: Victor Wilson, historiker vid Åbo Akademi. Han tilldelades priset för sin avhandling *Krig och handel i den karibiska frihamnen Gustavia, 1793–1815*. Avhandling utgör ett viktigt forskningsbidrag till svensk historieskrivning och ett nytt och betydande bidrag till den atlantiska kolonialismens historia. Wilsons arbete placerar historien om den svenska kolonin S:t Barthélemy och dess frihamn Gustavia för första gången i ett relevant maritim historiskt sammanhang.

2017: Jakob Seerup, intendent (museumsinspektør) vid Bornholms Museum, tidigare vid Orlogsmuseet i Köpenhamn. Han belönades för sin omfattande vetenskapliga produktion om den danska örlogsflottans verksamhet i Östersjön under det långa 1700-talet. I Jakob Seerups forskning ryms både internationella utblickar och jämförelser med den svenska flottan. Genom att belysa mindre uppmärksammade aspekter av flottans verksamhet och sociala organisation har han även bidragit till att utveckla örlogsforskningen i nya riktningar.

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 markeras med tre punkter inom parentes: [...].

Fartygsnamn, boktitlar och tidskrifter kursiveras och skrivs utan citattecken.

Sjöhistoriska Samfundets styrelse

Ordförande:	Kommendör Bo Wallander (pensionerad)
Vice ordförande:	F.d. museichef Klas Helmerson
Skattmästare:	Kommendörkapten Mikael Råman (pensionerad)
Redaktör:	Docent Thomas Taro Lennerfors
Biträdande redaktör:	Professor Jerker Widén
Biträdande redaktör:	Fil. Dr. AnnaSara Hammar
Övriga ledamöter:	Fil. lic Mirja Arnshav
	Ambassadör Lars Grundberg
	Professor Leos Müller
	Fil.Dr. Ingvar Sjöblom

Board of the Swedish Society for Maritime History

Chairman:	Captain Bo Wallander (Ret'd)
Vice Chairman:	Museum Director (ret) Klas Helmerson
Treasurer:	Commander Mikael Råman (Ret'd)
Editor:	Associate Professor Thomas Taro Lennerfors
Deputy Editor:	Ph.D. AnnaSara Hammar
Deputy Editor:	Professor Jerker Widén
Members of the Board:	MPhil. Mirja Arnshav
	Ambassador Lars Grundberg
	Professor Leos Müller
	Ph.D. 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
c/o Rosenius
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: AnnaSara Hammar, email: annasarahammar@gmail.com
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