

RECENSIONER

Sjövägen till Sverige. Från 1500-talet till våra dagar. Simon Ekström, Leos Müller & Tomas Nilsson (red.). Universitas Academic Press, Malmö 2016. 330 s., ill. ISBN 9778-91-87439-27-8.

Intet företagande har Mathematique mera af nöden än Sjöfarten, och ej heller har något mera öfvat och uppmuntrat denna Vetenskap. De största Geometrer har det sysselsatt, att finna bästa skapnad på skepp, och lättaste sättet, att uträkna deras rymd. Mechanici, att ställa dess master, tackel och segel som sig bör, och Astronomici, att leda det rätta vägen öfver vida hafvet. /.../ De äfventyrligaste resor hafva derigenom blifvit företagne, att mäta de aflägsnaste stränders belägenhet, medan de kostsammaste byggnader hemma blifvit inrättade, att beqvämare beskåda himmelen, såsom hjälpreda för de förra. (Kongl. Vetenskaps-academiens sekreterare, Stockholm 1749.)

Sjövägen till Sverige. Från 1500-talet till våra dagar är resultatet av en idé som föddes sedan ett par universitetskurser anordnats av Centrum för maritima studier (CEMAS) för några år sedan. Det saknades en bredare introduktion till forskningen inom det maritima arbetsfältet och behovet var uppenbart. En tidigare uppsatssamling med liknande ambitioner – *Sømand, fisker, skib of værft* från 1970 – var hopplöst föråldrad och kunde knappast attrahera nutida studenter.

Den nu utgivna antologin består av två delar, författade av historiker respektive etnologer. Det som kopplar samman texterna är att de åskådliggör hur Sverige som nation på så många sätt präglas av havet. Landet har alltid varit beroende av att kunna befara och försvara vatten-

vägarna för sin befolknings försörjning, för handel och samfärdsel, för immigration och emigration, för kontakter och innovationer. Det gällde för århundraden sedan och det gäller idag. Havet har en central betydelse för Sveriges historiska och moderna identitet. Därför kan det maritima perspektivet klarlägga unika drag i den svenska historien, liksom det hjälper oss att förstå vår samtid.

Med löftet att teckna 500 år av vattenvägar inom ramen för en enda bok följer förstås olika slags urval och ämnesmässiga avgränsningar. Det finns områden som knappast alls hanteras (som hamnarnas roll eller fyr- och lotsväsendet), grannvetenskaper som bara anas (som den kreativa marinarkeologin) och ett hårt gallrat bildmaterial. Men resultatet består ändå av en serie kunskapsrika uppsatser som sammanlänkade säkert fyller bokens uttalade syfte: att vara en introduktion till maritim historia och etnologi och inspirera till vidare akademisk forskning och studenters uppsatsskrivande.

Bokens första del behandlar klassiska kärnområden inom maritim historia som sjökrig och örlog, handel och sjöfart, skeppsbyggeri och varvshistoria, fiske, färje- och passagerartrafik. Författarna är historiker med olika inriktning och akademisk bakgrund. Genom översikter av de olika fälten får läsaren god inramning för vidare forskning på egen hand, till exempel med stöd av föreslagen fördjupningslitteratur. Varje avsnitt avrundas med ett summerande och reflekterande slutord. Det är kunniga, trygga och återhållsamma texter utan äventyrliga analyser och bör tjäna väl som plattform för kommande studier och fördjupningar.

Notförteckningar saknas och källhänvisningar återfinns oftast bara invid tabellverk. Det kan verka rimligt i introduktionstexter, där översiktterna trots sitt rika sakinhåll knappast presenterar någon alldeles ny kunskap. Som recensent blev jag ändå nyfiken och bestämde mig för en slumpstyrd kontroll av akribin. Jag letade upp en av de källor som använts – Claes Grills invigningstal till Kungl. Vetenskapsakademien 1749 ”Tal om Sjö-fartens nytta och förmån för riket, i synnerhet då den drivs med hembyggde och utur egne hamnar utrustade skepp” (upp-laga tryckt 1828) – och blev inte besviken.

Texten är ett lovtal till betydelsen av svenskproducerade skepp och sjöfartens roll som motor för allehanda näringar. En nutida läsare får nästan lock för öronen av panegyriken (se ingressen). De 16 sidorna innehåller vidare en snabböversikt av svensk sjöfart från Gustav Vasa till Claes Grills egen samtid samt en erfarenhetsbaserad budget för ett skepps byggnad.

Mitt stickprov visade hur noggrant författarna av detta avsnitt (Skeppsbyggeri och varven) gått till väga. Varvsägaren Grill hade rensat sina beräkningar från kostnader av sådant som måste köpas utomlands (t.ex. en del ekvirke, hampa, pockenholtz för block och viss proviant). Syftet var ju att visa hur stora belopp som kunde kvarbli i landet om byggnationen förlades till svenska varv. Och han glömde inte att berätta om de mindre kostnader som brukade åtgå ”Till Bryggaren för dricka”, ”Till Bagaren för bröd” och till ”Slagaren för kött”.

Sådana prosaiska detaljer har emellertid inte särskilt intresserat våra sakliga forskare. Efter-som deras kunskapsmål varit att kunna visa det exemplifierade skeppsbyggets totala kostnader har de istället återfört diverse utgiftsslag som Grill extraherat. De kan efter denna manöver åskådliggöra hur timmer jämte löner var de största posterna under själva skrovproduktionen, följda av utlägg för master, spiror, smide, spik, tjära och beck. Men då skeppet sedan skulle utrustas rullade pengarna ännu snabbare. Segel och segelsömnad var de drygaste kostnaderna, följda av kanoner och ammunition. Författarna kan summera: kostnaden för byggnation

av ett skrov om 280 läster var vid 1700-talet lägre än den för att rusta fartyget för sitt ändamål.

Om subjekten ofta är i skymundan i de tre inledande kapitlen så blir de flitigare framlyfta då 500 år av fiske ska avhandlas. Här möter fiskblöterskor, strandsittare, storbackefiskare, trankokare, insaltare, sillpatroner och trålfiskare – alla väl kontextualiserade i sin respektive historia. Författarna lyfter frågor kring fiskets betydelse för etablering av lönearbete och skildrar i detalj de processer som under 1800- och 1900-talen leder till professionalisering av fiskaryrket. Fångstmetoder, fiskeflottans tekniska utveckling, frågor kring utfiskning och införandet av kvotsystem ges utförliga beskrivningar. Men läsaren ges också inblickar i de svåra umbäranden som alltid förknippats med fiske som näringsfång. Att i arbetslag om tio– tolv man vara till sjöss i öppna råseglare fyra till sex veckor bör ha varit prövande, liksom att ligga i små roddbåtar på Nordsjön under storbackefisket. Vid Ålesundsolyckan 1868 försvann fem bohuslänska skepp med man och allt i en storm. Under andra världskriget miste 91 fiskare livet på grund av minor eller avsiktlig beskjutning. Och trots dagens tekniskt raffinerade ståltrålar och bättre redskap kvarstår risker med tunga lyft, fukt och kyla. Man håller gärna med författarna då de summerar: ”Att vara yrkesfiskare är en livsstil som på många sätt skiljer sig från allt annat arbete med villkor som många skulle betrakta som oacceptabla” (s. 204).

Kapitlet om färje- och passagerartrafiken inleds 1842 med ”ångbåtens knak och hvälvningar, åskans muller, människors jemrande” och avrundas med Silja Symphonys flera våningar höga atriumhall kantad av butiker och restauranger. Däremellan skildras den mängd rederikonstellationer som skapat och upprätthållit kust- och passagerartrafik i väster- och österled med olika slags båtar och besättningar. Den mest omskakande katastrof som drabbat färjetrafiken och Östersjöns sjöfart i fredstid – Estoniaolyckan 1994 då 852 människor för-olyckades – är frånvarande i avsnittet, men omnämns parentetiskt i ett annat sammanhang (s. 59).

I bokens andra del skisseras nya perspektiv för forskning inom det maritima fältet. Till hjälp tar redaktörerna fem mindre och samtida etnologiska uppsatser. Först ut är en studie baserad på intervjuer och enkätsvar från Åland kring myten om sjömanshustruns självständighet. En nära sextio år gammal undersökning på området är Erik Grönseths *Sjöfolks Familjeforhold of Mansadskille Mödre* (1961) och många av de norska sjömanshustrunns erfarenheter tycks giltiga också i det åländska materialet. Stereotypa föreställningar om den handlingskraftiga sjömanshustrun finns dokumenterade även från Sverige ("Då hustrun tyckte att mannen hade varit hemma länge nog kunde hon lägga sjömansboken på matbordet som en vink om att nu borde han bege sig till sjöss." Ur: Sjöhistoriska museets intervjuundersökning, Gävle 1970), men den åländska studien pekar också på sprickor i den dominanta bilden, där yngre kvinnor uttryckte desillusion, besvikelse och känslor av misslyckande.

Två idérika studier om sjömanstatueringar och sjömansyrket beskriver på olika sätt sjöfolkets särart. Analysen av tatueringarna lyfter fram sjömannen som verksam i ett kreativt mellanrum mellan olika världar, ett tillstånd där tatueringstraditionen hör hemma. Men utanför kontexten kunde tatueringarna istället bli ett stigma. Vad gjorde då bilderna med sina bärare? Författaren visar bland annat hur illustrationerna kunde tjäna som ett slags reseberättelser, att de vittnade om förmåga att uthärda smärta, att de ansågs skydda mot sjukdomar och att den fagra kvinnan på bringan signalerade sjömannens heterosexualitet.

Lika spännande är det att följa resonemanget om hur segel- respektive ångsjöfartens arbetare rekryterats ur olika miljöer med följd exempelvis för den sjöfolksfackliga utvecklingen. Av mönstringsliggare i Göteborg framgår att ångsjöfartens manskap rekryterades från städerna medan det seglande tonnage i större utsträckning bemannades från traditionella kustsamhällen. Att segelfartygen avlöstes av ångbåtar innebär för övrigt inte att det hårda och farofyllda arbetet försvann. Det bekräftas i många sammanhang, till exempel av den ibland galghumo-

ristiska vistraditionen. Som här i ett arkivfynd från Sjöhistoriska museets samlingar:

– När alla andra människor tråkigt ha, fallera
Då har en maskinist det vådligt bra, fallera.
Han går då helt bekymmerslöst på däck, fallera.
Om båten sjunker eller sprungit läck, fallera.
(Ur: Arvid Borghs visbok)

I en följande uppsats om hummerfiske spåras det sparsamma källmaterialet ner i 1500-talet, men blir rikare under följande århundraden, då holländska hummerhukare skötte transporten till fiskmarknader. Senare kunde sumpar och olika kyltekniker hålla fångsten levande till dess den nådde konsumenterna. Studien visar hur hummern tjänat både som vardagsmat och lyxföda. I vår tid har teknikförändringar gjort hummerfisket tillgängligare, med åtföljande spänningar mellan de lokalboendes sedvanebaserade fiskerättigheter och fritidsfiskarna. Via hummersafaris och hummerweekends kravlar så de läckra skaldjuren vidare in i den nutida bohuslänska upplevelseekonomin.

Den sista uppsatsen fokuserar på samhällsutvecklingen bortom arbetsliv och produktion och pekar på fritidsbåtslivet som ett lovande studie-fält. 690 000 svenska hushåll äger tillsammans ungefär en miljon fritidsbåtar och fem miljoner personer färdas med fritidsbåt minst en gång per säsong! Utvecklingen från 1800-talets mitt handlar om hur kustlandskapen och i synnerhet de stadsnära skärgårdarna förvandlats från traditionella maritima miljöer till platser associerade med ledighet och avkoppling, en samhällsförändring som också illustreras genom lustbåtens förvandling till fritidsbåt och där de exklusiva segelsällskapen fått sällskap av det folkliga båt-livet. Föreningsvana övades i båtklubbar och i campingbåten hjälptes hela familjen åt under övernattningsresan till någon vik eller rentav till sportstugan. Med plastbåten på 1970-talet tog skärgårdsturismen liksom gentriferingen av skärgården verklig fart.

I dag bjuder den maritima fritiden också på nostalgiska tillbakablickar för den som förmår uppskatta blänket i välförnissade mahognyskrov, dunket av en tändkulemotor, svallet efter en Forslundare. "En bild av ett pastoralt förr ger

mening åt samtidens maritima rekreation” (s. 320). Fritidsbåtarna har uppvärderats till kulturarvsobjekt som kan K-stämpas. Med sina identitetsprojekt har veteranbåtsentusiasterna landburna fränder bland fordonshistorikerna och det är naturligtvis ingen slump att dessa under sina sammankomster ibland omringar Sjöhistoriska museet i Stockholm med sitt rullande kulturarv. Det finns uppenbara likheter mellan dessa manliga projekt (där många förefaller mer intresserade av att iståndsätta/meka än att segla/köra) och säkert kommer frågor kring kön och genus att vara centrala i kommande analyser.

Bokens presentation av historisk maritim forskning – om de stora utvecklingsmönstren och de komplexa relationerna mellan marknader, nationer och kontinenter – kompletteras på så sätt av texter som diskuterar mer samtida skapelser av regler, tankeformer, värdemönster och materialitet. Det ska bli spännande att följa hur den fortsatta utforskningen av de maritima sammanhangen tar fart med hjälp av denna innehållsrika och inspirerande introduktion!

Anders Björklund, Saltsjö-Duvnäs

Politiska projekt, osäkra kulturarv. Kampanjer och förhandlingar i det sena 1990-talets Sverige och Europa. Lars-Eric Jönsson (red.). Lund Studies in Arts and Cultural Science, Lund 2017. 142 s. ISBN 978-91-983690-1-4.

När, var, hur, för vem och varför blir (eller blir inte) företeelser och föremål del av kategorin kulturarv? Kring dessa grundläggande frågor kretsar bidragen i antologin *Politiska projekt, osäkra kulturarv*. Boken är ett resultat av det forskningsprojekt som redaktören, Lars-Eric Jönsson, drivit sedan 2010 med utgångspunkt i vad som ägde rum mellan 1990 och 2010 på kulturarvsområdet, vilket ledde till en om- eller nytolkning av begreppet kulturarv.

Att boken kom ut under 2017 ser ut som en tanke. ”Kulturarv” verkar återigen vara inne i en destabiliserings- och nytolkningsfas. En upp-

märksammad lagrådsremiss (Kulturarvspolitik prop. 2016/17:116) har gett en helt ny museilag, något som ackompanjerats av en omfattande medial museidebatt. Även internationellt är ”heritage” på tapeten och 2018 är utlyst som European Year of Cultural Heritage av EU.

Bokens inledning ger en översikt av kulturarvsbegreppets etablering under 1990/2000-talet. De fyra empiriska kapitel som följer tar sig an begreppet kulturarv utifrån mycket skilda exempel. Etnologen Anneli Palmsköld utgår från virkning och den låga status som slöjdetekniken ständigt dragits med. Moa Petersén, lektor i digitala kulturer, analyserar Linderödssvinet, en så kallad lantras, ur ett biologiskt kulturarvsperspektiv. En vindkraftpark och en ruinpark i södra Sverige står i centrum i det fjärde kapitlet av Robert Willim, docent i etnologi. Slutligen återkommer Jönsson med en utförligare analys av de kampanjer och projekt som introducerats i inledningen. Säcken knyts ihop genom några utvecklade kommentarer av arkeologen Björn Magnusson Staaf.

Antologins inledning tar fasta på två förhållanden. För det första var 1990-talet en period då EU strävade efter att skapa en europeisk identitet att bygga gemenskap runt. Jönsson visar hur diskussionen om nationellt specifika, men samtidigt europeiskt förenande, kulturarv fördes längs två i stora stycken oförenliga linjer. Kulturarv hanterades här dels som något föränderligt, dels som en (så gott som) oföränderlig historisk referenspunkt.

För det andra beskrivs begreppets snabba etablering i en svensk kontext. Sverige fick sitt första renodlade Kulturdepartement 1991, vilket ledde till kulturarvsbegreppets genomslag. Perioden präglades av en strävan att hitta ”nya” kulturarv där aspekter av genus, klass, etnicitet och i övrigt marginaliserade gruppers erfarenheter kunde speglas. En intressant observation är att begreppet kom att föra samman ett antal redan etablerade verksamhetsområden under en och samma rubrik. ”Kulturarv” klev därmed fram som ett potent begrepp, vilket ägnades stor uppmärksamhet av politiken. Till samhällsfrågor som hälsa, integration, ekonomi, regional utveckling fogades nu också en kulturarvs-