



nr 77

Forum navale

Yrjö Kaukiainen:
Det gåtfulla vraket vid Borstö.

Ingvar Svanberg:
Papegojor och andra djur ombord.

Per Forsberg:
Om manskapet på ostindiefararna.

Inge-Björn Mossige-Norheim och Cecilia Åse:
U 137 – en spaning efter kalla krigets recept.

Sjöhistoriska Samfundets tidskrift 2021



Nr 77

Forum navale



Sjöhistoriska Samfundets tidskrift
2021

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, 2021
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 Martin Eriksson
e-post: martin.eriksson@umu.se
Bitr. redaktör Andreas Linderöth
e-post: linderötha@gmail.com

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

INNEHÅLL

Redaktionens förord 8

Artiklar

Yrjö Kaukiainen: Det gåtfulla vraket vid Borstö. 10

Essäer

Ingvar Svanberg: Papegojor och andra djur ombord. 32

Per Forsberg: Om manskapet på ostindiefararna. 50

Inge-Björn Mossige-Norheim och Cecilia Åse:
U 137 – en spaning efter kalla krigets recept. 84

Recensioner

Anne Doedens and Matthieu Borsboom: *De canon van de Koninklijke Marine. Geschiedenis van de zeemacht.*
Anmäld av Gijs Rommelse 102

Steve R Dunn: *Battle in the Baltic: The Royal Navy and the Fight to Save Estonia & Latvia 1918–1920.*
Anmäld av Lars Ericson Wolke 105

Evan Mawdsley: *The War for the Seas. A Maritime History of World War II.*
Anmäld av Lars Ericson Wolke 109

Svein Aage Knudsen: *Olje som våpen – Oljetransporter til Norge under nøytralitet og okkupasjon 1939–1945.*
Anmäld av Lars Westerlund 112

Lars Ericson Wolke: *Stridens verklighet. Döden på slagfältet i svensk historia 1563–1814.*
Anmäld av Bo G Hall 115

Johan Rönby (red.): *On War on Board: archaeological and historical perspectives on early modern maritime violence and warfare.*
Anmäld av Fredrik Kämpe 119

Gelina Harlaftis: *Creating Global Shipping: Aristotle Onassis, the Vagliano Brothers, and the Business of Shipping, c. 1820–1970.*
Anmäld av René Taudal Poulsen 122

Martin Jes Iversen and Jesper Buhl: *Danish Shipping in the 21st Century – Navigating troubled waters.*
Anmäld av Hanna Hagmark 125

Larrie D. Ferreiro: *Bridging the Seas –The Rise of Naval Architecture in the Industrial Age, 1800–2000.*
Anmäld av Emmanuel Guy 128

Mikko Huhtamies och Juha-Matti Granqvist: *Onnettomuus ja onni. Kauppalaivojen haaksirikot ja pelastustoimet Itämerellä 1600–1800-luvuilla (Lycka och olycka. Handelsfartygens förlisningar och räddningsinsatser på Östersjön under 1600–1800-talen).*
Anmäld av György Nováky 132

Tomas Svensson och Sture Sundén: *Hela folkets båt: Hur två av världens mest kända segelbåtar skapades.*
Anmäld av Mats Kero 137

Claes Lund och Lars-Erik Andersson: *Norrviken båtvarv. En berättelse om ett varv i Roslagen och dess båtar.*
Anmäld av Klas Helmersson 142

Gudrun Nyberg (red.): *På vattnet. Hundra år i Göteborg.*
Anmäld av Bo G Hall 145

Tommy Hedenström och Anders Bengtsson: *En skärgårdsbondes dagbok, Smådalarö gård 1815–1834.*
Anmäld av Marja Erikson 148

Christian Ostersehlte: *Eisbrecher vor Reval: Die Flotte des Revaler Börsenkomitees.*
Anmäld av Martin Eriksson 151

Övrigt

Forskarpriset till Jan Gletes minne 154

Sune Örtendahls stiftelse 156

Anvisning för manusförfattare 158

Styrelse 161

Forum navales redaktionsråd 163



Redaktionens förord

Thomas Taro Lennerfors
Martin Eriksson
Andreas Linderöth

Vi har härmed nöjet att presentera ett nytt nummer av *Forum navale*, Sjöhistoriska Samfundets tidskrift som har som syfte att "bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former". Trots att världen präglades av Coronapandemin under 2020 har utforskandet av sjöhistorien fortsatt.

Detta nummer av *Forum navale* består av en *vetenskaplig artikel* som har genomgått oberoende sakkunniggranskning av åtminstone två anonyma granskare. Yrjö Kaukiainens artikel handlar om det vrak som upptäcktes på 1950-talet utanför ön Borstö i det yttre havsbandet av Finska Skärgårdshavet. Detta vrak troddes tidigare vara *St. Mikael*, men i den här artikeln ifrågasätts detta, och istället diskuteras vilket skepp det skulle kunna vara som ligger utanför Borstö.

Artikeln följs av tre populärvetenskapliga *essäer* som har genomgått redaktionell granskning. I den första essän diskuterar Ingvar Svanberg förekomsten av djur ombord på fartyg i den maritima kulturhistorien, som sällskap, levande proviant, handelsvaror, och diplomatiska gåvor. Den andra essän är skriven av Per Forsberg har till syfte att belysa villkoren för matroserna, jungmännen och skeppsgossarna på Ostindiska kompaniets skepp. Den tredje essän skriven av Inge-Björn Mossige-Norheim och Cecilia Åse fokuserar på *U 137* som gick på grund i Gåsefjärden utanför Karlskrona, från ett matperspektiv. Varför var "den bästa kocken" på flottbasen i Baltijsk ombord på *U 137*, och vad serverades kapten Gusjtjin ombord på *HMS Västervik*?

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

europiska örlogsflottorna under tidigmodern tid. År 2020 gick priset till Hanna Hagmark, chef för Ålands Sjöfartsmuseum, som belönas "för sina pionjärinsatser i forskningen om sjömanshustrun, exempelvis i boken *Avsked och återseende. Sjömanshustruns liv under 1900-talet* (2008), och för sitt arbete för att beforska och bevara Ålands maritima kulturarv."

På ett sent stadium av arbetet med detta nummer av *Forum navale* nåddes redaktionen av budet att den nederländske marinhistorikern Gijs Rommelse den 2 november 2020 hade gått bort vid blott 43 års ålder. Hans recension på sid 102 blev därmed det sista av en lång rad bidrag från hans produktiva penna – i föregående nummer kunde vi till exempel läsa en både lärd och underhållande essä om 1600-talets nederländska Sverigebild. Vi sörjer Gijs Rommelse som en världskänd utforskare av den tidigmoderna sjöhistorien och en betydelsefull medlem av *Forum navales* redaktionsråd.

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 2020 utkommit följande skrifter:

Hans Norman: *Sjöfärder i Österled. En resa i historien* (Stockholm: Balkong förlag, 2020). Ingår i *Forum navale* skriftserie som nr 68.

Arnshav, Mirja: *De små båtarna och den stora flykten: arkeologi i spåren av andra världskrigets baltiska flyktbåtar* (Lund: Nordic Academic Press, 2020). Ingår i *Forum navale* skriftserie som nr 69.

Malmberg, Gert: *Svenska Orient Linien. Rederiet som överlevde* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2020). Ingår i *Forum navale* skriftserie som nr 70.



Det gåtfulla vraket vid Borstö

Av Yrjö Kaukiainen

Ett mystiskt skeppsbrott

...det ser ut att i havsbotten utanför Borstö ligger en riktig sjöfartshistorisk skatt. Något motsvarande finns inte i hela Norden.
(Allan Gustafsson, Suomen merenkulku 7–8/1956)

Nästan samtidigt som regalskeppet *Vasa* återfanns i Stockholm, upptäcktes ett välbevarat tvåhundra år gammalt vrak av ett tremastat handelsfartyg utanför Borstö, som ligger i det yttre havsbandet av Finska Skärgårdshavet. Åtminstone i Finland upplevdes detta som en nästan lika stor sensation som upptäckten av *Vasa*. Borstö-fyndets sensationella karaktär förstärktes ytterligare i början av 1960-talet, då en svensk dykargrupp (vars medlemmar redan hade undersökt *Vasa*) förde upp riktiga skatter från vraket: guld- och silverur, gyllene och förgyllda snusdosor samt solfjädrar utsirade med diamanter och rubiner. Även delar av ett lätt hästfordon hittades. Senare på 1990-talet har finska dykare fört upp ett större antal pjäser av Meissen-porslin. Borstö-vrakets rykte som ett skattskepp bleknade dock en aning då *Vrouw Maria* upptäcktes sommaren 1999 men,

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

åtminstone mätt med antalet föremål av ädla metaller och annan lyx, är det fortfarande helt unikt.¹

Borstö-vraket ansågs också spännande därför att det inte fanns någon pålitlig dokumentation av skeppsbrottet; åtminstone såg inte myndigheterna ut att ha känt till det. På Borstö har det dock bevarats en apokryfisk tradition, enligt vilken ett skepp för länge sedan hade sjunkit vid Ytterskär (sydväst om bylandet); överlevande hade kommit upp på skäret men dog där och begravdes under en kullerstensmatta.² Då Borstö blev bebodd först på 1740-talet kan det inte vara fråga om en urgammal sägen.

Redan vid de första dykningarna hittades faktiskt föremål, som kunde vittna om skeppets destination samt när det sjönk. På locket till ett skrin kunde man läsa att mottagaren levde i Sankt Petersburg, och stämplar på guldföremål visade att de nyaste hade tillverkats 1746 eller 1747. Själva skeppet ansågs vara en ganska typisk holländsk galjot med tre master, och eftersom de flesta ur hade signerats med "London", tycktes det vara fråga om ett fartyg som kommit från Nordsjön. Det fick arbetsnamnet *Borstö I* – i närheten fanns nämligen även ett annat sjunket skepp, barken *Nordstierman* som hade havererat i december 1808.³

Genom arkivforskning som främst utfördes av magister (sedan 1995 doktor) Christian Ahlström försökte man identifiera vraket. Den första ledtråden fanns i Åbo landskapsarkiv. I februari 1748 hade det i Åbo auktionskammare⁴ bjudits till salu ett parti klädespersedlar från en koffert som bärgats från "Nagu skär". Senare registrerades det i Åbo sjötullsrätt, att kofferten i fråga hade funnits av dykeriuppsyningsman Björkman och strandfogden i Borstö (som inte var någon annan än öns första husbonde) "uti November Månad ifrån ett Strandad Fartyg". Här är det dock fråga om en andra- eller tredjehandsberättelse – ingen av upphittarna var närvarande i Åbo och det är osäkert om de ens sett själva fartyget. De skador som dykarna observerat vid Borstö-vrakets bog (tydligt uppkomna vid en grundstötning) antyder att skeppet kapsejsade och sjönk ganska snabbt efter att ha kommit intill Ytterskär. Det är möjligt att "fartyget" endast avser skeppsbåten, men det är troligare att kofferten hade påträffats på stranden.⁵ Inte heller kan man tolka "november månad" som ett säkert belägg på när skeppsbrottet skedde – troligare hänvisar detta till tiden då kofferten blev funnen.

Med en ungefärlig uppfattning om skeppsbrottets tidpunkt reste Ahlström till Köpenhamn för att söka efter spår efter fartyget i Öresunds tullkammarers arkiv, där anteckningar om alla skepp som passerade Helsingör borde finnas. Den idoga genomgången av gamla tullböcker gav slutligen för handen en intressant kandidat: skeppet fört av skepparen Carl Pouls Amiel från Amsterdam (dock seglande under rysk flagg), som förtullades den 15 oktober med en last till Sankt Petersburg. Resans sena tidpunkt stämde bra med Åbo-källorna om kofertfyndet, men dessutom fann Ahlström en brevväxling angående tullfrihet för karriolen, som var adresserad till kejsarinnan Elisabet (som nämndes ovan hade ett lätt hästfordon funnits ombord på *Borstö I*). Som noggrann forskare genomförde Ahlström ännu ett tilläggstest: han gick igenom alla tullräkenskaper för 1748–1752. Då Amiels namn inte längre fanns i dessa, kunde Ahlström dra slutsatsen att han omkommit i skeppsbrottet.

I Öresundregistret anges inte skeppens namn, men detta fann Ahlström i räkenskaperna för holländska *galjootsgeld* (konvojavgift). Sommaren 1747 hade Amiel vid hemkomsten från Sankt Petersburg betalt avgift för sitt skepp, som hette *Sint Michel* (Sankt Mikael). Under 1960- och 1970-talen, då Öresundregistrets väldiga källmaterial ännu inte hade digitaliserats, krävde all denna arkivforskning gott om tid och tålamod. Det är betecknande för Ahlströms ihärdighet, att han även spårade blyplomber från vrakets textilpackor ända till den sydfranska staden Nîmes. De viktigaste resultaten av sin forskning publicerade han i början av 1970-talet, och genom dem fick *Borstö I* ett namn omkring tio år efter de första dykningarna till vraket.⁶

Nya källuppgifter

Christian Ahlströms "faddergåva" antogs nästan omgående och *Borstö I* har nu burit detta namn i nästan 50 år.⁷ Efter millennieskiftet 2000 började dock små sprickor uppstå i den bild som Ahlström tidigare presenterat. Marinarkeologen Riikka Alvik, som håller på att författa en avhandling om lastfynd ombord på fyra 1700-talsvrak i finska farvatten, påpekade att fyn-

den ombord på *St. Mikael* inte stämde överens med lastförteckningen som Amiel angav i Helsingör 1747.⁸ Hon hade också blivit bekant med en holländsk-rysk källpublikation, som innehöll en lång lista om holländska fartyg som vistats i Kronstadt åren 1728–1775. Bland de ankommande under hösten 1747 fanns även "Amiel, Carl Pouls". Enligt denna uppgift skulle han alltså inte ha havererat vid Borstö utan kommit fram oskadd.⁹

Ytterligare sprickor uppstod efter att den digitala *Sound Toll online*-databasen öppnades vid början av 2010-talet.¹⁰ Därefter blev det mycket lätt och snabbt att utföra olika sökningar i detta väldiga källmaterial. En sådan sökning gjorde Riikka Alvik om *St. Mikael*s skeppare Amiel. Precis som Ahlström redan hade konstaterat fanns inga spår efter denne för åren 1748–1752, men alldeles oväntat förekom ett nästan likadant namn i Öresunds tullböcker för sommaren 1755, då en "Carl Paulus Amuel" från Edam seglade från Sankt Petersburg till Amsterdam.¹¹

Dessa två observationer medförde starka tvivel kring identifikationen av *St. Mikael*, och väckte också några frågor hos mig. Att nästan likadana namn med olika hemvist påträffades med åtta års mellanrum kunde ju vara en slump. Fartygsförteckningen i den holländsk-ryska källpublikationen kunde inte heller anses som en exakt kopia av en primärkälla: ryska data (som endast berörde holländska fartyg) hade i ryska Nationalbiblioteket plockats ur skeppslistor som på sin tid hade publicerats i tidningen *Sankt Peterburgskie Vedomosti*. Då dessa uppgifter kunde medföra en ovillkorlig kullkastning av en väletablerad tolkning, tyckte jag att fallet Amiel för säkerhets skull även borde kontrolleras i de ursprungliga listorna. Finska Nationalbiblioteket i Helsingfors innehar inte respektive årgångar av *Sankt Peterburgskie Vedomosti*, men där finns mikrofilmer av den tyskspråkiga systertidningen *St. Petersburgische Zeitung*, vars innehåll borde vara identiskt med den ryskspråkiga.¹² Inte oväntat gav kontrollen ett positivt resultat: i *St. Petersburgische Zeitungs* nummer 86/1747 (27.10.) fanns uppgiften att "Carl Pouls Amiel, von Amsterdam mit Gütern" hade anlänt till Kronstadt som det sista skeppet för året (med nummer 315).¹³ Därefter hyste jag inget tvivel: Amiel hade verkligen kommit fram med alla sina varor och istället för *St. Mikael* ligger ett helt annat skepp i djupet vid Borstö Ytterskär.¹⁴

Det kan väl sägas att den oanade slumpen, att skepparen beslöt att stanna i Sankt Petersburg i stället för att återvända, hade spelat ett spratt med

Ahlström.¹⁵ Även tolkningen att hästfordonet i vraket var den kejserliga karriolen tycks ha varit aningen förhastad: dess typ tycks faktiskt vara lite oklar ännu idag.¹⁶ Det är också uppenbart att dessa fordon inte var särskilt unika som fraktgods – och att sådana skeppades även för vanliga ståndspersoner.¹⁷ Att *St. Mikael*-identifikationen visade sig ett misstag, kullkastade dock inte alla tidigare slutsatser. Den datering som guldstämplarna ger är fortfarande giltig, och den sparsamma dokumentationen om kofferten som hade fiskats upp vid Borstö kan fortfarande tas som bevis på att ett utländskt skepp sjönk där senast i november 1747. De lik som enligt Borstötraditionen begravts på Ytterskär, har dock lämnat inga spår i skriftliga källor, vilket låter oss anta att ryktet inte hade nått några tjänstemän eller det lokala dykerikompaniets ledning. Det är också troligt att borstöborna inte såg själva katastrofen, utan blev medvetna om den först efter att de funnit lik på skäret. De skeppsbrutna överlevde antagligen där en kortare eller längre period innan de dukade under till följd av höstvädret – antagligen genom hypotermi.¹⁸

Att motsvarande traditioner inte har bevarats på grannholmarna, kan även peka i den riktningen att borstöborna var de enda som hade någon vetskap om olyckan.¹⁹ Att hemlighålla ett skeppsbrott hade dock varit svårt så länge strömmingsfisket pågick i den yttre skärgården: då var alla fiskelägen och yttre kobbar och skär så tätt befolkade, att en så dramatisk händelse knappast hade blivit omärkt. Höstfisket tog vanligen slut vid månadsskiftet augusti-september, då skärgårdsfolket började förbereda sig för Åbo höstmarknad (8–28 september) och därmed blev den yttre skärgården nästan öde. Nu måste man dock komma ihåg, att i Sverige användes ända till 1753 den julianska kalendern; på 1700-talet släpade den redan 11 dagar efter den gregorianska som hade tagits i bruk i södra och mellersta Europa samt Danmark. Detta innebär att många skärgårdsbor återvände från Åbo till hemöarna först då man enligt den moderna kalendern hade hunnit långt i oktober. Därefter vistades folk sällan i det yttersta havsbandet, utan de återvände dit först då isarna blivit så starka att man kunde fara på säljakt.²⁰ Ett skeppsbrott kunde således ha förblivit okänt under denna mellanperiods mörka och långa nätter.

Kan det finnas en annan identitet för vraket?

Efter det att identifikationen av *St. Mikael* hade bedömts som ett misstag blev sökandet av en bättre kandidat det nästa naturliga steget. På grund av den digitala *Sound Toll*-databasen är det nuförtiden många gånger lättare och snabbare att söka efter fartyg än på 1960-talet – åtminstone så länge det gäller trafik genom Öresund. Med ganska enkla sökningskriterier²¹ kan man till exempel plocka fram alla skepp, som seglade från Helsingör till Sankt Petersburg (eller Kronstadt). Sökningen kan även begränsas till seglingar under senare delen av 1747 samt fartyg vars last innehöll så kallade styckegods (*kiøbmandskaber* eller *Kramerie*, *Stückgut* på tyska). Sökningsresultaten kan därefter jämföras med *St. Petersburgische Zeitungs* lista av ankomna skepp till Kronstadt för att granska om någon av dem som seglade från Helsingör hade försvunnit under resan.

I Tabell 1 finns en förteckning om 21 relevanta, i augusti eller senare förtullade skepp. I ett par fall (Pieter Jantzen och Heere Laurens Scholl) angavs bara obetydliga eller inga "kramier". Fyra av dessa skepp kom aldrig till Kronstadt. Inte ett enda förolyckades dock: de Haen seglade till Stettin i stället för Sankt Petersburg, Annes tog en last sågvaror i Narva och Jansen samt Metcalf hade tagit kursen till Königsberg.²² Inga av dessa skepp hade således försvunnit. I förteckningen finns visserligen en stor lucka mellan 10 september och 11 oktober, men även då förtullades skepp som var destinerade till Kronstadt. Alla dessa kom dock i ballast – de var alltså på väg att lasta hampa, talg, järn eller trävaror – eller förde "bulklast" som salt eller sill. För säkerhets skull granskade jag även skepp som bara angav "Östersjön" som målet, men bland dem fanns inga intressanta fall.

Tabell 1. Fartyg som förtullades i Helsingör efter 1.8.1747 med styckegodslast till St. Petersburg.

Skeppare	I Helsingör (greg./jul.)	"Handelsvarornas" ¹ värde/tullsumman, Riksdaler	Ankomst till Kronstadt (jul.) ²
Escke Hilckes de Haen, Harlingen	4.8./24.7.	6000/96,5	Ej anlänt
Jörgen Andresen, Hamburg	5.8./25.7.	950/45,5	31.7.–4.8. (no.242)
Jacob Theunis Smith, Hamburg	15.8./4.8.	2620/85,5	11–22.8. (no.254)
Gerbrand Annes, Mackum	15.8./4.8.	1606/170,2	Ej anlänt
Johannes Jansen, Amsterdam	16.8./5.8.	845/56,2	Ej anlänt
Pieter Jantzen, Amsterdam	30.8./19.8.	–/26,1	23–28.8. (no.263)
Wiibe Backer, Amsterdam	30.8./19.8.	60/128,5	28.8.–7.9. (no.268)
John Glegg, London	31.8./20.8.	2220/110,5	28.8.–7.9. (no.266)
Andreas Narnack, Lübeck	31.8./20.8.	628/18,3	28.8.–7.9. (no.276)
Thomas Baylay, Lontoo	1.9./21.8.	568/ 23,75	28.8.–7.9. (no.269)
Benjamin Metcalf, Hull	1.9./21.8.	1720/ 55,4	Ej anlänt
Pietro Smechia, Venetsia	4.9./24.8.	1060/127,5 ³	6–27.10. (no. 314)
Leonard Betzer, Lontoo	9.9./29.8.	971/ 25,4	8–15.9. (no. 279)
Stephen Reed, Lontoo	10.9./30.8.	2156/ 47,2	8–15.9. (no. 280)
Thomas Woodroffe, Lontoo	10.9./30.8.	2090/39,5	8–15.9. (no. 285)
Tierd Jauckes, Harlingen	10.9./30.8.	1130/116,0	8–15.9. (no. 296)
Jacob Bartels, Stavern	11.9./31.8.	5268 ⁴ / 58,1 ⁴	8–15.9. (no. 291)
Heere Laurens Scholl, Ameland	11.9./31.8.	120/38,4	8–15.9. (no. 293)
Reindert Albert Reyter, Vlieland	10.10./29.9.	3242/107,9	6–27.10. (no. 310)
Jan Hendrich Smith, Ameland	12.10./1.10.	3050/182,8	6–27.10. (no. 313)
Carl Pouls Amiel, "Pettersborg"	15.10./4.10.	1322/ 27,25	6–27.10. (no. 315)

Anmärkning 1: "Kiøbmandskaber" eller "kramerie". Tullavgiften motsvarade cirka 1 procent av lastens värde.

Anmärkning 2: Skeppslistorna anger inte ankomstdatum utan endast post quem; ante quem hänvisar till nästföljande listas datering. Inom parentes anges ankomsternas löpande nummer.

Anmärkning 3: Lossat saltlasten i Tallinn, till Kronstadt med ballast.

Anmärkning 4: "Træverk og provision", i Kronstadt "eichenholz".

Källa: Sound Toll Registers Online (STRO, www.soundtoll.nl/index.php/en/, (oktober 2019); Finska Nationalbiblioteket, mikrof. 736, St. Petersburgische Zeitung, Kronstadts skeppslistor.

Resultatet av sökningen blev således, att det inte funnits ett enda skepp med styckegodslast som kunde ha förolyckats vid Borstö eller någon annanstans. Den enda logiska slutsatsen blir då, att *Borstö I* inte hade seglat genom Öresund utan kom från en hamn inom Östersjön. Detta är ett alternativ som inte har övervägts på allvar,²³ även om skepp från Lübeck, Rostock, Stettin eller Danzig var mycket vanliga gäster i Kronstadt. Åren 1744–1748 steg de preussiska och tyska Östersjöhamnarnas andel till nästan 40 procent av alla importlaster till Kronstadt, vilket faktiskt var mer än de brittiska och holländska skeppens sammanlagda andel (26 procent). Det är nog möjligt, att det pågående österrikiska tronföljdskriget (1740–1748) hade minskat de senares antal, men ännu efter fredsslutet behöll de tyska och preussiska sjöstäderna en stor andel av Sankt Petersburgs importer.²⁴ Intressant nog är även de bäst kända lastfynden från *Borstö I* sådana som snarare pekar på Centraleuropa än Holland eller Storbritannien. Bilden stärks ytterligare av böcker som funnits i kofferten: tysk bönbok och psalmbok samt en fransk psaltare (Gamla testamentets psalmer).

Som redan påpekats, antogs det tidigare att de flesta fickur som bärgades ur vraket hade tillverkats i London i enlighet med gravingarna på urtavlan. Senare har dock några svenska och finska urmakare som specialiserat sig på gamla klockor (framför allt Albin Schaefer) kommit till slutsatsen att dessa signeringar är falska. De enda äkta uren tycks vara ett som tillverkats i Paris och ett annat från Friedberg (Hessen), men alla påstådda London-ur är enligt Schaefer friedbergiska piratprodukter.²⁵

Alla snusdosornas ursprung har inte kunnat bestämmas, men åtminsto-

ne stämplarna på dem som är av guld vittnar om tillverkning i Paris, tre för år 1745/46 och två för år 1746/47. Även dosor av papier-maché och emaljerad koppar tänks vara franska, men några av de senare kan ha kommit från Holland. Ännu längre söderifrån kom de maskinstickade strumporna, vilkas ursprung enligt blyplomberna har kunnat spåras till den provensalska staden Nîmes.²⁶ Franska produkter kunde naturligtvis också utskeppas via holländska hamnar, men detta hade varit riskabelt under det österrikiska tronföljdskriget, där Frankrike och Holland stod på motsatta sidor.

Lätta och dyra varor som ur, snusdosor eller strumpor kunde nog transporteras långa sträckor på landsvägar för acceptabla kostnader. Betydligt intressantare, åtminstone i ett logistiskt hänseende, är föremål av porslin. Även om också de var värdefulla och inte särskilt tunga var de väl bräckliga och passade därför dåligt för transport på gropiga landsvägar, särskilt om det gällde ett större parti som de 144 stycken som påträffats i *Borstö I*. Med tanke på vattenförbindelserna var Meissens läge vid Elbe, 25 kilometer nedströms från Dresden, rätt förmånligt. Således kunde fabriken produkter lätt föras vattenvägen till både Hamburg och Lübeck – från Lauenburg kunde man ju komma till Trave genom den medeltida Stecknitz-kanalen. Av dessa två hamnstäder var Lübeck ett bättre alternativ för utskeppning till Sankt Petersburg (och de flesta östersjöhamnar): sjövägen var betydligt kortare och Öresundstullen kunde undvikas. Alternativt kunde man även färdas från Elbe till Oder och Stettin sedan den nya Havel-Finow kanalen hade återuppbyggts (den gamla hade förstörts i det trettioåriga kriget) som dock öppnades först sommaren 1746. Att utskeppa västtyska varor till Oder var ändå mindre förmånligt då skepp från Stettin var tvungna att segla till Östersjön via Wolgast och där betala tull till Sverige.²⁷

Utifrån ett arkivforskningsperspektiv är det "tyska" alternativet besvärligt. För dessa hamnar finns inte en sådan heltäckande informationskälla som öresundregistret – tvärtom är deras arkivaliska 1700-talssamlingar strödda och hämmas av stora luckor.²⁸ Kronstadts skeppslistor gör det ändå möjligt att skissera en grov bild av vilka slags laster som kom till Sankt Petersburg från tyska och preussiska Östersjöhamnar. Tabell 2 visar att under 1747 (och även senare) var Lübeck en klar etta. Visserligen var antalet laster (19) endast något större än för Rostock (13) men det är troligt att fartygen från Rostock, lastade med äpplen och päron, var klart mindre än

de från Lübeck.²⁹ Det måste också påpekas att Rostock-lasterna härstammade från fruktodlingarna kring den inskränkta floddalen kring Warnow, medan "stückgut" eller "gutern" hänvisar till laster som var mer varierade och uppsamlade från ett vidare ekonomiskt område, vilket troligen även gjorde dem mer värdefulla. Beträffande sådana laster var Lübeck i särklass då de omfattade tio fulla och sju dellaster (gods och ballast), medan alla andra hamnar i tabellen tillsammans endast presterade sex respektive tre laster (exklusive laster av äpplen och päron).

Tabell 2. Laster till St. Petersburg från tyska och preussiska Östersjöhamnar 1747.

Kiel: Ostron och citroner 1, Gods och ostron 1	Total 2 (Ballast 1)
Lübeck: Styckegods 3, Gods 6, Äpplen och gods 1, Häst, Bagage och ballast 1, Gods och ballast 6, Äpplen och ballast 2	Total 19 (Ballast 6)
Rostock: Äpplen och päron 11, Glas och flaskor 1, Flaskor och ballast 1	Total 13 (Ballast 1)
Wolgast: Häst och bagage 1	Total 1
Stettin: Glas och flaskor 1, Gods och ballast 1	Total 2 (Ballast 2)
Danzig: Styckegods 1, Gods 2, Gods och ballast 1	Total 4 (Ballast 1)

Källa: Finska Nationalbiblioteket, mikrof. 736, St. Petersburgische Zeitung 1747, Kronstadts skeppslistor.

Utifrån data i Tabell 2 kan man dra slutsatsen att den mest sannolika avgångshamnen för ett skepp som *Borstö I*, lastat med Meissen-porslin och annan lyx från Tyskland och Frankrike, är Lübeck. Även Stettin med sin nya anslutning till Elbetrakten är en möjlighet, men dess anspråkslösa importer till Sankt Petersburg sätter det helt i Lübecks skugga. Samtidigt låg Danzig alltför långt i öster för att kunna utskeppa produkter från Meissen.

Några tryckta skeppslistor finns inte för Lübeck före 1751 (då stadens första tidning grundades),³⁰ men i stadsarkivet finns två källserier som belyser stadens sjöfart på 1700-talet: *Zulagezoll*- (tolag-) räkenskaper samt *Novgorodfahrer*-kompaniets tullböcker (som endast berör handeln med

Ryssland). Tyvärr saknas bägge av dessa för flera år under 1740-talet, de förra (utgående skepp) för 1741–1749 och de senare för 1739–1747, vilket innebär en fullständig lucka för året då *Borstö I* förolyckades.³¹ En liten kompensation finns dock i form av så kallade *Prahmbücher* (pråmböcker), som registrerar mottagare och identifieringsmärken för alla varor som lastades på fartyg destinerade till Ryssland.³² För skepp anges endast skeppares namn men i varje fall är det möjligt att räkna upp alla som seglade från Lübeck till Sankt Petersburg. Således blir det möjligt att granska om alla dessa faktiskt anlände till destinationen.

Då pråmboken för 1747 jämfördes med motsvarande Kronstadts skeppslistor, upptäcktes endast ett skepp som aldrig kom fram till Kronstadt. Detta försvunna fartyg fördes av skepparen Johan Pingel, hemmahörande i Lübeck, vars last registrerades i pråmboken den fjärde augusti.³³ Att skeppet inte seglade till den angivna destinationen, kan visserligen ha berott på olika orsaker, men en olycka är en realistisk möjlighet då inga spår av Johan Pingel finns i varken öresundregistret eller i Kronstadts skeppslistor efter denna tidpunkt.³⁴ Givetvis kunde det förmodade skeppsbrottet ha hänt var som helst på vägen, men något motsvarande fall kunde inte hittas i det Svenska (Norra) dykerikompaniets rapporter eller i det estniska *Shipwheer*-vrakregistret. Således är det möjligt att skeppet hade hamnat på Skärgårdshavets yttre klippor.³⁵ Ytterligare slutsatser kan dock inte baseras enbart på saknaden av negativa bevis men tills vidare har det, tyvärr, inte funnits sådana entydiga karakteristika som kan förbinda det försvunna skeppet med *Borstö I*. Då pråmböckerna endast beskriver fraktkollinas sort (lådor, kistor, tunnor, packor etc.) och märkena antecknade på dem, men inte vad de innehöll, kan förteckningen inte jämföras med lastfynden. I detta fall ger pråmboken endast den informationen att 11 tunnor socker och 13 kistor citroner (utöver alla okända varor) fanns ombord på Pingels skepp. Åtminstone tunnor finns i Borstö-vrakets övre lastrum: enligt dykarna var stående tunnor där "tätt ställda", innehållande "vätska eller lösligt material" (socker?).³⁶

Johan Pingel var inte en oerfaren seglare. Åtminstone en gång förde han sitt skepp till Biscayabukten: enligt *Sound Toll*-databasen tog han på hösten 1744 en trävarulast från Stettin till Bordeaux och kom tillbaka följande augusti med vin och socker till Lübeck. Sommaren 1746 besökte han också

Sankt Petersburg och återvände i slutet av september.³⁷ Enligt tulldeklarationen vid Helsingör hade skeppet på hemresan 1745 en last av cirka 130 ton, vilket visar att dess storlek var ganska normal för en seglare på Västerhavet. Lasten innebär att det också var i samma storleksklass som vraket vid Borstö Ytterskär.³⁸ I detta hänseende kan Pingels skepp stämma med *Borstö I*, men tiden för dess seglation stämmer mindre väl med de slutsatser som tidigare drogs om skeppsbrottet vid Ytterskär. Om Pingel verkligen avseglade i början av augusti hade han kommit till norra Östersjön efter en seglats på en eller högst två veckor – alltså i god tid före höstmarknaden i Åbo och när folk ännu fanns vid det yttre havsbandet. Chansen att skeppsbrottet blivit osett hade då varit klart mindre än i oktober, även om man inte kan utesluta möjligheten av en stark storm med mörk natt redan i augusti. Ett så tidigt skeppsbrott skulle även innebära att kofferten som hittades först i november måste ha legat osedd och oskadad i två till tre månader på stranden.

Visst kan det tänkas att resan hade blivit ovanligt långsam på grund av svaga eller motiga vindar eller att skeppet hade mött andra missöden, men i så fall hade Pingel haft betydligt sämre tur än andra skeppare från Lübeck under sommaren 1747. En mindre dramatisk möjlighet är att Pingel kompletterade sin last i en annan hamn som Wismar, Rostock eller Stettin (där han hade lastat trävaror år 1744). Lasten som togs ombord i Lübeck var inte särskilt stor. Den registrerades på en enda sida i pråmboken, medan vissa andra skepp seglande till Kronstadt eller Tallinn hade lastlistor som omfattade två till tre sidor. Det är också möjligt att skeppet tog ombord passagerare i en annan hamn – det var ju tiden då Sankt Petersburg lockade emigranter från Tyskland. Intressant nog tycks borstöborna ha sett så många döda på Ytterskär, inklusive kvinnor, att de började tala om skeppet med "tjugo brudpar".³⁹ Besök i en annan hamn skulle i varje fall ha krävt så mycket tid, två-tre veckor eller mera, att skeppet hade anlant utanför Åbo skärgård först efter mitten av september. Sådana mellanlandningar var inte ovanliga i trafiken från Lübeck, men det måste dock understrykas, att detta antagande inte kan verifieras med några källhänvisningar.⁴⁰

Sammanfattning

Tabell 3 nedan presenterar en komprimerad jämförelse av arkivaliska data om Pingels skepp och vrakobservationer om *Borstö I*. En del likheter eller positiva drag innebär endast att negativa eller uteslutande drag saknas. Att tunnor fanns på både lastlistan och i vraket kan inte betraktas som ett seriöst kännetecken. En ofrånkomlig slutsats blir därför att, även om Pingels skepp väl är en möjlig kandidat, kan det inte med entydiga bevis förbindas med *Borstö I*. Pingels skepp blir en starkare kandidat först om det kunde bevisas att inget annat skepp, avseglande från en tysk sjöstad, försvann på sensommaren eller hösten 1747 – eller att Pingel kompletterade sin last i en annan hamn. Att söka efter sådana bevis kan dock bli ett både svårt och otacksamt arbete: det är inte troligt att tillräcklig bra och omfattande källor om 1700-talets sjöfart finns i arkiven hos de flesta hansestäderna.

Tabell 3. Pingels skepp i relation till *Borstö I*.

Likheter eller positiva drag:
Pingels avgångshamn den mest sannolika, dvs. Lübeck
Båda skeppen omkring lika stora
Båda skeppen destinerade till Kronstadt
Pingels skepp kan ha förolyckats i Åbo yttre skärgård (inga alternativ har funnits)
Inga spår av Johan Pingel finns i källorna efter augusti 1747
Problematisks drag:
Pingels avgångstid "för tidig" med hänsyn till koffertfyndet i november men avgång i augusti var å andra sidan förmånligare om man hade passagerare ombord än i september/oktober
Inte möjligt att finna specifika likheter mellan vrakfynd och lastförteckningen i "pråmboken"

Vid sidan av arkivforskning borde även själva *Borstö*-vraket undersökas vidare. Dykningarna på 1980-talet har avslöjat en särskilt intressant egenhet. Skeppet har en dubbel bordläggning: normala längsgående bord är anlagda i två varv, uppenbarligen så att de yttre täcker nåten mellan de undre borden.⁴¹ Detta var en byggmetod som utvecklades i Holland un-

der 1600-talet och syftade till att förstärka skeppsskrov samt – först och främst – minska skador förorsakade av skeppsmask (*teredo navalis*). Man hoppades på att beck och andra buffertlager mellan inre och yttre bord kunde hindra mask att tränga djupare, och i varje fall kunde man lätt byta de skadade borden.⁴² Dubbel bordläggning var visserligen dyrare att bygga än en vanlig enkel bordläggning. Därför var den närmast avsedd för oceantrafik, och inte för skepp som endast seglade på Östersjön. Det fanns dock många fartyg som regelbundet förde laster både på Västerhavet och öster om Öresund; till exempel år 1747 förtullades det i Helsingör 31 skepp från Lübeck som seglade hem från portugisiska salthamnar eller (precis som Pingel två år tidigare) Bordeaux. De som kom från Bordeaux med en last av vin var typiskt av samma storlek, 70–100 läst, som *Borstö I*, och även bland dem kan alltså ha funnits skepp med dubbel bordläggning.⁴³

Byggnadssättet avslöjar inte fartygets identitet, och inte heller nationalitet eller hemvist. *Borstö I* kan ha varit ett äldre skepp byggt i Holland och köpt till Lübeck men det är lika troligt att likartade skepp också byggdes i Lübeck-trakten.⁴⁴ Vad gäller skrovform och däckplan skiljer det sig inte nämnvärt från holländska galjoter men liknar även den lite större preussiska galjoten *Stadt Elbing*, som byggdes 1738, i lika stor utsträckning.⁴⁵ Ungefärliga byggnadstiden, och kanske även byggnadsplatsen, torde nog kunna uppskattas genom att ta prov från vrakets grövsta timmer för en dendrokronologisk analys. Hittills har detta dock inte försökts.

I skrivande stund är det ännu osäkert om *Borstö I* någonsin säkert kan identifieras. Å andra sidan kan man fråga, hur viktigt detta är. För museibesökare kan en namntavla nog ge ett slags mervärde men för forskningen är en sådan detalj inte av avgörande betydelse. Långt viktigare är att vraket kan sättas i en riktig historisk kontext – man kan ju hävda att detta är ett absolut villkor för en meningsfull tolkning av fynd. För *Borstö I* vågar jag nog påstå att den nya kontexten som skisserats här är bättre än den äldre därför att den är i harmoni med de riktgivande föremål som hämtats upp från vraket. Porslin från Meissen, ur från Friedberg och franska snusdosor passar långt bättre i lasten hos ett skepp från Lübeck, än i lasten hos ett skepp från Amsterdam.

Summary

The Mystical Wreck of Borstö

In the 1950s, a well-preserved wreck of an 18th-century merchant vessel was found near Borstö island at the southern rim of Turku archipelago. The divers who visited it in the early 1960s found quite sensational items on-board: gold watches, gold and silver snuff-boxes and other luxury products and, thirty years later, a fine collection of Meissen porcelain was rescued from the wreck.

The wreck was presumed to be of Dutch origin, and research in the Sound Toll records (Copenhagen) in the early 1970s suggested a plausible match: the galliot *Sint Michel* (St. Michael), captain Carl Pouls Amiel, who arrived at Elsinore in October 15, 1747. However, quite recently it was found, according to ship-lists published in St. Petersburg newspapers, that captain Amiel and his ship actually arrived unharmed to Kronstadt two to three weeks after leaving Elsinore. The match had proved a miss.

A fresh search in the Sound Toll records (now available as an online database) did not result in a single hit: all ships passing the Danish Sound in the autumn of 1747, with so-called general cargo and aiming to Kronstadt, reached their destination. It became obvious that the Borstö-ship had not sailed through the Sound at all but rather came from a Baltic, most probably North German seaport. In the 1740s, these ports (and in particular) Lubeck, had regular trade connections with the Russian capital. Even the “treasures” found in the wreck rather point to Germany and France than the Dutch republic. Gold watches have actually been made in Hessen and the porcelains, of course, in Meissen; the latter could easily be carried down the Elbe and the Stecknitz Canal to Lubeck. Golden snuff-boxes, on other hand, were from Paris, but in 1747, with the War of Austrian Succession still going on, it was safer to export them via e.g. Lubeck than hostile Dutch ports.

Recently a search was made in the city archives of Lubeck and it was found that one ship (captain Johan Pingel) which sailed for Kronstadt in 1747 never reached its destination. Unfortunately, the shipping data for this year are extremely scanty and, therefore, failing positive marks of identification, the new finding must rather be regarded as a potential,

rather than a confirmed match. In any case, such a German context is fully in line with the luxury items found in the wreck.

Yrjö Kaukiainen is Emeritus Professor of European History (previously of Economic history) at the University of Helsinki and a former President of the International Maritime Economic History Association. His research has focussed, in particular, on the history of shipping in the eighteenth, nineteenth and twentieth centuries, as well as the history of information transmission in the 19th century. Concerning the eighteenth century, he has published *inter alia* “Dutch Shipping and the Swedish Navigation Act (1724) – A Case Study,” in Leo Akveld et al. (eds.), *In het kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar geschiedenis aan de Universiteit Leiden*. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw 1998, p. 452–461.

Källor och litteratur

Arkivkällor och databas:

Stadtarchiv Lübeck, Altes senatsarchiv 05: Private Archive

Novgorodfahrerkompanie, Prambücher und Prahmschreiberzettel (1629–1786).

Schiffergesellschaft, Bruderbüch 1600–1831.

Landsarkivet i St. Michel, Fredrikshamn rådstugorätt, Db1, Mätebref å fartyg 1724–40.

Åbo stadsarkiv, Åbo magistrats protokoll 1771.

Finska Nationalbiblioteket, *St. Petersburgische Zeitung*, mikrofilmer.

Museiverket

Registerportalen för kulturmiljön, https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1648.

Forskningsrapporter om kulturmiljö: Gösta Bojner, *Borstö I. Tremastad galliot förlist omkring 1750 söder om Borstö* (1962, id. 145512).

Databasen för skeppsbrott på Östersjöns svenska farvatten, insamlad av Mikko Huhtamies (i insamlarens besittning).

Shipwrecks – Vrakiregister, <https://register.muinas.ee>.

Sound Toll Registers Online www.soundtoll.nl/index.php/en/.

Internetkällor

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

History – Świnoujście – The Land of 44 Islands, www.swinoujscie.pl/en/.

Saint Petersburg Encyclopaedia: Sankt Peterburgskie Vedomosti, <https://www.encyspb.ru/object/2855713551?lc=en>.

Sankt-Peterburgskie Vedomosti, <https://en.wikipedia.org/wiki/Sankt-Peterburgskie-Vedomosti>.

Litteratur

Ahlström, Christian, "Arkivforskning och sjöhistoria", *Forum Navale* 27 (1972).

Ahlström, Christian, *Spår av hav, yxa och penna. Historiska sjöolyckor i Östersjön avspeglade i marinarkeologiskt källmaterial* (akad. avhandling). Helsingfors 1995.

Ahlström, Christian, "Johtolankoja maalta ja mereltä: arkistotiedot ja hylkylöydöt auttoivat tunnistamaan S:t Mikaelin," i: *S:t Mikael 1747*. Helsingfors 2005.

Alvik, Riikka, "Things on Board. The Interpretation of Three 18th Century Shipwrecks from the Gulf of Finland," i: *Interpreting Shipwrecks. Maritime Archaeological Approaches*. Southampton 2013.

Bes, Lennart, Brand, Hanno & Frankot, Edda (eds.), *Baltic connections: archival guide to the maritime relations of the countries around the Baltic Sea (including the Netherlands) 1450-1800*. Leiden 2007.

Bruijn, Jaap R., Gaastra, Femme S. & Schöffers, Ivo 1987, *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th Centuries*. Leiden 1987.

Büsching, Anton, Friedrich, *Magazin für die neue Historie und Geographie*. Halle 1769.

van Duinen, Wendy, *Dutch East India Company Shipbuilding: The Archaeological Study of Batavia and Other Seventeenth-Century VOC Ships*. College Station 2015.

Gustafsson, Allan, "Aarre meren pohjassa", *Suomen merenkulku/ Finlands sjöfart* 7-8, 37 (1956).

Harder, Elisabet, "Seehandel zwischen Lübeck und Russland im 17./18. Jahrhundert nach Zollbüchern der Novgorodfahrer," *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*, 41/1961, Lübeck.

Kaukiainen, Yrjö, *Aarrelaivat ja harhatulet*. Helsingfors 2018.

Kikuchi, Yuta, *Hamburgs Ostsee- und Mitteleuropahandel 1600–1800: Warenaustausch und Hinterlandnetz*. Köln 2018.

North, Michael, *The Baltic, A History*. Cambridge, MA 2015.

Nurmio-Lahdenmäki, Anna (red.), *S:t Mikael 1747*. Helsingfors 2005.

Scheltjens, Werner & van Koningsbrugge, Hans (red.), *Van onze reporter ter plaatse: Russisch-Nederlandse betrekkingen in de Sint-Petersburgse Tijdingen*. Groningen 2003.

Turnock, David, *Eastern Europe: An Historical Geography 1815–1945*. Abingdon 1969.

Zilliacus, Benedict, *Utöar*. Helsingfors 1975.

Noter

¹ Om fyndhistorien se Nurmio-Lahdenmäki 2006. Se även Finska museiverkets register: https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1648 (april 2020).

² Zilliacus 1975, s. 44; Kaukiainen 2018, s. 20–22. Med byland betecknas i Åbo skärgård bebodda öar (även hemland kan användas som synonym).

³ Se till exempel Zilliacus 1975, s. 46; Kaukiainen 2018, s. 97–99.

⁴ Senare har Åbo auktionskammarers arkiv flyttats till Åbo stadsarkiv.

⁵ Enligt sjö tullrättens protokoll hade uppsyningsmannen torkat kläder hos sig, vilket antyder att kofferten hade funnits i strandvatten eller på stranden, utsatt för höstvädret.

⁶ Se Ahlström 1972; Ahlström 1995, s. 152–166; Ahlström 2005, s. 84–100.

⁷ Även jag trodde på hans tolkning ännu våren 2018, då jag lade sista handen på boken *Aarrelaivat ja harhatulet* (Skattskepp och villedar).

⁸ I lastförteckningen finns inte porsliner eller guldföremål. Det har antagits att de antingen ingick i en ospecificerad summa av *kiöbmandskaber*, var destinerade till det kejserliga hovet eller var smuggelvaror. Värde av Amiels last var dock ej särskilt högt, inte ens beträffande *kiöbmandskaber* (se senare tabell 1).

⁹ Scheltjens & van Koningsbrugge 2003.

¹⁰ Se *Sound Toll Registers Online*, About the project.

¹¹ STR online, recordid. 483784/27.5.1755. Det ursprungliga handskrivna namnet är inte tydligt och kan lika bra läsas "Amiel" som "Amuel".

¹² *Vedomosti* grundades 1703 av Peter I och trycktes först i Moskva. Sedan 1711 trycktes den i St. Petersburg. Efter Peters död (sedan 1728) anförtröddes redaktionen åt Ryska Vetenskapsakademin, och tidningen publicerades både på ryska och tyska. Se: *Sankt-Peterburgskie Vedomosti*, en.wikipedia.org/wiki/Sankt-Peterburgskie-Vedomosti; *Saint Petersburg Encyclopaedia: Sankt Peterburgskie Vedomosti*, www.encyspb.ru/object/2855713551?lc=en (7.9.2019).

¹³ Finska Nationalbiblioteket, mikrof. 736, *St. Petersburgische Zeitung* 86/1747 (27.10.).

¹⁴ Frågan om den Amiel som kom till Kronstadt 1747 är den Amuel som seglade till Amsterdam 1755 är inte längre särskilt relevant för identifieringen, men det är troligt att han stannade i St. Petersburg i sju år, som handelsman eller agent. Hans rörlighet kan ha samband med det att släkten Amiel var hugenotter från Provence.

¹⁵ Mig veterligen visste Christian Ahlström inte om *St. Petersburgische Zeitungs* skeppslistor. Det hade dock varit svårt att forska i dem i slutet av 1960-talet: mikrofilmer anskaffades till Nationalbiblioteket först i slutet av 1970-talet (enligt ryska verifikat på filmer mikrofilmades 1700-talsårgångar år 1976).

¹⁶ Alvik 2013, s. 121.

¹⁷ Flera spår av importerade hästvagnar kan hittas i *St. Petersburgische Zeitungs* annonser; tex. 25.8. och 4.9.1747 bjöds en fyrsitsig "Berliner Wagen" till salu och 20.10.1769 fanns en annons för "Französische Staats-Wagen". Enligt statistiken av Anton Friedrich Büsching importerades till St. Petersburg år 1749 vagnar och selyg ("Waagen et Paaarde Geschirr") för över 6000 rubel; Büsching 1769, s. 345.

¹⁸ Vid *Estonia*-katastrofen, som hände i slutet av september, dog många passagerare som lyckats komma på räddningsflottar genom hypotermi.

¹⁹ Däremot kände man till berättelsen om en äldre tragedi på Skadaharun (som skedde "för mycket länge sedan" – troligen på 1600-talet) både i Vänö, Jurmo och andra öar. Zilliacus 1975, s. 39–40.

²⁰ Se tex. Kaukiainen 2018, s. 60–64.

²¹ Vid sökning för destinationshamnar måste det dock erinras att ortsnamn kunde skrivas på varierande sätt. Därför är det rådligt att använda sk. wildcards för att inkludera olika varianter: i fallet St. Petersburg (Pettersborg etc.) blev söktermen ”*pet*b*rg”. Namnet Kronstad/Kronstadt (som destination) förekommer i databasen i endast 10 fall och inget av dem för året 1747.

²² STR online, relevanta fartygs förtullningar (västvert), 2.11, 17.11 och 26.12.1747 samt 20.5.1748.

²³ Christian Ahlström omtalar visserligen möjligheten att *Borstö I* hade kompletterat sin last i Lübeck men tyckte att det var osannolikt. Han berättar om ett besök i Lübecks stadsarkiv, som dock endast gav ”villospår”; Ahlström 1995, s. 154, 156.

²⁴ Finska Nationalbiblioteket, *St. Petersburgische Zeitung*, mf., Kronstadts skeppslistor för relevanta år (ankommande lastade skepp). Ännu år 1749–1752 kom något fler laster från tyska och preussiska hamnar än från brittiska och holländska (i medeltal 69/65 skepp per år). Det är nog troligt att de senare skeppen ofta var större.

²⁵ Nurmio-Lahdenmäki (red.) 2005, s. 198–225.

²⁶ Nurmio-Lahdenmäki (red.) 2005, s. 14–115; Ahlström 1995, s. 154.

²⁷ Om kanaler se tex. Kikuchi 2018, s. 114, 384; Turnock 1989, s. 58. I Nystadsfreden måste Sverige avstå östra delen av Vorpommern samt Stettin och öarna Wolin och Usedom till Preussen, men trafiken till och från Stettin måste gå genom Peenestrom (Wolgast). Först efter det sjuåriga kriget kunde Stettins fartyg gå via Swinemunde (nyv. *Świnoujście*). Se tex. North 2015, s. 147–148; *History – Świnoujście – The Land of 44 Islands* (www.swinoujście.pl/en/), (29.12.2019).

²⁸ Se Bes, Brand & Frankot (eds.) 2007, särsk. delar I, III.

²⁹ Samma observation gäller säkert fartyg från Kiel lastade med ostron.

³⁰ Enligt online-katalogen av Lübeck stadsbibliotek utkom det första numret av *Lübeckische Anzeigen* i 6.3.1751.

³¹ Stadtarchiv Lübeck, Alte senatsarchiv, Zoll und zulage; Private archive: Novgorodfahrrerkompanie, Contoigelder; se även Harder 1961, s. 46.

³² Stadtarchiv Lübeck, Novgorodfahrrerkompanie, Prahmbücher und Prahmschreiberzettel 1747.

³³ Novgorodfahrrerkompanie, Prahmbuch 1747, nr. 43 (4.8.); *St. Petersburgische Zeitung* (mikrof.) 1747. Det finns dock en liten lucka i Kronstadt-listan mellan 8.9. och 15.9. (19.9. och 26.9. enligt gregoriansk kalender): av ankommande saknas nummer 277 och 278. Om Pingel seglade ut genast efter 4.8., hade han troligen kommit fram under augusti – Asmus Michelsen som seglade 11 dagar senare kom till Kronstadt snart efter 23.8. som nummer 259. Pingel finns inte heller på listan för avgående skepp, vilket bestyrker att han inte kom till Kronstadt.

³⁴ *St. Petersburgische Zeitungs* skeppslistor granskades systematiskt för augusti–november 1747 samt för åren 1748–1752 och 1756 (mikrofilmerna i Nationalbiblioteket saknar årgångar 1753–1755 och 1757–1760).

³⁵ Databasen av skeppsbrott på Östersjöns svenska farvatten, samlad av Mikko Huh-tamies (i samlarens besittning); *Shipwre – Vrakiregister* (<https://register.muinas.ee>), 10.1.2020).

³⁶ Museiverket, Gösta Bojners rapport 1962, blad 1 och bilaga D 3.

³⁷ STRO 1744 och 1745; *St. Petersburgische Zeitung*, Kronstadts skeppslistor (Nationalbiblioteket, mf. 735).

³⁸ STRO, rekordid. 1745057 och 472760. Ytterligare spår av Johan Pingel har inte påträffats. Han söktes också i Lübecks skepparegilles (*Schiffergesellschaft*) arkiv, men där finns inga matriklar för den aktuella tiden; den så kallade *Bruderbüch* är blott en kvit-teringsbok av medlemsavgifter.

³⁹ Zilliacus 1974, s. 44.

⁴⁰ Harder 1961, s. 65–66. Till exempel tog lastningen av Vrouw Maria i Amsterdam (1771) tre veckor. Åbo stadsarkiv, magistratens protokoll 14.10.1771, s. 814v. Spridda data om mellanhamnar kan nog finnas i Kronstadts skeppslistor; i augusti 1766 registrerades ankomsten av ett skepp från Lübeck vars resa hade tagit hela 56 dagar. I detta fall nämns ingen mellanhamn men sannolikt hade skeppet besökt en sådan på vägen.

⁴¹ Nurmio-Lahdenmäki (red.) 2005, s. 62, 64. De yttre borden vid sidorna är endast cirka 3 cm tjocka (hälften av *Vrouw Marias* plankor), vilket tycks bevisa att det inte är fråga om förbyggnad av ett äldre försvagade skrov utan att detta utgjort ett väsentligt element av den ursprungliga konstruktionen.

⁴² Bruijn, Gastra & Schöffer 1987, s. 51; Duirenvorde 2015, chapter 5. Dubbel bordläggning blev onödig på 1700-talet då man började stryka skeppsbottnar med en blandning av talg, kalk och svavel/arsenik samt efter att man sedan 1780-talet började fodra dem med tunna kopparplåtar.

⁴³ STRO 1774. Öresundregistret anger inte lästetal, men dessa kan ofta uppskattas på grund av lastförteckningen; t.ex. salt mättes med läst och vin med fad (950 kg. eller 0,5 läst).

⁴⁴ I Fredrikshamn (Hamina) mättes år 1737 den tremastade galjoten *Eendracht* (80 läster eller lite större än *Borstö I*) som var byggd i Lübeck 1733 (Fredrikshamns skeppsmätare böcker).

⁴⁵ Konklusionerna om *Borstö I* baserar sig på modellen i Finlands sjöhistoriska museum (Kotka); se Nurmio-Lahdenmäki (red.) 2005, bild 1, 15 och 16. För *Stadt Elbing* finns en fin, efter ursprungliga ritningar gjord modell (www.modelships.de), se även Kaukiainen 2018, s. 35.



Papegojor och andra djur ombord

Av Ingvar Svanberg

Piraten Long John Silver, romanfiguren i Robert Louis Stevensons klassiska roman *Treasure Island* från 1883 (på svenska *Skattkamarären*, översatt första gången 1887), har inte bara fått ge namn åt ett svenskt cigarettmärke, utan också kommit att bli sinnebilden av äldre tiders sjörövare. Han hade en "talande" papegoja, som hette Captain Flint, på sin axel. Den envisades med att oupphörligen ropa "Pieces of eight, pieces of eight!". Papegojan blev genom romanen ett viktigt sjöbuseattribut som också brukar finnas med i filmatiseringar och bokomslag, inte bara av Long John Silver, utan av såväl pirater som forna tiders sjöfolk i allmänhet i populärkulturen, inte minst i serietidningarnas värld. I vilken utsträckning pirater verkligen hade papegojor på axeln är inte känt, men att sjöfolk ofta hade det är däremot ett faktum. Till och med den skeppsbrutne sjömannen Robinson Crusoe skaffade sig papegojan Poll som sällskap.¹

Ingvar Svanberg, f. 1953, senior forskare vid Institutet för Rysslands- och Eurasienstudier, Uppsala universitet. Som etnobiolog forskar han i synnerhet om människans relationer till djur i hennes närhet. Han har publicerat en rad vetenskapliga artiklar i *Ethnobiology Letters*, *Journal of ethnobiology*, *Journal of Ethnobiology and Ethnomedicine* samt *Journal of Ethnic Foods*. Bland hans senaste böcker märks *Aviculture: a history* (Hancock House, 2018), *Fåglar i staden* (Dialogos, 2017), *Geten i Sverige* (IFOS, 2017) och *Historical Aquaculture in Northern Europe* (Södertörn University Press, 2016).

Djur ombord som sällskap åt manskap och befäl är ett fascinerande ämne i den maritima kulturhistorien. De betraktades ibland nästan som medlemmar av besättningen, skriver etnologen Knut Weibust i sin fina, mycket läsvärda och på många sätt föredömliga avhandling om livet på de gamla segelfartygen.² I en av de mest kända reseberättelserna från de gamla Ostindienfararnas tid, *Min son på galejan*, författad av skeppsprästen Jacob Wallenberg, omtalar författaren att han hade en apa, som talade "fransyska". Han berättar också i en ofta återgiven passus om att han hade en "alltför artig Papegoja" som räknas till fågelsläktet, men enligt Wallenberg "böra de ställas i klass med lättsinta Fruntimmer; ty vackra äro de; på två ben gå de; prata nästan oupphörligen, och tycka mycket om sig".³

Apor, hundar, katter, papegojor, dronter och andra djur tillhör en viktig del av sjöfartshistorien och de tjänade som följeslagare åt sjöfolket. Exotiska djur var också handelsvaror som kunde avyttras när man återvände hem, något som utförligt skildrats av historikern Louise Robbins.⁴ Företeelsen är förstås känd sedan antiken. Vi kan erinra om Gamla testamentet där det berättas om konung Salomo som hade en egen Tarshish-flotta med handelsskepp, vilka en gång vart tredje år kom "hem och förde med sig guld och silver, elfenben, apor och påfåglar".⁵

När de europeiska båtarna ankom till hamnar i tropikerna var det vanligt att köpmän eller lokalbor kom ut i enkla båtar och kanoter för att erbjuda besättningen olika varor och exotiska souvenirer, däribland apor, pa-



Frimärke från Brittiska Jungfruöarna 1969 föreställande Long John Silver med sin papegoja (Wikimedia Commons, Public Domain).

pegojor och andra fåglar som sjömännen kunde medföra hem eller ha som sällskap ombord. Carl Skogman ger en skildring av den livfulla kommersen i en hamn vid dåtidens Singapore: "Små malajkanoter inställde sig äfven ombord, medförande snäckor och koraller, papegojor och markattor, i hvilka alla varor en liflig handel snart uppstod".⁶ Likartade scener utspelades i många hamnar runtom i världen när de europeiska skeppen anlände.⁷

Länge var djur dessutom viktiga diplomatiska gåvor när relationer etablerades mellan handelskompanier och främmande länder, eller furstar emellan.⁸ När de portugisiska och holländska båtarna nådde Japan hade de med sig skänker i form av fåglar från Sydostasien som förärades shogunen. För holländarna blev det under 1600- och 1700-talet närmast nödvändigt att alltid medföra fåglar från Batavia eller ännu längre ifrån som gåvor till shogunatet, men även hästar, vattenbufflar, hundar, hökar och en rad andra arter, många av dem avbildades på japanska målningar på rullar och är identifierbara till arten.⁹

Djur som levande proviant

Andra djur, såsom får, getter, höns och svin fördes med i levande tillstånd och hörde till provianten. Om levande djur som skeppsproviant vid färder till tropikerna diskuterades ännu i Kungl. Socialstyrelsens utredning om sjömansyrket i Sverige från 1915.¹⁰ Havssköldpaddor och jättesköldpaddor levde länge ombord och slutade i manskapets magar. Per Osbeck ger en detaljerad beskrivning från ön Ascension i Sydatlanten av hur sjöfolk gick iland och samlade soppsköldpaddor. De kunde hållas levande ombord i veckor innan de slaktades och en sköldpadda motsvarade en ox. Det var ett viktigt proteintillskott ombord för Ostindienfararna.¹¹ Även Carl Peter Thunberg berättar att besättningen på den båt han färdades med i juni 1788 gick i land på ön Ascension för att hämta soppsköldpaddor som proviant.¹² Kommersen med soppsköldpaddor på ön Ascension var en väl utvecklad hantering av vital betydelse för gångna tiders handelsflotta. Prästen Gustaf Fredrik Hjortsberg på Gustavsberg skrev till och med ett epitafium över en soppsköldpadda på Ascension. Kommersen förlorade i betydelse först när Suezkanalen öppnades.¹³



Dront fångades på ön Mauritius och fördes under 1600-talet med som proviant men också som sällskap och vi vet att åtminstone ett dussin dronter nådde Europa. På båtarna utfodrades dronter med skeppskex. Förmodligen var de liksom duvor i fångenskap storätare och lade på vikt av denna diet. Bilder på dronter visar ofta tjocka, kalkonliknade fåglar, och de var helt enkelt överviktiga. I vilt tillstånd levde de förmodligen av frukter och var betydligt slankare än vad avbildningarna ger vid handen. Målning av Roelant Savery från 1626. Natural History Museum, London (Wikimedia Commons, Public Domain).

Även de landlevande jättesköldpaddorna som fanns på vissa öar i Indiska Oceanen och Stilla havet skattades hårt av sjömännen. När HMS *Beagle* den 20 oktober 1835 avseglade i riktning mot Tahiti hade överbefälhavaren Robert FitzRoy provianterat med svin och grönsaker, men också med 30 jättesköldpaddor, som skulle räcka över Stilla havet. Därutöver hade Charles Darwin och hans tjänare Syms Covington tagit med varsin unge av jättesköldpadda från Isla San Salvadors (på Darwins tid King James Island) respektive Floreana, inte för grytan utan som sällskapsdjur.

Darwins sköldpadda klarade hela resan och levde vidare i England men dog efter några år.¹⁴ Den finns numera som preparat i källaren till Natural History Museum i London. De två sköldpaddsungarna tillhörde två olika arter, *Chelonoidis darwini* respektive *C. nigra*, varav den senare är utrotad sedan 1850-talet.¹⁵ Carl Skogman som färdades med Fregatten *HMS Eugenie* berättar att manskapet uppskattade köttet av Galapagossköldpaddor, stekta i olja "som erhålles ur djurets fett, och var ganska smakligt".¹⁶ Skeppets proviantör köpte in ett tjog av jättesköldpaddorna för att konsumeras ombord.

Primater

Från min barndom minns jag en sjöman som i början av 1960-talet besökte oss och som, stimulerad av mitt djurintresse, berättade hur han en gång steg i land i Indien och blev erbjuden att få köpa en tigerunge. Äldre kamrater hindrade honom och han insåg att det inte var något lämpligt sällskap på en svensk båt. Däremot lät han sig övertalas att köpa en tam apa, den verkade trevlig, som han tog med ombord. Men när kocken upptäckte tilltaget tog denne apan och kastade den helt sonika överbord, vis av tidigare erfarenheter av att ha sådana med på båten. Det lät ju förfärligt i mina öron och sjömannen var väl själv lite ledsen över att ha förlorat sin apa på ett så brutalt sätt.

Apor har dock länge varit populära sällskap ombord på båtar, något som finns skildrat i åtskilliga reseberättelser och även i skönlitteraturen. Man tänker osökt förstås på herr Nilsson, den markatta Pippi Långström hade fått från sin far som var sjökapten på fartyget *Hoppetossa* och som medtogs när hon kom till Sverige och flyttade in i Villa Villekulla.

När Thunberg-lärjungen Claës Fredrik Hornstedt lämnade Batavia med det finländska fartyget *Concordia* medförde han levande flera arter av markattor och en orangutang, förutom papegojor, kameleonter, landsköldpaddor, duvor, en javanesisk ekorre och inte mindre än två mushjortar.¹⁷ Tyvärr dog alla djuren under resan, men stoppades upp eller lades i sprit. Särskilt orangutangen fanns det stora förväntningar om att få se levande i Sverige, men tyvärr avled den också. Ett kranium finns dock bevarat på Evolutions-

museet i Uppsala.¹⁸ Alfred Brehm berättar utförligt om en annan orangutang som fördes ombord på ett fartyg från Java till Europa. "Djuret hade, så länge fartyget befann sig i asiatiska farvatten, sitt beständiga tillhåll på däck och sökte sig blott till natten ut åt sig ett skyddat ställe till sovplats. Under dagen var orangutangen mycket upprymd, lekte med andra små apor, som funnos ombord, och lustvandrade i tackel och tåg".¹⁹ Orangutangen rörde sig fritt ombord, hämtade mat själv i köket och lät sig utfodras av matroserna. Till middagen erhöll den alltid ett glas vin. Berättelsen är utförlig, men slutar sorgligt: orangutangen avled strax innan framkomsten till Europa.²⁰ Levande apor var länge besvärliga att transportera under långa sjöresor. De kunde bland annat drabbas av skörbjugg.²¹

Om mustaschmarkattan (*Cercopithecus cephus*) från Guinea på den afrikanska västkusten berättar Brehm, efter Eduard Pechuël-Loesche, att på fartyg som ha samfärdsel med Guinea förekom denna apa allmänt och var omtyckt "för sitt beskäftiga, älskvärda väsen och för sin klokhet och munterhet".²² Brehm ger åtskilliga exempel på apor och andra primater ombord. Efter den nederländske naturforskaren François Pollen återger han en charmerande berättelse om en kattlemur, som ägdes av kvartermästaren på en fransk korvett. Kattlemuren var omtyckt av alla ombord och den visade till och med omsorg om en liten apa, som ägdes av en matros, "alldeles som om apan varit hennes barn".²³ Exempelen på hur manskap höll apor ombord kan mångfaldigas, men vi stoppar där. Ämnet förtjänar en egen artikel så småningom.

Givetvis transporterades under århundradenas lopp mängder med apor till Europa på skeppen från olika världsdelar för att avyttras till kungligheter, zoologiska trädgårdar, kringfarande menagerier och privatpersoner.²⁴ Vi kan för övrigt erinra om en av Evert Taubes mest kända och älskade loggboksvisor, *Möte i monsunen* (1935), där han berättar den härresande historien om en av Hagenbecks djurtransporter från Siam till Europa, när de vilda djuren i samband med en cyklon utanför Indiens kust slipper lösa, och Fritiof Andersson till sist tvingas skjuta en gorilla, som för "att härma maskinisten slog hon fram och back och stopp", med skepparens karbin.²⁵ Att Hagenbecks ombud verkligen införskaffat en gorilla i Siam verkar dock högst osannolikt och understryker att Taubes berättelse inte är någonting annat än en sjömansskröna.

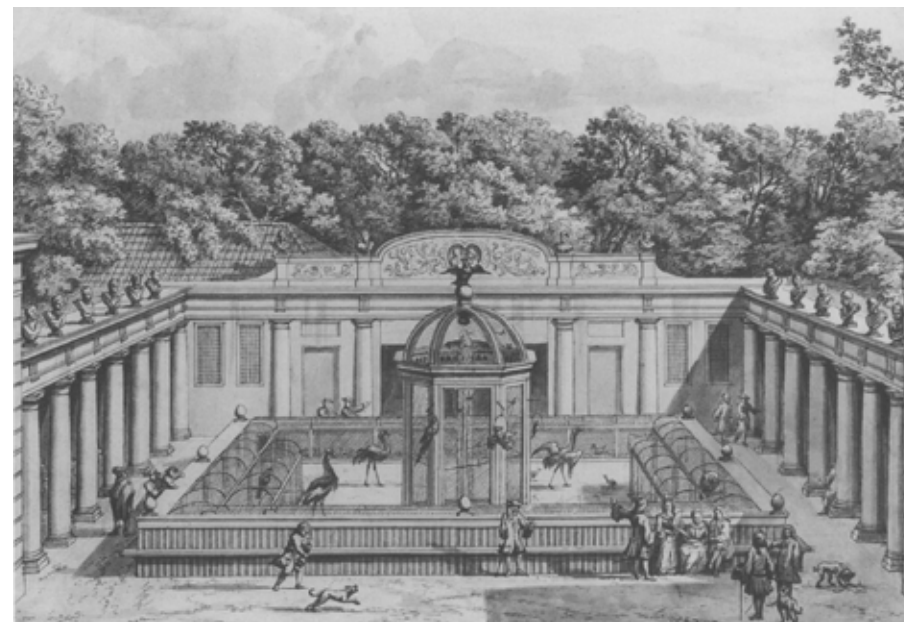
Papegojor och andra fåglar

Européerna har länge haft kontakt med papegojor. Redan under antiken kom sådana via handelsvägar från Indien till Medelhavsområdet. Under medeltiden började papegojor också nå Europa från Afrika.²⁶ De färggranna fåglarna har förstås varit populära som sällskapsdjur i de världsdelar varifrån de härstammar långt innan européerna började få kännedom om dem. I handeln med den amerikanska kontinenten har papegojor alltid varit viktiga handelsvaror. Christopher Columbus medförde exempelvis åtskilliga papegojor till Europa efter sin första färd till Västindien. Från den andra expeditionen 1494 till 1496 hemförde Columbus skepp inte mindre än 60 papegojor till Europa.²⁷ Varje båt med självaktning kom sedan att medföra papegojor för att avyttra efter hemkomsten. De var åtråvärda varor.

Papegojor var kända i Sverige redan under senmedeltiden och vi vet med säkerhet att den fanns papegojor från 1500-talet och framöver. År 1540 uppges exempelvis att man vid Gustav Vasas hov under året hade utspisat 28 pund russin till "Papegojor"! I ett brev 1550 skriver Gustav Vasa till sin fogde med anledning av att holländska handelsskepp kommit med varor till Kalmar: "Kunne ther och någre papegoijer, markatter eller andre slijke sielsinde diur komme med, då vele vij beholle them".²⁸

Beläggen för papegojor på skepp, inte bara som varor, blir vanligare i 1700-talets källor. När den unge Linné år 1735 var på väg till Holland, för att ta sin doktorsexamen, observerade han papegojor på det skepp med vilken han färdades från Sverige till Tyskland. Han kunde inte avstå från att ge en detaljerad beskrivning, på latin, av sina befjädrade medresenärer i sin dagbok. Papegojorna uppges ha varit "gröna till färgen, blå panna, gul hjässa, tinningar och hals; vingbasen, de inre vingpennorna och partiet under stjärten har en blodröd ton; överkäken lika rörlig".²⁹ Det bör rimligtvis ha rört sig om blåpannade amasonpapegojor, en art av sydamerikanskt ursprung som länge var populär som tam sällskapsfågel.³⁰

Väl i Holland kunde Linné observera den omfattande kommers med exotiska djur som skepp vilka återvände från tropiska destinationer kunde bedriva. Blauw Jans värdshus på Kloveniersburgwal i Amsterdam var navet där en stor del av handeln med papegojor, apor och andra exotiska djur bedrevs. Ägaren var värdshusvärden Jan Barentsz Westerhof, som kombi-



Blauw Jans värdshus i Amsterdam där sjömännen kunde sälja sina hemförda djur. Illustrationen från ca 1700 av Isaac de Moucheron (Wikimedia Commons, Public Domain).

nerade krogverksamhet med handel och uppvisning av djur som han införskaffade genom att söka upp båtarna i hamnen och köpa de djur som sjömännen hade med sig. För sjömännen var kommersen ett sätt att göra sig en extraförtjänst. De hade rätt att ta med apor och papegojor, ibland även andra djur, på båtarna och månade om dem för att de skulle klara resan hem. År 1742 övertogs det kombinerade värdshuset, menageriet och zooaffären av Anthony Bergmeijer och efter dennes död 1759 sköttes värdshuset av änkan. Linné var väl bekant med värdshuset, och åtskilliga av hans samtida, däribland Magnus Celsius och Abraham Bäck besökte Blauw Jan. Carl Peter Thunberg avlade likaså visit på det berömda värdshuset.³¹ I London kunde under 1700-talet hemvändande sjömän sälja sina papegojor på olika värdshus, enligt annonser i Londons *Post-Man*. På värdshuset Leopard and Tiger vid Tower Dock såldes exempelvis vid ett tillfälle 1717 "parakiter med röda huvuden från Guinea, och två vackra talande parakiter från Buenos Aires, och flera unga talande papegojor".³² Porter's Lodge vid Charing Cross utbjöd samma år parakiter som "talade engelska, holländ-

ska, franska och spanska och som visslade på kommando; små parakiter med röda huvuden".³³

Papegojor var särskilt eftertraktade eftersom de lätt blev tama, men de kunde också imitera människoröster, "lära sig tala" som det slarvigt uttrycks. Linné skildrar en sådan "värtalig", kunglig papegoja som han hörde talas om i London och som av de inlärda fraserna att döma uppenbarligen hade vistats bland sjöfolk. När den kom lös ropade den "båt, båt för 20 pund sterling". När den återbördades till kungen sade papegojan "giv den skälmen bara 1 shilling, han har intet mer förtjänt!"³⁴

Länge förblev dock papegojor ovanliga i Sverige, även om Linné observerar åtskilliga sådana i präst- och ämbetshem under sina så kallade provinsresor, och själv höll han också ett icke oansenligt antal arter i sin vård.³⁵

Genom Svenska Ostindiska Kompaniets försorg kom inte bara te, porslin och möbler till Sverige, utan även levande djur. Linnés lärjungar, som medföljde skeppen, berättar om handel med papegojor både i Kanton och på Java.³⁶ Kommersrådet Magnus Lagerström rapporterar i brev från Göteborg till Linné om hemförda papegojor och andra exotiska djur. I oktober 1752 meddelar Lagerström i brev att han nu "fått en Lefvandes" papegoja.³⁷ Problemet var att årstiden inte tillät att skicka den vidare, och om den skulle leva till våren "står til Gud". Lagerströms hustru tog emellertid hand om den. Uppenbarligen handlade det om en fladdermuspapegoja – en blåkrona (*Loriculus galgulus*) – ty "så snart det mörknar om qvällarne, hänger [den] up sig med föttren kring en burs spiäla och hufwudet utföre afbidandes således morgonen".³⁸ Även Pehr Osbeck nämner att han från Java medförde en fladdermuspapegoja, som på båten utfodrades med kokt ris.³⁹

Papegojor var förstås dyra och kom mycket sällan till Sverige innan 1800-talets slut. Sannolikt var det under senare hälften av 1800-talet mest hemvändande sjömän som hade dem. Kommendörkapten Erik Hägg mindes vid förra sekelskiftet papegojor i sjömanshemmen på Björkholmarna i Karlskrona.⁴⁰ En specifik miljö som förknippas med papegojor är kajutan på de gamla segelfartygen. Det var inte ovanligt att såväl befäl som manskap hade med sig olika slags djur som sällskap. Från ångkorvetten *Danzigs* resa på Medelhavet 1853 nämns kedjade falkar och tama sköldpaddor.⁴¹ På det åländska segelfartyget *Herzogin Cecilie* medförde på 1930-talet en av besättningsmännen mycket omhulad kanariefågel.



Ljusröd ara från Mellan- och Sydamerika. Sjömän förde ofta med denna praktfulla och närbesläktade papegojor till Europa. Redan Christopher Columbus hade röda västindiska aror med när han återvände till Spanien. Aror blir lätt tama och blev tidigt populära. Från Sverige föreligger uppgifter om att Karl XI hade flera slags aror i sitt privata menageri (Ur George Edwards *A Natural History of Uncommon Birds* 1743).

När den en dag rymde och utmattad föll i havet kastade förstestyrman – obekymrad om hajfaran – sig fullt påklädd i sjön och räddade den.⁴²

Att tropiska fåglar kom till Europa var länge enskilda sjömäns förtjänst, men från 1800-talets mitt utvecklades en omfattande internationell handel med fåglar. Särskilt i Tyskland, Nederländerna och England blev efterfrågan stor och mängder av fåglar forslades i burar med lastfartygen. Zoobutiker etablerades i snabb takt och burfåglar blev på modet. Bara några år efter att Japan öppnades upp för handel 1854 tillhandahöll fågelhandlarna i England japanska måsfinkar, en art som domesticerats av japanerna, men som nu snabbt blev populär i Europa.⁴³ År 1870 kunde mellaneuropeiska fågelhandlare tillhandahålla 230 arter, år 1920 noteras 1450 arter i försäljningslistorna.⁴⁴ Ångbåtar och järnvägar möjliggjorde denna omfattande trafik. Med på båtarna fanns personer som såg till att fåglarna fick mat och vatten. Även från Europa skeppades fåglar. Kring staden Sankt Andreasberg hade gruvarbetarbefolkningen utvecklat uppfödning av skolade sångkanarier som en bisyssla. Dessa sångkanarier var internationellt mycket efterfrågade och gick till stor del på export. Varje år sändes hundratusentals kanariefåglar från Harz till olika delar av världen. Enbart 1906 skeppades 275 000 kanariefåglar till Förenta Staterna.⁴⁵ Fåglarna skickades med små, så kallade harzerburar tillverkade av trä. Med returbåtarna kom istället amerikanska fåglar, såsom indigofinkar och andra arter, förpackade i dessa harzerburar och såldes på den europeiska fågelmarknaden.⁴⁶ En intressant inblick i hur zoologen Sten Bergmans paradisfåglar transporterades från Singapore till Sverige med Svenska Ostasiatiska Kompaniets fartyg *Andaman* 1949–50 berättas i hans sista bok, *Mina paradisfåglar*. Men det var givetvis privilegierade resenärer, och både Bergman och ”paradisfåglarna hade det kungligt” ombord.⁴⁷

Djur ombord hade också en mer sinister sida, som än i dag påverkar livet på många öar, särskilt i Stilla havet och Indiska Oceanen. Sjöfolket hade nämligen en tendens att släppa lös medförda grisar, getter och andra djur på många platser. Dessa etablerade sig och förökade sig snabbt, och trängde undan den inhemska faunan eller betade av den lokala floran. Getter på Komorerna, Réunion, Mauritius, Galapagosöarna och Juan Fernández; katter på Kerguelen Islands, Réunion, Steward Island och Macquarie Island; svin på Revillagigedo Islands; samt kaniner på ett mycket stort antal öar

över hela världen. Även möss och råttor som följde med som fripassagerare har varit förödande för många öar.⁴⁸

Det var länge möjligt att ha med djur som sällskap på båtarna. För sjöfolket var sällskapsdjuren, som Knut Weibust understryker, i första hand en källa till glädje och ömhet. Det gäller åtminstone apor och papegojor. Andra, som hundar och katter, fungerade dessutom som råttfångare. På flodpråmar i Nederländerna har man exempelvis in i vår tid haft hundar för detta syfte (rasen schipperke är förknippad med kanalbåtarna). Skeppskatten är ju ett sedan länge etablerat begrepp, omtalad redan i James Cooks reseberättelse från 1700-talet⁴⁹ och något som författaren Artur Lundkvist porträtterat så fint i sin roman *Sett i det strömmande vattnet* (1978).⁵⁰ Papegojor och apor lär däremot numera vara sällsynta, åtminstone på europeiska skepp. En genomgång av den omfattande biografiska litteraturen rörande äldre tiders skeppsfart skulle säkert ge en mer heltäckande bild än de axplock som kunnat redovisas här. Dock, tydligt är att djur ombord för nöje och sällskap, men även som proviant eller som handelsvara, sedan urminnes tider har varit ett självklart inslag i vad arkeologen Christer Westerdahl kallat det maritima kulturlandskapet.⁵¹

Parrots and other animals on board

Animals on board as company for crew and officers are a fascinating subject in maritime cultural history. The animals were sometimes considered almost as members of the crew. Edible animals (cattle, goats, pigs, chicken) were brought alive as provisions, while turtles could be caught or bought for instance on Ascension or Galapagos Islands and kept for months as a meat reserve. Exotic animals and birds could be bought in foreign ports and brought home to be sold with profit by crew members who cared for them during the travel. However, in the biographical literature we also find stories how monkeys, lemurs, parrots and other birds were kept as mascots or companion animals by officers and crew members. This essay provides scattered examples from the literature on the importance of monkeys, parrots and other animals on board. It is a piece of maritime cultural history that has so far received little attention.

Referenser

Almquist, Joh. Ax., *Konung Gustaf den förstes registratur* vol. 22. Stockholm 1903.

Bauer, Aaron M. & McCarthy, Colin J., Darwin's pet Galápagos tortoise, *Chelonoidis darwini*, rediscovered. *Chelonian Conservation and Biology* 9 (2010), s. 270–276.

Bergman, Sten, *Mina paradisfåglar*. Stockholm 1968.

Bezzel, Einhard & Prinzinger, Roland, *Ornithologie*. Stuttgart 1990.

Boehrer, Thomas Bruce, *Parrot Culture: Our 2500-Year Long Fascination with the World's Most Talkative Bird*. Philadelphia 2004.

Brehm, Alfred, *Djurens värld* vol. 1. *Däggdjuren*. Stockholm 1920.

Breverton, Terry, *The Pirate Dictionary*. Gretna 2007.

Broox, Dan, *Love Birds: Unlocking the Secrets of The Emperor's Bird Scroll*. New York 1995.

Chaiklin, Martha, The Merchant's Ark: live Animal gifts in Early Modern Dutch-Japanese relation. *World History Connected* Vol. 9, Issue 1 (2014), pp. 1–22.

Cook, James, *Sammandrag af capitain Jacob Cooks åren 1772, 73, 74 och 1775 omkring södra polen förrättade resa, hwarwid herrar Forsters och Furneaux journaler blifwit jämnförde och nyttjade; innehållande det hufvudsakeligaste af de på denna resa gjorda nya upptäckter i Söderhafwet, rörande södra polens ishaf, nya upptäckte öars naturalier och inwånarnes tänkesätt, seder, klädedrägt, m.m.* Upsala 1783.

Dawson, Kevin, *Undercurrents of Power: Aquatic Culture in the African Diaspora*. Philadelphia 2018.

Desmond, Adrian & Moore, James, *Darwin*. London 1992.

Eriksson, Pamela, *Hertiginnans sista resa*. Helsingfors 1960.

Faure, Eric & Kitchener, Andrew C., An Archaeological and Historical Review of the Relationships between Felids and People, *Anthrozoös*, 22:3 (2009), s. 221–238.

Fries, Th. M., *Linné: lefnadsteckning* 2. Stockholm 1903.

Granroth, Christina & Rookmaker, Kees, »Han var mer egentlig zoolog än botanicus«. i: C.F Hornstedt, *Brev från Batavia: en resa till Ostindien 1782–1786*. Helsingfors 2008, s. 81–98.

Hilton, Geoff M. & Cuthbert, Richard J. 2010. The catastrophic impact of invasive mammalian predators on birds of the UK Overseas Territories: a review and synthesis. *Ibis* 152 (2010), s. 443–458.

Holden, George H., *Canaries and Cage-Birds: The Food, Breeding, Diseases and Treatment*. New York 1888.

Hägg, Erik, *Sjömännens stad*. Karlskrona 1916.

Indebetou, Govert Adolf, *Resa till Levanten med ångkorvetten "Danzig" år 1853*. Stockholm 1952.

Jowitt, Claire, »Parrots and Pieces of Eight«: recent trends in pirate studies. *Literature Compass* 1 (2004), s. 1–23.

Kisling Jr, Vernon N. Colonial menageries and the exchange of exotic faunas. *Archives of Natural History* 25 (1998), s. 303–210.

Kjellberg, Sven T., *Svenska ostindiska kompanierna, 1731–1813: kryddor, te, porslin, siden*. Malmö 1974.

Laver, Michael, *The Dutch East India Company in Early Modern Japan: Gift Giving and Diplomacy*. London 2020.

Lind af Hageby, Axel Reinhold Ferdinand, *Minnen från ett tre-årigt vistande i Engelsk Örlogstjenst 1857–1859*. Stockholm 1860.

Linnaeus, Carl, *Dalaresa jämte Utlandsresan och Bergslagsresan*. Uppsala 1953.

Lundkvist, Artur, *Sett i det strömmande vattnet*. Stockholm 1978.

Lönnerberg, Einar, *Linnés föreläsningar öfver djurriket*. Uppsala 1913.

Oldys, Henry, Cage-bird traffic of the United States. *Yearbook of Department of Agriculture for 1906*. Washington DC 1907, s. 168.

Osbeck, Pehr, *Dagbok öfver en Ostindisk Resa Åren 1750, 1751, 1752*. Stockholm 1757.

Robbins, Louise, *Elephant Slaves and Pampered Parrots: Exotic Animals in Eighteenth-Century Paris*. Baltimore 2002.

Ruschenberger, William Samuel Waithman, *A Voyage Round the World: Including an Embassy to Muscat and Siam, in 1835, 1836 and 1837*. Philadelphia 1838.

Skogman, Carl Johan Alfred, *Fregatten Eugénies resa omkring Jorden åren 1851 – 1853, under befäl af C. A. Virgin*. Stockholm 1855.

Smit, Pieter, *Hendrik Engel's Alphabetical list of Dutch Zoological Cabinets and Menageries*. Utrecht 1986.

Socialstyrelsen = *Sjömansyrket i Sverige av K. Socialstyrelsen*, vol. 1. Stockholm 1915.

Ståhlberg, Sabira & Svanberg, Ingvar, Orangutans never made it to Uppsala: notes on Asian great apes in captivity. *Svenska Linnésällskapets Årsskrift* 2015, s. 103–111.

Ståhlberg, Sabira & Svanberg, Ingvar, A Russian polar bear in Stockholm: notes on animal diplomacy. *Svenska Linnésällskapets Årsskrift* 2016, s. 107–116.

Svanberg, Ingvar, »Deras mistande rör mig så hierteligen«: Linné och hans sällskapsdjur», *Svenska Linnésällskapets Årsskrift* 2007 (a), s. 11–108.

Svanberg, Ingvar, »Kunna lära att hwisla och tala«: Linnés och andras papegojor i 1700-talets Sverige. Årsboken Uppland 2007 (b), s. 115–150.

Svanberg, Ingvar, Towards a cultural history of the Bengalese finch (*Lonchura domestica*). *Der Zoologische Garten* 77(2008), s. 334–344.

Svanberg, Ingvar, Svenska sköldpaddor 1650–1950. *Svenska Linnésällskapets Årsskrift* 2013, s. 52–87.

Taube, Evert, *Till Flottans män på föreningens första ordinarie årsmöte å Gilet den 4 november 1935*. Stockholm 1935.

Thunberg, Carl-Peter, *Resa uti Europa, Africa, Asia, förrättad åren 1770–1779*, vol. 3. Uppsala 1791.

Torén, Olof, En Ostindisk Resa Til Surat, China &c, Från 1750 April til 1752 Juni 26, i: Pehr Osbeck, *Dagbok Öfver en Ostindisk Resa Åren 1750, 1750, 1752*. Stockholm 1757, s. 313–376.

Wallenberg, Jacob, *Min son på galejan, eller En ostindisk resa, innehållande allehanda bläckhornskram, samlade på skeppet Finland, som afseglade ifrån Göteborg i decemb. 1769, och återkom dersammastädes i Junii 1771*. Stockholm 1781.

Weibust, Knut, *Deep Sea Sailors. A Study in Maritime Ethnology*. Stockholm 1969.

Westerdahl, Christer, The maritime cultural landscape. *The International Journal of Nautical Archaeology* 21:1 (1992), s. 5–14.

Noter

- ¹ Jowitt 2004; Bohrer 2004, s. 71.
- ² Weibust 1969, s. 428.
- ³ Wallenberg 1781, s. 72.
- ⁴ Robbins 2002, s. 9–36.
- ⁵ Första Kungaboken 10: 22.
- ⁶ Skogman 1855, s. 148.
- ⁷ Ruschenberger 1838, s. 154; Lind af Hageby 1860, s. 38; Kjellberg 1974, s. 158; Dawson 2018, s. 184.
- ⁸ Ståhlberg & Svanberg 2016.
- ⁹ Brooks 1995; Chaiklin 2014; Laver 2020.
- ¹⁰ Socialstyrelsen 1915, s. 164.
- ¹¹ Osbeck 1757, s. 293.
- ¹² Thunberg 1791, s. 285.
- ¹³ Svanberg 2013.
- ¹⁴ Desmond & Moore 1992, s. 172.
- ¹⁵ Bauer & McCarthy 2010.
- ¹⁶ Skogman 1855, s. 169.
- ¹⁷ Granroth & Rookmaaker 2008.
- ¹⁸ Ståhlberg & Svanberg 2015.
- ¹⁹ Brehm 1920, s. 164–166.
- ²⁰ Brehm 1920, s. 164–166.
- ²¹ Osbeck 1757, s. 100; Svanberg 2007a, s. 42.
- ²² Brehm 1920, s. 293.
- ²³ Brehm 1920, s. 407.
- ²⁴ Svanberg 2007a, s. 34–36, 61–69.
- ²⁵ Taube 1935.
- ²⁶ Bohrer 2004, s. 1–22.
- ²⁷ Kisling Jr. 1998, s. 307.
- ²⁸ Almquist 1904, s. 151.
- ²⁹ Linnaeus 1953, s. 321.
- ³⁰ Linnaeus 1953, s. 321.
- ³¹ Smit 1986, s. 30–31; Svanberg 2007a, s. 41.
- ³² Breverton 2007, s. 115.
- ³³ Breverton 2007, s. 115.
- ³⁴ Lönnberg 1913, s. 90–91.
- ³⁵ Svanberg 2007b.
- ³⁶ Torén 1757, s. 350, 370.
- ³⁷ Fries 1922, s. 171.
- ³⁸ Fries 1922, s. 171.
- ³⁹ Osbeck 1757, s. 101.
- ⁴⁰ Hägg 1916, s. 78.
- ⁴¹ Indebetou 1952, s. 167.
- ⁴² Eriksson 1960, s. 69.
- ⁴³ Svanberg 2008, s. 336.
- ⁴⁴ Bezzel & Prinzinger 1990, s. 515.

- ⁴⁵ Oldys 1907, s. 168.
- ⁴⁶ Holden 1888.
- ⁴⁷ Bergman 1968, s. 20.
- ⁴⁸ Faure & Kitchener 2009, s. 229; Hilton & Cuthbert 2010.
- ⁴⁹ Cook 1783, s. 44; Faure & Kitchener 2009, s. 231.
- ⁵⁰ Lundkvist 1978.
- ⁵¹ Westerdahl 1992.



Om manskapet på ostindiefararna

Per Forsberg

Huvudsyftet med denna artikel är att något ytterligare belysa villkoren för matroserna, jungmännen och skeppsgossarna på Ostindiska kompaniets skepp. Det finns ganska mycket forskning gjord om kompaniet, exempelvis om de hemförda varorna och de kulturimpulser från Kina som kompaniet var bärare av. De ledande männen i kompaniet och deras affärsrelationer har också varit föremål för intresse. Forskningen om manskapets villkor ombord är däremot inte särskilt omfattande. Här bör dock nämnas Christian Koninckx avhandling från 1980 om kompaniets verksamhet från dess bildande 1731 och fram till 1766. Koninckx redovisar för denna tidsperiod en hel del uppgifter om manskapet ombord.¹ Även museimannen Sven T. Kjellbergs verk från 1974 om de flesta aspekter av kompaniet bör

i sammanhanget nämnas.² Lisa Hellman analyserar i sin avhandling från 2015 ingående vad som konstituerade vardagslivet för kompaniets anställda i Kanton och Macao.³ Begrepp som etnicitet, klass och genus är här viktiga. Analysen rör främst kompaniets representanter som skötte handeln och deras interaktion med det kinesiska samhället och med handelsmännen från andra länder, men även sjömännen ombord berörs.

På en enskild resa kunde matroserna, jungmännen och skeppsgossarna uppgå till ett antal av cirka 110 eller drygt tre fjärdedelar av de ombordvarande. Totalt sett omfattade gruppen i runda tal 8 500 personer, som gjorde en eller flera resor kompaniet.⁴ I en helhetsbild av kompaniet hör även kunskap om denna relativt stora grupp hemma.

Under senare år har åtskilligt hänt som i positiv riktning påverkat forskningsmöjligheterna när det gäller kompaniet. Det kan då nämnas tillkomsten av Göteborgs universitetsbiblioteks digitala ostindiska arkiv med arkivmaterial från inte bara de egna samlingarna utan även från andra institutioner. I senare tid har också Landsarkivet i Göteborgs databas över de ostindiska sjömännen tillkommit, vilket ger bättre möjligheter att få fram tillförlitliga uppgifter för kompaniets hela verksamhetstid.

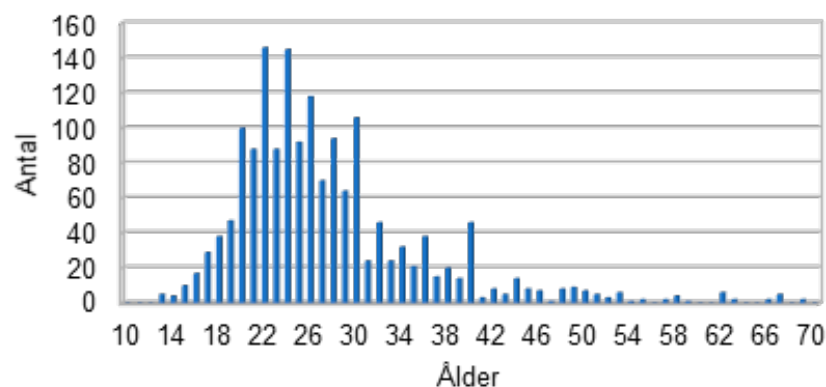
Denna artikel är disponerad på så sätt att ett antal bakgrundsfaktorer för manskapet först redovisas. Det handlar då om åldersfördelningen, civilståndet och hemorten. Hit har också räknats antal ostindiska resor som matroserna har gjort. Därefter följer ett antal avsnitt som belyser förhållandet ombord för den aktuella gruppen. Det rör sig då om mathållningen, upprätthållandet av disciplinen, lönerna och dödligheten. Artikeln avslutas med ett mer allmänt avsnitt som ger några ytterligare infallsvinklar på manskapets villkor.

Bakgrunden

Med hjälp av landsarkivets databas har diagram 1 (nästa sida) med åldersfördelningen för den aktuella gruppen framtagits. (Källa: Landsarkivet i Göteborgs databas över de ostindiska sjömännen). Materialet bygger här på 1 652 observationer där personens ålder anges i databasen. Tyngdpunkten i diagrammet ligger tydligt mellan 20 och 30 år, kanske inte så förvå-

Per Forsberg (f. 1953) har under många år varit yrkesverksam på Landsarkivet i Göteborg. Intressen är främst 1700- och 1800-talets sjöfart och speciellt Ostindiska kompaniets betydelse för Göteborg. Inom området har han publicerat följande skrifter: *Ostindiefararen Göteborg 1738–45. Resorna för Ostindiska kompaniet, besättningarna, haveriet* (tillsammans med Lars Melchior och Ulf Andersson), 2014, *Ostindiska kompaniet. Några studier*, 2015, *Större skeppsägare i Göteborg 1782–1820*, 2016 samt *Större skeppsägare i Göteborg 1821–1870*, 2018.

Diagram 1: Åldersfördelning för matrosar, jungmän och skeppsgossar

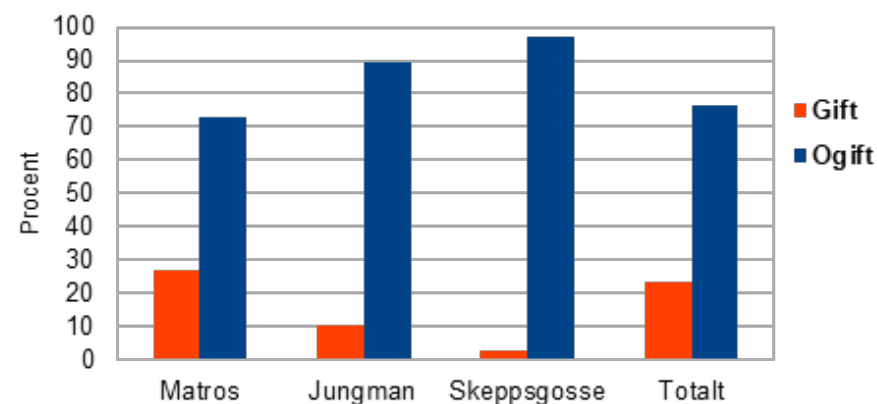


nande. Som framgår av diagrammet finns dock inte så få något äldre i gruppen, vilket medför att medelåldern uppgår till 27,6 år.

Kompaniets verksamhet kan delas in tidsmässigt efter de så kallade oktrojerna, där olika grupper av intressenter fick kungliga privilegier att med ensamrätt bedriva handel öster om Godahoppsudden. Oktrojerna omfattade först 15 och sedan 20 år och uppgick sammantaget till fem stycken, där dock inga skepp sändes till Ostindien under den femte och sista oktrojen. En fördelning av ålderssiffrorna över de fyra första oktrojerna visar att medelåldern för den här behandlade gruppen ökar över tiden: från 24,6 år den första oktrojen, 27,0 år den andra oktrojen, 27,4 år den tredje oktrojen och fram till 31,1 år den fjärde oktrojen. Dessa siffror kan ses som ett uttryck för att kompaniet efter hand kunde bygga upp sina besättningar kring en stomme av sjömän som gjort tidigare resor till Ostindien och var något äldre.

Ålderssiffrorna kan också sättas i relation till den förväntade livslängden, som inte var så hög den aktuella tiden. En man som uppnått 15 års ålder kunde sålunda under perioden 1751-1790 i genomsnitt räkna med att bli 55,5 år.⁵ Livscykeln var mer sammanpressad och vuxenlivet började tidigare på 1700-talet än idag. Detta ger också ett något annorlunda perspektiv på medelåldern 27,6 år.

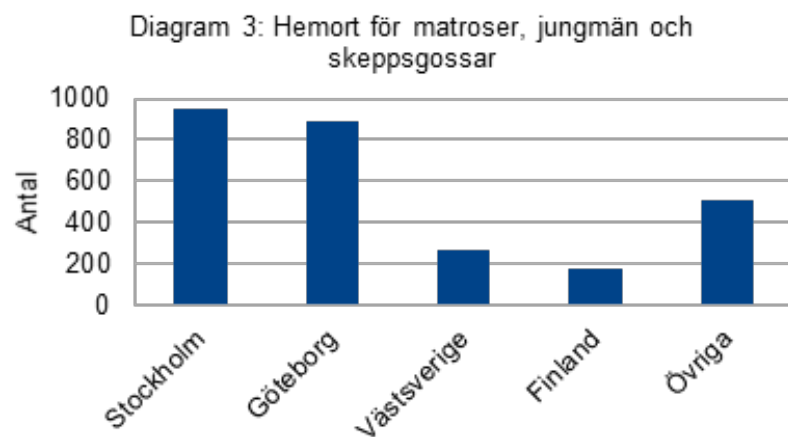
Diagram 2: Civilstånd för matrosar, jungmän och skeppsgossar



Matroserna utgör merparten av den aktuella gruppen och har en medelålder på 29,5 år. Motsvarande siffra för de mindre befarna jungmännen är 22,9 år. Skeppsgossarna å sin sida har en medelålder på 17,6 år, men här är det statistiska materialet inte så stort.

Diagram 2 utvisar fördelningen över gifta och ogifta för de tre olika grupperna, också baserat på uppgifter från den nämnda databasen. Materialet bygger här på 2 503 observationer där personens civilstånd anges i databasen. Det kan nämnas att det förutom gifta och ogifta finns två änklingar noterade bland jungmännen. (Källa: Landsarkivet i Göteborgs databas över de ostindiska sjömännen). Som framgår av diagrammet dominerar de ogifta bland de ostindiska sjömännen. Detta gäller även för de något äldre matroserna. En ostindisk resa tog vanligen cirka ett och ett halvt år. Dock kunde reslängden utökas med ytterligare ett år om skeppet tvingades övervintra i Holländska Ostindien i väntan på att monsunvinden över Syd-kinesiska sjön skulle vända i rätt riktning. Det var naturligtvis svårt för den som var gift att vara borta så länge från familjen.

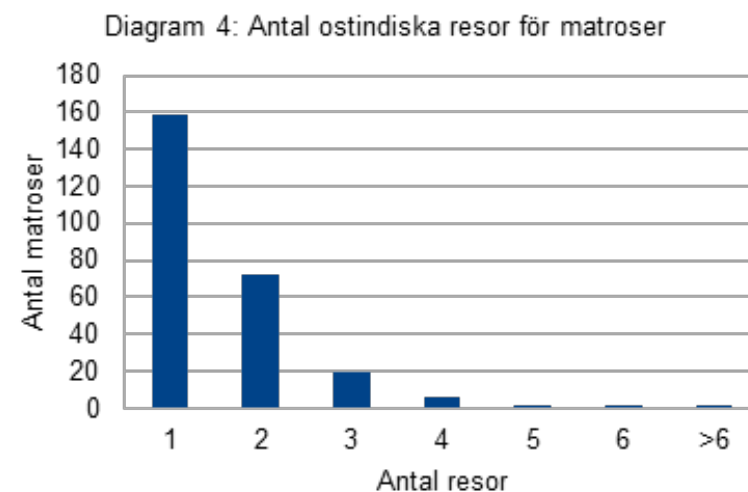
Enligt befolkningsstatistiken var 53,8 procent av männen i åldersgruppen 25-29 år gifta eller tidigare gifta sett till de två åren 1750 och 1800.⁶ Motsvarande siffra för de ostindiska matroserna i denna ålder och för kompaniets hela livslängd uppgår endast till 19,6 procent enligt landsarkivets



databas. Dessa matrosar var alltså gifta i betydligt lägre grad än befolkningsgruppen i sin helhet. Man bör dock i sammanhanget ha i åtanke att möjligheten att gifta sig inte fanns under den tid som själva den ostindiska resan varade.

Diagram 3 utvisar fördelningen på olika hemorter för matrosar, jungmän och skeppsgossar. (Källa: Landsarkivet i Göteborgs databas över de ostindiska sjömännen). Materialet bygger denna gång på 2 792 observationer där hemorten anges i landsarkivets databas. Göteborg har här särredovisats från Västsverige, som innefattar Västergötland, Dalsland, Bohuslän och Halland. Som framgår av diagrammet dominerar sjömän från Stockholm och Göteborg. Till den senare staden har då även den närmaste omgivningen inräknats, som ekonomiskt hörde nära samman med staden och som senare kom att införlivas med denna.

Det stora flertalet ostindiska skepp byggdes i Stockholm. Här mönstrades också den första besättningen för resan ner till Göteborg och fortsatt färd till Ostindien. Det förekom även att sjömän rekryterades i Stockholm för att sedan landvägen ta sig till Göteborg, vilket skedde inför skeppen *Götheborgs* och *Calmars* avresa 1741.⁷ I landsarkivets databas ingår uppgifter från ganska många mönstringar i Stockholm, varför det finns en viss risk att den relativa tyngden för denna hemort något överskattas.



Att ett större antal sjömän hade sin hemort i Göteborg kan ses som naturligt med tanke på att staden var kompaniets hemmahamn. Man kan också tänka sig att sjömän från andra orter efter en ostindisk resa blev kvar i staden och senare deltog i fler expeditioner.

Som framgår av diagrammet kom inte så få av sjömännen från den östra rikshalvan Finland. Det handlar här i många fall om en hemort i kusttrakterna vid Östersjön. I kategorin övriga i diagrammet kan nämnas att 44 sjömän kom från örlogsstaden Karlskrona. Det fanns också möjlighet att få permission från sin tjänst i flottan för att göra en ostindisk resa. Bland andra högre siffror finns 33 sjömän från Gävle, 25 från Västervik, 20 från Gotland, 19 från Norrköping, 18 från Öregrund, 15 från Härnösand, 11 från Hudiksvall liksom från Östhammar och Kalmar.

Diagram 4 utvisar hur många ostindiska resor som finns noterade för matroserna som deltog i någon eller några av skeppet *Götheborgs* tre resor till Kina.⁸ I genomsnitt gjorde dessa matrosar 1,6 resor för kompaniet, vilket dock måste betraktas som en minimisiffra. Fullständiga rullor över besättningarna finns endast tillgängliga för vissa expeditioner och matroserna ifråga kan mycket väl ha gjort fler resor till Ostindien. Sannolikt skulle en faktisk siffra innebära att genomsnittet ökade med åtminstone någon decimal. (Källa: Uppgifter om ostindiska resor för besättningen på skeppet

Götheborgs tre resor till Kina. Från Forsberg m.fl. 2014, s. 131-201).

Slutsatsen kan ändå dras att en eller två resor för kompaniet var det vanligaste. Det finns dock några tydliga undantag från denna regel. Johan Rundsten inledde sin bana som matros och senare kvartermästare på skeppet *Fredericus Rex Sueciae* resa 1735-1736.⁹ Efter att ha avancerat över olika grader av styrman slutade han sin karriär som kapten på fem expeditioner. Han avled 1764 på hemresan med skeppet *Prins Carl*. Hans levnadslopp sträckte sig då över tio resor till Ostindien.

Ett annat exempel är Johan Christopher Berg, som också gjorde tio resor för kompaniet.¹⁰ Han började som matros på skeppet *Götheborgs* resa 1743-1745 och gjorde senare ett antal resor som skeppskock, den sista med skeppet *Terra Nova* 1782-1783. Han avled i likhet med Johan Rundsten under sin tjänstgöring.

Det kan nämnas att Christian Koninckx i sin nämnda avhandling om kompaniets två första oktrojer fann en siffra på i genomsnitt cirka 1,2 resor för underbefäl och sjömän.¹¹ Detta avviker påtagligt från det ovan nämnda genomsnittet på 1,6 resor. Sannolikt är skillnaden en effekt av att materialet i det senare fallet är mer fullständigt kring de aktuella sjömännens resor för kompaniet.

Det dagliga brödet

Mathållningen ombord speglade den sociala skiktningen som fanns på de ostindiska skeppen. Superkargörerna, sjöbefälet och några andra högre befattningshavare åt vid det så kallade 1:a bordet. Maten lagades i detta fall av kajutkocken och hovmästaren svarade för betjäningen. Det fanns också möjlighet för deltagarna vid detta bord att medföra egna matvaror på resan. Vid 2:a och 3:e bordet åt mellangrupperna på skeppet, medan manskapet tillhörde den 4:e och största gruppen. Här lagades maten av skeppskocken och buteljören hade ansvar för att väga upp och dela ut de ransoner som sjömännen enligt spisordningen var berättigade till. Utdelningen av maten skedde under överinseende av en styrman, ett underbefäl och en matros.¹²

I Israel Reinius anteckningar från skeppet *Cronprintzen Adolph Friedrich*

resa 1746–1748 finns uppgifter om den matranson för manskapet som föreskrevs av kompaniet, men som kunde varieras efter omständigheterna.¹³ En veckomatsedel kunde enligt detta se ut på följande sätt:

Söndag: Kött (saltat), ärtor, gryn, smör/olja, bröd.

Måndag: Kött (saltat), ärtor, gryn, smör/olja, bröd.

Tisdag: Salt fläsk, ärtor, gryn, smör/olja, bröd.

Onsdag: Torkad fisk, ärtor, gryn, smör/olja, bröd

Torsdag: Kött (saltat), ärtor, gryn, smör/olja, bröd.

Fredag: Torkad fisk, ärtor, gryn, smör/olja, bröd.

Lördag: Torkad fisk, ärtor, gryn, smör/olja, bröd.

Brödet bör ha varit i form av torkade skeppsskorpor, som utgjorde en basföda i dåtidens sjöfart. Det kan nämnas att man på skeppet *Götheborg* vid uppehållet i Cádiz på dess tredje resa till Kanton lät mura en ugn ombord.¹⁴ Sannolikt var denna till för att kunna erbjuda åtminstone de högre befattningshavarna färskt bröd.

Förutom det som anges i veckomatsedeln skulle på nordligare breddgrader en halv sill serveras till frukost, liksom att en halv jungfru brännvin skulle tillhandahållas alla dagar. Den senare ransonen kunde även utökas av kaptenen "uti elakt Wäder". I dryck skulle i övrigt ges ett stop svagdricka om dagen eller som ersättning vatten. I praktiken skedde ganska många förändringar i matsedeln under resans gång, som framgår av Reinius noteringar.

På utresan skedde proviantering framför allt vid det nämnda uppehållet i Cádiz. Här kunde även levande djur tas ombord för att någon gång under resan kunna servera färskt kött. När man sedan efter den långa färden över Indiska oceanen anlände till Sundasundet mellan Java och Sumatra, öppnade sig möjligheten att inköpa färskvaror från lokalbefolkningen. Väl framme vid ankarplatsen i Wampoa utanför Kanton kunde mathållningen förbättras ytterligare. Här finns exempel på dagliga leveranser till skeppet av biff, rädisor, selleri, andra grönsaker, bröd, fisk, ägg och frukt.¹⁵ Om alla dessa varor kom hela besättningen till del är dock något osäkert.

Ett betydande problem på ostindiefararna var att mat och dryck kunde bli otjänliga under den långa resan. Reinius anger exempelvis att en in-

spektion sex veckor efter att skeppet lämnat Cádiz visade att brödet “ofwan til war något möjligt, eljest war maskar i brödet öfwer alt”.¹⁶ Några veckor senare klagade besättningen över “de miserable och rutne och maskätne erterne”.¹⁷ Svagdrickan och vattnet kunde också vara utsatta. Skeppsprästen Pehr Osbeck omtalar i sin dagbok från resan med skeppet *Prins Carl* 1750–1752 att svagdrickan surnade redan några veckor efter avfärden och att vattnet, som man därefter var hänvisat till, ofta var osmakligt och fullt med maskar.¹⁸

Christian Koninckx har uppskattat kaloriintaget för de ostindiska sjömännen. Han fann då att basfödan gav cirka 3 665 kalorier (egentligen kilokalorier) per dag.¹⁹ En person som utför kroppsarbete med normal ansträngning behöver cirka 3 000 kalorier per dag, medan hård ansträngning kan fordra ett intag på 6 000 kalorier. Beträffande intaget av vitaminer var situationen mer problematisk. Vitamin D saknades i basfödan och vitamin C fanns endast i begränsad omfattning. Allvarlig brist på C-vitamin kan leda till skörbjugg, som på 1700-talet var ett inte helt ovanligt problem vid längre sjöresor. Ett exempel på detta är att skeppet *Fredericus Rex Sueciae* på återresan under kompaniets första expedition 1732–1733 tvingades gå i hamn i södra Norge för att komplettera besättningen på grund av utbredd skörbjugg ombord.²⁰

Det kan nämnas att den ovan angivna veckomatsedeln för manskapet i mycket liknar den som 1759 antogs för Stockholms handelssjöfart.²¹ Mathålningen för flertalet på de ostindiska skeppen avvek alltså egentligen inte från den som gällde inom sjöfarten generellt. Följderna av en bristfällig kost kunde dock bli större på ostindiefararna genom den långa tid man var till sjöss.

Att upprätthålla disciplinen

I de första privilegierna för kompaniet den 14 juni 1731 sägs följande om de medel som fick användas för att upprätthålla disciplinen ombord och undvika myteri och uppror:

Såsom uti dylika widlyftiga och långväga resor, det ganska angelägit är, at i acht taga en noga Discipline til at förekomma alt Myterij och upror, som kunde tima ibland Besättningen uppå Skieppen; altså skola Skieps Capitainerne, eller Befählhafwande uppå bemelte Skiepp, hafwa samma myndighet, som Kongl. Skieps Capitainer och Siö Officerare förundt är, at hålla besättningen af Siöfolck och Soldater uti wederbörlig Aga, dock at de sig därhos noga till wahra taga, det de på intet sätt betiena sig af denne dem lemnade myndighet emot Lagen [...] ²²

I kompaniets instruktioner till kaptenen Mathias Holmers inför resan med skeppet *Lovisa Ulrica* 1766–1768 modifieras ytterligare gränserna för befälets behandling av manskapet, vilket kan beläggas av följande rader:

Ehuruväl Capitainen tillkommer vid den uti 17. §: anbefalte goda Ordning och Disciplins i ackt tagande, skäligen aga och näpsa låta den gensträfvoge, upstutsige och late, icke dess mindre bör han taga sig noga till vara, at icke bruka alt för stor eller någon otidig stränghet, eller at någon utan skäl och orsak illa medfara, och hafva ett noga inseende derpå, at af de under dess befäl stående Öfver och Under-Officerare, ett beskedeligt Com-mando föres, så at Besätningen blifver icke med hugg och slag eller på något otilbörligit sätt illa handterad; ²³

Av dessa instruktioner framgår också att vad som kallas en krigsrätt skulle samlas ombord för att döma i rena brottmål. Denna rätt skulle bestå av kaptenen och sex andra officerare och där superkargörerna skulle närvara som observatörer.²⁴

Att praktiken ombord på ostindiefararna inrymde fysiska bestraffningar framgår av de journaler och dagböcker från olika resor som finns tillgängliga. Det kan dock vara svårt att avgöra hur frekventa mildare former av aga var. Möjligen kan dessa inslag i livet ombord ha varit så normaliserade att de inte kom att särskilt uppmärksammas av författarna till de aktuella dagböckerna.

Christopher Tärnström var skeppspredikant ombord på skeppet *Calmars* resa till Kanton som inleddes i februari 1746. Han var också den första av Linnés lärjungar som följde med på kompaniets expeditioner för att samla kunskap om andra delar av världen. Tärnströms journal från denna

resa har i senare tid publicerats och ger en hel del inblickar i livet ombord på ostindiefararna.

I sin journal redovisar Tärnström några fall av fysiska bestraffningar. Den 3 mars sägs att en matros som varit ouppmärksam i utkiken fick "braf stryk derföre".²⁵ Tärnström hade från början reagerat starkt på svordomarna som brukades ombord. Den 21 mars skriver han att han hade fått sig tilldelad en dagg med vilken han med hans egna ord "bredde på gåssarna i Skantsen som oftast då de sworo".²⁶ Varje lördag skulle manskapets hängmattor och kistor hämtas upp för att rengöras. Tärnström noterar i sin journal den 28 juni att en karl hos vilken man funnit löss "fick därföre braf stryk ock kläderna kastades i Siön genast".²⁷

Tärnströms journal sträcker sig endast fram till den 10 november 1746, då skeppet befann sig för ankar vid ögruppen Pulo Condor utanför Vietnam. Man hade inte hunnit fram för att utnyttja sydvästmonsunen över Syd kinesiska sjön och fick finna sig i att övervintra på denna plats. Tärnström insjuknar här och avlider den 4 december.

Israel Reinius utförliga journal från skeppet *Cronprintzen Adolph Friedrich* resa till Kanton 1746–1748 har tidigare nämnts. Med ombord fanns också hans yngre broder Herman, båda som kadetter. Kadetterna gick i lära ombord och skulle i princip bekanta sig med alla där förekommande arbetsuppgifter. Israel Reinius journal från resan framstår som en kombination av dagbok, loggbok, ekonomisk avhandling och en naturvetenskaplig anteckningsbok.

Delarna av dagbokscharaktär i journalen innehåller ett antal uppgifter om fysiska straff som manskapet fick utstå. Ett par exempel på allvarligare händelser kan ges. Den 11 november 1746 noterar Reinius att matrosen Petter Wahlberg upptäckts med att via en lönngång ha stulit socker, bröd, brännvin med mera och för detta satts i arrest. Den 19 november dömdes han av rätten ombord att få "24 slag af Katten, om han dem kunde tåla".²⁸ Vid straffets verkställande mildrades detta till 18 slag. Den 24 januari 1747 råkade hovmästarens medhjälpare Erich Sarström något riva sönder en kvartermästares skjorta när han skulle bedyra sin oskuld för denne. Han blev då illa slagen med en dagg av först kvartermästaren och sedan 1:e styrman Petterson, som slog honom "så obarmhertigt, att på hans rygg ej fanns mycket helt".²⁹ Sarström omhändertas efter detta av doktorn ombord, men



En kinesisk mandarin, hans hustru och en soldat. Ur Carl Fredrik von Schantz dagbok från resan med skeppet *Götha Leijon* 1746-1749. Bild från Kungliga biblioteket.

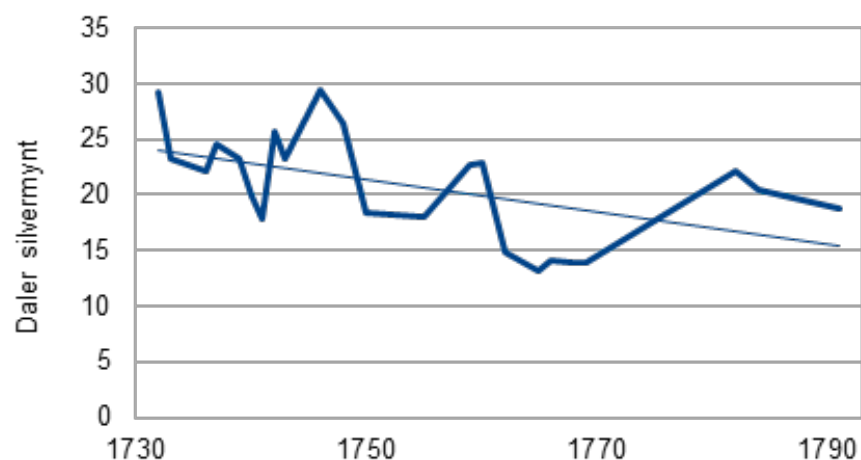
får ingen upprättelse av kaptenen Peter Dens. Reinius tar i denna konflikt tydligt parti för den slagne Sarström.

Det bör sägas att agan ombord på ostindiefararna speglade samhället i övrigt, där aga inom sina gränser var legitimt i olika relationer mellan över- och underordnad. I det sammanhanget kan nämnas att husbondens rätt att aga sina vuxna underlydande avskaffades av riksdagen 1858 efter ett initiativ av Lars Johan Hierta några år tidigare.

Lönen för mödan

Diagram 5 (nästa sida) utvisar utvecklingen av reallönen för en befaren matros under åren 1732–1791.³⁰ Materialet omfattar uppgifter från 31 expeditioner av de totalt 132 som kompaniet hann med under åren 1732–1806. Som befaren har räknats de matrosar som hade den högsta lönen inom gruppen. Lönerna är uttryckta i daler silvermynt per månad och siffrorna har omräknats till 1769 års prisnivå.

Diagram 5: Reallön för befaren matros 1732-1791



Som framgår av trendlinjen i diagrammet finns en tendens att reallönen minskar över tiden. En liknande utveckling finns när det gäller reallönen för okvalificerade arbetare i Stockholm liksom för jordbruksarbetare i hela landet, vilket kan tyda på att sjunkande reallöner var en mer allmän företeelse den aktuella perioden.³¹ (Källa: Forsberg 2015, Tabell 5, s. 47 f.).

Diagrammet utvisar också att variationen i lönenivån är betydande från en expedition till en annan. En möjlighet kan vara att detta sammanhänger med hur många matrosar som efterfrågades vid olika tidpunkter. Det finns också ett visst siffermässigt samband mellan hur många ostindiska skepp som skulle avresa från Göteborg och hur hög månadslönen för matroserna var.³² Även andra förklaringar kan dock finnas med i bilden. Exempelvis kan man tänka sig att kompaniets villighet att betala högre löner påverkades av vinsternas storlek på närmast föregående expeditioner.

Fram till 1748 fanns också möjligheten att komplettera månadslönen med inkomster från den så kallade pacotillen eller fria förningen. Denna innebar att de ombordvarande i viss utsträckning hade rätt att för egen räkning handla med varor. Hur stor den tillåtna pacotillen var berodde på ställningen ombord. För en matros finns uppgiften att tilldelningen bestod

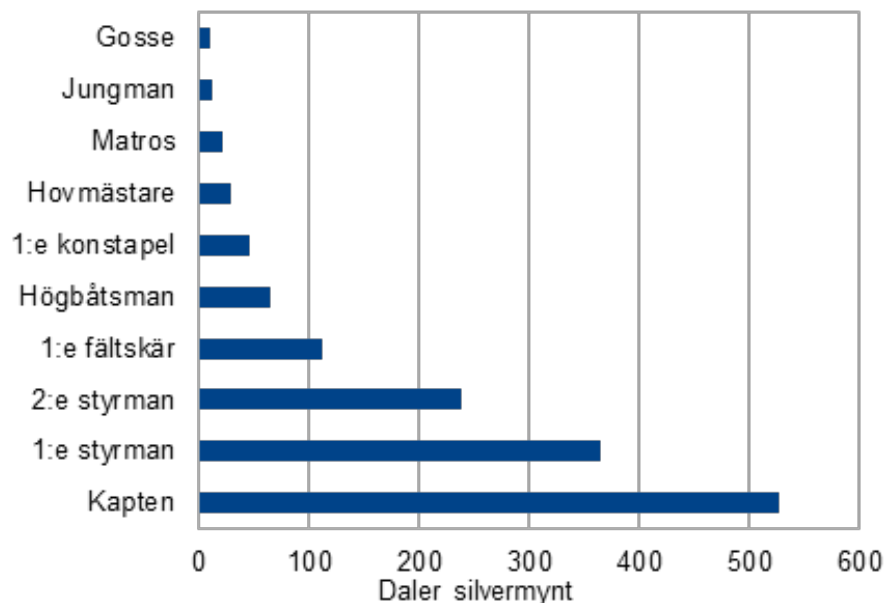
av en kista som rymde cirka 91 kilo te.³³ Andra befattningshavare hade en betydligt större tillåten pacotill. För superkargörerna, kompaniets främsta representanter ombord, handlade det om mycket stora värden som omsattes vid de offentliga auktionerna, där även pacotillen skulle avyttras.

Pacotillens andel av lastens försäljningsvärde kunde vara så hög som 30 procent.³⁴ Mot denna bakgrund är det kanske inte så förvånande att kompaniet genom ett reglemente den 3 november 1748 lät avskaffa all pacotill.³⁵ Som ersättning skulle de ombordvarande få så kallade privilegiepengar, som för lägre befattningshavare motsvarade tre månadslöner. Den nämnde kompanihistorikern Sven T. Kjellberg anger att pacotillen i begränsad omfattning återinfördes den 27 augusti 1753, men var återigen förbjuden i november 1754.³⁶ Det finns sedan uppgifter som talar för att pacotillen var avskaffad under åtminstone större delen av kompaniets fortsatta verksamhetstid.³⁷

Från skeppet *Götheborgs* tre resor finns noteringar om den pacotill som såldes för ett antal matrosers räkning. I genomsnitt uppgick försäljningsbeloppet vid dessa affärer till cirka 357 daler silvermynt.³⁸ Som ett räkneexempel kan man anta att inköpspriset i Kanton var hälften så högt och att kapitalet hade lånats genom ett så kallat bodmerilån med räntan 32 procent.³⁹ Vinsten på en sådan affär skulle då ha varit cirka 121 daler silvermynt. Privilegiepengarna för en matros i form av tre månadslöner skulle å andra sidan ha uppgått till 42 daler silvermynt (räknat på månadslönen vid *Göteborgs* tredje resa). Pacotillen hade alltså i detta fall kunnat ge ett betydligt bättre utbyte än privilegiepengarna.

Diagram 6 (nästa sida) belyser månadslönen inräknat privilegiepengarna för matrosar, jungmän och skeppsgossar relativt ett urval av andra befattningar ombord på de ostindiska skeppen. Det kan nämnas att superkargörerna inte hade en månadslön utan avlönades med en andel av vinsten, medan deras assistenter hade en fast lön för hela resan. Siffrorna som diagrammet bygger på avser skeppet *Riksens Ständers* resa till både Indien och Kina 1760–1762, en expedition som tog drygt 28 månader.⁴⁰ Privilegiepengarna har delats upp månadsvis över denna reslängd och lagts till den vanliga månadslönen. För matroserna varierar den så uträknade lönen mellan cirka 23 och 13 daler silvermynt, medan motsvarande för jungmännen är mellan 13 och 10 daler och för skeppsgossarna mellan 10 och 8 daler.

Diagram 6: Ersättning per månad för olika befattningar



I Diagram 6 har medelvärdet för dessa grupper använts. Variationen i lön inom grupperna beror av allt att döma på ålder och hur befaren sjömannen ifråga var. För matros, jungman och skeppsgossar utgjorde alltså privilegiepengarna tre månadslöner. Som en jämförelse kan nämnas att kaptenens ersättning av detta slag uppgick till 12 000 daler silvermynt ovanpå månadslönen på 100 daler, vilket sammantaget ger en ersättning per månad på drygt 526 daler. (Källa: Uppsala universitetsbibliotek: Handskrift L 183, "Besättningsrulla på Skeppet *Rikens Ständer* den 26 mars 1760", i: *Journalet öfver flere skepps resor till och ifrån Ost-Indien*).

Med hjälp av dessa siffror kan man räkna fram att kaptenen vid den aktuella expeditionen hade en cirka 23 gånger så hög ersättning som en befaren matros. Motsvarande siffra i förhållande till en skeppsgosse uppgår till cirka 53 gånger. Det finns exempel på att ett antal förmodligen äventyrslystna gossar smugit ombord på ett ostindiskt skepp i Göteborg och upp-

täckts först efter avresan. Vid skeppet *Adolph Friederics* resa 1768–1770 visade det sig att så många som tolv gossar olovligt medföljt från hemmahamnen, vilket väl knappast kan ha skett utan medverkan av åtminstone delar av besättningen.⁴¹ Av dessa tolv gossar avlämnades sex till andra svenska skepp och till representanter för hemlandet. Detta skedde i samtliga fall i Cádiz i Spanien vid det vanliga uppehållet där för att hämta de spanska silvermynten och proviantera. De kvarvarande sex gossarna förefaller ha fått medfölja till Kina utan lön. Det bör sägas att gränsen mellan en jungman och en skeppsgosse i viss mån framstår som flytande. I rullan från en expedition kan löner för en del av jungmännen vara på en nivå som i en annan rulla gäller för skeppsgossarna. Motsvarande är giltigt för gränsen mellan en matros och en jungman.

Löner för de ostindiska matroserna och jungmännen avviker inte särskilt mycket i förhållande till vad som gällde i den reguljära handelssjöfarten. För Göteborgs, Stockholms och Visby sjömanshus låg lönen för en matros i 1769 års priser på i genomsnitt cirka 15 daler silvermynt.⁴² Motsvarande siffra för jungmännen var cirka 11 daler. Dessa siffror kan jämföras med löner ombord på det ostindiska skeppet *Finland* vid den resa som tog sin början 1769. Här låg lönen för de högst betalda matroserna på 14 daler silvermynt. För jungmännen uppgick samma siffra till 11 daler. För de ostindiska sjömännen tillkom privilegiepengarna och tidigare värdet av pacotillen. Dock fanns ofta möjligheten att handla med egna varor även för sjömän i den mer ordinarie sjöfarten.⁴³

Det finns också uppgifter om lönenivån 1768 för styrmän och matros i några andra europeiska länder. Dessa noteringar togs fram i samtiden av kommerserådet Johan Westerman, som adlades Liljencrantz och blev finansminister under Gustav III.⁴⁴ Den genomsnittliga månadslönen för en matros från England, Frankrike, Holland och Danmark ligger här på över 22 daler silvermynt i 1769 års priser. Detta kan jämföras med siffran ovan på 14 daler silvermynt för en befaren matros på skeppet *Finland*. När det gäller en styrman är relationen snarast den omvända. En 1:e styrman i kompaniet hade på den aktuella resan en månadslön på 80 daler silvermynt, vilket kan jämföras med en siffra för de ovan nämnda länderna på i genomsnitt cirka 56 daler. Den senare siffran är mer lik den för en 2:e styrman på kompaniets skepp, som hade en månadslön på 60 daler silver-

mynt. Denna jämförelse är kanske också mer rättvisande i förhållande till styrmannen på ett mindre fartyg.

Det bör sägas att den angivna månadslönen för en matros i kompaniet ökar till närmare 17 daler silvermynt om man räknar med ett genomsnitt för samtliga observationer under 1750- och 1760-talen. Detta förändrar i viss mån de gjorda jämförelserna med lönerna i den reguljära sjöfarten och i andra europeiska länder.

Några månadslöner brukade utbetalas i förskott i Göteborg, liksom att en delbetalning av samma storlek kunde ske vid framkomsten till Kanton. Övriga delar av lönen utbetalades först när skeppet nått sin hemmahamn. Detta bör ha gynnat den som ville spara en större summa för att kanske inköpa ett hus. Ett sådant sparbelopp skulle för en matros och vid en reslängd på 18 månader kunnat uppgå till mellan 300 och 400 daler silvermynt. Möjligheten att spara dessa pengar påverkades förstås av om sjömannen ifråga hade försörjningsansvar för en egen familj.

Resultatet av Olga Dahls mångåriga privatforskning kring tomterna och deras ägare inom vallgraven i Göteborg finns sedan ett antal år tillgängligt på internet.⁴⁵ Här kan man finna ett flertal tomtägare som betecknas som ostindiefarare. Exempelvis gäller detta 7:e roten, tomt 85, som inropades på 1750-talet av ostindiefararen Jonas Eriksson Mörk för 740 daler silvermynt. Detta bör vara den matros Jonas E. Mörck som finns noterad i den tidigare nämnda databasen över ostindiska sjömän. Ett annat exempel är 8:e roten, tomt 54, som 1750 ägdes av ostindiefararen Börge Utfall. Denna tomt värderades till 200 daler silvermynt. I databasen finns en Börge Utfall först antecknad som matros och senare som båtsman. Ett tredje exempel är 10:e roten, tomt 44, som 1765 tillhörde ostindiefararen Lars Berg. Det finns i detta fall en matros Lars Berg noterad i databasen.

Dödligheten ombord

Kardiologen och kompaniforskaren S. Bertil Olsson har i en artikel i *Svensk medicinhistorisk tidskrift* presenterat en omfattande kartläggning av dödligheten på ostindiefararna. Han refererar här till fullständiga uppgifter om antalet dödsfall för så många som 103 expeditioner. Källorna till dessa

uppgifter är av olika slag och omfattar såväl primär- som sekundärkällor, där de senare bland annat utgörs av annonseringar i den samtida tidningspressen. I studien framkommer en total dödlighet på 8,2 procent, vilket anges motsvara en årlig dödlighet på 5,01 procent.⁴⁶

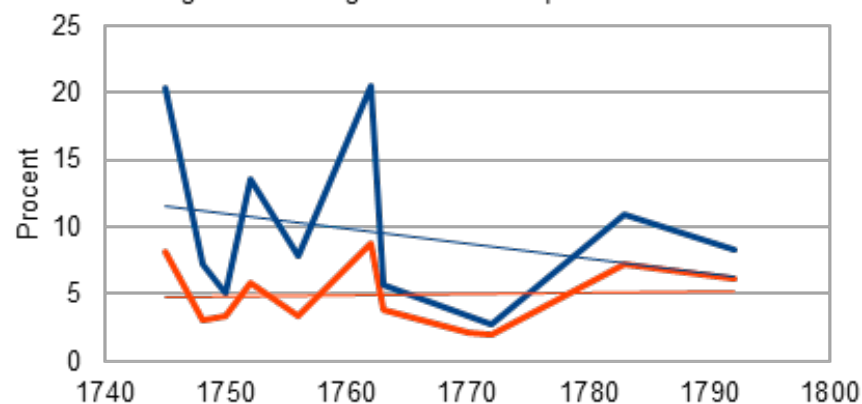
S. Bertil Olssons artikel innehåller tyvärr ingen uppdelning av materialet på olika sociala grupper ombord, vilket kanske inte heller är möjligt utifrån de källor som har använts. För att få fram siffror som gäller för manskapet har en egen undersökning gjorts av 13 expeditioner där fullständiga skeppsrullor finns att tillgå.⁴⁷ Resultatet av denna genomgång framgår i sammanställningen nedan där den totala dödligheten för två olika grupper redovisas. I den första gruppen ingår högre befattningshavare och ner till underbefäl, som benämndes kvartermästare. Den andra gruppen omfattar i huvudsak matrosar, jungmän och skeppsgossar.

Grupp	Procent döda
Högre befattningshavare	6,5 %
Manskapet	9,6 %
Totalt	8,9 %

Källa: Uppgifter om dödligheten på 13 expeditioner. Se not 47 för närmare uppgifter.

Materialet bygger i detta fall endast på ett mindre antal expeditioner och frågan som kan ställas är hur detta påverkar möjligheten att dra säkra slutsatser om skillnaden mellan de två grupperna. Om urvalet av resorna kan betraktas som slumpmässigt finns vissa statistiska möjligheter att testa utfallet. Det finns kanske inte heller någon anledning att tro att de bevarade rullorna med uppgifter om dödsfallen på något systematiskt sätt skulle avvika från övriga expeditioner. Om man sålunda antar ett slumpmässigt urval kan ett så kallat chitvå-test göras av den uppmätta fördelningen över avlidna respektive inte avlidna för de två grupperna. Ett sådant test visar att skillnaden i dessa fördelningar är signifikant på 95-procentsnivå.⁴⁸ Att urvalet egentligen inte har skett slumpmässigt innebär dock att detta resultat bör tolkas med en viss försiktighet.

Diagram 7: Dödlighet för manskapet 1745-1792



Den högre dödligheten för manskapet kan ha flera orsaker. Utsattheten för smitta var större genom att man levde väldigt nära varandra i de trånga utrymmena ombord. Möjligheterna att hålla en god hygien under dessa förhållanden var säkerligen begränsade. Kosten var också mindre varierad jämfört med den för de högre befattningshavarna. Ytterligare en faktor i sammanhanget är att manskapet av naturliga skäl var mer utsatta för olyckshändelser.

De 13 expeditionerna i det aktuella urvalet tog i genomsnitt 1,95 år att genomföra. Divideras siffran 9,6 procent döda för manskapet med denna siffra blir resultatet en årlig dödlighet på 4,9 procent. Jämförelsevis uppgick dödligheten för samtliga män i åldersgruppen 25-29 år till 1,1 procent årligen sett till perioden 1751-1800.⁴⁹ En stor överdödlighet fanns alltså för manskapet på ostindiefararna jämfört med motsvarande befolkningsgrupp i sin helhet.

Diagram 7 belyser utvecklingen över tiden av dödligheten för manskapet. Den blå linjen utvisar procenttalet avlidna per expedition, medan den röda linjen visar motsvarande per år. Materialet bygger också här på uppgifter från de ovan nämnda 13 expeditionerna, som omfattar tidsperioden 1745-1792. För den senare delen av denna period finns dock endast uppgifter från några enstaka resor. (Källa: Uppgifter om dödligheten på 13 expeditioner. Se not 47 för närmare uppgifter).

Sett till dödligheten per expedition utvisar diagrammet en stor variation från en expedition till en annan. På skeppet *Götheborgs* resa 1743-1745 och *Riksens Ständers* resa 1760-1762 uppgick dödligheten bland manskapet till över 20 procent. Ett exempel åt motsatt håll är *Adolph Friederics* resa 1771-1772, där denna dödlighet begränsade sig till 2,8 procent.

Mycket av variationen försvinner dock om man räknar om siffrorna till en årlig dödlighet, vilket framgår av den röda linjen i diagrammet. Detta utvisar att de mer långvariga expeditionerna naturligt nog var utsatta för en högre dödlighet. En faktor som också finns med i bilden är på vilken plats som en längre restid tillbringades. Som tidigare berörts berodde de mest utdragna restiderna i mycket på att skeppen kom alltför sent till Syd kinesiska sjön för att utnyttja sydvästmonsunen för att nå målet i Kina. Ostindiefararna var under hela resan beroende av att vindar och strömmar ledde i rätt riktning. Vid en övervintring i exempelvis Batavia (nuvarande Jakarta) i väntan på de rätta vindarna fanns vissa ytterligare hälsofaror, som kan ge en del av förklaringen till variationen i dödlighet. Här fanns inte minst en fruktad sjukdom som i senare tider har kunnat konstaterats vara en svårartad form av malaria.⁵⁰ Ett visst mått av slumpmässighet kan också antas ha funnits när det gäller hur många dödsfall som drabbade en viss expedition.

Sett till trendlinjen i diagrammet är dödligheten per år tämligen oförändrad över tiden, medan en viss minskning sker för dödsfallen per expedition. Det senare visar att kompaniet med tiden i större utsträckning lyckades undvika att övervintra på utresan till Kina. Som redan berörts är dock speciellt för den andra hälften av den aktuella tidsperioden antalet expeditioner som ingår i urvalet inte så många och siffrorna därför osäkra.

De dödliga olycksfallen ombord brukade noteras i skeppsrullorna. Inte minst var att falla överbord ofta en fatal händelse. Som exempel kan nämnas att de tre skeppsgossarna Sven Brandt, Bernt Wessman och Sven Pehrson på skeppet *Götha Leijon* den 23 april 1751 har antecknats som "öfverbord", sannolikt som följd av en samfälld olycka. Motsvarande öde mötte matrosen Erick Ekström den 15 juli samma år.

Förutom olyckshändelserna noterades vanligen inte några dödsorsaker i rullorna. S. Bertil Olsson har i den ovan nämnda artikeln samlat uppgifter från andra källor och har då kunnat återfinna dödsorsaken för unge-

fär en fjärdedel av alla dödsfall. Bland de mer frekventa sjukdomsbilderna kan här nämnas dysenteri/rödsot, långvarigt tärande sjukdom, feber/frossa, skörbjugg, lungsjukdom, malaria, magsjukdom och slag.⁵¹

Som framgår av 1:e fältskären Carl Fredrik Adlers i senare tid publicerade journal från skeppet *Prins Carls* resa 1753-1756, var osäkerheten ofta betydande om vilken sjukdom som drabbat den ombordvarande. En väsentlig beståndsdel i den dåtida teorin om sjukdomar innebar att dessa skapades av obalanser mellan kroppens fyra vätskor, som ansågs vara blod, gul galla, svart galla och slem.⁵² Behandling med exempelvis kräkmedel, laxermedel och åderlåtning syftade till att återställa balansen och underlätta den naturliga läkeprocessen.

Under den över tre år långa expeditionen till både Indien och Kina fick Adler behandla ett större antal sjukdomsfall ombord. Flertalet av patienterna tillfrisknade också, kanske inte så ofta beroende på en behandling som enligt ett nutida synsätt kunde vara effektiv.⁵³ Även ett antal dödsfall inträffade dock. Ett problem med de sjukdomar som grasserade i Ostindien var att besättningen inte hade kunnat bygga upp någon motståndskraft mot dem. Kunskapen hos skeppets fältskärer om sjukdomarna ifråga var också av naturliga skäl begränsad.

Adler förefaller av hans dagbok att döma ha engagerat sig i hög grad i behandlingen av samtliga patienter ombord. När kaptenen George Elphinston insjuknade vidtogs emellertid vissa särskilda åtgärder. Man konsulterade då den franska kirurgen Macé, som hade en lång erfarenhet av sjukdomarna i Indien.⁵⁴ På dennes inrådan förflyttades Elphinston till en inkvartering i land och Adler följde med för att tillse patienten. Elphinston tillfrisknade också så småningom.

En tid efter att en besättningsman avlidit utauktionerades hans tillhörigheter på skeppet. Behållningen av auktionen och den intjänade lönen överlämnades sedan vid hemkomsten till hans arvtagare. Några protokoll från sådana auktioner finns bevarade och belyser levnadsomständigheterna för manskapet.

Jungmannen Olof Arfvidson avled på skeppet *Adolph Friederic* den 29 maj 1772. I hans kvarlåtenskap ingick följande kläder: en gul nankins underklädning (av tät bomullslärf), en ny blå doffelströja (en tröja av tjockt kläde), ett par svarta använda kamlotsbyxor (byxor av glättat ylletyg som



Den kinesiska tullmandarinens sampan. Han benämndes med namnet "Hoppo". Ur Carl Fredrik von Schantz dagbok från resan med skeppet *Götha Leijon* 1746-1749. Bild från Kungliga biblioteket.

skydd mot köld och väta), ett par gamla långbyxor och ett par gamla blå ullstrumpor.⁵⁵ Han hade också diverse mindre tillhörigheter, exempelvis sysaker, en skräddarsax, en matsked av koppar och en svensk psalmbok.

Matrosen Jean Grounvaut hade avlidit på skeppet *Calmar* och auktionen på hans tillhörigheter skedde den 2 december 1746. Hans kläder utgjordes av följande: en blå skanslöpare (en vid kort kappa av grovt tyg eller tröja av grov ull) en brun levantströja (ett slags varm stickad tröja), en gammal flanelströja, ett gammalt livstykke, en brun tröja, en brun skjorta, ett par gamla byxor, ett par gamla strumpor, ett par vantar, en gammal hatt och ett par gamla skor.⁵⁶ Han ägde även bland annat några knivar, två örngott och ett täcke.

Sjömännen i dessa två exempel hade alltså inte så mycket till ombyte av kläder. Utifrån de enstaka bevarade auktionsprotokollen är det dock svårt

att avgöra hur allmängiltigt detta var. Det kan nämnas att det finns ett protokoll från auktionen på jungmannen Johan Sweders tillhörigheter den 25 januari 1765 på skeppet *Stockholms Slott*, som visar en betydligt större och mer värdefull kvarlåtenskap.⁵⁷ Denne Johan Sweder var son till skepparen Peter Sweder och var möjligen med på expeditionen mera för utbildningens skull.

Den långa resan

Det saknas tyvärr dagböcker av manskapet på ostindiefararna som direkt belyser deras situation under den långa resan. Denna avsaknad är i och för sig naturlig med tanke på att skrivkunnigheten och vanan att uttrycka sig i skrift inte var så utbredd.

Vissa slutsatser kan ändå dras från de anteckningar som gjorts av andra befattningshavare ombord. Exempelvis är det slående i Reinius journal att manskapet i hamn ständigt var sysselsatta med olika former av underhållsarbeten ombord. Samtidigt framgår av Tärnströms dagbok att det också kunde finnas stunder av avkoppling. Han skriver den 24 juni 1746 att "[...] ty mäst hwar afton hafwa folket allehanda lekar, dants spillande ock sång för sig".⁵⁸

Det förekom också vid hamnbesök att manskapet fick tillåtelse att gå iland och roa sig, vilket ofta innefattade alkoholförtäring. Reinius skriver den 26 oktober 1746 när skeppet låg för ankar vid Mauritius följande: "Om aftonen kom folket om bord ifrån staden mästadelen af dem fulle [...]".⁵⁹ När det gäller den längre vistelsen vid ankarplatsen Wampoa ett par mil utanför Kanton sägs i instruktionerna för kaptenen Mathias Holmers följande: "[...] skall Capitainen altid hålla och låta hålla Besättningen om bord, at ingen af dem må gå i land eller om bord på främmande Skepp, till förekommande af rymmande och undandöljande till skeppets afsaknad".⁶⁰

Farhågan att någon besättningsman skulle rymma från skeppet och ta hyra på något annat skepp var inte helt obefogad. Av källmaterialet framgår att rymningar förekom även från de svenska skeppen. Genom dödligheten ombord kom många skepp att sakna en fullständig besättning och

var villiga att ta emot en rymling. Lisa Hellman pekar i sin nämnda avhandling på att dessa omständigheter kom att leda till ett behov av kontroll från befälets sida gentemot manskapet under vistelsen i Wampoa.⁶¹

Fastlandet omkring Wampoa var förbjudet område för de utländska besättningarna. Åtminstone en del besättningsmän fick ändå se lite av Kina genom att tjänstgöra på transporter in till Kanton och ingå i vakthållningen vid det svenska faktoriet där. Utanför Kanton fanns också två mindre öar som det franska respektive det danska kompaniet hade beviljats tillstånd att använda för avkoppling.⁶² Hit kunde även besättningarna från andra länders kompanier komma. För svenskarnas del tilläts dock detta endast någon gång varannan månad. Det förekom att konflikter med andra länders sjömän och med den mindre kinesiska befolkningen på öarna uppstod vid besöken där, vilket var en av orsakerna till restriktionerna mot fler besök där.

I Wampoa kunde ett tiotal eller fler skepp från olika länder samtidigt befinna sig. Detta innebar att något tusental sjömän fanns på platsen. Med allt arbete med underhåll på skeppen bör detta ha lett till en ganska livlig miljö. Transporter från Kanton kom dessutom fortlöpande till skeppen. Lisa Hellman resonerar också om den prostitution som förekom i Wampoa i form av så kallade blomsterbåtar med kvinnor.⁶³ Denna och all annan kontakt med kinesiska kvinnor var formellt förbjuden, vilket dock lokala myndighetspersoner kunde välja att bortse ifrån. Samma förbud gällde inte heller för den etniska befolkningsgruppen "tanka" eller båtfolket, som traditionellt levde på vattnet i södra Kina.

Upplevelsen av en ostindisk expedition kunde säkerligen variera en hel del från resa till resa. I värsta fall fick resan utsträckas till två och ett halvt år samtidigt som sjukdomarna grasserade ombord och antalet dödsfall steg. Situationen kunde vara en annan vid en snabb resa på ett och ett halvt år och där sjukdomarna i mycket höll sig undan. En närmare analys av besättningarna på skeppet *Götheborgs* tre resor visar att drygt 50 procent av de ombordvarande som överlevde sin första resa också kom att göra ytterligare minst en resa för kompaniet. Det kan diskuteras hur denna siffra ska tolkas, men tydligt är i alla fall att ett flertal besättningsmän inte avskräcktes från en fortsatt tjänstgöring i kompaniet. I vissa fall fanns kanske inte heller så många alternativ till försörjning.

Konflikter kunde naturligtvis uppstå under den långa resan med många människor på ett begränsat utrymme. En sida av detta var förekomsten av aggressioner hos manskapet mot underbefälet. Att sådana kunde finnas framgår av att Reinius på julafton 1746 skriver följande: "Om natten där-på föröfwades ett Ljderligt wäsande ibland en del af folket, med supande, swärjande, slagsmål, så att de såfwande blefwo deraf oroade. Twenne af Quartermästarens Kojor sönderskurne".⁶⁴ Reinius nämner inte att någon skulle ha straffats för detta tilltag.

Skotten Colin Campbell var den kanske främste initiativtagaren till kompaniet och l:e superkargör på dess nämnda första expedition 1732–1733 med skeppet *Fredericus Rex Sueciae*. Av Campbells i senare tid utgivna dagbok från denna resa framgår att han inte var helt tillfreds med manskapets kunskaper och uppträdande. Han skriver följande:

As the sailors the Captain Imploy'd at Stockholm, there were but the Boatswain & his Mate(s) & halt a dozen more that deserv'd the name of sea man, the rest being all Boys many of whom knew very little of the business of a sailor & some not so much as the names of the Ropes of the ship.⁶⁵

Campbell skriver vidare:

But the very worst men we have are those of the Kings People ingag'd at Gottenburg who (except a very few) are a parcel of stupid Boors [från holländska, betyder "bönder"], who have never been at sea & know nothing & I belive never will learn, and yet these fellows are always first to grumble & dispos'd to mutiny on any Occasion.⁶⁶

Det bör sägas att Campbell uttrycker sig kritiskt om ett flertal befattningshavare ombord. Inte minst gäller detta kaptenen Georg Herman Trolle. Campbell hade varit aktiv i Ostendekompaniet, som de etablerade sjömakterna lyckades få slutligt upplöst 1731. Hans erfarenheter från detta kompani förefaller ha kolliderat med det svenska sjöbefälets uppfattningar om vem som skulle styra ombord.

Det är möjligt att Campbells kritik ledde till att rekryteringen av sjömän till de ostindiska expeditionerna förändrades. I alla händelser visar Tärn-

ström i sin något senare journal en betydligt större respekt för manskapets yrkeskunnande. Han konstaterar sålunda den 15 augusti 1746 att "Ingen förtienar swårare sina pängar än en Siöman".⁶⁷

Slutord

Det finns inget sammanhållet arkiv efter Ostindiska kompaniet. Många handlingar förstördes också medvetet av kompaniet självt, bland annat för att skydda identiteten på utländska investerare. Exempelvis var det inte tillåtet för brittiska undersåtar att vara involverade i andra länders kompanier.

De arkivhandlingar från kompaniet som finns bevarade är utspridda på flera olika institutioner. Här kan särskilt nämnas Göteborgs universitetsbibliotek som i sin handskriftsavdelning förvarar en betydande samling handlingar från kompaniet. Som nämndes inledningsvis har man också här tillskapat ett digitalt arkiv där även handlingar från andra institutioner ingår.

Denna artikel visar förhoppningsvis att det trots den något besvärliga källsituationen är möjligt att få fram en hel del uppgifter om olika företeelser inom kompaniet. Den utnyttjade databasen som Landsarkivet i Göteborg tillskapat har i detta avseende varit till god hjälp. Denna databas bör också gå att använda för andra forskningsuppgifter som berör de ombordvarande på kompaniets skepp.

Summary

This article deals with the group of able seamen, trainee seamen and ship boys on the Swedish East India Company's ships, which during the years 1732–1806 made 132 trips to mainly Canton.

Figure 1 shows the age distribution for this group. The emphasis in the chart is between 20 and 30 years. However, there are few older sailors in the material, which results in an average age of 27.6 years. For the able seamen the mean is 29.5 years, for the trainee seamen 22.9 years and for the ship boys 17.6 years.

Figure 4 illustrates the distribution of the number of East Indian trips made for the able seamen who participated in the ship *Götheborg's* three expeditions to China. The average number here is 1.6 trips, which should, however, be considered a minimum figure since information is not available from all the company's trips.

The development of the real salary of an able seaman 1732–1791 is shown in figure 5. The trend here is a slightly falling real wage over time. This is in line with data on a declining real salary for unskilled laborers and agricultural laborers for this time. The chart also shows that real wages could vary quite a bit from one expedition to another. One explanation for this can be that the demand for sailors differed from time to time, depending on how many East Indian expeditions that would simultaneously leave Gothenburg.

A comparison made in the contemporary 1700s shows that the salaries of Swedish sailors were considerably lower than those in England, France, the Netherlands and Denmark. The average monthly salary for an able seaman in these countries 1768 was more than 22 dollars silver coins, while the corresponding pay in the Swedish East India Company on the ship *Finland* 1769 was only 14 dollars. On average for all observations during the 1750s and 1760s, the salary of a sailor in the company amounted to about 17 dollars silver coins, which may provide a more accurate comparison.

The food and drink offered to the sailors on the company's ships was quite one-sided and involved some health risks. The base food contained mostly dried fish, salted meat, peas, grain and sea-biscuits. Vitamin C was almost completely lacking in the diet, which could lead to scurvy. Both the food and drink could also easily become unsuitable during the long voyage. However, during the extended stay at the anchorage Wampoa outside Canton, the food supply could be significantly improved. Here are examples of daily deliveries to the ship of beef, radishes, celery, other vegetables, bread, fish, eggs and fruits.

Total mortality for the sailors can be calculated to 9.6 percent. The corresponding figure for the higher positions amounts to 6.5 percent. These figures are based on data from 13 expeditions where full rolls of the crew and details of the deaths are available. The current expeditions took an average of 1.95 years to complete. If the figure of 9.6 percent dead for the

seamen is divided by 1.95, an annual mortality rate of 4.9 percent appears. Comparatively, the mortality rate for all men in the 25-29 age group was 1.1 percent annually for the period 1751-1800. The mortality of the sailors on the East Indian ships was thus considerably higher than that of the whole population group.

Figure 7 shows the development of mortality for the seamen per expedition (blue line) and per year (red line). It appears here that the mortality per expedition varies a great deal from trip to trip, but that much of the variation disappears if the mortality figures are recalculated to apply per year. The longer expeditions were largely due to the ships arriving too late to the Dutch East Indies to take advantage of the southwest monsoon to cross the South China Sea. The ship then had to make a long break in, for example, Batavia (present Jakarta) with the additional health risks that were there.

In the company instructions to the captain Mathias Holmers prior to the voyage with the ship *Lovisa Ulrica* 1766–1768, it is emphasized that the officers on board should carry a mild command so that the crew was not handled with chops and strokes. However, flogging was allowed on board, as in society at large. Preserved diaries from East India trips also show that more extensive physical punishments occurred on the ships. The article gives some examples of such penalties.

Of course, conflicts could arise during the long journey with many people in a limited space. The Scotsman Colin Campbell was perhaps the foremost initiator of the Swedish company and was also 1st supercargo on the company's first trip to China 1732–1733. In his later published diary from this expedition, he expresses some critical views regarding the crew's knowledge and behavior. The second last page of the article gives two examples of these expressed opinions in English.

It is possible that Campbell's criticism led to a change in the recruitment of seamen to the East Indian expeditions. In any event, the ship priest Christopher Tärnström, in his somewhat later diary, shows a greater respect for the crew's professional skills. He thus in translation states on August 15, 1746, that "No one earns his money more difficultly than a sailor".

Tryckta källor

Adler, Carl Fredrik, *En ostindiefarande fältskärs berättelse. Carl Fredrik Adlers journal från skeppet Prins Carl 1753-56*. Redigerad av Paul Hallberg och S. Bertil Olsson. Göteborg 2013.

Börjeson, D. Hj. T., *Stockholms segelsjöfart*. Stockholm 1932.

Campbell, Colin, *A passage to China. Colin Cambell's diary of the first Swedish East India Company expedition to Canton, 1732-33*, edited by Paul Hallberg and Christian Koninckx. Göteborg 1996.

Dahl, Olga, *Göteborgs tomtägare 1637-1807*, publicerad på internet: <https://www.gbgtomter.se/> (2020-09-17)

Forsberg, Per, Melchior, Lars & Andersson, Ulf, *Ostindiefararen Götheborg 1738-45. Resorna för Ostindiska kompaniet, besättningarna, haveriet*. Göteborg 2014.

Forsberg, Per, *Ostindiska kompaniet. Några studier*. Stockholm 2015.

Hammar, Hugo, *Fartygstyper i Svenska Ost-Indiska Compagniets flotta*. Göteborg 1931.

Hellman, Lisa, *Navigating the foreign quarters. Everyday life of the Swedish East India Company employees in Canton and Macao 1730-1830*. Stockholm 2015.

Hellstenius, J. A. C., *Bidrag till Svenska Ost-Indiska Compagniets historia 1731-1766*. Uppsala 1860.

Historisk statistik för Sverige, Del 1. Befolkning, 2:a upplaga. Stockholm 1969.

Kjellberg, Sven T., *Svenska Ostindiska kompanierna 1731-1813. Kryddor, te, porslin, siden*. Malmö 1974.

Koninckx, Christian, *The first and second charters of the Swedish East India Company (1731-1766)*. Kortrijk 1980.

Lindeke, Björn, "Läkemedlen på de svenska ostindiefararna", i: *Sverige och svenskarna i den ostindiska handeln*, 2, *Strategier, sammanhang och situationer*. Göteborg 2019, s. 93-151.

Lööf, LarsOlof, "Resemundering och förning i avlidna sjömäns kvarlåtenskap", i: *Ostindiska Compagniet. Affärer och föremål*. Göteborg 2000, s. 134-143.

Med ostindiefararen Götheborg till Kina. Moderna fältskärer på historisk seglats, sammanställt av S. Bertil Olsson och Robert Sinclair. Kullavik 2007.

Olsson, S. Bertil, "Dödligheten på Svenska Ost-Indiska Compagniets expeditioner", *Svensk medicinhistorisk tidskrift*, vol. 16(2012):nr 1, s. 9-28.

Olsson, S. Bertil & Andersson, Elin, "Tre 'okända' skeppsjournaler från Svenska ostindiska kompaniet", i: *Sverige och svenskarna i den ostindiska handeln*, 2, *Strategier, sammanhang och situationer*. Göteborg 2019, s. 11-39.

Osbeck, Pehr, *Dagbok öfver en ostindisk resa åren 1750, 1751, 1752*. Stockholm 1757 (faks. Stockholm 1969).

Ostindiska Compagniet. Affärer och föremål, redaktör: Kristina Söderpalm. Göteborg 2000.

Reinius, Israel, *Journal hållen på resan till Canton i China*. Helsingfors 1939 (ny utg. 2008).

Söderberg, Johan, "Long-term trends in real wages of labourers", i: *Exchange rates, prices, and wages, 1277-2008*, edited by Rodney Edvinsson, Tor Jacobson and Daniel Waldenström, Stockholm 2010, s. 453-478.

Tärnström, Christopher, *Christopher Tärnströms journal. En resa mellan Europa och Sydostasien år 1746*, kommenterad och bearbetad av Kristina Söderpalm. London 2005.

Noter

¹ Koninckx 1980. Se särskilt kapitel 6:1 och 6:2, s. 303-334.

² Kjellberg 1974. Se särskilt kapitel 16, s. 187-208.

³ Hellman 2015. Se särskilt s. 77-94.

⁴ Siffran 8 500 bygger på att den genomsnittliga siffran för antalet besättningsmän (=131) har framräknats utifrån de uppgifter om alla ostindiska skepp som redovisas i Kjellberg 1974, s. 177-184. Denna siffra har sedan räknats upp med tio procent för att ta hänsyn till att vissa befattningshavare, såsom superkargörer och deras assistenter, inte finns med i Kjellbergs siffror. Denna siffra har därefter multiplicerats med antalet expeditioner (=132). Sedan har denna siffra multiplicerats med 0,76, då antalet matroser, jungmän och skeppsgossar enligt åtta undersökta skeppsrullor utgjorde cirka 76 procent av de ombordvarande. För att få fram antalet personer har den sistnämnda siffran dividerats med 1,7, som är den siffra som i detta sammanhang har valts för det genomsnittliga antalet resor som en matros gjorde med kompaniet (se längre fram i artikeln). Resultatet av denna beräkning blir 8 503 personer, en siffra som har avrundats till 8 500. Det bör sägas att denna kalkyl är känslig för hur många resor som varje sjöman kan antas ha gjort med kompaniet. Om man istället räknar med 1,8 resor i genomsnitt blir resultatet 8 031 personer.

⁵ Historisk statistik för Sverige ... 1969, Tabell 42, s. 118.

⁶ Ibid, Tabell 18, s. 70.

⁷ Forsberg m.fl. 2014, s. 64.

⁸ Se ibid, s. 131-201.

⁹ Ibid, s. 178f.

¹⁰ Ibid, s. 135f.

¹¹ Koninckx 1980, s. 330f. Bearbetning av här angivna siffror.

¹² Kjellberg 1974, s. 195.

¹³ Reinius 1939, s. 19f.

¹⁴ Landsarkivet i Göteborg: Östadsarkivet, Privatarkiv A 152, vol. 55, s. 193.

¹⁵ Landsarkivet i Göteborg: Östadsarkivet. Privatarkiv A 152, vol. 57, "Account of Expenses at Wampoe for the Ship King Frideric, furnis'd by the Compradore Antony in the years 1744/5"; se exempelvis 19/9 1744.

¹⁶ Reinius 1939, s. 59.

¹⁷ Ibid, s. 66.

¹⁸ Osbeck 1757, s. 4.

¹⁹ Koninckx 1980, s. 381. Bearbetning av där angivna siffror.

²⁰ Campbell 1996, s. 223, 229.

²¹ Se Börjeson 1932, s. 351.

²² Kjellberg 1974, opaginerade sidor efter s. 40, där hela texten till kompaniets första privilegiebrev den 14 juni 1731 återges. Den aktuella texten återfinns i paragraf 11.

²³ Hammar 1931, s. 73.

²⁴ Ibid, s. 74.

²⁵ Tärnström 2005, s. 62.

²⁶ Ibid, s. 75.

²⁷ Ibid, s. 102.

²⁸ Reinius 1939, s. 102.

²⁹ Ibid, s. 114.

³⁰ Se Forsberg 2015, s. 47f, för de exakta siffrorna för olika expeditioner.

³¹ Se Söderberg 2010, Figure 9.3, s. 464.

³² Korrelationskoefficienten för detta samband är +0,63 på en skala från -1 till +1. Se Forsberg 2015, s. 51f, där också en mer ingående diskussion finns kring denna fråga.

³³ Reinius 1939, s. 239f.

³⁴ Koninckx 1980, s. 326. Den här angivna siffran för *Götheborgs* tredje resa förefaller dock inte vara korrekt. Genom haveriet i inloppet till Göteborgs hamn är också denna resa ett särfall.

³⁵ Se Hellstenius 1860, s. 36. Se även Uppsala universitetsbibliotek, Handskrift L 186 (innehåller flera olika handlingar utan paginering), där ett samtida utdrag finns ur det reglemente som förbjöd pacotillen.

³⁶ Kjellberg 1974, s. 113f.

³⁷ Se Forsberg 2015, s. 40ff.

³⁸ Se Ibid, s. 37. Siffran 357 daler silvermynt är genomsnittet för matroser och de personer som saknar uppgift om titel/yrke, men som också i huvudsak bör ha varit matroser.

³⁹ Det kan nämnas att kompaniet efter skeppet *Götheborgs* sista resa försålde tio kistor med tesorten Bing för 161 daler silvermynt per kista. Motsvarande pris i Kanton hade varit cirka 63 daler silvermynt. Kompaniet försålde också 398 kistor med tesorten Congo, där priset blev cirka 147 daler silvermynt per kista, vilket kan jämföras med ett inköpspris i Kanton på knappt 43 daler silvermynt. Se Forsberg m.fl., s. 85. Bodmerilån var ett lån mot säkerhet i lasten på ett fartyg och där räntan kunde vara en bit över 30 procent.

⁴⁰ Uppsala universitetsbibliotek: Handskrift L 183, "Besättningsrulla på Skeppet *Riksens Ständer* den 26 mars 1760", i: *Journaler öfver flere skepps resor till och ifrån Ost-Indien*.

⁴¹ Kalmar stadsbibliotek, Kalmar stifts- och gymnasiebibliotek, Arkiv nr ms 81: "Rulla öfver besättningen på respective Ost-Indiska Compagniets skiepp Adolph Fredric. Uprättad den 3die december 1768", i: *Dagbok med respective Ost Indiska Compagniets skiepp Adolph Fridrich under resan till och ifrån Canton i China åren 1768, 69 & 70*, av Anders Henrik Roman.

⁴² Se Forsberg 2015, s. 53ff.

⁴³ Koninckx 1980, s. 328.

⁴⁴ Westerman, Johan, "Om Sveriges Fördelar och Svårigheter i Sjöfarten, i jämförelse emot andra Riken", i: *Kongl. Vetenskaps Academiens handlingar för år 1768*, vol xxix. Stockholm 1768. (Finns tillgänglig i avskrift på internet: [http://www.bruzeli.us.info/Nautica/Maritime_History/SE/Westerman\(1768\).html](http://www.bruzeli.us.info/Nautica/Maritime_History/SE/Westerman(1768).html)). (2020-09-17).

⁴⁵ <https://www.gbgto.mter.se/> (2020-09-17).

⁴⁶ Olsson 2012, s. 11.

⁴⁷ De 13 aktuella expeditionerna är följande: *Götheborg* 1743-45, *Cronprins Adolph Friederic* 1746-48, *Calmar* 1746-48, *Cronprinsessan Lovisa Ulrica* 1748-50, *Götha Leijon* 1750-52, *Prins Carl* 1753-56, *Sophia Albertina* 1755-56, *Riksens Ständer* 1760-62, *Finland* 1762-63, *Adolph Friederic* 1768-70 och 1771-72, *Cron Prins Gustaf* 1782-83 och *Gustaf III* 1791-92. Rullan för *Prins Carls* resa 1753-56 förvaras idag på Karlskrona kommunarkiv. Rullan återges i sin helhet i Adler 2013, s. 203-209. Rullan för *Adolph Friederics* resa 1771-72 förvaras idag på Roggebiblioteket i Strängnäs, som utgör en del

av Kungliga biblioteket. Rullan återges i sin helhet i Olsson, S. Bertil & Andersson, Elin 2019, s. [15-24]. För källan till övriga rullor hänvisas till Forsberg m.fl. 2014, Bilaga 12, s. 260ff.

⁴⁸ Sannolikhetsvärdet i detta chitvå-test är $p=0,044032$.

⁴⁹ Historisk statistik för Sverige ... 1969, Tabell 40, s. 111.

⁵⁰ Med ostindiefararen Göteborg ... 2007, s. 35 & 42.

⁵¹ Olsson 2012, Tabell 3, s. 24.

⁵² Adler 2013, s. 19.

⁵³ Se Lindeke 2019, s. 129-143 för en diskussion om den verkan som olika behandlingar kan tänkas ha haft.

⁵⁴ Ibid, s. 183f.

⁵⁵ Löf 2000, s. 139.

⁵⁶ Ibid, s. 135f.

⁵⁷ Ibid, s. 137f.

⁵⁸ Tärnström 2005, s. 101.

⁵⁹ Reinius 1939, s. 97.

⁶⁰ Hammar 1931, s. 90.

⁶¹ Hellman 2015, s. 77ff.

⁶² Ibid, s. 136f.

⁶³ Ibid, s. 87ff,

⁶⁴ Reinius 1939, s. 109.

⁶⁵ Campbell 1996, s. 19.

⁶⁶ Ibid, s. 19.

⁶⁷ Tärnström 2005, s. 114.



U 137 – en spaning efter kalla krigets recept

Inge-Björn Mossige-Norheim
Cecilia Åse

När den sovjetiska ubåten *U 137* går på grund vid Torhamnaskär i Gåsefjärden utanför Karlskrona, den 27 oktober 1981, är kocken fänrik Michail "Misja" Tarasov en av de 56 männen ombord. Tarasov är stationerad vid den Sovjetiska Östersjömarinens bas i Baltiysk, där han verkat som instruktör och utbildat i den speciella konsten att laga mat ombord på ubåt.

Under lång tid hade Tarasov närt en längtan att själv delta i ett ubåtsuppdrag. Han övertygar därför fartygschefen, örlogskapten Anatolij Gusjtjin, om att hans medverkan vid det förestående uppdraget är oundgänglig. När hon lämnar hemmahamnen ska *U 137* därför komma att ha basens skickligaste och populäraste kock ombord.¹

Inge-Björn Mossige-Norheim är matintresserad skribent. Han har tidigare gett ut *Ture Sventons kokbok* (Tragus Förlag, 2017). Cecilia Åse är statsvetare och genusforskare vid Stockholms universitet. Hon har gett ut en rad böcker om svensk nationalism och genus. Tillsammans skriver Cecilia och Inge-Björn på en bok med arbetstiteln *Kalla krigets kokbok*.

Det är svårt att hitta mer ingående beskrivningar av matlagningen ombord på dåtida sovjetiska ubåtar. Men en artikel i *Dagens Nyheter* den 5 november 1981 beskriver hur ombordförhållandena på den svenska ubåten *Vargen* kunde te sig. *Vargen* är med byggår 1960, u-lägesdeplacement om 1 125 ton och längden 69 meter, aningen nättare än sin samtida kusin *U 137* – men vi menar att förhållandena ändå måste kunna ses som likartade.

Under rubriken *Inrutat liv ombord på ubåt*, står att läsa:

Längst bak i mittsektionen, vägg i vägg med maskinrummet finns så köket, eller byssan, som det kallas på sjön.

Där i en liten garderob skall kocken och hans medhjälpare laga mat fyra gånger om dagen till 36 man. Dessutom skall det kokas kaffe mellan varven och ombord på en ubåt går det åt mycket kaffe.

– Det kan tyckas omöjligt för en vanlig människa att få någonting uträttat i det här lilla utrymmet, säger kocken på "Vargen", Bo Smensberg från Gävle, men det går faktiskt att laga mat här. Att alltihopa har miniatyrtutseende gör inte så mycket. Då är det mycket värre med placeringen. Dunkandet från dieselmotorerna en meter härifrån och allt springande i gången mellan diskbänken och spisen kan göra en ganska irriterad ibland.

Placeringen är helt vansinnig, säger Bo Smensberg. Det verkar som om man slängt in byssan på den plats som blev över sedan allt annat placerats ut ombord.

Brigadchefen vid basen i Baltiysk, Butjaka, vill verkligen inte att flottbasen ska förlora sin bäste kock, men *U 137*-kaptenen Gusjtjin är envis och får sin vilja igenom. Misja Tarasov måste dessutom uppbåda stor kreativitet för att bli en del av *U 137*s besättning.

Ett avgörande hinder kvarstår nämligen innan Tarasov kan antas som besättningsmedlem. För ubåtstjänstgöring krävs genomgången utbildning i att ta sig ut ur en havererad ubåt. Ett sätt att nödutrymma Whiskeyklassens ubåtar är genom torpedtuberna. Tarasov visar sig dock lida av cellskräck. För att klara momentet ber han därför besättningskamraterna binda honom och sedan med våld trycka in honom i torpedtuben.

När vi hjälpte honom att ta sig upp ur bassängen såg vi att hans ögon var vidöppna. De var stora och runda. Misja drog av sig masken och ropade glatt:

– Jag gjorde det! Jag gjorde det!

– Nej Misja, sa chefen. Det var vi som gjorde det.²

Det är Vasilij Besedin, den politiske officeren ombord *U 137*, som i sin bok, *Inifrån U 137 – min egen berättelse*, återger episoden ovan.

Ubåtsmän i allmänhet och Besedin i synnerhet vittnar om den lunk, närmast monotoni, som lägger sig som ett dämpande täcke över allt levande ombord på en ubåt på uppdrag i undervattensläge. Alla ljud måste undvikas. Förflyttningar mellan olika sektioner kräver tillstånd från vakthavande befäl.

Som kontrast till det dämpade livet ombord i u-läge, kan den smått euforiska känsla ställas som infinner sig vid de tillfällen då fartyget lägger sig i ytläge, eller allra minst snorkelläge, för att med dieselmotorernas hjälp ladda ubåtsens batterier. För *U 137* sker detta ungefär var tredje dygn, under uppdrag om möjligt nattetid. Då fartygets bullrande dieslar körs upphävs de stränga reglerna vad gäller ljud samt förflyttning ombord. Under det fyra timmar långa laddningsförfarandet ventileras också alla utrymmen. Manskaper kan två och två gå upp på bryggan och andas frisk luft i fem minuter. Det ges tillfälle att duscha i improviserade duschanordningar – det varma kylvattnet från dieslarna får ytterligare en funktion. Mer omfattande matlagning kan nu också ske, vilket kocken på *U 137* är snar att utnyttja.

I sektion fyra lagade Misja sin specialitet, inbakad korv. Lukten av nylagat spred sig över hela ubåten och fick ubåtsmännen att vilja komma och äta så fort som möjligt.³

Vad kocken Misja Tarasov egentligen lagar ska visa sig vara något av ett mysterium. Sökandet efter Misjas inbakade korv leder oss till Vasilij Besedins svenska förlag.

Besedins bok är utgiven 2009 på Albinsson & Sjöbergs bokförlag, med förlagsort Karlskrona. Hemsidan vittnar vid en första anblick om en

diversifierad verksamhet, elva motortidningar ges ut – en av dem den anrika tidskriften *Bilsport*, grundad 1962. I företagets regi arrangeras även mässor och event, samtliga inom genren motor eller motorsport och det står som ägare eller delägare till två motorsportarenor: Mantorp park och Emmaboda flygbana. Driften av två museer kröner verksamheten: Albinsson & Sjöberg Bilmuseum samt Karlskrona Porslinsmuseum.

I ett försök att belysa sammanhanget kring utgivningen av Besedins bok, gör vi en utökad sökning i Kungliga Bibliotekets katalog. Sökningen ger 28 boktitlar med ämnen huvudsakligen inom teknik och kommunikationer; konst, musik, teater, film, samt geografi och lokalhistoria. Titlarna spänner från *Mekboken – handbok för hemmamekare*, över *Porslinet från Karlskrona*, till *Hanö – hemmahamn bland vildros och kaprifol*. Besedins bok återfinns under ämnesordet historia, där den bland Albinsson & Sjöbergs samlade utgivning fram till 2009 samsas med *Östersjö eller Västerhav? – föreställningar om tid och rum i Östersjöområdet*.

Inifrån U 137 – min egen berättelse måste alltså sägas avvika från den övriga utgivningen. Kanske erbjöds karlskronaförlaget det ryskspråkiga manuset, gjorde en marknadsmässig bedömning, antog det för utgivning och anlidade en översättare. Att spekulera i huruvida förlaget tyckte sig se en vidare marknad för boken än den svenska, tenderar att bli just rena gissningar – men helt bortom allt tvivel torde det inte vara. Så blev det nu aldrig, Besedins bok gavs endast ut i Sverige.

Spåren efter kocken Misja Tarasovs inbakade korv förblir kalla. Efter att förgäves ha sökt igenom standardverk för sovjetisk matlagning, som exempelvis *Book of Tasty and Healthy Food* (Книга о вкусной и здоровой пище), utgiven av Institute of Nutrition of the Academy of Medical Sciences of the USSR, närmar vi oss våra personliga ryska kontakter för att om möjligt identifiera Misjas paradrätt. Men inte heller det rysktalande nätverket har några svar.

Översättningen är enligt bokens kolofon utförd av Marina Kulcinskaja och Bengt Eriksson. För att komma vidare är det nu naturligt att söka kontakt med översättarna. Bengt Eriksson är, till följd av sitt förhållandevis vanliga namn, svår att hitta. Bättre förutsättningar ger oss Marina Kulcinskaja, ett namn med enstaka träffar på både Hitta och LinkedIn. Efter en första kontakt kommer ett ganska kort svar per sms:

Hej
Jag ska undersöka saken angående "inbakad korv" och jag ska återkomma!
Med vänlig hälsning
Marina

En försiktig påstötning efter ytterligare dryga tre veckor – kunde Marina ha glömt oss? – ger ett om möjligt än kortare svar, även detta per sms:

Vänta lite till.

Att spåret oåterkalleligen kallnat vittnar ännu ett sms om, mottaget en dryg månad efter den ursprungliga kontakten:

Hej! Jag har inte fått svar från Besedin ännu. Jag har ringt flera gånger, skrivit ett brev samt lämnat ett meddelande på Facebook. Inget svar.

Vi inser att vi måste ge upp den inbakade korven. Istället tittar vi närmare på det kulinariska pris som befälhavare Anatolij Gusjtjin lät instifta strax efter *U 137s* avgång från hemmahamnen. Bakgrunden är att manskapet ombord alltid tillåts odla skägg under ubåtsuppdrag. Priset skulle gå till den i besättningen som hade längst skägg vid slutet av uppdraget: "[En] stor pirog med fyllning, bakad av kocken Michail Tarasov som var ett riktigt proffs, den bäste i hela ubåtsbrigaden."⁴

Fylld rysk pirog

8 mindre piroger

Deg:
4 dl vetemjöl
1,5 tsk torrjäst
0,5 tsk salt
0,75 dl rapsolja
1,25 dl varmt vatten

Fyllning:
250 gram fläskfärs eller quornfärs
2 dl grovriven hårdost av valfri sort
1 msk olivolja
1 liten gul lök
250 gram vitkål
1 vitlöksklyfta
Salt och vitpeppar
1 msk dillfrön eller en kruka färsk dill
Olja till fritering

Börja med degen.

I en större bunke: Sikta ner vetemjölet. Rör torrt ner salt och torrjäst. I ett mått: Rör ut rapsoljan i det varma vattnet, resultatet lagom ljummet för jästen. Tillsätt olje- vattenblandningen till mjölblandningen under omrörning. Degen blir snabbt hanterbar. Tillsätt om nödvändigt ytterligare en aning vatten. Knåda och forma till en boll. Täck bollen med en tunn hinna olja innan den lämnas att jäsa till dubbel storlek, vilket tar 20 till 60 minuter.

Gör fyllningen medan degen jäser.

Hacka löken, kålen och vitlöken. Fräs löken mjuk sakta i olivolja. Tillsätt kålen och fortsätt fräsa till kålen mjuknat. Slutligen går vitlöken i, som bara precis ska mjukna utan att ta färg. Salta och peppra. Ställ åt sidan att svalna något. Fräs färsen på ganska hög värme, tillsätt lite olja om det behövs. Färsen ska ta ordentligt med färg samt vara finfördelad. Salta och peppra. Låt svalna något.

Blanda nu kålblandning och färs. Avsluta med att tillsätta den rivna osten och dillfrö. Smaka av fyllningen.

Knåda ut luften ur den nu jästa degen i någon minut. Dubbla kryss delar den först i fyra, därpå i åtta jämnstora delar. Forma de åtta delarna till små bollar.

Piroger

En degboll plattas till och dras sedan ut till en rundel stor som en dryg handflata. Lagg en rundel i handen, vät en centimeterbred del längs rundelns kant med vatten – enklast med ett pekfinger. Klicka i fyllning i rundelns mitt, vik ihop och "nibbla" samman kanterna. Börja i spetsarna och jobba inåt.

Fritering

I en mindre stekpanna hälls en centimeter olja, varmpressad rapsolja är bäst. Medelvarm värme. Ett träskedsskaft försiktigt doppat talar om när det är lagom varmt.

Är stekpannan lagom liten, läggs två piroger försiktigt ned åt gången. Efter cirka två minuter har pirogen fått fin färg på första sidan, vänd och ge andra sidan samma fina färg.

Pirogerna avnjuts med fördel ljumma, även om det är frestande att äta dem direkt från friteringen.

"På grund 35 meter från land"

Två dagar efter *U 137s* grundstötning skriver *Dagens Nyheter* "en rysk ubåt glider rakt in i hjärtat av svenska kustförsvarsanläggningar och går på grund i en militär farled som skär rakt igenom ett militärt skyddsområde." Båten sitter hårt fast. En boende på Sturkö citeras och menar att nästan alla öborna hörde hur den försökte ta sig loss – dieselmotorer som gasade för fullt – under tisdagskvällen och natten till onsdagen. Halva skärgården vaknar av oväsendet, fortsätter tidningen beskt: "De enda som är helt okunniga om vad som hänt är just den svenska marinen."⁵

Motortorpedbåt *T43*, byggd av Kockums och i tjänst sedan 1956, ombyggd till vedettbåt 1977 då hon ges fartygsnummer V02 och namnet *Smyge* – anländer till *U 137s* grundstötningsplats vid 11-tiden på onsdagen och lägger sig långsides. Med sina 23 meter utgör vedettbåten en nätt pendang till ubåtens 76 meter. Befälhavare på *Smyge* denna förmiddag är stabschef och kommendörkapten Karl Andersson. Han blir den förste att äntra den sovjetiska ubåten. Det var uppgiven stämning ombord, berättar han när han intervjuas i TV 2s program *Magasinet* senare samma kväll.

Inledande språksvårigheter gör att det fortsatta samtalet får föras på en något stapplande tyska. Andersson bjuds ner i kabyssen. Här har dukats fram bröd, fiskkonserver och något slags inälvspastej, en karaff och några glas. I TV-dokumentären *Ubåt 137 på grund* berättar Karl Andersson:

Så tog de [ryssarna] de här glasen. Och så höjde de dem, och så vräkte de ner dem [i strupen] och jag skulle göra likadant. Pang! Det var fruktansvärt starkt! Det var sjuttio procent alkohol bergis. Känslen försvann i läppar och tunga, och då tänkte jag "det här kan man ju inte dricka". Så jag satte tillbaks [glaset] och då utbröt alltså, det kan man inte tro, men de blev förbannade alltså helt enkelt, och började störtskälla på mig båda två.

Andersson förklarade då att han var befälhavare på det fartyg han anlät med, *HMS Smyge*, och inte ville hamna i samma situation som dem – en ursäkt som godtog.

Ordergivningen samt proceduren bakom det som kommendörkapten

Karl Andersson bjuds på under sitt första besök ombord, beskrivs av Bese-
din i *Inifrån U 137 – min egen berättelse*. Sovjetiska Östersjömarinens stab
har gett order om att de svenska officerare som förväntas komma ombord,
ska bjudas ”te på ryskt vis”. Maskinisten Misja Archipov utses till chef för
tillredningen, som utförs av fartygläkaren Alexej Starostenko och styrman
Tolja Korostov.

96-procentig läkarsprit, vatten och körsbärsjuice blandas till i tre olika
proportioner och presenteras för fartygläkaren och maskinisten i tre glas
för provsmakning. En tugga från en sardinsmörgås neutraliserar mellan var
avsmakning. Efter att så fastställt proportionerna, tillreds en karaff i enlig-
het med receptet. Karaffen låses in i väntan på tegästerna.

Ryskt te

För att återskapa drycken krävs ett besök i en butik som för ryska livsmed-
el. Titta efter en lite högre glasburk bland fruktkonserverna. Vi har använt
vad som översatt heter *Svärmors körsbärskompott*. Burken innehåller i själ-
va verket ungefär tre fjärdedelar körsbärsjuice, samt resterande fjärdedel
hela körsbär med kärna, vilka beskedligt guppar omkring i juicen.

Lägg bären åt sidan, de gör sig fantastiskt vid ett annat tillfälle som en
efterrätt för sig serverade med lite lättvispad grädde, eller att kröna fru-
kostyoghurten med. Att man diskret måste spotta ut kärnorna och lägga åt
sidan ökar bara gemytet.

Tillbaka till receptet. Den dryck Misja Archipov utprovade och tillredde
utgick från 96-procentig sprit – det var det som fanns till hands på fartyget.
För att anpassa receptet efter mer allmänt tillgängliga ingredienser, har vi
baserat det på rysk vodka. Genom att göra så kan hela momentet med att
späda ut spriten med vatten uteslutas. Denna anpassning ger därför att det
åtgår samma mängd:

Äkta rysk vodka, förslagsvis Stolichnaya eller Russian Standard
Körsbärsjuice som avskilts från Svärmors körsbärskompott

Ingredienserna ska vara kylskåpskalla eller kallare, och blandas samman i
lika delar. Detta ger en ganska angenäm förhållandevis söt dryck med en
alkoholhalt runt 20 % som kan användas som läskande sällskapsdryck. En
varm sommar dag kan ett par isbitar i vart glas förstärka det läskande.

Slutligen. Den som gör sig besväret att leta upp den ryska körsbärskom-
potten för att söka återskapa testunden ombord på *U 137*, rekommende-
ras starkt att samtidigt anskaffa mörkt ryskt bröd, torsklever inlagd i olja,
sardiner i olja, saltgurka i dillag, smetana och honung. Genom att göra så
återuppstår i sin helhet den enkla måltid Karl Andersson bjöds på i okto-
ber 1981.

”Karlskrona. En belägrad stad”

Så snart nyheten om den sovjetiska ubåten sprids – en storartad internatio-
nell sensation, som *Dagens Nyheter* skriver i en återblick – anländer jour-
nalister och TV-team till Karlskrona.⁶ Äntligen har staden fått den roll i
försvars- och världspolitiken som den egentligen byggdes för, menar tid-
ningen. Varje mediehus och TV-bolag med självaktning skickar rapportö-
rer; hotellrummen tar snabbt slut, och på hotell Aston får både linneför-
rådet och bastun fungera som sovplatser. Marinen ordnar pressresor ut till
haveristen, och de närmaste tio dagarna ska Karlskronas marinlottor kom-
ma att koka 1000 liter kaffe åt de tillresta journalisterna.

Men det är inte bara mediemänniskor som tar sig till Blekinge. I rum 34
och 35 på hotell Aston bor två mycket stillsamma gäster. Det är Sovjet-
ambassadens representanter Gurij Prosvirnin och Boris Gregorejev. I *Afton-
bladet* bjuds läsaren in att följa dessa mäns arbetsdag som börjar med väck-
ning och frukost på rummet, varefter följer en kort promenad för inköp
bland annat av tidningar. Mitt på dagen går de över gatan från hotellet till
Domusrestaurangen för lunch. Under eftermiddagen kan det bli en kort
15-minuters träff med en representant för den svenska marinen. Sedan
promenad rakt över gatan tillbaka till Domus för middag. Kvällen avslutas

på rummet med radio, TV, tidningar och telefonsamtal. Hur de känner sig? "De visar inte mycket", menar en talesperson för försvarsstaben, "men det ingår i deras jobb och de är härdade."⁷

I Stockholm sammanträder regeringen och protestnoter utväxlas med Sovjetunionens ambassad. I Karlskrona får de församlade journalisterna allt svårare att hitta något att skriva om efter de första dagarnas dramatik. De utländska journalisterna bör ha haft än svårare att hitta nya infallsvinklar, de får ju inte ens åka med på marinens pressvisningar av u-båten, då den ligger på militärt skyddsområde dit svenskt pass krävs för tillträde. Några kommer att roa sig med vadslagning – vilken dag, timme och minut ska *U 137* lätta ankar och få ge sig av? Bartendern på Aston lär också ha uppfunnit en ubåtsdrink vars närmare innehåll – som så mycket annat under kalla kriget – enligt upphovsmannen klassats som hemligt.

"En rysk kapten på svensk mark"

De många turerna i de diplomatiska förhandlingarna mellan Sverige och Sovjet gör att flera dagar förflyter innan Gusjtjin kan höras ombord på *HMS Västervik*.

[P]å torpedbåten fanns redan de båda ryska ambassadtjänstemännen Boris Grigoriev och Jurij Prosvirin samt "värdfolket" kommandörkapten Karl Andersson med bisittare Emil Svensson, också kommandörkapten och specialist på den här typen av känsliga frågor. Två svenska tolkar fanns också på plats. Hela sällskapet drog sig snabbt ned i torpedbåtens befälsmäss.⁸

Här skulle de möta det som tidningarna beskriver som den svenska flottans gästfrihet:

För kapten Gusjin [sic] blev det ett nästan chockartat miljöbyte. Till det bättre. Han möttes av korrekt vänlighet. Han bjöds att sitta vid ett dukat bord i mässen. Han lät sig synnerligen väl smaka av kronans präktiga kålpudding med lingonsylt och lättöl därtill.⁹

I *Marinens kokbok* (M7734-338013), hittar vi kålpuddingen under färs-, korv- och resträtter på sidan 444, där vi blir varse att det för tio portioner åtgår två vitkålshuvuden samt ett kilo blandfärs. Självklart ger det en präktig kålpudding, för att tala med artikelförfattaren som citeras ovan, Ebba von Essen. Här ges dock prov på en något moderniserad kålpudding. Traditionellt varvas ingredienserna i formen, de flesta recept anger kål-färs-kål. Vi utesluter varvningen och rör samman till en enda smet. Detta förfarande ger att det i varje enskild munsbit finns lite av allt.

Moderniserad kålpudding med lingon

6 portioner

500 gram fläskfärs eller quornfärs

3 dl vispgrädde

1 dl mjölk

1 ägg

2 gula lökar

1 vitkålshuvud ca 700 gram

2 msk ljus sirap

1 msk ättikspit

Smör till stekning

Salt och vitpeppar

Sås:

1 liten morot

2 stjälkar bladselleri

1 liten gul lök

Smör till stekning

1 msk vetemjöl till redning

1 msk smör till redning

1 buljongtärning av god kvalitet

1 eller 2 dl vispgrädde

(svartvinbärsgeleé)

Börja med att hacka löken. Stek därefter löken sakta, sakta, sakta i smör. Löken ska inte ta för mycket färg. Ju saktare och längre desto bättre. Avsluta med att smaka av den med vitpeppar och salt.

Dela vitkålshuvudet på mitten. Skär bort stocken. Strimla vitkålen i knappt centimeterbredda strimlor.

Ta upp den nu genommjuka, doftande löken och ställ åt sidan. Öka värmen under stekjärnet något, stor smörklick och kål i järnet. Kålen ska gå till dess att den är ordentligt mjuk, samt gärna ha tagit färg.

När kålen är i det närmaste färdig, tillsätts sirap och ättikssprit – låt detta koka in i kålen under några minuter.

Ugnen på 175 grader.

Blanda färs, mjölken, det mesta av grädden och ägg i en bunke. Rör ner den svettade löken och stekt kål. Salt och peppar. Vill man inte smaka av rå färs, gör man ett stekprov, samt justerar kryddningen efter detta.

Smörj en form. Känn efter en gång till på smeten, den ska vara ganska lös. Tillsätt det sista av grädden om det behövs.

Fördela färssmeten i formen och jämna till. In i ugn.

Såsen

Finhacka lök, morot och stjälkselleri. Smörklick i en kastrull och fräs soffriton. När den tagit bra med färg och dofter sprider sig, tillsätt tre till fyra deciliter vatten. Låt nu buljongen puttra ett slag.

Gör en roux av smör och vetemjöl i en, gärna lite vidare, kastrull. Fräs smör- mjölblandningen sakta. Så småningom tar den färg – rör nu ofta. Strax efter att det börjar dofta nötigt har den en mellanbrun färg, och kan dras av elden att svalna något.

Smaka på buljongen, behöver den något av buljongtärningen? Tillsätt halva eller hela om det behövs.

Roux-blandningen på svag värme, tillsätt buljongen sakta under ständig vispning, det tjocknar fort. Låt sjuda minst en kvart.

Efter att såsen fått sjuda en stund tillsätts grädden. Nytt uppkok och sedan åter sjuda. Smaka av med salt och peppar. Att röra ner en sked svartvinbärsgelé på slutet ger ett extra sting av sötma och syrlighet.

Tillbaka till kålpuddingen. Efter 45 minuter kan man börja känna efter. Formens storlek ger tjockleken på puddingen och därmed ugnstiden. Det kan bli så mycket som en timme och en kvart i ugnen. Känn försiktigt genom att trycka på ytan att kålpuddingen blivit fast rakt igenom.

Kokt potatis, gräddsåsen och rårörda lingon serveras till.

"Farväl och på återseende"

Tolv dagar har förflutit sedan grundstötningen när *U 137* lämnar Karlskrona med kurs ställd i första hand mot den sovjetiska flottkontingent som väntar strax utanför territorialgränsen, för att sedan fortsätta till hemmahamnen i Baltiysk. En hemställan till svenskarna natten mot torsdagen 5 november har uppfyllts, varför sex kubikmeter färskvatten kluckar tryggt i ubåtens vattentankar. Vid samma bunkring har tiotalet limpor cigaretter överlämnats – komplett med svenskt skattemärke på vart enskilt cigarettpaket.

Även om det är just svenskt färskvatten som förtärs ombord *U 137* under hennes färd mot Baltiysk – som en sista påminnelse om vad som precis utspelats – är det svårt att se det som en kulinarisk tilldragelse. Lika lite som att röken från cigaretterna med påförd svensk tobaksskatt skulle ha en särskilt svensk smak. Tillbaka till Besedins bok för en sista spaning efter det militärkulinariska. Och det ska visa sig finnas en skärva kvar.

Vasilij Besedin har tillsammans med ubåtens befälhavare, Anatolij Gusjtjin, hämtats för att frågas ut ombord på *HMS Västervik*. Svenskarna delar på Besedin och Gusjtjin och hör dem i omgångar var och en för sig. Vid ett av dessa tillfällen finner sig Besedin lämnad ensam i en fartygshytt:

Hyttddörren öppnades och en officer och en matros uppenbarade sig. I händerna hade matrosen en bricka med en termoskanna i metall och några smörgåsar. Det kom mycket lägligt, det var lunchtid och jag var hungrig.

Matrosen ställde brickan på bordet och lämnade hytten. Smörgåsarna på tallriken såg mycket aptitliga ut. De var dekorerade med gröna salladsblad som gjorde dem speciellt attraktiva. Den gröna, färska salladen gladdade mig oerhört mycket. Hela tiden ombord på ubåten, såväl under uppdraget som nu i Sverige, hade vi bara ätit konserver. Till och med vårt bröd var konserverat, det vill säga inlagt i sprit.¹⁰

I *Marinens kokbok* (M7734-338013) kapitel 5, Smörgåsar och pizzor, innehåller avsnitt 5.2 Smörgåsar, sandwiches och landgångar, utförliga recept för det matrosen serverar Besedin. De gröna salladsbladen bidrar till att begränsa de möjliga kandidaterna ur avsnittet, som inleds:

Smörgåsar bör vara nybredda och aptitliga. Pålägget ska väljas så att typ, smak och färg kompletterar varandra. Ska flera slag av smörgåsar beredas, bör de ha olika karaktär.

För den här sammanställningen har vi valt skinksmörgås och strömmings-smörgås.

Skinksmörgås – salladsblad, kokt skinka, mandarinklyftor
Strömmingssmörgås – salladsblad, inkokt kall strömming, gräddfil med pepparrot

Ingredienser – mängd anpassas efter antal smörgåsar:

Ljust bröd, gärna dagsgammalt, i skivor
Smör, rumsvarmt eller rört
Strömming, inkokt kall
Kokt skinka i skivor
Gräddfil
Pepparrot
Mandarinklyftor i sockerlag, konserv
Huvudsallat eller grön kruksallad

Börja, i enlighet med *Marinens kokbok*, med att ställa iordning allt: Smöret skall vara rumsvarmt, men kan även röras mjukt. Låt strömmingen rinna av, alternativt torkas den av med handduk eller papper. Öppna burken med mandarinklyftor och låt dem rinna av. Plocka och skölj salladsbladen, torka dem varsamt med handduk eller papper.

Riv pepparrot för gräddfilströran på den fina sidan av rivjärnet. Utgå från en rågad matsked pepparrot per deciliter gräddfil när den rörs ner, styrkan på pepparrot varierar betydligt – så gör en bedömning. Smaka slutligen av det hela med vitpeppar och salt. Låt gärna den färdiga pepparrotströran vila en stund i kylskåp.

Lägg ut brödsnivorna på beredningsbänken, smöra samtliga. "Gör aldrig en och en helt färdig. Det tar för lång tid och är dessutom alldeles för omständligt." Placera härefter ut salladsblad på samtliga. Sedan läggs de valda påläggen på plats, så estetiskt tilltalande som möjligt.

Eventuell "[k]antskärning görs när smörgåsarna är smörade, i annat fall går smörgåsen lätt sönder."

Men då smörgåsarna ovan är att betrakta som enklare smörgåsar, tror vi att kantskärning kan uteslutas.

Källförteckning

Aftonbladet 1 november 1981.

Aftonbladet 3 november 1981.

Besedin, Vasilij. *Inifrån U 137 – min egen berättelse*. Karlskrona: Albinsson & Sjöberg Bokförlag. Karlskrona 2009.

Dagens Nyheter 29 oktober 1981.

Dagens Nyheter 5 november 1981.

Dagens Nyheter 8 november 1981.

Magasinet. 1981. SVT. 27 oktober 1981. Tillgänglig via Svensk Mediedatabas, Kungliga Biblioteket.

Marinens kokbok (M7734-338013). 2006. Försvarsmakten.

Ubåt 137 på grund. 2006. SVT. Dokumentärfilm av Joakim Lindhé och Per Anders Rudelius. Tillgänglig via Svensk Mediedatabas, Kungliga Biblioteket.

Noter

¹ Besedin, *Inifrån U 137*, s. 17-18.

² Besedin *Inifrån U 137*, s. 18.

³ Besedin, *Inifrån U 137*, s. 18.

⁴ Besedin, *Inifrån U 137*, s. 17.

⁵ *Dagens Nyheter* 29 oktober 1981.

⁶ *Dagens Nyheter* 8 november 1981.

⁷ *Aftonbladet* 1 november 1981.

⁸ *Aftonbladet* 3 november 1981.

⁹ *Aftonbladet* 3 november 1981.

¹⁰ Besedin, *Inifrån U 137*, s. 68.



Anne Doedens and Matthieu Borsboom, *De canon van de Koninklijke Marine. Geschiedenis van de zeemacht* (Zutphen: Walburg Pers 2020), 224 p., hardback, ill.

Anmäl av Gijs Rommelse

While in the Summer of 2020 a committee appointed by the Netherlands government chaired by Professor James Kennedy presented a new, amended historical canon, the Royal Netherlands Navy was also given its own historical canon. The authors of this are the acclaimed historian Dr. Anne Doedens and Vice-Admiral (ret.) Matthieu Borsboom, the former commanding officer of the Royal Netherlands Navy. The Netherlands was given its first historical canon in 2006, when the Balkenende government at the time believed it should initiate the development of a conceptual framework to support the historical education of all pupils in primary education and the first years of secondary education. The idea was to develop a guideline of fifty "windows" of what every Dutch person should actually know about their own past. Such a canon thus offers a journey through the Dutch collective's past on the basis of fifty stories. The original commission had already established that such a canon could simply not be "cast into concrete". What is striking about the 2020 version is that more justice is done to women in history. In the same way, it has also been arranged to better express the ethnic and cultural complexity of the Netherlands. Doedens and Borsboom have developed a canon for the Netherlands navy in similar fashion.

Each of the fifty windows contains roughly the same amount of text, several fine illustrations, a citation from a notable primary source, and references to authoritative academic literature and to one or more still-visitable "lieu de mémoires" (museums, monuments or sites). The book is not simply a history of the Royal Netherlands Navy, from the earliest origins of the institution in 1488 to the present day, summarized in fifty stories

Dr. Gijs Rommelse (1977-2020) was Head of History at the Haarlemmermeer Lyceum in Hoofddorp, the Netherlands, and also an Honorary Visiting Fellow at the University of Leicester. He was also a member of the editorial board of *Forum navale*.

about a particular event, person or theme. The subtitle of the book is somewhat misleading, because the book does not offer an alternative form of historical overview, full of cause-effect analysis. Just like the committees appointed by the governments, Doedens and Borsboom have on the one hand attempted to make every window typical of the historical importation of a particular development, event, person or theme, but at the same time to do justice to historical development by planning the entire series of windows. A complicating factor was the fact that the pathway should cover the entire period between 1488 and 2020, while all periods would be given approximately the same amount of attention, even when the navy was in decline or inactive, and that the book would also be worth reading for a multi-ethnic audience. The first twenty windows lead past the five regional admiralties of the Republic of the Seven United Netherlands, the wars with Habsburg Spain, England, France and Sweden. The following nineteenth-century windows then discuss nationalism, industrialization and Western expansion in Asia. The second half of the book also covers themes such as order and authority on board, the automation of a shrinking fleet, the portrayal of naval power through the ages, the place of naval historiography through the ages, and the growing role of the woman on board and within the organization.

It is impressive how Doedens and Borsboom have succeeded. They actually adhere to the restrictive rules of the game that they chose when they decided to develop a historical canon for the Royal Netherlands Navy, so with the fifty windows that each offer a glimpse of an underlying historical story that can be inspiring or relevant for the Dutch anno 2020. At the same time, the book does not distort historical developments, although it is of course possible to debate about the relevance and interpretation of each window. For example, it is striking that Prime Minister Piet de Jong had to be given his "own" window - he was an officer before he steered his career into a political direction - but the famous admirals De Ruyter and Maarten Tromp were not. At the same time, the book is well written and beautifully illustrated. The question is for whom exactly this canon is intended. The current commander of the Royal Netherlands Navy, Vice Admiral Rob Kramer, provided the preface and two historians affiliated with the Ministry of Defense are thanked for reading an earlier version of the

manuscript. But it is not known whether the navy's staff received a copy as whether the book was offered to them at a discount. It is to be hoped, especially since historians must always look for ways to be relevant and inspiring. Hopefully the book will tempt the modern navy's personnel to find out more about the history of their navy through this introduction of fifty windows.

Steve R Dunn, *Battle in the Baltic: The Royal Navy and the Fight to Save Estonia & Latvia 1918-20* (Barnsley: Seaforth Publishing, 2020) 304 s., inb., ill.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Det är ingen nyhet att den engelska och sedermera brittiska flottan alltsedan 1600-talet har genomfört operationer i Östersjön vid ett stort antal tillfällen, med en kulmen i den gemensamma brittisk-franska insatsen under Krimkriget på 1850-talet. Även i modern tid har britterna återkommit så snart man i London har ansett att det har legat i landets intresse. Ibland, men inte alltid, har detta intresse sammanfallit med någon Östersjöstats, till exempel när Sverige erhöll avgörande stöd av brittiska sjöstridskrafter 1720 och 1808–09.

Detsamma gäller den relativt betydande insats som den brittiska flottan gjorde i Östersjön 1918–20. Denna operation har blivit föremål för en detaljerad monografi av den flitige marinhistorikern Steve R Dunn, författare till ett halvduzin böcker om olika aspekter av den brittiska flottans aktiviteter under det första världskriget. Nu har han flyttat perspektivet till tidsperioden alldeles efter vapenstillståndet i november 1918.

I slutet av november 1918, två veckor efter det att vapnen tystnat på västfronten, anlände en brittisk styrka till Libau (Liepāja) i form av den 6. lätta kryssareshadern. Syftet var att hejda att den ryska flottan, nu i bolsjevikernas händer, skulle löpa ut från Kronstadt och hota Estland och Lettland, och ibland nämner Dunn även Finland, som höll på att frigöra sig från Ryssland.

Situationen var milt uttryckt komplicerad med estniska och lettiska nationaliststyrkor, en vit rysk armé under generalen Judenitj och en tysk kår kompletterad med ett tyskbaltiskt "hemvärn", som alla slogs mot ryska och lettiska bolsjevikiska trupper vilka försökte pressa sig västerut in i de båda baltiska staterna, medan de vita ryska och tyska styrkorna strävade öster-

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

ut, ytterst mot Petrograd. Saken blev inte mindre komplicerad av att den tsartrogna ryska armén vägrade att acceptera en estnisk och lettisk självständighet, vilket gjorde dem till ytterst obehagliga allierade för de baltiska nationalisterna. De reguljära tyska trupperna slogs mot bolsjevikerna på de västallierades uppdrag, men hade också en egen agenda i form av försök att skapa ett tyskt hertigdöme i Baltikum; Tyskland hade ju ändå vunnit kriget på östfronten vilket bekräftats av freden med Lenins ryska regim i mars 1918. Det faktum att tyskarna och främst deras balttyska hemvärn var djupt hatade i Estland och Lettland gjorde att deras närvaro snarast drev inte minst letter i bolsjevikernas armar.

Medan 1919 var det kaotiska krigsåret så började frederna komma under 1920, där de olika konflikterna avvecklades en efter en, och den brittiska eskadern kunde segla hem. Kvar var dock den värsta konflikten av dem alla, det ryska inbördeskriget.

Den brittiska flottan kom till en början till Östersjön, med en bakre bas i Köpenhamn, för att förhindra att den röda flottan löpte ut från Kronstadt och lade sin tyngd i vågskålen. Detta lyckades också och flera tyngre ryska fartyg sänktes eller skadades i Finska viken. Britterna seglade nästan obehindrat till Riga och Reval (Tallinn), och gjorde flera framstötter in i de svårnavigerade farvattnen mot Kronstadtbasen utanför Petrograd. Men man led också förluster i form av ett tjugotal fartyg, främst en ubåt, två kryssare, två jagare och flera motorbåtar, medan ytterligare 61 fartyg skadades, de flesta av minor och någon av torpeder. I människoliv förlorade britterna 108 döda och 50 skadade. Totalt sattes drygt 230 brittiska fartyg in i Östersjön, men vid ett och samma tillfälle var styrkan betydligt svagare.

Med tanke på det just avslutade världskrigets masslakt så var detta obetydligheter, men för ett Storbritannien som äntligen ville få hem sina sjömän och soldater var detta väl så allvarligt. Hemmaopinionen var helt emot ett nytt krig, i detta fall mot Lenins bolsjevikiska Rådssyssland, och detsamma gällde i Lloyd Georges regering, där krigsministern Winston Churchill var i minoritet när han talade för ett preventivkrig för att krossa bolsjevikerna innan de växte sig för starka. Britterna hade, tillsammans med amerikaner och japaner besatt ryska hamnstäder för att stödja de vita trupperna och skydda militära förråd. Men det fanns inte på den politiska kartan att sända större brittiska markförband till Ryssland. Medan Storbri-

tanniens armésoldater i Archangelsk var frivilliga så var sjömännen i flottans Östersjöexpedition tvångskommenderade, vilket också var en begränsande faktor för flottinsatsen. Markkriget i Ryssland skulle skötas av vita ryska arméer, kompletterade av tyska förband samt estniska och lettiska styrkor i Baltikum.

Den brittiska marininsatsen i Baltikum väcker frågor av mera generell natur.

Vad var egentligen syftet med insatsen? Fanns det något "endstate", en punkt där man kunde säga att målet var uppnått, alternativt att det inte skulle gå att uppnå och det därför var lika bra att dra sig ur?

Syftet i mera allmänna ordalag var att hejda bolsjevikernas styrketillväxt och stödja deras motståndare. Rent konkret handlade det om att hejda den röda Östersjöflottan från att på ett avgörande sätt gripa in i kriget. Det senare lyckades ganska bra, delvis beroende på den ryska flottans usla skick både materiellt och moraliskt, men också genom skickliga brittiska insatser i Finska viken. Symboliskt viktigt men kanske inte materiellt avgörande är att britterna erövrade enstaka ryska örlogsfartyg som skänktes till den nygrundade estniska flottan. Men det högre syftet nådde man som bekant inte, Lenins regim stabiliserades de följande åren, även om man inte förmodade ta kontroll över Estland och Lettland. Hela den brittiska Östersjökampanjen är ett skolexempel på en smygande insats där det ena steget leder till det andra, utan ett tydligt avläsbart slutmål, och där den politiska ledningen hemma är splittrad i sin syn på den militära insatsen. Dunn är medveten om detta och lyfter med all rätt fram denna aspekt.

En av svårigheterna med den brittiska örlogsexpeditionen var att den var en sjömakts försök att påverka vad som, trots allt, i mångt och mycket var ett landkrig, samtidigt som denna sjömakt inte förfogade över egna större landstridskrafter. Storbritannien kunde i det läget bara hoppas på att vita ryska, olika tyska samt estniska och lettiska styrkor agerade på ett sätt som de egna sjöstridskrafterna på ett effektivt sätt kunde samordna sig med. Ett sådant agerande var dessvärre ytterst sällsyn.

Som vanligt när det gäller Steve Dunn så har vi fått en habil undersökning, baserad på gedigna insikter i det brittiska källmaterialet parat med goda insikter i den generella historien kring insatsen. För en nordisk läsare kan det synas lite förvånande att den finska hjälpen till

Laidoners estniska styrkor får en så pass undanskymd roll, för att inte tala om de danska och svenska frivilliga som slogs i Estland under 1919. Men kanske är det nyttigt att vi får lite annorlunda proportioner på dessa insatser jämfört med vad vi är vana vi utifrån framför allt ett svenskt och danskt perspektiv? Detsamma gäller den svenska flottan, åren 1919–20 Östersjöns starkaste när de tyska och tsarryska flottorna hade försvunnit eller rostade sönder. Men hos Dunn förekommer den inte alls ens som en potentiell aktör.



Evan Mawdsley, *The War for the Seas. A Maritime History of World War II* (New Haven: Yale University Press, 2019), 557 s, inb., ill.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Vad förväntar man sig som läsare av en bok om kriget till sjöss under det andra världskriget? Ja, för det första vill man se en mängd fakta om operationer och taktik på en rad vitt skilda krigsskådeplatser. Redan detta är tillräckligt att täcka ett flertal volymer, men vill man dessutom kunna ta del av tankar om den strategiska nivån och helst också något nydanande perspektiv, då sväller det än mera. Det är värt att hålla i minnet att Samuel Eliot Morisons monumentala officiella historik över den amerikanska flottans operationer under det andra världskriget omfattade hela 15 volymer. Därmed har vi dragit upp riktlinjerna för den magistrala uppgift som Evan Mawdsley, historiker i Glasgow, tagit sig an.

Det andra världskriget innebar förvisso att de allierade besegrade de tre axelmakternas försök att vinna herravälde till sjöss. Men det finns även andra, inte konkurrerande utan kompletterande, slutsatser. En viktig sådan är, som Dennis Showalter har framhållit, att Storbritannien på 1940-talet försvagades så till sjöss, liksom i andra maktpolitiska avseenden, att landet för andra gången förlorade ett imperium. Den första gången var förlusten av de nordamerikanska kolonierna på 1770-talet, även om man lyckades behålla kontrollen över Kanada. Med allt detta sagt är det med en hög grad av nyfikenhet som man som läsaren närmar sig Mawdsleys bok.

Boken innehåller det man kan förvänta sig, men vacklar ibland på gränsen till en ständig upprepning av fakta, om än flera gånger avlöst av mera resonerande partier, och dessa är, om än ofta korta, ofta väl värda läsning och reflektioner.

Mawdsley lyfter konsekvent fram den brittiska flottans insatser, även om han förvisso erkänner den väldiga amerikanska flottans insatser för krigsutgången. Men författaren betonar hur briterarna lyckades hålla Tyskland och Italien stången, om än till priset av betydande förluster, innan USA och Japan kom med i kriget. Men priset var högt, förlusterna åren 1939–1942 var sådana att varken Royal Navy eller den brittiska handelsflottan häm-

tade sig, med konsekvenser långt in i efterkrigstiden. Under kriget gjorde den brittiska flottan avgörande insatser i Atlanten, Medelhavet och Indiska Oceanen, medan den amerikanska dominansen i Stilla havet var monumental. Det var också på den senare krigsskådeplatsen som de tunga amerikanska enheterna som hangarfartyg och slagskepp var koncentrerade. Därmed bidrar Mawdsley till det tunga anglosachsiska perspektivet (något som inte minst den framstående brittiske marinhistorikern N A M Rodger har framhållit) i historieskrivningen om sjökriget under det andra världskriget, men det förhållningssättet kan motiveras.

Författaren går också, en smula oväntat, i polemik mot den amerikanske amiralen Chester Nimitz, under kriget chef för den amerikanska Stilla havsflottan, som 1961 hävdade att kriget huvudsakligen var ett sjökrig givet dess globala omfång. Mawdsley ser Nimitz tes som ett utslag av vapengrensrivaliteten under det kalla kriget, men ger honom så långt rätt som att segern i sjökriget lade fundamentet för de avgörande segrarna till lands och i luften.

I Mawdsleys skildring är Tyskland den farligaste fienden, även om det inte lika industrialiserade Japan förfogade över den största örlogsflottan av axelmakterna. Man kan diskutera mycket i boken, men det är svårt att inte instämma i Mawdsleys tes att när väl Tyskland var besegrat så var det bara en, om än kostsam, tidsfråga, innan Japan kollapsade. Med detta perspektiv är det inte konstigt om framför allt Tyskland och Japan behandlas av fiendestationerna, även om de italienska och Vichyfranska stridskrafterna i Medelhavet får vederbörlig uppmärksamhet. Även den sovjetiska sjökrigsföringen behandlas i ett kapitel, och mindre avsnitt ägnas bland annat åt den polska flottan. Mawdsley fokuserar på den sovjetiska Östersjöflottans kostsamma reträtt från Tallinn i slutet av augusti 1941 liksom på de brutala striderna kring Krim och Sevastopol. Däremot saknas det sovjetiska ubåtskriget i Östersjön under år 1942.

Mawdsley visar med tydlighet hur kostsam den avgörande slutstriden mot Japan var, där striderna vid Okinawa kostade den amerikanska flottan dess största förluster i en enskild operation under hela kriget. Viktigt är att han inte bara fokuserar på de stora sjöslagen i Korallhavet, vid Midway och i Leytebukten, utan också tydligt beskriver hur amerikanerna steg för steg ströp de japanska hemmaöarna. Omfattande insatser av amerikanska

ubåtar, följda av insatser med minfällningar från flyg, gjorde att Japan först skars av från sina råvaruleverantörer i det ockuperade Sydasien, innan även förbindelserna först mellan Japan och Korea, och sedan mellan de japanska hemmaöarna skars av med oerhörda konsekvenser för Japans försörjning. Men det var inte utan kostnader. I ubåtsoperationerna längs den kinesiska kusten förlorade USA hela 48 ubåtar, majoriteten under 1944. Men trots en betydande varvskapacitet kunde Japan inte stå emot. Man har beräknat att för varje sänkning av tre handelsskepp så kunde bara ett ersättas av varven. Mot slutet av kriget minskade de amerikanska ubåtarnas sänkningar påtagligt, men det beror inte på dålig effektivitet, utan på att de japanska handelsfartygen helt enkelt inte vågade lämna sina hamnar.

Livlinan över Atlanten uppehölls även under de mörkaste stunderna, om än med betydande förluster i fartyg och sjömän. Men de allierade förlusterna i markförband under sjötransport var förhållandevis små. Som en kontrast lyfter Mawdsley fram hur de allierade kodknäckarna lyckades bryta igenom japanska koder och dessutom förvandla underrättelseframgångar till framgångar på slagfältet. På våren 1944 lyckades man den vägen spåra två japanska konvojer från Shanghai till västra Nya Guinea respektive Filippinerna. Ombord fanns två japanska armédivisioner och vid amerikanska anfall sänktes fartyg med minst 7 000 man ombord. Det var ett av Japans få försök att föra över erfarna förband från den kinesiska krigsskådeplatsen till kritiska platser i Stilla havet. Förlusterna i dessa konvojer innebar att planer på ett utdraget japanskt försvar av västra Nya Guinea fick ställas in.

Det finns mycket stort och smått att diskutera utifrån en sådan här bok, men sammantaget måste man konstatera att Mawdsley rott iland sin uppgift, att försöka gripa över de viktigaste operationerna och taktiska insatserna och sätta in dem i sitt strategiska sammanhang. Hans bok är en god introduktion till sjökriget 1939-45, medan den som är intresserad av fördjupade analyser av axelmakternas och de sovjetiska sjöstridskrafterna får gå vidare till annan litteratur.



Svein Aage Knudsen, *Olje som våpen – Oljetransporter til Norge under nøytralitet og okkupasjon 1939–1945* (Bergen: Bodoni, 2020), 352 s., inb., ill.

Anmäld av Lars Westerlund

I den massiva populärlitteraturen om andra världskriget nämns oljeförsörjningen hos de krigförande och ockuperade länderna endast marginellt. Också studierna av professionella militärhistoriker är få. Inte desto mindre finns en utbredd medvetenhet om att krigsinsatserna och vapensystemen under det senaste seklet i alla skeden stått och fallit med tillgången på olja och dess försörjningslogistik. Ett färskt bidrag till denna förståelse är marinmilitärhistoriken i Bergen Svein Aage Knudsens bok *Olje som våpen*. Från ett flertal vinklar belyser den Norges diminutiva om än inte oansenliga roll i Kriegsmarines oljeförsörjning.

Som krigsteatrar var de nordiska länderna i andra världskriget sekundära med endast två-tre procent av de totala militära personförlusterna: antalet tyska krigsdöda uppgick till 25 000 i Norge, Danmark och Sverige, till 24 000 i Finland jämte östra gränsområden medan 94 000 finländska och 500 000 sovjetiska soldater miste livet. Trots Nordens marginella roll i krigshandlingarna föreligger välgrundade skäl för Knudsen studie. Han undersöker den tyska oljeförsörjningen i Norge – eller för att vara noga – i första hand hur berörda norska instanser som forskningsdepartementet, skipsfartsdirektoratet, de norska tankbåtsredarna och oljebolagen försökte hantera de tyska försörjningskraven. Som Knudsen visar handlade dessa aktörer med antingen sina norgebaserade ekonomiska, administrativa, politiska eller partikulära privatintressen för ögonen.

Sjöfarten var Norges främsta valutainbringande näring och landets handelsflotta utgjorde den femte största i världen. Kvalitetsmässigt tillhörde den de främsta då 2/3 av fartygen var oljemotordrivna och hälften

mindre än tio år gamla. Norges 260 tankbåtar var utan jämförelse de modernaste i världen och utgjorde 1/7 av världens tankflotta. Eftersom oljeförsörjningen var av vital betydelse hade de norska oljebolagen, de ledande rederierna och fiskeriorganisationerna i samarbete med sjöfarts- och näringsmyndigheterna byggt upp ett helt nät av oljedepåer och anläggningar som täckte kustlinjen i hela dess utsträckning. Då de tyska trupperna i april 1940 invaderade Norge övertog de kontrollen av dessa ansevärliga resurser, inklusive ett tjugotal större och mindre norska tankbåtar.

Vid världskrigets utbrott befann sig hälften av det nordiska fartygstonaget på vatten som kontrollerades av de västallierade och blev även taget i dessas bruk. På motsvarande sätt drog Tyskland i varierande former fördel av det övriga nordiska tonnaget. Norge bildade en viktig tysk havsfront mot Storbritannien och från 1942 förlade Kriegsmarine en hel armada örlogsfartyg i de norska vattnen. En betydelsefull fraktsats Knudsen inte tar upp utfördes av de 242 norska tankbåtarna för de västallierade. Dessa svarade för 40 % av oljetransporterna och stödde verksamt landstigningen i Normandie i juni 1944. Däremot kom endast en knapp tiondel av de norska tankbåtarna att segla för tysk räkning.

Knudsen dryftar de norska och tyska tankflottornas egenskaper liksom särdragen i ländernas oljeförsörjning, tyskarnas konvojfart i de norska vattnen, de förlisningar och förluster de allierades minkrig, ubåts-, torpedbåts- och flygattacker tillfogade tankbåtar och oljeanläggningar. Han belyser de efterkrigstida juridiska ansvarsfrågorna och ekonomiska ersättningsfrågorna kring de tankbåtar som deltog i oljetransporterna. De solkigaste rättegångarna pågick i decennier. Knudsen berör även något den omfattande svenska oljechartern från oljedepåerna i Stettin, Kiel och Hamburg till Oslofjorden. Den tjänade perfekt tyskarnas oljeförsörjning och var synnerligen lönsam för såväl redare som sjöfolk. Litteraturen om oljechartern är försvinnande tunn då den i forskningen i Sverige hamnat i skymundan av malmtransporterna, kullagerexporten, permittenttrafiken och det tysk-svenska bankguldets.

Knudsens framställning är initierad, noga med detaljer, basfakta, referenser och avvägda tolkningar. Han har lyckats sammanställa ett fylligt illustrativt material som omfattar omkring 230 foton, reklamer och kartor. I övrigt är det dokumentära källäget emellertid inte gynnsamt och Knudsen

Professor Lars Westerlund har varit forskare vid Riksarkivet i Helsingfors och sysslar som pensionär med bl.a. sjöfartshistoria.

har fått treva sig fram och söka ett funktionellt grepp. Framställningen har därför ställvis fått drag av katalog och kompendium. Boken är skriven för norsk publik och fokuserar på Norge i snäv mening. De tyska transportstaber som pusslade ihop underhållsfrakterna agerade ändå med hela det nordliga sjöfarts- och transportområdet för ögonen. I denna projektion bildade Norge den utsatta nordvästflygeln medan de övriga bärande komponenterna utgjordes av den voluminösa och tämligen säkra fraktsjöfarten på Östersjön, den utomordentligt viktiga trafiken över Kielkanalen till Delfzijl och Rotterdam jämte de nordiska järnvägsnäten. Det precisa tyska stabsarbetet utföll genomgående i en optimerad balansgång som maximerade befraktningseffektiviteten och minimerade krigsriskerna. Då transportformerna sinnrikt kombinerades med den geopolitiska konfigurationen hanterade tyskarna i det stora hela sin nordiska underhållslogistik med bravur.

Den tyska militärledningen hade jämsides med sin rustningsverksamhet från 1935 målmedvetet och långsiktigt byggt upp infrastrukturen för Luftwaffes, Kriegsmarines och arméns bränsleförsörjningslogistik. Den var väl krigsförberedd och drivmedelstillförseln fungerade smidigt under samtliga större och mindre anfallsoperationer som företogs 1939, 1940 och 1941. Lagren var fyllda, oljeinförseln från Rumänien säkrad, produktionen av syntetisk bensin den mest avancerade i världen och distributionen ordnad. Då Sovjetunionen mot förväntan inte kollapsade hösten 1941 nödgades den tyska krigsmakten i allt högre grad hushålla med sin oljeresurs. Inom kort blev denna knapp såväl till sjöss och lands som i luften. Lösningen blev sensommaren 1942 en kraftig framstöt mot det sovjetiska logistikcentret Stalingrad med det yttersta syftet att komma igenom till de hägrande oljefälten i Baku. Då också denna strategiska offensiv misslyckades blev den ofrånkomliga följden mindre motorburen rörlighet, reducerad stridspotential, ökad beträngdhet och hårdnande interna rationaliseringar. Knudsens översikt illustrerar hur samma mönster återspeglades i Norge. Också där gapade vintern 1945 oljecisternerna nästan tomma.



Lars Ericson Wolke, *Stridens verklighet. Döden på slagfältet i svensk historia 1563–1814* (Lund: Historiska media, 2020), 384 s., inb., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Hur upplevde i gången tid svenska soldater – och de var under vissa perioder ganska många – att befinna sig i strid? Vad kan man veta om hur de var bäst motiverade för sitt uppdrag? Hur mycket betydde lojaliteten inom gruppen, den i äldre tider ofta starka religiösa övertygelsen, den mer eller mindre strama disciplinen och tilltron till ledningen? Spelade känslor för fosterlandet någon roll?

Professor Lars Ericson Wolke verksam vid Försvarshögskolan – en av vårt lands främsta militära skribenter – presenterar i denna bok ett antal intressanta genomgångar och fallstudier kring dessa i själva verket mycket existentiella frågeställningar hos svensk armétrupp och örlogsmanskap i äldre tid. Som han påpekar i förordet är studier av den väpnade striden och hanteringen av döden på slagfältet mycket lätta att motivera för akademiker som är aktiva inom dessa sakområden. Närvaron av döden – både som hot eller realitet – utgör själva kärnan i alla krig och samtidigt något som dramatiskt skiljer ut det militära uppdraget från alla övriga professioner, polisen inräknad. Vad är det som får enskilda individer att ge sig in i en verksamhet där risken är så uppenbart stor att bli dödad eller tvingas att döda? Fanns inte ett sådant engagemang skulle ju kriget vara mer eller mindre omöjligt.

Som bekant var 1814 och striden mot Norge det senaste tillfälle då Sverige befunnit sig i krig varför Ericson Wolke hämtat sitt underlag från de då närmast föregående tvåhundraåren. Från dem finns källor tillgängliga som åtminstone i någon utsträckning möjliggör svar på olika frågor kring denna problematik. Med hjälp av bland annat samtida regelverk, instruktioner, eftermälen, protokoll, minnesanteckningar och brev har han kunnat återge åtminstone speglingar av hur stridsmännen tänkte. Föga för-

vånande handlar mycket av skriften om kriget till lands. Men värdefullt nog för oss ägnar författaren ändå visst utrymme även åt erfarenheter från örlogsverksamhet; inte minst ombord på svenska krigsskepp – både i strid och fred.

Samtidigt bör man minnas att stormaktsperiodens Sverige ju var ett sjörike där Östersjön under långa tider betraktades som landets egna Mare Nostrum. Dess centralaxel utgjorde i själva verket en linje från Mälaren över Stockholms skärgård via Åland in till Finska viken. Förbindelserna över vattnen var av avgörande betydelse för landets existens. Boken redovisar studier av effekterna för enskilda stridande av motsättningar och konflikter i dessa farvatten.

På 1500-talet handlade sjöstriden i första hand om dueller mellan enskilda fartyg där det ultimata syftet var att storma och allra helst erövra fiendefartyget. Utöver matroserna bestod därför en stor del av fartygens besättningar av armésoldater. Nästa århundrade förändrades kampen i och med att fartygen byggdes ut till stora artilleriplattformar; äntringsstriden ansågs föråldrad och antalet armésoldater ombord minskade. Tidigare hade man även använt beväpnade handelsfartyg men nu var tiden inne för de stora linjeskeppen i långa slaglinjer som besköt varandra under veritabla kanonader. Ericson Wolke påpekar att detta innebar att besättningsmännen alltmer sällan mötte fiendeskeppens manskap i direkt närmkamp. På de trånga artilleridäcken var de i gengäld utsatta för eldgivning med splitter både av metall och trä som flög omkring i de begränsade utrymmena.

Under det att armésoldater i strid på fast mark slogs i täta skyttelinjer drabbades sjömännen – sammanträngda som de var på batteridäcken – i minst lika hög grad av fientlig eldgivning.

Författaren redovisar relativt överskådligt sex olika sjöslag som spelat en särskilt stor roll i vår militära historia. Början görs med en av de största katastrofer som drabbat den svenska flottan men kanske inte längre är så allom bekant. Den inträffade under nordiska sjuårskriget mellan Sverige och Danmark-Norge 1563 och 1570 som till stor del skedde på Östersjön. Danskarna fick ett påtagligt stöd av den alltjämt betydelsefulla hansastaden Lybeck som sökte blockera vårt land marint. Det var under denna konflikt som Sveriges stolthet örlogsskeppet Mars med många hundra man gick under utanför norra Öland.

Övriga marina händelser som Ericson Wolke särskilt presenterar är striderna vid Oliva 1627, Ölands södra udde 1676, Hangö 1714, Svensksund och Hogland 1790 samt Ratan 1809. Flertalet av dem representerar svenska misslyckanden eller rentav uttalade nederlag. Exempelvis innebar Oliva att polska fartyg slutligen jagade iväg de anfallande svenska örlogsmännen. Och den ryska framgången vid Hangö ledde till att den svenska skyddsvalen av linjeskepp sprängdes varigenom Peter den stores galärflottor senare under flera somrar kunde göra en lång rad aggressiva strandhugg längs den svenska östkusten och där härja tämligen ohindrade med för ortsbefolkningen mycket förödande resultat.

Parallellt härmed växte för svensk del behovet fram av att kunna föra strid i skärgårdsmiljö varför en särskild flotta skapades – en tredje vapengren mellan armén och örlogsflottan. Dessa förändringar innebar att villkoren för de enskilt stridande efterhand blev annorlunda och kampen man mot man återkom.

I slutkapitlet resonerar författaren kring vilka drivkrafter som fick dessa båtsmän och soldater att kämpa vidare trots mer eller mindre vidriga omständigheter. Han presenterar dock inte någon enstaka avgörande förklaring utan redovisar flera och ofta samverkande faktorer. Både till lands och till sjöss gällde under större delen av den aktuella perioden att närstriden var ett viktigt inslag. Den innebar att den enskilde såg motståndaren bokstavligt talat rakt i vitögat och upplevde en omedelbar och överhängande fara.

Ericson Wolke menar att respekt och förtroende för överordnade befäls ordergivning i sådana lägen var en viktig grund för stridsviljan. Dessutom omöjliggjorde den tillämpade taktiken i realiteten att avvika från striden. Till viss skillnad mot kollegorna till lands hade den kämpande sjömannen inga egentliga alternativ. Han var bunden till det egna fartyget; att hoppa över relingen ner i vattnet innebar i själva verket ingen räddning; simförmågan var dessutom inte särskilt utbredd. Vidare invercade enligt författaren ofta en fatalistisk gudstro, stundom kompletterad med en uttalad respekt för begreppen heder och ära – i motsats till feghet.

Än viktigare för moralen var sannolikt hänsynen till de egna stridskamraterna; man svek inte dem i en akut situation. Däremot var det mindre sannolikt att den enskilde sjömannen – långt hemifrån till skillnad mot sol-

daten till lands – drevs av en önskan att försvara den egna familjen eller torvan. Kanske är det mera förvånande att ingen hänvisning görs i boken till någon önskan hos den enskilde sjömannen att slåss för det klassiska begreppet "Kung och Fosterland".

Bakom den mycket välskrivna boken ligger många år av forskning i olika arkiv. Läsarna får möta en lång rad dramatiska gestalter i svensk krigshistoria under de aktuella århundradena. Den tillhörande notapparaten uppfyller liksom ort- och personregistren mycket högt ställda krav. Samma omdöme gäller för den digra käll- och litteraturförteckningen som inspirerar till fortsatta studier av mentala drivkrafter i de marina inslagen i vår militära historia. Detta har alltför länge fått stå tillbaka för krig som fördes till lands.



Johan Rönaby (red.), *On War on Board: Archaeological and Historical Perspectives on Early Modern Violence and Warfare* (Huddinge: Södertörns högskola, 2019), häftad, ill.

Anmäld av Fredrik Kämpe

Det råder ingen brist på litteratur om sjökrig. Böcker om sjöhjältar, sjöslag, vapensystem och operationer finns det ett tillsynes omätligt intresse av. Trots det är det, åtminstone för äldre tid, sällan vi som läsare verkligen kommer nära de människor som befann sig ombord på fartygen och upplevde sjökriget på plats. *On War on Board* är en bok som samlar ett antal artiklar av forskare som försöker ändra på detta. Bland författarna finns flera kända svenska marinarkeologer och marinhistoriker, men även ett par utländska dito. Boken är resultatet av en workshop som hölls på Västerviks museum våren 2017 på temat "Ships at War", ett tema som hade sitt ursprung i ett projekt med samma namn vid Södertörns högskola.

Författarna har valt ämnen som relaterar till sjökrig och deras individuella forskningsintressen, men har alla gemensamt att de fokuserar på tidigmodern tid och på det maritima slagfältet. Detta gör att boken spretar åt ganska många håll, men det kan snarast ses som en fördel. Så ser vetenskapliga workshoppar ofta ut, men det är långt ifrån alltid de leder till en publikation. Att vi som inte var med på workshopen tack vare publiceringen kan ta del av resultatet är mycket bra. Att både historiker och arkeologer tar plats i samma volym är också bra. Ett av de tydligaste exemplen på detta samarbete är att så gott som alla bidragen är illustrerade. Arkeologer brukar vara bättre än historiker på att ta hjälp av bildmaterial, men i boken har även de flesta historiker illustrerat sina bidrag med några bilder. Det gör det lättare för läsaren att ta till sig materialet och förstå "tänket" bakom texten vilket höjer läsupplevelsen avsevärt.

Forskarna har angripit det tidigmoderna maritima slagfältet på olika sätt. Vi får bland annat möta befälspersoners maktsymboler och studera prov-

Fredrik Kämpe är doktorand i historia vid Centrum för maritima studier, Stockholms universitet.

skjutningar av en exakt kopia av en av *Vasas* kanoner. Vi får även läsa om utvecklingen av närstrid ombord och se resultatet av ett verkligt detektivarbete kring de människor som drabbades av en sprängd, numera återfunnen, kanon från ett slag på sjön Champlain i USA 1776. Exempelen visar på den bredd av ämnen bokens författare har tagit sig an, men tack vare deras fokus på det tidigmoderna maritima slagfältet finns ändå en röd tråd i boken. Bidragen utgör tillsammans en fin presentation av olika typer av forskning som görs och kan göras på det området. Flera av bidragen bygger på redan genomförd forskning medan andra utgör presentationer av pågående och till och med knappt påbörjad forskning. På så sätt får läsaren även en bild av olika delar av forskningsprocessen i en och samma bok. Dessutom är referenserna i boken tydliga och alla bidrag avslutas med en litteraturlista. För den som vill läsa mer är det alltså lätt att söka sig vidare.

På det stora hela tycker jag att bokens utgångspunkter och resultat är välmotiverade och tydliga. Men det finns några saker jag ställer mig frågande till, exempelvis motiveringen till att studera den tidigmoderna perioden. Redaktören skriver i introduktionen att "[a]s far as naval ship development is concerned, this was also an unrivalled period." Visst skedde en ordentlig utveckling av skeppsbygget under 1500-talet fram till 1800-talets början, men att den perioden skulle vara särskilt mycket mer dynamisk, vilket ordet *unrivalled* antyder, än till exempel perioden 1850–1900 har jag svårt att gå med på. Jag har hört forskare beskriva i stort sett alla perioder på detta sätt, med det gemensamt att det alltid är deras "egna" period som är så föränderlig. Men tidsperioden är intressant ändå, en sådan motivering behövs inte. En annan sak jag inte riktigt förstår är viljan att koppla bidragens exempel till ett slags högre fråga om människan och kriget överhuvudtaget. Jag tycker inte att det riktigt knyter an till bidragen, och jag tycker inte heller här att det behövs för att göra bokens innehåll intressant.

Boken är skriven på engelska och kan, tillsammans med att den finns fritt tillgänglig på Diva, därför nå en bred publik. Detta är särskilt bra eftersom många av forskarna arbetar med svenska exempel. Det blir ett sätt för den intressanta svenska forskningen, med Östersjöns världsunik förmåga att bevara vrak, att nå utanför Sverige. Men härvid finns också ett problem. En minoritet av författarna har engelska som modersmål och det

märks. Bokens språk är ofta ganska svengelskt, med underlig meningsbyggnad, felstavningar och felöversättningar. Men då dessa fel endast i enstaka fall påverkar förståelsen tycker jag inte att detta problem ska överdrivas. Sannolikt var budgeten för boken inte särskilt stor och möjligheten att ta in en professionell språkgranskare därför obefintlig. Alternativet hade i så fall varit att ge ut boken på svenska istället eller kanske att inte ge ut den alls. Båda dessa alternativ hade varit sämre.

Sammantaget utgör *On War on Board* en spännande antologi om sjökrig med fokus på människor och deras upplevelser av det tidigmoderna maritima slagfältet. Vi kommer ovanligt nära den upplevelsen. Effekterna av kanoneld, närstrid, mod och rädsla såväl som symbolers betydelse kan ge oss en ökad förståelse för dessa människor, även om vi förhoppningsvis aldrig själva behöver uppleva något liknande.



Gelina Harlaftis, *Creating Global Shipping: Aristotle Onassis, the Vagliano Brothers, and the Business of Shipping, c. 1820–1970* (Cambridge: Cambridge University Press, 2019), 375 p., hardback, ill.

Anmälld av René Taudal Poulsen

Maritime history remains a niche within historical research, usually attracting only little attention from mainstream economic and global historians. Gelina Harlaftis laments this fact in her new book on the emergence of global shipping enterprises, and attributes it, amongst other factors, to shipping's 'intangible' nature as a service industry with truly international operations, and to ship-owners' preference for business secrets. Harlaftis holds the ambition to reach out beyond the niche, positioning shipping in the wider history debates on the emergence of global enterprises in the nineteenth and twentieth centuries. She succeeds in this endeavor, showing how Greeks pioneered new business organizations, which became common in the global shipping industry. For a century, Greeks have belonged to the top echelons of shipping, carrying and integrating global trade.

Harlaftis has authored several books and numerous articles on nineteenth and twentieth centuries' Greek maritime history, and attributed the Greek stronghold in shipping to effective networking and the Greek diaspora. With her new work, she adopts a new analytical approach, focusing on the emergence of global shipping organizations through the lenses of two deep case studies: the Vagliano brothers and Aristotle Onassis. For both cases, she has carried out extremely comprehensive archival studies, ranging from archives in the Ukraine and Russia over the Bank of England to the FBI.

Entrepreneurial and effective networkers, the Vaglianos and Onassis rode on the two major waves of globalization: The Vagliano brothers in the

nineteenth century and Onassis in the twentieth. Originating from maritime Cephalonia, the Vaglianos started their careers at sea and leveraged entrepreneurial, Greek networks. The oldest brother, Mari Vagliano settled in Russian Taganrog on the Azov Sea, where he established an international trading house and expanded it to a very large scale. He grew his business in tandem with Russian colonization efforts in this Russian frontier region, and he diligently utilized business opportunities from the Crimea War to build up his business in Russian grain exports and shipping. From the 1850s to the 1880s, he and his brothers expanded from Russia, over the Mediterranean to the UK. Panagi Vagliano set up businesses for the family in London, capital of the world's first industrial nation and the world's key shipping market, and he invented "a megashipping agency; a hybrid form comprising shipping firm, shipping agency, shipbroking and ship-management office" (p. 145). Among the Greeks, the Vaglianos' London office was an early adopter of steam propulsion, and it became pivotal in the global expansion of Greek shipping in cross-trades. Not only did the office invest in steam ships, it also helped other Greek ship-owners with ship management, chartering, sale and purchase, and finance. The Vaglianos' business was vertically integrated and highly networked, and it came to define a successful organizational model for Greek ship-owners, paving the way for the Greek ascent in global tramp shipping in the twentieth century.

Onassis' rise in global shipping from the 1930s to his death in 1975 largely coincided with the second wave of globalization. Investing in tobacco trades, whaling, liner shipping, and aviation, Onassis' claim to fame were the crude oil tankers. His shipping group prospered in tandem with the global oil economy, or, in fact, it contributed to fueling it, as he introduced ever-larger supertankers from the 1950s to 1970s. Onassis, of course, also gained international fame due to his marriage with Jacqueline Kennedy, and became the protagonist in literally tons of books and articles through the years. Harlaftis, however, brings new findings to the table with her focus on Onassis' organizational innovations in global shipping. She has also been the first to gain access to the Onassis archives. This has allowed her to provide a detailed and convincing account of how Onassis built his shipping business. Onassis' deliberately complex organizational structures with so-called 'A, B, C, D and E companies' were truly global

René Taudal Poulsen (Ph.D.) is associate professor in business history and strategy at Copenhagen Business School, and conducts research on environmentally upgrading the shipping industry.

in nature and widely dispersed. He had holding companies in Panama, and financed single ship-owning companies through the US loan markets, backed by oil-major time-charters. Chartering and operations took place from Monaco, and crewing from Piraeus. Montevideo offices conducted accounting, while the ships carried the flags of open registers. This setup gave the Onassis group considerable flexibility and competitive advantage in an industry, where national protectionist measures are always a risk. In this way, Onassis set the model for modern day shipping companies.

Flexibility proved critical both for Onassis and the Vaglianos. They became subject to legal investigations in their major markets, the US in the first case, and Russia and the UK in the latter. Harlaftis sides with her protagonists, and sees the investigations as "...indicative of how national interests try to restrict global economic activities, using foreign businessmen as scapegoats for their internal political and economic problems" (p. 291). Defending Onassis' organizational set-up, Harlaftis also argues that in "today's world of global business it is accepted that the benefits of offshoring are less on cost reduction and more on such benefits as flexibility and speed in delivering business solutions" (p. 236). Although she convincingly documents that Onassis operated tankers, which had immaculate, white hulls and distinctive "Olympic" names, with high quality and high-paid crews (compared to other Greek ship-owners), she fails to elaborate on the dark sides of the 'flexible, global shipping organizations'. In the case of global shipping, cost-considerations have certainly been the key motivation for offshoring, not just the quest for flexibility. Flexibility simply allows for cost reductions. Ship-owners have used the mobile nature of their assets and global organizations to evade taxation and open ship-registers have caused a decline in seafarers' working conditions in the last couple of decades. While Onassis cannot take blame for these developments, the flexible – and 'invisible' – shipping organizations, to which he clearly contributed, were certainly key enablers for them.

The Greeks created global shipping, according to Harlaftis, while retaining a distinct Greek profile to the present day. In my view, it is somewhat disappointing that a book on the emergence of global businesses ends with a quote from a ship Greek master, in which he makes the following praise: "We are proud to continue thousands of years of Greek tradition at sea. God bless Greek shipping" (p. 293, my emphasis).



Martin Jes Iversen and Jesper Buhl, *Danish Shipping in the 21st Century – Navigating troubled waters* (London: Palgrave Macmillan, 2020), 78 p., hard back, ill.

Anmäld av Hanna Hagmark

Danish Shipping in the 21st Century – Navigating troubled waters" is a study of structural and strategic changes that the Danish shipping industry experienced during the first two decades of the new millennium. It is published by Palgrave Studies in Maritime Economics, a recently established interdisciplinary series that aims to increase people's understanding of the maritime industries as a significant player in the global economy. Although the primary focus is on port economics, logistics and shipping finance, the series also caters for the interest of researchers interested in maritime business and economic history.

The study by Iversen and Buhl starts off with an exemplary summary of the paradigm shift that took place within Danish shipping around the turn of the millennium. Not only did the ownership structure change, from a handful of old shipping companies that totally dominated the industry to a more diversified sector marked by a higher number of companies of different sizes that together created a more dynamic industry. Policy-wise, there was a shift from striving for increasingly liberal trade conditions to focusing on improving conditions for the Danish maritime cluster as a whole, including issues like education and research. The central argument of the book is that from the turn of the millennium, the traditional characteristics of Danish shipping underwent fundamental changes in terms of both strategic and structural dynamics, which in turn transformed the industry at the core. One indicator of this was the increasing number of members in the Danish Shipowners' Association, a.k.a. Danish Shipping, from 20 companies in 1997 to 48 in 2019. According to the authors, this increase was a result of a new dynamic and agile business structure found within

Hanna Hagmark är doktor i historia och VD för stiftelsen Ålands sjöfartsmuseum. Hon är vice ordförande i Ålands sjöfart, en intresseorganisation för sjöfartsnäringen på Åland.

Danish shipping at the dawn of the new millennium. They go on to note the remarkable stability of a small number of very old companies on the one hand, contrasted with a high turnover of medium-sized companies on the other. They tie this to J. A. Schumpeter's idea of "creative destruction", in which the destructiveness is illustrated by the disappearance of almost 85 % of the 1980 top-30 companies by 2020. The creativity is found in the high number of very young companies on the same list, of which nine were founded in 2009 or later.

The authors go on to present the twelve newest shipping companies on the 2019 top 30-list, all founded in the 21st century, in some detail. The purpose is to identify patterns of innovation among these newcomers and they do so by looking at three different perspectives; entrepreneurial capabilities, knowledge-based networks and creative responses. They highlight a number of strategies and approaches that explain the success of these newcomers, such as exploring new niches in the market, coming up with novel responses to finance and marketing as well as finding and focusing on asset light operations. However, the one aspect that seems to have been the most significant one, was access to personal networks within both the Danish and the international shipping cluster, for although the companies were young in themselves, they were set up and run by people who had decades of experience from the old well-established companies, and who, over the years, had developed important professional networks and personal relationships that they brought with them to their new companies.

Following the introductory chapter, the subsequent three chapters put the spotlight on three selected companies: Hafnia Tankers, Norden, and Maersk. The style of writing is quite different from the initial chapter, with each chapter presented as "a case study with real-life examples of dilemmas and opportunities faced by the top management and the company". In all three chapters, the focus is on how these companies found ways to navigate the troubled waters of the 2010s, told from the point of view of the CEO. It is an approach that really works and it does give a very fascinating insight into the top-tier of the shipping world. The language is personal, the stories almost anecdotal and perhaps that is what makes them so easy and captivating to read. Being a social historian with limited interest in business and economic history, picking up a book on maritime econom-

ics is perhaps not the most natural thing to do. However, with a genuine interest in shipping, these three case studies added a lot of insight into the world of shipping.

The concluding chapter wraps up the core arguments of the authors nicely, that the sustained relative strength of Danish shipping in the world is founded on the continued effort to reinvent business models together with an entrepreneurial spirit based in a lot of shipping know-how and a sophisticated regulatory framework supported by research and education.

The book "Danish Shipping in the 21st Century - Navigating troubled waters" is a pleasurable and informative read. My only critical comment is that the book would have benefitted from better proof-reading of the text, perhaps by a native English-speaker. That disregarded, I think this book will no doubt interest the audience the editors of the Palgrave Studies in Maritime Economics aim to attract; academics, policymakers, regulators and international maritime authorities and organisations. It will further attract people directly involved in the shipping industry itself and those interested in it.



Larrie D. Ferreiro, *Bridging the Seas - The Rise of Naval Architecture in the Industrial Age, 1800–2000* (Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 2020), paperback, illustrated.

Anmälld av Emmanuel Guy

Bridging the Seas opens with an epilogue recalling the story of the *Great Eastern*: an innovative and infamous steamship designed to serve the burgeoning Australian trade of the 1850s. The project ended up a commercial failure. But with his detailed recollection, Ferreiro skillfully makes the point that Isambard Kingdom Brunel, the British civil engineer behind the project, used processes to design the vessel and plan for its construction that launched naval architecture into a new era. The story is fascinating in itself and lays out the intellectual endeavour for the book. Starting in 1800 and continuing up to the turn of the millennium, the purpose of the book is to successively analyze how scientific knowledge of the physical behaviour of a ship is mobilized, along with technological knowledge involved in its production, to predict the ship's performance before it is actually built. Special attention is paid to innovations marking turning points in this complex process, as well as to the men playing an instrumental role in the birth of such game changing technologies. Plus, it is an enjoyable journey for the reader thanks to the almost novelistic, yet precise style.

Rather than following a purely chronological account, arguments are grouped under seven separate themes. Chapter 1 looks at how naval architects optimized sailing ships during the decades when steamships were gradually deployed. Chapter 2 exposes the knowledge development necessary to grasp and assess the building of iron structures. The influence of the rail sector mentioned here (and elsewhere in the book) will not go un-

noticed by readers with an interest in transportation as a whole. Chapter 3 focuses on the use of scientific knowledge to preestablish fundamental ship characteristics such as stability and speed. Chapter 4 looks at the standardization of practices through the emergence of classification societies and institutionalized shipbuilding norms. Chapter 5 is also concerned with standardization, but turning this time to the formal training of naval architects and the professionalization of the sector. Chapter 6 draws out how influential alliances between navies and governments helped to develop, within academic settings, laboratories equipped to test the behaviour of scaled models to further the understanding of the physics of ship behaviour. Chapter 7 studies iconic tools of the naval architect to pave the way to a discussion of the role of computerized design tools. This leads to concluding remarks on the generalization of a systemic approach as naval architecture grew in time.

To properly appreciate the book, it is of course important to keep in mind its intended purpose. I am emphasising this obvious fact as I feel that organizational scholars, shipping economists and probably many maritime historians as well, will likely be left with a feeling of lost opportunities as they reach the conclusion of this detailed, passionately researched and abundantly illustrated, historical account. The social, political, economical and institutional settings in which individual naval architects of exceptional influence work to demonstrate the added value of their innovative techniques are by no means ignored. Indeed, the author pleasantly turns to literature to set the context of a constantly transforming professional practice. Yet, the demonstration is always about illustrating changes to *how* ships are designed and built. Some might feel that the reflection would have been enriched by at least occasionally reversing the question and asking *why* ships are being built. This would have called for a closer examination of pressures brought on by societal changes that shipowners might pass on to naval architects in their design briefs. There are a few passages where this might appear particularly obvious (or frustrating) to readers. One is definitely the five pages of Chapter 5 looking into the role of women in naval architecture. Given the scrutiny shipping economists have paid to containerization and its transformative impact of liner shipping it also comes as a surprise to see the subject so briefly summed-up in the epilogue.

Initially trained as a deck officer, Emmanuel Guy, Université du Québec à Rimouski followed a multidisciplinary academic path earning degrees in anthropology, resources management and geography leading him to a professorship in maritime transportation and policy.

As I made obvious in the paragraph above, I approached Ferreiro's work not with the perspective of a naval architect but rather as an organizational scholar studying maritime transportation. Given that a good part of my own research work addresses the influence of culture and institutions on shipping markets, I was particularly intrigued by the section "The Social History of the Bulbous Bow" in the chapter aimed at underlying the important role of laboratory-tanks to test hull behaviour. The reader finds there a clear explanation of how the bulbous bow functions and the reasons for its efficiency. A detailed account of its appearance in history goes back centuries before the period targeted by the book, to a time when naval ships were powered by rowers. But among the common threads of the section, appears the argument that the device is commonly misunderstood and because of this lack of knowledge, the bulbous bow has been turned in the public eye into something it is not. Earlier in the book, the author also criticizes economists of basing their "sailing ship effect" on a misunderstanding of the transition from sail to steam. The author formulates a similar a complaint in the book's final words: choosing to end his overview of two hundred years of epic technological change by citing:

There does not exist in the world a more thankless career and profession, for those who dedicate themselves to it, than that of naval architecture (...) Honorato Bouyón, former engineer-director of Spain's Cuerpo de Ingenieros de Marina, 1833. (p. 308)

The sentiment of the engineer contemplating the disappearance of the once mighty Spanish fleet resonates with the author who states that he finds in the quote a good part of his motivation to undertake this vast historical review. This perceived thankless invisibility among the public is a common feature of discourses held by contemporary shipping stakeholders. This observation is revealing of a central feature of the book: it is in many ways an account by an insider. Of course, Ferreiro has not experienced in person most of the events detailed in the book. Yet, the historical account is written by a trained naval architect who "led a career in naval architecture that spanned almost 40 years, working and studying at military and civilian institutions in three nations, which allowed me to know professionals in the field from all over the world" as attested in

the preface. The book is in some respects an auto-ethnography. By stating this, I do not want by any means to relativize the value of the monumental amount of historical facts documented and organized in the book. To the contrary, I want to point out that it has a wider scope than its claimed intentions.

Perhaps of greater significance to a larger readership, I am concluding this review by stating that *Bridging the Seas* is now on the list of my recommended readings for my master students in maritime affairs. Scholars setting out to grasp how contemporary shipping is organized and how shipping markets have evolved into their current state will find here an eloquent illustration of one of their main drivers of change. The historical setting might be the British industrial revolution or the rise of Asia in a globalizing economy; the client might be the greater naval force of its era or a more anonymous merchant but in all cases naval architects develop new solutions to answer an enduring shipowners' need: *more predictability*.



Mikko Huhtamies och Juha-Matti Granqvist, *Onnettomuus ja onni. Kauppalaivojen haaksirikot ja pelastustoimet Itämerellä 1600-1800-luvuilla* (Lycka och olycka. Handelsfartygens förlisningar och räddningsinsatser på Östersjön under 1600–1800-talen) (Helsinki: Suomen Kirjallisuuden Seura, 2019), 264 s.

Anmäld av György Nováky

Sällan har vi i Sverige förstått att se på Östersjön som en självständig historisk kategori. Skeppen seglar, som bekant, mellan olika samhällen, olika ekonomiska och sociala system och måste anpassa sig till varierande, sinsemellan ofta väldigt olika, institutionella omständigheter. På så vis skapas också en sorts havets gemenskap med en egen dynamik och påverkan på samhällen omkring. I grund och botten är dock havet i sig den främsta förutsättningen, och det största problemet, för lyckad seglats. Väder och vind, kunskap om rutterna, kaptenens och manskapet färdighet, skeppets skick, och ibland ren tur, avgjorde huruvida seglatsen blev lyckosam och kanske även lönsam. Märkbart ofta gick allt fel.

I föreliggande antologi, utgiven inom den utmärkta historiska serien "Historiallisia tutkimuksia", av *Suomen Kirjallisuuden Seura*, riktas blicken på sjöfarten, dess förutsättningar, problem och effekter på samhällen kring Östersjön.

I antologins första artikel "Kolme mailia Helsingin pookista merelle" (Tre mil till havs från Helsingfors båk) sammanställer Mikko Huhtamies en omfattande statistik och ger en tematisk överblick över 1024 förlisningar 1745–1802. Källmaterialet består främst av Norra dykerikompaniets (1729–1799) handlingar i Riksarkivet. Förvisso når inte författaren periodens alla fartygshaverier, inte ens huvuddelen av dem, men mönstren han finner ger en sannolik uppfattning om förlisningar på Östersjön och i Finska viken. Perioden som studeras är särskilt intressant eftersom byggandet av Sankt Petersburg hade påbörjats 1703 vilket ledde till att fartygstrafiken

till Neva ökade kraftigt, och borde därför ha syns i förlisningssiffrorna för Södra Finland. Så tycks, enligt Huhtamies, inte ha varit fallet – han finner endast 71 förlisningar i finska vatten av skepp på Sankt Petersburg-traden. Som en möjlig orsak till det relativt låga antalet haverier undersöker Huhtamies båkarnas och fyrarnas betydelse för säkrare fartygstrafik. Ett antal fyrar och båkar tillkom under 1700-talet vid de svenska kusterna. Han kan dock övertygande visa att dessa hade en marginell eller ingen betydelse för tryggare sjöfart. Fyrarna tändes sällan och när de var tända syntes inte ljuset särskilt långt, högst ett par sjömil. Otända båkar var förvisso ännu mer meningslösa för sjöfartens säkerhet. Andra tänkbara orsaker, kan, enligt Huhtamies, ha varit faktumet att skeppen till och från Sankt Petersburg vanligtvis seglade längs den baltiska kusten och norra Estland, dels att strandröveri var vanligare i Baltikum varför förlisningar hölls hemliga. Här finner läsaren kanske den svagaste punkten i en i övrigt mycket bra artikel. Orsaksförklaringarna för variationerna i antalet förlisningar är ibland vaga och ger en möjlighet till intressant fortsatt forskning. Huhtamies artikel fungerar väl som en ingång till resten av antologin. De därpå följande artiklarna går mera i detalj in på särskilda frågeställningar eller temata.

I artikeln "Niin kauaksi kuin Itämeren riittä" (Så långt Östersjön når), behandlar Kasper Kepsu sjöfarten och rederiverksamheten i Nyen och Narva. Artikeln bygger på källmaterial från rådhus- och kämnärsrätterna i Nyen och Narva. Med utgångspunkt av dessa städer målar författaren en bild som visar både den ekonomiska och den sociala betydelsen av städerna för handel, sågverk, fartygsutrustning och sjöfart. Från perioden 1671–1680 till 1691–1700 ökade exporten av virke och timmer från Nyen åttiofalt. Siffrorna från Narva är motsvarande. Kepsu räknar till ett fyrtiotal skepp byggda i regionen och ägda av lokala borgare. Dessa ägde ofta även sågar och varv. Under den svenska kronan hade alltså städerna en oerhört stor ekonomisk betydelse.

Norra Dykerikompaniets arkiv erbjuder ett sällsynt intressant material för att utforska förlisningar vid svenska kuster. I artikeln "Vedenalaiset konstit" (Undervattenskonster), diskuterar Mikko Huhtamies kompaniets tillkomst och dess grundare Mårten Triewald, som Huhtamies karakteriserar som en för 1700-talet typisk entreprenör. Triewald var snabb att tillämpa och förbättra innovationer som han tog med sig från England, exempel-

vis dykklockan och ångmaskinen. Artikeln tecknar en mycket intressant bild av Dykerikompaniets födelse, dess organisation och de tekniska verktyg som företaget använde i sin verksamhet. Dykerikompaniet, var, enligt Huhtamies, en effektiv organisation för att rädda och ta hand om varor till nytta för kompaniet självt och skeppens och varornas ägare, och ett viktigt informationscentrum för redare, köpmän och försäkringsbolag.

Kompaniet auktionerade ut vrakgodset. Dessa undersöks av Juha-Matti Granqvist i artikeln "Hylkytavaran jättijako" (Jättedistribution av vrakgods). Artikelns tyngdpunkt ligger i Helsingfors, men auktionerna i Ekenäs och Åbo har också använts i studien. Författaren finner att de flesta auktionerade vraken var tvåmastade, mindre än hundra lästers briggar, brigantiner och gallioter från hela Västeuropa. Vi får en mycket bra uppfattning om hur auktionerna organiserades och vem som köpte varorna. Auktionerna gav betydande möjligheter för regionala aktörer. Genom auktionerna kunde finländska köpmän få tillgång till produkter för försäljning och redare samt skeppare skepp eller skeppsdelar som kunde återanvändas. Granqvist ger en intressant bild av de ekonomiska konglomeratens aktiviteter och nätverk i södra Finland. Förutom kartläggning av auktioner och köpare är betydelsen av återvinning av delar för fartygsutrustning ett nytt och spännande forskningsområde.

Dykerikompaniets verksamhet var begränsad till det Svenska riket. I övriga delar av det svenska väldet hanterades räddning och bäring på andra sätt, även om de svenska lagarna för det mesta gällde fram till stormaktens slut. En inblick i hur verksamheten hanterades på Dagö under ryskt 1700-tal ges av Kersti Lust i artikeln "Kartanonherrat meripelastajina (Gudsägare som sjöräddare). Lust visar hur "östlig feodalism" tillät godsherrar att utnyttja skeppsvrak och bärgade varor till sin egen fördel. Med två adelsmän, friherre Otto Reinhold von Ungern-Stenberg och greve Jacob Pontus Stenbock, och två förliste skepp *S:t Joris* och *Louisa Carolina* belyser författaren de ekonomiska och sociala förhållandena och strukturer som betingade bärgningsverksamheten i ryska Baltikum. Herrarna kunde utöva sin makt över sina bönder och hindra att myndigheterna fick kontroll över, eller ens kännedom om, bärgade vrak. Situationen var alltså helt annorlunda än i de vatten där Dykerikompaniet var verksam.

I artikeln "Merivakuutus, kiista ja konsuli" (Sjöförsäkringen, tvisten

och konsuln) behandlas sjöförsäkringar. Katja Tikka diskuterar haveriet av skeppet *Anna Christina* 1753 och de försäkringsförvecklingar det ledde till. Försäkringshandlingar är svåra att hitta från denna tid, men i fallet *Anna Christina* finns det gott om domstolsmaterial. Skeppet med last gick förlorat vid den baltiska kusten, manskapet räddade sig dock. Det svenska sjöförsäkringskompaniet hade grundats 1739, men Tikka menar att dess verksamhet under ett antal årtionden var ekonomiskt och juridiskt osäkert och oklart, varför man hellre vände sig till utländska försäkringsgivare, speciellt till Lloyd's. I artikeln används skeppet *Anna Christina* och dess skeppsbrott för att beskriva funktionerna av det ännu omogna sjöförsäkringssystemet, och försäkringstagarnas svåra position i försäkringsärenden. Särskilt problematiskt ses att de olika rättsinstanserna varken hade rutiner för eller kunskaper i dylika frågor.

Ett annat haveri diskuteras av i "Kadonnut Frankfurt" (Det försvunna Frankfurt) av Mikko Huhtamies och Juha-Matti Granqvist. Skeppet var ute sent, i oktober, på väg mot Sankt Petersburg, när det förliste, sjönk och försvann, med en last av varor av exempellös lyx beställda av det ryska hovet. Författarna studerar främst de diplomatiska problem som uppstod då gods från skeppet började dyka upp hos fiskare och bönder. De noterar också att den ökande handeln på Sankt Peterburg ledde till ett risktagande, som exempelvis sena höstseglatser.

Flera av artiklarna i antologin diskuterar strandröveri. I antologins avslutande artikel "Itämeren viimeinen merirosvo" (Östersjöns sista pirat), av Yrjö Kaukiainen, behandlas den ökända strandrövaren från Gotska Sandön, Petter Gottberg (1762-1831), som författaren även skrivit om i Forum navale nr. 73. Kaukiainen går igenom en lång rad beskrivningar över Gottberg. Det finns mycket få bevis, enligt Kaukiainen, på att Gottberg skulle ha gjort sig skyldig till legendernas grymheter. Ursprunget till överdrifterna tycks ha varit traderade myter och medvetna "förbättringar" med ingen eller lös verklighetsanknytning. Som en analys av hur legender skapas är texten utmärkt. Hans artikel äger dock validitet även för dagens fria, och ibland anarkistiska, informationspridning. På så sätt utgör artikeln en utmärkt avslutning på antologin.

Antologin fungerar mycket bra som en helhet. Texterna bygger på mycket god källkännedom och författarna är väl belasta i den senaste

forskningslitteraturen. Även om förlisningar utgör ett gemensamt ledmotiv, belyser varje artikel olika aspekter av temat, så att slutresultatet bildar en sammansatt översikt av ämnet med många intressanta och belysande detaljer. Visserligen ligger fokus geografiskt huvudsakligen på Finland, i viss mån Estland, men resonemangen som förs äger giltighet för hela riket och hela havet.

Slutligen anser jag att det finns tre aspekter i antologin som borde uppmärksammas mer inom svensk forskning. För det första: antologin gör ett intressant försök att hålla havet i fokus. Studier av hav som egna analytiska kategorier skulle berika även vår forskning. För det andra: Östersjön borde bättre integreras av svenska historiker som en del av narrativet om riket och väldet. Det som skedde på och kring havet hade betydelse för alla samhällen längs dess kuster, inte minst det svenska. Och för det tredje: i antologin lyckas författarna hitta frågor och utnyttja källor från svenska, finska, ryska, estniska, danska och engelska samlingar, som vi inom svensk historia inte uppmärksammat särskilt mycket. Det mest iögonfallande exemplet är Dykerikompaniet, som ju i antologin ges en central betydelse för räddning och bärgning i Östersjön. Mig veterligen har ingen studie gjorts i Sverige av kompaniet.

Detta är en utmärkt antologi som tillför ny kunskap, nya idéer och väcker nya tankar. Det vore en god gärning om den någon gång gjordes tillgänglig för en internationell läsekrets.



Tomas Svensson och Sture Sundén, *Hela folkets båt: Hur två av världens mest kända segelbåtar skapades* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2019) 199 s., häftad, ill.

Anmäld av Mats Kero

Boken utreder den gamla stridsfrågan om vem som egentligen konstruerade den Nordiska Folkbåten, en fritidsbåt av närmast kultstatus som ännu nästan 80 år efter introduktionen tillverkas i plast utifrån de gamla klassreglerna och oförändrad design. Dessutom redogörs för utvecklingen av dess efterföljare på 1960-talet, IF-båten eller den Internationella Folkbåten som den ursprungligen kallades. Författarna är själva seglare och Tomas Svensson skriver artiklar om fritidsbåtar och dess historia i dagspress; Sture Sundén är son till Tord Sundén som gjorde ritningarna till bägge båtarna. Bokens intresse ligger först och främst i hur den Nordiska Folkbåten skapades och dess eventuella samband med samhälleliga förändringar som låg i tiden: folkhemmet och funktionalismen. Den ger också ett fascinerande porträtt av en av båtens fäder: skeppsredaren, seglarlegenden och kulturpersonligheten Sven Salén – idag märkligt bortglömd.

Internationellt är bilden att Folkbåten är en internordisk konstruktion utan någon enskild upphovsman, en unik sammansmältning av olika konstruktionsidéer vilket är en del av dess varumärke. Tord Sundén var alltså blott ett slags ritbiträde till den nordiska kommitté som utformade båten i samklang med Skandinaviska Seglarförbundets intentioner och bidragen i den konstruktionstävling som utlysts för ändamålet. Även Sven Saléns roll är ofta starkt nedtonad. I Sverige är bilden mindre entydig då Salén och Sundén ofta lyfts fram – den senare med betoning på att hans insatser är kontroversiella. Tomas Svensson och Sture Sundén menar emellertid att fördjupad analys av tillgängligt källmaterial styrker Tord Sundéns anspråk på att vara Folkbåtens konstruktör. De stora dragen i deras skildring av Folkbåtens tillkomst är som följer.

Mats Kero är fil. lic. och medlem av Forum navales redaktionsråd.

Kappsegling var länge styrande för segelbåtutvecklingen. Resultatet var båtar som var föga användarvänliga som familjebåtar och onödigt dyrbara i produktion. Hösten 1939 framfördes därför från GKSS (Göteborgs Kungl. Segelsällskap) ett förslag om en konstruktionstävling för en nordisk entypsbåt. Båten skulle ha två kojor för vuxna och två för barn och ungdomar, vara enkel och lättskött för både weekendsegling och kappsegling. Svenska Seglarförbundet beslöt att framföra förslaget till Skandinaviska Seglarförbundet som dock på grund av kriget inte kunde sammanträda förrän i november 1940 i Helsingfors. Vid dess sammanträde beslöts emellertid att bordlägga frågan med hänvisning till det osäkra läget.

Här börjar historien om Folkbåtens upprinnelse divergera i motsägelsefulla versioner. Sven Salén (som då var avgående ordförande i Skandinaviska Seglarförbundet) framställer i sina memoarer *Episoder* förslaget som sitt eget, vilket ledamöterna omfattade med stor entusiasm. I alla händelser lyckades Salén få fria händer för projektet av styrelsen om än kanske efteråt. Båten skulle vara billig att bygga, stor vikt skulle läggas vid dess lämplighet för fabriksmässig serietillverkning. Ungefärlig vattenlinjelängd (6 m.), bredd (2 m.), fribord, segelarea, kölvikt, liggplatser (3-4) mm. specificerades. Tävlingsförslagen skulle vara inlämnade till Svenska Seglarförbundet senast 15 maj 1941. Bland de 58 inkomna förslagen ansågs ingen vinnare kunna utkoras, istället bestämde man sig för att låta en fackman göra ritningar utifrån prisnämndens intentioner och tävlingsförslagen. Vid ett besök av Sven Salén, som var prisnämndens ordförande, på Eriksbergs varv skall varvets VD ha framkastat att ritningarna kunde göras av deras anställde ingenjör Tord Sundén. Så blev det också och efter ytterligare ändringsförslag från prisnämnden antogs de slutliga ritningarna i oktober 1941 och villkorades med att ingen särskild konstruktör skulle anges, ehuru Tord Sundéns signatur stod på ritningarna. Fördröjd av den svåra isintern kunde sedan Tord Sundén premiärsegla den Nordiska Folkbåten den 25 april 1942 i Göteborg. För att säkerställa projektets framgång beställde Salén själv 60 båtar på ett bräde från två varv, ett på västkusten och ett på ostkusten.

Man kan fråga sig varför det var så viktigt att driva igenom detta nordiska fritidsbåtsprojekt under brinnande världskrig när segling var antingen förbjuden eller ytterst begränsad i våra grannländer? Svaret torde ligga i

Sven Saléns person. Han förenade många roller som få har gjort: en driven entreprenör och affärsman som byggde upp vad som blev ett av världens största kylbåtsrederier; Sveriges kanske främste kappseglare någonsin som vinnare av ett flertal prestigefyllda internationella cuper och av Bragdmedaljen, uppfinnare av nya segeltyper (genuan och den liksidiga spinnakern), organisatör och drivkraft bakom Sveriges seglingsframgångar under efterkrigstiden; framstående kulturpersonlighet som medgrundare och finansiär av Visans Vänner och det som blev Svenskt visarkiv. Dessutom var Salén mångårig ordförande för Skid- och Friluftsrådet. Till detta kan läggas vänskap och umgänge med statsministern Per-Albin Hansson. Sven Salén var knappast socialdemokrat men tilltalad av Per-Albins vision av folkhemmet liksom av funktionalismen. Allt detta kokade möjligen ned i att den rastlöse handlingsmänniskan Salén, vars sjöfartsaffärer nu var begränsade av kriget, såg en chans att göra en insats både för seglingen och för folkhemmets fritid i patriotisk anda. Man skulle bygga en hela folkets båt billigt och rationellt genom fabriksmässig produktion som förde ut folk i dittills oanade skaror på sjön under en stärkande och uppbygglig fritid. Så såg i varje fall den vision som Salén basunerade ut, menar Svensson och Sundén.

Det hela var naturligtvis orealistiskt. Träbåtsbygge är inte lätt att förena med massproduktion och fordrar en betydande hantverksskicklighet. Föga gjordes också i praktiken för att befrämja serieproduktion. Det var sannolikt inte rationellt heller då produktionsvolymen bortsett från den initiala beställningen av Salén förblev blygsam. Det totala antalet tillverkade folkbåtar i Skandinavien under de första 20 åren var cirka 1 200 och de mest anlitade båtvarven tillverkade i genomsnitt 8-15 båtar om året. Efterfrågan på en "folkbåt" fanns helt enkelt inte även om just varianten Nordisk Folkbåt hade en ovanligt stor efterfrågan för att vara segelbåt. Folkbåten kostade för 60 år sedan mer än både bilar och bostadsrätter, påpekar författarna. Fritidsbåtsrevolutionen för "vanligt folk" fick vänta till 70-talet när plasten hade gjort entré som byggnadsmaterial. Här blev Folkbåtens efterföljare IF-båten, en något uppskalad Folkbåt med högre fribord och större utrymmen med just Tord Sundén som konstruktör också en stor framgång. Då var Sven Salén död och en bitter strid om upphovsrätten till Folkbåten avslutad – eller åtminstone bordlagd.

Tord Sundén (1909-1999) var även Folkbåten förutan en av Sveriges största båtkonstruktörer. Han var utbildad skeppsbyggnadsingenjör på Chalmers och arbetade som sådan på Eriksbergs varv när Folkbåten kom till. Sundén hade redan skapat en framgångsrik karriär som "hobbykonstruktör" av kappseglingsbåtar och var själv skicklig kappseglare. Enligt Sundéns son hade fadern börjat skissa på ett tävlingsbidrag men inte hunnit lämna in några ritningar till utsatt tid. Han skall emellertid ha visat dem för Salén vid ett besök av denne på Eriksberg våren/försommaren 1941, varvid Salén yttrat "Det här är båten vi ska ha". Sundén ombads också att komma till Stockholm i september för att visa upp ritningarna för de nordiska ländernas seglarförbund. Detta skulle alltså ha gjorts innan konstruktionstävlingen var avgjord, vilket naturligtvis lämnar det faktum att man inte lyckades finna ett vinnande koncept bland alla de 58 tävlingsbidragen i ett förklarat ljus. Salén hade redan bestämt sig och ville dessutom själv sätta sin prägel på förslaget som Folkbåtens fader, om än inte fackmässige konstruktör för vilket han saknade kompetens. Själva konstruktionstävlingen förvandlades därmed till ett spel för gallerierna för att på pappret respektera vad man överenskommit i det Skandinaviska Seglarförbundet. Det är i alla fall vad föreliggande bok förfäktar även om det inte kan bevisas.

Under lång tid lät sig Tord Sundén nöjas med att hans signatur stod på ritningarna. Hade han tagit strid för royalty som konstruktör när Folkbåten började tillverkas hade säkerligen Salén kunnat misskreditera honom. Först när han långt senare erfor att Svenska Seglarförbundet även tagit bort hans signatur när de förnyade ritningskopiorna fann han måttet rågat. Han tillskrev först båtvarven att det var han och inte Seglarförbundet som hade rätt till royalty för varje byggd båt. Efter en omfattande debatt i Till Rors 1961 om vem som var konstruktör av Folkbåten stämde Sundén sedan Seglarförbundet för upphovsrättsbrott följande år. Rättsprocessen avslutades i januari 1966 med förlikning då Sundén var i färd med att låta IF-båten gå i produktion hos Marieholms Bruk. Eftersom den var en vidareutveckling av Folkbåten ville företaget säkerställa upphovsrätten till IF-båten.

Förlikningen innebar att Seglarförbundet de facto erkände Tord Sundéns upphovsrätt till Folkbåten och rätt till royalty för varje båt som byggdes i Sverige samt betalade rättegångs- och förlikningskostnaderna. Möjligen var det bara ett sätt för Seglarförbundet att minimera skadan och inte tappa

ansiktet inför sina nordiska grannförbund som inte var bundna av förlikningen och givetvis ansåg att Folkbåten var en gemensam nordisk båtkonstruktion. Det dröjde heller inte länge innan Seglarförbundet förnekade att förlikningen alls innebar att man erkände Sundén som konstruktör. Han skulle alltså ha fått royalty tillerkänd för sitt "ritarbete"!

Svenssons och Sundéns bok ger en god översikt av de olika argumenten som förts fram i tvisten om vem som var konstruktör. Dessutom tillför den en viktig jämförande analys av ritningsunderlag som hävdas ha legat till grund för den slutliga utformningen av Folkbåten. Det gäller både Tord Sundéns ursprungliga utkast och de tävlingsbidrag, som i "sammansmältning" med olika närmast hobbyexperts och priskommitténs ändringsförslag, påstås legat till grund för Folkbåtens slutliga ritningar. Analysen, liksom författarnas resonemang allmänt om skapelseprocessen bakom en ny båtkonstruktion, talar utan tvivel starkt för att Tord Sundén var den verkliga konstruktören.

En ytterligare inventering av källmaterial som eventuellt kan finnas i de andra nordiska länderna och en djupare granskning av argumentationen i rättsprocesserna förefaller dock nödvändig. Den rättsprocess om upphovsrätten som den åldrade Tord Sundén drev på 1990-talet mot danska Folkebodcentralen – och förlorade – nämns överhuvud taget inte. Boken är också tyvärr, trots sina många förtjänster, inget helgjutet arbete. Framställningen är alltför ostrukturerad med många onödiga upprepningar av hela satser samt bristande citatteknik och källredovisning. Det blir inte bättre av de många särskrivningarna och pocketboksformatet på texten – trots de stora marginalerna. Ett index med åtminstone personregister hade också varit på sin plats i en bok som kräver ansenligt bläddrande för att följa resonemangen. Förlaget har inte gjort sitt jobb genom att låta ge ut ett manus som inte är färdigbearbetat.



Claes Lund och Lars-Erik Andersson, *NORRVIKENS BÅTVARV. En berättelse om ett varv i Roslagen och dess båtar* (Eget förlag), 309 s., ill.

Anmäld av Klas Helmerson

Svenskarna är ett av världens mest båtägande folk – antalet fritidsbåtarantas vara väl över en miljon. De flesta är numera av plast, men plastbåtens genombrott kring 1970 föregicks av en storhetstid för träbåtsbyggandet. Man kan säga att de sextio-sjuttio år som följde förra sekelskiftet innebar en magnifik slutsputt för en tusenårig båtbyggartradition.

Det handlar också på många sätt om ett brott mot den traditionen. Många båtar byggdes nu i kravellteknik, inte på klink, och de inhemska träslagen furu och ek fick konkurrens av importerade, främst mahogny.

Nio av varven i denna sista storhetstid för träbåtsbyggandet låg i Vätö socken i Roslagen. Ett av dem var Norrvikens Båtvarv på Vätös östsidan. Verksamheten där, från starten 1919 till avtynandet på 1970-talet, har nu dokumenterats av hembygdshistorikern Claes Lund och modellbyggaren och båthistorikern Lars-Erik Andersson. Valet av just Norrvikens Båtvarv som studieobjekt beror främst på att grundaren Karl-Henning Fredriksson (1895–1976) noggrant hade sparat i stort sett all affärsdokumentation och alla ritningar fram till början av 1960-talet.

Av detta har författarna ställt samman en vacker och bildrik bok. De första 180 sidorna utgörs av en rikt illustrerad kronologisk berättelse om varvets historia. Resten av boken består huvudsakligen av foton av ritningar av textens båtar, blandade med några affärsdokument och bilder av Lars-Erik Anderssons utsökta modeller av båtar från Norrviken.

Vi får följa verksamheten år från år. Den byggs upp och blomstrar under 1920-talet, och framgångarna fortsätter under 30-talet. Av Kreugerkrasch och depression syns inte ett spår, utan beställningarna strömmar in. Bland annat säljs Norrvikens båtar på varuhuset NK. Men 1940 blir det tvärstopp. Sverige ställer om till krigsekonomi och bränsleransoneringen leder till att motorbåtar blir oanvändbara. I stället börjar varvet seriebygga rodd-

båtar och segelbåtar – "pojkbåtar" och stjärnbåtar – vilket får verksamheten att snart blomstra igen.

Historieskrivningen sker framför allt genom en redovisning av beställningar, kontrakt och annan korrespondens i sammanhang med bygget. Beställarna anges ofta som i telefonkatalogen med titel och/eller gatuadress: "Lage Samson, Alströmergatan 9"; "Distriktslantmätare Hjalmar Österberg, Norrtälje"; "Professor I Holmgren, Stockholm". Båtarna beskrivs detaljerat med byggmaterial, dimensioner, motorspecifikationer och varje beställares speciella krav. Här finns ett överflöd av information, där stort och smått blandas, från övergripande idéer om form och funktion till en tilläggsbeställning av fendrar. Det flitiga användandet av beställarnas yrkestitlar ger en, kanske oavsiktlig, socialhistorisk aspekt på tidens båtliv. Den vanligaste titeln är "direktör", därefter "herr" och "ingenjör". En yrkestitel står ut, men är okommenterad: "byggnadsarbetare Gösta Löfstrand" i Älvsjö beställer 1958 en enkelruffad "Vätöbåt" för 19 150 kronor. (Det skulle motsvara 243 000 kr idag, men några sådana jämförelser görs inte.)

"Vätöbåtarna" var en båttyp som började byggas 1948. Det var inte riktigt fråga om seriebyggda entypsbåtar, de individuella variationerna kunde vara betydliga. Båtarna byggdes i mahogny, och längden var i allmänhet 8 meter och bredden strax över 2 meter. Målsättningen var att den skulle vara "framtidens familjebåt". Sammanlagt byggdes cirka 100 Vätöbåtar, den sista 1967.

En annan specialitet blev taxibåtar eller sightseeingbåtar. Den första, med det ståtliga namnet *Queen Mary I*, levererades i april 1945. Hon var 16 meter lång och kunde ta 60 passagerare i hamnfart i Stockholm. Fortfarande var det bränsleransonering, så båten var till en början utrustad med gengasaggregat. Under de följande tre åren blev det sammanlagt sex ungefär likadana båtar. I boken får vi följa deras vidare öden och får exempel på prominenta passagerare – kung Gustaf VI Adolf, Jawarhalal Nehru, John D. Rockefeller III och Zarah Leander.

Framställningen lyfter de gånger då en båts historia kan följas genom årtiondena, ibland fram till nutid. Ett exempel är den "skärgårdsmotorbåt", 6,5 x 1,65 meter, som ritades och beställdes 1932 av Jac M Iversen. År 1939 ställdes den upp i ett båthus, där den återfanns i orört skick 2002, efter 63 år. Upphittaren har varsamt återfört den till bruksskick och döpt den till *Motorbåten*, och den har K-märkts av Sjöhistoriska museet. Historien störs något av att det är osäkert om båten faktiskt byggdes på Norrvikens Båtvarv.

Klas Helmerson är fd museichef på Sjöhistoriska museet och Vasamuseet.

Segelbåtsbeställningarna är inte lika vanliga, men 1951 levererades kustkrussaren *Senta* till tandläkare Iwan Lamby. Även hon har renoverats och lever kvar som *Vägspelel*. (I anslutning till detta berättas om Lambys härstamning från den ryske kejsaren Alexander II – förmodligen en familjeskröna.)

Trogna beställare hos Norrvikens Båtvarv var båtklubbar i Uppsala och Stockholm, som på våarna ställde upp utlottningsbåtar på torgen. På 1930-, -40- och -50-talen var lottbåtarna både en viktig intäktskälla för många båtklubbar och ett vårtecken i städerna. I boken nämns beställningar av 25 lottbåtar under åren 1930-1958 (med paus under krigsåren).

Med 1960-talet började en ny tidsålder för båtbyggande och båtliv att anas. Glasfiberarmerad plast som byggmaterial innebar en helt ny teknik och generationers nedärvda träkunskap blev irrelevant. Några av de gamla båtvarven lyckades med förändringen, men för Norrviken inleddes en lång avvecklingsperiod. År 1967 byggdes den sista Vätöbåten och med undantag för bygget av en experimentsegelbåt 1972 övergick man helt till reparationer och vinterförvaring av båtar.

Vid det laget hade varvet blivit kulturhistoriskt intressant. Sjöhistoriska museet dokumenterade det 1973 och 2000 och Stockholms läns museum bedömde att det hade stort kulturhistoriskt värde.

Norrvikens båtvarv finns kvar på Vätö, men nu som en plats för kulturella sammarevenemang.

Boken är en noggrann redovisning av vad källmaterialet – ritningar, korrespondens och beställningar – berättar om varvets verksamhet under 45 år. Inte så sällan blir den något närsynt i sin detaljrikedom, men det kan göra den värdefull som underlag för forskning om en epok i svensk båtlivshistoria. Däremot har författarna inte alls gått in på själva byggtekniken. Vad, om något, är ett arv från den traditionella byggtaditionen och träkunskapen i Roslagen och vad är ny kunskap och nya tekniker? Fanns det någon traditionsöverföring från sniporna och piggsikutorna till mahognymotorbåtarna?

Som läsare och nyttjare saknar man också ett person- och sakregister. Och slutligen, en detalj: Den vackra och meditativa omslagsbilden saknar bildtext eller annan förklaring. Den tycks visa en av marinens valbåtar, men det är en båttyp som Norrvikens Båtvarv aldrig byggde. Däremot vårdade och vinterförvarade man dem under 1940-talet.



Gudrun Nyberg (red), *På vattnet. Hundra år i Göteborg* (Stockholm: Carlssons, 2020), 294 s., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Nyligen avslutades vad som måste betecknas som ett storverk när det gäller Göteborgs historia under modern tid – särskilt det senaste seklet. I tio volymer har staden vid Göta älvs mynning skildrats ur en rad olika perspektiv. Hela tiden har det varit fråga om antologier där flera författare har medverkat – ofta specialister inom sina områden. Förtjänsten tillkommer i hög grad seriens huvudredaktör Gudrun Nyberg, adjungerad medicine professor vid Sahlgrenska och forskare i medicin- och allmänhistoriska ämnen. Hon har dessutom själv bidragit med åtskilliga texter. Tillsammans utgör delarna en storartad ingång till kunskaper om Sveriges andra stad. För tre år sedan publicerades den första volymen i serien med titeln *Medicinen, människorna, vården*. Följande delar har bland andra avsett så skilda ämnen som Göteborgs småindustri, teater, stadsbild och konst.

Den sista volymen ägnas åt verksamheter på vattnet – föga överraskande; detta är ju utan alla jämförelser vår viktigaste hamnstad och stora andningshål västerut. I tio separata kapitel förs läsaren in i en rad företeelser med anknytning till sjön. Det kan exempelvis gälla så skilda områden som fiskerinäring, sjöräddning och tullens verksamhet. Inte minst presenteras samtidigt en rad flytetyg eller farkoster av de mest skiftande slag alltifrån storståtliga fartyg som den nybyggda kopian av 1770-talets ostindiefarare *Götheborg*, Sessanlinjens olika "prinsessor" till den magnifika *Kungsholm* med dess klassiska färder över Atlanten.

Inte minst betydelsefulla bland fartygen var pråmarna – gamla tiders verkliga arbetshästar vid och utanför stadens kajer. Mycket av detta redovisas i en väl avvägd text av marinhistorikern Bertil Söderberg. Av dem fanns på sin tid en stor mängd olika typer såsom varvens personalpråmar, hamnens arbetspråmar, brandkårens sprutpråm och inte minst renhållningsverkets viktiga soppråmar för att nämna några. Numera är dock samtliga försvunna; så när som på pråmen uppe på kajen vid Maritiman. En annan dväljes numera i uppsaliensiska Fyrisån, inte långt från de berömda fälten med kungsängsliljor.

I boken finns således mycket att lära och läsa om för oss nautiskt intresserade. Exempelvis beskrivs målande den hela tiden viktiga färjetrafiken över älven som vi får följa allt ifrån starten med det sena 1800-talets olika ångslupar med kvinnonamn som *Gerda*, *Anna* och *Ebba*. Tillkomsten av fasta förbindelser som Götaälvsbron 1939 och Älvsborgsbron 1966 liksom Tingstadstunneln 1968 innebar ett successivt bortfall av passagerare. Men nu har tiderna återigen förändrats. De betydligt snabbare *Älvsnabb*-båtarna utgör idag ett mycket värdefullt transportmedel och ett roligt inslag i stadsbilden; särskilt sedan norra stranden börjat fyllas på med allt fler nya boenden. Av de tidigare ångfärjorna finns dock en veteran kvar – *Färjan 2* – byggd 1920, ägd av Sjöfartsmuseet och ömt vårdad av entusiaster.

Ett kapitel behandlar skärgårdstrafikens utveckling där de boende på öarna fick uppleva en veritabel revolution. Deras isolering bröts när olika ångdrivna passagerarfartyg gjorde sin entré på mitten av 1800-talet och följde i förväg bekantgjorda turlistor: något dittills okänt. Allt fler göteborgare sökte sommarvisten vid kusten söderut. Spårvägen till Kungsten förlängdes till Långedrag och Saltholmen och var mycket användbar för frakter och därmed till stor nytta även för öborna. Ångbåtar fanns dessutom i trafik norrut till Marstrand och norra Bohuslän – Lysekil, Uddevalla och Strömstad. Dåliga vägar i det bergiga landskapet innebar fördel för färder på vattnet. Av den en tid så omfattande flottan återstår numera bara den fint underhållna och K-märkta s/s *Bohuslän* från 1914, ägd av en skara varma ångbåtsvänner. Hon gör under sommarhalvåret turer norrut, ibland ända långt in i Idefjorden.

Det längsta kapitlet i boken har ägnats Svenska Amerikalinjen, lätt att förstå med den uppmärksamhet som rederiets vackra fartyg alltid väckte och den betydelse dess trafik hade under en lång period ända tills det snabba flyget till tog över. Med hjälp av ett antal välvalda bilder får läsarna beskåda de stundtals utomordentligt genomarbetade och välutrustade miljöer som bjöds ombord, framför allt för passagerare i första klass. Båtarnas ankomst till Göteborg var publika händelser och bevakades på sin tid som veritabla riksnyheter; var möjligen Greta Garbo med ombord?

Själv hade jag gärna sett att marinen fått mera plats i boken; den är nämligen rätt styvmoderligt behandlad. Inget nämns om hur i slutfasen av unionskonflikten med Norge 1905 vår samlade örlogsflotta spelade en

närmast avgörande roll. Det gällde både att skydda Göteborg mot överraskande norska anfall – rader av svenska pansarskepp låg en tid för ankar i Älvsborgsfjärden – och att förbereda en tilltänkt landsättning av svensk trupp på Oslofjordens västra sida. Alltså en operation som till all lycka aldrig behövde genomföras.

De stora göteborgsvarven byggde örlogsfartyg både före och under världskrigen. När det blev allvar hade dessa avgörande betydelse både för att värna vårt land från inkräktare och att ge visst bistånd till den så kallade lejtrafiken under 1940-talet. Ubåten *Ulvens* undergång redovisas förstås men annars saknar man mycket. Sedan KA 4 liksom Marinkommando Väst lades ner 2000 återstår i den centrala stadsbilden bara ett antal inslag från det marina arvet: museifartygen jagaren *Småland* – byggd på Eriksbergs varv – patrullbåten *Hugin* och ubåten *Nordkaparen*. Trion ingår i den roliga och unika samlingen i fartygsmuseet Maritiman, vilket för övrigt gott kunde ha presenterats i ett eget kapitel.

Som framgått möter man mycket nostalgi och kunskap i boken samtidigt som man måste beklaga att texterna är så relativt korta. Detta sammanhänger rimligen med ambitionen att täcka in så pass omfattande områden. Skriften har mycket att ge och borde vara särskilt intressant för landets skaror av engagerade båtologer. Dessa får rimligen här många uppslag när det gäller att gå vidare i forskning kring fartygs och besättningars öden. Behållningen förstärks ytterligare av ett delvis mycket utmärkt bildmaterial.



Tommy Hedenström och Anders Bengtsson, *En skärgårdsbondes dagbok, Smådalarö gård 1815–1834* (Stockholm: Förlag Skärgårdsbonden HB, 2019), 245 s., inb., ill.

Anmäld av Marja Erikson

Bondedagböcker är värdefulla historiska källor till äldre tiders jordbruk, människors liv och arbete. De brukar definieras som dagböcker förda av icke-ståndspersoner med anknytning till jordbruk, och skrevs framför allt under 1800-talet. De innehåller vanligen kortfattade noteringar om väder, det dagliga arbetet, skörd och avkastning, resor som företagits och ger sällan uttryck för känslor. Boken *En skärgårdsbondes dagbok, Smådalarö gård 1815–1834* tar sin utgångspunkt i en dagbok skriven av inspektorn, och senare ägaren av Smådalarö gård, Anders Berg. Dagboken, som ägs av Sjöhistoriska museet, är tidigare inte publicerad.

Även om det är Anders Bergs dagboksnoteringar som är utgångspunkten till att teckna verksamheten och människorna på Smådalarö så är boken *En skärgårdsbondes dagbok* mycket mer än återgivningen av en bondedagbok. Här berättas om Smådalarös historia, om dess miljöer, byggnader och historiska personer och deras levnadsförhållanden men framför allt om äldre tiders hushållning på ett större jordbruk så som det bedrevs i Stockholms södra skärgård under 1800-talet. Även om Berg bedrev jordbruk, och författarna framhåller att han faktiskt tog aktiv del i det fysiska arbetet, kan han inte beskrivas som bonde. Den ekonomiska verksamheten var betydligt större och bredare än vad vi förknippar med 1800-talets skärgårdsbönder. Smådalarö gård med sina underlydande gårdar och öar var ett omfattande skärgårdsgods. Men läsningen blir inte mindre intressant för det. Anders Bergs dagboksanteckningar är en enastående källa till förståelsen av jordbruket och livsvillkor i skärgården under 1800-talet.

Utifrån en tematisk indelning skildrar författarna gården Smådalarös komplexa hushållning och den diversitet som präglade det tidiga 1800-ta-

lets agrara skärgårdsekonomi. I 29 kapitel beskrivs egendomen med underliggande gårdar, verksamheter och dess människor. På gården bedrevs spannmålsodling och boskapsskötsel, fiske, omfattande brännvinsbränning och ölbryggning, krogverksamhet, kvarndrift och handel. Författarna gör en ambitiös genomgång av vad som odlades, vad för djur som fanns på gården, om båtar, byggnader, kvarnar och krogar. Ingen del tycks ha utelämnats av författarna för att skildra den historiska verksamheten på Smådalarö.

Det är den före detta kofferdikaptenen Carl Peter Blom och hans dagboksskrivande systerson och deras familjer som är huvudpersoner i boken. Kapten Blom lät uppföra Smådalarö gård år 1810, och tycks ha varit en omsusad person vars förmögenhet ryktades vara grundad på sjöröveri. Hans systerson Anders Berg, dagboksskrivaren och inspektorn, tar över en del av godset efter Bloms död 1818. Andra historiska personer verksamma på Dalarö får också framträda, som murarmästare Sandberg, storbåtsskeppare Byström och trädgårdsmästare Hellberg. Gårdens arbetsstyrka var stor och bestod av rättare, drängar, pigor och statare. I brist på källor om deras arbets- och levnadsförhållanden på Smådalarö har författarna använt andra källor. Även andra grupper som båtsmännen presenteras i boken, liksom personer som tillhörde ägarfamiljens sociala krets.

Intressanta avsnitt behandlar gårdens handel och transporter. Varor såldes framför allt till Stockholm och fraktades med segelskutor och storbåtar. Spannmål både exporterades och importerades från Europa. Vidare sålde gården kreatur, mjölk, ägg och ved. En av gårdens produkter var spiggolja. Av fisken spigg kokades tran, som användes som ett billigare alternativ till linolja och kunde bland annat användas som lampolja. Brännvinsbränningen och ölbryggning var andra betydelsefulla produkter, som framför allt gick till gårdens fyra krogar, belägna på öar i närheten. Båtar och sjötransporter var livsviktiga i skärgården. På Smådalarö fanns såväl storbåtar, lanka, ökstockar och fisksump. Författarna resonerar utifrån uppgifter i dagboken och andra källor om hur båtarna såg ut, deras storlek och vilka segel och rigg de kan ha varit försedda med.

För att Anders Bergs kortfattade noteringar ska begripas måste de tolkas, vilket författarna gör på ett förtjänstfullt sätt. Med hjälp av andra källor ger författarna dagboken ett historiskt sammanhang, och har gjort ett ansenligt

Marja Erikson är fil.dr i ekonomisk historia och chef för Upplandsmuseets kulturmiljöavdelning.

pusslande med uppgifter från andra källor som bouppteckningar, husförhörslängder och historiska kartor. Namn på platser liksom muntliga uppgifter används för att reda ut historiska förhållanden. Litterära referenser berikar texten. Genom att skjuta in dagboksnoteringar i de olika kapitlen blir dagboken alltigenom närvarande. I en bilaga finns utdrag ur dagboken för ett antal år, vilket är värdefullt och ger läsaren förståelse för källmaterialet.

Det är en kunskapsrik bok som är pedagogiskt skriven. Den har ett generöst format och är rikt illustrerad. Bildurvalet kan dock diskuteras. Fler bilder på skärgårdsmiljöer, både historiska och nutida, hade varit värdefullt istället för Carl Larssons lantbruksbilder, vilka kan kännas aparta i detta sammanhang. Författarna betonar dock svårigheten att finna lämpliga illustrationer. Det är ett omfattande och imponerande arbete som Hedenström och Bengtsson utfört. En hel del utvecklingar hade dock kunnat utelämnats, både nutida och historiska, eftersom de ibland leder långt ifrån ämnet, och gör tyvärr att man som läsare tappar fokus. Sammantaget utgör boken ett betydelsefullt bidrag till kunskapen om Smådalarö och skärgårdens historia och dess agrara ekonomi under 1800-talet. Här finns mycket kunskap att hämta som är viktig för förståelsen av skärgårdens kulturmiljöer idag.



Christian Ostersehlte, *Eisbrecher vor Reval: Die Flotte des Revaler Börsenkomitees* (Münster: LIT-Verlag, 2019), 395 s., häftad, ill.

Anmäld av Martin Eriksson

Den senare delen av 1800-talet kännetecknades i allmänhet av en kraftig liberalisering av det ekonomiska livet. Frihandel och avregleringar på både nationell och internationell nivå resulterade i en ökad handel och ett större varuutbyte. För de kommersiella aktörerna i Östersjöländerna ställde detta nya krav på att hantera det faktum att hamnarna fortsatt var stängda flera månader under vinterhalvåret till följd av ishinder. Den tyska varvsarkivarien och teknikhistorikern Christian Ostersehltes monografi *Eisbrecher vor Reval: Die Flotte des Revaler Börsenkomitees* beskriver hur Revals Börskommitté arbetade för att förbättra vintersjöfarten till Tallinns hamn under perioden 1873–1914. Ostersehlte inleder sitt arbete med en bakgrundsbeskrivning där han sätter in Revals Börskommitté i en större kontext. Han beskriver hur köpmän och näringsidkare i ett antal av de tyska eller tyskbaltskt dominerande hamnstäderna vid Östersjökusten arbetade gemensamt inom olika former av sammanslutningar och associationer för att förbättra hamnarnas förmåga till vintersjöfart.

Revals Börskommitté bildades 1869. Den tog sedan över hamnförvaltningen från staden Reval 1873. Med utgångspunkt från i första hand ett tyskspråkigt källmaterial från Revals Börskommitté, som bevarats i Tallinns stadsarkiv, behandlar boken hur Revals Börskommitté byggde upp ett lokalt isbrytarväsende. Med teknikhistorisk detaljrikedom beskriver författaren hur en kustisbrytare (*Stadt Reval*) och en bogserbåt (*Assistent*) anskaffades. Börskommittén insåg emellertid tidigt att *Stadt Reval* hade begränsad förmåga, vilket innebar att den började ett påverkansarbete för att få till stånd ett samarbete med externa aktörer med större isbrytarresurser. Sjöfarten till Tallinn kunde därigenom få assistans av de större havsisbrytarna *Sampo* och *Ermak* från Finland respektive Ryssland.

Martin Eriksson (Docent) är forskare i ekonomisk historia vid Umeå universitet och biträdande redaktör för Forum navale

Dessa erfarenheter ledde till att Börskommittén ville bygga en större isbrytare. Eftersom den saknade finansiella resurser, bedrev den lobbyverksamhet mot Rysslands regering. År 1912 beviljade regeringen slutligen anslag till en isbrytare med projektnamnet *Tsar Mikhail Feodorovich*. Liksom *Stadt Reval* byggdes *Tsar Mikhail Feodorovich* av Vulcanvarvet i Stettin och författaren beskriver på ett initierat och levande sätt relationen mellan varvet och Börskommittén. Den nya isbrytaren var 1914 klar för provturer och Tallinns vintersjöfartsproblem antogs vara lösta. Fartygets senare historia återspeglar emellertid den turbulenta historia som nuvarande Estland upplevde efter 1917. Detta år togs fartyget över av ryska revolutionärer under namnet *Volynets*. Efter stridigheter övertogs det 1918 av Finland och tjänstgjorde under namnet *Wäinämöinen* fram till 1922 då det lämnades till det självständiga Estland efter fredsfördraget i Tartu och fick namnet *Suur Tõll*. Efter den sovjetiska ockupationen av Estland 1940 övertog Sovjetunionen fartyget under namnet *Volynets*. Det var i tjänst fram till 1985 och såldes sedan till Estlands sjöfartsmuseum 1987. Efter renovering fick det åter namnet *Suur Tõll* och har sedan dess fungerat som museifartyg i Tallinn.

Det råder ingen tvekan om att detta är ett mycket förtjänstfullt arbete. Det ger ett empiriskt och metodologiskt bidrag till forskningen om isbrytningens och vintersjöfartens historia. Detta positiva intryck förstärks av att boken är rikt illustrerad med äldre bilder som håller god kvalitet även i nutida tryck. Den fallstudiemetodik och det aktörsperspektiv som författaren tillämpar bidrar också med viktiga insikter om östersjöländernas stadshistoria under den undersökta perioden. Tallinn kan i det här avseendet räknas som en av de städer i ett större nätverk runt Östersjön som Åbo, Helsingfors, Riga, Stockholm och S:t Petersburg vars gemensamma historia återupptäcktes efter slutet av det kalla kriget. Ostersehltes bok bidrar i det här avseendet med viktiga impulser för fortsatta komparativa studier av erfarenheterna i andra städer av att understödja och organisera vintersjöfart.

Insikten om denna potential medför också att författaren kunde ha gjort en något annorlunda avvägning i boken. Den detaljerade teknikhistoriska ambition som författaren uppvisar bidrar till en excellent beskrivning av artefakter som fartyg och hamnar men medför oundvikligen att vissa kontextualiserande aspekter som läsaren skulle vilja veta mer om har fal-

lit bort. Vid flera tillfällen inleder författaren intressanta resonemang om beslutsprocesser, intressegruppsformering och maktrelationer utan att utveckla dessa. I det här avseendet förutsätts läsaren uppenbarligen ha betydande förförståelse om Estlands historia under den undersökta perioden. Det kan alltså vara en bra idé att ha några referensverk till hands vid läsningen av Ostersehltes bok. Samtidigt säger denna reflektion en hel del om bokens kvalitéer. Författaren presenterar resultaten av ett stort källmaterial på ett sätt som är ytterst gediget och övertygande utifrån ett historievetenskapligt perspektiv. Han har dessutom lyckats göra detta på ett sätt som är intresseväckande och utmanande på samma gång.



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*. Avhandlingen utgör ett viktigt forskningsbidrag till svensk historieskrivning och ett nytt och betydande bidrag till den atlantiska kolonialismens historia. Wilsons arbete placerar historien om den svenska kolonin S:t Barthélemy och dess frihamn Gustavia för första gången i ett relevant maritim historiskt sammanhang.

2017: Jakob Seerup, intendent (museumsinspektör) vid Bornholms Museum, tidigare vid Orlogsmuseet i Köpenhamn. Han belönades för sin omfattande vetenskapliga produktion om den danska örlogsflottans verksamhet i Östersjön under det långa 1700-talet. I Jakob Seerups forskning 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.

2018: Inget publicerat forskningsarbete uppfyllde kriterierna.

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

2020: Hanna Hagmark, chef för Ålands Sjöfartsmuseum. Hon belönades "för sina pionjärinsatser i forskningen om sjömanshustrun, exempelvis i boken *Avsked och återseende. Sjömanshustruns liv under 1900-talet* (2008), och för sitt arbete för att beforska och bevara Ålands maritima kulturarv".



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 sammanträdes-

datum 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 "Utgives 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:	Professor Thomas Taro Lennerfors
Biträdande redaktör:	Docent Martin Eriksson
Biträdande redaktör:	Fil. Dr. Andreas Linderöth
Övriga ledamöter:	Fil. dr Mirja Arnshav
	Direktör Hans Christner
	Ambassadör Lars Grundberg
	Fil. Dr. AnnaSara Hammar
	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:	Professor Thomas Taro Lennerfors
Deputy Editor:	Associate Professor Martin Eriksson
Deputy Editor:	Ph.D. Andreas Linderöth
Members of the Board:	Ph.D. Mirja Arnshav
	Mr. Hans Christner
	Ambassador Lars Grundberg
	Ph.D. AnnaSara Hammar
	Professor Leos Müller
	Ph.D. Ingvar Sjöblom

Forum navales redaktionsråd

Prof. Lars Ericson 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, 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: Martin Eriksson email: martin.eriksson@umu.se
Deputy Editor: Andreas Linderöth, email: linderötha@gmail.com

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