

märker de fem första skildringarna. Vi kommer helt enkelt huvudpersonerna mindre in på livet, och Ulvros förmåga att skickligt fånga upp och resonera vidare utifrån konkreta detaljer i källorna får också mindre utrymme. Den tredje skildringen i denna del av boken är baserad på elva dagböcker som huvudpersonen, Elisabeth Schmidt, skrev under de fyra år hon arbetade som guvernant i en prästgård i Bohuslän. Här kommer på nytt Ulvros förmåga att summera, konkretisera och analysera utifrån primärmaterial väl till sin rätt.

I bokens tredje del får vi möta fem kvinnor som kan representera olika aspekter av 1900-talets arbetsliv och stegvis expanderande möjlighetsrum för kvinnor: en folkskollärarinna, en kvinna ur arbetarklass, en nybyggarkvinna i lappländsk ödemark, en kvinnlig präst i pionjärgenerationen och en professor i företagsekonomi. Så vitt jag kan bedöma är dessa fem berättelser i allt väsentligt baserade på tidigare publicerade levnadsteckningar och/eller självbiografiska framställningar, och de hänvisningar till intervjuutsagor som Ulvros emellanåt gör torde genomgående syfta på redan processade och publicerade intervjufragment. Även denna del av boken får för mig en refererande och distansserande karaktär, berövad de kvaliteter som kännetecknar de kapitel där Ulvros går i närmkamp med brev- och dagboksmaterial. Jag antar att dessa kapitel har varit nödvändiga för att uppfylla författarens ambition att teckna verkligt långa linjer i det moderna Sveriges framväxt (som är bokens avgränsning enligt undertiteln). Men i sin nuvarande form menar jag att de – tillsammans med kapitlen om Wigströms och Sandells livslopp – bidrar till att ge samlingen en ojämn karaktär, till men för arbetet som helhet. En reflektion som inställer sig är om författaren någonsin övervägde att arbeta med ett kortare tidsdjup – det vill säga göra halt vid den period och inom de ramar då få publicerade levnadsteckningar eller andra tryckta skildringar fanns att tillgå – eller att under den längre tidsperioden hålla källtyperna mer konstanta genom att genomgående prioritera brev och dagböcker. Det senare torde förvisso ha blivit mycket arbetskrävande, och det hade säkerligen aktualise-

rat sina egna metodologiska problem. Såväl brev- som dagboksskrivande har förstås ändrat karaktär under de nära 200 år som boken täcker, och det skulle ha funnits mängder av skiftande konventioner och stilideal att urskilja, kommentera och hantera i analysen. Likväl tror jag att ett sådant angreppssätt kunde ha varit mödan värt; då skulle hela studien ha präglats av den närmkamp med kvinnornas egna perspektiv och ord som gör de tidigaste kapitlen så givande att läsa, och Ulvros förmåga att rama in och göra utblickar med utgångspunkt i det personliga och vardagliga skulle ha kunnat komma till sin rätt hela arbetet igenom.

*Barbro Blehr, Stockholm*

Fredric Bedoire: *Turist på 1800-talet. Bilder från de första tågresenärerna.* Bokförlaget Langenskiöld, Stockholm 2016. 243 s., ill. ISBN 978-91-88439-00-0.

1800-talet var det stora järnvägsbyggandets tid i Europa och i Sverige den tid då landet för första gången knöts ihop på allvar. Från diligenser övergick resandet till järnväg och ångbåtsförbindelser. Resandet fick nya dimensioner och öppnade för ett nytt sällskapsliv och resande, då järnvägsnäten nådde nya platser och städer. Ett okänt fotoarkiv, skioptikonbilder som tillhört byggnadsskolan vid Konstakademien i Stockholm och där samlingen kan härledas till arkitekten Claes Grundström, som var professor vid Konstakademien 1882–1912, är utgångspunkten för Fredric Bedoires bok om tågresenärer, turism och resande på 1800-talet. Skioptikonbilder visades i form av projektor, en *laterna magica*. Bilderna, som förvarats i en öppen trälåda, visar resorna som Grundström gjorde i Europa och där bildmaterialet visar hans egna privata fotografier, såväl originalbilder som från skiftande besöksplatser tagna av lokala fotografer. Sannerligen är det en fotografiskatt som är utgångspunkten för Bedoires skildring av den nya turism som järnvägsmoderniteten banade väg för. Vi får i första hand följa Grundströms och

andra svenska resenärers resor i 1800-talets Europa, vilka följs av två mindre kapitel om Nordafrika och Nordamerika.

Det är inte bara en vackert illustrerad bok som Bedoire åstadkommit med bilder från gatulivet i storstäder som Berlin, Paris, London, Rom och andra städer. Här finns även landskapsbilder, stadsbilder och porträtt eller snapshots av människor ur gatuvimlet. Författarens syfte är inte bara att åskådliggöra och lyfta fram Grundströms bortglömda fotografiskatt. Syftet är att med stöd av bilderna studera hur resandet från Sverige gick till under 1800-talets andra hälft, hur strapatsrikt och tidsödande det var att ta sig utomlands. En annan infallsvinkel är givetvis fokuseringen på resmålen, turismen och vad resenärerna strävade efter att fästa blicken på under resorna?

Boken öppnar med ett kapitel som ger läsaren en fingervink om vad 1800-talets resenärer sökte efter: äkthet, det exotiska eller som Bedoire skriver, "... det ursprungliga och svindlande". Under romantiken var det naturens storslagenskap som stod i centrum, något som man kunde finna i Dalarna lika väl som i Schweiz alplandskap. 1800-talets järnvägsbyggande innebar ett resande som inte varit möjligt tidigare och vidgade inte bara resandets geografi, utan siktade även in sig på historiska minnesmärken och idylliska upplevelser. Det nya moderna Europa ställdes därmed jämsides med de vackra historiska byggnaderna och ruinerna, men samtidigt undveks fattigdoms- och eländighetskvarteren. Med järnvägarnas utbyggnad följde även särskilda resehandböcker. Redan 1823 började den tyske bokhandlaren Karl Baedeker ge ut en serie av reseguider. Grand Tours sjönk tillbaka med järnvägarnas utbyggnad och det gamla "titelsjuka" Europa med kungligheter och adel i spetsen fick konkurrens, för järnvägarna ruckade, så kan man delvis tolka det i Bedoires bok, alltmer på de sociala skrankorna. Även om man reste i olika vagnar och klasser kunde alla successivt pröva på tågen och den vidgade värld som öppnades med detta transportmedel. I Sverige började de första tågen att gå mellan Göteborg och Malmö 1856 och vi får även följa hur den utbyggda järnvägen i Sverige krävde en förbättrad båttra-

fik i takt med att järnvägarna tillkommit på båda sidorna av Östersjön. Samtidigt krävde det koordinering och samarbeten mellan järnvägs- och båtbolagen.

Själva tågresandet innebar inte bara en ny typ av resvägar utan en allt tydligare kommersialisering och utvecklandet av en turism som erbjöd rundtursbiljetter, gottköpsresor och rena lustresor. Den fria företagsamheten gick på högvarv i ett samhälle som genom järnvägen visade upp ett av industrisamhällets magnifikaste skapelser, vilken var förutsättningen för en ökande turism. Författaren understryker även att de kräsnaste resenärerna, förstaklasspassagerarna ville resa så komfortabelt som möjligt, vilket tågbolagen inte var sena med att uppmärksamma. Med sovagnarnas genomslag kunde de mest burgna resa mer bekvämt, eftersom man kunde övernatta ombord. Tredjeklassresenärer kom aldrig i närheten av denna lyx, utan fick sitta uppe nätterna igenom.

Förutom den dokumenterande kulturhistoria som Bedoire ger kring järnvägarna, resandet och de i första hand europeiska turismmiljöer som uppmärksammas, inflikas även resenärernas erfarenheter. Det är ett bra författargrepp som ger jämförande perspektiv på resandets vedermödor, skönhetsupplevelser, sociala kontakter och kulturkrockar. Den förmögne Herman Gyllenhaal gjorde flera längre tågresor ut i Europa under sitt liv. Han var den bildade turisten, som i dagböcker och brev skrev ned sina reseupplevelser. Här slås man av hur tålighet och tid var en självklar strapats som hörde resandet till. När Gyllenhaal reste från Bryssel till Paris tog det 32 timmar, vilket inte störde honom eftersom han i första hand jämförde med hur det var att resa med diligens. När han reste med sin far, som i ännu högre grad tillhörde "diligensgenerationen", uttryckte sig fadern så här: "Jag kan inte beskriva hur nöjsamt och angenämt och luftigt det var att få resa på järnväg" (s. 36). Fadern sträckte sig så långt som att säga att man på tåget, i första klass, satt bättre än på någon soffa på Stockholms slott. Ingenjörnsfrun Lotten Bedoire ger i jämförelse en mer komplicerad bild av hur det var att ta sig runt i Europa trots tågens ankomst. Hon reste med sin make Elis Bedoire

och även om hon stundtals fann resandet krångligt med alla byten, inte minst färjetrafiken över Öresund och Lilla Bält, noterade hon inte endast det pittoreska eller exotiskt sköna. När makarna i Frankrike kom till staden Rive-de-Gier chockades hon närmast av hur förfärlig staden var, vilken stod i skarp kontrast till Lyons vackra landskap i norr. Rörande arkitekten Claes Grundströms studieresor 1877–1881 handlade det främst om resor som arkitektstipendiat. När han i juni 1877 reste ut i Europa tog han tåget från Stockholm till Göteborg för att via färjor och tåg nå Italien. Här hade järnvägen öppnats 1866 och under sin resa till Italien stannade Grundström till på flera orter i Tyskland och fortsatte mot Paris, som charmade honom så mycket att han stannade ett helt år. När han 1878 kom till Italien målade han 1881 en akvarell av Vesuvius utbrott.

En betydande turism uppstod under den senare delen av 1800-talet i Schweiz, som fick åtskilliga besökare att dra efter andan och begäpa den storslagna naturen med snövita hjässor och böljande dalgångar. Det var den resande engelska överklassen som älskade luften under de gröna månaderna i Schweiz alplandskap, som samtidigt bidrog till att sätta Schweiz på turistkartan lika mycket som Italien och Frankrike. I själva verket blev inte bara Schweiz utan även Nordsjökusten viktiga första säten för den ökande turism som järnvägarna banade väg för. Amerikanska penningfurstar, grevar, friherrinor och annan överklass kastade sig över dessa rese- och naturupplevelser. Turistindustrin, eller den egentliga turismen, inleddes sålunda inte i moderna storstäder utan i kulturens utkanter. Kur- och badorterna växte fram längs kusterna och det faktiska badandet kan tillskrivas tiden strax före 1850, då engelska turister började med badandet efter förebilder från hemlandet och badorter som Scarborough och Brighton. Samtidigt växte Paris fram som turisternas besöksmål nummet ett. För den som ville insupa det moderna Europa vid 1800-talets slut och 1900-talets början var en vistelse där självskrivnen. Här fanns ett myller av motorbussar, automobiler, tillfälliga ångspårvagnar samt hotell och restauranger med allt högre klass. Även

Grundström var där och han noterade och fotograferade även det fattiga Paris, där han nästan blev rånad. Jämfört med Paris var inte London någon turiststad i samma bemärkelse, utan snarast en stad som fungerade som centrum i det vidsträckta brittiska handelsimperiet. Bedoire lyfter fram hur London varken uppfattas eller upplevs som ett kungligt eller kejsarligt centrum. London låg hästlängder efter Paris, Italien och Schweiz ifråga om ett lockande nattliv, med hotell och restauranger som tilltalade turister. Jämsides uppfattades Berlin runt 1900 som den modernaste storstaden i Europa. Berlin, kejsarstaden, gav emellertid besökarna militära rysningar, då den uppfattades som en slags militärhuvudstad. Vad som imponerade mest på många besökare var det rika kommersiella livet och de välutvecklade reseförbindelserna. Sätter vi även in Italien i denna jämförande väv var det ställningen som konstens och ruinernas centrum, det fornstora som gav landet horder av turister. Grundström reste även till södra Spanien och kom bland annat till Cordoba, vilket ledde till en vistelse i Algeriet och kontakter med den arabiska kulturen. Här vittnar hans reseanteckningar och fotografier om hur han ”tidstypiskt” fastnade för ansikten, men också exotismen i landskapen han reste igenom. I Bedoires avslutande kapitel skildras järnvägsbyggandet och turismen i Nordamerika. Här handlade det samtidigt om ett annat järnvägsbyggande än i Europa, eftersom det generellt drogs spår genom väglöst land som inte knöt samman redan befintliga orter. Det var ett järnvägsbyggande som kom att betecknas som ”Hell on Wheels”, då det skedde i ödemarken med uppgiften att knyta samman USA från kust till kust. I samband med att den svenska emigrationen till USA kulminerade på 1890-talet hade järnvägarna brett ut sig över hela den nordamerikanska kontinenten västerut. Anna Palme, guvernörsdotter från Finland, var en av de tidiga resenärerna i Nordamerika redan före järnvägsbyggandets ökade utbredning. Hon reste med sin make, bankdirektören Henrik Palme, och paret var i själva verket resvana turister. Anna fann det högst märkligt med alla engelska immigranter, eller irländarna, som hon uppfattade som smutsiga och eländiga. På samma gång

imponerades hon av att det fanns elektriskt ljus på ångfartyg och att praktens ombord var ofattbart stor. Tågresandet finner hon ganska angenämt och de långa restiderna medförde att tågbolagen var tvungna att ge resenärerna en mer fullständig service genom att erbjuda restaurangvagnar, sovvagnar och rymligare korridorer.

Allt som allt har Bedoire åstadkommit en bok som har en fin balans mellan text och bilder, vilket bidrar till att det blir både en underhållande och lärorik läs- och bildupplevelse. Ett stort plus är att man får revor i olika länders kulturella traditioner och hur fenomenet med turism och resande i större skala fortfarande var i sin linda och något som hörde överklassen till. Samtidigt är nostalgifaktorn hög och här avses främst det rikliga, stundtals förförande bildmaterialet. Det vore givetvis intressant att få inblickar i det resande och den turism som inte hörde överklassen till, men det vore orättvist att framhålla en sådan kritik här med hänsyn till att de bredare samhällslagrens ökade resande och turism till största delen är ett senare fenomen.

*Peter Ullgren, Lund*

Joachim Östlund: *Saltets pris. Svenska slavar i Nordafrika och handeln i Medelhavet 1650–1770*. Nordic Academic Press, Lund 2014. 396 s., ill. English Abstract. ISBN 978-91-87675-16-4.

Lad mig sige det med det samme: Dette er en vigtig bog, som vil være det uundgåelige udgangspunkt for forskning i et stort og uudforsket emne. Sveriges relationer til de nordafrikanske stater Alger, Tunis, Tripoli (Libyen) og Marokko i den såkaldte slave- og traktatperiode i 16- og 1700-årene er meget summarisk behandlet i den historiske forskning, og der er næppe mange svenskere og finner, som kender til historien om de svenske slaver i Nordafrika. Samme beklagelige tingenes tilstand gør sig i øvrigt gældende for Danmark og Norge. Det er besynderligt i forhold til relationens vigtighed og ind-

byggede interesse, for engang var disse stater også kaldet Barbareskerne af stor betydning for skandinavisk handel og søfart. Indtil midten af 1700-årene gjorde de det farligt og bekosteligt at sejle til Sydeuropa og ind i Middelhavet på grund af truslen for opbringelse, hvor skibene blev ført til Nordafrika og besætningerne solgt som slaver. Når kloge mennesker taler og skriver om orientalisme og islamofobi i europæisk historie, så aner de ikke, at indtil engang i 1600-årene blev der transporteret flere kristne slaver over Middelhavet til Nordafrika end der blev transporteret afrikanske slaver over Atlanten til Amerika, og i enhver havneby i Europa var der familier med slægtninge i nordafrikansk slaveri.

Hvis man ikke kan slå dem, så må man jo betale, så i midten af 1700-årene sluttede Sverige fredstraktater med Barbareskerne, hvilket førte til en kraftig ekspansion af skibe under svensk flag i Middelhavet. Disse traktater var mafiøse beskyttelsesaftaler, hvor Sverige sendte klart stipulerede mængder af ammunition, master og andet sømateriel til gengæld for fred. Denne blev sikret ved indførelse af et søpasssystem, hvor hvert enkelt svensk skib, der passerede syd for Kap Finisterre i Spanien var forsynet med et søpas, der angav skibets navn, ejer, skipper, hjemby og ikke mindst, at det var svensk. Lignende systemer brugte Holland og Danmark, og de bevarede søpasprotokoller er afgørende kilder til belysning af landenes skibsfart og udenrigshandel. For Sveriges vedkommende er de ikke mindst anvendt af Leos Müller i afhandlingen *Consuls, Corsairs and Commerce* fra 2004. De nordafrikanske stater var sammen med den tyrkiske sultan i Konstantinopel (den nominelle overherre for dem alle undtagen Marokko, som var et selvstændigt kejserrige) de første muslimske lande, med hvilke Sverige trådte i diplomatisk forbindelse, og der er selvfølgelig interessant at se relationen i en periode, hvor den vestlige stat var underlegen og uden reel mulighed for at anvende afgørende magtmidler.

Forfatteren giver i sin indledning udtryk for forundring over, at historien om de svenske slaver i Nordafrika ikke er behandlet på lige fod