

i Skåne och aldrig tycktes komma iväg till Linnés förtrytelse. Men han hade fullgoda skäl, en återkommande malaria eller varannandagsfrossa liksom brist på avfärder. Brevväxlingen som alltså är välkänd säger mycket om forskningsresans villkor, om livet i en skånsk prästgård (Västra Karaby), där han under ett års tid hade sitt läger hos en kusin som var prästfru där. Solanders öde, förenar den lilla avkroken med den stora världen och är värt att följa.

Gunnar Broberg

Erkki-Sakari Harju & Jussi T. Lappalainen (red.), *Kuninkaan tiekartasto Suomesta 1790* (Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura & AtlasArt, 2010). 304 s.

*Konungens vägkarta i Finland 1790* heter ett historiskt kartverk som getts ut av Finska litteratursällskapet och förlaget AtlasArt som är specialiserat på historiska kartor, kartverk och litteratur om kartor. De utgivna kartorna ingår i ett större svenskt rekognoscerings- och kartprojekt som genomfördes under åren 1776–1806. Med rekognoscering avsågs en kartläggning av terrängen för militärt bruk. Man kompletterade existerande kartor med militärt viktig information. Bland annat klassificerades vägarna, avstånd mellan städer och byar mättes och infördes i kartmaterialet, kvarnar och ängar markerades och så vidare.

Konungens vägkarta, som gjordes 1790 som en del av detta rekognosceringsprojekt, kartlägger vägnätet i södra Finland samt alla platser som var viktiga för truppernas marscher. Kartan har tillkommit under slutskedet av Gustav III:s ryska krig 1788–1790 då det var viktigt att kunna planlägga den marscherande arméns underhåll. Kartan täcker 110 000 kvadratmeter, vilket är en tredjedel av det nuvarande Finlands areal. Det handlar alltså om ett mycket stort projekt, men det var

möjligt att genomföra relativt snabbt eftersom man utgick från redan existerande kartmaterial som kompletterades med relevanta uppgifter. Kartverket är gjort i skalan 1:160 000, eller 8000 alnar mot en decimaltum. Mindre kartor förenades till större helheter och limmades på tyg. Hela kartverket bestod av nio separata karthelheter som kunde sammanfogas för att täcka ett ännu större område.

Rekognosceringen och kartläggningen av Finland har tidigare behandlats i Finska litteratursällskapet utgåva, *Kuninkaankartasto Suomesta 1776–1805* (1989), i skalan 1:40 000, redigerad av Saulo Kepsu och Timo Alanen, samt i AtlasArts *Kuninkaallinen merikartasto 1791–1796* (2009), i skalan 1:20 000, redigerad av Erkki-Sakari Harju och Heikki Tiilikainen. Den nu utgivna *Kuninkaan tiekartasto Suomesta 1790* återger originalkartorna i lämplig storlek för att de ska vara användbara. Det är möjligt att studera frågor relaterade till infrastrukturen i södra Finland. Vägnätet och bosättningen i området är kartans centrala information. Topografisk information ges däremot endast sparsmakat. Kartorna var hemliga och trycktes således aldrig. Originalen finns i Krigsarkivet i Stockholm.

Under de senaste åren har det i Finland utkommit flera faksimilutgåvor och nyttgåvor av gamla kartor. Modern teknik gör det mycket enklare än tidigare att trycka faksimilkartor. *Kuninkaan tiekartasto Suomesta 1790*, med lantmäterirådet Erkki-Sakari Harju och professor Jussi T. Lappalainen som utgivare, är det nyaste verket inom detta område.

Bokverket är indelat i två delar, med en inledning och en kartdel. Inledningen börjar med Jussi T. Lappalainens skildring av det militärpolitiska läget under 1700-talets slut. Denna del är lång och detaljerad, men inte alltid riktigt knuten till det kartografiska materialet. Samma text ingår i Lappalainens senare utgivna bok *Kuninkaan viimeinen kortti* (2011), "Konungens sista kort", som handlar om sjöslagen i Viborgska viken och vid Svensksund 1790. På sidan 41 börjar Erkki-Sakari Har-

jus del av inledningen som handlar om själva vägkartan. På sidan 61 börjar kartmaterialet. Boken avslutas med ett omfattande ortregister och en käll- och litteraturförteckning.

Den avslutande käll- och litteraturförteckningen är mycket knapp tilltagen och innehåller ett antal småfel och slarv som blir störande eftersom de är så många. Tidskriften *Historialinen Aikakauskirja* är fel skriven med litet a och verket *Suomen maanmittauksen historia I–III* (Finlands lantmäterihistoria, 1933) kallas "Maanmittauksen historia" (Lantmäteriets historia). Att utgivarna inte har läst ens all inhemsk relevant litteratur avslöjas av missen att de i inledningen beskriver Otto Carl von Fieandts karteringsdirektiv från 1804 som ett arkivfynd även om dokumentet är utgivet redan 1973 i Keijo Elios verk *Otto Kaarle von Fieandt – Suomalainen upseerikouluttaja* (Otto Carl von Fieandt – en finsk officersutbildare), s. 48–51.

Ytterligare otydligheter hittas i inledningens. På sidan 24 talas inexakt om en kronometer då det snarare borde stå penduler eller annat precisionsur. Det handlar alltså inte om en kronometer i den mening som man senare har gett termen. Den omtalade klockan måste vara det av Christiaan Huygens på 1600-talet uppfunna pendeluret som under seklets slut förbättrades av engelsmännen Robert Hooke och Edmond Halley. I källmaterialet efter Johan Gadolins lantmäterikommission omtalas "uret" och ett "fotral" (fodral), vilket antyder att det handlar om ett penduler eller annat dylikt precisionsur (uppgifterna finns i Lantmäterikommissionen i Finland 1747, ÄK 620, nr 7, Riksarkivet, Stockholm). En klocka behövdes för att göra bestämningar av longituden, vilket gjordes genom att man observerade när Jupiters månar kom fram och när de försvann ur synfältet. Moderna fältdugliga kronometrar och särskilt marinkronometern var under utveckling under denna tid och det hade inte varit möjligt att ha annat än eventuellt en prototyp i användning.

Den militärpolitiska bakgrunden äger sitt intresse i sammanhanget, men det hade varit

viktigare att belysa betydelsen av samarbetet mellan svenska och franska vetenskapsmän under tiden för rekognosceringarna. Inom områden som geodesi, kartografi och rekognoscering pågick detta samarbete under hela 1700-talet. Samarbetet hade inletts med Maupertuis expedition i Tornedalen 1736–1737. Frankrike subventionerade det svenska riket med stora summor för Sveaborgs fästning, skärgårdsflottan och Finlands försvar. Det var därför knappast ointressant för fransmännen hur väl Finland var kartograferat. Utarbetandet av allt större kartor förutsatte samarbete över nationsgränserna och det är ingen slump att man samtidigt kartograferade områden i Sverige och Frankrike. I Frankrike inledde César François Cassini de Thury arbetet med den berömda kartan *Carte de Cassini* 1748, det vill säga samma år som den av observatören Johan Gadolin ledda lantmäterikommissionen inledde sitt arbete i Finland. *Carte de Cassini* var förebild för de rekognosceringskartor som gjordes i Finland och kunde gärna ha presenterats i inledningen till boken om konungens vägkarta 1790.

Sverige och Frankrike hade också annat samröre på den militära underrättelsetjänstens område. Gustav III sände 1791 officerarna Otto Carl von Fieandt och Carl Fredrik König till Frankrike för att rita upp kartor över marschrutten från Le Havre till Paris där franska kungen och drottningen satt fångslade. Projektet ingick i Gustav III:s storslagna plan att genom en militär operation stoppa revolutionen. Harju och Lappalainen hänvisar till denna episod, men den vetenskapliga bakgrunden till de svenska och franska kartografiska projekten studeras inte närmare. För att göra det hade man varit tvungen att studera också internationell forskning, men det har inte gjorts för denna bokutgåva.

Boken beskriver väl fältmätningsofficerarnas verksamhet och motiv. Officerarna arbetade utan lön eftersom det var enda sättet att meritiera sig och senare uppnå vakanser.

Mätningstekniken och hur kartverket konkret gjordes beskrivs detaljerat på ett sätt som inte skiljer sig från beskrivningar i tidigare verk. Inte heller bildmaterialet är nytt för den som är bekant med tidigare litteratur på området.

Kartografin har sedan Karl V:s tid hört ihop med omsorgen om arméns underhåll. Konungens vägkarta i Finland 1790 har också allt att göra med denna fråga. Det nu utgivna kartverket diskuterar kartmaterialet ur ett tekniskt perspektiv, men betraktar knappast alls andra relevanta sammanhang. Materialet aktualiserar många frågor för vidare forskning: Vilken betydelse hade vägarna i 1700-talets krigföring? Vad var militärt intressanta mål, vägar och tyngdpunktsområden vid denna tid? Syns insjöflottiljernas verksamhet och behov i detta kartverk? Är uppkomsten av ordentliga vägnät och kartograferingen av vägarna en orsak till att man började föra landkrig, och inte bara skärgårdskrig, också under vinterhalvåret, vilket ju till exempel hände 1808 då ryska trupper för första gången anföll under vintertid?

Konungens vägkarta i Finland 1790 är en värdefull källutgåva som ger viktig information om infrastrukturen i södra Finland under svenska tidens slutskede. Att kartorna nu har getts ut är av stor betydelse även om utgivarna själva inte kan eller vill sätta in kartmaterialet i de många intressanta sammanhang som det ger upphov till.

Mikko Huhtamies

Marius Warholm Haugen & Knut Ove Eliasen (eds.), *Dévier & divertir: littérature et pensée du XVIIIe siècle* (Oslo: Solum / Paris: L'Harmattan, 2010). 193 pp.

This collection of studies is the last of four volumes (see the introduction) produced by the research project *A l'ombre des Lumières*. Norwegian coordination and financing have ensured

international participation. In the case of the present volume, literary scholars and intellectual historians from Norway, France, Britain, and the USA have contributed with variations on an intriguing theme: straying from established courses of thought and action. Such a promising theme deserves a more elaborate initial discussion than the editors' all too brief introduction. The tantalizing suggestion that the eighteenth century is Montaigne's and Pascal's heir in its combining of an unorthodox aesthetics with a philosophical concern with human folly (p. 5) would have benefited from a properly developed argument, explaining in the process how the various contributions support the thesis.

Novels by Henry Mackenzie, Sarah Scott, Jean-Pierre Camus, the Abbé Prévost, and Jean-Baptiste Boyer d'Argens provide the material for the first three chapters. Siv Gøril Brandtzæg examines representations of slavery in sentimental novels. Noting that, at the time, sentimentality was associated with those sufficiently refined to experience its quality, and thus not part of the norm but a 'déviance positive', Brandtzæg proceeds to discuss the relationship between sentimentality and abolitionism. The discussion identifies a tension between the ethics and the aesthetics of sentimentality and questions the claim that such novels have hastened the process of the abolition of slavery. Colas Dufflo treats Prévost's *Mémoires pour servir à l'histoire de Malte* by means of the 'principe de déviation'. Dufflo advances the hypothesis that *déviation* may be a systematic device by means of which the novelist foils the reader's expectations. The reviewer may object that there is a risk that any twists and turns of a plot may be enrolled in the cause of this principle. Sven-Eirik Fauskevåg compares Jean-Pierre Camus's *L'Amphithéâtre sanglant*, Prévost's *Cleveland*, and d'Argens's *Thérèse philosophe* in order to develop an argument about what appears to be a three-dimensional dynamics of departures and deviations. The depth achieved