

HISTORISK TIDSKRIFT  
(Sweden)

134:3 • 2014

# Ett ensamt skepp på öppet hav?

Kopplingar, kontakter och utbyten  
ombord på svenska ostindiefarare

LISA HELLMAN *Stockholms universitet*

*Skeppet, ensamt på ett stort och okänt hav, är en stark och återkommande symbol för både äventyr och isolering. Även det Svenska Ostindiska Kompaniets skepp har beskrivits i sådana termer. Men kanske är de ett exempel på motsatsen: på interkulturella kontakter och kontinuerliga relationer mellan skepp och till land. Resan var inte endast en väntan eller en transportsträcka, utan en tid då gränser samtidigt suddades ut och skapades. I själva verket utgör skeppet en egen historisk arena, och är en del av vår globala historia.*

Instängd på en båt varifrån man inte kan fly är dåren anförtrodd åt floden med sina tusen armar, havet med sina tusen vägar, denna stora osäkerhet som går utanpå allt. Han är fången mitt i det mest fria, mitt i den mest öppna av vägar; solitt kedjad till den oändliga korsvägen. Han är passageraren par excellence, det vill säga resans fånge. Man vet inte på vilken mark han skall stiga ner, i vilken hamn han skall gå iland, från vilken plats han kommer när han beträder marken. Han har sin sanning och sitt fosterland bara i denna utsträckta ofruktbarhet mellan två platser som inte kan tillhöra honom.<sup>1</sup>

Foucault ger här uttryck för en bild med långa historiska rötter: havet som en stor osäker yta, en gigantisk tomhet med oändliga valmöjligheter, där passageraren ombord på skeppet är instängt i den frihet som havet utgör. Havets karaktär som något som binder platser samman, och som

*Artikeln har granskats av två externa lektörer enligt modellen double blind peer review.*

1. Michel Foucault, *Vansinnets historia under den klassiska epoken* (Stockholm 1986) s. 21.

Lisa Hellman är doktorand i historia vid Centrum för Maritima Studier (CEMAS) på Stockholms universitet och är i slutfasen av sitt avhandlingsarbete om Svenska Ostindiska Kompaniets sociala historia. Hon finns tidigare publicerad i *Itinerario* 2014<sup>1</sup> och *The Bulletin of the Institute for World Affairs*, Nr 28 2013.

E-post: lisa.hellman@historia.su.se

något mitt emellan historiska arenor, har gjort det särskilt intressant för globalhistoria. Kopplingar, kontakter och utbyten mellan olika platser, kulturer och grupper har identifierats som nyckelprocesser för globalisering.<sup>2</sup> Alla dessa processer var nära knutna till hav, och de skepp som korsade dem. I synnerhet under 1700-talet såg världen en allt snabbare globalisering, där världen knöts tätare samman, och i studier av denna process möts maritim och global historia.

I forskning om globala och maritima kontakter finns en tendens att fokusera på resans början och slut: hemmet och den främmande platsen. Färden som sådan framställs som en transport mellan två punkter, och skeppets resa som en tid av väntan, lika tom som den yta det färdas över. Det Svenska Ostindiska Kompaniets skepp utgör ett tydligt exempel på svenska globala och maritima kontakter under 1700-talet. Kompaniet skickade ut 132 skepp, de flesta av dem till Kanton. En sådan resa tog i allmänhet mellan ett och två år, varav nästan ett halvt år tillbringades i hamn i Kina. Då tidigare forskning om det Svenska Ostindiska Kompaniet behandlar tiden till sjöss nämns den dåliga maten, den fara färden innebar, och isoleringen ombord på skeppet. I synnerhet i populära verk används ordet äventyr för att beskriva färden, och skeppet framställs i det närmaste som en ensam svensk bastion på väg in i det okända. Beskrivningen av livet ombord slutar abrupt vid ankomsten till Kina, då i stället resenärernas upplevelse av det främmande landet tar vid.<sup>3</sup> Det blir en tvär gräns mellan här, där och färden mitt emellan. Christian Koninckx understryker i sin studie av det Svenska Ostindiska Kompaniet att själva passagen hittills har behandlats mycket kort, och slår fast att "[t]he maritime history of the companies has often been treated superficially, if not totally ignored".<sup>4</sup>

2. Patrick O'Brien, "Historiographical Traditions and Modern Imperatives for the Restoration of Global History", *Journal of Global History* 1:1 (2006) s. 3–39.

3. Se t.ex. Olle Hammarlund, "Förord", i *En äfventyrlig resa til och ifrån Ost-Indien, Södra America och en del af Europa åren 1755, 56 och 57* (Stockholm 1973); Robert Hermansson, *Det stora svenska äventyret: Boken om Svenska Ostindiska Compagniet* (Göteborg 2003) s. 24–67; Herman Lindqvist, *Historien om ostindiefararna* (Göteborg 2002) s. 55–102; men även Tore Frängsmyr, *Ostindiska kompaniet: Människorna, äventyret och den ekonomiska drömmen* (Höganäs 1990) s. 64; Sven T. Kjellberg, *Svenska Ostindiska Compagnierna 1731–1813: Kryddor, te, porslin, siden* (Malmö 1974) s. 139–141.

4. Christian Koninckx, *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731–1766): A Contribution to the Maritime, Economic and Social History of North-western Europe in Its Relations with the Far East* (Kortrijk 1980) s. 111.

Maritimhistoriker har de senaste åren tryckt på betydelsen av att historisera havet som en arena för förändring, och att se skeppen som en skådeplats för historia, inte bara som en väntetid mellan skeenden.<sup>5</sup> Denna uppsats fokuserar på ostindiefararnas färder, och på idén om det isolerade skeppet på ett öppet hav. I vilken mån var skeppet isolerat? I vilken mån var människorna ombord isolerade: när började och slutade resan – och för vem? Hur kan vi förstå själva havet, och skeppets relation till detta?

### *Havets särställning*

Framställningen av det isolerade skeppet är långtifrån unik för forskning om det Svenska Ostindiska Kompaniet. Havet har länge uppfattats som något kaotiskt och okontrollerbart. Det var en hotande värld fylld av monster och mörker, som man med tiden lärde sig korsa, men bara i Guds händer.<sup>6</sup> Ännu vid slutet av 1700-talet framställdes havet ofta som en vidsträckt yta, likgiltig inför mänskligt liv.<sup>7</sup> Även om den här bilden självklart har förändrats sedan dess, återkommer och aktiveras diskursen med jämna mellanrum i forskning om sjöfart och maritima kontakter, och det är troligen denna tankeströmning Foucault relaterar till i det inledande citatet om havets ”stora osäkerhet”, som utgör ”den mest öppna av vägar” vars ”utsträckta ofruktbarhet” går ”utanpå allt”.

I sin essä ”Andra rum” återkommer Foucault till just skeppet som en isolerad plats, likt ett fängelse, mitt på den tomma havsytan. Han presenterar konceptet heterotopi för rum som kan vara verkliga, men som trots det bestrider, omskapar eller inverterar den verklighet de relaterar till. Heterotopier är oftast sammanlänkade med vissa tidsskikt, påpekar Foucault, ”om man betänker att skeppet när allt kommer omkring är ett flytande rum – en plats utan plats, som existerar av sig själv, som sluter sig in mot sig själv och samtidigt är överlämnad åt havets oändlighet”. Utifrån den definitionen, att något är utanför världen och kontrasteras mot den, men kopplas till en viss tid och en viss systematisk avskildhet, blir hans slutsats att ”Fartyget är heterotopin *par excellence*”.<sup>8</sup>

5. Bernhard Klein & Gesa Mackenthun, *Sea Changes: Historicizing the Ocean* (New York 2004).

6. Alain Corbin, *The Lure of the Sea: The Discovery of the Seaside in the Western World 1750–1840* (Oxford 1994) s. 2–13.

7. Corbin (1994) s. 15–28.

8. Michel Foucault, ”Andra rum”, i *Diskursernas kamp* (Eslöv 2008) s. 259.

Begreppet har fått kritik. Redan 1995 poängterade Benjamin Genocchio hur vagt definierad gränsen för en heterotopi är. Kriterierna för vad som utgör en heterotopi är så otydliga, argumenterar han, att kategoriseringen beror av författaren och tillfället.<sup>9</sup> Trots dess svagheter fick begreppet snabbt spridning, och återfinns fortfarande i maritima studier.<sup>10</sup> Användningen av begrepp är dock inte statisk, utan verkar öppna upp för en utökad diskussion kring vilka sorters rum ett skepp kan vara. Historikern Vincent Patarino, som kategoriserar skeppet som en heterotopi, understryker hur det på samma gång kunde vara isolerat och poröst, samt att manskapet ombord förändrades i kontakt med andra kulturer.<sup>11</sup> Tidigare forskning om det Svenska Ostindiska Kompaniet har flera gånger kanaliserat bilden av skeppet som ensamt och isolerat, utan att egentligen undersöka dessa skepp som historiska arenor – något denna artikel hoppas öppna upp för.

Det råder inte brist på källmaterial för livet ombord: de anställda i det Svenska Ostindiska Kompaniet skrev brev, dagböcker och loggböcker från den första expeditionen 1732 till den sista 1805. Jag använder en del källor skrivna av superkargörer (de officerare som var ytterst ansvariga för handeln), men framför allt resejournaler från skeppsskrivare, som Israel Reinius, Jacob Wallenberg och Christian Braad, från kaptener, som Johan Eric Morén, från skeppspräster, som Gustav Hjortberg och Christoffer Tärnström, och från en kadett, Johan Brelin. Författarnas position ombord speglas delvis i deras berättelser; i kaptenernas journaler finns fler detaljer kring navigation, och i skeppsprästernas fler om det sociala livet ombord – det gäller i synnerhet de som tränats i naturalhistoria, som Olof Torén och Pehr Osbeck.

Utifrån detta material studerar jag färderna med det Svenska Ostindiska Kompaniets skepp, både som tid och plats. Detta struktureras i tre

9. Benjamin Genocchio, "Discourse, Discontinuity, Difference: The Question of 'Other' Spaces", i Sophie Watson & Katherine Gibson (red.), *Postmodern Cities and Spaces* (Oxford 1995) s. 36.

10. H. V. Bowen, Elizabeth Mancke & John G. Reid (red.), *Britain's Oceanic Empire: Atlantic and Indian Ocean Worlds, c.1550–1850* (Cambridge 2012); Cesare Casarino, *Modernity at Sea: Melville, Marx, Conrad in Crisis* (Minneapolis 2002); Jo Stanley, "And after the Cross-dressed Cabin Boys and Whaling Wives? Possible futures for British maritime historiography", *Journal of Transport History* 23:1 (2002) s. 9–22.

11. Vincent V. Patarino, "The Religious Shipboard Culture of Sixteenth and Seventeenth-century English Sailors", i Cheryl A. Fury (red.), *The Social History of English Seamen, 1485–1649* (Woodbridge 2012) s. 150.

delstudier: en med fokus på skeppen, en på människorna ombord och en på relationen mellan skeppen och havet.

*Det isolerade skeppet?*

I journalerna framgår det snabbt att skeppen inte alltid seglade ensamma. I ett brev från 1786 nämns att "Skeppet Freden, som war med i följe, hölt af ifrån oss, så att wij om två dagar förlorade henne ur sigtet".<sup>12</sup> Svenska handels skepp hade seglat i konvoj sedan 1600-talet, och på 1720-talet etablerades en ekonomisk och administrativ struktur för skydd till havs. Detta svenska konvojsystem fungerade dock inte i Atlanten eller Indiska oceanen.<sup>13</sup> Lösningen var att segla med andra nationers skepp. Superkarögören Olof Lindahl skrev i ett brev att "De är fyra skepp i sällskap de Svenska samt capt Rogers & Robinson".<sup>14</sup> De svenska ostindiska skeppen seglade därmed ibland i sällskap med svenska örlogsskepp, ibland med handelsfartyg och ibland med skepp från andra länder, men inte självklart ensamma.<sup>15</sup>

I journaler och loggböcker antecknades noga när och var man mötte andra skepp, vilka dessa var, och vilken interaktion man hade.<sup>16</sup> Notiserna var ofta korta, som hos skeppsskrivaren Israel Reinius den 11 mars 1746: "Passerade oss detta Skiep, som war en Hollendsk Flöijt".<sup>17</sup> I beskrivningar av hamnar och ankarplatser räknas upp vilka andra skepp som var där, och när de kastade loss.<sup>18</sup> I Cádiz anmärker Braad: "d: 3

12. Christopher Henric Braad, Berättelse om resan med skeppet Hoppet under Capitaine Fr. Pettersons Commando 1748–1749, X 389, Handskriftssamlingen, Uppsala universitetsbibliotek (UUB) s. 42.

13. Leos Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce: The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720–1815* (Uppsala 2004) s. 65–67.

14. Olof Lindahl, Brev till Eric Stockenström i Canton från Olof Lindahl på Skeppet Adolph Friedrik 27/1 1786 under segel vid Macao, Is 46, Handskriftssamlingen, Kungl. Biblioteket (KB) Stockholm; se även Carl Gustav Ekeberg, *Capitaine Carl Gustav Ekebergs Ostindiska Resa Åren 1770 och 1771: Beskrefven Ut i Bref Til Kongl. Svenska Vet. Academiens Secreterare* (Stockholm 1970) s. 166.

15. Kjellberg (1974) s. 63–64.

16. Braad, Berättelse om resan med skeppet Hoppet, X 389, UUB, s. 32; Johan Eric Morén, Skeppsjournal förd ombord å Ost Comps Skepp Freden Kapt. Morén under 1746–1747 års expedition, 26–29/1, M 286, Handskriftssamlingen, KB; Erik Von Stockenström, Dagboksanteckningar under en resa till Ostindien 1767–1769, M 270, Handskriftssamlingen, KB, s. 42, 97.

17. Israel Reinius, *Journal Hällen På Resan till Canton i China ... Ifrån Dess Begynnelse Åhr 1745 till Dess Slut Åhr 1748* (Helsingfors 1939) s. 31.

18. Braad, Berättelse om resan med skeppet Hoppet, X 389, UUB, s. 43; Christopher Henric Braad, Resedagbok från resan med skeppet Hoppet under Capitaine Fr. Pettersons commando 1748–1749, X 390, Handskriftssamlingen, UUB, s. 147; Samuel Ulric de Frese, Utdrag

Mars afgingo; Svenska skepp, Danska, Franska, Hollenska, Malthesiske, Hamburgiske".<sup>19</sup> Snarare än en isolerad färd finner vi i journalerna en löpande relation till andra skepp.

Denna interaktion innebar att skeppen kunde hjälpa varandra, bland annat genom att låna ut manskap.<sup>20</sup> Det engelska skeppet *Allfrid*, då det gick på grund år 1800, "wisade nödsignal och begärde assistans" av det svenska skeppet *Gustaf III*. Svenskarna sände då "Båten med Varpankare och gods till dess undsättning".<sup>21</sup> Samarbete mellan skepp från olika länder verkar ha varit relativt etablerat. När skeppet *Sabajang* hade förlorat all sin rigg i en brand, vände det sig till såväl det holländska, det franska som det svenska kompaniet för hjälp. Den holländske superkargören gav direkt order om att hjälpa skeppen med vad allt de kunde avvara utan att riskera det egna kompaniets skepp.<sup>22</sup> Skeppen varken kunde eller ville segla utan att omge sig med svenska eller utländska skepp.

Möten med andra skepp utgjorde dessutom en viktig kommunikationskanal. När Reinius skepp träffade ett holländskt skepp mottog det nyheter från Europa.<sup>23</sup> När skeppsskrivare Christian Henric Braad 1748 passerade Kap Horn "råkade wij ett hemgående Hollenskt skepp Batavia kallat, commenderat af Capitaine Gerdt van de Leuw, hwars ena styrman, som warit uti Canton, berättade, det ett Swenskt Skepp låg där öfwer, och att 3 woro hemgångne åt Sverige; de togo annars bref hemåt med Sig".<sup>24</sup> Här ser vi hur ett möte med ett skepp var både ett tillfälle att få reda på var andra skepp befann sig, och skicka brev.<sup>25</sup> Kontak-

af Journalen hållen ombord på skeppet Gustaf den Tredje under expeditionen till och från Canton åren 1799, 1800–1801, M 278, Handskriftssamlingen, KB, s. 8–12; Robert Jenkins, *The Ship Harrington*, 17/7, Til. Eng.12, Handskriftssamlingen, KB; Morén, *Skeppsjournal förd ombord Freden*, 8/6, M 286, KB; Reinius 1939, s. 34; Johan Rundsten, *Skeppsjournal förd ombord å Ost. Comp. skepp Prins Carl Kapten J Rundsten (död under resan) under expeditionen till China åren 1763–1764*, 6/8, M 289, Handskriftssamlingen, KB; Von Stockenström, *En resa till Ostindien*, M 270, KB, s. 40–43.

19. Braad, *Resedagbok från resan med skeppet Hoppet*, X 390, UUB, s. 12.

20. Braad, *Berättelse om resan med skeppet Hoppet*, X 389, UUB, s. 43; Pehr Osbeck, *Dagbok öfver en Ostindisk resa åren 1750, 1751, 1752* (Stockholm 1969) s. 58; Reinius (1939) s. 17, 115, 143; Anders Sparrman, *Resa till Goda Hopps-udden, Södra Pol-kretsen och omkring jordklotet, samt till Hottentott- och Caffer-landen, åren 1772–76* (Stockholm 1783) s. 43.

21. de Frese, *Journalen hållen ombord Gustaf den Tredje*, M 278, KB, s. 12.

22. Paul Arthur Van Dyke & Cynthia Vialle, *The Canton-Macao Dagregisters, 1763* (Macao 2008) s. 164.

23. Reinius (1939) s. 141.

24. Braad, *Berättelse om resan med skeppet Hoppet*, X 389, UUB, s. 32.

25. Lindahl, *Brev till Eric Stockenström i Canton från Olof Lindahl på skeppet Adolph Fredrik 27/1 1786*, Is 46, KB; Morén, *Skeppsjournal förd ombord Freden*, 24/8, M 286, KB;

terna luckrade upp gränserna mellan olika länder. Kapten Ulric de Frese nämnde 1799 att "Ett amerikanskt skepp kom till anckars, hvilket hadde bref om Bord med underrättelse af skeppet Östergötland".<sup>26</sup> Skeppen spelade en viktig roll i tidigmodern kommunikation, och därigenom i globaliseringsprocessen, inte bara som transport utan också som en del av ett ständigt rörligt globalt informationsnätverk.<sup>27</sup>

För att ytterligare möjliggöra informationsutbyte hade skeppen ett eget signalspråk: saluter. Kanonerna användes så gott som aldrig i strid, däremot flitigt på varje resa för kommunikation. Reinius räknar upp etablerade signaler mellan skeppet *Adolph Fredric* och *Calmar*. Till exempel står det att om de skulle vilja "talas wed" skulle de skjuta "3 Falska fyrar efter hwarandra".<sup>28</sup> Vanligen var saluterna av en mer formaliserad natur, med vilka man hälsade såväl svenska som främmande skepp, som i sin tur besvarade saluten. Braad skrev att "kl. 11. hälsade oss en inkommande Hollendare med 8 Skott, wij gofwo honom 4 igen, och Straxt Saluterade oss en ankommande Swensk, som Sade Sig wara från Wester-wijk, med 8, och wij tackade med lika många Skott, då Han tilbaks med 4 skott tackade oss".<sup>29</sup> Denna tvåvägskommunikation skedde till havs, i hamn, och vid passerande av fasta befästningar.<sup>30</sup> Man bör därför inte överdriva skillnaden mellan skeppens beteende på öppen sjö, vid kusten och i hamn.

Saluter användes för att signalera respekt i internationella kontakter.<sup>31</sup> Den svenska superkargören Jean Abraham Grill skrev i ett brev att "Imorgon bittida kommer afledne Eng. Supc. H. Horner att uppå Franska Eylandet begrafvas, då efter wanligheten främmande Nationerne tillika med dess egna behedra honom med salutering".<sup>32</sup> Saluter skulle helt enkelt markera att ett tillfälle var speciellt, och vad det var

Paul Arthur Van Dyke & Cynthia Vialle, *The Canton-Macao Dagregisters*, 1762 (Macao 2006) s. 73–78.

26. de Frese, Journalen hållen ombord Gustaf den Tredje, M 278, KB, s. 4.

27. Wigen, Kären, "Introduction", i Jerry H. Bentley, Renate Bridenthal, & Kären Wigen (red.), *Seascapes: Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges* (Honolulu 2007) s. 1–3.

28. Reinius (1939) s. 18–19. En falsk fyr var troligen att skjuta lösa skott.

29. Braad, Resedagbok från resan med skeppet Hoppet, X 390, UUB, s. 55.

30. Braad, Berättelse om resan med skeppet Hoppet, X 389, UUB, s. 38–44, 135; Morén, Skeppsjournal förd ombord Freden, 26–29/1, 20–25/6, 23/8, M 286, KB; Reinius (1939) s. 3, 175; Rundsten, Skeppsjournal förd ombord Prins Carl, 11–15/8, M 289, KB; Van Dyke & Vialle (2006) s. 140–146; Von Stockenström, En resa till Ostindien, M 270, KB, s. 5, 40.

31. Jenkins, *The Ship Harrington*, 10/8, 31/10, Til. Eng.12, KB.

32. Jean Abraham Grill, Brev till Capt. Gust. Lehman Canton 5/8 1768, Godegårdsarkivet, Utgående brev, Brevkopiebok 1768–1770, Nordiska museets arkiv.



kunde variera. Superkargören Colin Campbell berättar från en kväll på ett holländskt skepp, att under middagen saluterade de såväl den svenske kungen, generalstaterna som den holländske guvernörens hälsa med 13 skott. Campbell noterade att de var pigga både på att skåla och saluera.<sup>33</sup>

Det vanligaste sättet att använda saluter för att visa respekt var dock som signal när vissa personer kom av eller på skeppet. Som Braad formulerade det: "alla som visiterar skeppet, inklusive de egna herrarna, salteras med 8 skott".<sup>34</sup> Så varje gång en superkargör eller kapten steg av eller på sköts salut, vilket även gällde andra prominenta personer, som guvernörer, konsuler eller tulltjänstemännen i Kanton.<sup>35</sup> Ett exempel var i Cádiz, där den svenska konsuln och superkargörerna saluterade med 16 skott då de kom ombord, och lika många när de steg i land bara två timmar senare.<sup>36</sup> Saluterna var en internationell signal, som utgjorde en kontinuerlig relation mellan skepp, och mellan skepp och hamn.

### *Trängsel och konflikter*

Faktum är att skeppen inte bara rörde sig över ändlösa vidder, utan även låg i relativt trånga hamnar.<sup>37</sup> Det var till exempel stor trängsel på ankarplatsen utanför Kanton, där alla de europeiska kompaniernas skepp låg. En fransk kapten klagade 1763 på att han hade varit tvungen att ankra mycket nära det holländska skeppet *Huis te Bijweg*, för att inte gå på grund, och bad holländarna att korta sin onödigt långa kätting.<sup>38</sup> Ibland blev det ändå för trångt. År 1762 skrev en holländsk superkargör om hur skeppet *Vrouwe Petronella Maria* hade skadats. Ett svenskt skepp hade drivit förbi förstäven, och dragit med sig galjonsfiguren, bogspröt och klyvarbommen.<sup>39</sup> Ankarplatsen var ett trångt och intensivt multi-kulturellt utrymme.

Trängseln utanför Kanton kom sig inte bara av europeiska skepp.

33. Colin Campbell, *A Passage to China: Colin Campbell's Diary of the First Swedish East India Company Expedition to Canton, 1732–33* (Göteborg 1996) s. 188–189.

34. Braad, Resedagbok från resan med skeppet Hoppet, X 390, UUB, s. 13.

35. Gustav Fredrik Hjortberg, Ost-Indisk resa 1748 och 1749 förrättad och beskrefwen af Gustaf Fr. Hjortberg, M 281a, Handskriftssamlingen, KB, s. 59; Jenkins, The Ship Harrington, 25–30/7, 1–31/10, Til. Eng.12, KB; Morén, Skeppsjournal förd ombord Freden, 29/1, 8–9/6, M 286, KB; Reinius 1939, s. 93; Von Stockenström, En resa till Ostindien, M 270, KB, s. 95.

36. Braad, Resedagbok från resan med skeppet Hoppet, X 390, UUB, s. 53.

37. Fredric Christian Sternleuw, Utkast till en beskrifning om mina sjö-resor upsat af mig sjelf Frid. Crist. Sternlöw på Fogelvik år 1794, Is 40, Handskriftssamlingen, KB, s. 7.

38. Van Dyke & Vialle (2008) s. 117–188.

39. Van Dyke & Vialle (2006) s. 19.

Pärfloden var fylld av hundratals mindre sampaner, djonker och andra kinesiska fartyg.<sup>40</sup> Kadetten Johan Brelin skrev "Revieret vid Canton är ofta så upfyllt med dylika Sampaner, at knapt en trång passage är lämnad för de ständigt med transporter fram och tillbaka gående fartygen".<sup>41</sup> Men speciell uppmärksamhet gavs åt en grupp: tanka, en minoritetsgrupp som levde på och av sina små båtar.<sup>42</sup> Skeppsprästen Gustav Hjortberg skrev att "De af ringa stånd, som bo i Sampaner på vatnet få med sina bruder af hennes föräldrar en siampan till hemgifte, uti den hafva de all sin Egendom, och hantering: der fiska de, koka, äta, sofva, älskas och slåss, der lefva de, der dö de ock".<sup>43</sup> Tankabefolkningen minner om vilken intressant miljö hamnen utgjorde; vattnet var så fullt att det knappt gick att röra sig. Småbåtarna, skeppen och hamnen utgjorde tillsammans en gråzon som bryter upp den fasta uppdelningen mellan hav och land. Dessa båtar väcker frågan om likställandet mellan en vistelse på ett skepp och en resa. De som levde hela sina liv på Pärflodens vatten, var de verkligen på resande fot?

### *Konflikter och våld*

Att det fanns löpande relationer mellan skepp från olika länder betydde inte att kontakterna var fredliga. 1700-talet var en tid av flera större konflikter mellan europeiska länder, så efter 1721 försökte de svenska handelsskeppen upprepade gånger använda sig av strategin att förklara sig neutrala. Den här neutraliteten var beroende av att de större europeiska staterna, i synnerhet Storbritannien, respekterade den. Även om det generellt sett fungerade, var de svenska skeppens förment neutrala status föremål för förhandling under hela århundradet.<sup>44</sup> Sternleuw beskrev hur de i mitten av 1700-talet stoppades av engelska kapare, "fastän Svenska Nation var uti en fullkomlig frid med Engeland, och altså helt neutral, uti deras då varande krig med Frankrike".<sup>45</sup>

40. Paul Arthur Van Dyke, *The Canton Trade: Life and Enterprise on the China Coast, 1700–1845* (Hong Kong 2005) s. 42.

41. Johan Brelin, *En äfventyrlig resa til och ifrån Ost-Indien, Södra America och en del af Europa åren 1755, 56 och 57* (Stockholm 1973) s. 37.

42. Braad, *Berättelse om resan med skeppet Hoppet*, X 389, UUB, s. 87–88; Ekeberg (1970) s. 102–114; Valery M. Garrett, *Heaven is High, the Emperor Far Away: Merchants and Mandarins in Old Canton* (New York 2002) s. 53.

43. Hjortberg, *Ost-Indisk resa 1748 och 1749*, M 281a, KB, s. 61.

44. Müller (2004) s. 19–21, 102–105.

45. Sternleuw, *En beskrifning om mina sjö-resor*, Is 40, KB, s. 10.

Den här relativa osäkerheten påverkade det Svenska Ostindiska Kompaniets fartyg. Redan den första expeditionen 1732 hindrades av en holländare som misstänkte dem för att segla utan tillstånd, och kompaniets fartyg misstänkliggjordes med jämna mellanrum därefter.<sup>46</sup> Havet har setts som ett utrymme över vilket makt kan projiceras, inte ett utrymme för makt i sig självt. Men under denna tid blev i synnerhet handelsvägarna omstridda, vilket demonstrerar hur havet innehöll separata platser som laddats med mening.<sup>47</sup>

Flera kompaniskepp hotades av sjörövare.<sup>48</sup> Skeppsskrivaren Olof Torén skrev att i Surat i Indien "blevo vi emot förmodan anfäktade av sjörövare". De klarade sig, men blev vittnen till en attack på några mindre fartyg.<sup>49</sup> Skeppet *Gustaf III* skrämde 1761 bort "malajiska pirater" genom att visa sina många kanonportar. Hur *Gustaf III* hade klarat en faktisk strid är oklart, dels för att en stor del av besättningen låg sjuk och dels för att ostindiefararna inte var stridsfartyg. Även om skeppen var utrustade med kanoner, mellan 16 och 34 stycken, och hade en besättning på närmare 100 man var de inte väl lämpade för sjöstrider.<sup>50</sup>

Skeppens potential för våld är ändå viktig. Skepp från de andra handelskompanierna, framför allt de engelska och nederländska ostindiska kompanierna, de med kolonier och behov av reguljära trupper, var välbeväpnade, särskilt gällande antalet soldater ombord. Skeppen utgjorde en liten del av ett lands sjömak, som gled in i främmande hamnar. Det var en anledning till att skeppens närvaro i till exempel Kanton var så tydligt reglerad. En annan var självklart viljan att kontrollera och beskatta handeln. Oron för skeppen gällde dock inte främst hotet mot Kina, utan risken för väpnade konflikter mellan européerna i Kanton.<sup>51</sup> Torén beskrev Kantons hamn och att "båtar ligga kring europeiska skeppen 5 eller 6 stycken till vakt emot lurendrejeri och övervåld".<sup>52</sup> Att skeppen

46. Kjellberg (1974) s. 44; se exempel i Christian Henric Braad, Berättelse om resan med skeppet Hoppet under Capitaine Fr. Pettersons commando från Götheborg till Canton i China, Braad, Kungliga Vetenskapsakademiens arkiv (KVA) s. 3.

47. Philip E. Steinberg, *The Social Construction of the Ocean* (Cambridge 2001) s. 16–17, 38.

48. Svenska Ostindiska Kompaniets utfästelser år 1761 om belöningar och ersättningar till befälhavaren M Holmers och besättningen å Skeppet Stockholms Slott om de vid överfall av sjörövare befrämjat Kompaniets intressen, SH 511:21, Sjöhistoriska museets arkiv (SM); Ekeberg 1970, s. 30.

49. Olof Torén, *En Ostindisk Resa* (Stockholm 1961) s. 66–67.

50. Kjellberg (1974) s. 159; Koninckx (1980) s. 164–167.

51. Van Dyke (2005) s. 21.

52. Torén (1961) s. 117.

utgjorde en militär styrka märks 1784, då ett av det engelska kompaniets salut av misstag dödade tre kineser. I den efterföljande konflikten kom både briter och fransmännen att "från Skieppen upkalla alla Skiepps båtar bemannade med gewär och ammunition". Lindahl skrev att "Hettan bland det krigiska folcket blef emedlertid ansenligen swalad då de om morgonen sedan sömnen war gnuggad ur ögonen fingo höra att alla Factorierne lågo kringrände med nåra 7000 man Troupper, ock å Siö-sidan [...] hela Reweriet betäckt med gallerer fulla av manskap".<sup>53</sup> Båtarna utgjorde en militär provokation, som bemöttes med land- och sjötrupper.

### *De isolerade människorna ombord?*

Skeppet interagerade alltså löpande med andra skepp genom samarbete, kommunikation och konflikter. Men inte heller besättningen var statisk. Eftersom erfarna superkargörer inte fanns i Sverige togs dessa till en början in från andra länder, främst från Skottland, men det fanns även franska, tyska, flamländska och italienska superkargörer. Fältskärer kunde rekryteras från Skottland och de tyska staterna. Manskapet var dock övervägande svenskt.<sup>54</sup> Skeppet utgjorde alltså en multikulturell sfär innan det ens lämnat Göteborg – i likhet med dagens fartyg.

Besättningen kom att förändras under resans gång, inte minst genom sjukdom och död. En första förändring skedde när skeppet just lagt ut från hamn, då man ofta fann fripassagerare.<sup>55</sup> Braad beskrev att "io F: M: hände den olyckan, at Matrosen Pettr Krisman, som owetterligen följt med skeppet från Götheborg, och i Cadix först blef förhyrd, föll af sidan i siön, och af den starcka strömen straxt drogs under wattnet".<sup>56</sup> Här syns i en mening tre sätt på vilka skeppets sammansättning förändrades: fripassagerare, inhyrningar längs vägen, och olyckor. Långtifrån alla överlevde resan, journalerna är fyllda med dödsfall till sjöss och i hamn, bland officerare och manskap.<sup>57</sup> Kapten Johan Eric Morén no-

53. Olof Lindahl, *Ett superkargkrig i Kanton 1784*, M 285, Handskriftssamlingen, KB, s. 1–4.

54. Kjellberg (1974) s. 22; Koninckx (1980) s. 334–336; Bertil S. Olsson, *Swenska Ost-indiska Compagniets fältskärer* (Göteborg 2012) s. 12.

55. Koninckx (1980) s. 361

56. Braad, *Berättelse om resan med skeppet Hoppet*, X 389, UUB, s. 39.

57. Braad, *Berättelse om resan med skeppet Hoppet*, X 389, UUB, s. 32; Jenkins, *The Ship Harrington, 10–11/10*, Til. Eng.12, KB; Rundsten, *Skeppsjournal för d ombord Prins Carl, 11/5*, M 289, KB.

terade när besättningen var sjuk. Den 16 mars 1747 skrev han "Hade 24 man siuka af besättningen", ett tal som gick upp och ner tills han den 27 maj synbarligen nöjd skrev "har ej mehra än 2 man siuka".<sup>58</sup> Att ett visst antal låg sjuka var norm, men ibland var manfallet extremt. Skeppet *Finlands* expedition 1764–1766 förlorade 62 av 150 man.<sup>59</sup> Detta innebar att manskapet kompletterades på vägen, bland annat i Cádiz.<sup>60</sup> Skeppsskrivaren Jacob Wallenberg beskrev hur de tvingades "at förhyra i Cadix et hopskrapat pack af allehanda färgor, hvita, svarta och blackota, för att ersätta de afgånge".<sup>61</sup> Skeppen hade från början en blandad besättning, och den variationen bara ökade.

Det var inte bara genom dödsfall som skeppens sammansättning förändrades. Rymningar var ett stort problem.<sup>62</sup> I de holländska journalerna från 1762 klagades ofta över detta. Bland annat nämns en sjöman som rymde, och sedan dök upp om och om igen och lockade andra att följa honom.<sup>63</sup> Även det svenska kompaniet blev av med manskap, och Sternleuw har en livfull beskrivning av hur officerare jagade förrymda sjömän.<sup>64</sup> Det rådde ständigt brist på erfaret folk, vilket ledde till en dragkamp om sjömän i hamnarna.<sup>65</sup> Kapten Carl Rappe beskrev hur han "warit twungen förhyra en kypare, och lofwa honom samma Gage han hawit hos de Engelske, emedan bägge våra och Fredr. Adolphs äro döda".<sup>66</sup>

På flera resor tycks det ha gjorts plats för passagerare, trots regler mot detta. Till exempel berättade skeppsprästen Per Osbeck om en spanjor som åkte med från Cádiz till Macao, och på skeppet *Göteborg* fanns en fransk passagerare.<sup>67</sup> Att passagerare släpptes ombord var dock ingen självklarhet – vissa skepp vägrade ta ombord några, då det inte ingick i

58. Morén, Skeppsjournal förd ombord Freden, 16/3–27/5, M 286, KB.

59. Agneta Hermansson, "Magnus Giesko Wallerius och andra skeppspredikanter", i Kristina Söderpalm (red.), *Ostindiska Compagniet: Affärer och föremål* (Göteborg 2000) s. 151.

60. Reinius (1939) s. 13–16.

61. Jacob Wallenberg, "Min son på galejan" i Torkel Stålmarch (red.), *Samlade Skrifter. D. 2* (Stockholm 1999) s. 59.

62. Jenkins, *The Ship Harrington*, 8/11, Til. Eng.12, KB.

63. Van Dyke & Vialle (2006) s. 74.

64. Reinius 1939, s. 16; Sternleuw, *En beskrifning om mina sjö-resor*, Is 40, KB, not 2 och 3.

65. Van Dyke & Vialle (2008) s. 76, 141–142.

66. Carl Rappe, *Dagbok för skeppet Rycksens Ständer på resa till Surat och Canton 1760–1762*, M 288, *Handskriftssamlingen*, KB, s. 27.

67. Koninckx (1980) s. 107; Osbeck (1969) s. 113.

deras uppdrag.<sup>68</sup> Skeppet framställs som isolerat, men det hade i själva verket en relativt porös gräns. Inte nog med att det läckte människor genom sjukdom, död och desertering, det släpptes in fripassagerare, folk som hyrdes in längs vägen och passagerare.

### *Rörelser av och på skeppet*

I litteratur om det Svenska Ostindiska Kompaniet upphör resan då skeppen når Kanton, det är ett crescendo som utmynnar i en bild av en exotisk stad. Men själva staden var inte tillgänglig för de utländska handelsmännen, de fick bara röra sig inom de gator som utgjorde de utländska kvarteren. Ankarplatsen låg dessutom några kilometer bort, och man behövde tillstånd från de kinesiska myndigheterna för att röra sig mellan den och de utländska kvarteren. Hamnen hade inte en självklar gräns, ett binärt i/utanför, framför allt inte för alla.

Tiden i hamn upplevdes olika beroende på vilken position man hade ombord. Det var långt ifrån självklart att superkargörerna ens var ombord, de verkar ha lämnat skeppet relativt omgående vid ankring, och kom sedan endast sporadiskt ombord igen.<sup>69</sup> Denna rörlighet manifesterade deras status och markerades av saluter. Sammansättningen av människor ombord växlade under tiden då man låg för ankar.<sup>70</sup>

När det Svenska Ostindiska Kompaniets skepp låg för ankar bredvid andra skepp, eller i hamn, hölls middagar ombord. Då guvernörer, konsuler och superkargörer eller kaptener från andra skepp eller kompanier bjöds in, utgjorde skeppen även på detta sätt interkulturella mötesplatser.<sup>71</sup> Campbell beskrev att holländarna de seglade i konvoj med var vänliga nog att varje dag äta tillsammans med dem.<sup>72</sup> För det mesta var det dock bara de högre officerarna som var inbjudna till sådana måltider. Då Reinius' skepp låg över på Mauritius (den franska kolonin Isle de France)

68. Van Dyke & Vialle (2006) s. 62.

69. Braad, Resedagbok från resan med skeppet Hoppet, X 390, UUB, s. 132; de Frese, Journalen hållen ombord Gustaf den Tredje, M 278, KB, s. 13; Jenkins, The Ship Harrington, 18–25/7, 6/8 1–14/10, 8/11, Til. Eng.12, KB; Morén, Skeppsjournal förd ombord Freden, 14/2, 8/6, M 286, KB; Osbeck (1969) s. 203, 237, 348; Reinius (1939) s. 35, 93–108.

70. Reinius (1939) s. 96.

71. Braad, Resedagbok från resan med skeppet Hoppet, X 390, UUB, s. 37, 135; de Frese, Journalen hållen ombord Gustaf den Tredje, M 278, KB, s. 13; Reinius (1939) s. 40; Morén, Skeppsjournal förd ombord Freden, 9/6, M 286, KB; Jenkins, The Ship Harrington, 8–26/11, Til. Eng.12, KB; Christopher Tärnström, *Christopher Tärnströms journal: en resa mellan Europa och Sydostasien år 1746* (London 2005) s. 37–40; Van Dyke & Vialle (2006) s. 77.

72. Campbell (1996) s. 189.

skrev han att "Til middagsmåltijd komo en hop franske Capitainer om bord, som sedermera roade sig med dantz, musique & supande". Men vid ett tillfälle då guvernören kom ombord fick inte skeppsprästen delta. I slutet av januari skrev Reinius "Till middagsmåltijd woro idag en hop fransk Herrar & Fruntimmer budne, som roade sig med musique och dants & sedan i Löfsalen. Folket feck dubbel ranson pounsch". Sådana fester upprepades under hela vintern 1746–1747.<sup>73</sup> Här löser livet på skeppet på en gång upp gränser mellan länder, och mellan kvinnliga och manliga sfärer, men upprätthåller strikta sociala skillnader, då prästen ibland och ibland inte var inbjuden att delta, och manskapet med självklarhet inte var det. Den feministiska och postkoloniala teoretikern Sara Ahmed diskuterar skapandet av skillnader och likheter i kontakter mellan främlingar. Hon talar för att hybridisering och olikgörande är parallella processer som inte motsäger varandra.<sup>74</sup> Att man löser upp gränserna mellan land och hav, mellan nationer eller mellan kvinnliga och manliga sfärer, betyder inte att skeppet inte samtidigt kunde skapa hierarkier utifrån dessa kategorier.

Ett annat sätt på vilket skeppet fungerade som en interkulturell arena var genom loger. Skeppsloger, alltså frimurarloger ombord på örlogs- och handelsfartyg, fanns på europeiska fartyg från 1755 och framåt. Mötena hölls ombord såväl till sjöss som då skeppen var i hamn. Inom dessa loger fanns en självförbättrande ambition under resans gång, som inte var begränsad till svenskar. År 1759 begärdes tillstånd för att ha en loge ombord på skeppet *Prins Carl*, och med tiden hölls även möten på skeppen *Stockholms Slott* och *Prins Fredric Adolph*. De svenska frimurarna hade möten ombord i Cádiz, men också framme i Kanton, som inkluderade flera olika europeiska grupper, men endast officerare och superkargörer.<sup>75</sup> Frimurarlogerna luckrade alltså också upp gränser mellan länder, och visar på en relation mellan skepp, hamn och land som undergrävd rigida gränsdragningar.

Men endast de högsta officerarna var välkomna, endast de hade den

73. Reinius (1939) s. 41, 97–117.

74. Sara Ahmed, *Strange Encounters: Embodied Others in Post-coloniality* (London 2000) s. 9–16.

75. Jean-Marc Van Hille, "Fondation de la loge Sainte Elizabeth de Canton (Chine) par des capitaines de la Compagnie suédoise des Indes", *Travaux de la loge de recherche La Pérouse loge maritime itinérante* 3 (2007) s. 91–98; Susan Mitchell Sommers, *Thomas Dunckerley and English Freemasonry* (London 2012) s. 37–48.

rörelsefrihet som krävdes för att gå ombord andra skepp. När Torén, som ju var skeppspräst, var i Dunkirk skrev han "Jag fick ej gå i land, ty det voro få som därtill hade frihet". I Surat sammanfattade han "Sedan vi här uppehållit oss 5 1/2 månad och jag under den tiden haft frihet och tillfälle, att vara 23 dagar i land allt inberäknat".<sup>76</sup> Även skeppsskrivaren Braad var oftast ombord.<sup>77</sup> Såväl i Cádiz, i Kanton som vid mindre ankarplatser försökte officerarna i görligaste mån hålla manskapet på skeppet.<sup>78</sup> Undantaget var då de behövdes för någon typ av arbete, som att hugga ved eller lasta vatten vid mindre öar, eller för arbete i kompaniets kontor och lager i Kanton.<sup>79</sup> Bröt man mot reglerna sågs det inte med blida ögon. Reinius beskrev en båtsman som fick både straff och en minskad lön då han lämnat skeppet utan lov.<sup>80</sup> En orsak till dessa restriktioner var risken för rymning, men det var inte hela förklaringen. Braad skrev från Cádiz att "Samme aften blefwo 36 man af vår besättning för Slagsmål med Franske Matroser på Möljan arresterade tillika med underofficerare, däribland 3 quartermestare".<sup>81</sup> Även i Kanton bröt slagsmål ofta ut mellan sjömän, eller mellan sjömän och kineser.<sup>82</sup>

Avsaknaden av kvinnor är en tydlig del av idén om det isolerade skeppet som en sfär utanför samhället, även i berättelser om ostindiefarare. Wallenberg relaterade till tropen om den på kvinnor svultne sjömannen när han skrev att "Den som ser Ostindiefarare de förste fiorton dagarna efter hemkomsten, tar dem gärna för oregleriga båckar".<sup>83</sup> I teorin var det förbjudet att föra med sig kvinnor till Kanton, men trots detta finns upprepade tillfällen då fruar till kaptener eller superkargörer följde med till Kanton. Ekeberg skrev om de "Europeiska fruntimren, som någon gång ifrån Bengal, Batavia och andra orter, giorde sina männer salskap

76. Torén (1961) s. 20, 69.

77. Braad, Resedagbok från resan med skeppet Hoppet, X 390, UUB, s. 23.

78. Braad, Berättelse om resan med skeppet Hoppet, X 389, UUB, s. 53; Campbell (1996) s. 19; Jenkins, *The Ship Harrington*, 1–8/8, Til. Eng.12, KB. Det finns dock undantag, som i Braad, Resedagbok från resan med skeppet Hoppet, X 390, UUB, s. 37. Där nämns hur en majoritet är i land, vilket dock benämns som "curieust".

79. de Frese, *Journalen hållen ombord Gustaf den Tredje*, M 278, KB, s. 7; Paul Hallberg & S. Bertil Olsson, *En ostindiefarande fältskärs berättelse: Carl Fredrik Adlers journal från skeppet Prins Carl 1753–56* (Göteborg 2013) s. 80; Morén, *Skeppsjournal förd ombord Freden*, 14–16/3, M 286, KB.

80. Reinius (1939) s. 191.

81. Braad, Resedagbok från resan med skeppet Hoppet, X 390, UUB, s. 37.

82. Rappe, *Dagbok för skeppet Rycksens Ständer*, M 288, KB, s. 24; Van Dyke & Vialle (2008) s. 108.

83. Wallenberg (1999) s. 37.



hit".<sup>84</sup> Detta blev allt vanligare kring sekelskiftet 1800, men dessa kvinnor stannade dock oftast ombord.<sup>85</sup> För vissa grupper av kvinnor var skeppen mer tillgängliga än hamnen.

Även här måste man dock tänka på social rang. De hittills nämnda exemplen innebar kontakter med kvinnor för skeppets superkargörer och kaptener, de högst uppsatta. Men även besättningen kunde träffa kvinnor. Wallenberg skrev om hur de innan de korsat Nordsjön hade prostituerade ombord, men att "Vår Capten fan dem icke nödvändiga til Companiets tjenst: lät därföre strax bringa dem i land med jollen, mångom til en hjärtelig afsaknad".<sup>86</sup> Bordellbesök var en given del av att vara i land. Om Cádiz sa Braad att "I alle gathörn woro horkoplorskor".<sup>87</sup> Dessa kvinnor är inte en del av den offentliga berättelsen, men de, liksom sjömännen, är likafullt en del av historien och samhället. Inte heller genusgränserna kring skeppet var alltid tydliga.

Rörligheten och besöken visar hur skeppet inte var avskilt, och belyser hur olika färden var för olika grupper. Såg manskapet som levde ombord egentligen ankomsten till Kanton som ett slut på resan, som en paus i resandet – eller som en del av färden? Slutade denna grupp i någon mening vara på resande fot innan de såg Göteborgs hamn på nytt?

### *Kulturmöten i Asien*

Kontakter och interkulturella möten med icke-européer följde inte bara på landstigningar, de skedde även ombord. När det Svenska Ostindiska Kompaniets skepp passerade Java för att proviantera beskrev Morén hur "det kom ombord åtskilliga Jawaner med fisk, kokernötter & höns".<sup>88</sup> Att javanerna förde med sig proviant, och att de var ombord, nämns i flera svenska reseskildringar.<sup>89</sup> En annan återkommande interkulturell kontakt skedde vid ankomsten till Kina. Kompaniets skepp kunde inte ta sig uppför Pärlfloden och till ankarplatsen utanför Kanton utan lokala

84. Ekeberg (1970) s. 78.

85. Paul Arthur Van Dyke, *Port Canton and the Pearl River Delta, 1690–1845* (Ann Arbor 2002) s. 134. Detta syns också i Maurice Auguste Benyowsky, *Memoirs and Travels of Mauritius Augustus, Count de Benyowsky* (London 1790) s. 74; Osbeck (1969) s. 234; Torén (1961) s. 95–103.

86. Wallenberg (1999) s. 19.

87. Braad, Resedagbok från resan med skeppet Hoppet, X 390, UUB, s. 21.

88. Morén, Skeppsjournal förd ombord Freden, 15/3, M 286, KB.

89. Braad, Berättelse om resan med skeppet Hoppet, X 389, UUB, s. 38; Brelin (1973) s. 11; Reinius (1939) s. 143.

lotsar.<sup>90</sup> Utan en lots, en erfaren sådan, kunde skeppet gå på grund på en av flodens sandbankar, vilket skeppet *Adolph Fredric* gjorde 1761. Beroendet av lotsen kunde göra européerna ganska brutala: Braad skrev att de "med halft wäld måste taga en lotz".<sup>91</sup> Dessa båda kontakter utgjorde inte bara en kontakt med en annan kultur, utan också med en grupp med låg social ställning, som dock var oundgänglig för deras proviant och säkerhet.

Vid ankomsten till ankarplatsen tilldelades de ostindiska skeppen en *comprador*. Brelin förklarade att "Äfven kommer en skaffare eller Comprador om bord, hvilken dageligen förskaffar alt som fordras til skepsfolkets spisning eller annat skepets behof".<sup>92</sup> Under hela den tid som de låg i Kanton var *compradoren* skeppens medlare mellan land och hav. Det var han som arrangerade proviant, lossning, lassning och hantverkare för reparationer, och han var manskapets mellanhand för privat handel.<sup>93</sup> *Compradoren* förmedlade kontakt mellan sjömän och de kinesiska grupperna av lägre rang, som barberare, tvättare och prostituerade.<sup>94</sup> I Kanton fanns blombåtar, en slags flytande bordeller, som lade till vid de utländska skeppen. Det fanns olika blombåtar för olika sociala klasser, så att de som välkomnade icke-kinesiska kunder inte besöktes av kineser, och de som frekventerades av officerare inte välkomnade sjömän.<sup>95</sup> Dessa kontakter skedde mellan skepp och mindre båtar på redde, inte i hamn. Här upprätthölls sociala skillnader: *compradoren* och manskapet hade en kanal för handel och andra relationer, superkar-görerna i staden en annan.

Det fanns interkulturella kontakter mellan andra sociala grupper

90. Braad, Berättelse om resan med skeppet Hoppet, X 389, UUB, s. 43; Braad, Resedagbok från resan med skeppet Hoppet, X 390, UUB, s. 134; Brelin (1973) s. 16; de Frese, Journalen hållen ombord Gustaf den Tredje, M 278, KB, s. 6; Lindahl, Brev till Eric Stockenström i Canton Från Olof Lindahl På Skeppet Adolph Friedrik 27/1 1786, Is 46, KB; Osbeck (1969) s. 113; Rappe, Dagbok för skeppet Rycksens Ständer, M 288, KB, s. 18, 44; Rundsten, Skeppsjournal förd ombord Prins Carl, 6/8, M 289, KB; Van Dyke & Vialle (2008) s. 92; Von Stockenström, En resa till Ostindien, M 270, KB, s. 40.

91. Braad, Resedagbok från resan med skeppet Hoppet, X 390, UUB, s. 131.

92. Brelin (1973) s. 57.

93. de Frese, Journalen hållen ombord Gustaf den Tredje, M 278, KB, s. 6–12; Morén, Skeppsjournal förd ombord Freden, 27–28/1, M 286, KB; Reinius (1939) s. 197; Rundsten, Skeppsjournal förd ombord Prins Carl, 6/8. M 289, KB; Von Stockenström, En resa till Ostindien, M 270, KB, s. 41.

94. Van Dyke (2005) s. 165.

95. Paul Arthur Van Dyke, "Floating Brothels and the Canton Flower Boats 1750–1930", *Revista de Cultura* 27 (2011) s. 31–50.

ombord. Under den första tiden i Kina kom den kinesiska tulltjänstemannen, av européerna kallad hoppo, ombord för att beräkna tullavgifterna.<sup>96</sup> Han interagerade endast med superkargörerna; de delade mat och dryck, och hoppo hälsades med saluter och hurrarop.<sup>97</sup> Skeppet var alltså en mötesplats för höga kinesiska ämbetsmän och europeiska officerare, men också för kinesiska hamnarbetare och sjömän. Detta är ytterligare ett exempel på hur skeppen var en arena för kulturmöten, samtidigt som stora skillnader skapades där. Såväl social tillhörighet som ursprung och rang ombord definierade mötena med andra, och ändå suddade de kontinuerliga kontakterna mellan skepp och hamn, och skepp och omkringliggande båtar, gradvis ut den strikta gränsen mellan hav och land. Havet utgjorde samtidigt en barriär och ett band, och varken skeppet eller havet kan enkelt definieras.

### *Färden som förändring*

Vi har etablerat att det Ostindiska Kompaniets skepp var en plats för kopplingar, kontakter, och för utbyten över sociala och kulturella gränser. Men tänker man på färden inte bara som en sträcka, utan också som en tid – en lång sådan – öppnar man upp för att studera förändringar i transit.

Resan till och från Kanton tog ungefär 550–560 dagar, eller 18 månader. Under den tiden förändrades skeppet: färden innebar ett ständigt slitage och reparation. För sjömännen innebar passagen inte en tid av väntan, utan en tid av hårt arbete. Även när de låg i hamn i Kanton var de upptagna med reparationer, som Brelin sa var så fullständiga ”så at då skepen gå härifrån, äro de lika som nya och på alt sätt förstärkte”.<sup>98</sup> Dessutom förändrades skeppet utifrån sin last. När skeppet *Hoppet* lämnade Göteborg 1748 förde det med sig 2 oxar, 1 ko, 22 grisar och 96 fjäderfän (gäss, änder, kalkoner och höns). Redan vid Cádiz fylldes det på med ytterligare 1 ko, 2 kalvar, 16 får, 2 getter, 14 grisar, och 510 spanska höns.<sup>99</sup> Till detta kom självklart mat för djuren. Det var inte unikt för *Hoppet*.

96. Kjellberg (1974) s. 60.

97. Braad, Resedagbok från resan med skeppet Hoppet, X 390, UUB, s.146; de Frese, Journalen hållen ombord Gustaf den Tredje, M 278, KB, s. 7; Hjortberg, Ost-Indisk resa 1748 och 1749, M 281a, KB, s. 58–59; Reinius (1939) s. 173.

98. Brelin (1973) s. 59.

99. Christian Henric Braad, Extract ur utrednings boken fr. Göthenborg för skeppet Hoppet, X 390, Handskriftssamlingen, UUB; Braad, Resedagbok från resan med skeppet Hoppet, X 390, UUB, s. 55.

När Morén lämnade Kanton den 2 januari noterade han de djur som fanns ombord, och de må bara ha haft 1 ko, och 28 får och getter, men detta kompletterades med 39 grisar, 8 duvor, 30 gäss, 196 kapuner och 376 höns. Morén sammanfattade det till "Lefwande creatur: 625". Man tänker inte alltid på vilken mängd djur som fanns ombord. Den 23 maj samma år var Moréns skepp nere i 359 djur, varav 209 var fjäderfän.<sup>100</sup> De sköldpaddor de fiskade vid stopp på vägen hölls vid liv ombord i fem till sex veckor.<sup>101</sup> Lukten, trängseln och mattillgången måste ha påverkat livet ombord, och visar tydligt hur skeppet inte var statiskt, utan förändrades under färden, inifrån och ut.

Vi har redan diskuterat hur social rang speglades i skillnader i rörlighet. Det avspeglade sig även i den hytt man tilldelades, där såväl placering som storlek reflekterade status. Alla officerare, präster och läkare fick en egen hytt, men resten av skeppet var öppet, med djur och runt 100 besättningsmän. Också i spisordningen gjordes skillnad på första, andra och ibland tredje bordet – och resten.<sup>102</sup> Görandet av social skillnad var en kontinuerlig process. Historikern Margaret Creighton har visat hur ålder, social ställning och rang hjälpte till att avgöra sjömäns ställning under resan, men det var en löpande formativ process, som inte bara var en självklar följd av dessa förutsättningar.<sup>103</sup> Förhandlingar skedde under resans gång. Skeppsprästen skulle enligt spisordningen äta vid första bordet, men vid vissa fester uteslöts han ändå, och fastän fältskären ibland tilldelades en hytt, kunde den tas ifrån honom.<sup>104</sup>

Resan fungerade som en lärandeprocess. Utbildningen till sjöman eller kapten skedde framför allt ombord. Men befodringsgången var lång, minst tre resor krävdes som styrman innan man kunde bli kapten, och många hade fler resor än så. Ett exempel är Carl Gustaf Treutiger som 1766 började som jungman, därefter blev konstapelsmath, konstapel, lärstyrman och alla fyra styrmansgraderna innan han efter 25 år blev kapten.<sup>105</sup> Även fältskärerna utbildades ombord, och erfarenhet kunde räknas högre än en formell utbildning för att få plats på ytter-

100. Morén, Skeppsjournal förd ombord Freden, 1/2, 23/5, M 286, KB.

101. Ekeberg (1970) s. 165.

102. Kjellberg (1974) s. 19; Koninckx (1980) s. 320–377.

103. Margaret S. Creighton, "Davy Jones' Locker Room: Gender and the American Whaleman, 1830–1870", i Margaret S. Creighton & Lisa Norling (red.) *Iron Men, Wooden Women: Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700–1920* (Baltimore 1996) s. 118–130.

104. Hallberg & Olsson (2012) s. 37; Hermansson (2000) s. 151.

105. Kjellberg (1974) s. 193; Koninckx (1980) s. 308–390.

ligare en expedition.<sup>106</sup> Tiden ombord var en utbildning också för besättningsmän. En punkt på resan markerar tydligt den skolning som färden innebar, nämligen hönsningen. Braad skrev at "den 5 Maii om morgonen under aequinoctial Linien, hwarwid alla, som den ej förr passerat, efter gammalt Siöbruk måste pligta eller hönsas, som siömännerna det kalla".<sup>107</sup> Reinius la till att då "Hönsades och döptes de som ej förr passeradt Linien; sedan gafs warm Pounsche. Detta skiedde under någre rolige Ceremoniers förrätning".<sup>108</sup> I samband med detta samlades pengar ihop, dels till välgörenhet, och dels till en hejdundrande "hönsefest" när man kom hem. En del av lönen drogs av till stöd för ett sjömanshem i Göteborg. Om någon dog auktionerades dennes saker ut, till förmån för de anhöriga.<sup>109</sup> Skeppets män levde inte i ett vakuum. Utbildning, välgörenhet, och pengar till fest och anhöriga var praktiker med både den värld man lämnade bakom sig och den som väntade i åtanke.

I passagen fanns också tid för religiösa ambitioner. Skeppsprästen hade till uppgift att hålla bönestund morgon och kväll, men framför allt skulle "de enfaldigare af Besättningen och i synnerhet Cadetterne med flere ungdom" undervisas i kristendomskunskap. Därför skulle prästen ha med sig "nödigte exemplar af Cathechesen och Psalmböcker".<sup>110</sup> I skeppspredikant Ströms bokförteckning finner man mycket riktigt – förutom en bibel och en postilla – 12 psalmböcker och 18 katekeser.<sup>111</sup> Att ambitionerna fanns betyder inte att detta alltid skedde. Den 21 februari skrev Braad att "predikade vår praest Magist. Thoreén första g; sen wij woro gångne til siös".<sup>112</sup> Då hade de varit på resa i nästan en månad. Reinius nämnde hur de kommenderades till arbete under predikan "som ej war något nödarbete, utan kunnat stå i dag tils morgon".<sup>113</sup>

Ombord fanns även de med ambitioner inom naturalhistoria, såväl de med som utan koppling till Carl von Linné. För dem var tiden ombord en del av den vetenskapliga studien. I sin forskning om naturalhistoriker-

106. Hallberg & Olsson (2012) s. 88.

107. Braad, Berättelse om resan med skeppet Hoppet, Braad, KVA, s. 29.

108. Reinius (1939) s. 61.

109. Osbeck (1969) s. 74; Reinius (1939) s. 61; Tärnström (2005) s. 46–57; Von Stockenström, En resa till Ostindien, M 270, KB, s. 16–17; För löneavdraget, se Koninckx (1980) s. 346–347.

110. Per Rhedin, *Göteborgs stifts skeppspredikanter vid Svenska Ostindiska Compagniet 1732-1805* (Göteborg 2002) s. 7.

111. Carl Christian Ström, Skeppspredikantens persedlar, H 21:1, Skeppspredikanten C.C. s papper, Göteborgs universitetsbibliotek.

112. Braad, Resedagbok från resan med skeppet Hoppet, X 390, UUB, s. 7.

113. Reinius (1939) s. 56.

nas resande talar historikerna Hanna Hodacs och Kenneth Nyberg inte specifikt om resor till sjöss, men de trycker på själva färdens betydelse för att bli en naturalhistoriker, och liknar den vid en forskarutbildning.<sup>114</sup> Flera av resenärerna medförde böcker på resan, som läroböcker i språk, geografi, historia och matematik.<sup>115</sup> I en "Förteckning på Böcker som blefvet genomläste under resan med Skeppet Hoppet till China, åren 1748 och 49" av Braad finner vi inte mindre än 103 böcker. En hel del är beskrivningar av europeiska resor, men det finns också verk om filosofi, historia och astronomi, och inte mindre än fyra reseberättelser från Kina. Här demonstrerar Braad hur tiden i transit, passagen, användes till förkovring.<sup>116</sup>

Wallenberg skrev att "Sjömän äro flyttfåglar, like wattnet de segla på, i beständig rörelse. [...] Wärlden är sjömannens fädernersland, luftkretsen hans boning, himlen hans tak, och fiskarnas rike hans åcker. Utan hem, är han allestädes hemma".<sup>117</sup> Att de var i rörelse, och både de och deras farkost ständigt förändrades, är vad som gör ostindiefararna så spännande; det som skapade färden gjorde också sjömannen. Havet som rum var hela tiden av avgörande betydelse för globaliseringen. Implikationen är att havet inte kan ses som en formlöst tomrum mellan samhällen, utan måste ses som ett socialt konstruerat rum *inom* samhällen och *inom* sociala system.<sup>118</sup>

### *Det öppna havet?*

Skeppet relaterade löpande till andra skepp, och sammansättningen av människor ombord – liksom människorna själva – var i ständig förändring. Så mycket för det statiska, isolerade skeppet. Kvar av den inledande tropen är det öppna havet, på vars tomma yta skeppen finner sin väg.

Men ruten skeppet skulle följa var tydligt bestämd, ner till närmast exakta avresedatum. För att inte missa monsunvindarna över Indiska oceanen måste avresan ske i januari eller februari. Att följa tidtabellen var helt centralt; skeppet *Göteborg* fick ligga över flera månader i Batavia

114. Hanna Hodacs & Kenneth Nyberg, *Naturalhistoria på resande fot: Om att forska, undervisa och göra karriär i 1700-talets Sverige* (Stockholm 2007) s. 44–73, 172.

115. LarsOlof Löf, "Resemundering och förning i avlidna sjömans kvartlätenskap", i Kristina Söderpalm (red.), *Ostindiska Compagniet: affärer och föremål* (Göteborg 2000) s. 143.

116. Christopher Henric Braad, *Förteckning på böcker som blefvet genomläste under resan med skeppet Hoppet till China, åren 1748 och 49*, LSB: 1985:3, Linköpings stiftsbibliotek.

117. Wallenberg (1999) s. 100.

118. Steinberg (2001) s. 23, 70–74.

tills monsunvindarna åter blåste och det kunde fara vidare.<sup>119</sup> Den första anhalten på resan till Kina var Cádiz. Att skeppet *Adolph Fredric* mötte tre andra svenska skepp där var inte en slump; de seglade samma vägar vid samma tider.<sup>120</sup> Det fanns variationer mellan kompanierna, delvis beroende på koloninnehav och befästningar, men det fanns tydliga rut-ter på vilka man bäst seglade från Europa till Asien.

Efter Cádiz seglade skeppen mot Kap Verde, där de höll ut kraftigt åt väster. De försökte inte segla till öarna, utan utanför dem, för att undvika stormar och utnyttja strömmarna. Det krävde att man kunde läsa havet och naturen rätt, eftersom det man skulle kalla landmärken var vad man ville segla bortanför. Därefter styrde skeppen mot Godahoppsudden, som kompaniets skepp besökte från 1758.<sup>121</sup> Wallenberg beskrev Kapstaden, och underströk blandningen av europeiska och icke-europeiska folk.<sup>122</sup> Kapstaden var då en holländsk kolonial knutpunkt, och en viktig mötesplats för europeiska skepp från 1500-talets mitt tills Suezkanalen öppnades. Här, liksom i Cádiz, möttes flera koloniala och icke-koloniala nätverk för handel och migration; den tidigmoderna världens handel var uppbyggd kring noder som denna.<sup>123</sup> Skeppen stannade inte till slumpmässigt, utan på viktiga hamnar och etablerade proviantplatser.

Efter Kap styrde de svenska skeppen österut och korsade Indiska oceanen. De siktade mot Amsterdämön, men ville inte egentligen dit. Amsterdämön, liksom Kap Verde, var referenspunkter som man inte ville nå, utan förhöll sig till utifrån olika tecken ute på öppen sjö.<sup>124</sup> När de nådde Java gjorde de ofta uppehåll vid ön Panaitan, som de kallade "Prins-Ön". Brelin förklarade att "Vi sökte thenna derföre at vi voro nödiga om ferskt vatn, och hon blev således, efter 5 månaders omsfäfvande på stora Oceanen, de första på hvilken vi satte foten i land, sedan vi lemnat Europa".<sup>125</sup> Då Reinius stannade till just där träffade han det

119. Bengt Johansson, *The Golden Age of China Trade: Essays on the East India Companies' Trade with China in the 18th Century and the Swedish East Indiaman Götheborg* (Hong Kong 1992) s. 14; Koninckx (1980) s. 123.

120. Reinius (1939) s. 34.

121. Koninckx (1980) s. 119–130.

122. Wallenberg (1999) s. 107–111.

123. Kerry Ward, "Taverns of the Seas? The Cape of Good Hope as an Oceanic Crossroads During the Seventeenth and Eighteenth Centuries", i Bentley, Bridenthal & Wigen (red.) (2007) s. 137–147.

124. Koninckx (1980) s. 130–131.

125. Brelin (1973) s. 9–13.

svenska skeppet *Lovisa*.<sup>126</sup> Wallenberg mötte ett holländskt skepp där, som berättade att det svenska skeppet *Cron Prins Gustav* passerat ön nio dagar tidigare.<sup>127</sup> Så Brelins överdrev lite, detta var en tydlig rutt. Varför skulle annars detta "omsfärfande på stora Oceanen" leda till att de allihop fyllde på vatten och proviant på samma ö?

Att vattnet inte var en tom yta utan territoriell tillhörighet märktes även i Kina. År 1761 gick skeppet *Adolph Fredric* på grund vid inloppet till Pärfloden.<sup>128</sup> Det intressanta med den olyckan är att när de försökte hyra sampaner för att lasta av skeppet, så gick det inte, eftersom de hade strandat precis mellan två administrativa zoner. Sampaner från Kanton hade inte tillstånd att hämta varor så långt ner på floden, och sampanerna från Macao fick inte vara så långt upp. I slutändan fick svenskarna tag i en djonk med rätt att röra sig mellan zonerna.<sup>129</sup> Skeppet *Adolph Fredric* visar på en övergång mellan platser, genom att fastna på gränsen. Inte heller här var vatten bara vatten, utan ett rum som var socialt, rättsligt och administrativt definierat.

Vägen tillbaka gick återigen genom Sunda-sundet, där alla stannade på kompaniets "förfriskningsställe".<sup>130</sup> Nästa stopp var normalt ön St. Helena, eller Ascension, eller båda, där de fyllde på med vatten och proviant.<sup>131</sup> Ekeberg skrev att de ankrade bredvid det svenska skeppet *Prins Gustaf*, som bara legat där en halv dag före dem. När *Prins Gustaf* avseglade kom det danska skeppet *Juliana Maria*.<sup>132</sup> Brelin sändes i land på Ascension för att fiska sköldpaddor, men råkade gå vilse och blev kvar när skeppet seglade därifrån. Han skrev dramatiskt om sin extrema ensamhet och utsatthet. Men redan dagen därpå blev han upphämtad av ett franskt skepp, som hunnit möta det svenska skepp Brelin haft tjänst på, och blivit ombedd att hämta upp honom. Brelin togs ombord, och fann där en skriftlig order från sin kapten, och alla sina böcker.<sup>133</sup> Inte bara noderna, Kap och Cádiz, och ankarplatserna, som St. Helena

126. Reinius (1939) s. 142–143.

127. Wallenberg (1999) s. 150.

128. Sternleuw, En beskrifning om mina sjö-resor, Is 40, KB, not 1.

129. Paul Arthur Van Dyke & Cynthia Vialle, "Introduction", i *The Canton-Macao Dagregisters, 1762* (Macao 2006) s. 18.

130. Braad, Berättelse om resan med skeppet Hoppet, X 389, UUB, s. 34–45; Morén, Skeppsjournal förd ombord Freden, 12–16/3, M 286, KB; Torén (1961) s. 119.

131. Koninckx (1980) s. 139; Reinius (1939) s. 270; Osbeck (1969) s. 286.

132. Ekeberg (1970) s. 160–161.

133. Brelin (1973) s. 69–76.



och Ascension, utan också sjörutterna var alltså gemensamma.<sup>134</sup> Braad nämnde att "Den 22 Julij om morgonen bittida sågo wij åter ett hol-lenskt Skepp, som kom seglandes samma cours, som wij".<sup>135</sup> De hav som ostindiefararna seglade över genomkorsades av stora och små farleder, som kopplade samman stora maritima noder med mindre hamnmiljöer, kustsjöfart och öliv.

### *Navigation*

Foucault använder sig av skeppet på det öppna havet som symbol för något som ligger utanför denna värld, utanför samhällets organisation. Havet är ett utrymme som kan fruktas, användas eller korsas, men det är inte en del av samhället. Idén om havet som ett tomrum har underbyggts av kartografiska representationer där havet var helt blankt.<sup>136</sup> Men den bilden är relativt ny, under tidigmodern tid är det inte alls säkert att havet sågs som en tom yta, varken i representationer eller enligt sjömännens erfarenhet. Hur kunde skeppen i så fall segla så tätt och följa samman färdleder? Sedan medeltiden hade sjömän ritat och spritt portolankartor, alltså skisser och text för navigation som beskrev specifika rutter. I denna tradition utvecklades sjöböcker, ett slags sjökort med skriftliga navigationsinstruktioner. De som finns kvar är vackra presentationsexemplar, men de flesta var troligen relativt enkla, och slets helt enkelt ut. Under 1700-talet utvecklades kartografin snabbt, men sjöböckerna fortsatte att ha stor praktisk betydelse genom hela århundradet.<sup>137</sup>

Journalerna från det Svenska Ostindiska Kompaniet visar ett tydligt släktskap med sjöböcker. De innehåller skisser över kuster och öar, dagliga och detaljerade noteringar av famndjup, justering av kompassen, förhållanden till sjöss, positioner och anmärkningar om faror.<sup>138</sup> Instruktionerna förhöll sig aktivt till redan existerande texter, och till

134. Von Stockenström, *En resa till Ostindien*, M 270, KB, s. 98.

135. Braad, *Berättelse om resan med skeppet Hoppet*, X 389, UUB, s. 33.

136. Steinberg (2001) s. 35.

137. Andre S. Cook, "Surveying the Seas, Establishing the Sea Routes to the East Indies", i James R. Akerman (red.), *Cartographies of Travel and Navigation* (Chicago 2006) s. 69–96; Adolf Erik Nordenskiöld, *Periplus: Utkast till sjökortens och sjöböckernas äldsta historia: med talrika afbildningar af sjökort och kartor* (Stockholm 1897) s. 103–110.

138. Braad, *Berättelse om resan med skeppet Hoppet*, X 389, UUB, s. 41; Carl Johan Gethe, *Dagbok hållen på resan till Ost Indien 1746–1749*, M 280, KB; Mathias Holmers, *Remarquer som äro gjorda av mig på resorna åren 1746–1755*, ÖB 539, SM; Ekeberg (1970) s. 3, 36, 69; Morén, *Skeppsjournal förd ombord Freden*, 30/1–5/2, M 286, KB; Reinius (939) s. 2–7, 152–153.

andra seglatser, svenska och utländska – Morén och Braad beskrev båda en grynnan utifrån att andra länders skepp gått på grund där.<sup>139</sup> Sjöböckerna upplöste gränserna mellan här och där, i egenskap av en bok man förde med sig hemifrån, som beskrev färden, som man själv ständigt uppdaterade.

Morén beskrev tydligt öar och andra landmärken, i synnerhet farliga sådana. Den 25 februari skrev han ”klippan Fried. Hendrick reser sig up i En skarp Huck på hwilken wid Lågt watn är 12 famn watn”. Han avslutade med ”Du skall icke Låta din Egen Tancka bedraga dig, i maning, ju diupare, ju säkrare, ity just utom denna klippan är 15 fr watn, och ganska kort distance derifrån är 10 fr watn”.<sup>140</sup> Seglingsinstruktionerna såg inte havet som tomt, utan som fullproppat med landmärken, faror och möjligheter. Steinberg diskuterar hur mikronesierna såg havet som ett territorium med distinkta platser för mat, transport, kommunikation, skydd och fara. För dem var varje klippa och rev en tydlig vägskylt på havets farleder. Steinberg liknar denna inställning till havet vid den man finner hos nordeuropéer under tidigmodern tid. Han betonar att även de såg havet som en plats. I stället för att navigera utifrån land använde nordeuropéer kartor som visade djup – praktiker som var kopplade till själva havet.<sup>141</sup> Genom att noga notera loddjup kunde kaptenerna få en uppfattning om världen under ytan.<sup>142</sup> Moréns beskrivning av ett grund 12 famnar ner är en relation till något som är en del av själva havet och inte bara ytan.

Resenärerna antecknade var och när de såg fåglar, och vilken typ av fåglar det var.<sup>143</sup> Vid ett tillfälle skrev Morén om ”en hwit grå fogel, stor som en trana uti Swerige, swart i från näbben till ögonen, & en Swart fläck på hwardera ändan af wingarna. Dessa foglar hålla sig alltid upå Banken”.<sup>144</sup> Fåglar var ett sätt att bedöma avstånd, och att relatera till platser. Det är av samma anledning som Reinius så noga noterade

139. Braad, *Berättelse om resan med skeppet Hoppet*, X 389, UUB, s. 35; Ekeberg (1970) s. 26–27; Morén, *Skeppsjournal förd ombord Freden*, 23/2–2/3, 23–26/8, M 286, KB.

140. Morén, *Skeppsjournal förd ombord Freden*, 25/2, M 286, KB.

141. Steinberg (2001) s. 52–74.

142. Koninckx (1980) s. 119; Se till exempel Reinius (1939) s. 2–7.

143. Braad, *Berättelse om resan med skeppet Hoppet*, UUB, s. 31; Ekeberg (1970) s. 3, 26; Morén, *Skeppsjournal förd ombord Freden*, 7–13/5, M 286, KB; Osbeck (1969) s. 5; Reinius (1939) s. 54, 73.

144. Morén, *Skeppsjournal förd ombord Freden*, 23/5, M 286, KB.

sjögräs.<sup>145</sup> För en sjöman var havet fullt av meningsbärande tecken, och därmed även separata platser: djup, kustlinjer och öar.

### *Färden som en del av historien*

De skepp som studerats här var inte isolerade, och det var de korsade inte en oändlig tom yta. Snarare än att fokusera på skeppets roll utanför samhället, som en heterotopi, kontrast eller spegel, borde man se skeppet som en del av samhället – och som en del av dess förändring.

I alla tre delstudier, relationerna mellan skeppen, mellan människor ombord och mellan skeppet och havet, ser vi hur ständiga kontakter och utbyten bröt upp den förmenta isoleringen. Dessa kontakter skedde mellan skepp, svenska och andra, och mellan skepp å ena sidan och människor i hamnar och på öar å den andra. Alla dessa relationer, såväl mellan skepp, mellan människor eller till färden som sådan, luckrade upp nationella gränser, liksom gränser mellan hav och land. Men samtidigt som relationerna undergrävde vissa avgränsningar, åtföljdes de av skapande och återskapande av sociala hierarkier och skillnader. Skeppet stod alltså samtidigt för en uppluckring och ett skapande av gränser – det var parallella och inte motsägande processer.

Skepp var och är en plats där normer skapas, ifrågasätts och omvälvts. Dess normbrytande potential gör det lockande att se på skeppet som en heterotopi, men man får inte överdriva i vilken mån det var skilt från den omgivande världen. Foucaults syn på skeppet som en heterotopi har kritiserats för att han avlägsnar skeppet från dess roll i kolonial och imperialistisk historia, som ett instrument för kolonialhandel, förtryck och förflyttningar – både frivilliga och påtvingade. Istället blir skeppet en fantasiplats som möjliggör drömmar och äventyr. Trots sin vilja att vända på det verkliga ifrågasätter inte den här liknelsen den imperialistiska logiken.<sup>146</sup> Även Svenska Ostindiska Kompaniets expeditioner måste förstås i det här sammanhanget. Det var den globala handelns utveckling som möjliggjorde denna utveckling. Andra hälften av 1700-talet var en tid då flera europeiska stater expanderade, och kontakterna mellan olika avlägsna regioner blev allt tätare. Kompaniet agerade i en värld som bands samman av olika europeiska och asiatiska

<sup>145</sup>. Reinius (1939) s. 278–279.

<sup>146</sup>. Jill Casid, "Inhuming Empire: Islands as Colonial Nurseries and Graves", i Bentley, Bridenthal & Wigen (red.) (2007).

nätverk, bland annat, för handel, vetenskap och politik – både till land och till sjöss. I den här världen hade Kina en central roll. Snarare än att ge sig ut på ett äventyr i det okända, reste kompaniets skepp på en hårt trafikerad maritim motorväg till Kanton. Därför inte bara kan, utan bör man se skeppet som delaktigt i skapandet av historien, som varandes inom världen – det hade en verklig och praktisk roll.

Ostindiefararna ruckar på den dikotoma uppdelningen mellan här och där, hav och land, och etablerar nya tänkbara sätt att fundera kring möten mellan européer och asiater, män och kvinnor, kring möten mellan olika sociala grupper och av olika natur. Historien om kontakter och utbyten, liksom den om olikgörande och dominans, tog inte en paus under resans gång; skeppet – likt havet – är en del av 1700-talets historia om globalisering och interkulturella kontakter.

## A lonely ship on the open sea? Connections, contacts and exchange on Swedish East India Company merchantmen

The ship is an often-used symbol for isolation and adventure, and, correspondingly, the open sea is viewed as an empty space to be traversed. Focusing on the ships of the Swedish East India Company, this article questions this trope. As suggested by recent research at the intersection of global and maritime history, the 18<sup>th</sup>-century company trade was a time and site of intensified globalisation. The Swedish company, albeit small, was in the midst of this development.

Rather than being examples of isolation or time spent waiting, the journeys of the company ships were times of intense intercultural connections and change. There was continuous contact between Swedish and other European ships, and between the ships and land. This contact could take the form of communication, cooperation or conflict. Furthermore, the ship and its spaces were constantly reshaped, just as death, stowaways, desertions and male and female visitors and passengers kept the ship an ever-changing multicultural place. Journeys were used for training and education. These interactions and practices related both to the home and to the destination and the journey was not a passage outside time or outside society. Finally, the travellers on the Swedish East India Company ships were following established routes, and their crews were writing and reading instructions, thus filling the empty sea with landmarks and meaning.

Far from isolated, the ships formed part of the globalisation process in transit. The ships were arenas for interactions between social groups, nationalities and genders and, as such, had the potential to break up imagined boundaries between sea and land. But parallel to that process, life on the ships contributed to the continuous making of social and ethnic difference, both on board and in the intercultural meetings on ship and land. Thus the Swedish East India Company ships simultaneously created and dissolved borders, such as those between sea and land, while they recreated and reinforced others, such as distinctions based on ethnicity, social difference or gender.

*Keywords:* Maritime history, Swedish East India Company, in transit, heterotopia, intercultural contacts, globalisation