

Sverige och havet

Simon Ekström, Leos Müller & Tomas Nilson (red.), *Sjövägen till Sverige. Från 1500-talet till våra dagar*, ill., 330 s., Universus Academica Press, Malmö 2016.

S *sjövägen till Sverige. Från 1500-talet till våra dagar* är en sjöhistorisk antologi och en uppdatering av gammal och ny sjöhistorisk tematik. Boken, som utkom förra året i Sverige, har två huvuddelar. Den första och inledande delen behandlar traditionella teman inom svensk sjöhistoria såsom sjökrig, sjöhandel och skeppsbyggnad samt mindre kända ämnen såsom fiske och passagerartrafik. Varje kapitel har tre till två författare, vars bidrag inte särskilts. Den andra delen anlägger nya sjöhistoriska perspektiv genom ämnen som åländska sjömanshustrun, tatueringar, arbetet till sjöss under övergången från segel till ånga, hummerfiske och fritidsbåtar. Boken har sammanställts enligt en princip med bidrag enligt varje författares ämnesområde i stället för genom en strikt förhandsplanering. Titeln motsvarar innehållet enbart delvis, eftersom sjövägarna till Sverige lyfts fram enbart i kapitlen 1, 2 och 6. Den drivande kraften bakom verket liksom huvudkontributör har varit Leos Müller, professor vid Stockholms universitet.

Bokens tyngdpunkt ligger i det nuvarande Sveriges historia. Finland behandlas enbart ställvis. Boken orienterar sig mot väst: Nordsjön, sill, hummer och Göteborg får mer uppmärksamhet än Finska viken. Tidsramen löper från Gustav Vasas dagar till i dag. Det centrala ämnet är havet i Sveriges historia. Författarna beskriver sitt tillvägagångssätt i förhållande till det förflutna som ett cyklopöga och avser därmed att sjöhistorien avgränsar perspektivet på det förflutna. Enligt mig hade det varit bättre att tala om ett panorama som öppnas upp genom den nya sjöhistorien. Boken är ett bra exempel på en sådan öppning. Sjöhistorien tänjer sig till att förklara överraskande saker om det förflutna.

I det inledande kapitlet ”Sverige och havet – en introduktion” beskrivs hur havet utgjorde en bro, som användes av både Sverige och Sveriges fiender. Som exempel nämns de ryska galärerna i Stockholms skärgård under stora nordiska kriget. Det här var emellertid en obetydlig episod i jämförelse med galärkrigen i Finska viken och finländska skärgården, vilka fortsatte ända till finska kriget. I samma kapitel nämns rikets utvidgning österut under stormaktstiden. Det hade varit bättre att tala om rikets utvidgning

söderut och västerut. Genom freden i Stolbova 1617 utvidgades det svenska riket något österut, men huvudsakligen söderut i Livland. Samma riktning gällde under Karl X Gustavs krig mot Danmark, då Sverige fick den för riket betydelsefulla västkusten och förbindelsen till Nordsjön. I öst fördes vid samma tid snarast gränskrig i stil med rupturkriget.

Ingvar Sjöblom, Leos Müller och Gunnar Åselius beskriver i följande kapitel sjökrig och högsjöflottan från 1500-talet till i dag. I rubriken ”Sjökrig och örlogsfloTTan” kunde prefixet örlog ha lämnats bort eftersom kapitlet handlar om Sveaborg och skärgårdsflottan i dess skydd. Diskursen följer ett traditionellt mönster. Forskningslitteraturen består av enbart svenska studier. Finländsk forskning hade kunnat inkluderas inte minst eftersom ämnet berör Östersjön och Sveaborg.

I kapitlet ”Handel och sjöfart” redogör Leos Müller, Per Hallén och Thomas Taro Lennerfors sakkunnigt inom sin bekvämlighetszon för den svenska handelssjöfarten från 1500-talet till i dag. Sverige och Finland är öar och beroende av utrikeshandeln. Detta stöds av att till exempel de finländska städerna är ”öar” med egna uppland och utan järnvägsförbindelser mellan dem (tanken är professor Yrjö Kaukiainen). Den nationella handelssjöfarten har emellertid utgjort en förhållandevis liten sektor av nationalekonomin. Den svenska krigs- och handelsflottan är en importvara. Först från och med 1724 övergick den i inhemska händer, men även då enbart gradvis. Utflaggning var ett fenomen redan på 1700-talet. Sverige och Finland har haft nära förbindelser till Medelhavet genom det livsviktiga saltet. Den långa distansen förutsatte grundandet av konsulväsendet från och med 1720-talet.

I det fjärde kapitlet, ”Skeppsbyggeri och varven”, behandlar Dan Johansson och Leos Müller skeppsbyggeri och varv i hela riket. Ämnet har utforskats grundligt av hädangångne Jan Glete, men inte vad gäller 1700-talet så som här. I kapitlet lyfts den östra rikshalvan fram, eftersom skeppsbyggets tyngdpunkt som bekant låg i Österbotten, särskilt under stormaktstiden. Tilläggas kan att tyngdpunkten för det finländska skeppsbygget, som redan prisades av Olaus Magnus, fortfarande finns i Österbotten, i Jakobstad där de världsberömda Swan-båtarna byggs, nu dock under italienska ägare. Utmärkande för sjöstaten Sverige har varit den inhemska skeppproduktions dominerande ställning. Skepp importerades enbart i undantag. Till detta kunde tilläggas ett viktigt men bortglömt sätt att anskaffa skepp: de faryg som led skeppsbrott på svenska områden och togs i svenskt bruk i återanvänd form. De spelade en stor roll till exempel under uppkomsten av Helsingfors egen långdistansseglation i början av 1700-talet. Från skeppsbrutna fartyg togs även fartygsdelar, särskilt riggdelar. Det handlade om mycket stora kvantiteter och en livlig handel. Vrakbitarna spelade en mycket stor roll som en stödverksamhet inom skeppsbygget.

Henrik Alexanderssons, Lennart Bornmalms och Tomas Nilssons kapitel handlar om fiske. Det innehåller ny, intressant information. Författarna skriver djuplodande om sillfisket och dess stora sociala och ekonomiska påföljder. Sillen gav upphov till *boom towns* i stil med gruvstäderna. De här städernas uppgång och fall hängde på sillstimmens rörelser. Marstrand och Lysekil är exempel på sådana sillstäder på Västkusten. Sillfiskets blomstringstid var tidsperioden 1780–1800. Det här syns tydligt i Öresunds tullängder, som hade kunnat utnyttjats för artikeln. En intressant uppgift är det faktum att ingenjören Mårten Triewald även var en innovator inom fiskeriet. Affärsmannen Triewald hämtade ångmaskinen, dykarklockan och dykeri- och räddningssällskapen samt avgiftsbelagda vetenskapliga publik- och nätverksevenemang – föregångare till dagens businessevenemang – till Sverige. Kapitlet fokuserar på västkustsfisket, men jag kan inte låta bli att, än en gång, påpeka att ämnet även är intressant ur en finländsk synvinkel. Helsingfors grundades där det medeltida Padis kloster hade ägt ett laxfiskeri. Även de första kända kartskisserna föreställde fiskerier (vid Kymmene älv).

Pauli Kivistö och Tomas Nilsson granskar i kapitlet ”Folk på väg” passagerartrafikens första tider och kamp för att hållas vid liv från och med 1800-talet. Efter en övergångsfas karakteriserad av skepticism förde ångan med sig regelbundenhet, snabbhet, pålitlighet och resebekvämlighet. Konkurrensen har varit hård. Utmanarna har bestått av järnvägen och bilismen. Passagerartrafikens volymer är stora på specifika rutter. Man kan inte annat än förundra sig över till exempel mängden materiel som dagligen trafikerar mellan Helsingfors och Tallinn.

Hanna Hagmark-Coopers bidrag ”Om att vara en ikon. Sjömanshustrun och myten om självständighet” representerar ett genusperspektiv. I hennes intervjustudie står den lokala myten om de åländska sjömanshustrunas självständighet i fokus. Sjömanshustrurna var tvungna att vara ensamma och företagsamma under långa tider, vilket gjorde dem självständiga. Författarens granskning dekonstruerar inte denna myt, utan stärker den.

Sjömanstatueringar har blivit ett nytt marinhistoriskt studieobjekt under den senaste tiden. Mirja Arnshav skriver koncist om ämnen i kapitlet ”Sjömanstatueringar”. Författaren presenterar tatueringarnas många olika funktioner. De var ett sorts cv i sjömannens hud, ur vilket det gick att läsa nationalitet, ställning, rutter och de skepp som den tatuerade hade seglat på. På det sättet kommunicerade medlemmarna i den internationella och mångkulturella sjömanskåren med varandra. Genom tatueringarna kunde en sjöman dessutom identifieras, även som död. En del av tatueringarna hade magiska syften och skulle ge god tur. Andra baserade sig på bibliska symboler. Genom tatueringarna föddes ett nytt yrke inom sjösektorn: proffstatueraren. I Simon Ekströms kapitel ”Sjömansyrket i den svenska

handelsflottan under övergången” behandlas så som titeln anger arbetet till sjöss under övergången från segelfart till ångdrift. Med ångan kom nya uppgifter till fartygen, vilket ändrade hela det dåtida sjöarbetets sociala fält. Ekström fokuserar särskilt på Göteborg, som hade blivit en viktig sjöfartsstad under slutet av 1700-talet.

Ekströms intressanta bidrag ”Det svarta guldets. Hummerfiske och hummerhandel på den svenska västkusten” representerar å sin sida ett nytt ämnesområde. Hummer var vanlig vardagskost i närheten av fiskeorter och blev en lyxvara först genom icke-tillgänglighet och distans. Hummerfisket är ett exempel på en svensk näring, som baserar sig på holländsk *know how* och efterfrågan. Hummerfiskebåtarna var av holländskt ursprung och exporten gick till största delen till Holland. Samtidigt illustrerar hummern de tilläggsresurser som de svenska erövringarna förde med sig. Den förbindelse till Nordsjön som kom med freden i Roskilde 1658 möjliggjorde vid sidan om hummerfisket dessutom det ännu lönsammare sillfisket.

Mattias Frihammars kapitel ”Svenskt fritidsbåtliv i backspegeln. Från nationsbygge till identitetsprojekt” fokuserar på fritidsbåtliv som ett socialt och etnologiskt fenomen. Författaren talar knappt alls om båtar och nämner ingen båtklass. Den klassiska folkbåten hade förtjänat att bli omnämnd i samband med att välfärdsstaten och segling beskrivs. Frihammar betonar betydelsen av nostalgi och retroandra bakom träbåtsivern. Det finns också en annan förklaring: träbåtar är billigare än glasfiberbåtar. Träbåtskulturen, som fick sin början på 1980-talet, förklaras dessutom delvis genom det faktum att de fina och dyra träbåtar som dittills enbart ägts av förmögna personer och skötts på varv hade nått ett stadium i livscykel där de kunde köpas upp även av andra, mindre förmögna personer. Man delade också på utgifter genom att köpa båtar tillsammans. I dag har de som sysslar med träbåtar minskat i antal och båtarnas standard ökat. Få vill längre köpa en gammal träbåt på grund av dess tidskrävande karaktär, inte ens om det handlar om en fin svensk båt designad av Arvid Laurin, en så kallad Laurinkryssare. Det vet jag av egen erfarenhet. Min båt hittade trots allt ett gott hem och dess historia, som började i Saltsjöbaden 1963, fick en fortsättning.

Mikko Huhtamies