

”Den sommaren satt jag också på Carolina, för första och sista gången.” Ryckt ur sitt sammanhang, som här, är meningen ett klassiskt kriablomster. Det är oavsiktligt komiskt. Och man måste tillstå, dess oavsiktliga komik är till stor del knuten till läsarens egen läsförståelse. Vet man inte om att Carolina i det här sammanhanget avser ett bibliotek, då kan man halka riktigt snett. På ett sätt är det ganska tillfredsställande att även en skribent av Asplunds kaliber kan lämna utrymme för felläsningar av det slaget. För ofelbarhet och perfektion tillhör inte skrivandets vardag. Det gör däremot *strävan* mot precision och klarhet.

I likhet med tidigare böcker av Johan Asplund präglas *Avhandlingens språkdräkt* av författarens personliga och kritiska tilltal. Det är en bok som både är reflekterande och av handboks-karaktär och som i båda avseendena separerar och avmystifierar skrivandets olika moment.

Lars-Eric Jönsson, Lund

Peter Du Rietz och Maria Ljunggren: *Isolde av Singapore. På världsomsegling med bilar i lasten*. Sjöhistoriska museet, Stockholm 2001. 190 s., ill. ISBN 91-85268-87-9.

Boken *Isolde av Singapore* är utgiven inom ramarna för Sjöhistoriska museets i Stockholm samtidsdokumentation av marina yrken och livsformer. Etnologen Peter Du Rietz och museets fotograf Maria Ljunggren berättar i ord och bild om den världsomsegling med det Singaporeflaggade fartyget *Isolde* som de varit med om. Avfärden från Wallhamn ägde rum i oktober 1999. Till att börja med gjordes det stopp vid en rad nordeuropeiska hamnar, därefter fortsatte resan över Atlanten till Baltimore, Norfolk och Savannah i USA. Via Panamakanalen nådde man Stilla havet och där bortom Nya Zeeland. Efter ytterligare hamnbesök i Australien och Japan började sedan återresan mot Europa. I januari 2000, anlände man slutligen till Bristol, varefter de två samtidsdokumentalisterna mönstrade av och flög hem.

Huvuddelen av boken består av fem kapitel med tematiskt upplagda beskrivningar av livet ombord på *Isolde*. I kapitel 1 beskrivs själva fartyget: ett rorofartyg som, med sin däcksyta motsvarande mer än fem fotbollsplaner, rymmer 5 450 personbilar (alternativt 475 tunga fordon och 2 250 personbilar). Det ägs av Walleniusrederierna och är byggt på Kockums i Malmö i mitten av 1980-talet. 1997 valde de svenska ägarna att flagga ut det åldrande fartyget under singaporiansk

flagg. Numera är fartygets kapten och övriga befäl svenskar medan manskapet kommer från Asien.

I kapitel 2 får vi stifta bekantskap med olika arbetsplatser och personalkategorier. I det s.k. radiatorummet möter vi kaptenen. Sedan fartyget började styras med autopilot är hans tid på bryggan relativt begränsad. I stället har han övertagit arbetsuppgifterna för två marina yrken som inte längre finns: hökarens resp. radiotelegrafistens. På bryggan, däck och i maskinrummet (eller ”gruvan”) är befälen svenska medan juniorbefäl och övrig besättning är asiater. Till de sistnämnda hör de däcksmatrosor som ägnar mycket tid åt lågt kvalificerade uppgifter som att knacka rost och måla.

Fokus i kapitel 3 ligger på kulturella skillnader mellan fartygets olika nationaliteter. Här beskrivs bl.a. den klyfta som går mellan svenskars och asiaters olika inställningar till makt och ledarskap. De svenska befälens ledarstil, som eftersträvar en dialog mellan befäl och manskap, leder till förvirring i en besättning som förväntar sig en mer hierarkisk och auktoritär organisation. Samtidigt önskar de svenska befälen att den asiatiska besättningen kunde ta fler egna initiativ i vissa situationer och inte bara vänta på order. Även språkskillnader och religiösa skillnader uppmärksammas.

Vi får veta hur den lediga tiden tillbringas ombord. När *Isolde* en gång i tiden byggdes för svenskt bruk var visionen att alla skulle äta gemensamt, varför fartyget utrustades med en mäss för både befäl och manskap. Sedan fartyget kommit under singaporiansk flagg är emellertid praxis att fartygets olika etniska grupper, därmed också befäl och manskap, äter var för sig. Som motvikt till denna uppdelning fungerar de olika gemensamma sammankomster som också beskrivs: grillfester ute på däck, julfirande samt informella fester i enskilda hytter.

Sista kapitlet framhåller den starka symboliska betydelse som hamnen har i sjömännens värld. Förr förknippades ett hamnbesök med efterlängtat avkoppling och med nöjen i stadens nöjeskvarter. För besättningen på ett nutida roro-fartyg, som på kommersiella grunder fraktar bilar över världshaven, är hamntid emellertid en starkt begränsad företeelse. Den för rederierna dyrbara hamntiden har kunnat skäras ned drastiskt genom att lastnings- och lossningsmetoder i så hög grad effektiviserats. För sjömännen, som genom sina kontrakt spenderar ett stort antal månader på fartyget, är den begränsade hamnvistelsen påfrestande. Längtan efter den egna familjen som väntar där hemma blir följdenligt ett karakteristiskt drag hos den uteslutande manliga besättningen.

Grundligt och inkännande beskriver boken livet ombord på det väldiga fraktfartyget. Det stora antalet bilder i färg och svartvitt på de personer och miljöer som beskrivs i den löpande texten bidrar till att göra bokens innehåll än mer levande. I appendix skildras hur fältarbetet gick till. Här ges också en bakgrund till hur man valt att problematisera de kulturella och nationella skillnaderna på fartyget.

*Markus Idvall, Lund*

Rolf Danielsson & Svein Norheim: *Granit. Stenhoggerens historie i grenselandet*. Strömstads Museums Förlag, Strömstad 2003. 206 s., ill. ISBN 91-973617-4-7.

Rolf Danielsson vid Borås museum och Svein Norheim vid Halden Historiske Samlinger har gett ut en bok om stenhuggeriets historia i gränslandet mellan Bohuslän och Østfold. De har författat ungefär halva texten var. Undersökningen ingår som en del i utforskandet av kulturhistorien runt den södra delen av den norsk-svenska riksgränsen från 1800-talet och fram till vår egen tid. Boken har en populär framtoning och är på ett värdefullt sätt mycket rikt illustrerad med fotografier från både äldre och senare tid.

Danielsson presenterar de olika faserna i stenhuggeriets utveckling. Hans framställning är industrihistorisk, där organiseringen av brytningen står i centrum. Vi får följa stenindustrins start, etablering, guldålder, nedgång och försvinnande. Brytningen kan sägas ta sin första början under 1840-talet på Bohus-Malmön och på Ystehede i Haldendistriktet. Det dröjde dock innan industrin kunde etableras, vilket skedde under 70- och 80-talen. Vid den tiden dominerade de norska företagen, och de var verksamma även på den svenska sidan av gränsen. Brytningen skedde i småbrott. Guldåldern för stennäringen inträffade från omkring 1890 och fram till första världskriget. Produktionen steg då kraftigt. Storbrott, där man kunde bryta på djupet, började anläggas på Bohus-Malmön i början av 90-talet. Mekaniseringen kom på så vis att öka, och nya stenföretag uppstod.

Första världskriget inverkar negativt på möjligheterna till export av sten. Stenupplagen ökade kraftigt i väntan på att fraktas iväg. Permitteringar och avskedanden blev följden. Även 1920-talet kom att präglas av betydande arbetslöshet. En viss uppgång i stembrytningen blev dock märkbar vid slutet av årtiondet. En av

de mest omtalade leveranserna från Idefjordsregionen utgjorde material till Vigelandsparken i Oslo.

Depressionen på 1930-talet betydde en ny nedgång för stenindustrin. Priserna sjönk med upp till 40 procent. Arbetslösheten steg kraftigt, och många stenhuggare valde att byta yrke. Anläggningen av Svinesundsbron med början i slutet av 1930-talet blev en viss ljuspunkt för stennäringen. Arbetet fick dock avbrytas på grund av den tyska ockupationen av Norge den 9 april 1940.

Stenindustrin fortsatte efter krigsslutet 1945, men under 1950-talet minskade efterfrågan markant. Asfalt och betong ersatte gatsten ute i Europa. På 60-talet kom en ny metod i form av jetbränning varigenom stembrytningen effektiviserades på ett markant sätt. Det kraftiga bullret utgjorde emellertid ett miljöproblem både för stenarbetarna och omgivningen. En annan svårighet bestod i bristen på erfaren arbetskraft eftersom många stenhuggare hade lämnat näringen. Detta kompensades i viss utsträckning genom invandrade portugisiska stenarbetare, som stannade några år under 60-talet. Den inhemska marknaden var nu den dominerande, bl.a. levererades mycket sten till anläggningen av universitetsområdet Blindern i Oslo.

Den höga medelåldern bland stenhuggarna i kombination med en obefintlig nyrekrytering blev emellertid förödande under 70-talet. Danielsson betecknar detta årtionde som "ruinens brant" för stenindustrin. Efter denna tid förekommer en mycket begränsad stembrytning. I Bohuslän arbetar för närvarande ett tjugotal man och i Østfold ett femtiotal inom några mindre företag.

Svein Norheim, som skrivit andra delen av boken, har kallat sin framställning för "Mennesket og teknikken". Till skillnad från hos Danielsson får läsaren här en inblick i stenarnas, deras egenskaper, hantverkstekniken och stenarbetarnas sociala liv. De främsta produkterna var gat- och kantsten, som stenhuggarna högg i form av ackordsarbete. De använde sina egna verktyg både i småbrotten och storbrotten. Därigenom blev smeden en viktig samarbetspartner. Mekanisering kom efter hand under början av 1900-talet. Automatisering i form av jetbränning och wiresågning uppstod först i sen tid och i storbrotten varigenom det tunga arbetet underlättades.

Inläringen av stenhuggaryrket skedde helt informellt genom praktiskt arbete. Småpojkar, från ungefär 8-årsåldern, fick följa med fäderna till stembrotten. De fick börja med att slå håll och bära verktygen till smedjan. I 15-årsåldern kunde pojkar börja tjäna egna pengar. Kvinnornas uppgift var att hålla männen med kläder. Detta var ett drygt arbete, ty kläderna slets