



nr 78

Forum navale

Andreas Linderöth: "Nu tycks det närmaste målet vara att helt slå flottan i spillror". Bröderna Dyrssen och den politiska konflikten om flottans utveckling i början av 1900-talet.

Björn Hasselgren: Mellan politik, teknik och ekonomi. Göta kanal-projektet 1800–1832.

David Leidenborg: Design som konkurrensmedel – den sista Amerikabåtens form och inredning.

John Turesson: "An unalerted and poorly defended Swedish port" – operation Paul from viewpoint of Luleå.

Sjöhistoriska Samfundets tidskrift 2022



Nr 78

Forum navale



Sjöhistoriska Samfundets tidskrift
2022

Utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse
och Ebbe Aspengrens fond

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna
Grafisk form: Jenny Rosenius Text & Form AB
Tryck: TMG Sthlm, 2022
ISSN (tryckt): 0280–6215
ISSN (elektroniskt): 2002–0015

Sjöhistoriska Samfundet

- har som målsättning att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former.
- utger tidskriften Forum navale samt skrifter som ingår i Forum navales skriftserie
- anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen
- förvaltar Sune Örtendahls stiftelse som stödjer publiceringen av Forum navale och skrifter som ingår i Forum navales skriftserie

Adress

Sjöhistoriska Samfundet
c/o Rosenius
Kornhamnstorg 2
111 27 Stockholm
e-post: info@sjohistoriskasamfundet.se

Tidigare nummer av Forum navale finns att tillgå i fulltext på Samfundets hemsida.

Hemsida

www.sjohistoriskasamfundet.se

Årsavgift

300 SEK. Sjöhistoriska Samfundets plusgiro: 15 65 19-1

Forum navales redaktion

Redaktör Thomas Taro Lennerfors
e-post: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se
Bitr. redaktör Mirja Arnshav
e-post: mirja.arnshav@live.com
Bitr. redaktör Martin Eriksson
e-post: martin.eriksson@umu.se
Bitr. redaktör Andreas Linderöth
e-post: linderötha@gmail.com

Forum navale
c/o Thomas Taro Lennerfors
Institutionen för samhällsbyggnad och industriell teknik
Avdelningen för industriell teknik
Box 169
751 04 Uppsala

INNEHÅLL

Redaktionens förord	8
---------------------	---

Artiklar

<i>Andreas Linderöth: "Nu tycks det närmaste målet vara att helt slå flottan i spillror".</i> Bröderna Dyrssen och den politiska konflikten om flottans utveckling i början på 1900-talet.	12
--	----

Essäer

<i>Björn Hasselgren: Mellan politik, teknik och ekonomi.</i> Göta kanal-projektet 1800–1832	54
--	----

<i>David Leidenborg: Design som konkurrensmedel – den sista</i> Amerikabåtens form och inredning.	84
--	----

Notis

<i>John Turesson: "An unalerted and poorly defended Swedish port"</i> – operation Paul from the viewpoint of Luleå.	110
--	-----

Recensioner

Kurt Almqvist och Svante Helmbaek Tirén (red.): <i>Havets bildspråk: galjonsfigurer och symboler.</i> Anmäld av Henrik Alexandersson	120
--	-----

Jonas Dahm och Carl Douglas: <i>Ghost Ships. Östersjöns okända historia.</i> Anmäld av Tori Falck	123
---	-----

Simon Ekström och Leos Müller: <i>Facing the sea: essays in Swedish maritime studies.</i> Anmäld av Per Forsberg	126
--	-----

Bengt Westin och Jan Häggström:	
---------------------------------	--

<i>Ådalens sjöfart. Några händelser under åren 1900–2000.</i> Anmäld av Bo G Hall	129
--	-----

Agneta Karlsson: <i>Åländska kvinnor i färjerederiernas tjänst – om kvinnorna i</i> <i>serviceverksamheten ombord 1959–1985.</i> Anmäld av Jessica Wide	132
--	-----

Kirsi Keravuori och Sari Mäenpää (red.): <i>Merenkulun riskit ja resurssit.</i> Anmäld av György Nováky	135
---	-----

Andreas Linderöth (red.): <i>Fredrik Henrik af Chapman. Myt & verklighet.</i> Anmäld av David Dunér	141
---	-----

Jeppe Nevers och Anders Ravn Sørensen (red.): <i>Søfartshistorier – Danmarkshistorien till søs.</i> Anmäld av Hanna Hagmark	145
---	-----

Niels P. Petersson, Stig Tenold, and Nicholas J. White (eds.): <i>Shipping and Globalization in the Post-War Era: Contexts, Companies, Connections.</i> Reviewed by Espen Ekberg	148
--	-----

Ann Pålsson (red.): <i>Stockholms vattenrum. Stadsmiljö, klimat och framtid.</i> Anmäld av Bo G Hall	152
--	-----

Anders Ravn Sørensen: <i>Danmark som søfartsnation. Fortællinger, interesser og identitet gennem 250 år.</i> Anmäld av Leos Müller	155
--	-----

Ray Solly: <i>The Development of Crude Oil Tankers – A Historical Miscellany.</i> Reviewed by Thomas Taro Lennerfors	159
--	-----

S.N. Timirev, translated by Stephen Ellis: <i>The Russian Baltic Fleet in the Time of War and Revolution, 1914–1918:</i> <i>The Recollections of Admiral S.N. Timirev.</i> Reviewed by Jakob Seerup	162
--	-----

Magnus Ullman:
Från regalskeppet Vasa till kryssaren Göta Lejon – om 25 större och kända örlogsfartyg i flottan 1628–1970.
 Michael Josephson:
Finnboda varv och fartygen som byggdes där.
 Anmälda av Bo G Hall 165

Lars Westerlund:
Kustfart som kollaboration. Finländska fartyg i Transportflotte Speer.
 Anmäld av Birgit Karlsson 167

Övrigt

Forskarpriset till Jan Gletes minne 170
 Sune Örtendahls stiftelse 172
 Anvisning för manusförfattare 174
 Styrelse 177
 Forum navales redaktionsråd 179



Redaktionens förord

Thomas Taro Lennerfors
Mirja Arnshav
Martin Eriksson
Andreas Linderoth

Härmed har vi nöjet att presentera ett nytt nummer av *Forum navale* för Sjöhistoriska Samfundets medlemmar och för andra intresserade läsare i linje med Samfundets ambition att "bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former". Ytterligare ett år har passerat i pandemins tecken och vi vill passa på att tacka författare, granskare och recensenter för allt det värdefulla arbete som ni trots omständigheterna har lagt ned för att möjliggöra detta nummer av *Forum navale*. Under året har vi fått ett tillskott i redaktionen, nämligen Mirja Arnshav som med sina kunskaper inom marinarkeologi tillför mycket till redaktionens arbete.

Detta nummer av *Forum navale* består av en vetenskaplig artikel som har genomgått oberoende sakkunniggranskning av åtminstone två anonyma granskare. Andreas Linderoths artikel behandlar bröderna Dyrssen som alla hade framträdande positioner i den svenska flottan i början på 1900-talet och hur de såg på flottans och sjöofficerarnas roll i förhållande till statsmakten i denna omvälvande tid.

Artikeln följs av två populärvetenskapliga essäer som har genomgått

redaktionell granskning. I den första essän diskuterar David Leidenborg inredningsdesignens roll för att skapa konkurrensfördelar för passagerarredier under 1960-talet, som markerade en brytning från en nationalistisk inriktning i designen till en mer modern, inriktad på passagerarkomfort. Den andra essän är skriven av Björn Hasselgren som presenterar ett analytiskt ramverk bestående av de tre dimensionerna teknik, ekonomi och politik och hur dessa dimensioner föranleder ett beslut om finansiering och organisering inom privat eller offentlig sektor, och ett fortsatt samspel mellan dessa sektorer, i olika trafikinfrastrukturprojekt. Han applicerar ramverket för att beskriva utvecklingen av Göta kanal. Numret bjuder också på en notis som diskuterar den artikel av Peter Hore som publicerades i *Forum navale* 70 och nyligen i svensk översättning i boken "I fred och örlog" som ingår i *Forum navale* skriftserie.

Sjöhistoriska Samfundet delar varje år ut ett forskarpris till "forskare, svensk eller utländsk, som med sitt vetenskapliga arbete utvecklar kunskapen om svensk maritim historia eller angränsande ämnen." Priset är instiftat till minne av den svenske historikern Jan Glete (1947-2009), styrelseledamot i Samfundet och en av världens främsta specialister på de europeiska örlogsflottorna under tidigmodern tid. År 2021 gick priset till Patrik Höglund, marinarkeolog vid Statens maritima och transporthistoriska museer med motiveringen: "Patrik Höglunds forskning befinner sig i gränsområdet mellan marin arkeologi och historia. I avhandlingen Skeppssamhället. Rang, roller och status på örlogsfartyg under 1600-talet skildrar han livet ombord på örlogsflottans större fartyg under 1600-talet. Han studerar vilka grupper tjänstgjorde ombord, vilket status de haft och hur de förhöll sig till varandra. Han kombinerar skickligt arkeologiskt material med historiska källor och ger i sin avhandling en fyllig men ändå lättillgänglig bild av ett komplext 'skeppssamhälle'".

2022 blir ett spännande år som starkt präglas av flottans 500-årsjubileum. Under året kommer ett specialnummer av *Forum navale* att publiceras som innehåller ett flertal artiklar som från olika perspektiv kastar ljus på flottans 500-åriga historia. Dessutom ser vi fram emot utgivningen av boken om flottans historia av AnnaSara Hammar och Lars Ericson Wolke, finansierad av Sjöhistoriska samfundet genom Sune Örtendahls stiftelse, som alla medlemmar kommer att få ett exemplar av.

Redaktionen (och styrelsen) rekommenderar som vanligt medlemmarna att besöka Samfundets webbplats (www.sjohistoriskasamfundet.se) där samtliga tidigare utgivna nummer av *Forum navale*, samt dess tidiga skrifter, finns att tillgå i fulltext.

I *Forum navale* skriftserie har under 2021 utkommit följande skrifter.

Ekström, Simon: *Sjödränkt. Spektakulär materialitet från havet* (Göteborg: Makadam förlag, 2021). Ingår i *Forum navale* skriftserie som nr 71.

Severinson, Joakim: *Den otroliga resan. Dykningar, skeppsbyggnad, segling* (Göteborg: Breakwater publishing, 2021). Ingår i *Forum navale* skriftserie som nr 72.

Patrik Höglund: *Skeppssamhället. Rang, roller och status på örlogsskepp under 1600-talet* (Lund: Universus Academic Press, 2021). Ingår i *Forum navale* skriftserie som nr 77.

Gustav von Hofsten m fl: *I fred och örlog: svensk och engelsk sjömakrt under 500 år* (Göteborg: Breakwater publishing, 2021). Ingår i *Forum navale* skriftserie som nr 78.

Engevall, Thomas (huvudred): *Med förstånd och styrka genom 250 år* (Karlskrona, Kungl. Örlogsmannasällskapet, 2021). Ingår i *Forum navales* skriftserie som nr 79.

Carl Anders Torelm (red): *Minsveparen M20 – 80 år till sjöss i krig och fred* (Skummeslövsstrand: Attunda skeppsförlag, 2021). Ingår i *Forum navale* skriftserie som nr 80.



”Nu tycks det närmaste målet vara att helt slå flottan i spillror”

***Bröderna Dyrssen och den politiska
konflikten om flottans utveckling
i början på 1900-talet¹***

Andreas Linderöth

Inledning

Slutet på 1800-talet och början på 1900-talet var i Sverige en omvälvande tid som kännetecknades av en ovanligt intensiv kamp om inflytandet över samhällsutvecklingen. De gamla traditionella maktstrukturerna utmanades av nya krafter, främst i form av liberaler och socialdemokrater. Det var inte uppenbart vilken riktning utvecklingen skulle ta och många olika krafter försökte påverka inte bara förändringarnas riktning utan även deras hastighet. I den politiska kraftmätningen stod två synsätt mot varandra där det ena, företrätt främst av liberaler och socialdemokrater, menade att kungen lydde under regeringen och riksdagen och inte kunde uttrycka en

motstridig politisk ståndpunkt i förhållande till regeringen. Företrädarna för det andra synsättet, främst konservativa, ansåg att det var kungens rätt och plikt att ta politiska initiativ när rikets väl krävde det. Och det var kungen själv som skulle definiera vad som var rikets väl. Kungen ansågs stå över partierna och de politiska striderna.² Försvarsfrågor blev en viktig del i kraftmätningen mellan dem som ville bevara den rådande samhällsordningen och det politiska systemet och dem som ville förändra. De förändringsvilliga band nämligen ihop försvarsfrågorna med behoven av sociala reformer och inte minst med rösträttsfrågan.³ Det debatterades intensivt hur starkt försvaret skulle vara, hur mycket pengar det skulle få kosta, vem som skulle styra över försvaret och hur lång värnplikten skulle vara. Flottans storlek och dess materiel stod periodvis i centrum för försvarsdebatten och var på så sätt en viktig del i den större samhällsdebatten som engagerade många starkt.

Den politiska utvecklingen och maktförhållandena i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet har i allt större utsträckning uppmärksammats i den historiska forskningen på senare år.⁴ Med tanke på att frågor om flottans organisation och inriktning var viktiga i den övergripande samhällsdebatten, finns det anledning att även ur ett örlogshistoriskt perspektiv närmare studera hur de politiska förändringarna uppfattades av och påverkade de olika aktörer som på olika sidor och från olika utgångspunkter strävade efter inflytande över flottan och dess utveckling. För att belysa sjöofficerarnas inställning kan bröderna Gerhard (1854–1938), Wilhelm (1858–1929) och hans tvillingbror Gustaf Dyrssen (1858–1934) vara lämpliga studieobjekt. De innehade alla framträdande positioner i den svenska flottan i början på 1900-talet. Deras inflytande sågs som så stort att det bland deras kritiker och motståndare talades om ett ”Dyrssenvälde” inom flottan. Artikelns syfte är att undersöka hur bröderna förhöll sig till det politiska spelet och de politiker som ville förändra den traditionella relationen mellan statsmakten och flottan. Hur såg de på flottan och sjöofficerarnas roll i förhållande till statsmakten? Hur agerade de? Kan bröderna ses som representativa för en majoritet av sjöofficerarna? Eller var bröderna Dyrssens åsikter begränsade till dem själva och deras närmaste? Fanns det, som det ibland hävdades i pressen och bland brödernas kritiker, ett ”Dyrssenvälde” inom flottan där bröderna styrde med järnhand och

Andreas Linderöth (f. 1972), fil. dr. i historia, är forskningssamordnare vid Statens maritima och transporthistoriska museer med särskilt ansvar för Marinmuseum. Han intresserar sig främst för 1800- och 1900-talets örlogshistoria och kalla kriget.

inget oliktankande eller diskussion tilläts? Ambitionen är också att resonera kring varför Dyrssenbröderna agerade som de gjorde.

En del av dessa ämnen har berörts i tidigare forskning, främst det större politiska spelet rörande försvaret under 1900-talets första 15 år. Där framträder bröderna Dyrssen i sina yrkesroller mer i förbigående. Historikerna Per Thullberg och Kent Zetterberg har i var sin kortare skrift belyst militärens inställning till och agerande i delar av de politiska omvälvningarna under den period som är aktuell här. De diskuterar bland annat militärens inställning till kungamakten. Dyrssenbröderna framträder inte särskilt frekvent i någon av de båda undersökningarna men de framstår som starka motståndare till de förändringar som de reforminriktade politikerna ville göra inom försvaret. Bröderna Dyrssens och övriga sjöofficerares politiska agerande, och inte heller deras agerande utanför de officiella kanalerna, får dock ingen större uppmärksamhet. Både Thullberg och Zetterberg studerar främst arméns och marinens inställning och agerande i olika militära utredningar och dylikt men ägnar inte deras interaktion med den politiska arenan särskilt stor uppmärksamhet.⁵ Historikern Jarl Torbacke har däremot undersökt i vilken mån militärer var inblandade i den politiska striden om försvaret under de första åren på 1910-talet och vilka deras ambitioner var.⁶ Men han fokuserar på arméofficerare och marinofficerarnas verksamhet syns inte särskilt mycket.

Den ende som mer ingående har diskuterat sjöofficerarnas förhållande till politiken under 1900-talets första hälft är historikern Anders Berge. I *Sakkunskap och politisk rationalitet. Den svenska flottan och pansarfartygsfrågan 1918-1939* intresserar han sig för hur sjöofficerarna uppfattade sin roll som ämbetsmän, som förväntas vara opolitiska, och konflikten mellan detta ideal och det behov de såg av att agera på den politiska arenan för att i konkurrens med armén och flygvapnet säkra så mycket medel som möjligt till den egna verksamheten.⁷ Berge belyser ingående hur sjöofficerarna positionerade sig i pansarfartygsfrågan, lyfter fram interna diskussioner mellan dem och försöker förklara bevekelsegrunderna för deras agerande. Många sjöofficerare som var aktiva under Berges undersökningsperiod var det också under de år som jag undersöker vilket gör det relevant att beakta hans resultat. Men det finns samtidigt väsentliga skillnader mellan perioden Berge undersöker och den som jag undersöker i denna

artikel. Skillnaderna gör en undersökning av sjöofficerarnas agerande under det tidiga 1900-talet än mer relevant. Under den allra största delen av Berges undersökningsperiod var politikernas inflytande över militären inte lika ifrågasatt och omstritt som under 1900-talets inledande 20 år. Sjöofficerarna hade i början av 1920-talet till stor del förlorat kampen mot politikerna om inflytandet över flottan. Parlamentarismen hade genomförts och demokratin fått starkare fotfäste än i början på 1900-talet. Officerarnas traditionella roll som kungens ämbetsmän var inte lika aktuell och relevant längre. Flottan var inte heller en politisk stridsfråga på samma sätt som under 1910-talet och inte av lika stort intresse för samhällsutvecklingen. Sjöofficerarnas agerande på den politiska arenan och i förhållande till politikerna hade därför inte samma samhällsrelevans och politiska brisans under 1920- och 1930-talet som under 1900-talets första 20 år.

Dyrssenbröderna får av naturliga skäl mer framträdande roller i forskningen rörande de olika affärer som de var inblandade i, affärer som påverkade flottan men även politiken.⁸ Affärerna diskuteras kortfattat i denna artikel utifrån tidigare forskning. Men det finns således ingen tidigare forskning som närmare granskar bröderna Dyrssens eller andra sjöofficerares agerande över en längre tidsperiod och deras förhållande till den övergripande politiska utvecklingen i början av 1900-talet. Det är ett förhållande som denna undersökning vill bidra till att ändra.

Artikeln bygger på tidigare forskning men också på otryckt källmaterial från Krigsarkivet och Riksarkivet. Jag har gjort nedslag i sådana bestånd som mest sannolikt skulle kunna bidra till att belysa frågeställningarna. Det rör sig i första hand om Wilhelm Dyrssens efterlämnade papper och en omfattande brevväxling mellan honom och hans fru Lizinka. Breven har i tidigare forskning använts av Evabritta Wallgren för att analysera en framstående sjöofficers vardags- och familjeliv men inte för att försöka få upplysning om Wilhelms tänkande rörande flottan, inrikes- och utrikespolitik eller samhällsutvecklingen.⁹ Störst fokus läggs på Wilhelm Dyrssen eftersom det finns ett ovanligt gott utbud av källor som kan bidra till att belysa hans agerande och tänkande.¹⁰ Att Wilhelm är den av bröderna som utifrån sitt ämbete i flottan hade störst möjligheter att påverka marinens utveckling under en längre period ger brevväxlingen ett än större värde för min undersökning. Wilhelm gjorde en framgångsrik karriär. Under 1890-

talet var han chef för artilleridepartementet vid örlogsbasen i Karlskrona och 1899 blev han chef för artilleriavdelningen vid Marinförvaltningen. År 1904 blev han utnämnd till den nyinrättade befattningen inspektör för flottans övningar till sjöss. Han blev då samtidigt befordrad till konteramiral och yngst av de svenska amiralerna. Under åren 1906–1907 var han sjöminister och återgick därefter till posten som inspektör, en post som han innehade fram till 1916. Wilhelm var även högste befälhavare över Kustflottan, det vill säga den rustade flottan, under första världskriget. Liksom Wilhelm så hade hans tvillingbror Gustaf en framgångsrik karriär inom flottan och slutade precis som Wilhelm som amiral. Gustaf var 1910–1920 chef för Marinförvaltningen – den myndighet som ansvarade för införskaffning och underhåll av flottans materiel. Han hade inte samma möjligheter som Wilhelm att påverka planerna för flottans militära agerande och dess verksamhet i stort. Men att vara chef för Marinförvaltningen som hade en central roll i processer som ledde fram till inköp av nya fartyg och annan utrustning var tveklöst en viktig post i det marina Sverige. Gerhard, den äldste av bröderna, nådde inte lika långt i flottan som Gustaf och Wilhelm utan lämnade den 1901 för att bli landshövding i Värmland. Han hade dock då hunnit med att vara sjöminister under åren 1898–1901.¹¹ Eftersom han lämnade flottan så pass tidigt spelar han en mindre betydande roll för denna undersökning. Större fokus läggs på Wilhelm, och i viss mån Gustaf.

Hur mycket och hur ofta bröderna diskuterade aktuella frågor är det svårt att säga något mer ingående om. Gustaf och Wilhelm brevväxlade periodvis men det finns endast några få brev bevarade från deras brevväxling. Det framgår dock av Wilhelms och Linzikas brevväxling att familjerna hade nära kontakter och att Lizinka fungerade som mellanhand mellan bröderna när Wilhelm tjänstgjorde till sjöss. Bristen på källmaterial gör det svårt att bedöma i vilken utsträckning som bröderna aktivt samarbetade och försökte samordna sitt agerande i olika frågor. Det finns endast ett fåtal exempel i Wilhelms efterlämnade papper där de utbyter tankar i konkreta frågor rörande flottan.¹² Det är dock mycket troligt att bröderna i stort hade en likartad inställning till flottans materielfrågor och flottans betydelse i försvaret. De behövde därför säkert inte överlägga så mycket. De jobbade troligen var och en på sitt håll för den gemensamma uppfatt-

ningen om flottans bästa. Men emellanåt försökte de, som vi ska se, koordinera sina insatser och hjälpa varandra.

Grundläggande utgångspunkter

En utgångspunkt för denna studie av Dyrssenbröderna är att deras beslut och agerande ska ses i belysning av den historiska kontext som de verkade i. Samtidens värderingar, rådande politiska, kulturella och idémässiga strömningar påverkar i stor utsträckning en persons sätt att tänka och vilka handlingsmöjligheter som anses vara önskvärda och möjliga. Dessa övergripande idémässiga strukturer tvingar inte en person att handla på ett visst sätt. Men de sätter begränsande ramar för vilka handlingsalternativ som en aktör anser sig ha i en viss situation.¹³ Det är därför nödvändigt att kortfattat teckna en bild av den tid som de verkade i, det vill säga främst 1900-talets första två decennier. Början av 1900-talet var en mycket turbulent tid både politiskt och samhällsligt där flottan periodvis var en politisk stridsfråga. Allt fler grupper strävade mot en parlamentarisk styrning av samhället vilket skulle få till följd att flottans sammansättning och inriktning skulle bestämmas av regeringen, under förutsättning att dess planer fick stöd av en majoritet i riksdagen. Införandet av parlamentarism skulle därför minska officerarnas inflytande över de militära organisationerna. Positionerna var tydligt polariserade och den politiska debatten om försvaret blev, liksom debatterna om många andra samhällsfrågor vid den här tiden, frän och mycket känslomässig. I debatten förekom hårda personangrepp och aktioner som inte hade varit accepterade i det nutida svenska politiska livet. Den liberale statsministern Karl Staaff (1905-1906 och 1911-1914) blev en hatad person i högerkretsar. Det tillverkades exempelvis askkoppar som var en avbildning av Staaffs ansikte. Rökare skulle alltså fimpa sina cigarrer och andra rökverk rakt i Staaffs ansikte.¹⁴

Staaf var en av de främsta företrädarna för försöken att införa parlamentarism och var även väldigt aktiv i försvarspolitiska frågor. Han var noga med att betona att han såg sig som en försvarsvän. Hans ambition var att hitta en rimlig ekonomisk nivå på försvarets anslag i förhållande till andra statliga utgifter och en effektiv organisation av försvaret. Staaff ville att

försvaret skulle göras till hela folkets angelägenhet. Försvaret skulle inte vara överklassens och yrkesmilitärernas monopol. Det var regering och riksdag som skulle styra över den svenska militärmakten och inte kungen och militärerna. Staaff markerade bland annat sin strävan att reformera försvaret när han bildade sin andra regering 1911 genom att tillsätta de två första civila krigsministrarna, David Bergström som chef för lantförsvarsdepartementet och Jacob Larsson för sjöförsvarsdepartementet. Risker med militärer som ministrar, menade många liberaler och socialdemokrater, var att de företrädde det egna vapenslagets intressen framför hela försvarets eller till och med hela statens intressen så som de definierades av regering och riksdag.¹⁵ Det finns tecken i det för denna artikel undersökta källmaterialet som tyder på att det fanns verkligt fog för farhågorna att militärer som ministrar representerade vapenslaget snarare än regeringen. Sådana tendenser kan spåras hos bröderna Dyrssen. Det visade sig inte minst i Gerhard Dyrssens sätt att resonera när han var sjöminister. I ett brev till Wilhelm skrev han att han var orolig för att lägga fram förslag som skulle kunna leda till obotlig skada för flottan.¹⁶

Bröderna Dyrssen och det politiska spelet om flottan

I början av 1900-talet var sjöförsvarsfrågor periodvis centrala i den politiska debatten. Bröderna Dyrssen deltog på olika sätt i detta politiska spel. Tydligast var det naturligtvis när Gerhard åren 1898–1901 och Wilhelm åren 1906–1907 innehade posten som sjöminister i högerregeringar. Men även när bröderna inte satt i regeringen försökte de påverka i politiska frågor som rörde flottan och dess framtid. En fråga som visar hur Dyrssen-bröderna såg på flottans behov och hur de försökte agera för att påverka den politiska processen är den så kallade F-båtsfrågan.

Bröderna Dyrssen och F-båtsfrågan

Den svenska flottan hade i början av 1900-talet utvecklat en sjöförsvarsdoktrin, det vill säga en överordnad idé för sina viktigaste uppgifter, som accepterats av statsmakterna. Doktrinen var viktig eftersom den skulle

vägleda framtida inköp av nya vapen och nya fartyg. Enligt doktrinen var marinens viktigaste uppgift i händelse av krig att möta och stoppa en rysk storinvasion över havet. Tanken var att flottan främst skulle anfälla en invaderande fiendes transportflotta. Eftersom fienden antogs behöva tiotusentals soldater med tillhörande utrustning för att anfälla Sverige skulle transportflottan behöva vara mycket stor och därför svår att skydda. De svenska örlogsfartygen skulle vara starka nog för att kunna bryta igenom skyddet från de örlogsfartyg som eskorterade transportflottan. De svenska fartygen behövde dock inte vara lika starka som fiendens starkaste eftersom de inte skulle ta avgörande strid med fienden för att vinna herravälde till sjöss, vilket annars var den dominerande tanken i många länders flottor. Flottan skulle istället ha snabba fartyg som kunde användas offensivt nära den egna kusten och som samtidigt var så små att de kunde använda skärgården som bas och skydd. Det ansågs nämligen vara svårt för fiendens större fartyg att ta sig in i en väl försvarad skärgård. Men exakt vilken typ av fartyg och hur många som behövdes lade inte doktrinen fast. Det blev en fråga för intensiv debatt och många utredningar i början på 1900-talet.¹⁷

I slutet på 1800-talet expanderade många länder sina flottor. Även i Sverige rustades flottan gradvis sedan mitten av 1870-talet efter att den under första hälften av 1800-talet fått en mycket liten tilldelning av resurser. Men det var inte samma stora expansion som exempelvis i Tyskland och Storbritannien.¹⁸ Sjökrigsmaterielen kännetecknades av en mycket snabb teknisk utveckling i slutet på 1800-talet och början på 1900-talet. För att kunna hänga med i utvecklingen behövde Sverige förnya sin flotta. En stark opinion inom flottan och bland konservativa politiska krafter ansåg att flottan behövde pansarfartyg. Det handlade den så kallade F-båtsfrågan om. Skulle flottan utrustas med nya pansarfartyg och vilka egenskaper skulle de i sådant fall ha? Namnet F-båt kommer från ett förslag från en kommitté som utredde frågan och lämnade förslag till pansarfartyg som benämndes med bokstäverna A-F, där F var det största. Flottans behov av stora pansarbåtar var en omstridd fråga. Det fanns de, främst personer utanför flottan, som hävdade att Sverige borde lägga större vikt vid ubåtar och torpedbåtar. De var billigare vapen som man kunde få fler enheter av till samma pris som ett fåtal stora pansarfartyg.¹⁹ Wilhelm

och personerna i hans närhet såg dock inte torpedvapnet som ett alternativ till pansarfartyg. Ubåtar och torpedbåtar var nyttiga som komplement men det var artillerifartygen, det vill säga pansarbåtarna, som skulle vara flottans ryggrad. Wilhelm och hans närmaste medarbetare ansåg även att det var bättre att ha färre och större pansarfartyg än fler och mindre. Det starka fokuset på artillerifartyg gjorde också att gruppen var tydligt emot att lägga resurser på att bygga ut kustbefästningarna och kustartilleriet.²⁰

Av bröderna Dyrssen var det främst Wilhelm som tydligt kom att engagera sig i flottans doktrinutveckling och i frågor rörande vilka fartyg flottan behövde. Som sjöminister men även som inspektör för flottans övningar till sjöss var Wilhelm i en position där han hade möjlighet att påverka sjöförsvardoktrinens utformning och uttolkning. Han var expert på sjöartilleri och det spelade en stor roll för hans starka förordande av pansarfartyg. Han hyste också en stark uppfattning om att flottan i vissa fall kunde behöva agera mer offensivt än tidigare och att den därför behövde större och starkare pansarfartyg.²¹ Wilhelms agerande kom att få stor betydelse för F-båtsfrågan. Han agerade inte bara personligen utan var i positionen som inspektör duktig på att rekrytera officerare till sin stab som hade en likartad uppfattning som han själv rörande flottans strategi och vilka fartyg som behövdes.

I samband med unionskrisen 1905 mobiliserades delar av den svenska flottan under Wilhelm Dyrssens ledning och låg i beredskap på västkusten för att kunna gripa in om den norsk-svenska konflikten om unionens framtid inte skulle gå att lösa på fredlig väg. Unionskrisen kunde så småningom lösas fredligt genom förhandlingar. Men Wilhelm menade i sin roll som inspektör att flottan i framtiden fortsatt måste vara beredd på att det kunde bli krig mot Norge. Han lät därför utarbeta nya instruktioner för högste befälhavaren för kustflottan, som var den som skulle ha befälet över den rustade flottan i händelse av krig. Till skillnad från ett eventuellt krig mot Ryssland skulle Sverige i ett krig mot Norge vara den starkaste parten. Flottan skulle därför behöva ha andra målsättningar och agera annorlunda. Tanken var att vinna fullständigt herravälde över de hav som omgav Norge. För att kunna operera på öppna havet behövdes större pansarfartyg, hävdade Wilhelm.²²

År 1906 blev Wilhelm utnämnd till sjöminister. I den nya positionen

hade han goda möjligheter att fortsätta driva frågan om flottans behov av större pansarfartyg. Den 14 september 1906 lät han tillsätta en sjökrigsmaterielutredning som allsidigt skulle utreda vilka fartyg flottan behövde. Flera av de mer tongivande personerna i utredningen var nära förbundna med Wilhelm vilket gjorde att de åsikter han företrädde hade goda möjligheter att få genomslag. Utredningen kom också fram till att flottan borde utrustas med pansarfartyg av en ny och större typ. I likhet med Wilhelm ansåg utredningen att sådana fartyg behövdes för att flottan skulle kunna agera mer offensivt i händelse av krig mot Norge. Men även i det krigsfall som ansågs mest troligt, en storinvasion från Ryssland över havet, menade kommittén att sjökriget skulle behöva föras avsevärt längre ut från kusten än tidigare tänkt. Flottan skulle till och med kunna agera längs fiendens kust för tillfälliga offensiva operationer.²³ Utredningens förslag ledde inte till beslut men frågan levde vidare och blev föremål för livlig debatt. Wilhelms officerskollegor Herman Wrangel, Erik Hägg, Otto Lybeck, Claës Lindsström och Hans Ericson²⁴ var mer aktiva i den offentliga debatten än Wilhelm själv även om också han debatterade i pressen. Det var dock Wilhelm som satt på den mest inflytelserika positionen. Han hade också gett flera av de ovan nämnda personerna en starkare plattform från vilken de kunde agera och debattera genom att ge dem poster i sin närhet, som exempelvis adjutant till inspektören för flottans övningar till sjöss. Han kunde även verka för att de skulle bli flottans representanter i olika utredningar av flottans materielbehov et cetera. Där kunde de på olika sätt försöka påverka utredningens resultat. Ett sätt som Zetterberg lyfter fram är att flottans företrädare i försvarsberedningarna ofta försökte blockera de reformvänligas försök att förändra. De tog inte fram allsidiga utredningar i exempelvis F-båtsfrågan.²⁵

Efter att högerpolitikern Arvid Lindman kommit i regeringsställning 1906 lät han tillsätta en försvarsutredning som 1910 föreslog en upprustning av flottan, bland annat med nya pansarbåtar. Utredningen föreslog olika alternativ där regeringen Lindman fastnade för F-typen. F-båten var i princip det pansarbåtsförslag som Wilhelm Dyrssen låtit utarbeta i mars 1906. De utredningar som genomförts därefter hade endast gjort mindre förändringar beträffande fartygets storlek, fart och artilleri. F-båten var den största tänkbara fartygstyp som hade möjlighet att operera i

svenska farvatten och skärgårdar med tanke på skärgårdarnas farledsdjup.²⁶ Förslaget om F-båten mötte bittert motstånd från liberaler och socialdemokrater. För dem blev F-båten en symbol för det konservativa motståndet mot utökad demokrati, parlamentarism och sociala reformer. För högern var F-båten snarare en samlande symbol för fosterländska ideal. Lindmans regering fattade beslut om att bygga F-båten men förlo-
rade valet 1911 och Karl Staaff fick åter bilda regering. Staaff lät kort efter att han tillträtt som statsminister skjuta upp byggandet av F-båten. Anledningen var att han först ville utreda hur mycket pengar försvaret behövde och hur pengarna skulle fördelas mellan försvarsgrenarna. Hans förhoppning var att kunna reformera militären och skapa ekonomiskt utrymme för sociala reformer. Staaff tillsatte därför fyra olika försvarsberedningar. En nyhet och ett led i att markera politikens bestämmande över militära frågor var att inga militärer fick plats i beredningarna. De bestod enbart av riksdagspolitiker. Högeroppositionen reagerade mycket starkt och menade att uppskjutandet av F-båtsbygget var skandalöst och innebar ett hot mot Sverige. Kung Gustaf V stod helt på högerlinjen och opponerade sig tydligt på möten med regeringen. Generellt var den konservativa kritiken mycket stark och beskrev inte sällan Staaff och hans regering som fosterlandsförrädare.²⁷ Bröderna Dyrssen agerade inte bara för pansarbåtarna i sina roller inom flottan utan försökte även påverka den politiska arenan. De hade direktkontakter med högerpolitiker och med kungen. Gustaf delgav konservativa politiker information om flottans önskemål och ståndpunkt. I samband med att pansarbåtarna debatterades i riksdagen 1913 ska han ha varit i kontakt med Arvid Lindman, som då var en av de ledande konservativa oppositionspolitikerna, och de hade gemensamt kommit överens om vad Lindman skulle säga. Han ska även ha besökt kungen och diskuterat frågan med honom.²⁸

Pansarbåtarna blev, som sagt, en viktig symbolfråga för högern och i januari 1912 startades därför en insamling för att bygga en båt enligt det beslut som regeringen Lindman fattat. Insamlingen blev en stor framgång för initiativtagarna när stora delar av befolkningen skänkte pengar. Det fanns en orosstämning i landet och en uppblommande nationalism som insamlingen framgångsrikt lyckades knyta an till. I maj hade över 15 miljoner kronor samlats in vilket var ungefär tre miljoner mer än fartyget

beräknades kosta. Det var länge osäkert om regeringen Staaff skulle acceptera att ta emot pengarna och låta bygga en F-båt. Men beslutet blev till sist positivt för initiativtagarna.

De nya idéerna för försvaret och samhällsordningen verkade i allra högsta grad utmanande på bröderna Dyrssen. Det finns en stark och öppen motvilja mot Staaff och Larsson i brevväxlingen mellan Wilhelm och Lizinka. Efter att 1913 ha fått ta del av den Staaffska regeringens proposition för försvaret skrev Wilhelm att "det är helt enkelt landsförräderi. Min tro är att det är en ohederlig och elak människa – att i dessa tider inte ens vilja underhålla hvad vi hafven. Kan ej dömas mildare".²⁹ I ett annat brev till Lizinka samma år hävdade Wilhelm att "Staaff betar sig naturligtvis åt som ett svin".³⁰ En viktig orsak till motviljan mot Staaff var säkerligen att han uppfattades som ett hot mot flottan så som Wilhelm önskade att den skulle utvecklas.

Wilhelm Dyrssen var inte överksam utan han försökte aktivt försvaga Karl Staaff och hans regering som han menade hade målet "att helt slå flottan i spillror".³¹ Enligt ett brev till Lizinka 1913 ägnade han mycket tid till att fundera kring möjliga sätt att agera. Som han konstaterade i ett brev: "mina tankar kretsar oupphörligt kring ämnet".³² Bröderna Dyrssen försökte också försvaga Jacob Larssons position på olika sätt. De menade att en civil person inte passade som sjöminister. Det var sjöofficerarna som bäst kunde bedöma Sveriges behov av ett marint försvar. En person utan tidigare erfarenhet från flottan var inte alls lämplig för posten som sjöminister, menade de. Brevväxlingen mellan Wilhelm, Gustaf och Lizinka innehåller flera exempel på deras aktiva försök att minska Larssons inflytande. De talade bland annat om att ge andra personer "Jakobserum", det vill säga stärka deras motstånd mot Larsson.³³ Wilhelm uppgav själv att han emellanåt fattade beslut och författade skrivelser bara för att irritera Jacob Larsson. Som han skrev till Lizinka: "Jag ger den der Jakob ett piller då och då".³⁴ Vid ett tillfälle hade Larsson bjudit de mest framträdande sjöofficerarna på middag. Wilhelm var på expedition med Kustflottan och kunde inte komma men Gustaf tackade nej med den påhittade förevändningen att han redan var bortbjuden på annat håll. Det uppfattades som en oförskämdhet från sjöministerns sida att överhuvudtaget bjuda in till middag.³⁵

Bröderna Dyrssen och den Staaf-Mittag-Lefflerska affären

Wilhelms agerande i den så kallade Staaff-Mittag-Lefflerska affären hade till syfte att skada Staaff. Upprinnelsen till affären var ett tal som professorn i matematik vid Stockholms högskola, Magnus Gustaf Mittag-Leffler, höll för studenter i Stockholm i mars 1914. Det var ett politiskt tal där han skarpt kritiserade Karl Staaff. Den del i affären som direkt kom att beröra bröderna Dyrssen gällde Staaffs hantering av hemliga handlingar. Mittag-Leffler hävdade dels att Staaff förvarat en hemlig handling i sin skrivbordslåda under 14 månader, dels att han förmedlat en hemlig handling direkt till de då pågående försvarsutredningarna utan att den kommit till flottans lednings kännedom. Staaff reagerade starkt på Mittag-Lefflers beskyllningar och det följde ett intensivt meningsutbyte i pressen mellan dem båda. Wilhelm Dyrssen blev involverad i affären genom att han skrev ett dokument där han intygade att handlingen som påträffats i Staaffs skrivbordslåda var av utomordentlig vikt för Sveriges försvar. Affären fortsatte i tidningarna en tid till eftersom Staaff anmälde Mittag-Leffler för ärekränkning, vilket Mittag-Leffler också senare blev fälld för i domstol. Affären kom också att debatteras i riksdagen. Jarl Torbacke, som närmare har undersökt handlingarna som den dåtida debatten handlade om, gör bedömningen att de inte kan anses ha varit speciellt viktiga för försvaret. Vidare argumenterar han trovärdigt för att det sannolikt var Wilhelms medarbetare Erik Hägg som informerade Mittag-Leffler om de två rapporterna.³⁶ Det verkar således som att Wilhelm försökt skada Staaff politiskt genom att övervärdera en hemlig handlingens betydelse och lämna information om Staaffs hantering av handlingen till Mittag-Leffler.

Syftet med brödernas agerande i de politiska kulisserna var att få en regering eller i alla fall en sjöminister som, enligt deras uppfattning, hade bättre förståelse för flottans behov. Men de förändringsvilliga var inte bara ett hot mot flottans utveckling utan även ett hot mot det samhälle och det Sverige som bröderna var förtrogna med. Försvarsfrågorna rymde ju inte bara en militär dimension utan hade även samhällseliga effekter. På detta område sympatiserade Dyrssenbröderna med kungafamiliens försök att upprätthålla den rådande ordningen. Samhällsutvecklingen oroade Wilhelm. I ett brev till Lizinka hävdade han 1913 att "Det är det med

statstjensten – synnerhet nu för tiden – till en stor del skall vara beroende af en karls samvetslösa politik. Det är upplösning öfverallt!"³⁷ Jarl Torbacke har dragit slutsatsen att målet för de arméofficerare som han undersöker i boken *"Försvaret främst"* och som utvecklade en stark utomparlamentarisk aktivitet för att påverka den politiska utvecklingen var att stoppa utvecklingen mot demokrati i Sverige. Han menar att "vad som en gång hade börjat som en strid om försvaret hade så småningom fått en klar inriktning mot att gälla vida väsentligare ting: den svenska demokratins utveckling, ja, måhända dess bestånd."³⁸ Det är utifrån de källor som varit tillgängliga för denna undersökning inte möjligt att slå fast huruvida bröderna och med dem förbundna sjöofficerare också hade ambitionen att förhindra det demokratiska samhälle som alltmer verkade vara på väg att införas. Men det är uppenbart att det finns tydliga beröringspunkter mellan brödernas Dyrssens inställning till samhällsutvecklingen och den uppfattning som de arméofficerare har som intar huvudrollerna i Torbackes undersökning. Kritiken mot Karl Staaf är en av beröringspunkterna. Torbacke hävdar att för vissa av arméofficerarna var "Staaffs fall i sig nästan lika angeläget som försvarsfrågans lösning på av dem acceptabla villkor, ja, kanske i grunden en förutsättning för denna lösning."³⁹ Bröderna Dyrssen verkar ha delat denna uppfattning och gjorde, som vi sett, aktiva ansträngningar för att försvaga Staaff.

En annan beröringspunkt mellan de radikala arméofficerarna i Torbackes undersökning och Dyrssenbröderna är inställningen till kungahuset som institution. Stärkande av kungamakten och i slutänden återupprättandet av monarkins inflytande var en viktig målsättning för de radikala arméofficerarna.⁴⁰

Dyrssenbröderna och kungahuset

Att bröderna Dyrssen stödde kungamakten och ville att kungahuset skulle ha en inflytelserik position i samhället råder det inget tvivel om. Dyrssenbröderna, främst Wilhelm men även Gustaf och Gerhard, hade goda relationer med kungafamiljen och försökte använda dessa kontakter för att främja den egna positionen angående flottans affärer. Alla tre träffade

de vid olika tillfällen kungen eller drottningen och försökte påverka dem. Samtalen verkar mest ha rört viktigare sjömilitära frågor. Men de frågorna var ju dessutom, som redan konstaterats, av stor allmänpolitisk betydelse. Även Lizinka hade kontakter med kungafamiljen genom sitt arbete i Röda Korset.⁴¹ Samtalen mellan Dyrssenbröderna och kungaparet verkar ha varit öppna och förtroendefulla. Dyrssens var uppenbarligen omtyckta av kungafamiljen och Gustaf V ingrep exempelvis 1913 när det föreslås att Wilhelm skulle förflyttas från Stockholm. Mer täta kontakter mellan bröderna Dyrssen och kungaparet förekom när större frågor som rörde flottan var aktuella. Diskussioner och samtal fördes annars också när kungen eller kungaparet besökte flottans övningar under den tid Wilhelm var inspektör för flottans övningar till sjöss. Det förekom även att Wilhelm tog kontakt med kungen eller drottningen i viktigare frågor. Han försökte bland annat få kungaparets hjälp att avsätta eller omplacera amiralen Ludvig Sidner, som var en av de få inom flottan som öppet uttryckte andra åsikter än Dyrssenbröderna. Wilhelm och även Gustaf försökte under flera års tid påverka kungen och senare även sjöminister Dan Broström att göra sig av med Sidner. Motsättningen mellan Wilhelm och Ludvig Sidner framträdde bland annat i den Staaf-Mittag-Lefflerska affären 1914. Wilhelm författade ett intyg där han lät förstå att den hemliga handling som affären handlade var av stor vikt för Sveriges försvar. I motsats till detta skrev Sidner i sin tur ett intyg där han hävdade att handlingen inte alls var av särskilt stor betydelse.⁴²

Till skillnad från många inflytelserika företrädare inom armén, som enligt Thullberg ville minska kungens roll i den militära apparaten,⁴³ verkar bröderna Dyrssen inte haft denna ambition. Det är, som Thullberg hävdar, inte otroligt att brödernas ställningstagande i denna fråga var ett utslag av en ambition att försvåra för armén i revirstriderna inom försvaret. Han menar också att flottans företrädares agerande bottnade i att försöka undvika att försvaret skulle få en gemensam högste ledare som med stor sannolikhet skulle hämtas från armén. Flottans företrädare ville inte bli underställda en lantmilitär. Därtill ska läggas att flottan redan i jämförelse med armén hade större inflytande över ledningen av sin organisation även i händelse av krig. Att bröderna inte ville se förändringar kan således av många anledningar betraktas som försök att försvåra arméns ställning,

och värna sin egen och flottans position i försvaret av Sverige. Genom att försöka förhindra ett minskat kungligt inflytande och en starkare politisk kontroll över flottan skulle det kanske kunna gå att undvika några av de nedskärningar som sannolikt väntade om de förändringsvilliga skulle få igenom sina planer.⁴⁴

Kungen och drottningen agerade under hela den aktuella perioden för att behålla så mycket som möjligt av kungahusets inflytande över samhället. Försvaret var en av de frågor som kungaparet engagerade sig starkast i. Kungen hade ännu formellt en viktig roll i försvaret, inte minst som högste befälhavare i händelse av krig och denna roll verkar han ha velat behålla.⁴⁵

I likhet med övriga konservativa var det i första hand institutionen monarkin snarare än dåvarande kung som Dyrssenbröderna ansåg vara viktig och ville stärka. Bernadottarna sågs som alltför kraftlösa och initiativlösa. Wilhelm önskade sig en kung med mer utstrålning, som kunde verka samlande och ta mer kraftfulla initiativ för att motverka de krafter som hotade den rådande ordningen och det som han uppfattade som flottans förfall. Hans skeptiska inställning till Gustav V kommer starkt till uttryck i breven till Lizinka. 1913 konstaterade Wilhelm att "Kungen är förskräckligt passiv och att vänta sig något af hans initiativ är hopplöst. Det är som att försöka staga upp en kokt macaroni".⁴⁶ Wilhelm och även Lizinka tyckte bättre om drottning Victoria som de uppfattade som mer handlingskraftig än kungen.⁴⁷

Kent Zetterberg hävdar att "militärens 'yrkeskultur' gjorde uppslutningen kring kungamakten naturlig i den politiska krisen. Men han slår också fast, till skillnad från Torbacke, att de "aktade [...] sig noga för att ta steget över demarkationslinjen och intervensera i politiken".⁴⁸ Att militärerna inte skulle ha agerat politiskt verkar dock inte stämma i fallet med bröderna Dyrssen. De försökte på olika sätt påverka politiken. Det är svårt att se bröderna Dyrssens agerande som att inte det var att intervensera i politiken. Visserligen agerade de inte i det offentliga politiska rummet och i öppen opposition mot den politiska ledningen utan dolt i kulisserna. Men det gör det snarare än mer problematiskt i ett demokratiskt samhällsperspektiv där öppenhet och insyn i statens verksamhet är en viktig grundtanke. Det dolda agerandet väcker också frågan om bröderna Dyrssen var

beredda att ta till än radikalare åtgärder för att främja den politik och samhällsutveckling som de ville se, kanske till och med använda militära medel. Statsvetaren Staffan Olsson som analyserat den svenska högeranspassning till demokratin under 1910- och 1920-talen menar att varken de mest inflytelserika högerpolitikerna eller militären, som tveklöst var en konservativ kraft, använde icke-lojala medel, det vill säga medel som låg utanför lagens ramar för att försöka hindra den samhällsutveckling som gick mot alltmer demokrati och minskat inflytande för de traditionella eliterna. Den slutsatsen stämmer även på bröderna Dyrssen. De gjorde många försök att påverka i kulisserna men verkar inte ha umgåtts med tanken på att militären skulle vidta mer radikala åtgärder för att stoppa utvecklingen. Det tyder Wilhelms utsagor på i ett brev till Lizinka efter ett möte med drottningen. Han skriver att "hon var intagande som vanligt och mycket vänlig och vi hade en lång konversation som hon förde med vanlig öppenhet. Jag blir ibland lite rädd för den och för löftena man måste gifva om tystlåtenhet".⁴⁹ Drottningen hade sannolikt uttryckt radikalt konservativa åsikter som inte var lämpliga att yttra offentligt i det rådande samhällsklimatet. I samtal med högerpolitiker på 1910-talet sonderade hon olika möjligheter att stärka kungamakten, däribland möjligheten av att genomföra en statskupp.⁵⁰ Högerpolitikerna liksom Wilhelm Dyrssen verkar inte ha varit villiga att driva utvecklingen så långt även om de på många olika sätt agerade för att försvaga Staafs regering och få till stånd en konservativ sådan. Det verkar emellertid ha funnits de inom flottan som, möjligen endast i upprörda interna diskussioner, umgåtts med tankar på att vilja gripa in än mer aktivt i händelseförloppet. I samband med affären Ankarcrona, som vi kommer se, var det upprörda känslor i sjöofficerskåren. Då blev Wilhelm enligt egen utsaga uppmanad av sina kollegor att agera. I ett brev till Lizinka skrev han "jag vet ej hvad man ska kunna göra – utom uppror och det vore nog alla med på. Men jag tror vi skola taga saken trankilt". Hans beslut blev att ta kontakt med kungen.⁵¹

Bröderna Dyrssen försökte inte bara aktivt påverka politiken genom att agera bakom kulisserna och kontakta politiker och kungaparet. De försökte också påverka den allmänna opinionen. För att sprida idéerna om flottans uppgifter och behov av fartyg var Wilhelm, bland annat tillsammans med sin sjöofficerskollega Herman Wrangel, med och grundade

Föreningen Sveriges Flotta. Föreningen, där Wilhelm var aktiv i kulisserna, kan ses som en propagandaplattform. Den försökte skapa förståelse för flottans behov hos bredare befolkningsgrupper. Ett mål var att få politikerna att besluta om ett långsiktigt nybyggnadsprogram för flottan där nya, större pansarfartyg skulle utgöra en viktig del.⁵² Vid den här tiden fanns inget fast anslag till flottan och dess fartygsbyggande utan riksdagen beviljade årligen nya medel. Sjöofficerare och arméofficerare samverkade också i sina försök att skapa opinion mot regeringen Staafs försvarspolitiska planer. Under vintern 1914 genomförde officerare en föreläsningsturné runt Sverige. På varje plats talade normalt en arméofficer om värnplikts-tidens längd och en sjöofficer, om behovet av F-båtar. Dyrssenbröderna verkar liksom tidigare ha hållit sig i kulisserna men personer i deras närhet deltog i föreläsningsturnén, bland andra Erik Hägg, Otto Lybeck och Claës Lindsström. Torbacke menar att det är troligt att föreläsningsturnén organiserades på hög nivå inom armén och marinen.⁵³ Det är mycket troligt att bröderna Dyrssen hade ett finger med i spelet kring föreläsningsturnén men i källorna som kunnat granskas för denna undersökning finns det dock inget som ger upplysning om det.

Fanns det ett "Dyrssenvälde"?

Dyrssenbrödernas inflytande över flottan sågs i delar av pressen, vissa lantmilitärer och politiker som så stort att det började talas om ett "Dyrssenvälde" inom flottan. Dyrssenväldet ansågs kännetecknas av nepotism och bristande åsiktsfrihet. För att sjöofficerare skulle kunna stiga i graderna, hävdades det, måste de undvika att kritisera de positioner som de mest inflytelserika inom flottan, bland andra bröderna Dyrssen, intog. Dyrssenväldet ansågs också karakteriseras av maktfullkomlighet och möjlighet för personer i ledande ställning att på olika sätt bestraffa sådana som inte sympatiserade med dem själva i en viss fråga. Begreppet ansågs också ibland innefatta ett ekonomiskt vanstyre av flottan och ett slöseri med statliga anslag. Bröderna ansågs därtill stå för en gammalmodig syn på flottan som innebar att det var officerarna som bäst kunde bedöma flottans behov och att flottan skulle styras av kungen och hans ämbetsmän. Dyrssenbrö-

derna ansågs också överdriva flottans behov av resurser och vara motståndare till reformer. Bröderna ansågs även intrigera med kungaparet för att bakom ryggen på den folkvalda regeringen få till stånd den utveckling av flottan som de önskade.

Det är inte klarlagt hur begreppet Dyrssenväldet uppstod men i början av 1900-talet utspelade sig ett antal affärer med bröderna Dyrssen i viktiga roller som bidrog till att begreppet fick fotfäste. Den så kallade Dyrssenaffären 1901 är en av affärerna som samtidigt är ett exempel på hur befordringsprocesser inom flottan kunde användas som maktinstrument. Affären var ganska komplicerad med flera turer men här kan det räcka att konstatera att den i grunden handlade om ett befordringsärende. Gerhard Dyrssens föregångare som sjöminister, Jarl Christersson, hade tillsatt en kommission inom flottan som skulle bestämma turordningen för en rad sjöofficiärs befordran. Medlemmarna i kommissionen kom överens om att överläggningarna skulle hållas hemliga och att inget protokoll skulle föras vid mötena. Överläggningarna förblev dock inte hemliga utan det läckte ut information till personer som stod i tur för befordran och även till pressen. Gerhard Dyrssen bestraffade därför en av medlemmarna i kommissionen som läckt information, chefen för flottans station i Karlskrona, konteramiral Jacob Hägg. Detta väckte stor uppmärksamhet eftersom det inte tillhörde vanligheten att så högt uppsatta sjöofficerare blev bestraffade. När det sedan visade sig att det inte fanns någon order eller andra föreskrifter som beordrade medlemmarna till tystnadsplikt blev bestraffningen än mer omdebatterad. Formellt var bestraffningen därför fel och den kom alltmer att uppfattas som godtycklig. Enligt kritikerna hade Gerhard Dyrssen trakasserat en underlydande. Hans agerande sågs också som ett försök att tysta all kritik inom sjöofficiärskåren mot sin egen förvaltning och politik. Frågan togs upp i riksdagen där debatten kom att gälla det militära disciplinära systemet i stort. Flera riksdagsmän ifrågasatte om det var förenligt med demokratiska värden att militären hade sitt eget rättssystem. När Gerhard Dyrssen fick möjlighet till replik svarade han att han inte tyckte att systemet behövde förändras utan att allt var bra som det var. I en tid där en rad felaktiga bestraffningar inom krigsmakten varit uppe till behandling i pressen togs hans svar som ett tydligt exempel på militärens ovilja att förändra sitt gammalmodiga, hårda, stelbenta och

odemokratiska disciplinära system. På grund av uttalandet i debatten och den formellt felaktiga bestraffningen förlorade Gerhard Dyrssen riksdagens förtroende. Även om det politiska systemet ännu inte kännetecknades av parlamentarism var det ändå viktigt för regeringens arbete att ministrarna hade förtroende bland riksdagsledamöterna. Gerhards ställning i regeringen blev ohållbar och han tvingades avgå.⁵⁴

Ett annat befordringsärende som diskuterades kritiskt i pressen utspelade sig under Wilhelm Dyrssens tid som sjöminister. Det rörde Gustaf Kraak som hösten 1906 gick ut i pressen efter att ha blivit förbigången vid en utnämning till kommandörkapten. Han hävdade att han inte blivit befordrad eftersom han tidigare varit kritisk mot flottledningen, det vill säga bröderna Dyrssen. Han menade att de undertryckte yttrandefriheten och att mottot som sjöofficerare hade att följa var: "tig eller du blir förbigången".⁵⁵ Att flottans ledning försökte tysta all obekväm kritik var ämne för fortsatt kritisk rapportering i pressen under kommande år. I Dagens Nyheter (DN) hävdades det exempelvis i november 1913 att "bli strypt vid regementsofficersbefordran är det hot som svävar över varje ej Dyrssenskt välsinnad och 'lojalt' arbetande officers huvud. Och man kan gott förstå att ett sådant hot är allvarligt nog och kan komma många att böja sig, även om de svära tyst mellan tänderna och oftare än man tror knyta näven – i byxfickan".⁵⁶

När Gustaf Dyrssen var chef för flottans varv i Stockholm under åren 1906–1908 drabbades flottans station liksom varvet av en rad korruptionsaffärer som slogs upp stort i pressen. Bland annat köptes drivmedel in från en leverantör på felaktiga grunder. Drivmedlet visade sig vid närmare prövning inte bara vara dyrare utan även sämre än konkurrenternas. Gustaf Dyrssen var visserligen inte själv direkt inblandad i affärerna men kritikerna tog det ändå som ett bevis på att det fanns ett Dyrssenvælde i flottan och att korruption var en beståndsdel i det. Under Wilhelm Dyrssens tid som inspektör drog flottan över sin budget flera gånger och kritiken drabbade även honom som ansvarig för flottans övningar. Han ansågs ha bidragit till slöseri med statens medel. Kritikerna tecknade en bild av att de stora försvarsanslagen togs om hand av en militär förvaltningsapparat som gav rum för inkompetens, misshushållning och försnillning. Dyrssenbröderna lyftes fram som ansvariga representanter för att dessa missförhåll-

landen kunde fortsätta bestå. Budskapet var att flottan och dess förvaltning borde reformeras så att pengarna kunde användas mer effektivt. Då skulle de insparade medlen kunna användas till sociala reformer.⁵⁷ Att en reformering av försvaret lockade dem som ville genomföra sociala reformer förstår man när man betänker att försvaret stod för nästan hälften av statens budget under den här tiden.⁵⁸

Det fanns också framträdande lantmilitärer som var kritiska till flottans utveckling under bröderna Dyrssens ledning. Främst av dem var överste Lars Tingsten. Han hade goda kontakter med politiker som förde fram hans kritik. Grundtonen i kritiken var att Dyrssenbröderna försökte bygga ut och förstärka flottan mer än som var nödvändigt för det svenska försvarets behov. Det antydde att Wilhelm Dyrssen med stöd av kronprinsessan (senare drottning) Victoria i kulisserna eftersträvade en allians med Tyskland. Då skulle en utbyggd svensk flotta kunna bli ett gott stöd för Tyskland i dess kamp mot England.⁵⁹ Även Karl Staaff såg i bröderna en bromsklots för de förändringar av militären som han och hans regering ville få till stånd. Han agerade för att minska brödernas inflytande och öka de folkvalda politikernas. Det resulterade i den så kallade affären Ankarcrona.

Affären Ankarcrona

Regeringen Staaff uppfattade tillståndet i flottan som problematiskt och bröderna Dyrssens stora inflytande sågs som en viktig del i problemet. Bröderna, menade han, gjorde det svårt för regeringen att genomföra sin flottpolitik. Karl Staaff försökte därför minska deras makt. I ett brev till kungen 1913 konstaterade Staaff att "ett väl starkt inflytande utövas av de dugliga men förvisso något för ensidiga bröderna" och menade att det ledde till att "många inom vapnet anställda i förhoppning att 'komma fram' alltför osjälvständigt underordna sina åsikter under brödernas även i fall då självständighet skulle vara påkallad, och å den andra att de, som ej vilja så göra, känna sig under ett tryck, som betager dem glädje, vid sitt arbete och sina uppgifter".⁶⁰ Regeringen ville därför göra en förändring på de ledande posterna i flottan för att försöka minska det Dyrssenska

inflytandet. Tanken var att en av Dyrssenbröderna skulle förflyttas från Stockholm till Karlskrona. Det skulle i sin tur göra det möjligt att placera amiralen Ludvig Sidner, som var mer välvilligt inställd till regeringens flottpolitik, på posten som marinstabschef i Stockholm. Sidner hade varit sjöminister i den första liberala regeringen 1905–1906 och sympatiserade med liberalernas och socialdemokraternas önskemål att minska försvarsutgifterna för att kunna satsa på andra områden. Han menade att det inte fanns behov av så stora och dyra pansarbåtar som majoriteten inom flottan ville ha. Ubåtar och torpedfartyg, som kostade mindre än pansarfartyg, skulle kunna utföra en större del av arbetet.⁶¹ Regeringen ville således utnämna Sidner, som var chef för flottans station i Karlskrona, till marinstabschef och förflytta Wilhelm Dyrssen till Karlskrona. Sten Ankarcrona som var chef för marinstaben skulle ta över Wilhelms post och bli inspektör för flottans övningar till sjöss. Men Gustaf V ville inte att Wilhelm skulle förflyttas från Stockholm utan kom med ett motförslag som regeringen accepterade. Det innebar att Sidner blev chef för marinstaben, Ankarcrona förflyttades till Karlskrona och blev chef för varvet medan Wilhelm blev kvar på sin post som inspektör. Följden av denna förflyttningskarusell blev att Ankarcrona ansåg sig ha blivit degraderad och lämnade in sin avskedsansökan. Spelet om posterna föregick i kulisserna och i offentligheten framstod det som om regeringen på egen hand fattat beslutet. Den fick därför utstå mycket hård kritik från högerkretsar. Trots den hårda kritiken valde regeringen att inte offentliggöra att det egentligen var kungens förslag som genomförts. Det blev känt långt senare.⁶² I Wilhelms brevväxling med frun Lizinka, som inte tidigare använts som källa för att studera affären Ankarcrona, framgår det att han inte verkar ha varit fullt medveten om alla turer kring utnämningarna. Han kände dock till att Staaffs ursprungliga tanke hade varit att förflytta honom till en annan position.⁶³

Som de diskuterade affärerna visar så fanns det uppenbarligen missförhållanden inom flottan. Men kan det sättas likhetstecken mellan dessa missförhållanden, bröderna Dyrssens ansvar och slå fast att det rådde ett "Dyrssenvälde" i flottan? Nej, den slutsatsen är alltför långtgående. En anledning till att begreppet uppkom var säkerligen att brödernas politiska motståndare nyttjade affärerna för att försvaga brödernas ställning. Föränd-

ringsvilliga krafter pekade alltså ut bröderna Dyrssen som roten till mycket av det onda i flottan. Begreppet kunde få vid spridning eftersom militären av många sågs som en symbol för det gamla förtryckande samhället. I många grupper av befolkningen fanns det stor misstro mot de militära institutionerna. Talet om Dyrssenvälde handlade dock inte bara om inslag i ett politiskt spel och försök att öka den parlamentariska kontrollen över flottan utan begreppet pekar på förhållanden inom flottan som verkligen existerade. Befordringar hanterades på ett sätt som skapade grogrund för kritik om nepotism och att personer blev förbigångna för att de inte hade samma uppfattningar som de styrande. Flottans befordringssystem i början på 1900-talet har inte undersökts närmare så det är inte möjligt att bedöma om det verkligen fullt ut fungerade på det sätt som kritikerna hävdade. Men bara det faktum att befodringsärenden hanterades av en kommission som inte protokollförde sina möten och inte fick berätta bakgrunden till varför vissa personer blev befodrade och andra inte tyder på ett alltför slutet system som kunde ge upphov till maktmissbruk. Detta system ville för övrigt Wilhelm Dyrssen inte ändra på. Han var mycket kritiskt inställd till förslag som ville förändra systemet som enligt hans egna anteckningar sedan 1907 fungerade på så sätt att de fem viktigaste befattningshavarna i flottan sammanträdde och bestämde över befodringsärendena.⁶⁴ Det kan i grunden uppfattas som ett system som verkade för att bibehålla den rådande riktningen inom flottan – den riktning som bröderna Dyrssen stod för. En förändring hade således kunnat minska Wilhelm Dyrssens möjligheter att ha inflytande över flottans utveckling. Förutom att Wilhelm deltog i diskussioner kring utnämningar i sin egenskap av en av dem fem viktigaste befattningshavarna försökte han även på egen hand påverka befodringsärenden. 1906 skrev han till C A M Hjulhammar, som då var chef för flottans station i Karlskrona och undrade när han kunde komma till Stockholm för att överlägga med honom och stationschefen i Stockholm rörande befodringsärenden. Han skriver att "ett sådant muntligt öfverläggande anser jag nyttigt".⁶⁵

Precis som kritikerna misstänkte försökte bröderna Dyrssen också underminera den valda regeringen genom sina kontakter med kungaparet. Men var det endast Dyrssenbröderna som med järnhand och en grupp nära förtrogna upprätthöll den rådande ordningen inom flottan eller var deras tänkande representativt för en stor andel av sjöofficerskåren?

Bröderna Dyrssen som representanter för sjöofficerskåren

Jag har i tidigare forskning visat att sjöofficerskåren ofta haft en väldigt enhetlig uppfattning angående flottans uppgifter och vilka fartyg och vapentechnik som kunde behövas.⁶⁶ En anledning till de enhetliga uppfattningarna kan ha varit att det inte fanns utrymme för en riktigt öppen debatt inom flottan. Enligt pressrapporteringen var den bristande åsiktsfriheten inom flottan en viktig del i Dyrssenväldet. Det fanns inte utrymme för avvikande åsikter om man som officer ville stiga i graderna i flottan. Anders Berge pekar på att det förekom interna diskussioner inom flottan i en hemlig förening för sjöofficerare, Föreningen för Flottans Framförande (FFF). Diskussionerna där verkar ha varit ganska öppna och olika åsikter företrätts. Men de resulterade inte under Berges undersökningsperiod i någon förändring av flottans position i pansarfartygsfrågan. Mer öppna och offentliga forum för diskussion verkar inte ha funnits. Det förekom i alla fall inte mycket debatt om flottan i de ledande svenska militära tidskrifterna *Tidskrift i Sjöväsendet* och *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidskrift*.⁶⁷ Möjligheterna att i offentligheten uttrycka från majoriteten avvikande åsikter verkar ha varit begränsade. Men det är inte lika säkert att bristen på debatt berodde på att de med avvikande åsikter trakasserades och inte kunde komma vidare i karriären. Det kan ha funnits en utbredd samsyn inom flottan kring dess uppgifter och vilka vapensystem som behövdes. Mycket tyder på att det var en majoritet av sjöofficerskåren som i stort stod bakom den linje som fördes av flottans ledning och som Dyrssenbröderna var framträdande representanter för.⁶⁸ Ett tecken på det är att en stor mängd av flottans officerare i såväl Stockholm och Karlskrona som ställde sig bakom flottledningens inställning till den försvarsutredning som började närma sig sitt slut i början av 1914.⁶⁹ 165 sjöofficerare i Stockholm och 90 i Karlskrona hade skrivit under en gemensam appell till utredningen att Sverige behövde starka pansarskepp. Bland undertecknarna fanns Wilhelm Dyrssen, Gustaf Lagercrantz, chef för flottans station i Karlskrona, och Carl August Ehrensvärd, chef för flottans station i Stockholm.⁷⁰ Wilhelm hävdade i sina brev till Lizinka att man var enig inom flottan. 1913 konstaterade han att "åsiktarna äro nu så konsoliderade inom flottan att alla yttranden hafva ungefärligen samma

färg o syfte, d v s den stora, allmänna, hederliga mängden [förutom] Sidner, Dahlgren och andra få”.⁷¹

Bröderna Dyrssen verkar inte ha varit särskilt förändringsvilliga. Det finns inte några tecken som tyder på att de ville främja en mer öppen debatt inom flottan. Snarare var det så att de på olika sätt försökte främja den egna åsiktsriktningen, bland annat genom att försöka påverka befordringar. Personer som uttryckte avvikande åsikter, som exempelvis Ludvig Sidner, drabbades av brödernas starka ogillande. Wilhelms avsky för Sidner var i det närmaste ännu större än för Staaff.⁷² När Sidner skulle komma och besöka Kustflottan skrev exempelvis Wilhelm till Lizinka: ”Hoppas slippa se honom!”.⁷³ Det är svårt att mer ingående bedöma vad Wilhelms ogillande av Sidner berodde på. Var det bara Sidners avvikande professionella uppfattning gentemot Wilhelms som skapade ogillandet eller fanns det andra bakomliggande faktorer? Här skulle man kunna tänka sig att skillnader i deras sociala bakgrund spelade en roll. Dyrssen kom från ett välbärgat konservativt hem medan Sidner, som hade växt upp i Härnösand, var inspirerad av för dåtiden radikala ideal från väckelsemiljön på de orter i Ångermanland där hans farfar var kyrkoherde.⁷⁴ En mer direkt orsak till Wilhelms ogillande av Sidner kan dock sannolikt hittas i flottans situation i början på 1900-talet där den kommit från en nedgångsperiod där framtiden sett dyster ut för sjöförsvaret. För att undvika att flottan skulle hamna i en liknande situation igen så gällde det att hålla samman inom organisationen och prata med en röst. Oavsett orsaken till Wilhelms motvilja mot Sidner så arbetade han efter 1913 aktivt för att Sidner skulle bli avsatt från sin post som marinstabschef. Särskilt aktiv var Wilhelm 1916 när det fanns planer på hans egen avlösning som högste befälhavare för Kustflottan. Wilhelm ville då själv ta över Sidners post och hade kontakter med sjöminister Dan Broström i detta syfte. Även Gustaf Dyrssen försökte påverka Broström att omplacera Sidner.⁷⁵ Om påtryckningarna hade effekt är inte klart men Sidner avgick i slutet av juni 1916. Wilhelm fick dock inte efterträda honom som marinstabschef utan blev i stället chef för flottans station i Stockholm.

Att så många officerare stod bakom det ovan nämnda uppropet till försvarsutredningen 1914 och att det verkar ha funnits en utbredd samsyn kring flottans uppgifter och behov av fartyg behöver naturligtvis

inte automatiskt innebära att en majoritet av officerarna också stödde allt som skedde i flottan under Dyrssenbrödernas ledning eller att de stödde bröderna Dyrssens uppfattning om det önskvärda i att få en annan regering och deras försök att motverka den politiska utvecklingen. Motviljan mot Staaff fanns dock hos fler på ledande positioner inom flottan. Det visar en händelse 1914 när Staaff precis avgått som statsminister. Historikern Leif Kihlberg beskriver händelsen i sin biografi om Karl Staaff. Staaff hade blivit bjuden till middag på slottet med anledning av den franske presidenten Poincarés besök. Vid sin sida hade han amiralen Carl August Ehrensverd, befälhavare över flottans station i Stockholm. Denne vägrade att tala med Staaff och vände demonstrativt ryggen mot honom under hela middagen.⁷⁶

För att grundligt kunna belysa orsakerna till den, som det verkar, vitt utbredda samstämmiga synen på många frågor inom sjöofficerskåren krävs mer forskning. Utifrån nuvarande kunskapsläge är det emellertid rimligt att dra slutsatsen att det som kallades för Dyrssenvälde inte stod och föll med Wilhelms, Gustafs och Gerhards inflytande i flottan och förvaltningsapparaten kring flottan. Bröderna bör snarare ses som framträdande representanter för dominerande tankar inom flottan, tankar som de själva omfattade och ansåg vara riktiga och det bästa för flottan inför framtiden. Bröderna Dyrssen var dock möjligen mer principfasta och hårda personligheter än flera av sina kollegor. Bröderna framstår inte som särskilt förändringsvilliga, särskilt inte i förhållande till en liberalt förankrad utmanare som Sidner, som ju favoriserades av Karl Staaf.⁷⁷

Motiv

Vilka var drivkrafterna bakom brödernas agerande? Var det en strävan efter personlig makt, så som kritikerna ofta hävdade, eller handlade de utifrån en gemensam syn på flottans bästa i syfte att begränsa politikernas bestämmande och säkra sjöofficerarnas inflytande över flottan? Det är inte helt lätt att svara på. Dyrssenbröderna verkar visserligen aktivt ha strävat efter att stärka sitt personliga inflytande över flottan. Men att döma av det material jag kunnat gå igenom ser det inte ut att ha handlat om enbart

önskemål om att själva få makt och bestämma. Snarare kan deras agerande tolkas som försök att få till stånd en utveckling som de menade var bäst för flottan och bäst för Sverige. Per Thullberg menar att en mycket viktig anledning till agerandet från flottans representanters sida under 1910-talet står att finna i marinens och arméns motstridiga intressen. Sjöofficerarnas agerande i olika frågor handlade främst om att i kamp mot armén säkra inflytande över och tilldelning av de resurser som försvaret hade att röra sig med. Zetterberg och Berge pekar också ut denna faktor som viktig.⁷⁸ Självklart ska man inte bortse från att agerandet handlade om makt och inflytande för flottan i förhållande till armén, det gjorde det utan tvekan. Men min bedömning är att det även fanns andra viktiga faktorer som motiverade Dyrssenbröderna och andra sjöofficerares att agera som de gjorde. Wilhelm själv hävdade att sjöofficerskåren (och därmed även han själv) drevs av kärlek till fosterlandet och vapnet.⁷⁹ Att bröderna var lojala mot den flotta som de varit så framgångsrika inom och agerade på det sätt de ansåg vara det bästa för flottan och Sverige är inte osannolikt som motiv. De besjälades sannolikt av en kåranda efter att sedan barnsben varit i flottans tjänst. Både Wilhelm och Gustaf började sin utbildning i flottan vid tolv års ålder.⁸⁰ Efter att framgångsrikt ha klättrat i graderna så hade de internaliserat vissa värden som de menade att flottan och dess officerare borde stå för.

Dyrssenbröderna kan, att döma av det undersökta källmaterialet, i sin grundläggande inställning till samhällsutvecklingen ses som typiska representanter för den svenska officerskåren så som historikern Arvid Cronenberg beskrivit den. Cronenberg hävdar att officerskåren var konservativt präglad och tyskvänlig samt att "trohet mot kungamakten, fäderneslandet, kåren, regementet och deras symboler blev centrala element i den speciella etik som utvecklades vid militära högstskolor, kadettskolor och officersmässar".⁸¹ Dyrssenbrödernas inställning till Tyskland är inte känd. Däremot stämmer andra delar bra in på bröderna Dyrssen. Lojaliteten låg mot staten i form av kungen och hans rådgivare. När liberaler och socialdemokrater fick större inflytande och steg togs mot att införa parlamentarism blev kungamakten svagare vilket officerskåren och bröderna Dyrssen uppfattade som starkt problematiskt. Cronenberg menar att:

de på parlamentarisk väg tillsatta ministärerna uppfattades efter hand i första rummet såsom företrädare för partikulära väljarintressen och tillfälliga opinioner. [...] Officerskåren fann sig ställd i en situation med dubbla lojaliteter: en formell lojalitet som kåren likmätigt sitt ämbetsmannans ansvar tvingades iakttä mot den lagligt valda regeringen, och en idealistiskt betingad lojalitet som riktade sig till staten och fäderneslandet i dess översinnliga form med kungen som främste företrädare och symbolgestalt - bäraren av folkets och nationens verkliga intressen.⁸²

Denna lojalitetskonflikt måste Dyrssenbröderna hantera och deras lojalitet verkar i första hand ha legat hos kungamakten. Det visar sig bland annat i ett brev från Gerhard till Wilhelm 1897. Gerhard hade accepterat ett erbjudande att börja arbeta hos Bofors i Karlskoga eftersom han inte kunde vara säker på att bli befordrad inom flottan. Men han kände uppenbarligen ett behov av att rättfärdiga sitt agerande inför sina bröder. I brevet underströk han att han inte deserterat från flottan eller lämnat kungens tjänst. Om kungen behövde hans tjänster och kallade så skulle han inte tveka att komma tillbaka.⁸³ Kent Zetterberg beskriver perioden före första världskriget som en "brytnings- och omställningsperiod för den svenska militären som påverkade kårens ideal i fler riktningar". Generellt menar han att militären successivt anpassade sig till det moderna samhället och att militären efter hand accepterade ett ökat civilt inflytande över försvarets angelägenheter. Han pekar samtidigt på att det hela tiden fanns motstridiga tendenser hos den svenska militären.⁸⁴ Dessa motstridiga tendenser kan Dyrssenbröderna sägas representera. De verkar ha varit i tydlig opposition till den rådande utvecklingen. Så verkar också ha varit fallet med många andra sjöofficerare i Dyrssenbrödernas närhet. Det är dock svårt att utifrån denna undersökning säga något mer säkert om attityderna i en större del av sjöofficerskåren. Men min bedömning är att Dyrssenbröderna kan ses som ovanligt hårdnackade företrädare för ett sjöofficersideal som många inom flottan omfattade och som bland annat innebar att man inte skulle kompromissa i viktiga frågor. I Svenskt biografiskt lexikon heter det exempelvis om Gustaf att "en varm hängivenhet för vapnet var också ett av de starkaste inslagen hos D. Kompromissförfarande och politisk konjunkturanpassning hade i honom ingen anhängare. Från de krav han som ansvarig ämbetsman uppställt som ofrånkomliga

för flottans vidmakthållande, vek han ej en tum. I likhet med sina bröder skydde D. ej striden, då det gällde att försvara de intressen han var satt att bevaka”.⁸⁵ Detsamma skulle kunna sägas om Wilhelm. Denna inställning gjorde bröderna mindre lämpade i den politiska världen vilket blev tydligt under såväl Gerhards som Wilhelms sejourer som sjöminister. Wilhelms syn på sjöofficerens uppgift framkommer tydligt i hans avskedstal till flottans personal 1923. Där hävdade han att ”för framgång krävs oeftergivligt vissa egenskaper, för att använda ett gammalt uttryckssätt, vissa militärdygder: arbetsamhet, kunskapsrikedom, sammanhållning men framför allt karaktär. Uppge aldrig eder välgrundade övertygelse om vad som för landet och vapnet är nyttigt och rätt, böjen er ej för politiska kastvindar, varen rakryggade! För övrigt vad är en man som ej följer sin övertygelse? Jämnt ingenting. Han känner slutligen ej sig själv, kan ej lita på sig själv, och slutligen litar ej heller någon annan på honom”.⁸⁶

I det sjöofficersideal som bröderna Dyrssen omfattade ingick troligen också en lojalitet gentemot de uppfattningar som dominerade organisationen. Därför uppfattades också kollegors ”avfall” från den ”rätta” linjen med stor tveksamhet och närmast avsky – som är tydligt i exemplet Ludvig Sidner. Ur Wilhelms, troligen de andra Dyrssenbrödernas och möjligen även flera andra ledande sjöofficiäres perspektiv är det sannolikt att flottans uppbyggnad, fortsatta stärkande och sammansättning sågs som ödesfrågor för Sverige.⁸⁷ Frågorna rörande försvaret skulle lösas utanför politiken. De uppfattades troligen som alltför viktiga för att bli en del i ett politiskt spel. För att flottan skulle kunna uppträda så stark som möjligt i förhållande till sina motståndare, politiker och företrädare för armén, så gällde det för de verksamma inom flottan att stå enade såväl inåt som utåt.

Bröderna verkar inte ha tyckt att deras inflytande inom flottan var så stort och av så avgörande betydelse som deras kritiker hävdade. Wilhelm ansåg inte att det fanns ett Dyrssenväld utan att idén var märklig. Han konstaterade i ett brev till Lizinka att ”det är underligt hur ett ord kan få makt öfver människors tankar. Hvad är ’systemet Dyrssen’ [...] det är för underligt”. Vid ett annat tillfälle konstaterar han att ”Liberalerna tala om Dyrssenväldet. Ankarcronas afsked anser Göteborgsposten vara ett utslag af Dyrssensystemet. De äro galna”. Vid ytterligare ett annat tillfälle menade han att ”allt detta oväsen om Dyrssenväldet [...] Kan inte säga hur det vämjer mig och gör mig föga glad”.⁸⁸

Avslutning

Bröderna Gerhard, Wilhelm och Gustaf Dyrssen var alla verksamma i flottan i en politiskt turbulent tid runt sekelskiftet 1900. Det var en tid när det svenska samhället omvandlades i mer demokratisk riktning. Omvandlingen skedde inte utan konflikt utan var resultatet av en kraftmätning mellan konservativa krafter som ville bevara det rådande samhället i så stor utsträckning som möjligt och mer förändringsvilliga. Bröderna Dyrssen var alla tre dugliga och kompetenta sjöofficerare. Såväl Wilhelm som Gustaf pensionerades som amiraler. De båda var framträdande representanter för flottan från 1900-talets inledande år ända in på 1920-talet. Alla tre bröderna kom, mer eller mindre tydligt, att delta i den politiska debatten rörande flottans framtid på den konservativa sidan. Försvarsfrågor var samtidigt av mer allmänpolitisk betydelse inte minst eftersom de förändringsorienterade krafterna ville reformera försvaret för att skapa utrymme för satsningar på det sociala området. Brödernas agerande i frågor som rörde flottan fick därför vidare återverkningar. Framför allt försökte Wilhelm och Gustaf påverka politiska skeenden utifrån en gemensam uppfattning om flottans bästa. Under sina perioder som sjöminister hade både Gerhard och Wilhelm mer uppenbart politiskt inflytande eftersom de då var en del av regeringen och kunde ta initiativ och påverka försvarspolitiken. Men alla tre bröderna verkade även utifrån sina positioner i flottan aktivt i politiska frågor, om än mest i kulisserna och mer sällan direkt i offentligheten. Det märks i några av tidens stora uppmärksammade händelser som påverkade flottan, som F-båtsfrågan och affären Ankarcrona 1913. Wilhelm och Gustaf försökte aktivt underminera Staaffs regeringar. De agerade genom påtryckningar på sjöministern, genom kontakter med kungafamiljen och med politiker. Motståndarna var politiker, främst Karl Staaff och hans sjöminister Jacob Larsson, men även ett fåtal personer i mer ledande befattningar inom flottan som amiralen Ludvig Sidner.

I början på 1900-talet började det att talas om ett Dyrssenväld inom flottan som kännetecknades av nepotism, bristande yttrandefrihet och misshushållning med statens resurser. Det är dock inte troligt att det var bröderna Dyrssen som skapat det som kallades Dyrssenväldet. Wilhelm och Gustaf hade under 1910-talet visserligen tillsammans stort inflytande

över flottans utveckling både när det gällde krigsplanering och vilka fartyg som flottan behövde för att kunna utföra dessa planer. Samtidigt ska man komma ihåg att även om båda satt på inflytelserika positioner och i viss mån kunde välja likasinnade personer som medarbetare så var de ändå kuggar i ett stort maskineri. De kunde inte själva styra över exempelvis inköp av materiel till flottan. Marinen var trots allt även då en statligt styrd verksamhet. Statsmakten i form av regeringen strävade dessutom under denna tid efter att få större insyn i och kontroll över försvaret. Politikerna som styrde över pengarna till marinens verksamhet var således mycket viktiga parter som Wilhelm och Gustaf Dyrssen måste förhålla sig till.

Dessutom fanns det hela tiden en konkurrens med armén om anslagen till försvaret. Arméns företrädare såg inte flottans roll i försvaret på samma sätt som flottans företrädare. Oftast var det armén som gick segrande ur de ekonomiska dragkamperna även om just slutet på 1800-talet och 1900-talets två första decennier var en tid när flottan lyckades övertyga politikerna om att öka anslagen. Bröderna Dyrssen kan således ses som företrädare för den rådande ordningen inom flottan. De verkade på framträdande på poster inom flottan, representerade den i offentligheten och blev på så sätt symboler för situationen inom organisationen. De ville inte ändra förhållandena inom flottan och agerade aktivt för att motverka reformer av den organisation de företrädde och i förlängningen även en förändring av samhället. Hur representativa de kan tänkas ha varit för en majoritet av sjöofficerarna går inte med säkerhet att uttala sig om utifrån denna undersökning. Det krävs mer forskning för att kunna sprida ljus över den frågan. Men det framstår som sannolikt att Dyrssenbröderna företrädde åsikter som var vitt spridda inom flottan. Det framgår inte heller i mer i detalj av det undersökta materialet av hur bröderna ställde sig till ett mer demokratiskt samhälle. De var dock tydligt kungatrogna och ville behålla kungamaktens inflytande över samhället.

För en nutida bedömare är det inte svårt att beteckna bröderna Dyrssens agerande som politiskt. Men det är troligt att de själva i likhet med andra officerare inte uppfattade agerandet som politiskt. De såg snarare sina handlingar som ett sätt att som ämbetsmän ta ansvar för Sveriges säkerhet. Så kan man tolka Wilhelms uttalande i ett brev till Lizinka: "Det är underliga tider vi leva i då officerarna i tjänst plötsligen blifva attack-

erade våldsamt för att man ej gå ifrån sina åsikter i frågor angående vapnet. Man kan knappast vara statstjenare längre".⁸⁹ Wilhelm och hans bröder kan sägas ha ställt sig bakom den konservativa uppfattningen att försvaret var en nationell angelägenhet som borde lösas utanför partimotsättningar och på grundval av den militära sakkunskapens råd.⁹⁰

Summary

The brothers Gerhard, Wilhelm och Gustaf Dyrssen were influential Swedish naval officers in the late 19th and early 20th century. It was quite a tense time politically and socially where Sweden developed into a more democratic society, when liberals and social democrats struggled to reform society against the opposition of more conservative forces. Military matters and not the least the navy was from time to time in focus for the struggle between the reform-minded and the conservative forces. The reformers wanted democratically elected politicians to have control over the armed forces which was not to the liking of many military officers and other conservative forces. They wanted things to remain the way they were and that the king and his military advisors should continue to have a great say in military matters. All three brothers Dyrssen took part in the political struggle on the side of the conservatives, sometimes more openly as when Gerhard (1898-1901) and Wilhelm (1906-1907) were minister for naval affairs, but normally mostly behind the scenes. They supported the conservative side in the societal struggle and wanted things, in society as well as in the navy, as to a great extent as possible should remain the way they were. That would guarantee that naval affairs were handled by experts and not by civilians. They were of the opinion that would also be for the best of Sweden. The brothers Dyrssen were loyal to the monarchy and wanted to keep it as strong as possible. They actively tried to counteract initiatives by the prime minister Karl Staaff and his ministers by contacting conservative politicians, the king and the queen, but also by trying to influence public opinion, not the least through the monthly magazine *Vår Flotta*.

The brothers had a great influence over the navy and its affairs, and that to an extent that their opponents talked about the navy as their personal

dominion. It is, however, not very likely that the Dyrssen-brothers had that a great influence over naval affairs as their critics implied. Their ideas regarding the navy ought rather to be seen as representative for a great majority of naval officers. The brothers were however possibly less willing to compromise than many of their colleagues.

From today's perspective it is obvious that the brothers took political initiatives and tried to influence political affairs. They were not neutral servants of the administration carrying out the tasks decided by the democratically elected government. They were rather actively trying to counteract the decisions of the democratically elected government. But it is not likely that they themselves saw their actions from that perspective. They seem to have held on to the traditional conservative view where the government and the ministers were advisors to the king and where the king was the important decision-maker. They regarded their actions as a way of protecting and taking responsibility for the future of Sweden, trying to upkeep the society they were familiar with and the values they held dear. They were of the opinion that the national military defence was a question that ought to be held outside of politics. The defence should be a rule of experts, i.e. the officers and decided by the king.

Referenser

Otryckt material

Krigsarkivet (KrA)

Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv

Wilhelm Dyrssens arkiv

Riksarkivet (RA)

Sjöförsvarsdepartementet, Hemliga arkivet, E I Handlingar till hemliga diariet

Dagstidningar

Dagens Nyheter

Svenska Dagbladet

Internet

Svenskt Biografiskt lexikon. <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Search.aspx>.

Litteratur

Bengtsson, Erik, "The Swedish *Sonderweg* in Question: Democratization and Inequality in Comparative Perspective, c.1750–1920", i *Past & Present*, Volume 244, Issue 1, August 2019, s. 123–161.

Bengtsson, Erik, *Världens jämlikaste land?* Lund 2020.

Berge, Anders, *Sakkunskap och politisk rationalitet. Den svenska flottan och pansarfartygsfrågan 1918-1939*, Stockholm, 1987.

Berggren, L och Östberg, K: "Reformism eller revolution? Arbetarrörelsen inför rösträttsbeslutet 1918-19, i: "Visioner, rörelser och rösträtt", i Holgersson, U och Wägnerud, L (red.), *Rösträttens århundrade*. Göteborg 2018, s 153-177.

Cronenberg, Arvid, "Från första världskriget till nutid", i: E Norberg (red): *Fäderneslandets försvar. Kungl. Krigsvetenskapsakademien 1796-1996*, Stockholm 1996, s 261-370.

Dyrssen, Gustaf, *Minnen från ungdomsåren till sjöss och till lands*, Karlskrona, 1931.

Esaiasson, Peter, *Sveriges statsministrar under 100 år. Karl Staaf*, Stockholm, 2010.

Finlan, Alastair: *Contemporary Military Culture and Strategic Studies. US and UK armed forces in the 21st century*, London & New York, 2013.

Florin, Christina, "Visioner, rörelser och rösträtt", i: Holgersson, U och Wägnerud, L (red.), *Rösträttens århundrade*. Göteborg 2018, s 29-63.

Glete, Jan, "Krigsvetenskapsakademien, försvaret och den industriella samhällsomvandlingen 1870-1920", i: E Norberg (red): *Fäderneslandets försvar. Kungl. Krigsvetenskapsakademien 1796-1996*, Stockholm 1996, s 141-260.

Kihlberg, Leif, *Karl Staaff. Andra delen. Regeringschef, oppositionsledare*, Stockholm, 1963.

Linderöth, Andreas, "En nedsänkbar torpedbåt. Svenska sjöofficerares syn på de första ubåtarna", i *Historisk Tidskrift*, vol 134 (2014), s 409-433.

Linderöth, Andreas, "Sjöofficerarna och introduktionen av torpedbåtar", i *Militärhistorisk Tidskrift* 2016, s 11-52.

Linderöth, Andreas, "Swedish naval officers and the nation. The discourse of national identity in the magazine *Vår Flotta*", i S Ekström & L Müller (eds): *Facing the sea*, Lund, 2021.

North, Douglass C, *Institutionerna, tillväxten och välbefindandet*, Stockholm, 1993.

Nygren, Rolf, *Disciplin, kritikerätt och rättssäkerhet. Studier kring militieombudsmannaämbetets (MO) doktrin- och tillkomsthistoria*, Uppsala, 1977.

Nyman, Olle, *Högern och kungamakten 1911-1914. Ur borggårdskrisens förhistoria*, Uppsala, 1957.

Olsson, Stefan, *Den svenska högerans anpassning till demokratin*, Uppsala, 2000.

Sandström, Anders, *Pansarfartyg åt Sveriges flotta. En studie om flottan och striden om F-båten 1906-1909*, Stockholm, 1984.

Stenkvis, Jan, "Sven Hedin och bondetåget", i Johannesson, K, Johannesson, E, Meidal B & Stenkvis, J (red): *Heroer på offentlighetens scen. Politiker och publicister i Sverige 1809-1914*, Stockholm, 1987, s 246-348.

Stråth, Bo, *Sveriges historia 1830-1920* (Norstedts Sveriges Historia, band 6), Stockholm, 2012.

Thullberg, Per, *Krigsmaktens högsta ledning 1895-1920. Från kungslig makt till parlamentarisk kontroll och professionell ledning*, Stockholm, 1986.

Torbacke, Jarl, "Affären Staaff-Mittag-Leffler", i *Statsvetenskaplig tidskrift*, vol 64 (1961), s 10-42.

Torbacke, Jarl, 'Försvaret främst'. *Tre studier till belysning av borggårdskrisens problematik*, Stockholm, 1983.

Zetterberg, Kent: "Borggårdskrisen i ny belysning", i Bergquist, M, Johansson, A W och Wahlbäck, K (red), *Utrikespolitik och historia. Studier tillägnade Wilhelm M. Carlgren den 6 maj 1987*, Stockholm, 1987, s 347-359.

Zetterberg, Kent, *Militärer och politiker. En studie i militär professionalisering, innovationsspridning och internationellt inflytande på svenska försvarsberedningarna 1911-1914*, Stockholm, 1988.

Wallberg, Evabritta, "Wilhelm och Lizinka – Östersjön och Stockholm 1914-1916", i J Engström och L Ericson Wolke (red): *Mellan björnen och örnen*, Visby, 1994, s 175-190.

Wallberg, Evabritta (red), *Unionsåret 1905 – dramatik och vardag. Två brevväxlingar*, Stockholm, 2005.

Wedin, Folke, *Amiralitetskollegiets historia, vol 4 1878-1920*, Stockholm, 1981.

Åselius, Gunnar, "Lars Tingsten", i G Artéus (red): *Svenska officersprofiler*, Stockholm, 1996, s 43-84.

Noter

¹ Delar av den forskning som ligger till grund för denna artikel har finansierats av den Dyrssenska släktföreningen. Släktföreningen har dock inte haft något inflytande över texten och slutsatserna är författarens egna.

² Stråth 2012, s 18, 155 & 171 & Esaiasson 2010, s 31-32.

³ Under i stort sett hela perioden som bröderna Gerhard, Wilhelm och Gustaf Dyrssen var verksamma i flottan och i statsapparaten så hade inte alla myndiga personer i Sverige rösträtt. Först 1919 fick Sverige allmän och lika rösträtt för alla myndiga män och kvinnor. Se Stråth 2012, s 25-26.

⁴ Jämför Bengtsson 2019, Bengtsson 2020, Olsson 2000, Florin 2018, Olofsson 2018, Berggren & Östberg 2018.

⁵ Thullberg 1986, Zetterberg 1988.

⁶ Torbacke 1983.

⁷ Berge 1987, s 9-12.

⁸ Torbacke 1961, Nygren 1977.

⁹ Wallgren 1994, Wallgren 2005.

¹⁰ Brevväxlingen finns i Krigsarkivet (KrA): Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 1-6.

¹¹ För mer information om brödernas karriärer, se Svenskt biografiskt lexikon, Internet: <https://sok.riksarkivet.se/sbl/start.aspx>

¹² Brev Gerhard till Wilhelm 1899.01.01 och Gerhard till Wilhelm 1898.12.28, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 7.

¹³ Jämför Finlan 2013, North 1993.

¹⁴ Esaiasson 2010, s 11, Kihlberg 1963, s 339, Zetterberg 1987, s 347-348.

¹⁵ Zetterberg 1988, s 22, 82-83, Thullberg 1986, s 21, 32-33.

¹⁶ Brev Gerhard till Wilhelm, 1898.12.28, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 7.

¹⁷ Glete 1996, s 225-226, se även Linderöth 2014.

¹⁸ Glete 1996, s 146.

¹⁹ Linderöth 2014, s 414-421.

²⁰ Sandström 1984 s 78 & 84-85, Glete 1996, s 247-249. Ett utkast till debattartikel, Öppet brev till..., finns i Krigsarkivet, Wilhelm Dyrssens arkiv, vol 14. Flera tidningsurklipp som rör Wilhelm och Gustaf har Wilhelm själv sparat i en klippbok. Den finns i Wilhelm Dyrssens arkiv, vol 17.

²¹ Se Wilhelm Dyrssen till Chefen för Sjöförsvarsdepartementet 1914.04.07, Riksarkivet (RA), Sjöförsvarsdepartementet, Hemliga arkivet, EI, Handlingar till hemliga diariet.

²² Sandström 1984, s 113-117, Inspektören för flottans övningar till sjöss angående flottans tänkta uppträdande i krig (1906), i RA, Sjöförsvarsdepartementet, Hemliga arkivet, E I Handlingar till hemliga diariet, vol 6 (1906).

²³ Sandström 1984, s 121-130.

²⁴ Herman Wrangel startade sin karriär i flottan 1873 och gjorde en framgångsrik karriär. 1909 blev han befördrad till generalamiral och chef för kustartilleriet, en post som han innehade fram till 1924. Wrangel var en stark opinionsbildare i sjömilitära frågor och även riksdagspolitiker i första kammaren 1909-1910 och 1914-1919.

Wrangel och Wilhelm Dyrssen var båda aktiva i Föreningen Sveriges Flotta. Erik Hägg började sin karriär i flottan 1886 och var bland annat adjutant till Wilhelm Dyrssen 1911-1914 när denne var Inspektör för flottans övningar till sjöss. Hägg var även aktiv opinionsbildare och redaktör för tidskriften *Vår Flotta* 1905-1919. Tidskriften gavs ut av Föreningen Sveriges flotta. Otto Lybeck började sin karriär i flottan 1886. Han var adjutant till Wilhelm Dyrssen 1904-1909 när denne var Inspektör för flottans övningar till sjöss och satt med i många sjömilitära utredningar under åren 1910-1925. Claës Lindsström inledde sin karriär i flottan 1890 och var ledamot i flera av de kommittéer som utredde pansarbåtsfrågan. Han var adjutant till Wilhelm Dyrssen 1907-1910 när den senare var Inspektör för flottans övningar till sjöss. Hans Ericson startade sin karriär i flottan 1883. 1904-1907 var han Wilhelm Dyrssens adjutant. Han medverkade i sjöförsvarsutredningar, var kungens adjutant 1915 och riksdagsledamot i första kammaren 1912-1919. Ericsson var mycket aktiv i arbetet för F-båten. Jämför internet: <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Search.aspx>

²⁵ Zetterberg 1988, s 66.

²⁶ Wilhelm Dyrssens utkast till yttrande angående F-båten 1910, KrA, Wilhelm Dyrssens arkiv, vol 14, Chefen för Sjökarteverket till chefen för Sjöförsvarsdepartementet 1914.07.13, RA, Sjöförsvarsdepartementet, Hemliga arkivet, EI Handlingar till hemliga diariet, vol 18, Sandström (1984), s 213.

²⁷ Stråth 2012, s 192.

²⁸ Brev Lizinka till Wilhelm, 1913.01.13, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 5
Brev Wilhelm till Lizinka 1913.01.17, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 4.

²⁹ Brev Wilhelm till Lizinka 1913.01.17, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 4.

³⁰ Brev Wilhelm till Lizinka 1913.07.27, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 4.

³¹ Brev Wilhelm till Lizinka 1913.07.20, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 5.

³² Brev Wilhelm till Lizinka 1913.07.31, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 5.

³³ Brev Wilhelm till Lizinka 1913.02.19, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 4.

³⁴ Brev Lizinka till Wilhelm 1913.01.28, Wilhelm till Lizinka 1913.02.02 & Wilhelm till Lizinka 1913.02.19, KrA Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 4.

³⁵ Brev Wilhelm till Lizinka 1913.01.31, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 4.

³⁶ Torbacke 1961, s 17-18, 21, 39-40.

³⁷ Wilhelm till Lizinka 1913.07.22, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 4.

³⁸ Torbacke 1983, s 105, även litteraturvetaren Jan Stenkvis är inne på denna linje sin undersökning av Sven Hedin, se Stenkvis 1987, s 347.

³⁹ Torbacke 1983, s 97.

⁴⁰ Torbacke 1983, s 111f, 162.

⁴¹ Brev Lizinka till Wilhelm 1913.02.08 & 1913.03.01, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 5, Lizinka till Wilhelm 1915.04.28, Lizinka till Wilhelm 1916.01.20, Lizinka till Wilhelm 1916.03.18, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 6.

⁴² Brev Wilhelm till Lizinka 1913.07.20, Brev Wilhelm till Lizinka 1913.07.24, Brev Wilhelm till Lizinka 1913.07.27, Brev Wilhelm till Lizinka 1913.08.02, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 5, Brev Wilhelm till Lizinka 1916.03.03, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 6.

⁴³ Thullberg, 1986, s 22-23.

⁴⁴ Thullberg 1986, s 38, 52-53.

⁴⁵ Thullberg 1986, s 50-51, passim, Zetterberg 1988, s 12, Kihlberg, s 292, 298.

⁴⁶ Brev Wilhelm till Lizinka 1913.01.25, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 5.

⁴⁷ Brev Lizinka till Wilhelm 1913.07.22, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssen arkiv, vol 4.

⁴⁸ Zetterberg 1988, s 89.

⁴⁹ Brev Wilhelm till Lizinka 1914.06.22, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 5.

⁵⁰ Olsson 2000, s 206, Stråth 2012, s 208, Kihlberg 1963, s 386-387.

⁵¹ Brev Wilhelm till Lizinka 1913.07.24, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 5.

⁵² Sandström 1984, s 136 & 152, Linderöth 2021.

⁵³ Torbacke 1983, s 107-108.

⁵⁴ Nygren 1977, s 48-53 & 222.

⁵⁵ Nygren 1977, s 151.

⁵⁶ Dagens Nyheter (DN) 2/11 1913.

⁵⁷ Nygren 1977, s 159 & 165.

⁵⁸ Sandström 1984, s 90-91.

⁵⁹ Åselius 1996, s 68, Nygren 1977, s 172-173, Glete 1996, s 194-196.

⁶⁰ Nygren 1977, s 117.

⁶¹ Glete 1996, s 249-250.

⁶² Nyman 1957, s 113-124, Wedin 1981, s 127.

⁶³ Brev Wilhelm till Lizinka 1913.07.20, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 5.

⁶⁴ Befordringsförslaget (handskrivet utkast), KrA, Wilhelm Dyrssens arkiv, vol 14.

⁶⁵ Till Hjulhammar (handskriven notis, troligen 1907), KrA, Wilhelm Dyrssens arkiv, vol 14.

⁶⁶ Linderöth 2014 & Linderöth 2016.

⁶⁷ Berge 1987, 26-27, Se även Linderöth 2014, Linderöth 2016.

⁶⁸ Se Linderöth 2014.

⁶⁹ Zetterberg 1988, s 30-31.

⁷⁰ Zetterberg 1988, s 75.

⁷¹ Brev från Wilhelm till Lizinka, 1913.01.29, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 4.

⁷² Brev Wilhelm till Lizinka, 1913.07.27, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 5.

⁷³ Brev Wilhelm till Lizinka 1916.02.20, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 6.

⁷⁴ För mer information om Ludvig Sidner, se Svenskt biografiskt lexikon, Internet: <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=5898&forceOrdinarySite=true>.

⁷⁵ Brev Wilhelm till Lizinka 1914.04.15, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 5, Wilhelm till Lizinka 1916.03.03 & Wilhelm till Lizinka 1916.03.04, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 6.

⁷⁶ Kihlberg, s 352.

⁷⁷ Se exempelvis Wilhelms brev till Lizinka, 1916.03.04, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 6.

⁷⁸ Thullberg 1983 s 52-53, Zetterberg 1988 s 36, Berge 1987, s 11-12.

⁷⁹ "Schakaltjut" (handskrivet utkast till artikel av Wilhelm Dyrssen), KrA, Wilhelm Dyrssens arkiv, vol 14.

⁸⁰ Gustaf Dyrssen: Minnen från ungdomsåren till sjöss och till lands, Karlskrona, 1931, s 9.

⁸¹ Cronenberg 1996, s 273-274.

⁸² Cronenberg 1996, s 277-278.

⁸³ Brev Gerhard till Wilhelm, 1897.03.07, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 7.

⁸⁴ Zetterberg 1988, s 85-86.

⁸⁵ Gustaf Dyrssen, i Svenskt Bibliografiskt Lexikon, Internet: <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/17766>

⁸⁶ Svenska Dagbladet, 1923.03.28.

⁸⁷ Så framstår det också i tidskriften Vår Flotta under perioden 1905-1920 som gavs ut av Föreningen Sveriges Flotta. Se Linderöth 2021.

⁸⁸ Brev Wilhelm till Lizinka 1913.07.30, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 4.

⁸⁹ Brev Wilhelm till Lizinka 1913.07.30, KrA, Wilhelm och Lizinka Dyrssens arkiv, vol 5.



Mellan politik, teknik och ekonomi

Göta kanal-projektet 1800–1832

Björn Hasselgren

Göta kanal är ett av de största transportinfrastrukturprojekt som genomförts i Sverige. Som med så många liknande projekt blev projektgenomförandet betydligt mer utmanande än beräknat. Både tids- och kostnadsplanerna kom att överskridas många gånger om. Tidsmässigt mer än dubbelt den beräknade tiden, kostnadmässigt överskreds budgeten i löpande priser med omkring tolv gånger. Endast genom att staten tog på sig en väsentlig del av finansieringen kunde kanalen, när den väl öppnades i sin helhet år 1832, vara rimligt företagsekonomisk lönsam, om än med stora finansiella utmaningar som flera gånger hotade kanalbolagets överlevnad även efter 1832.

Det finns många publikationer om Göta kanal i form av offentligt tryck och utredningar. Frågan har också behandlats i offentliga medier. Det icke-

Björn Hasselgren (f. 1962) är gästforskare vid Ekonomisk-historiska institutionen vid Uppsala universitet. Hans forskningsinriktning omfattar främst frågor i anslutning till transportinfrastrukturens historiska utveckling och framväxt. Frågor om finansiering och organisering hör till huvudintressena. Hasselgren är teknologie doktor från Kungliga Tekniska Högskolan inom området planering och planeringsteori och doktorerade 2013 med en avhandling om transportinfrastrukturens historiska framväxt och statens roll för transportinfrastrukturen. Björn är därtill seniorrådgivare vid Trafikverket.

publicerade arkivmaterial är dessutom omfattande. Relativt lite av vetenskaplig forskning har dock ägnats kanalen, dess tillkomst och betydelse*. I denna essä presenteras utgångspunkterna för ett pågående forskningsprojekt vid Ekonomisk-historiska institutionen vid Uppsala universitet, som syftar till att sätta in Göta kanal i ett bredare historiskt, ekonomiskt/organisatoriskt och tekniskt perspektiv under dess planerings- och byggnationsfas under perioden 1800–1832. Med hjälp av en flerdimensionell analysram kan Göta kanal-projektet inte bara förstås i sin samtid, utan också jämföras med nutida stora infrastrukturprojekt. En sådan jämförelsepunkt är betydelsen av samverkan mellan aktörer i offentlig sektor och privat sektor. Samverkan var betydelsefull för Göta kanal, och så även i dag när transportinfrastruktur utvecklas. På det sättet är utmaningarna tidlösa.

Det är intressant att jämföra hur Göta kanal-projektet initierades och genomfördes med beslutsprocesser av liknande slag i modern tid när det gäller transportinfrastrukturprojekt. Altshuler och Luberoff samt Flyvbjerg har beskrivit flera stora samhällsprojekt i vår tid utifrån en liknande ansats.¹ Från den aktuella debatten i Sverige har det pågående projektet om att bygga en höghastighetsjärnväg stora likheter med Göta kanal-projektet. Projektet introducerar ny teknik, ska lösa problem i transportsystemet (bl.a. koldioxidutsläpp) som kanske är mer tidsbundna än vi inser och befaras av många komma att medföra betydligt större kostnader än beräknat. Andra projekt som har liknande betydelse och visar liknande problematik är Öresundsbron eller den mer eller mindre alltid omdiskuterade fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör.

Den flerdimensionella ansatsen är tematiskt uppbyggd, men baseras också på en bakgrunds- och omvärldsbeskrivning av andra kanalprojekt i Sverige och andra länder under den intensiva period mellan cirka 1770 och 1830 då flertalet av de stora kanalprojekten tillkom. I internationell forskningslitteratur brukar man tala om en intensiv kanalbyggnadsperiod, en "canal mania", som ibland förknippades med finansiell spekulation.² Aktier i de kanalbolag som bildades stod i fokus för spekulatören. Samtida

* Se en sammanställning över källäget och forskningslitteratur om kanaler i artikelns appendix.

projekt till Göta kanal som Trollhätte kanal, Kinda kanal och Södertälje kanal ger en bild av en intensiv period med kanalbyggande också i Sverige, men inte med samma tydliga finansiella spekulation. Göta kanal kan därtill jämföras med Strömsholms kanal i Sverige, som också var ett aktiebolag, och med Erie Canal i USA respektive Caledonian Canal i Skottland, som hade andra kännetecken gemensamma med Göta kanal.

Strömsholms kanal är av intresse som inhemskt jämförelseobjekt eftersom den är ett av de tydligaste svenska exemplen på hur enskilda intressen och staten kom att samverka under lång tid för att främja genomförandet av ett stort transportinfrastrukturprojekt. Till skillnad från Göta kanal, men i likhet med flera kanalprojekt i England, var Strömsholms kanal nära anknuten till industriella intressen i järn- och stålindustrin i Bergslagen. Om något näringslivsintresse var särskilt anknutet till Göta kanal, är det handelshusen i Göteborg och Stockholm som tydligast kan identifieras. Här gällde intresset handelns främjande i allmänhet, och inte någon enskild näringsgren eller bransch.

Caledonian Canal liknar Göta kanal i det att starka regionalpolitiska och försvarsstrategiska argument låg bakom båda projektens tillkomst. Erie Canal är likt Göta kanal med dess ambition att vara ett led i ett nationsbyggande i delstaten New York, men också i USA i dess helhet, och med syftet att fungera som en allmänt tillväxtbefrämjande katalysator i ett "storregionalt" perspektiv.

Därtill finns den nära teknologiska³ anknytningen mellan Caledonian Canal och Göta kanal som beskrivits i litteraturen⁴ och som till stor del kommit att fokuseras kring Baltzar von Platens starka personliga engagemang och nära kontakter med Thomas Telford i England, en av de mer framstående väg-, bro- och kanalingenjörerna under den aktuella eran.⁵ En viss inhemsk ingenjörsmässig erfarenhetsbas av att genomföra stora anläggningsprojekt som kanalbyggen fanns i Sverige vid ingången av 1800-talet. Göta kanal-projektets stora omfattning kom dock att ställa projektet inför stora nya utmaningar organisatoriskt, finansiellt och tekniskt.

Här visade det sig vid flera tillfällen att kunskaps- och teknikinflödet från England hade avgörande betydelse för projektets framdrift och genomförande. Utan denna kunskapsimport hade projektet utan tvekan mött betydligt större utmaningar och kanske inte alls kunnat genomföras.

Just den omfattande kompetensuppbyggnaden som Göta kanalprojektet gav upphov till är kanske ett av dess verkligt viktiga bidrag till Sveriges fortsatta ekonomiska och tekniska utveckling.

Det är svårt att skriva om Göta kanal utan att von Platen blir en central del av handlingen. von Platen är så att säga en person som är svår att komma runt i beskrivningen. Lösningen i det här projektet blir att både behandla von Platen där så är relevant men att också relativisera hans insatser och betydelse. En person är inte ett helt projekt av den storlek som Göta kanal representerar, men projektet kan knappt ens tänkas utan von Platen. En medelväg får sökas.

Den aktuella tidsperioden i svensk historia har varit föremål för omfattande forskning. En allmän överblick över viktiga strukturella förhållanden med fokus på den nationella nivån ges till exempel av Carlsson och Rosén.⁶ De politiska förhållandena kring den gustavianska regimens fall skildras ingående av Carlsson i hans doktorsavhandling, där också flera av de centrala aktörerna i händelserna kring Göta kanal introduceras.⁷ En annan rik källa när det gäller de följande årtiondenas centrala politiska utveckling är Höjers breda biografi över Karl XIV Johan, där aktörerna från skeendena kring 1809 sätts i samband med den Bernadotteska regimens etablering och stabilisering. Intresset för ekonomisk tillväxt, där Göta kanal var ett tema, men också penningpolitiska och statsfinansiella aspekter på projektet återkommer i denna beskrivning.⁸

Samspelet mellan den tekniska utvecklingen, ekonomiska och politiska förhållanden har belysts av flera akademiska författare inom ekonomisk historia. Några exempel är Heckschers med flera klassiska översiktsverk, där bland annat uppluckringen av 1800-talets ekonomiska förhållanden är ett tema.⁹

Från senare årtionden märks Magnusson¹⁰ och Schön¹¹ som båda med något olika fokusering beskriver de här studerade första decennierna under 1800-talet utifrån en institutionell syn där samspelet mellan marknadsförhållanden i Sverige och i omvärlden till stor del förklarar hur den svenska ekonomin och samhället utvecklas. Framväxten av industrier och sammankopplade ekonomiska system, där transportinfrastrukturen har en väsentlig roll, är ett gemensamt drag i båda böckerna.

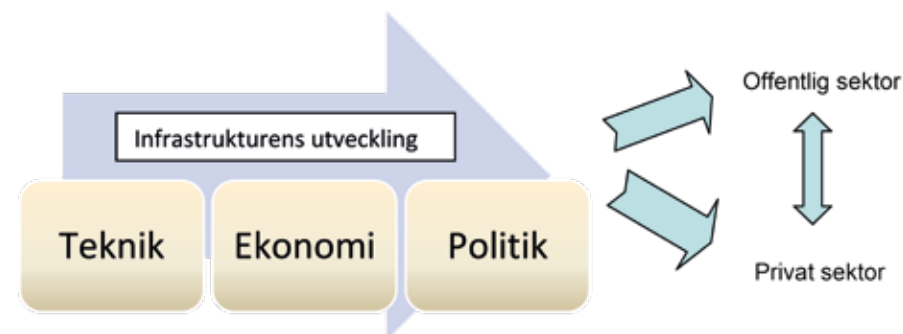
Faktorer som påverkade Göta kanal-projektet

– ett flerdimensionellt perspektiv

För att hantera de svårigheter som finns att strukturera källmaterial och litteratur med relevans för en studie av Göta kanal som projekt och samhällsfenomen är det nödvändigt att avgränsa undersökningen och att söka en metod som kan ge en grund för en sortering av materialet. En sådan utgångspunkt är anläggandet av en flerdimensionell ansats på Göta kanal. Jag har använt en sådan analysram i tidigare forskning när det gäller främst väg- och järnvägssystemens framväxt.¹²

Utifrån detta synsätt analyseras utvecklingen till exempel av transportinfrastrukturen som ett samhällsfenomen som växer fram och formas med influenser från ett antal viktiga omvärldsförhållanden som samverkar med varandra. Institutionella omvärldsförhållanden i mer formella institutioner, som lagar och andra rättsliga regler och informella institutioner, som kultur och sedvänjor samspelar med tekniska aspekter och den övriga kontexten.

Som framgår av figur 1 kan dessa omvärldsförhållanden sammanfattas i tre breda men relativt distinkta tematiska områden, som över tid påverkar projekt som Göta kanal på olika sätt och med olika verkan: teknik, ekonomi och politik. I figur 1 illustreras den kontinuerligt pågående utvecklingen av infrastrukturen, här inom transportområdet, genom pilen som går från vänster till höger. De olika påverkansfaktorerna illustreras som anknutna till utvecklingen som horisontellt liggande delfigurer. Utflödet av processen i figuren är ett val mellan organisering och finansiering i offentlig respektive privat sektor, vilket också leder till ett fortsatt samspel mellan det offentliga och privata.



Figur 1. En flerdimensionell ansats för att studera transportinfrastrukturens utveckling över tid. Källa: Hasselgren, 2018¹³.

Teknik

Tekniken är ofta utgångspunkten för att nya infrastrukturprojekt initieras. Det uppstår en möjlighet att etablera ett nytt transportslag genom ny teknik eller en ny tillämpning av ett tidigare transportslag med nya konkurrenskraftiga kännetecken. Kanaler var ett sådant exempel. De svårigheter, som tidigare gjort det svårt att genomföra projekt med samma storlek och komplexitet som Göta kanal, var nu möjliga att överkomma genom en kombination av olika tekniska, geologiska och byggnadsmässiga innovationer.

Göta kanal representerade en ny tid där stora tekniska system kunde påverka sedvänjor och förhållningssätt med ny kraft och bredare än tidigare. Etablerade förhållningssätt och långvarigt etablerade relationer i samhälle och ekonomi ifrågasattes. Samlat ledde det till med- och motkrafter som påverkade genomförandet av projektet på ett grundläggande sätt. Göta kanal-projektet kom att utföras till stor del påverkat av detta spänningsfält mellan gammalt och nytt. På så sätt var det ett av de första exemplen på hur samhällsbyggnadsprojekt därefter hamnat i fokus för en bred samhällsdebatt, och ofta inte kan förstås utan att relatera till de krafter som denna representerar.

Grävningsarbeten kunde underlättas med hjälp av ny teknik som järnvägar/järnvägsagnar för att frakta undan grävmassor. Ångmaskiner kunde

användas för att pumpa undan vatten och för att driva mudderverk och andra arbetsmaskiner. Slussar med den önskade dimensionen och motståndskraften mot trycksättning kunde tillverkas och byggas så att höjdskillnader kunde utjämnas. Vattenreglering och avrinning kunde organiseras och kanalrännor som var täta nog anläggas.

En utmaning för Göta kanal-projektet var brister i kompetens och leveransförmåga hos de svenska järn- och ståltillverkarna.¹⁴ Ofta var leveranserna av beställda konstruktionsdelar till kanalen, som slussportar och broar, sena och kvaliteten bristfällig. Därför hade det vid flera tillfällen varit nödvändigt att införskaffa viktiga konstruktionsdelar, liksom övrig teknisk kompetens, från England. Genom att skapa en modern inhemsk verkstadsindustri skulle tillgången till kompetens och tillverkning av avancerade verkstadsprodukter säkras. Det var bakgrunden till att grunda Motala Verkstad.

Kanalbolaget hade enligt sitt privilegiebeslut¹⁵ rätt att bedriva viss sådan verkstadsrörelse, men omfattningen och kostnaderna för att driva i gång Motala Verkstad kom att bli så stora att finansieringen av hela kanalprojektet kom att bli störd. Motala Verkstad kom dock successivt att bli den katalysator för utvecklingen av en svensk verkstadsindustri av högre klass som von Platen eftersträvade. En bredare upplagd utbildning av ingenjörer knöts också till kanalbolaget där bland annat John och Nils Ericsson, som senare kom att personifiera svensk ingenjörskonst under 1800-talet, utbildades.

Ekonomi

Göta kanal-projektet och användningen av tekniken kunde inte genomföras utan att det gick att arrangera finansiering och en lämplig associationsform. Denna lösning måste vara tillräckligt dynamisk och tillåta omorientering under projektets gång, samtidigt som den gav nödvändig stabilitet åt projektet. Samlat kan dessa förhållanden hänföras till det andra området, ekonomi, i figur 1.

Här var utan tvekan erfarenheterna från tidigare inhemska kanalprojekt och från projekt i utlandet avgörande. Modellen med ett aktiebolag som

gavs en privilegierad ställning med stöd i statlig oktroj och statligt finansiellt stöd hade använts tidigare, om än i mindre skala. Strömsholms kanal var ett relativt nyligen genomfört projekt med den organisationsformen. Att kanalbolaget till sitt stöd fick en bankinrättning, Göta kanal-diskonten, som skulle kunna generera ett finansiellt överskott var en innovation, i det att den kopplades till ett specifikt projekt. Tidvis kom diskonten att ge ett viktigt finansiellt bidrag till kanalprojektet.

Ledning och styrning av ett så stort bygg- och anläggningsprojekt som Göta kanal var något som projektet lärde sig om från utlandet, främst från England. Arbetsledare och ledande experter på den ny kanal-tekniken hämtades från de stora kanal-projekten i England. De tidigare svenska erfarenheterna av stora projekt var huvudsakligen militära. Det var också med militär inspiration som organisationen kring kanalarbetena byggdes upp. I privilegiebestämmelserna för Göta kanal ingick att projektet hade rätt att begära manskap och viss utrustning från staten, vilket också kom kanalen till del i stor utsträckning. Samtidigt är det viktigt att erinra sig att manskapet var otränat för arbetsuppgiften, och att projektet belastades med kostnader för avlöning och uppehälle för manskapet som disponerades.

Sjöfarten på den tänkta kanalen var inledningsvis inte föremål för lika stort intresse som själva infrastrukturen, även om von Platen själv som initiativtagare var mycket engagerad av fartygskonstruktion och sjöfart i sig.¹⁶ Transporterna på den nya kanalen förväntades i allt väsentligt ske med segelfartyg, som långa sträckor drogs med hästar eller oxar från de dragvägar som anlades bredvid kanalen. Det som kom att göra kanalen till en mer konkurrenskraftig transportled var i stället användningen av ångdrivna fartyg i större skala. I allt väsentligt kom denna utveckling att ske under årtiondena efter kanalens slutliga färdigställande år 1832.

När det gäller de finansiella aspekterna och möjligheten att finansiera projektet med enskilda medel var detta frågor som von Platen ägnade ett stort intresse åt under förberedelserna för projektet. Göta kanal avsågs enligt von Platens beräkningar¹⁷ komma att bli ett, om än med relativt svag lönsamhet, företagsekonomiskt motiverbart projekt. De beräknade kanalavgifterna skulle kunna täcka de beräknade driftkostnaderna för kanalen, och räcka till ett visst överskott därutöver. Detta dock under förutsättning

att den ursprungliga kostnadsberäkningen på omkring 800 000 Riksdaler kunde hållas. Kostnadskalkylen skulle, visade det sig, överskridas många gånger om, och leda till att balansen mellan offentligt och privat hamnade i fokus för diskussionen kring Göta kanal-projektet.

Politik

Ett tredje och avgörande sammanfattande område som illustreras i figur 1 är politik.¹⁸ Göta kanalprojektet och von Platen går tydligt att hänföra till denna kategori. von Platen var själv en framträdande politisk aktör med en ledande ställning från 1809 års statsomvälvning, bland annat som ledamot av regeringskretsen. Projektet i sig diskuterades närmast oupphörligt i politiska sammanhang före, under och efter genomförandet. Otaliga debatter hölls i riksdagen och flera politiskt initierade offentliga utredningsinsatser genomfördes kring projektet.

Den centrala statsförvaltningen med kungen och regeringen samt flera centrala ämbetsverk och Riksbanken var djupt engagerade i projektet. På regional nivå var länsstyrelserna aktiva i flera olika avseenden, och på lokal nivå städer och landsortskommuner. Knappast något enskilt projekt under 1800-talets första årtionden mötte samma uthålliga politiska intresse. Knappast något projekt hade heller samma finansiella omfattning eller medförde en liknande påfrestning på statens finanser.

I de bredare samhälleliga aspekterna inom området politik ingår frågor om hur Göta kanal-projektet utmanade etablerade förhållanden i Sverige. Detta gällde bland annat transportmarknaden och dess konkurrensförhållanden mellan olika geografiska platser och städer. Till exempel hamnade Söderköping och Norrköping i långvarig dispyt om kanalens dragning. Kanalen påverkade också intressefördelningen på nationell nivå genom att den påverkade handelsmönster mellan väst och öst.

Kanalen kom också för lång tid att etablera nya möjliga resmönster för persontransporter och för godstrafik. Tidigare handelsplatser kom att vinna eller förlora på kanalens tillkomst, nya handelsströmmar att möjliggöras och byggas upp. Här utmanades många sedan länge etablerade sedvänjor och synsätt, och det var bränsle till många politiska debatter. Det går heller inte att bortse från att Göta kanal var en företeelse som kunde användas av

regeringsoppositionen i de tidvis intensiva debatterna i de riksdagar som sammanträdde under projektets gång. En tolkning är att det var ett förhållandevis "ofarligt" tema att hänga upp en vidare kritik mot regeringen och kungamakten kring, som också kunde få publikt stöd, inte minst genom tidningsdebatten.

Valet av finansierings- och associationsform

Samspelet mellan de olika kategorierna i den flerdimensionella ansatsen resulterar ofta i en diskussion om ägande och finansiering, och om hur genomförandet av stora infrastrukturprojekt kan organiseras i samverkan mellan staten och privat sektor, se figur 1. Balansen mellan stat och privata aktörer var en påtaglig fråga genom hela Göta kanal-projektet. Skulle det kunna finansieras genom huvudsakligen privata tillskott och/eller hur viktiga var insatser från staten? Och skulle Göta kanal drivas i ett aktiebolag eller i annan form? Det var frågor som varierade i betydelse under projektet och som återkommer i nästa del av essän.

Periodisering av Göta kanal-projektet utifrån den flerdimensionella ansatsen

När Göta kanal-projektet studeras över tid är det uppenbart att projektet gick igenom olika faser, där olika teman eller influensområden kom att ha olika tyngd. Tidsmässigt kan projektet Göta kanal delas in i följande tre relativt distinkta perioder: 1800–1809, 1810–1818, och 1819–1832.

Nedan i tabell 1 sammanställs de olika tidsperspektiven med de flerdimensionella sorteringsbegreppen från figur 1. Tabell 1 beskriver kortfattat hur de olika faktorerna påverkade utvecklingen och hur argumentationen för kanalprojektet formulerades av kanalbolagets företrädare vid olika tillfällen. Den dominerande organisatoriska principen som bolagets företrädare förfäktade och som projektet följde sammanfattas också. Sammanställningen ger en möjlighet till en kondenserad överblick över Göta kanal-projektet och dess olika faser. Det är uppenbart att omvärldsfaktorerna hade olika vikt och att argumentationen från bolagets företrädare växlade över tid efter de utmaningar som projektet mötte.

Tidsperiod	Teknik	Ekonomi	Politik	Dominerande organisatorisk princip
1800–1809: Planeringen inleds, visionen skapas, stöd för visionen etableras	Moderna kanaler hade byggts med framgång i Sverige och andra länder och borde göras även i Sverige.	Samhällsekonomiska nyttor är en del av argumentationen. Transportkostnader ska sänkas.	Sammanbinda östra och västra Sverige, tillväxt och ökad handel, en del i en liberal omdaning av ekonomin.	Organisationsfrågor stod inte högst på agendan.
1810–1818: Det oberoende infrastruktur-bolaget	Bolagsledningen inser successivt de stora tekniska utmaningarna med projektet och inser bristen på tekniskt kunnande och ingenjörskonst i Sverige. Anknypningen till England fördjupas.	Ett snabbt slutförande av projektet eftersträvas eftersom det kommer att ge driftintäkter. Ett annat sätt att öka inkomsterna är att expandera Kanal-diskonten. När projektet utsätts för kritik, till exempel i riksdagen 1815, återgår företrädare till nyttoargumenten ovan.	Inledningsvis betonas starkt bolagets självständighet gentemot staten. Successivt stärks argumenten för statlig involvering. Försvarspolitiska anknypningar blir starkare över tid som argumentationsbas.	Från ett självständigt privatsektor-initiativ och projekt till ett offentligt/privat samverkans-projekt.
1819–1832: "Nationalföretaget" Göta kanal	Teknisk utveckling och utbildning av ingenjörer och arbetare. Motala Verkstad som en viktig del för projektet och för teknisk utbildning och innovation i allmänhet.	Fokus på att få tillräcklig finansiering för att genomföra projektet med ett kortsiktigt perspektiv. Fokus på att öppna hela kanalen så att driftintäkter skulle genereras.	Argumenteringen för den långsiktiga visionen bakom projektet ökar. Ett ökande fokus på innovationsfrågor, tillväxtaspekter och försvarsargumentation.	Ett statskontrollerat privatägt aktiebolag.

Tabell 1. Ett sammanställt analyschema med påverkansfaktorer, tidsperspektivet, projektets dominerande argumentation över tid insorterat under dessa faktorer och kommentarer om den dominerande organisatoriska principen som följdes.

Perioden 1800–1809

Tiden från 1800 till besluten om att tillstyrka projektet fattat av riksdagen som öppnades 1809 kan ses som Göta kanal-projektets initieringsfas. Under denna period var utan tvekan von Platen avgörande för projektets framdrift och fortsättning. Med erfarenheten från Trollhätte kanal, där von Platen varit ledamot av direktionen, och med en stark vision både för bättre transportförhållanden och försvarspolitiska aspekter, drev han beslutsamt projektförslagen vidare.

Arbetet utgick från kanalplaner och ritningar som tagits fram redan under slutet av 1700-talet för en kanal i liknande sträckning. Förvånansvärt lite omnämns dock i argumentationen och skrifterna från tiden om det andra nyligen genomförda projektet, Strömsholms kanal. Kanske hade det, med den tydligare anknypningen till järnbruksindustrin, en mindre tyngd som stöd för att främja den mer allmänt handelsfrämjande och tillväxtsyftande Göta kanal.

Samhällsekonomiska argument var vanligt förekommande i diskussionerna inför och under kanalens byggande. Kanalens positiva inverkan på handel och näringarnas utveckling i allmänhet var ett viktigt argument för kanalen. Beräkningar presenterades exempelvis över hur mycket färre dragdjur som skulle gå åt på de delar av kanalen där fartygen kunde dras med häst eller oxe jämfört med om transporter hade skett på väg. Ansenliga inbesparingar rent samhällsekonomiskt räknades fram och översattes i en inbesparad årlig produktion av spannmål för foder till dessa djur, som kunde frigöras för annan användning.

De politiskt motiverade argumenten var också viktiga. Göta kanal skulle bli ett nationellt projekt som skulle bidra till att skapa en ljusare framtid för det hårt prövade svenska folket och den svenska ekonomin efter det misslyckade kriget i Finland och förlusten av Finland till Ryssland. Sverige behövde, menade projektets företrädare, omorientera sitt handelsintresse västerut och östkustens hamnar inklusive Stockholm behövde betydligt bättre möjligheter att nå ut på marknaderna än genom den osäkra Östersjön, där flera utländska makter hotade handelsströmmarnas stabilitet.

Genom att leda transittrafiken från väst till öst genom landet skulle man också kunna undvika den danska Öresundstullen. Det skulle leda till ett närmande till England och de internationella handelsrelationerna västerut,

men också beröva Danmark statsinkomster. Den svenska samhällsekonomin skulle vinna på denna utveckling. Även dessa politiskt/samhälls-ekonomiska aspekter vävdes samman till argument för kanalen som ofta fördes fram. Redan från tiden i den svenska flottan hörde von Platen till dem som var orienterade västerut mot England. Han ivrade även för ett närmande till Norge, som också kom att realiseras tidigt under kanalprojektet genom unionen 1814.

Inom denna kategori av argument kring Göta kanal finns också en diskussion knuten till den organisatoriska och finansiella modell som valdes för projektet. Enligt en tidigare tillämpad modell vid Strömsunds kanal valde staten att godkänna projektet som ett aktiebolag som vid denna tid krävde statlig oktroj (tillstånd). Bolagsregler med mera fastställdes således av staten genom beslut av konungen.

Statligt bistånd till genomförandet beslutades av riksdagen våren 1810, med en kombination av garantier och lån. Bolaget fick, som ovan nämnts, rätt att driva en kommersiell bank, Göta kanal-diskonten, som skulle bidra till att generera finansiellt stöd till projektet. Organiseringen av projektet som ett, formellt sett, från staten separat aktiebolag kom hela tiden att behållas. Under vissa tider kom denna självständighet att markeras tydligt av bolagets företrädare, under andra spelade man mer på betydelsen av projektet från ett samhällsekoniskt perspektiv.

I sammanhanget kan nämnas att von Platen av allt att döma var en skicklig alliansbyggare. Den första utredningen om att verkligen utreda en nystart för Göta kanal tillkom under Gustav IV:s regeringstid. Under denna period verkade von Platen som fullt ut lojal med den rådande regimen och lade 1806 fram sitt förslag till en ny kanal.¹⁹ Den mer detaljerade utredning som von Platen fick kungens uppdrag att genomföra, och där den engelska kanalkonstruktören och byggaren Thomas Telford kom att engageras, genomfördes under åren 1808–1809.

Här kom slutförandet av rapporten till kungen att tidsmässigt nära sammanfalla med statsomvälvningen i mars 1809.²⁰ von Platen skrev under sin rapport bara ett par få dagar före det att Gustav IV avsattes.²¹ Planförslaget visade sig dock vara gångbart in i den nya regimen, men hade sannolikt kunnat få stöd även i den gamla.

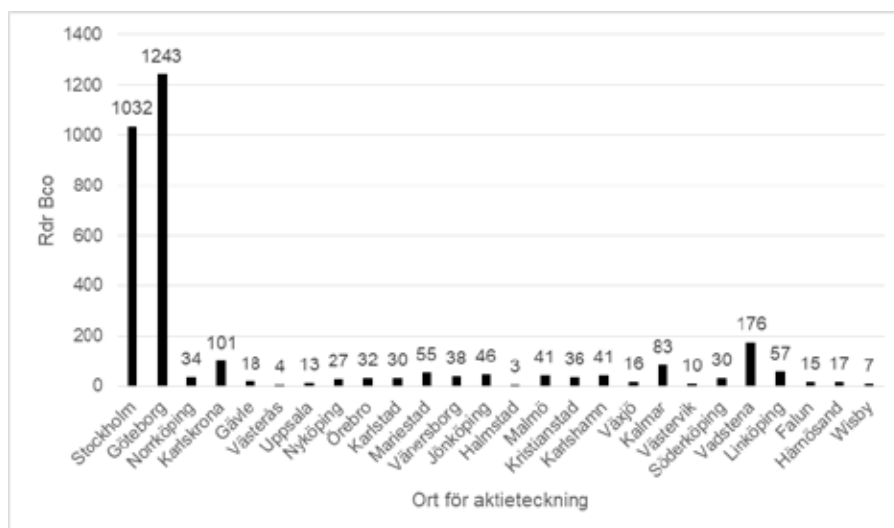
Bland argumenten för projektet förekom med olika styrka också de

försvarspolitiska. Att kunna föra Skärgårdsflottans fartyg genom kanalen, och att kunna föra flottan i säker hamn i en planerad hamnanläggning väster om Söderköping var tidigt ett argument som von Platen, med sin erfarenhet från flottan och speciellt från Skärgårdsflottan, drev. Kanalens bredd och djup, särskilt med avseende på slussarna skulle också anpassas till dessa behov.

Det var ett av skälen till att kanalen fick en för sin tid stor dimension för längd, bredd och djupgående. Senare i projektet kom Skärgårdsflottans behov mer i skymundan. Istället blev frågan om centralförsvarstanken och möjligheterna att föra fartyg till Vättern, och vid behov till Nordsjön, viktiga delar av försvarspolitiska resonemang och argument som fördes fram till kanalens stöd.

Perioden 1810–1818

När väl planen för genomförandet med linjedragning, teknisk lösning och ritningar samt associationsform och finansieringsmodell lämnats kom projektet att gå relativt snabbt framåt. Våren 1810 togs de avgörande besluten i riksdagen med bildande av ett aktiebolag, och en aktieteckning genomfördes i maj 1810. Denna organiserades till stor del i likhet med tidigare aktieteckningar, till exempel för Strömsholms kanal, men hade en större bredd geografiskt. Merparten av kapitalet kom från Stockholm och Göteborg, där handelsintressen och den finansiella och maktägande eliten fanns. Men en väsentlig del av aktieteckningen skedde också vid flera andra residensorter, ofta under landshövdingarnas överinseende. En fördelning mellan orterna vad avser tecknade belopp framgår i figur 2. Den breda spridningen för aktieteckningen visade på att kanalen var ett intresse för många i Sverige, och indikerar de höga förväntningar man hade på projektet, inte minst som kapitalplacering.



Figur 2. Tecknade aktier i Göta kanal-bolaget maj 1810, fördelade på orten där aktieteckningen skedde (tusental Riksdaler Banco). Källa: Egen bearbetning efter Göta kanalbolagets arkiv i Vadstena landsarkiv (SE/VALA/02660/G II f).

Bygget kom kort i gång kort efter det att aktieteckningen slutförts. Det gick igenom flera olika kriser och omorienteringar. En sådan var kriget mot Norge år 1814, som dränerade bolaget både på manskap (militär personal som disponerades om) och ledde till ökade kostnader. En första omgång av kraftiga ifrågasättanden initierades då i riksdagen och en särskild extern revision genomfördes av projektet initierat av riksdagen och Riksbanken. Projektet kom att ligga nere under en period, men kunde genom statliga stödsatser återstartas. Med hjälp av Kanaldiskontens framgångsrika verksamhet och ytterligare inbetalningar från aktieägarna lyckades projektet föras framåt med bibehållen självständighet gentemot staten.

En ytterligare kris kom i samband med att staten drog in verksamhetstillståndet för Kanaldiskonten år 1817. Detta initierades av en konkurs i systerdiskonten i Malmö, som inte hade något direkt samband med Göta kanal-projektets diskont. Med diskonten skild från Göta kanal, något som bolaget hävdade stred mot privilegierna för bolaget, kom kanalbolaget att bli betydligt mer beroende av statligt stöd. Detta markerar också slutet

på en period med stor självständighet för bolaget som främsta ledstjärna i utvecklingen. Bolagets ordförande von Platen hotade att avgå och lämna projektet, men övertalades av aktieägarna att stanna kvar.

Flera av aktörerna som var inblandade i projektets tillkomst och genomförande var också centrala i statsomvälvningen 1809. Det gäller von Platen själv, som under en tid var statsråd i den nya regeringen, men det gällde också den nya regimens första finansminister Hans Järta, som var konstruktören bakom den organisatoriska och finansiella modellen för Göta kanal. Hans Järtas roll i dessa skeenden har beskrivits av Gunnar Petri i en biografi.²²

Att den nya kronprinsen Karl Johan blev en av kanalens tillskyndare kanske också kan ses i detta ljus. Landet behövde nya projekt att fokusera på, för att möta en ny mer västligt orienterad politik och för att samla krafterna och fokus på nya projekt, bort från de gamla gustavianerna. Göta kanal var således utan tvekan ett politiskt projekt.

Perioden 1819–1832

Från 1819 gick bolaget in i en ny fas som ett mer tydligt samhällsligt projekt, exempelvis kommer beteckningen "nationalföretaget" till tydligare användning i riksdagsdebatter. Göta kanal-bolaget blev från denna tid föremål för ytterligare genomlysningar och prövning från staten, ofta initierade av riksdagen. Beroendet av statligt stöd blir nu uppenbart. Från samma tid blev von Platen samtidigt alltmer engagerad i den nya regimens övriga aktiviteter. Han fick rollen att utreda olika försvarsrelaterade frågor kring flottan och hamnar och gavs en hög ställning i förvaltningen.

Med tiden blev von Platen en av Karl XIV Johans nära förtrogna och verkade i slutet av sitt liv som riksföreståndare i Oslo. von Platens ivrande för unionen mellan Sverige och Norge redan från tiden före 1809 hade gett honom tillfällen att etablera goda relationer med Norge. Kanalprojektet hade också en ambition att bidra till ett närmande mellan länderna genom att förbättra de öst-västliga förbindelserna.

Den återstående tiden fram till kanalens driftsättning som skedde i två etapper, 1822 för Västgötalinen och 1832 för hela kanalen, blev också att

en period där projektet utsattes för en återkommande och skarp kritik och prövning i riksdagen och i den allmänna debatten. Nya tidningar etablerades under den här tiden, och omfattande kritik och debatt kring kanalen fördes där fram. Kanalens direktion beskylldes för att berika sig själva på kanalprojektet och att i allmänhet bedriva projektet oskickligt och med för höga kostnader. von Platen försvarade sig i debatter och med en särskild "vitbok" år 1822 där kanalprojektets kostnader och genomförande redovisades med internationella jämförelser med liknande projekt som jämförelse och stöd.²³

Argumentationen till stöd för kanalen var nu tydligt politisk/samhälls-ekonomisk. Det var de långsiktiga tillväxtfrämjande och näringslivsutvecklande aspekterna som poängterades av von Platen och andra som stödde projektet. Att bidra till att skapa en bättre möjlig framtid för Sverige, handeln och näringslivet stod i fokus. Som ett sidospår under den här tiden, men som kunde hotat projektet mer grundläggande, genomfördes som ovan påpekats etableringen av Motala Verkstad.

Från 1822 kom också verksamheten i kanalbolaget att ändras till ett driftskede, då kanalens Västgötadel, som sträcker sig från Väneren till Vättern, sattes i drift. Kanalintäkter som nu började genereras bidrog till finansieringen. Dock inte i tillräcklig utsträckning. Driften var nu i gång och det privata ägandet fortsatte, även om det skulle vara föremål för många diskussioner under den kommande tiden.

Av de totala kostnaderna för projektet på omkring 9,5 miljoner riksdaler, nära tolv gånger mer än den ursprungliga kostnadsberäkningen, hade aktieägarna bidragit med cirka 30 procent. Göta kanal var således ett projekt som genomfördes i privat-offentlig samverkan. Dispyterna kring var gränsen mellan det statliga inflytandet och det privata ansvaret hade definierat händelserna under projektgenomförandet, och denna diskussion kom att fortsätta genom åren. Göta kanal drivs fortfarande som ett aktiebolag, men är statligt ägt sedan 1978.

Några slutsatser och reflektioner

Den här genomgången har beskrivit den ansats som tillämpas i det pågående forskningsprojektet för att strukturera det breda materialet kring Göta kanal. En sammanfattande kommentar som kan göras är att Göta kanal representerar ett av de största transportinfrastrukturprojekt som genomförts i Sverige. Som sjöfartsrelaterat projekt är det sannolikt oöverträffat. Senare kom järnvägsutbyggnaden att bli än mer omfattande och flera järnvägs- och vägprojekt i nutid i Sverige är också mycket stora.

Stora infrastrukturprojekt av den här typen blir omfattande inte bara som tekniska projekt. De får också betydelse för och samspelar med teknisk utveckling och innovationer, ekonomisk teori och praktik, organiseringsformer och en lång rad politiska aspekter. När projekten väl är genomförda bidrar de ofta till att omskapa geografiska sammanhang och att definiera kostnadsrelationer för transporter mellan olika geografiska positioner för lång tid framöver. Storleken på projekten, den långa tid som de förbereds och genomförs och deras allmänna komplexitet gör att arkivmaterial och andra kvarlevor från projekten ofta blir mycket omfattande.

Göta kanal och materialet kring Göta kanal uppvisar de flesta av dessa aspekter. Projektet tillkom i en politiskt ekonomisk kontext som var specifik för Sverige, präglad av förlusten av Finland och statsomvälvningen 1809, samt en därpå följande omorientering mot väster och det nya unionslandet Norge. Projektet drevs av en krets starka entreprenörer, med von Platen som den tydligaste företrädaren, men där det också ingick tydliga handelsintressen inte minst i Stockholm och Göteborg, politiska aktörer på central och regional nivå. Projektet blev på detta sätt en del i den nya kronprinsens och senare regentens Karl Johans agenda.

I grunden kan kronprinsen/kungen sägas ha haft en positiv bild av projektet, men under vissa perioder intog Karl Johan och regeringen en kritisk position, som i samband med avvecklingen av Kanaldiskonten. Göta kanal bidrog till att modernisera Sverige, under byggnadstiden men också under driftskedet. Moderniseringen av Sverige kan sägas ha varit ett av Karl Johans övergripande syften med sin regeringstid.

Med hjälp av ett flerdimensionellt angreppssätt och ett kronologiskt analyschema är det möjligt att beskriva och analysera projektet på ett

relativt översiktligt sätt. Hemvisten för de olika argument som anfördes i diskussionen kring projektet blir tydligare och projektets utveckling över tid genom olika faser klargörs. Denna ansats gör också att Göta kanalprojektet kan sorteras in i relation till samtida projekt i andra länder och i Sverige på ett enklare sätt, men också i relation till stora infrastrukturprojekt i vår egen tid, som också präglas av liknande förhållanden. I forskningsprojektets fortsättning drivs analysen vidare och fördjupas.

Appendix. Källmaterialet och tidigare forskning kring kanaler

Källmaterialet när det gäller Göta kanal är mycket omfattande. En bra förteckning över det mesta som skrivits kring Göta kanal ges i en bibliografi från Linköpings universitet.²⁴ Rent tidsmässigt kan materialet grovt delas in i perioden före det att beslutet om att bygga kanalen fattades under 1809–1810, material som hänför sig till byggperioden 1810–1832 samt material som rör den huvudsakliga driftsperioden från 1832.

Ett omfattande arkiv som omfattar kanal-bolagets handlingar, och en hel del anslutande handlingar, finns hos Landsarkivet i Vadstena. Hos Göta kanal-bolaget i Motala finns en del material kvar, men mestadels dupletter av Vadstena-arkivet. Handlingar tillhörande Göta kanals bankverksamhet, som bedrevs 1810–1817 i Göta kanal-diskonten, som kom att avvecklas från 1818, finns i Riksgäldskontorets arkiv vid Riksarkivet i Arninge. Riksgälden hade uppdraget, under flera decennier, att hantera en likvidation av bankrörelsen som drivits i kanalbolaget.²⁵

Det offentliga trycket innehåller omfattande dokumentation i anslutning till Göta kanal. Det gäller ärenden hos riksdagen och regeringen men också hos flera centrala och länsvisa myndigheter, som länsstyrelserna i de berörda länen. Omfattande fastighetsrättsliga dokument finns givetvis och olika processrelaterade frågor/dokument i anslutning till kanalbygget.

Privata arkiv och brevarkiv kompletterar den samlade dokumentationen. Baltzar von Platens brevsamling hos Kungliga biblioteket är en sådan källa. En annan är Thomas Telfords efterlämnade brevsamling, som finns hos Institution of Civil Engineers i London, Storbritannien.

Göta kanal och de politiska frågorna kring kanalprojektet var ett av de teman som kom att debatteras i stor utsträckning i massmedia i Sverige under hela projektets byggnadstid. Även här finns ett omfattande källmaterial att tillgå. Flera av tidningsdebatterna är beskrivna i den mest omfattande dokumentationen av Göta kanalprojektet som utkommit på svenska, Bring och Lundhs trebandsverk om Göta kanal som kom ut 1922 respektive 1930.²⁶

Den omfattande beskrivningen av projektet som ges av Bring och Lundh är gedigen i sin genomgång av källmaterial och ger i allt väsentligt en relativt korrekt kronologisk och tematisk genomgång av projektet. Det är dock en beskrivning som saknar direkta källhänvisningar vid citat som tyvärr gör böckerna svåra att använda annat än som sekundärlitteratur. Författarna fäster också genomgående mycket stor vikt vid Baltzar von Platen och hans roll för projektet, och blir här relativt okritiska i sin historieskrivning. Detta ger ett intryck av en tidigare historieskrivnings fokus på enskilda personers betydelse i stora samhällsförlopp, som inte framstår som modern.

von Platen var själv en flitig författare av skrifter kring Göta kanal. Bland de viktigare källorna till kanal-diskussion under denna tid finns hans skrifter från tiden 1806–1822, som argumenterar för projektet, beskriver hur det i detalj kan genomföras och slutligen argumenterar för att den valda genomförandeformen är den rätta och varför.²⁷

Centrala i den senare forskningen om Göta kanal är två doktorsavhandlingar från Linköpings universitet. Strömbäck beskriver projektet och dess nära anknytningar till Thomas Telford och Caledonian Canal.²⁸ Lindgren sätter i viss mån in Göta kanal i en bred beskrivning av staten och de privata kanalbyggarnas engagemang över längre tid.²⁹

En nyligen presenterad doktorsavhandling av den franske historikern Gauchet, ger en bred teckning av kanalprojektet som ett tekniskt och politiskt projekt som till stor del handlade om den nya regimen och dess försök att omorientera den svenska inrikes- och utrikespolitiken, samt sätter projektet i relation till samtida händelser i Frankrike.³⁰

Strömsholms kanal är ett projekt som det ofta är möjligt att relatera till när Göta kanal analyseras. En beskrivning av kanalprojektet från tiden är Schenströms avhandling, som ger en bred överblick över projektets till-

komst och genomförande fram till 1797.³¹ En utförlig beskrivning av finansieringsfrågorna finns bland annat i denna skrift.

Det finns en mycket omfattande internationell litteratur om kanal-eran och om specifika kanalprojekt. I det aktuella forskningsprojektet ligger fokus på omständigheter kring Caledonian Canal och Erie Canal, som båda var samtida projekt till Göta kanal. Bygget av Caledonian Canal och den roll som ingenjören Thomas Telford spelade beskrivs väl av Rolt och Burton.³² Byggsleden och tillkomst för Erie Canal har beskrivits i standardverket av transporthistorikern Shaw.³³ En bredare historisk beskrivning som mer fokuserar på sociala och politiska förlopp i anslutning till Erie-kanalbygget och de kommande processerna under driftskedet beskrivs av historikern Sheriff.³⁴

Det finns en mycket bred litteratur kring kanal-eran i allmänhet, som beskriver olika aspekter på denna. Exempel från senare tid är Dan Bogart, som i flera artiklar har belyst aspekter på sjöfart och kanalbyggande från en modern ekonomisk-historisk synvinkel. Ett exempel är en artikel om partitillhörighet och fraktionsbildning i samband med transportrevolutionen i Storbritannien, som visar på likheter från den politiska diskussionen i Sverige kring Göta kanal-projektet, där Söderköping och Norrköping under lång tid var i konflikt om den nya kanalens dragning.³⁵

Frågan om sambandet mellan infrastruktursatsningar och den industriella revolutionens inledning och fortsättning har analyserats av många forskare. Trew gör en bred jämförelse mellan olika infrastruktursystem i Storbritannien, där kanaler ingår som ett exempel, och pekar på att man kan se historien kring infrastruktursystemens framväxt som en långsiktig läroprocess inom området finansiella tekniker och metoder.³⁶ Den mer organisatoriskt inriktade beskrivningen, främst av järnvägssystemen, som Chandler gjorde i sin klassiska analys av företagsledning och organisation innefattar också, mindre uppmärksammat, en bakgrund från kanalbyggare-
ran.³⁷

Kompletterande finansiella perspektiv på kanalbyggande finns hos Arnold & McCartney, som pekar på att avkastningen förefaller hög i flera av de tidiga kanalprojekten i England, men att det kan förklaras av att redovisningsreglerna användes relativt fritt och inte med den innebörd vi vanligen ser idag.³⁸ Till exempel såg man ofta företagen ur ett ettårigt

perspektiv med mer av ett likviditetsperspektiv än ett långsiktigare kostnadsperspektiv.

En klassiker på området finansiering av kanalprojekt är annars Ward, som gör en mycket noggrann genomgång av kanalprojekten i England under 1700- och 1800-talen. Fokus är här projekten i sig, finansiärerna och den finansiella tekniken mer i detalj.³⁹ Mer övergripande perspektiv på balansen mellan offentligt och privat engagemang i infrastruktursystemen i Europa från 1800-talet och framåt finns hos Millward. Denna analys visar på en långsiktigt pågående växelverkan mellan offentliga aktörer och privata aktörer i dessa system, där perioder med olika tonvikt avlöser varandra.⁴⁰

När det gäller transportmarknadens uppbyggnad och förändringar i Sverige under den studerade tidsperioden är Thomas Thorburns mycket ambitiösa arbete som beskriver tiden 1780–1980 synnerligen hjälpsamt.⁴¹ En annan viktig källa inom detta område är den grundforskning om historiska nationalräkenskaper som bedrivits av ekonomisk-historikern Olle Krantz.⁴²

Ett stort transportinfrastrukturprojekt som Göta kanal kan slutligen också ses som ett projekt som drivs för att påverka och befästa en syn på nationen och den nationella identiteten. Sambandet mellan etableringen av nationell identitet och vetenskap/teknik diskuteras i en antologi redigerad av Harrison och Johnson, där just kanalprojekt som Erie Canal lyfts fram från detta perspektiv. Det är ett tema som jag utvecklar i en annan del av forskningsprojektet, men som kan ses som en del av den bredare politiska och samhällsliga kontexten.⁴³

Summary

Göta kanal is one of the largest transport infrastructure projects in Sweden to this date. It connects the lake Vänern to the Baltic Sea through a canal spanning around 87 kilometres of excavations, with an elevation of 91 meters above the sea-level and with 58 locks. Through a canal from lake Vänern to the North Sea at Gothenburg, Trollhätte kanal, which was opened in the year 1800, the Baltic Sea and the North Sea were connected.

Göta kanal was constructed during the period 1810–1832 and has been in operation ever since its inauguration in September 1832. The final costs of the canal summed up to approximately 9 million Riksdaler, which was substantially larger than the initial cost estimate of about 800,000 Riksdaler. The project was carried out as a joint public and private partnership, where private sector actors paid around 30 per cent of the final costs.

All through the project, the Göta kanal corporation was involved in disputes and debates with external stakeholders and opponents, who argued that the project was ill-conceived and never would bring all the positive social and economic benefits that the project aspired for. Besides major technological, organizational and financial difficulties, the project also had to grapple with a formative political and social environment produced by the new Swedish constitution, introduced in 1809. There was indeed a multifaceted political economy framework affecting the project from its initiation to its finalization.

This paper, a report from an ongoing research project at Uppsala University, explores some of these issues and the use of a co-evolutionary framework for analysing the Göta kanal project. It discusses briefly to what extent the Göta kanal project has similarities compared to other major canal-projects at the time, primarily in Sweden, the United States and Britain. A model for a categorization based on a co-evolutionary framework of the project's development over the studied time-period, broadly 1800–1832, is thereafter presented to suggest a framework for a condensed description of the Göta kanal project. The analytical framework facilitates an overview of the project and makes it comparable to contemporary major infrastructure projects which often are characterized by similar events and challenges as the Göta kanal project.

Källor och litteratur

Altshuler, Alan, A. & Luberoff, David, E, *Mega-projects: The changing politics of urban public investment*. Washington, D.C. 2004.

Andersson-Skog, Lena, "Political Economy and Institutional Diffusion: The Case of Swedish Railways and Telecommunications up to 1950", i: *Institutions in the Transport and Communications Industries. State and Private Actors in the Making of Institutional Patterns, 1850- 1990*. Canton 1999.

Andersson-Skog, Lena & Ottosson, Jan, "Institutionell teori och den svenska kommunikationspolitikens utformning – Betydelsen av ett historiskt perspektiv", *Working Papers in Transport and Communication History* No 1 1994.

Andersson-Skog, Lena & Krantz, Olle, "Transport Institutions Used as Politics: The Swedish Case", *Institutions in the Transport and Communications Industries. State and Private Actors in the Making of Institutional Patterns, 1850- 1990*. Canton 1999.

Arnold, Anthony J. & McCartney, Sean, "'Veritable gold mines before the arrival of the railway competition': but did dividends signal rates of return in the English canal industry?", *Economic History Review*, Vol. 64, No 1, 2011.

Bogart, Dan, "Party Connections, Interest Groups and the Slow Diffusion of Infrastructure: Evidence from Britain's first Transport Revolution", *The Economic Journal*, Vol. 128, No. 3, 2016.

Brage, Christina, *Skrivet om Göta kanal 1516–1986: en bibliografi från forskningsprojektet Göta kanal*. Linköping 1987.

Bring, Samuel & Lundh, Herbert, *Göta kanals historia, del 1*. Uppsala 1922.

Bring, Samuel & Lundh, Herbert, *Göta kanals historia, del 2*. Uppsala 1930.

Burton, Anthony, *The Canal Builders – The Men who Constructed Britain's Canals*. Barnsley 1972/2015.

Burton, Anthony, *Thomas Telford, Master Builder of Roads and Canals*. Barnsley 2015.

Carlsson, Sten, *Gustaf IV Adolfs fall: krisen i riksstyrelsen, konspirationerna och statsvälningen (1807–1809)*. Lund 1944.

Carlsson, Sten & Rosén, Jerker, *Svensk Historia*, del 2, fjärde upplagan. Stockholm 1980.

Chandler, Alfred, D, *The Visible Hand, The Managerial Revolution in American Business*. Cambridge, MA 1977.

Eriksson, Martin. "Framväxten av ett nationellt infrasytem för civilflyget: Staten, kommunerna och de svenska trafikflygplatserna 1921–1967.", *Umeå Papers in Economic History* No. 30 (2007).

Flyvbjerg, Bent, *Rationality and power: Democracy in practice*. Chicago 1998.

Gauchet, Thomas, *A political history of the Gotha Canal Technology, infrastructure and power in Northern Europe (1790s - 1832)*, sammanfattning på engelska av doktorsavhandlingen *Une histoire politique du canal de Göta: technique, infrastructure et pouvoirs en Europe du Nord (années 1790 - 1832)*. Paris 2020.

Harrison, Carol E, & Johnson, Ann, "Introduction: Science and National Identity", *Osiris*, Vol. 24, No. 1, 2009.

Hasselgren, Björn, *Transport Infrastructure in Time, Scope and Scale, An Economic History and Evolutionary Perspective*. Basingstoke 2018.

Hasselgren, Björn, "Par i skeppsbyggnad", i: *Fredrik Henrik af Chapman, myt och verklighet*. Stockholm 2020.

Heckscher, Eli F, *Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa*. Stockholm 1935–49.

Höjer, Torvald Torvaldson, *Carl XIV Johan, Kronprinstiden*. Stockholm 1943.

Krantz, Olle, *Studier i svensk godstransportutveckling med särskild hänsyn till lastbilismens expansion efter 1920*. Lund 1972.

Krantz, Olle, "The Competition between Railways and Domestic Shipping in Sweden 1870-1914", *Economy and History*, Vol. 15. 1972.

Krantz, Olle, *Historiska Nationalräkenskaper för Sverige: Transporter och kommunikationer 1800–1980*. Lund 1986.

Kärrlander, Tom, *Malmö diskont – en institutionell analys av en bankkras*. Stockholm 2011.

Lindgren, Hans, *Kanalbyggarna och staten, offentliga vattenbyggnadsföretag i Sverige från medeltiden till 1810*. Linköping 1993.

Magnusson, Lars, *Sveriges ekonomiska historia*. Lund 2014.

Magnusson, Lars & Ottosson, Jan (red), *Evolutionary Economics and Path Dependence*. Cheltenham 1997.

Millward, Robert, *Private and Public Enterprise in Europe, Energy, Telecommunications and transport 1830–1990*. Cambridge, United Kingdom 2005.

Ottosson, Jan, "Path Dependence and Institutional Evolution. The Case of the Nationalisation of Private Railroads in Interwar Sweden", i: *Evolutionary Economics and Path Dependence*. Cheltenham 1997.

Petri, Gunnar, *Hans Järta – en biografi*. Stockholm 2017.

von Platen, Baltzar, *Afhandling om Canaler genom Sverige med särskildt avseende å Wenerns sammanbindande med Östersjön*. Utan tryckort 1806.

von Platen, Baltzar & Telford, Thomas, *Berättelser samt kostnads- och ersättnings-förslag rörande den föreslagna Göta kanalen*. Stockholm, 1809.

von Platen, Baltzar, *Försök till utredning af följderna utaf den arbets-methode vid Götha Canal blifvit brukad samt dervid använd kostnad jemte en blick på denna canals blifvande nytta*. Linköping 1822

Rolt, Tom. *Thomas Telford*. London 1959.

Schenström, Magnus, *Afhandling om Strömsholms canal och slusswärk, af Magnus Schenström*. Upsala 1797.

Schön, Lennart, *En modern svensk ekonomisk historia: tillväxt och omvandling under två sekel*. 4 uppl. Lund 2014.

Shaw, Ronald, E, *Erie Water West. A History of the Erie Canal 1792–1854*. Lexington 1966.

Sheriff, Carol, *The Artificial River – And the Paradox of Progress 1817–1872*. New York 1996.

Strömbäck, Lars, *Baltzar von Platen, Thomas Telford och Göta kanal. Entreprenörskap i brytningstid*. Stockholm 1993.

Thorburn, Thomas, *Economics of Transport: The Swedish Case 1780–1980*. Södertälje 2000.

Trew, Alex, "Infrastructure Finance and Industrial Takeoff in England", *Journal of Money, Credit and Banking*, Vol. 42, No. 6, 2010.

Ward, James R, *The Finance of Canals in Eighteenth-Century England*. Oxford 1974.

Noter

- ¹ Altshuler & Luberoff 2004 samt Flyvbjerg 1998.
² Se till exempel Burton 1972/2015, s. 58 och Ward 1974, s. 1.
³ Teknik används här som ett bredare begrepp i betydelsen läran om tekniker eller system av tekniker, som till exempel kanalbyggnadsteknik som i sig innefattar flera olika applicerade tekniker eller teknikområden.
⁴ För en genomgång se Strömbäck 1993.
⁵ Burton 2015.
⁶ Carlsson & Rosén 1980, s. 210–301.
⁷ Carlsson 1944.
⁸ Höjer 1943.
⁹ Heckscher 1935–49.
¹⁰ Magnusson 2014.
¹¹ Schön 2014.
¹² Hasselgren 2018.
¹³ Hasselgren 2018 innehåller även genomgång av forskningsläget som underbygger figuren.
¹⁴ Bring och Lund 1930, s. 254ff.
¹⁵ "Kungl. Maj:ts nådiga privilegium för Götha Canal Bolag", 11 april 1810
¹⁶ Mer om detta i Hasselgren 2020.
¹⁷ von Platen 1809
¹⁸ I Sverige har forskning bedrivits kring andra infrastruktursystem med ett bredare perspektiv på socio-kulturella/samhälleliga och institutionella förhållanden. Andersson-Skog & Ottosson 1994, Andersson-Skog & Krantz 1999, Andersson-Skog 1999, Eriksson 2007, Magnusson & Ottosson (red) 1997 och Ottosson 1997 har gett viktiga bidrag till denna forskning.
¹⁹ von Platen 1806.
²⁰ von Platen 1809.
²¹ En bra översikt över de olika skeenden som föregick statsomvälvningen, med flera centrala personskildringar, ges i Sten Carlssons doktorsavhandling om *Gustaf IV Adolfs fall*, från 1944.
²² Petri 2017.
²³ von Platen 1822.
²⁴ Brage 1987.
²⁵ En redogörelse för diskontverksamheterna i Malmö-diskonten, Göteborgs-diskonten och Göta kanal-diskonten, som samtliga avvecklades från 1818 finns i Kärrlander 2011.
²⁶ Bring & Lundh 1922, Bring & Lundh 1930.
²⁷ von Platen 1806, von Platen 1809, von Platen 1822.
²⁸ Strömbäck 1993.
²⁹ Lindgren 1993.
³⁰ Gauchet 2020.
³¹ Schenström 1797.
³² Rolt 1959, Burton 2015.
³³ Shaw 1966.
³⁴ Sheriff 1996.

³⁵ Burton 2016, Bogart 2016.

³⁶ Trew 2010.

³⁷ Chandler 1977.

³⁸ Arnold & McCartney 2019

³⁹ Ward 1974.

⁴⁰ Millward 2005.

⁴¹ Thorburn 2000.

⁴² Krantz 1972, Krantz 1972, Krantz 1986.



Design som konkurrensmedel

– den sista Amerikabåtens form och inredning

David Leidenborg

Inledning

Fartygsinredningar på Atlant- och kryssningsfartyg kan enkelt sammanfattas med: "Design som konkurrensmedel". Redan under det sena 1800-talet tävlade rederierna med varandra om att ha de mest exklusiva och påkostade fartygsinredningarna. Lyx och flärd var honnørsorden. Engelska White Star Line gick till och med så långt att de prioriterade inredningarna och lyxen framför en snabb överfart.¹

Under 1950-talet tog nyproduktionen av passagerarfartyg fart igen efter andra världskriget. Den tekniska utvecklingen hade förändrat fartygsinredningen, men det fanns fortfarande två huvudinriktningar, den nationalistiska och den moderna eller samtida som mer såg till passagerarnas komfort och inte till storslagna händelser ur en nations historia. De

tekniska landvinningarna gällde framför allt stabiliteten. Fartygen började utrustas med fenstablisatorer och slingertankar, något som motverkade krängningar i kraftig sjögång. I och med detta kunde fartygsinredarna arbeta med lösa stolar och inredning – allt behövde inte längre vara fastskruvat för att klara svår sjögång.

Men under 1960-talet slog den samtida inredningsstilen igenom fullt ut genom att ett antal stora passagerarfartyg sattes i trafik: *Rotterdam* 1959, *France* 1962, *Shalom* 1962, *Raffaello* och *Michelangelo* 1965. De här fartygen hade en blandning av specialritade och samtida massproducerade möbler. Fartygen rönt stor uppmärksamhet för sina ljusa, luftiga och koordinerade inredningar. De representerade den moderna fartygsinredningen.

För svensk del representerar Svenska Amerikalinjens (SAL) sista fartyg M/S *Kungsholm* från 1966 denna trend. *Kungsholm* är på detta sätt särskilt intressant då inredningen inte bara återspeglar den moderna fartygsinredningen i allmän bemärkelse, utan blir en form av transformering från de tidigare fartygen hos SAL där inredningen var utformad för att visa på vad svensk konstindustri och svenskt konsthantverk förmådde. SAL:s fartyg skulle därmed tjäna som en annons för Sverige och svenska företag.² När kryssningstrafiken på 1950- och 1960-talen blev allt viktigare i förhållande till reguljär Atlanttrafik hamnade i stället fokus på att erbjuda en miljö och service som skulle attrahera de kräsna amerikanska kryssningspassagerarna.³ Det blev mindre angeläget att i konst och inredning exempelvis visa historiska band mellan Sverige och USA. Amerikalinjen fortsatte att använda sig av svenska formgivare vid inredningen av fartygen, fast med ett förändrat uppdrag.

Under Svenska Amerika Liniens livstid från starten 1915 fram till nedläggningen 1975 har det funnits fyra fartyg som burit namnet *Kungsholm*. Men det har aldrig förekommit flera *Kungsholm* samtidigt utan de har avlöst varandra.

Denna essä beskriver två av sista *Kungsholms* interiörer och dess formgivning. Det saknas en mer omfattande dokumentation om fartygets form och inredning och arkiven är inte på något sätt fullständiga utan i många delar fragmentariska. Tidigare utgiven litteratur har inte heller aktivt gjort en djupare genomgång av vem som gjorde vad gällande form- och inred-

David Leidenborg (f. 1970) är MFA i designhistoria och designteori med inriktning på 1900-talets industridesign. David har bland annat föreläst på Högskolan Gotland och Konstfack och givit föredrag på Röhsska och Sjöhistoriska Museet. Han har även medverkat i böcker och radioprogram och är verksam som enhetschef för registratur och arkivfunktionen vid en statlig myndighet.

ning på M/S *Kungsholm*. Min metod får därför ses som ren grundforskning. Jag har arbetat på följande sätt för att lösa problemet. Jag har besökt Tillbergs Design i Viken för att få tillgång till deras arkiv, då Tillbergs Design hade ett övergripande ansvar för inredningen. Jag lade även mycket tid på att gå igenom de kända arkiven gällande SAL men ur ett designperspektiv och fick då fram material som tidigare inte presenterats. I strävan att försöka få en så komplett bild som möjligt besökte jag även University of Glasgow vilka förvaltar arkivet efter Jon Brown Shipyard, som byggde *Kungsholm*. Jag har även tagit med hur kritikerna i fack- och dagspress recenserade de här interiörerna i *Kungsholm* för att undersöka i vilken utsträckning kritikerkåren var enad eller delad i sin bedömning av dessa interiörer.

Herr Feder – *Kungsholms* formgivare

Claes Feder är något av en doldis i designvärlden. Han var autodidakt och började sin karriär hos Broströmskoncernen som intendentur- och informationsofficer på Amerikalinjens kryssningsfartyg. Via Broströms tekniska avdelning kom han till passageraravdelningen (PASS), som var den avdelning vilken hade störst inflytande och påverkan när det gällde fartygens utformning. Claes Feder var en mycket skicklig tecknare och hade varit inblandad i projekteringen av både *Kungsholm* av Vlissingen 1953 och *Gripsholm* av Genua 1957. På sitt visitkort satte han bara ordet "herr", vilket gjorde att han titulerade sig herr Feder och inte arkitekt eller formgivare.⁴ Feder erbjöds nu, endast 37 år gammal, uppdraget att bli ansvarig för det nya fartygets utformning och till sin hjälp hade han SAL:s projekteringsavdelning som var erfaren när det gällde att projektera nya fartyg. Rederiet hade mellan 1936 och 1963 projekterat fyra passagerarfartyg som beställts vid olika varv. Nu skulle man börja projektera det femte.

Ett viktigt dokument som till stor del bestämde *Kungsholms* utformning var den av passageraravdelningen framtagna specifikation över ett nytt kryssningsfartyg som benämndes "projekt - Drottningholm".⁵ Det skulle i dagens språk benämnas som en mycket detaljerad "designbrief" och var omsorgsfullt utarbetad av passageraravdelningens chef Göran von Essen



Nya *Kungsholm* ankommer Göteborg för första gången den 20 mars 1966. Claes Feder var ansvarig för designen av såväl, skrov, överbyggnad och skorstenar, vilka kom att få smeknamnet "firemans hats". Fartyget fick smeknamnet "Miss Sweden" på grund av sina smäckra linjer och ansågs internationellt vara ett av efterkrigstidens vackraste skepp.⁷ Fotograf: Gösta Lidén, bild hos författaren.

tillsammans med sin personal. Specifikationen var oerhört detaljerad och reglerade önskemål gällande såväl exteriören som interiören av fartyget och naturligtvis det viktigaste: passagerarnas utrymmen ombord. Exempelvis fastställdes det här att fartyget skulle ha två skorstenar, eftersom det var rederiets signum sedan 1925. Claes Feder var alltså tvungen att förhålla sig till de här kravspecifikationerna, när han skulle formge och gestalta såväl fartygets exteriör som interiör, eller som Feder själv beskrev det: "Det fanns många idéer och tankegångar och jag ritade rent dem".⁶

Kungsholms inredning- och konstnärliga utsmyckning

Som tidigare nämnts i inledningen tillkom alltså sista *Kungsholm* i 1960-talets tidsanda då den samtida inredningsstilen slog igenom fullt ut, och det speglas i hennes inredning. Tidigare hade rederiet bland annat kritiserats för att ha låtit inreda matsalen på tredje *Kungsholm* med kopior av

gustavianska stilmöbler.⁸ SAL:s ledning och Claes Feder hade nu noga studerat de inredningstrender som gällde för kryssningsfartyg. Möblerna på sista *Kungsholm* var till största delen specialritade av bland andra arkitekt Robert Tillberg. Däremot var de flesta av konstverken ombord på sista *Kungsholm* överflyttade från tredje *Kungsholm* (byggd 1953). Det var endast ett fåtal konstverk eller utsmyckningar som var nyanskaffade. Det fanns två skäl till denna lösning: det ena var att man sparade pengar och det andra var att tredje *Kungsholm* med sina 13 år på nacken inrymde konstverk med en epokmässig aktualitet. De kunde därför integreras i den nya inredningen utan att bli för dominerande eller upplevas som malplacerade eller aparta på grund av att de åldersmässigt eller gestaltningsmässigt inte fungerade i den nya inredningen.

Kungsholms inredning hade planerats långt före själva beställningen av fartyget. Rederiet hade gjort upp detaljerade planer över samtliga utrymmen i fartyget.⁹ Det här var ett nytt grepp då man annars brukade överlämna den här sortens planering till varvet efter direktiv från rederiet.¹⁰ SAL var dock ytterst angelägen om att visa på vad högklassig form och design kunde skapa av enhetlighet och trivsel för passagerarna ombord på fartyget och ville därför detaljstyra inredningsprocessen. Interiören skulle inte bara visa upp det bästa av svenska formgivares verk utan även ge den amerikanska kryssningspubliken en känsla av hem. På långkryssningarna bodde passagerarna upp till tre månader ombord och om fartyget bjöd på många olika formspråk kunde en känsla av disharmoni uppstå. I stället prioriterades en lugn och rogivande inredningsmiljö som samtidigt varken fick vara för likartad eller för tidsbunden.¹¹

Inredningens planering präglades också av att *Kungsholm* hade dubbla uppgifter som passagerarfartyg. Dels, och i första hand, skulle hon vara ett enklass kryssningsfartyg, dels, och i andra hand, skulle hon vara ett tvåklass linjefartyg för Nordatlanten. Stora delar av inredningen måste därför vara lätt att anpassa och inbördes kompletterande för olika ändamål samt uppfattas av passagerarna som enhetlig, det vill säga skillnaden mellan andra och första klass skulle vara så små att de i princip inte märktes av när fartyget gick som enklass kryssningsfartyg. Till skillnad från SAL:s tidigare fartyg hade *Kungsholm* också bara en entré, klasserna skildes åt först efter ombordstigning.¹²

Alla de här kraven gjorde att rederiet på ett tidigt stadium valde att vända sig till ett begränsat antal arkitekter, formgivare och konstnärer. De fick förhållandevis fria händer utifrån de givna förutsättningarna. Claes Feder samordnade arkitekternas, formgivarnas och konstnärernas arbete. Robert Tillberg var den svenske arkitekt som genom regelbundna besök hos de brittiska tillverkarna övervakade att intentionerna från honom själv och övriga inblandade inte blev missförstådda eller förvanskade. Den engelske arkitekten Geoffrey Tabb var samordningskoordinator med varvet för att se till att allt fullföljdes enligt intentionerna.¹³

Resultatet blev att *Kungsholms* inredning var utförd i vad som beskrevs som en tidlös, enkel stil med moderna och lättskötta material.¹⁴ Man bröt mot många traditionella föreställningar om hur fartygsinredningar skulle utföras, bland annat placerades sängarna tvärskepps. Färgerna var övervägande ljusa och samtliga material var valda utifrån perspektivet att de skulle vara rationella att sköta. För att utöka kapaciteten i de olika sällskapsutrymmena och för att få en möblering som vid behov enkelt kunde göras flexibel, användes lätta och smäckra möbler. Dessa behövde inte monteras fast eftersom fartyget hade stabilisatorer. I stort sett var alla golv- ytor i sällskapsrum och hytter dessutom täckta med mjuka mattor.

Men den största skillnaden mellan tredje *Kungsholm* och sista *Kungsholm* var placeringen av konsten. Tidigare hade de nationalistiskt präglade konstverken fått framträdande placeringar, medan de nu hamnade mer i skymundan. Nedgraderingen av nationalistiska konstverk var som tidigare nämnts i samklang med de inredningsideal som gällde för de passagerar- och kryssningsfartyg som byggdes vid denna tid. Sista *Kungsholm* var i första hand ett kryssningsfartyg som skulle konkurrera på en internationell marknad, där service och komfort stod i centrum snarare än nationell identitet.¹⁵ Nästan samtliga av de nyanskaffade konstverken saknade därför nationella inslag.

Kungsholm hade ursprungligen 18 sällskapsrum för passagerare, samt affärer, kontor och andra anordningar för resenärernas service och komfort.¹⁶ De två interiörer som presenteras i denna essä: förliga salongen och stora salongen tillhör de större och mer centrala av sällskapsrummen ombord på *Kungsholm*. De genomgick omfattande förändringar under de nio år som fartyget var i SAL:s ägo vilket tidigare aldrig redovisats.



Modell av förliga salongen eller "chartroom" daterad november 1963. På modellen ser man att verandorna ursprungligen inte ingick i förliga salongen utan var en del av promenaddäcket. Foto: Tillberg Design.

Förliga salongen – "Salong Bernadotte"

Förliga salongen, som ibland även omnämns som "observation lounge", var belägen högst upp i *Kungsholm* för att ge passagerarna fri utsikt genom 15 stora fönster placerade i frontskottet. Rummets storhet var den enorma fönsterväggen med fartygets finaste utsikt. Det är också förliga salongen som är den interiör vilken varit mest omskriven i den litteratur som finns tillgänglig men då inte första hand som en fartygsinredning utan som en Bernadotte-interiör.

Sigvard Bernadotte hade varit inblandad i den tidigare Amerikabåten

Gripsholms tillkomst 1957, då med hyttinredningar. Nu fick Bernadotte Interieur, greve Sigvard Bernadotte och arkitekt Veith Bethke, uppdraget att inreda Forward Lounge – eller den förliga salongen på promenaddäck. Det var nog av allt att döma Veith Bethke som stod för det faktiska arbetet medan Sigvard Bernadotte stod för varumärket och övervakade den konstnärliga och estetiska höjden gällande projektet.

Det fanns två golvnivåer i förliga salongen, en högre belägen vid fönstren med soffor och fåtöljer i grupper samt den lägre belägna delen där cocktailbar och ett stort dansgolv var placerade. Stora dörrar gav direkt kontakt med två rymliga, inbyggda verandadäck bordvarts på varje sida, även dessa med stora fönster.

Inredningen beskrevs i pressen som kvinnlig i fören och alltmer maskulin ju närmare cocktailbaren i den aktre delen man kom.¹⁷ Tanken var att passagerarna på dagtid huvudsakligen skulle samlas i den främre, ljusa delen av rummet där också ljuslätta textilier i form av gardiner förstärkte dagskaraktären. På kvällen drogs dessa gardiner för och passagerarna samlades i den bakre delen av rummet runt baren som hade mörkare textilier. Barens bakre vägg och diskfront var klädd med italienska keramiska plattor komponerade av konstnären Lennart Lindqvist. Hela baren kunde sedan döljas bakom en belyst skjutvägg som var beklädd med ett uppförstorat antikt sjökort.¹⁸

Alla små detaljer var genomtänkta och uppmärksamma passagerare imponerades av att det i golvet fanns infällda eluttag – när lunchbuffén dukades upp var det bara att ansluta värmehällarna till dessa. När buffén sedan plockades bort fälldes luckor över eluttagen som därmed blev osynliga.¹⁹

Samtliga väggar var inklädda i liggande panel av Hondurasmahogny. Fåtöljer och soffor formgivna av den danske designern Hans Olsen utgjorde huvudparten i möbleringen och de kunde lätt flyttas efter behov. Soffor och fåtöljer i den främre delen gick i ljusa färger som blågrönt och grått med en träram av palisander. I den bakre delen gick de i svart läder. Heltäckningsmattan var utförd i en mörk senapsgul kulör och i mitten av rummet var dansgolvet belagt med rosenträ. Belysningen var infälld i taket och styrkan kunde regleras. Utmed sidorna fanns det även mässingslampetter av nautisk karaktär. Nivåskillnaden krävde ett par trappsteg upp



Förliga salongen med sina panoramafönster i frontskottet, design Bernadotte Interieur 1966. Här ses originalinredningen med de smäckra danska sofforna och fåtöljerna designade av Hans Olsen. Längst fram till vänster de runda fartygsventilerna, vars form kom att återkomma i inredningen. I mitten dansgolvet, där man lyfte bort sofforna när det bjöds upp till dans. Här syns också den infällda belysningen i taket. Foto: Tillberg Design.

till den främre delen av rummet och där fanns ett skyddsräcke dekorativt utformat i mässing.²⁰

Den konstnärliga utsmyckningen bestod av två 1800-tals-sextanter upphängda på var sida om cocktailbaren, inramade äldre kartor och i panelen under fönstren i frontskottet två äldre kompasshus med tillhörande kompasser. Här fanns även två plexiglasskivor under vilka man kunde lägga aktuella sjökort som visade på fartygets rutt. Sigvard Bernadottes och Veith Bethkes intention var att ge hela rummet en starkt maritim prägel men samtidigt genom material och färgval skapa ett varmt och trivsamt intryck.²¹

Ett tema som återkom i inredningen var den klassiska runda fartygsventilen. I främre delen av rummet fanns det på båda sidor av väggen tre



Förliga salongen efter nyinredningen 1975. Till höger den belysta skjutvägg som var beklädd med ett uppförstorat antikt sjökort och som drogs för när baren var stängd. Intill en av de två 1800-tals sextanter som utgjorde det konstnärliga inslaget runt baren. I fonden ett av de två kajutorna där den runda formen av fartygsventilen tas upp i skärmväggen som skymtar fram samt ventiler över soffan tillsammans med en lanterna. Foto: Tillberg Design.

ventiler som vette in till verandorna på vardera sidan. Den runda formen återkom sedan i den bakre delen av rummet i de rumsavskiljare som skapade kajutorna – dessa fanns på var sin sida om baren där mindre sällskap kunde sitta lite mer avskilt. Verandorna på var sida om salongen var ursprungligen öppna och inredda med utemöbler, något som inte uppskattades av passagerarna som tyckte att inredningen här gav ett alltför kargt och kallt intryck. SAL tog till sig kritiken och i december 1966 nyinreddes verandorna och man stängde även den öppna passagen till promenaddäcket. Verandorna kunde efter ombyggnaden endast nås via förliga salongen.

En ytterligare förändring gjordes 1975 då Tillberg Design fick uppdraget att delvis nyinreda de här sällskapsrummen. Denna förändring har aldrig



Förliga salongen efter nyinredningen 1975. Närmast är dansgolvet med den nya stora ryamattan i abstrakt mönster och sittgruppen i form av högryggade fåtöljer. Till höger fönsterraden in till en av verandorna som ursprungligen var öppna men som sedan byggdes in. I den främre delen av salongen skymtas de nya karmstolarna som ersatte de danska möblerna. När det var danskvällar rullades mattan ihop och fåtöljerna lyftes bort. Foto: Tillberg Design.

tidigare presenterats i vare sig den litteratur som finns om SAL eller i artiklar i dags- eller fackpress. Dokumentationen runt inredningen fanns i Tillbergs Designs arkiv. I salongen och de omgivande verandorna byttes heltäckningsmattorna ut mot en med ett mönster i flera blå nyanser. Syftet var att få verandorna att bilda en helhet tillsammans med förliga salongen. Även möblerna byttes ut och en delvis ny färgskala introducerades. De danska sofforna och fåtöljerna ersattes med högryggade fåtöljer och soffor designade av Arne Norell, klädda i ett rutmönstrat beige tyg. Under sittgruppen som var placerad på dansgolvet när detta inte användes, lades en ryamatta i de kraftiga färgerna gult, orange, rött samt svart och vitt ut.



En av verandorna efter nyinredningen 1975. Detta var den andra omdaning av verandorna som ursprungligen var öppna med utemöbler vid leveransen 1966, vilket inte uppskattades av passagerarna. På hösten 1966 nyinreddes verandorna med draperade gardiner, rottingmöbler med kuddar i blått och ljusgrönt samt blomsterlådor fyllda med tropiska växter. Väggarna in emot salongen kläddes med mahogny. Foto: Tillberg Design.

Mönstret var abstrakt maskulint och precis som i Bernadotte Interieurs inredning var syftet att skapa en mer manlig interiör närmast baren.

Även i den främre delen av salongen byttes möblemanget ut och här ersattes fåtöljerna och sofforna med stoppade karmstolar med rundad rygg. Utmed sidorna placerades väggfasta soffor klädda i svart skinn. Belysningen kompletterades med väggarmaturer i form av nautiskt inspirerade fotogenlampor. Med den nya inredningen försvann en del av den strama inredningsfilosofi som Bernadotte Interieur konsekvent genomfört och som fått så mycket uppmärksamhet. Varför gjorde då SAL ett så stort ingrepp? Det var av samma skäl som för verandorna, de amerikanska

passagerarna upplevde att den skandinaviska inredningsfilosofin som präglade förliga salongen var för karg och stram. "Mysfaktorn" behövde höjas så att de amerikanska passagerarna skulle känna sig hemma, och därför fick en varmare färgskala införas tillsammans med mer "vanliga" möbler. Det här visar vilken stor makt de amerikanska kryssningspassagerarna hade – fick fartyget rykte om sig att inte vara perfekt kunde det innebära att passagerarna valde andra kryssningsfartyg.

I de omgivande verandorna byttes rottingmöblerna ut mot karmstolar med stoppad rygg och säte i samma beige tyg som soffor och fåtöljer i salongen. Karmstolarna var grupperade fyra och fyra runt kvadratiska bord. Mellan borden var golvlampor och blomlådor placerade som gav ett luftigt intryck. Fönstren fick luftiga gardinlängder som vid behov kunde dras för vid till exempel starkt solsken.

Stora salongen

Kungsholms största sällskapsrum på verandadäck var stora salongen på hela 570 kvadratmeter med plats för 400 sittande personer och sträckte sig från sida till sida på fartyget. I mitten av rummet fanns ett stort dansgolv samt en utdragbar scen för uppträdanden. Golvet på sidorna i salongen hade förhöjts i oregelbundna avsatser för att ta bort däcksbukten samt ge obehindrad utsikt över dansgolvet och scenen.²² Salongen skulle under dagtid fungera som ett stillsamt uppehålls- och sällskapsrum. Under kvällstid ändrades inriktningen till att vara ett festligt rum för dans och stora tillställningar.²³

Den stora utmaningen för Robert Tillberg som ansvarade för stora salongens inredning var att förena de här två funktionerna. Stora salongen fick inte framstå som en övergiven nattklubb under dagen, men skulle ändå ge en festlig stämning på kvällen. Den var dessutom ett genomgångsrum som på grund av sin storlek lätt kunde uppfattas som ödsligt. Robert Tillberg löste problemen på följande sätt: sidorna vid fönstren var upphöjda ett steg genom gradänger och taket var sänkt över dessa. Dagtid hade man från de stora fönstren på båda sidor i salongen en fantastisk utsikt och ett flödande ljus. På kvällen blev de här delarna av rummet, med hjälp av



Bakre fondväggen i stora salongen 1966, med Carl Harry Stålhanes konstverk "Midnattssol". Soffa och fåtöljerna är formgivna av Robert Tillberg och mattan av Ingrid Dessau och utförd av Kasthall. Foto hos författaren.

fördragna gardiner och dämpad belysning, intima små enheter med god sikt över salongen och dansgolvet. Mittpartiet av rummet öppnade sig med en större takhöjd och en välvd förgylld dom på cirka 125 kvadratmeter. Den utgjorde taket över dansgolvet och var överdragen med 24 karats guld som kunde belysas på olika sätt genom riktade spotlights som reglerades i ljusstyrka. Arbetsnamnet för stora salongen var "The Golden Room". Färgsättningen gick ut på att åstadkomma en diskret men festlig stämning som bakgrund åt både vardags- och festklädda människor. Guld och gyllengula toner härskade tillsammans med olika blå nyanser i rummet.²⁴

Det enda konstverket i stora salongen var Carl Harry Stålhanes stengodskonstverk "Midnattssol". Det bestod av sju solar monterade på en blå bakgrund. Konstverket bildade en halvrund fondvägg i salongen och beskrev hur den gyllene solen går över himlen mot kvällen och sedan övergår till silver under natten för att sedan komma tillbaka till zenit på



Stora salongen efter ombyggnaden 1975. I fonden scenen med det utdragbara scengolvet och framför, dansgolvet. Scenridån går i samma färgställning som de omklädda fåtöljerna, i orange och bordeaux. Ovanför dansgolvet den gyllene "domen" och vid sidorna syns de nya armaturena i mässing designade av Hans-Agne Jakobsson. Fåtöljerna är formgivna av Robert Tillberg och fanns i flera av fartygets sällskapsrum. Foto: Tillberg Design.

dagen, utan att försvinna från horisonten. Den största av solarna vägde upp emot 60 kilo och samtliga solar var fixerade i väggen med stora stålbultar som hade gjutits in i konstverket från början.²⁵

Kortväggarna i salongen var klädda med stående mjukt bleka paneler i betsat bokträ, detsamma gällde rummets pelare. Belysningen i stora salongen bestod av indirekt belysning, inbyggda spotlights, bordslampor med glasfot från Orrefors samt lampetter utmed fönsterraderna, som i likhet med bordslamporna kom från Orrefors och var formgivna av Carl Fagerlund.²⁶

Till stora salongen ritade Robert Tillberg en fåtölj som också förekom i



Stora salongen efter ombyggnaden 1975. Här ser man de nya fasta sofforna som följer räckets form utmed de förhöjda sidorna i salongen. Dessa fanns både på styrbords- och babordssida i salongen. Soffan avbryts i intervall med små integrerade bord med bordslampor formgivna av Carl Fagerlund Orrefors. Till vänster i fonden ses den nya golvarmaturen i mässing designad av Hans-Agne Jakobsson. Foto: Tillberg Design.

de flesta andra sällskapsrum ombord och som fanns med både hög och låg rygg. Det var en lätt stol som obehindrat kunde grupperas om och dessutom var avsedd för en ganska upprätt sittande publik eftersom de äldre passagerarna var en stor grupp på kryssningarna. Konstruktionen byggde på ett lätt skal av styroporplast som kunde kläs med olika material såsom textil eller läder. Fåtöljen skruvades sedan fast i ett benunderrede av metall eller trä, beroende på övrig inredning.²⁷

Färgskalan på fåtöljer och soffor i stora salongen gick ursprungligen i en brun-beige ton och mattan gick i blå toner med ett mönster formgivet av Ingrid Dessau och tillverkad vid Kasthall. Stora salongen var det sällskapsrum som hade lite av en nyckelposition bland sällskapsrummen. Här



Stora salongen efter ombyggnaden 1975. Bakre fondväggen med Carl Harry Stålhanes konstverk "Midnattssol". Den väggfasta soffan under konstverket är nu borttagen och ersatt med lösa fåtöljgrupper. Golvet är även upphöjt för bättre sikt mot scenen. Här ses även den nya heltäckningsmattan i vinrött med "ryamattskänsla". Foto: Tillberg Design.

genomfördes hattparader, sångnummer, dansuppvisningar, modevisningar och inte minst när en kryssning började lida mot sitt slut, dukades stora galasmörgåsbordet upp i stora salongen.

Även stora salongen ingick i det uppdrag Tillberg Design fick 1975 att nyinreda och komplettera både hytter och sällskapsrum ombord på *Kungsholm*. En större ombyggnad genomfördes av stora salongen där sittgrupperna omdisponerades. Flera stora fasta soffor monterades och en ny färgskala i bordeaux, rött och orange infördes i såväl textilier som möbler och mattor. Nya golvfasta armaturer i mässing installerades, formgivna av Hans-Agne Jakobsson. Den väggfasta soffa som funnits på fondväggen under Carl Harrys Stålhanes konstverk togs bort och istället placerades

lösa fåtöljer i grupper med soffbord framför fondväggen. Det nya helhetsintrycket skiljde sig färgmässigt därför avsevärt från det tidigare och tillsammans med omdisponeringen av soffor och fåtöljer fick stora salongen delvis en ny rumslig gestaltning.

Kritikernas syn på interiörerna

När kritikerna i dags- och fackpress recenserade nya *Kungsholm* 1966, var förliga salongen det sällskapsrum ombord där de flesta av kritikerna gav positiva recensioner och då framför allt över rummets nautiska karaktär. Även den mest kritiske av recensenterna arkitekten Cyril Morrow som i Svenska Slöjdföreningens tidskrift *Form* recenserade nya *Kungsholm*, konstaterade att "Rummet ger ett förnämt intryck som på ett abstrakt sätt är det som ter sig bäst i samklang med fartygets konstruktiva formgivning".²⁸ I tidskriften *Arkitektur* recenserade arkitekt Gunnar Sillén nya *Kungsholm* och han var överlag mycket positiv till fartyget, men när det gällde förliga salongen konstaterade han att "Trots den rikliga tillgången på fönster har man ingen känsla av närheten till vattnet"²⁹ och skriver vidare "Inredarna hade också en del funderingar om maskulin och feminin karaktär (det förra vid baren) som jag inte kunde följa".³⁰ Men recensenterna i dagspressen var samtliga mycket positiva och beskrev Förliga salongen som Salong "Bernadotte" och lovordade den långa fönsterväggen som var fartygets bästa utsiktsplats.³¹

Åke Perlström beklagade att förstaklasspassagerarna på Atlantöverfarter inte hade tillgång till stora sällskapsrummet – "The Main Lounge med sitt tjugofyra karats guldtak med sin mjuka, följsamma möblering och sin vida rymd onekligen är en av fartygets vackraste salar".³² Svenska Dagbladets recensent TENAX, sammanfattade "Gyllene Salen" eller "The Golden room" på följande sätt: "Hela inredningen i gyllengula och fräscht blå nyanser ger salongen en diskret men ändå festlig stämning".³³ Kurt Ekholm var den enda som var kritisk till Carl-Harry Stålhanes konstverk "Midnattssol" i stora salongen som han menade var "Ett något långsökt motiv med allt för stor tyngd i material och helhet trots många vackra detaljer som färg i färg anknyter till rummets festliga karaktär".³⁴

Vad recensentkåren skulle tyckt om den ombyggnad av förliga salongen och stora salongen som genomfördes 1975 kan man bara spekulera i, men gällande förliga salongen kunde de ha varit kritiska då ombyggnaden innebar att det som sedan mitten av 1950-talet benämnts som skandinavisk design nu ersattes med en mer traditionellt hållen inredning. Borta var de smäckra danska sofforna och fåtöljerna som till stor del utgjorde den skandinaviska inredningsfilosofin. När det gäller stora salongen är det svårare, då förändringen inte var så genomgripande utan mer bestod av nya färgval på textilier och mattor, samt viss omdisponering och ombyggnation. Men förändringen av färgval i såväl förliga salongen som i stora salongen ligger helt i tiden med de färgideal som rådde under mitten av 1970-talet. Detta kunde naturligtvis uppfattas av återkommande passagerare som att SAL även ville följa med de rådande inredningstrenderna och hålla fartyget inredningsmässigt uppdaterat.

En fråga man ställer sig är varför denna omfattande ombyggnad och uppdatering av inredningen inte kommunicerades till fack- och dagspress? Skälet till det kan vara att Amerikalinjen var under utredning inom Broströmskoncernen som 1975 tog beslutet att avveckla verksamheten.³⁵ Att i detta läge gå ut och meddela att företaget just gjort en betydande ombyggnad av *Kungsholm* var förmodligen inte något som prioriterades, utan det kom i stället bli ett argument vid försäljningen av fartyget.

Sammanfattning av design som konkurrensmedel

Gunnar Sillen sammanfattar sitt intryck av *Kungsholm*: "Det totala lugnet och bristen på spännande moment, som jag upplever som tråkigt, upplevs förmodligen positivt av kryssnings-passageraren. Och eftersom passagerarna är en huvudförutsättning för detta fartyg, så får man inte – som många kritiker anse att passagerarnas smak måste ignoreras om den inte stämmer med floskler som >>integration>> och >>teknostetik>>".³⁶ Här sätter Gunnar Sillen verkligen fingret på frågan om design som konkurrensmedel. Den är en konkurrensfördel så länge mottagaren uppfattar den som en sådan, om mottagaren däremot inte ser det så måste den förändras eller bytas ut, för att behålla kundunderlaget och därmed lönsamheten.

SAL var ett privatägt rederi inom Broströmskoncernen och hade inga statliga subventioner för den här trafiken vilket innebar att lönsamheten var ett absolut krav. SAL hade även ett stort antal stamgäster som återkom kryssning efter kryssning och det var naturligtvis viktigt att för dem visa att man kontinuerligt uppdaterade fartygets inredning.

Men *Kungsholm* är inte det enda fartyget som fått sin samtida inredning utbytt eller "uppggraderad" mot en mer "traditionell" inredning, ibland med tydliga referenser till äldre inredningsideal. Ett exempel på det är Cunardlinjens *Queen Elizabeth 2* (QE2) som byggdes på *Kungsholms* stapelbädd på John Brown Shipyard i Clydebank, Skottland. När QE2 gjorde sin jungfrufärd 1969 var hon inredd med det absolut bästa av samtida inredning, såväl möbler som textil, och hon hade i vissa avseenden en nästan futuristisk inredning. Varvet och Cunardlinjen hade tagit intryck av hur SAL organiserat arbetet runt form- och inredningen av *Kungsholm* under Claes Feder och skapat en liknande organisation under inredningsarkitekten Dennis Lennon.³⁷

QE2 kom under 1970-talet fram till 2000-talet att vara världens enda kvarvarande linjefartyg i reguljär Atlantrafik och då ensam representera en klassisk Atlantångare eftersom de flesta rederier avvecklade sin verksamhet under 1970-talet på grund av olönsamhet. QE2 genomgick ett antal omfattande renoveringar under sin aktiva tid från 1969 till 2008 då fartyget såldes. Vad som är intressant är att på QE2 byttes de samtida inredningarna ut mot vad som skulle kunna kallas mer "traditionella" precis som på *Kungsholm*. Anledningen var densamma, det vill säga att passagerarna upplevde den samtida inredningsstilen som kall och stram. När QE2:s efterföljare *Queen Mary 2* (QM2) planerades, kom flera av fartygets inredningar att vara inspirerade av inredningarna från första *Queen Mary* och *Queen Elizabeth*, som båda inreddes i 1930-talets stildesign art deco. Jag frågade Cunards marknadsavdelning 2017 varför man valt att inspireras av dessa äldre inredningar i stället för samtida och fick svaret "det våra passagerare vill uppleva är Downtown Abbey at Sea".³⁸ Man kan då konstatera att i dagens Atlantfartyg är konkurrensmedlet att designa en illusion där passagerarna uppfattar sig genom inredningen som deltagare i 1930-talets jetset som regelbundet korsade Atlanten med någon av the "Queens" och den känsla av flärd och exklusivitet som omgärdade

detta resande. Att resa med ett Atlantfartyg som har en modern samtida inredning är däremot inte av samma intresse vilket gjort att utvecklingen av samtida inredning på Atlant- och kryssningsfartyg stagnerat. Detta bekräftas också av Fredrik Johansson, Senior Partner och VD vid Tillbergs Design som varit inblandad i flera ombyggnads- och nybyggnadsprojekt på både QE2 och QM2. Han konstaterade att för varje ombyggnad blev QE2 invändigt äldre och äldre med stora inslag av nostalgi.³⁹

I dag anlitar rederierna enskilda kända formgivare som kommer med idéer och eventuella koncept. Därefter får designkontor som är specialiserade på fartygsinredningar komma in och tolka samt projektleda själva utförandet. Det krävs omfattande proffskompetens och personalstyrka för att genomföra den här typen av uppdrag vilket har fått till följd att många tidigare designkontor tappat kunder. Det gäller även Tillbergs Design som tappat flera rederier till konceptet med att anlita enskilda kända formgivare, trots att de är mycket väletablerade. Det innebär att rederierna idag till stor del frångått konceptet med egna anställda designkoordinatorer som ansvarade för inredningen av rederiets nybyggnationer, vilket var en stor framgångsfaktor för såväl *Kungsholm* som QE2.

Summary

Interior design of Atlantic liners can be summarised as design as a marketing tool. In the late Nineteenth Century, with the development of North Atlantic passenger routes well under way, luxury liners began to appear in the leading merchant fleets, designed to satisfy the demands of a rich and predominantly American traveling public. The shipping companies competed for passengers by offering the most modern and luxurious liners with magnificent interiors - "how you travel is who you are".

After the second World War, several new liners were built for cruising liners which prioritized comfort rather than luxury. In this era, Sweden was represented by the Swedish American Line (SAL) and its superliner M/S *Kungsholm*, delivered in 1966 from John Brown shipyard on the Clyde estuary near Glasgow. She was the last Atlantic liner and cruise ship delivered to any Swedish shipping company and became extremely

popular among travellers and customers. Claes Feder was the designer behind this success. "Mr Feder", as he called himself, was a self-taught designer and artist that had worked in different positions for SAL. At the junior age of 37, he was appointed Design coordinator for the new superliner that became the last *Kungsholm*.

This essay describes two of the most famous interiors in the new liner, the forward lounge, designed by Count Sigvard Bernadotte and interior architect Veith Bethke, and the main lounge, designed by Robert Tillberg, as examples of how design functioned as a marketing tool aboard the *Kungsholm*.

In this respect, the new *Kungsholm* was enthusiastically received. The press was incredibly positive to the new liner, and articles were written in the newspapers with comments like "A magnificent liner, extremely elegant designed with a certain feeling for grace and dignity". Yet there were also critical opinions, especially in the magazine *Form*, published by Swedish Society for Arts, Craft and Design and the architect Cyril Morrow, who at this time presented new ideas about "Design for ships with a new function". He was critical to the exterior and interior design of the ship. This criticism must be seen in the light of the regarding arts and craft and styling during the 1960s.

The interiors, forward lounge and main lounge was redesigned in 1975, with new furniture, carpets, and fabrics in new colours, designed by Robert Tillberg Design. The biggest change was in the forward lounge. Why did SAL redesign these interiors after only nine years? The answer lies in the use of design as a marketing tool. The passengers didn't appreciate the Scandinavian contemporary design and to avoid losing passengers to other liners SAL needed to change it to a more common or classic interior. SAL also had a lot of recurring passengers, and it was important to show that the interiors were up to date. These new updates of the interiors were never communicated to the press, and the pictures in this essay have never been exposed in any publication. The reason why SAL did not send out a press release is probably connected to the fact that SAL decided to end their passenger services during the autumn of 1975 and therefore put up *Kungsholm* and *Gripsholm* for sale.

However, *Kungsholm* is not the only liner where the interior has been

changed from contemporary modern to classical style with a nostalgic touch. The *Queen Elizabeth 2*, Cunard Lines' new liner became very famous in 1969 for her modern contemporary interior design. Nevertheless, during the period 1969–2008 her interior design was updated several times. The new design of her interior was inspired by the 1930s art deco, which made the interior older and older in relation to the age of the ship. When designers were asked about the reason behind this shift, they replied that since the passengers wanted the air of that golden era when rich people went on this liners from Europe to America, they are not interested in modern contemporary design. And when using design as a marketing tool, the passenger must have what they want in the form of the nostalgic and golden era of luxury liners at sea.

Källor och litteratur

Otryckta källor

Landsarkivet i Göteborg (GLA):
AB Svenska Amerika Linien GLA/C0119:45

Sjöfartsmuseet i Göteborg (SMG):
Svenska Amerika Linjen 1915–1975

University of Glasgow Archive Services:
Kungsholm (1966)

Intervju med Fredrik Johansson, Senior Partner och VD Tillbergs Design
Sweden, Höganäs 2012-10-24.

Samtal med Cunards representant på resebyrå Globetrotters första kryssningsmessa i Stockholm 2017-04-11.

Tryckta källor

Ekholm, Kurt, "Inredningen i nya Kungsholm", *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning*, 2 maj 1966.

Harvey, Clive, "M.S. KUNGSHOLM the last White Viking, Part 1 & 2", *Sea Lines – The magazine of Ocean Liner Society*, Issue 48 Autumn/Fall 2007/Issue 49 Winter 2008.

"Inredningen i nya Kungsholm premiärvisades. Tidlös elegans med ljusa och glada färger", *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning*, 19 april 1966.

Lind, Folke, "En så'n snygging och det är han som är hennes pappa", *Expressen*, 4 april 1966.

Mattsson, Britt-Marie, "Feders fartyg ska passa ihop med havet", *Göteborgs-Posten*, 1 augusti 2005.

Morrow, Cyril, "Design för fartyg med ny funktion i Svenska Slöjdföreningens tidskrift", *Form* nr. 6 1966.

Perlström, Åke, "Om Kungsholm och fartygsmiljöer", *Göteborgs-Posten*, 19 april 1966,

Sillén, Gunnar, "Om fartygsarkitektur", *Arkitektur* nr. 12, 1966.

TENAX (Sign.), "Nya Kungsholm magnifikt inredd. Tak av guld i flytande "lyxhotell"", *Svenska Dagbladet*, 19 april 1966.

Litteratur

Bruce, Peter, Dawson, Philip & Johnston, Ian, *QE2: Britain's greatest liner*. Isle of Man 2008.

Ericsson, Anne-Marie, *M/S Kungsholms inredning, Mästerverk i svensk art deco*. Kristianstad 2005.

Finamore, Daniel & Wood, Ghislaine, Editors, *Ocean Liners, speed and style*. W&A Publishing, London 2017.

Le Goff, Olivier, *Ocean Liners*. London 1999.

Philips-Birth, Douglas, *When Luxury Went to Sea*. Newton Abbot 1971.

Winberg, Christer, *Amerikabåtarna Från emigranter till miljonärer*. Mölndal 2007.

Noter

¹ Philips-Birt 1971, s. 7–8.

² Ericsson 2005, s. 9-10.

³ Philips-Birt 1971, s. 27–29.

⁴ Lind 1966.

⁵ Passageraravdelningens i Göteborg preliminära synpunkter på och önskemål beträffande ett ev. nytt passagerarfartyg – projekt Drottningholm (vilket senare ändrades till Salholm, då fartyget kunde få namnet Drottningholm), GLA.

⁶ Mattsson 2005.

⁷ Le Goff 1999, s. 119.

⁸ Winberg 2007, s. 263-265.

⁹ No. 728, Part II Hull specification, N. Passenger accommodation, John Brown & Co Ltd, 18 oct 1963. SMG.

¹⁰ PM Nya Kungsholm utfärdad av PASS. 27 januari 1966, SMG.

¹¹ PM Nya Kungsholm utfärdad av PASS. 27 januari 1966, SMG.

¹² Notes on new ship SALHOLM taken at several meetings in New York Office week January 19-25, 1963, GLA.

¹³ "Inredningen i nya Kungsholm premiärvisades. Tidlös elegans med ljusa och glada färger", Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, 19 april 1966; PM Nya Kungsholm utfärdad av PASS. 27 januari 1966, SMG.

¹⁴ "Inredningen i nya Kungsholm premiärvisades. Tidlös elegans med ljusa och glada färger", Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, 19 april 1966; PM Nya Kungsholm utfärdad av PASS. 27 januari 1966, SMG.

¹⁵ Philips-Birt 1971, s. 165-179.

¹⁶ No. 728, Part II Hull specification, N. Passenger accommodation, John Brown & Co Ltd, 18 oct 1963, SMG.

¹⁷ Perlström 1966.

¹⁸ TENAX (Sign.) 1966.

¹⁹ Harvey 2008, s. 17.

²⁰ PM Nya Kungsholm utfärdad av PASS. 27 januari 1966, SMG.

²¹ PM Nya Kungsholm utfärdad av PASS. 27 januari 1966, SMG.

²² "Däcksbukt", engelska "camber", innebar att däckens buktade nedåt i ytterkanterna, ursprungligen för att vatten snabbt skulle rinna av".

²³ PM gällande den arkitektoniska utformningen av Kungsholm, stora salongen, SMG.

²⁴ PM gällande den arkitektoniska utformningen av Kungsholm, stora salongen, SMG.

²⁵ PM gällande den arkitektoniska utformningen av Kungsholm, stora salongen, SMG.

²⁶ PM Public Rooms on the new Kungsholm decorated by leading designers, SMG.

²⁷ "Inredningen i nya Kungsholm premiärvisades. Tidlös elegans med ljusa och glada färger", Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, 19 april 1966; No. 728, Part II Hull specification, N. Passenger accommodation, John Brown & Co Ltd, 18 oct 1963. SMG.

²⁸ Morrow 1966, s. 386–389.

²⁹ Sillén 1966, s. 442.

³⁰ Sillén 1966, s. 442.

³¹ Ekholm 1966.

³² Perlström 1966.

³³ TENAX (Sign.) 1966.

³⁴ Ekholm 1966.

³⁵ SAL:s styrelseprotokoll nr 1 1975, GLA.

³⁶ Sillén 1966, s. 441

³⁷ Bruce, Dawson & Johnston 2008, s. 43–47.

³⁸ Samtal med Cunards representant 2017-04-22.

³⁹ Intervju med Fredrik Johansson, Senior Partner och VD Tillbergs Design 2012-10-24.



"An unalerted and poorly defended Swedish port" – operation Paul from the viewpoint of Luleå

John Turesson

Peter Hore's essay "Operation Paul – the Fleet Air Arm attack on Luleå in 1940" was first published in *Forum navale* 70. A translation in Swedish is now available in the book *I fred och örlog* edited by Gustaf von Hofsten.

In his essay, Hore describes that the British plan in June 1940 was to mine the entrance of Luleå with magnetic mines delivered by aircrafts starting from one or more carriers in the Norwegian Sea. As the aircrafts lacked range to return to the carriers, they would seek refuge in Finland.

Hore answers his question "Would Operation Paul have succeeded?" with:

Had the attack on Luleå taken place, there is little doubt that it would have succeeded, at whatever cost to the British, and it would deserve entry into the pantheon of naval warfare. (p. 101)

John Turesson (b. 1963), works with system development. Member of the Swedish Society for Maritime History and amateur historian focused on the Nordics 1940.

He also writes that:

At full scale, Operation Paul would have used three carriers and almost four times more aircraft (78) than were used during the Battle of Taranto (21) against a heavily defended Italian harbour, and at reduced scale would have used only a few less aircraft (18 or 15) against an unalerted and poorly defended Swedish port. (p. 100)

I found the assumptions of "an unalerted and poorly defended Swedish port" worth some investigation.

One of the most striking features of the Norwegian campaign was how the British staff planning often was based on assumptions, rather than intelligence gathering, and that the plans did not always blend favourably with reality. Admittedly, the Swedish armed forces in June 1940 had no combat experience and the newly raised air defences in particular had limited training, but Sweden was not completely without means to defend herself. It is always hard to evaluate a plan never executed so if Operation Paul would have become a success like Taranto or another Baclava style "Charge of the Light Brigade" is open for discussion. I see two major problems in Hore's account of operation Paul, namely that Luleå would be unalerted and that it was poorly defended.

Would Luleå have been unalerted?

From Hore's account of the British plan, we can read that:

There were two routes for the aircraft. One was to attack Luleå from the north-west, flying over the mountains and following the Gällivare-Luleå railway, the second was to launch in Porsangerfjord or Varangerfjord in northern Norway, "the latter being more suitable as there is more searoom", and fly over Finnish territory to attack Luleå from seaward and out of the sun." (p. 94-95)

If the aircraft were launched from south of Vestfjord (Bodø), the flight path over Swedish territory would be approximately 150 nautical miles, or a 90 minutes flight (arrow A in map 1). If the aircraft were launched

from West Tromsø, the flight path would be longer and closer to the inhabited areas along the Riksgränsen–Luleå railroad. The Swedish air observer network was active (blue lines on map 1) and due to the fighting in Norway, the observer line that initially followed the Inlandsbanan railroad in a North–South direction was moved westwards 30 nautical miles to a position between Sorsele and Porjus (see the red line in map 1); approximately one hour's notice from Luleå. In addition to the army's air observer chain, both the railroad authorities and the guard detachments spread along the railway were instructed to report unknown aircraft. By following the railroad, the British aircrafts would also overfly the Boden fortified area, Sweden's main garrison in the north with its own air defence consisting of a local observer chain and armed with twelve 75 mm guns and four 40 mm Bofors autocannons.²

If the British force attacked from North Cape, the slightly shorter flight path would pass Finnish territory. The Finnish observer network was demobilised during April, and only the Rovaniemi Area Air Defense Center (ilmapuolustusaluekeskus, IPAK) was active.³ If Rovaniemi wasn't overflowed, it would have been up to civilian individuals to send an alarm. Given the cooperation between Swedish and Finnish air defences established during the Winter War, any of these alarms would be shared across the border.

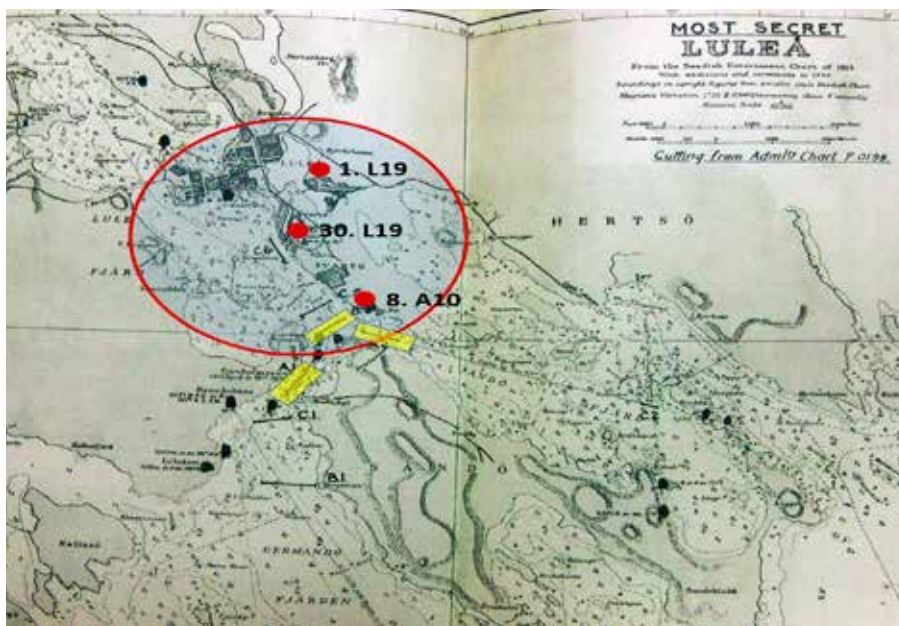
Sweden's east coast and the Swedish-Finnish border up to Karesuando were covered with observation posts no longer than ten kilometres apart. The direct path from Vestfjord to Luleå would cross the Swedish observer line some half an hour before the arrival of the aircrafts at Luleå (arrow B in map 1). Thus, in the best case, the aircrafts would have passed unnoticed between Rödkallen's and Hindersön's observation posts in the Luleå archipelago after an hour's journey over Finnish territory (arrow C in map 1). In such a case, the Swedish defenders would have been taken by surprise.



Map 1. Possible British flight paths overlaid a map of the Swedish air observer network in June 1940.⁴

A poorly defended port?

Luleå air defences by the end of May 1940 consisted of two 40mm Bofors guns and six 75 mm AA guns. Another battery, "30. Lvautomatkanon-troppen L19" with two 40 mm guns, was placed on the hill just behind the ore loading quays. "8. Lvkanonbatteriet A10", a battery of three 75 mm guns was placed on Svartön, with a free arc of fire towards the entrance of the harbour and the harbour basin. A second 75 mm battery, "1. Lvkanonbatteriet L19", was based in the eastern part of Luleå.⁵ The 75 mm guns were equipped with both high explosive and shrapnel grenades designed against low flying aircrafts. The latter exploded at a set range and threw 300 11-gram lead balls in a cone, 17 meters wide and 100 meters deep. Each battery also had a twin 8 mm anti-aircraft machine gun for close defence.



Map 2. The red circle represents the area covered by the 40 mm guns and the red dots the positions of the batteries. If a one-carrier raid with 18 aircraft had been implemented, only mine lines A1, A2 and B5 were to be laid,⁶ marked with yellow boxes.

The planned attack

The Svartön lighthouse guided mariners into the harbour basin of Luleå. British planners used the lighthouse as a range mark for the B5 mine line. The A2 mine line in the eastern entrance was also within half a mile's distance from the lighthouse and the A1 mine line a nautical mile further south. The British pilots would just line up their Fairey Swordfish biplanes with the mine line and drop the rather fragile mine from an altitude below 250 feet (76 meters) at a maximum speed of 100 knots (185 km/h or 50m/s).⁷ According to Hore, the H-Hour was set to 05:00, which means bright daylight.

For the Swedish air defence, the entrances to the harbour had a similar importance. "8. Lvkanonbatteriet A10" was deployed a few hundred

meters north of the lighthouse and could engage the attackers before they reached the release points. Whether the other air defences would engage before a mine release or not would depend on the attacker's flightpath.

As the aircrafts were not expected to return, losses might not have been considered as an issue as long the mines were dropped in the harbour or at its entrance. So, the main issue is whether the air defences would engage the aircrafts before they delivered the mines.

Measuring success - for how long would the port of Luleå have been closed?

The port would be closed for some time just by a British mine warning, but how long would it take to clear the mines and resume operations? And what effect would the delay have on German production based on Swedish raw materials?

British planning assumed that the port of Luleå would be closed for two months. The ore shipments from Luleå in June and July 1940 represented around 18 percent of Sweden's deliveries to Germany that year, so a complete standstill for two months would have some effect on German production.⁸ The record-breaking shipments during July 1940 of more than 100,000 tons above the monthly average was partly due to the ore storage built up during winter months.⁹ A delayed opening of the port would thereby result in more ore in storage when the port was opened. Routing shipping to Oxelösund could add another 100,000 tons per month so the net result would be a reduction of Swedish export between 12 to 18 percent.

It is also important to consider the Swedish mine-sweeping technology and the on-going transfer of technology from Germany in this respect. On June 11, Swedish authorities allowed German "civilian contractors" to lay a submarine net in Swedish territorial waters blocking the passage through the Sound between Elsinore and Helsingborg. In July 1940, Germany provided the Swedish navy with know-how of the British magnetic mines and sweeping techniques.¹⁰ The first Swedish magnetic sweep was ready for trials in September 1940. If the port in Luleå had been mined, it would undoubtedly have been faster and seen as of mutual benefit to clear the

mines with German assistance. Swedish authorities would of course have preferred to buy or charter German vessels under Swedish flag to maintain neutrality, but German built minesweepers¹¹ could make a port visit to Luleå and clear the mines within a couple of weeks. Thus, the net reduction of Swedish export could be reduced to about 5-10 percent.

To deny Germany 5 percent of the Swedish iron ore export for the cost of 18 Swordfish aircrafts with crew would, as long as the carrier survived, be considered as some sort of a success. However, as Germany had just occupied the Belgian and French iron mining districts, this meant that Sweden's share of German ore imports was halved.

British planning contained several assumptions based on wishful thinking to keep the plan alive. I might be affected by a hurt of Swedish pride, but the disregard of possible Swedish countermeasures still strikes me. The British Chiefs of Staff considered the pros and cons and eventually rejected the plan. And even if it had been implemented, I can't see that the consequences merit Operation Paul to be listed among Pearl Harbour, Taranto, or the Doolittle raid. I rather see Operation Paul closer to Operation Wilfred, the British mining of Norwegian territorial waters on the day before the German attack. Wilfred confused Norwegian decision-making without impeding the German attack.

References

Archival Sources

Krigsarkivet Stockholm (KrA)

Beredskapsverket, III Landförsvaret vol 37, Arméns Luftvärn ("Berv")
Beredskapsverket, IV Sjöförsvaret, VPM angående minspärren vid Viken.
Försvarsstaben Luftförsvarsavdelningen (L) F IV Luftförsvar, luftvärn och luftskydd, Vol 4-5, 1937-1940 Luftvärn, krigsorganisation.

Internet sources

Pajunen, Jussi. Ilmatähystyspalveluksesta alueelliseen ilmavalvontaan: Suomen ilmavalvonnan kehittäminen 1930-1942, 2017, available at: <https://www.doria.fi/handle/10024/130028>

Some documents once published on the internet page of "HMS Glorious, Ardent & Acasta Association". The webpage is no longer available online, only through the Wayback-machine. <https://web.archive.org/web/20110705021006/http://www.communicate.co.uk/hants/glarac/page1.phtml>. The maps used in Peter Hore's article are Appendix III and VI. I use appendix VIII "particulars with regard to mines and torpedoes" for the flight envelope for mine release.

Literature

Bergström, Hans and Swahn, Paul. *Minsvepare*. Falkenberg 1996.

Fritz, Martin. *German Steel and Swedish Iron ore*. Göteborg 1974.

Hore, Peter. "Operation Paul – the Fleet Air Arm attack on Luleå in 1940", *Forum navale* 70, pp. 84-105.

Johansson, Henning. *Järnvägsminnen 8, Minnen från malmhanteringen på Svartön i Luleå*. Stockholm 2009.

Johansson, Kurt. *En tagg I den svenska igelkotten*. Luleå 2004.

Lagerwall, Bengt. *Flottans neutralitetsvakt 1939–45*. Karlskrona 1991.

Notes

¹ KrA, Berv. Bilaga "Luftbevakningslinjer våren 1940".

² KrA, Fst LV F IV, vol. 4-5, appendix 22b, table with changes in deployment of upper Norrland (ÖN) Defense Region. These sources are part of what looks like an early and very detailed draft of air defence history during the period 1937-40, the official history completed after the war omits most details.

³ Mail conversation with Jussi Pajunen.

⁴ KrA, Beredskapsverket Arméns Luftvärn.

⁵ KrA, Fst LV F IV Vol. 4-5.

⁶ Acasta, Message To: C.in C.H.F. (543) (R) VAA (332) from Admiralty June 8, 1940.

⁷ Acasta, Appendix VIII "particulars with regard to mines and torpedoes".

⁸ Fritz 1974, p. 67. Note the volumes do not represent the weight of the ore but the weight of the iron content in the ore.

⁹ Johansson 2009, p. 27.

¹⁰ Lagerwall 1991, p. 46; Bergström & Swahn 1996, p. 26, 32.

¹¹ R-boats with magnetic sweeps or Sperrbrecher with VES or a combination thereof.



Kurt Almqvist och Svante Helmbaek Tirén (red.), *Havets bildspråk: galjonsfigurer och symboler* (Stockholm: Bokförlaget Stolpe, 2020), 264 s., ill., klotband.

Anmäld av Henrik Alexandersson

Galjonsfigurer är symboltyngda och färgstarka stävdekorationer som är djupt sammanlänkade med de stora vindskeppens färder över vattenklotet. Utsmyckningstraditionen sägs ibland ha upphört när stålskepp och ångkraft slog igenom. Men kanske ändå inte riktigt. Ett undantag var de stora seglande och lastdragande barkskeppen av stål, vars galjonsfigurer omhulldes av både besättning och redare. Numera pockar dessa saltstänkta relikter på vår uppmärksamhet när vi besöker något marinmuseum. Det handlar inte sällan om en variationsrik uppsättning av figurer som fått fäste på väggarna; människor, djur, väsen, gudar, gudinnor och andra gestalter. En av orsakerna till varför just dessa visuella objekt undkommit förstörelse och nedbrytning torde vara deras mänskliga drag. Tingen har förmänskligats.

I boken *Havets bildspråk. Galjonsfigurer och symboler* ställs vi inför en bildsvit av den så kallade Skagensamlingen eller Johnsonsamlingen. Denna unika samling består av ett trettiootal galjonsfigurer samt skeppsornamentik, som tidigare varit utsmyckning i en matsal i Skagen på Nordjylland. 1938 köpte Axel Ax:son Johnson in samlingen, och efter en lång magasineringstid deponerades den på Sjöfartsmuseet i Göteborg. Numera har föremålen integrerats i de marinhistoriska samlingarna på Engelsbergs bruk i Västmanland.

Sett som en helhet är boken ett förstklassiskt arbete, vad gäller såväl komposition som tryck. Fotografen Ola Torkelsson har på ett mästerligt vis lyckats förmedla galjonsfigurernas mänskliga konturer och betraktaren kommer nära in på föremålets detaljrikedom och slitage.

Antologins välskrivna textbidrag är författade av väletablerade experter

inom ämnesfälten maritim historia, marinarkeologi och museologi. Författarna lyckas tillsammans binda samman tidsperioden 1500 till 1800, och ibland sträcker sig utblickarna fram i vår egen tid. En annan styrka är de tydliga kontextualiseringarna och det materiella och visuella perspektivet.

I ett engagerat introducerande bidrag skisserar Svante Helmbaek Tirén antologins bakgrund, innehåll och forskningsproblem, vilket efterföljs av närmare 150 sidor med bilder av galjonsfigurer och skeppsornamentik ur ovan nämnda samling. Därefter tar Annika Bünz vid och förmedlar ett rumslig och tidsmässigt perspektiv på galjonsfigurer generellt, där inte minst tidigare forskningsinsatser, kunskapsproblem och museala kopplingar belyses. Sedan återvänder Helmbaek Tirén med en kortare skildring av galjonsfigurernas väg till Engelsbergs bruk. Sedan vidgas perspektivet återigen när Leos Müller skildrar problematiken om hur havet under lång tid varit ett åsidosatt tema i svensk historieskrivning. Här lämnas även en övertygande maritimhistorisk exposé gällande den historiska utvecklingen från 1500-talet fram till idag.

I de följande bidragen riktas sökarmen mot de monumentala skeppens utsmyckningar, vilka bevarats så väl av Östersjöns vatten. Flertalet av dessa skepp har kommit att bli nationella klenoder, inte minst som symboler för stormaktstidens Sverige. I Johan Rönnbys text hamnar det senmedeltida skeppet *Gribshunden* med dess monstruösa galjonsfigur i förgrunden för en intresseväckande utblickande och materiellt orienterad studie. Vidare lämnar Lars Einarsson en unik inblick i regalskeppet *Kronans* materiella värld, ett resultat av idogt marinarkeologiskt arbete som pågått under många år, och som hittills resulterat i trettiofem tusen föremål, varav femhundra är skulpterade. Här tydliggörs vidare hur skulpturerna var en integrerad del i skeppet, inte minst den (nästan) manshöga träskulpturen av Karl X Gustav iförd romersk krigardräkt som både då och nu pockar på uppmärksamheten. Bildspråk och symboler, inte minst användandet av lejon, och hur bilder användes för att visualisera skeppens namn och hemmahamn, lyfts fram i Niklas Eriksson bidrag om 1600-talets utveckling. Här fokuseras även på den nederländska skeppsornamentiken, där Eriksson tar hjälp av bland annat flöjtskeppen, vilkas utsmyckning uppvisade en rik bildvärld som även hade sin motsvarighet på husgavlar. Genom Erikssons dokumentation av vrak får läsaren en unik inblick i det marin-

Henrik Alexandersson är fil. dr i arkeologi och forskar om Bohusläns maritima historia och materiella kultur.

arkeologiska dokumentationsarbetet. Fred Hocker sätter in överdådet av bilder och färgprakt, hemmahörande på regalskeppet *Vasa*, i en intresseväckande och utblickande diskussion om skeppskrigsföringens symbolik i ett långtidsperspektiv, där inte minst bibliska och klassiska motiv kommit att spela en viktig roll. I Hockers utblickar mot vår egen tids avskalade och kamouflerade krigsfartyg blir kontrasterna om synlighet och osynlighet till sjöss slående. I bokens avslutande bidrag tar Ingrid Ulfstedt sig an 1700- och 1800-talets skeppsutsmyckningar med presentationer av bildhuggarna och skeppsbyggmästarna. Texten bidrar med utvecklingslinjer gällande svenska maritima museer och behovet av att fördjupa kunskapen om handelssjöfartens galjonsfigurer. Vidare belyser Ulfstedt dokumentations- och proveniensproblematiken kopplad till skeppsornamentik.

En invändning som kan riktas mot boken är att Engelsbergssamlingens galjonsfigurer borde fått en mer framträdande och tydligare roll i texterna. Nu lämnas läsaren delvis åt sitt öde med ett fantastiskt bildmaterial. Inte minst hade det varit intressant att få ta del av en konservators och en konstvetares djuplodande analyser av samlingens figurer, eller varför inte låta en språkvetare skärskåda begreppet "galjonsfigur". Jag saknar vidare en fördjupad kunskapsgenomgång av Engelsbergssamlingens proveniens och cirkulationshistoria. En behjärtansvärd insats i framtiden vore att genomföra djuplodande närstudier av samlingen samt dithörande arkivalier. Med hjälp av Engelsbergssamlingen finns unika möjligheter att närma sig handelssjöfartens galjonsfigurer som delvis hamnat i skuggan av örlogsflottans utsmyckningar. Med detta sagt återstår det bara att gratulera redaktörer, förlag och författare till en innehållsrik, läsvärd och estetiskt tilltalande publikation.



Jonas Dahm och Carl Douglas, *Ghost Ships. Östersjöns okända historia* (Stockholm: Bokförlaget Max Ström, 2020), 267 s., inb.

Anmäld av Tori Falck

Hur visualiserar man en känsla? Denna fråga verkar ha varit en stark drivkraft i skapandet av den mycket rikt illustrerade boken *Ghost Ships. Östersjöns okända historia*. Boken erbjuder läsarna ett varierat urval av det enorma antal vrak som ligger på botten av Östersjön, genom bilder från vrakplatserna (Dahm) och texter (Douglas). Att närma sig ett vrak som dykare är verkligen speciellt, och utan tvekan bidrar Östersjöns bräckta och kalla vatten till att göra denna känsla ännu starkare och kanske mer magisk. Där äldre vrakplatser i andra hav endast utgörs av en rad bottenstockar, eller en hög av barlast eller last, framstår Östersjöns vrak som frusna ögonblick, där de sediment och beväxning som svept in vraken är det enda som avslöjar tidens gång, och snarast bidrar till mystiken. Kanske har konstruktionsdelar lossnat och lasten spritts ut och kanske är skrovet draperat i fiskenät som otursamma fiskare förlorat när garnen fastnat i dessa spår av tragedier och olyckshändelser till sjöss. Det kan vara händelser där människor mist sina liv och där stora värden har gått förlorade. Författarna är noga med att påminna om att vraken också är gravar och minnesmärken över resor som slutade med sorg och olycka.

Fotona är imponerande, både tekniskt och kompositionsmässigt. För att förstärka upplevelsen är scenerna belysta, och en del av den naturliga partikelfloran i vattnet har redigerats bort efteråt. För en marinarkeolog (undertecknad) som bara gjort ett dyk i Östersjön – och då ett tråkigt dyk i kompakt mörker på ett vrak utanför Dalarö, där man knappt kunde se att det fanns ett vrak bakom alla partiklar – är det fantastiskt att se. Jag tror att den känslan också kommer att väckas hos en bredare publik. Det berättas

Tori Falck är marinarkeolog, och doktorand i arkeologi vid Stockholms Universitet, Institutionen för arkeologi och antikens kultur.

också om vrak som i stort sett är otillgängliga för "vanliga" dykare, på stora djup med logistiska utmaningar, där det krävs särskild teknisk utrustning och anpassade andningsgaser. På vissa foton är dykaren en liten upptäcktsresande i det stora mörkret, på andra är fokus på allt som har tagits ombord – last, interiör och privata tillhörigheter. Du kan titta på bilderna om och om igen, upptäcka nya detaljer och bli fascinerad.

Boken är organiserad efter teman. Vissa teman är utvalda vrak, medan andra teman har valts för att de berättar historier. De sträcker sig från okända vrak från 1500-talet till ubåtar. Dahm och Douglas har valt att presentera bilderna för sig, och sedan samla texterna efter presentationen av bilderna. Detta hjälper dig att låta blicken vila på bilderna, samtidigt som du fritt reflekterar över det du ser. Ovanför bildtexterna hittar du miniatyrbilder av fotona, så det är lätt att veta vilket foto texten beskriver. Detta fungerar bra. När det gäller texten saknas en lite striktare presentation. Det är mycket förståeligt att innehållet varierar från tunt till mångsidigt, eftersom kunskapen om de olika vrakplatserna varierar. Det finns dock viss information som kunde ha varit standard. Jag undrar alltid var vraket finns, och när det sjönk. Östersjön är stor och en karta kunde ha bidragit till att konkretisera kunskapen och kanske ge händelsen mer kontext. Det är sällan en tillfällighet var ett fartyg sjunker.

Boken lyckas skapa förundran och fascination. Men är det också viktigt att vi känner något mer, att boken väcker ett starkare engagemang för dessa vrak? Eller handlar det bara om att tillfredsställa vår mänskliga nyfikenhet? Jag tycker också att det är viktigt att vi förstår vrakens värde. Författarna har uppenbarligen ett starkt engagemang för havet, även genom stiftelsen *Voice of the Ocean*. Kunde författarna ha sagt något mer direkt om dessa kulturminnens sårbarhet? Vraken utsätts för klimatrelaterade hot som vi inte fullt känner till konsekvenserna av, men också hot som vi har bättre kunskap kring. Ett sådant känt hot är bristen på insikt om att fartygen bör förbli orörda. En filosofi bakom det nyöppnade *Vrak – Museum of wrecks* (2021, Statens maritima och transporthistoriska museer), är just att vraken med alla sina saker och berättelser, ska ligga kvar där de är. Så här kommer de att fortsätta att skapa kunskap, erfarenhet och förundran även i framtiden. Att nämna detta i en så informativ bok som bjuder in en bred läsekrets tror jag kunde ha bidragit positivt. Vissa vrak i Östersjön är även

skyddade med dykförbud för att förhindra påverkan på vrakplatsen innan man får mer kunskap om den och händelsen som ledde till att fartyget sjönk. Ur ett förvaltningsperspektiv är detta viktig information. Att vraken i allmänhet är skyddade av lag borde också ha påpekats.

Boken berättar många okända historier, men vrakplatser där det redan finns mycket information är också med. Även om behovet av akademisk hänvisning till publikationer i texten inte är nödvändigt, hade det varit bra med en lista i slutet av boken, dels för att hjälpa intresserade vidare i deras kunskapssökande, dels som ett erkännande av forskares arbete inom ämnena historia och arkeologi. Sammantaget lyckas boken göra det den ska, nämligen att visualisera en känsla.



Simon Ekström och Leos Müller, *Facing the sea: essays in Swedish maritime studies* (Lund: Nordic Academic Press, 2021), 292 s., inb., ill.

Anmäld av Per Forsberg

Boken innehåller väl utvalda och redigerade redogörelser för hur havet varit viktigt på olika sätt i olika tider för olika människor och praktiker. På det sättet är boken både viktig och underhållande. Bokens primära syfte sägs vara att visa på forskningsinstitutets bredd och djup – vilket i och för sig är intressant. Men samtidigt är boken fascinerande för att den är relativt fri från abstrakta idéer och ytliga teoretiska klichéer som skymmer det mångfacetterade. Just detta är det som gör boken spännande och kul att läsa. Bokens tio olika kapitelbidrag handlar om hur havets otydlighet ständigt utmanar människor och samhällen som strävar efter ordning, organisering och meningsskapande. På olika sätt skildras och förklaras hur olika tekniker för dominans och kontroll, tekniska innovationer, narrationer, ritualer och praktiker utformas i mötet med havet. Det som gör boken särskilt underhållande är alla exempel på till synes obetydliga saker som lyfts fram som något som har större betydelse än man kan tro.

Detta gäller inte minst kapitlet av Arnstad och Parkes om långbågar (*long bows*) vars historia livfullt och spännande skildras ur ett internationellt, men särskilt skandinaviskt perspektiv. Det handlar om hur och varför långbågar blev viktiga för utformningen av skepp, krigsstrategier, vilka som fick makt, samhällsutvecklingen och Robin Hood. Ett annat fascinerande kapitel handlar om hur farleder konstrueras (Eriksson). Saker som kartor, fästningar och landskapsplanering skildras som centrala för att förstå betydelsen av olika tekniker för dominans. Särskilt när det gäller vad som gjorde att vissa handelsvägar fungerade och varför de är placerade där de är. Men även hur olika tekniker för dominans och kontroll formar

sociala relationer och ger mer makt åt vissa. I ett annat kapitel (Kämpe) sätts ljuset på en annan ofta förbisedd sak som varit särskilt viktig inom den maritima sfären, nämligen flaggor. Flaggor är viktiga för att signalera nationstillhörighet men även för att de involverar heder och kontroll och påminner om ideal, och att det man flaggar för behöver inte alltid vara kopplat till den reella praktiken.

Att det finns en reell praktik som ofta är mer eller mindre fränkopplad från officiella institutioner skildras i ett spännande kapitel om smuglingen kring Åland (Hughes Tidlund). Smuglingen beskrivs som en praktik med egna spelregler. Denna praktik är frikopplad från staten som inte främst bryr sig om att stoppa smuglingen utan att stifta lagar med syfte att framstå som legitim och framstå som handlingskraftig. Kapitlet visar vikten av forskning av reella praktiker som ofta hamnar i skymundan av det som lyfts fram som det officiellt viktiga.

Flera av bokens bidrag handlar om betydelsen av att ta in olika typer av material i forskningen. Såsom, maritima magasin/journaler, leksaker, eller bortglömda arkiv. Som, kapitlet av Andreas Linderöth om hur magasinet "Vår Flotta" varit viktig för den allmänna bilden av nationellt identitetsskapande – inte minst mansideal. I denna konstruerades bilden av Sveriges långa tradition av frihet och omgivningen målades upp som hotfull. Friheten behövdes försvaras och sjöfarten var viktig för denna frihet – för ekonomin och oberoendet. Sveriges välgång vilade på sjöfartens modiga och starka män.

Vikten av att använda olika typer av forskningsmaterial för att hitta förbisedda pusselbitar märks också i kapitlet om skeppet Vasa (Forssberg). Föremål och dokumentering från 1620-talet är värdefulla som en viktig pusselbit för att förstå hur människor levde vid den tiden – särskilt hur vardagslivet såg ut i olika delar av samhället. Ett annat exempel är kapitlet av Leos Müller om hur arkivet "Prize Papers" (National Archives of UK) bidrog till en bättre bild av Sverige som sjöfartsnation, särskilt när det gäller neutralitetsflagg. Kapitlet visar vilka möjligheter som neutraliteten innebar och vilken balansering av risker och vinster som gjordes.

I kapitlet om begravningsplatser, skrivet av Hanna Jansson, skildras hur ting, ceremonier och berättelser är avgörande för när havet konstrueras som viloplats och minnesplats. Betydelsen av material diskuteras även i

Per Forsberg är docent och anställd som universitetslektor i företagsekonomi vid Örebro universitet.

Simon Ekströms kapitel om vad som förklarar att vissa saker fastnar i det kollektiva minnet. Det görs utifrån tre kända svenska vrak. I kapitlet vägs betydelsen av materialitet mot förlusten av människoliv, tid från olycka till utställning, nationell stolthet och kunglig närvaro.

En mångfacetterad bild av det maritima som något som pågår och hela tiden förändras (och är centralt för att förstå människans villkor) kräver komplexa angreppssätt och perspektiv. Ett sådant är perspektivet *assemblage* som används av Mirja Arnshav. Det bidrar till komplexa bilder av vad som hänt och sker, att konstruktioner hela tiden formas genom att några saker avskiljs och andra saker tillförs i pågående förhandlingar. Som båtflyktingars materiella kultur där barnflyktingars medhavda leksaker lyfter fram och säger saker som tidigare inte sagts. Assemblage är väldigt intressant för att det utmanar identitet som tvångströja av ideal – som fixerade maritima mansideal.

Det finns många budskap och aktuella diskussioner i boken men ett centralt tema är att betydelsen av havet skiftar och utmanar. Som det uttrycks i kapitlet om flaggor: havet betyder olika saker under olika tider för olika människor.

Något så mångfacetterad som havet och den marina sfären kräver en mångfacetterad förståelse och mångfacetterade lösningar.



Bengt Westin och Jan Häggström, *Ådalens sjöfart. Några händelser under åren 1900–2000* (Bjästa: Ågrenshuset produktion, 2020), 125 s., ill.

Anmäld av Bo G Hall

Minns ni "Befälhavaren på bogserbåten, han på Ångermanälven"? Denne var huvudgestalt i en sång som fanns högt upp på poplistorna för drygt sextio år sedan, skriven av trumpetaren och visdiktaren Leppe Sundevall. Den omsjungne kaptenen befor älven och dess mynning mellan Nordingrå och Sollefteå. Dessutom hade han en liten vän i Härnösand. Melodin och texten kommer helt osökt i minnet när man läser denna nya bok om sjöfarten i dessa farvatten under förra seklet. Bogserbåtarna spelade nämligen en avgjort central roll där

Ådalens på många sätt fascinerande – närmast explosiva – industrihistoria är unik genom sitt – från och med 1860-talet – snabbt framväxande stora antal sågverk samt längre fram även en rad massa- och pappersfabriker. Totalt uppgick dessa industrier som mest till omkring femtio anläggningar. För deras verksamhet var bogserarna en direkt avgörande faktor såväl vid lokala som mera långväga transporter av timmerråvara. Minst lika viktigt utgjorde deras bidrag i olika avseenden till det tonnage – oftast oceangående – som här avhämtade de färdiga skogsprodukterna. Under 1940-talet uppgick summan av lastande fartyg i Ådalen till mer än tolvhundra per år. Idag är motsvarande siffra kring sjuttio. I gengäld finns bara två skogsindustrier kvar i älvmynningen och samtidigt har båtarna förstås blivit avsevärt större

Det totala antalet bogserare i drift i Ådalen har beräknats uppgå till mer än två hundra. Idag finns egentligen bara ett fartyg kvar av dem nämligen *Dynäs II*; sedan 2005 kärleksfullt omvårdat som flytande museum av entusiasterna i en för detta ändamål bildad ideell förening.

Hon byggdes på Hernösands Verkstad & Varf 1910 för Dynäs AB i Väja invid öppningen av Bollstafjärden och döptes då inte överraskande till *Dynäs*. Här gjorde hon tjänst i många år – inte minst som ägaren konsul John Ekmans favorit när det kom gäster – och följde sedan med när NCB övertog företaget. Via flera andra ägare köptes fartyget av Kramfors kommun som 2005 skänkte det till den ideella föreningen.

I boken får man följa den lokala sjöfarten genom korta textnedslag för varje år med start 1900. Resultatet har blivit ett veritabelt lapptäcke, där åtskilliga mycket skiftande marina öden samsas om utrymmet. I bakgrunden uppträder hela tiden mer eller mindre aktivt rader av namnkunniga bogserbåtar såsom *Kolbjörn*, *Backe*, *Lugnvik*, *Holmen VIII*, *Wäija*, *Axel Enström* och *John Ekman* – för att nu nämna några

Men utöver dem möter läsaren ett stort antal andra fartyg, till exempel den sista hjulångaren och passagerarbåten *Ådalen*. Seklets allra första år lämnade hon älven för Haparanda och sattes i trafik till Kalix och Luleå. Till Ådalen återkom båten nedskuren till pråm och skrotades 1939. Eller ta *Svanösundet*; färjan mellan ön och fastlandet som på sin tid innebar en verklig nymodighet eftersom den drevs av elektricitet. Den kom på plats redan 1913; med andra ord långt före allt nutida miljötänkande. Lilla *Eden* sattes redan 1900 i trafik ovanför Sollefteå men blev inte lyckosam där utan togs ner igen efter en vådlig färd genom forsarna och döptes om till *Ådalen*.

Den tredje båten med det namnet – nu med ett romerskt III tillagt – går sedan 1986 med glada turister i älvmyningen varje sommar. Bland hennes stolta föregångare i den långa raden av äldre personförande älvbåtar redovisar boken givetvis den stolta *Strömkarlen* som på sin tid kunde ta ombord krönta gäster som den tyske Kaisern och Siams kung. Mycket omtalad var också på sin tid *Carl XV* som gick mellan Nyland och Skeppsbron i Stockholm. Båten köptes av Sveabolaget 1912 men fanns länge kvar på traden vilken så småningom utsträcktes till Vasa

Till bilden hör också ytterligare ett antal tvärgående färjor. Så sent som i december 1996 upphörde trafiken på den månghundraåriga leden mellan Veda och Nyadal. Färjeförbindelsen ersattes nu slutgiltigt när den magnifika Höga Kustenbron togs i bruk och E4 förkortades några mil. Bokens fotoredaktör var förresten befälhavare här ett antal år.

Som framgår kan olika inslag i skriften skilja sig mer eller mindre markant från varandra – i likhet med årstiderna. Under riktigt kalla vintrar lamslog isarna så gott som alla aktiviteter och redarna fick i stället ägna sig åt underhåll och reparationer av fartygen. 1925 kom emellertid *Stats-Isbrytaren* – senare omdöpt till *Atle* – vilket givetvis medförde en påtaglig lättnad.

Naturligtvis innebar också de båda världskrigen dramatiskt ändrade förutsättningar i negativ riktning för den transoceana trafiken genom de omfattande minfalten, Skagerrakspärren samt framför allt att de tyska ubåtarna tilläts härja fritt.

Författaren Bengt Westin är bekant som framgångsrik redaktör för *Lubrikatorn*, organ för Medelpads Sjöhistoriska Förening. Där demonstrerade han under en lång rad år sina djupa kunskaper om olika former av sjöfart i dessa farvatten, liksom en mycket god penna. Hela tiden har han samarbetat med en annan ådalsbo Jan Häggström, vilken besitter ett omfattande bildarkiv och en utmärkt kamera

Sammanfattningsvis ger boken i fint tryck en välskriven och bred överblick över den stora mångfald som sjöfartens historia i Ådalen består av. Dessutom är Westin i full gång med ytterligare ett mycket ambitiöst projekt. Syftet är denna gång att i skrift dokumentera så många som möjligt av alla bogserare som varit i drift i denna nedre del av Ådalen. För vårt marina kulturarv är detta givetvis av särdeles värde och man vill bara önska honom all framgång i arbetet.



Agneta Karlsson, *Åländska kvinnor i färjerederiernas tjänst – om kvinnorna i serviceverksamheten ombord 1959–1985* (Åbo: Meddelanden från Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi nr 36, 2020), 156 s., inb., ill.

Anmäld av Jessika Wide

Färjetrafikens betydelse för dagens Åland kan inte överskattas. Den moderna färjetrafiken drog igång i slutet av 1950-talet när Åland fortfarande präglades av en hög utflyttning och en snäv arbetsmarknad. Färjesjöfarten genererade en ekonomisk utveckling och bidrog till den starka åländska service- och tjänstesektor som vi ser idag. Det är mitt i denna samhällsomvandling som ekonomie doktor Agneta Karlssons bok om åländska kvinnor i färjerederiernas tjänst utspelar sig.

Den åländska färjetrafikens födelse dateras i boken till sommaren 1959, när Rederiaktiebolaget Vikinglinjen och Rederi AB Slite påbörjade sin trafik mellan Åland, Sverige och Finland. Kommande år fick dessa pionjärer konkurrens av andra rederier, till exempel Rederiaktiebolaget Eckerö och Rederi AB Ålandsfärjan. Under perioden utvecklades färjorna från ombyggda fraktfartyg med sittsalong i det tidigare lastrummet såsom på s/s Viking till mer eller mindre flytande hotell med bildäck. Färjesjöfarten kom att bli en viktig arbetsmarknad för ålänningar, och framförallt för åländska kvinnor som i allt snabbare takt rekryterades till de olika servicetjänsterna ombord. Nu handlade sjöfart inte längre bara om arbete på däck och i maskin, utan även om att ge god service och betjäna kunder i kiosk och kafeteria, servera, diska och städa hytter. Sammantaget innebar utvecklingen att det skapades en helt ny arbetsmarknad för kvinnor, men även att traditionella synsätt om arbete till sjöss utmanades.

Karlsson undersöker i sin studie åländska kvinnliga anställda inom färjetrafikens serviceverksamhet ombord under tidsperioden 1959–1985.

Studien baseras på kvalitativa djupintervjuer, annan kommunikation, dokument och statistik. Särskilt utrymme i analysen ges åt de 17 åländska färjeanställda kvinnor som intervjuas, varav de flesta var verksamma i färjetrafiken i över tjugo år – några avsevärt längre än så. I boken beskrivs hur rederierna initialt hade problem att rekrytera tillräckligt med personal till den expanderande färjetrafiken, varpå en förmånlig lönesättning samt sociala kontakter blev viktiga verktyg för att kunna nyanställa: "Grannar emellan såg man att det lönade sig att ta en färjeanställning. Nya bilar inköptes och levnadsstandarden 'i granngården' höjdes." Majoriteten av de kvinnor som vid färjetrafikens genombrott gick till sjöss var tidigare hemmafruar utan formell utbildning; många var i 40-årsåldern.

En viktig drivkraft för de intervjuade kvinnornas yrkesval var ekonomiska incitament, där flera rederier tillämpade ett system med en relativt låg grundlön som kompletterades med en mycket frikostig provision på försäljningen ombord. Senare bidrog även avlösningssystemet till att göra anställningarna attraktiva, med en vecka i arbete och en vecka ledigt. Samtidigt ska inte heller betydelsen av kundkontakterna och stamgästerna, arbetsgemenskapen, samarbetsandan och att vara del i rederiernas utveckling underskattas: "Vi var delaktiga i att bygga Eckerölinjen."

Ombord på färjorna var arbetsuppdelningen hierarkisk och könssegrerad. Kvinnor arbetade inom ombordservicen; män återfanns på däck och i maskin. Trots detta var kvinnors inträde i sjöfarten ändå normbrytande – det utmanade den traditionella kvinnoynen i det åländska samhället såväl som föreställningar om att sjömän är just *män*. Sammantaget rådde det länge fördomar om kvinnor till sjöss – alltifrån att bara "dåligt" folk arbetar på fartyg till att kvinnor ombord är otursbringande. Dessutom förekom diskriminerande maktstrukturer och kränkningar. Periodvis fick kvinnliga anställda själva ta ansvar för att lära sina manliga kollegor att bete sig. Samtidigt beskrivs umgänget utanför arbetstid som informellt och stämningen som god. Över tid normaliserades förekomsten av kvinnliga färjeanställda och kvinnor slapp att ständigt ifrågasättas för sitt val av arbetsplats. Viktiga reflektioner i boken rör även att de förvärvsarbetande kvinnorna på färjorna bidrog till att luckra upp förlegade könsrollsmönster i land: Kvinnor som tidigare varit hemmafruar bidrog i stor utsträckning till familjens försörjning, medan män fick ta större ansvar för hem och familj.

Intressant är att läsa om de intervjuade kvinnornas ambivalenta inställning till sin professionella identitet, trots den långa erfarenheten. Några av kvinnorna är tydliga med att de anser sig vara sjömän. Andra är mer kluvna, vilket delvis anknyter till en större diskussion om att det inte är "riktiga" sjömän som arbetar på färjor som ju bara går "mellan vassen och land". Ytterligare en bidragande orsak torde de typiskt kvinnliga arbetsuppgifterna inom servicen ombord vara: "Man är ju sjöman för man jobbar ombord, men man är ju inte en riktig sjöman."

Genom att lyfta fram ombordanställda kvinnors berättelser – "sjöfartens trotjänare" – ger boken ett nytt perspektiv på färjetrafikens utveckling. Genomgående förs det viktiga budskapet fram att de kvinnliga färjeanställda i serviceverksamheten var en förutsättning för den åländska färjenärings framgångsrika utveckling. Boken har dock ett större bidrag än så. I själva verket behandlar den tre parallella och sammanhängande processer av stor betydelse för det åländska samhället, nämligen färjetrafikens framväxt, kvinnors inträde på arbetsmarknaden och den åländska ekonomins modernisering. Boken torde därmed vara av stort intresse för en bred läsar krets – oavsett om man är intresserad av sjöfart, färjor, ekonomisk historia eller genusvetenskap. Att den välskrivna texten, som kompletteras med rikliga citat, dessutom illustreras med vackra exteriör- och interiörbilder av färjor från hela tidsperioden gör berättelsen ännu mera levande.



Kirsi Keravuori och Sari Mäenpää (red.), *Merenkulun riskit ja resurssit* (Helsingfors: Nautica Fennica, 2020), 157 s.

Anmäld av György Nováky

I förordet till årsboken *Merenkulun riskit ja resurssit*, på svenska *Sjöfartens risker och resurser*, konstaterar Nationalmuseets direktör för museitjänsterna, Tiina Mertanen, att intresset för kunskaper om havet har tilltagit. Hon menar att vi har upplevt en sorts "blå vändning" mot ett ökat och breddat intresse för havet. Samma tanke återkommer i redaktörernas introduktion. Om vi relaterar detta till 1970-talets "Cultural turn" skulle det innebära att ämnen som marinkunskap och marinhistoria har börjat ta in influenser från ett stort antal teorier och metoder som vetenskapen hittills ignorerat. Årsboken är ett litet steg på vägen och innehåller många intressanta artiklar med olika historiska och kulturella ingångar.

Årsboken fokuserar på riskerna och resurserna inom sjöfarten från 1700-talet fram till vår tid.

Innehållet i en del av artiklarna känner läsarna av *Forum navale* redan till. Den inledande artikeln av Yrjö Kaukiainen "Borstön hylky ei ollutkaan St. Mikael" (Borstövraket var inte St. Mikael) har vi redan läst om i *Forum navale* nr. 77 (2021), i artikeln "Det gåtfulla vraket vid Borstö".

De två nästkommande artiklarna: Mikko Huhtamies "Mikä laivoissa maksoi? Hylkytavaran huutokaupat 1700-luvun puolivälin Helsingissä" (Vad var värdefullt på fartyg? Vrakgodsauktionerna i Helsingfors i mitten av 1700-talet); samt Juha-Matti Granqvist "Onnellisesti ja onnettomasti – Haaksirikot ja Helsingin laivanvarustus 1700-luvun loppupuolella" (Lycko- samt och olyckligt. Om skeppsbrott och rederiverksamhet i Helsingfors under senare delen av 1700-talet), har, i en lite annan skepnad, recenserats i *Forum navale* 77. Båda diskuterar fördelarna för köpmän och redare med att köpa vrak och vrakgods för egen verksamhet.

György Nováky är pensionerad universitetslektor i historia vid Uppsala universitet.

Den tredje artikeln är av Silja Vuorenkuru och heter "Turmasta myytiksi, myytistä runoksi. V.A. Koskenniemen Titanic-aiheinen runo 'Mister Hartley'" (V.A. Koskenniemis dikt "Mr. Hartley" som tidig finsk text med Titanictema). Nyheterna om Titanic-katastrofen spreds snabbt över världen med telegrafi. Katastrofen ledde till en rad dikter, filmplaner och böcker redan ett par veckor efter händelsen. Myten började alltså att formas på en gång. Även Koskenniemis tillfällighetsdikt publicerades tidigt, knappt tre veckor efter den ödesdigra natten. Personen i dikten, Wallace Henry Hartley, var en verklig person som gick under med skeppet. Han var en 33-årig violinist och kapellmästare i *Titanics* orkester. Han är diktens fokuspunkt där "gammaldags" konstnärlig frihet, manlighet och hjältemod strålar samman över ett apokalyptiskt scenario. Inför en säker undergång leder han orkestern i "Närmare, Gud, till dig". En myt som väldigt tidigt spreds ut i etern.

Modernismen (här *Titanic*) hotar med ångest och undergång som kanske inte kan undvikas, men kan mötas med estetik, moral och värdighet. Koskenniemi var en betydande finsk kulturpersonlighet under först delen av 1900-talet. Han var mest känd för sina, oftast extrema, patriotiska och konservativa åsikter, som hans produktion klart återspeglar. Dikten om *Titanic* illustrerar väl Koskenniemi som poet, hans åsikter och samtidens mentaliteter och attityder.

Vuorenkuru visar väldigt övertygande dels hur snabbt myten om *Titanic* började formas, dels hur samtidens samhällsanda har injicerats i tolkningarna av katastrofen illustrerad med Koskenniemis dikt. Det är de senare som Vuorenkuru finner mest intressanta.

Artikeln om *Titanic* och Koskenniemi är kanske inte traditionell marin-historia, men den belyser genom dikten en syn på världen och människan som starkt återspeglar samtidens syn på verkligheten: den är estetisk, patriotisk, manlig; orädd och sammanbiten inför motgångar och katastrofer. Här finns naturligtvis också mycket tydliga genus- och klassanalytiska aspekter som berörs av Vuorenkuru, men som jag gärna hade läst mer om i denna i övrigt mycket intressanta text.

Årsboken fortsätter med död och elände genom Elina Maaniitty i artikeln "Taudit, sairastaminen ja kuolema merellä" (Sjukdomar, ohälsa och död till sjöss). Texten har som syfte att öppna för en diskus-

sion över hur medicinhistoria och sjöfartshistoria skulle kunna berika varandra i framtida forskning för att finna nya frågor och svar. Författaren noterar att en sådan korsbefruktnings inte är alltför vanlig i internationell forskning och saknas på det stora hela inom nordisk forskning. Som exempel för forskningsmöjligheter berör Maaniitty två huvudsakliga temata: dels sjukdom och död till havs och deras inverkan på kulturella traditioner, dels sjukdomar och sjöfartens betydelse för att de spreds. Den fysiska verkligheten som sjöfarare befann sig i var trång, utsatt, ur sjukdomsperspektiv väldigt bristfällig. Detta är förstås välkända fakta. De starka känslomässiga och psykiska påfrestningar som död och sjukdom utsatte sjömännen för har rönt mindre intresse. Hur hanterade man dessa påfrestningar på ett skepp i en starkt manligt kodad miljö? Här menar Maaniitty, med all rätt, att det finns forskningsmöjligheter. Hon ger ett exempel genom traditionen av begravning till havs vars syfte var att behålla sammanhållningen och funktionaliteten på skeppet, samt att trösta. Här finns förstås mycket att ta itu med, och på så vis pekar Maaniitty på något väldigt intressant.

Syftet med det andra temat, sjöfart och sjukdomsspridning, är mer oklart. Men en intressant aspekt, som ändå sticker ut är hotet från sjöfarare som farliga källor till ännu farligare smittor. Detta ledde dels till misstänksamhet och utstötning av sjömännen, dels till åtgärder att hindra smittspridning. Känslan av "Otherness" eller "annanhet" som sjömännen ofta upplevde i främmande länder och hamnar, förstärktes ytterligare av att de kunde betraktas som potentiella smittobärare. Denna annanhet, vare sig den allmänna, eller den sjukdomskopplade, är ett intressant forskningsområde.

Att sjukdomar spreds med skepp vet vi, men hur och på vilka grunder försökte man förhindra det? Kan man vägra att ta emot spannmål som kan inhysa råttor, och därmed pesten, om befolkningen svälter? Är det etiskt att låta bli att hjälpa sjöfolk som lider av koppor? Dessa är svåra men intressanta dilemman som Maaniitty pekar på, och som de dåtida beslutsfattarna måste ta ställning till. Maaniitty nämner också kort syfilis som traditionellt anses ha spridit sig från de spanska kolonierna efter Columbus. Denna koppling håller dock inte längre. Dessa nya rön är ett exempel på hur arkeologi, medicinhistoria och sjöfartshistoria kan finna

nya svar. En annan aspekt som också kan ses är slavarnas dödlighet på slaveskeppen. Den var onekligen hög, och förhållandena på skeppen var för dem obestriddligen omänskligt vidriga. Detta noterar Maaniitty med rätta. Men besättningarnas dödlighet på dessa skepp var i princip lika hög som de olyckliga slavarnas. Här finns ytterligare en arbetsuppgift: hur påverkades dessa två så olika grupper så lika? Maaniitty har lyckats öppnat en diskussion med mig i alla fall!

Maaniitty pekar på intressanta diskussioner, men texten kunde ha varit betydligt mer strukturerad. Den flyter fram med utvecklingar, exempel, idéer och tankar som delvis döljer hennes syfte för läsaren. Vi får läsa om tatueringar, om pesten på 1600-talet och 1709–1713, och om sjukvård till sjöss. Texten är intressant och bevisligen tankeväckande, eftersom den har lett mig till ett intressant forskningsproblem, men jag hade ändå önskat tydliga markörer för potentiella problemområden för vidare debatt och diskussion.

Jonna Laine tar i sin artikel "Merenkulun riskit ja resurssit filippiiniläisille merimiehille" (Sjöfartens risker och resurser för filippinska sjömän) upp ett dagsaktuellt ämne genom en analys av filippinska sjömän enrolerade i internationell sjöfart. Hon försöker återge en bild av förutsättningarna för sjömännens arbetsliv, och de risker och resurser som deras verksamhet medförde för dem. Materialet är minimalt: studien omfattar endast en handfull intervjuer av sjömän och av några med representanter för sjömansorganisationer på Filippinerna. Vanligtvis är materialet för litet för att kunna dra slutsatser av, men Laine lyckas ändå ge en uppfattning om både de institutionella och de individuella omständigheterna som inramar de filippinska sjömännens yrkesverksamhet.

För det första, menar Laine, är sjömännens yrkesval och verksamhet starkt styrd från hemlandet. Den filippinska staten har under flera decennier medvetet styrt ekonomin mot arbetskraftsexport. Yrkesskolor av varierande kvalitet har grundats, förmedlingscentra har skapats, och emigrantarbetarna måste sända hem 80 procent av sin lön. Detta ger stora inkomster till staten. Staten har därtill systematiskt skapat en propagandistisk bild av landets arbetskraft som flitig, lydig och billig.

En sjöman är, för det andra, en investering för hela dennes familjekrets. Skolorna är dyra, och förmedlingscentra tar avgifter, men erbjuder

få fördelar. Pengarna som gått till utbildning, avgifter och mutor, förväntas återbetalas med sjömannens "höga" internationella löner. Dessutom måste den utökade familjen försörjas. Socialt är männen utsatta eftersom de alltid kan ersättas med någon annan och varje anmärkning i sjömanspasset betyder att det blir svårt att få nytt jobb. Ekonomiskt och socialt befinner sig dessa män i en tuff situation, som ändå är bättre, anser Laine, än den hade varit om de hade stannat hemma. Detta är skälet till att filippinska män fortsätter att ta lågt betalda tjänster i internationell sjöfart.

Laine ger alltså en intressant bild av en sorts paria inom sjöfarten, som här representerats av en handfull mäns åsikter. Laine håller dock på med en avhandling i ämnet (Filipino seafarers in the waves of global trade), så jag hoppas att mera vetenskapligt valida resultat kommer i framtiden i detta intressanta ämne.

I den sista artikeln i antologin står produktionssystem, management-system och innovativa nätverk i fokus. I artikeln "Past, present and futures of cruise ship concept design. The perspective of Finnish cruise ship industry" frågar författarna Leena Jokinen, Marjo Keiramo, Pauli Kivistö och Tuire Palonen hur konceptplaneringen inom byggandet av kryssningsfartyg har påverkats och influerats av sociala relationer och sammanhang. I en historisk exposé över kryssningsfartygens historia ger författarna en överblick över utvecklingen av kryssningsskepp från relativt små under 1960-talet till jättelika på 2010-talet. De understryker också Finlands stora dominans i denna utveckling. Som hypotes anges, implicit, att utvecklingen av expertnätverk samt dynamiken mellan beställare, utförare och planerare har varit essentiell för industrins innovativa utveckling. Studien bygger främst på intervjuer av olika aktörer. Produktionen av kryssningsfartyg är en omfattande och ytterst komplicerad process där design, driftskostnader, tekniska lösningar och hållbarhet (bland många andra specifikationer) hela tiden måste vara i samklang. Genom att studera prestanda, personliga relationer, färdigheter, samarbeten och organisationsformer menar författarna att man kan skapa en bild av framåtblickande konceptdesignpraxis, alltså ett produktionssystem som är öppen för innovationer. Författarna ger ett antal exempel på hur ett dynamiskt konceptdesignsystem har lett till förändringar: utåtriktade hytter med fönster, öppna promenaddäck, ökad storlek, och tanken om fartyget i sig som resmål.

Erfarenhet, kunskap och beredskap till innovationer inom alla inblandade grupper och yrkeskårer samt starka samarbetsband med god kommunikation, tillit och integration har enligt författarna varit centralt för en framgångsrik konceptdesign och produktion. Det är också i detta samarbete som beredskapen för nya innovativa lösningar gror.

Det blir intressant att se hur kraven på "grönare" kryssningar kommer att lösas inom industrin. Om man skall lita på författarna finns det gott hopp om att de redan existerande kreativa konceptdesignprocesserna kommer att lösa även detta problem.

Antologin är en intressant blandning av teman som, mer eller mindre tydligt, försöker bredda marin- och sjöfartshistoria som ämnen och hitta nya angreppssätt och nya frågor. Skriften tar ett steg framåt på den vägen, men framför allt illustrerar texterna behovet av att lossa lite på greppet om skeppet och sjöfarten och istället fokusera på människan på havet; dennes liv, förutsättningar och inte minst känslor.



Andreas Linderöth (red.), *Fredrik Henrik af Chapman. Myt & verklighet* (Karlskrona: Marinmuseum, 2020), 275 s., inb., ill.

Anmäld av David Dunér

För 300 år sedan, den 9 september 1721, föddes den svenske skeppsbyggaren Fredrik Henrik af Chapman. Med gedigna praktiska erfarenheter inhämtade på framstående skeppsvarv, bland annat i hemstaden Göteborg, i Holland och i Brest, Frankrike, och studier i matematik och fysik i Sverige och England anställdes han 1757 som skeppskonstruktör för den svenska flottan. Han hade uppdrag i Åbo, Stralsund, Sveaborg och Djurgårdsvarvet, och ritade fartyg till den nya skärgårdsflottan och senare till Gustav III:s örlogsflotta. År 1782 tillträdde han som chef för örlogsvarvet i Karlskrona och utnämndes till viceamiral 1791. Hans skepp seglade på Östersjön och Medelhavet, över världshaven till Ostindien. De deltog i kriget mot Ryssland, och varor forslades med dem i den neutrala handelsflottan under slutet av 1700-talet. Chapman har blivit en del av den svenska nationalberättelsen. Han har beskrivits som den geniale skeppskonstruktören som utvecklade ett mer teoretiskt och vetenskapligt sätt att konstruera skepp. Det räcker inte med praktiskt hantverkskunnande, menade han. Dessa erfarenhetsbaserade kunskaper måste kompletteras med teoretisk insikt, med vars hjälp skeppsbyggmästaren skulle kunna förklara och förutse ett fartygs egenskaper.

Jubilaren Chapman har tillägnats en skrift om myten och verkligheten bakom människan. Den rikligt och vackert illustrerade skriften utgör också Marinmuseums årsbok för 2020–2021. I ett inledande kapitel av redaktören Andreas Linderöth beskrivs grunddragen i Chapmans biografi, men som utmynnar i en uppgörelse med den traderade bilden av den geniale skeppsbyggaren. Effektivt och mycket övertygande bryter Linderöth ner och komplicerar den tidigare upphaussade beskrivningen av Chapmans vetenskaplighet och framsynthet. Det kan synas vara ett originellt

David Dunér är professor i idé- och lärdoms historia vid Lunds universitet.

sätt att inleda en jubileumsskrift om en bemärkt människa, som visar att han i själva verket inte var så märkvärdig som man tidigare gjort gällande. Chapman var inte så genial, så originell och en så stor föregångare som man trott. Så varför skriva denna bok? Ja, jag tror det ändå finns skäl till det, vilka jag ska återkomma till. Men först något om innehållet i övrigt i denna bok.

Flera kapitel (särskilt Niklas Erikssons och Per Widéns) handlar om skisser, ritningar, schampluner och modeller, det vill säga olika sätt att representera skepp två- eller tredimensionellt för pedagogiska syften, för prestige eller som hjälp vid konstruktioner. Andra kapitel vidgar perspektivet till Danmark, Finland och i viss mån Ryssland, med jämförelser med andra samtida skeppsbyggare som dansken Henrik Gerner (Ida Jørgensen) och Baltzar von Platen (Björn Hasselgren). Oundvikligen är de militärhistoriska aspekterna centrala, om uniformernas visuella språk (Anna Silwerulv), om sjöslag (Marcus Lepola), om tekniska konstruktioner för krigiska ändamål, som kanonslupar (Carita Wilenius-Rantala), roddkanonbåtar (Jakob Seerup), linjeskepp (Patrik Höglund) och fregatter (Fredrik Kämpe), och Karlskrona som örlogsstad (Harry R:son Svensson). Slutligen ges ingångar till Chapman i arkivens labyrinter, i Marinmuseums bibliotek (Anna Thordstein), i Sjöhistoriska museets arkiv (Eva Hult) och Kungl. Örlogsmannasällskapets samlingar (Andreas Nilsson & Tom Ohlsson).

Om nu Chapman inte är så unik, originell, inte fullt så genial som den nationella historieskrivningen har velat framställa honom som, varför är han då ändå, som jag vill mena, värd att uppmärksamma? I min läsning av boken finner jag tre grundläggande, mycket centrala frågor som fallet Chapman belyser. Den första är skapandet av nationella, tekniska hjältar i den svenska historieskrivningen, hur man har lyft fram enskilda aktörer i historien för att berätta om ett lands ärofulla historia som kan vara till förebild för de efterkommande. Det handlar också om, som Linderoth förklarar i sitt inledande kapitel, hur bilden av en person har uppstått, inte minst hos icke-akademiska författare, vilka okritiskt accepterat de historiska aktörernas egna tolkningar av sin samtid, hur de velat förklara sitt agerande och skapa sitt eftermäle. Många framställningar brister således i källkritik, menar Linderoth, där historieskrivarna inte tillräckligt försökt finna andra förklaringsmodeller än de som aktörerna själva framfört. Chapman har på så sätt kommit att ingå i en nationell fram-

gångssaga, blivit till en nationalsymbol för ett svenskt tekniskt och vetenskapligt under. Man har framhävt hans gärning för att mana till efterföljd och befrämja ingenjörsvetenskapens landvinningar.

Det andra temat är förhållandet mellan hantverk och vetenskap, en teknologihistorisk förändringsprocess från ett erfarenhetsbaserat, praktiskt skeppsbyggande till ett mer vetenskapligt och teoretiskt. Chapman försökte förena praktik med teori, men i denna hans strävan efter en mer vetenskaplig och teoretisk skeppsbyggnad är han dock inte så unik som man velat göra honom. Snarare är han ganska signifikativ för sin tid, som ingående i en vid tiden internationell strömning. Ett näraliggande svenskt exempel är uppfinnaren Christopher Polhem, som på samma sätt försökte förena teori och praktik, vetenskap och hantverk. Man kan också se byggmästarnas, hantverkarnas och teknikernas – som här i fallet med Chapman – betonande av vetenskapliga metoder som en strävan att positionera sig, för karriär och avancemang, för att hävda sig gentemot traditionella hantverksbaserade skeppskonstruktörer. Det fanns ett egenintresse av att framställa sig som nytänkare, att vara kunnigare än sina föregångare. Chapmans egen självbild vann: Han var den som höjde skeppsbyggandet från slumpartad verksamhet till ett medvetet, vetenskapligt tillvägagångssätt. Det var genom att kombinera teoretiska rön med praktisk erfarenhet som skeppsbyggandet skulle föras framåt. I linje med hans egen agenda, har historieskrivningen skildrat hur han kom i konflikt med tidigare, traditionella skeppsbyggare. Han har framställts som representant för den nya, framåtsträvande vetenskapligt grundade ingenjörskonsten i kontrast till sådana som skeppsbyggaren Gilbert Sheldon, hemfallna åt erfarenhetsbaserade, bakåtsträvande och ålderdomliga metoder.

Ett berömt exempel på utvecklandet av ny teknik med hjälp av vetenskapliga metoder är Chapmans försök med släptank med modeller för att utröna den optimala formen för fartygsskrov. Testerna i släptank ledde fram till den så kallade relaxationsmetoden för att finna den optimala skrovformen. 1803 byggdes ett fartyg, fregatten *af Chapman*, efter denna metod, men som inte blev särskilt lyckat. Teoretiska beräkningar och experiment hade inte, hävdas det, den betydelse för att optimera fartygskonstruktionen som de har tillskrivits. De vetenskapliga skeppskonstruktörerna kunde ännu inte förutse fartygets egenskaper redan på ritbordet. Under 1700-talet skedde egentligen ingen större förändring av skepps-

byggandet. Denna dröm om en vetenskaplig ingenjörskonst manifesteras i själva knapparna till uniformen för flottans konstruktionsstat 1793: Inskriften mellan tre kronor finner man Chapmans matematiska formel för beräkning av metacenterhöjden på ett fartygsskrov.

Det tredje temat som jag skulle vilja lyfta fram är modellernas och ritningarnas betydelse för konceptualiserandet av teknik. Chapman lät utföra modeller i stor skala, 1:16, både av skepp och tekniska detaljer, mastkranar etc. De största skeppsmodellerna kunde bli så stora som upp till fem meter långa och fyra meter höga. Modellerna visade, förutom själva skeppskonstruktionen med skrov, rigg och inredning, även byggnadsprocessen och den sociala organiseringen under däck. Modellernas tredimensionellhet underlättade förståelse av teknik, förmedlade kunskap, och var därmed lämpliga inom utbildningen. De ingick i en sorts åskådningspedagogik. Att själv se är att förstå, i en hierarkisk ordning från det mest handfasta att med egna ögon se det verkliga objektet, över modell och tvådimensionell bild till att endast få det berättat för en. Modellerna blev också till manifestationer av tekniskt kunnande.

Användningen av tvådimensionella ritningar kommer till uttryck i Chapmans praktfulla planschverk med fartygsritningar *Architectura navalis mercatoria* (1768), med efterföljande textförklaringar i det uppföljande verket *Tractat om skepps-byggeriet* (1775). Ritningarna var visserligen mer svåravläsbara än de tredimensionella modellerna, men kunde lättare kopieras och spridas. De kunde förvara mycket information på ett begränsat utrymme, var lätta att transportera och kunde förvaras beständigt. Ritningarna tillät också direkta jämförelser med varandra. I ritningen kunde göras beräkningar av sjöegenskaper, motstånd i vattnet, stabilitet och deplacement. Den tvådimensionella ritningen kan således ses som en förutsättning för ett mer teoretiskt skeppsbyggeri. De vetenskapliga skeppsbyggnadsarkitekterna, som Niklas Eriksson uttrycker det (s. 34), skiljde sig från de hantverksmässiga skeppsbyggmästarna genom att de använde sig av papper.

Så sammanfattningsvis, Fredrik Henrik af Chapman är myten som berättar om verkligheten, om genikulten i den nationella historieskrivningen, om förhållande mellan erfarenhet och teoretisk förutsägelse, om det tekniska tänkandet i modeller och bilder.



Jeppe Nevers och Anders Ravn Sørensen (red.), *Søfartshistorier – Danmarkshistorien till søs* (Köpenhamn: Gads Forlag, 2020), 296 s., inb., ill.

Anmäld av Hanna Hagmark

Antologin "Søfartshistorier – Danmarkshistorien till søs" är en vacker *coffee table*-bok som förutom att vara en prydnad även har ett mycket intressant innehåll. Det är det danska forskarnätverket Netværk for Maritimt Erhvervshistorie som ligger bakom boken. I nätverket ingår historiker från Syddansk universitet, Copenhagen Business School, Fiskeri- og Søfartsmuseet samt M/S Museet for Søfart.

Boken är uppbyggd kring tretton kapitel. Det första, skrivet av bokens två redaktörer, behandlar den maritima historiens roll i den allmänna historieskrivningen i Danmark. Man frågar sig varför den maritima historien för det mesta förbisetts i den nationella historieskrivningen och kommer också med några välformulerade svar. Det blir en intressant reflektion kring identitetsskapande, nationalstatsbyggande och politisk image. De följande tolv kapitlen är nedslag i olika tidsepoker, geografiska platser och ämnen; allt från enskilda redare och rederier till sjöräddning, marinmåleri och smuggling. Till och med historien om Danmarks sjöfartsmuseum får ett eget kapitel. Med ett så varierande innehåll behöver varje kapitel få ett kort omnämnande för att ge en helhetsbild av antologin och göra den och skribenterna rättvisa. Den gemensamma nämnaren är dock att samtliga kapitel, på sina individuella sätt, bygger vidare på redaktörernas inledning.

Först ut är Mette Guldberg som skriver om hur de relativt små samhällena längs Vadehavskusten under 1700-talet, tack vare tillgången till en internationell arbetsmarknad, fostrade en högt kvalificerad sjömanskår utan att själva äga en egen handelsflotta. Hon följs av Benjamin Asmussen som i sitt kapitel avhandlar de handelskompanier som under 1600- och

Hanna Hagmark, Fil.Dr. är Verkställande direktör, Stiftelsen Ålands sjöfartsmuseum.

1700-talen uppstod för att bedriva internationell handel, liksom deras roll i utvecklingen av den globala sjöfarten i det då kapitalfattiga Danmark. Mikkel Leth Jespersens kapitel avhandlar också kolonialtidens handel men i ett mer lokalhistoriskt perspektiv, nämligen Flensborgs handel med de danska kolonierna i Västindien. Det lokalhistoriska perspektivet fortsätter i följande kapitel men då med ett helt annat tema. Jakob Seerup tar sig an det danska sjöräddningsväsendets historia med Bornholm som utgångspunkt, och en av hans teser är att de faror som långt in på 1900-talet var förknippade med sjöfarten var viktiga kulturelement som ännu präglar danska sjöfartssamhällen som exempelvis Bornholm. De följande två kapitlen kan i det närmaste beskrivas som rederihistorier. Först Kurt Jacobsens kapitel om C. F. Tietgen och Det Store Nordiske Telegraf-selskab, sedan Martin Jes Iversens kapitel om Isak Glückstadt och Aktieselskabet det Østasiatiske Kompagni. Därefter blir det ett tvärt kast in i marinmåleriet, där Karina Lykke Grand ställer sig frågan om Danmarks visuella nationalhistoria hade sett annorlunda ut om landet lyfts som sjöfartsnation genom bildkonsten, underförstått att marinmålningarna fått en alldeles för undantryckt plats i nationalgallerier och offentliga rum. Också i det följande kapitlet, Et museum for søfarten – en kamp om fortællinger, lyfts den perifera roll sjöfarten har i den nationella historieskrivningen om Danmark. Här skriver Anders Ravn Sørensen om tillkomsten av ett nationellt sjöfartsmuseum för Danmark, en berättelse som avslutas med öppnandet av det spektakulära M/S Museet for Søfart. Smuggling är temat i följande kapitel, där Nils Valdersdorf Jensen ger en nyanserad bild av utvecklingen av smugglingen 1914–1934. Även om hans studie fokuserar på södra Fyn sträcker sig slutsatserna över nationsgränserna. Bokens tre sista kapitel tar med läsaren till en betydligt modernare tid. Louise Karlskov Skyggebjerg beskriver i sitt kapitel containertrafikens inverkan på utvecklingen – och avvecklingen – av danska hamnar. Hon konstaterar också att historien om containern är internationell och omfattar inte enbart sjöfartshistorien utan även utvecklingen av det moderna globala samhället. Henrik Sornn-Friese kapitel om tidsbefraktning är i stort berättelsen om rederiet H. Bang & Co. och den dynamiska shippingmiljön i Köpenhamn. Bokens allra sista kapitel, skrivet av Søren Byskov, handlar om fiskeriets uppgång och fall i Esbjerg.

Netværk for Maritim Erhvervshistorie vill med denna antologi lyfta den civila maritima historiens status i den nationella danska historieskrivningen. Tydligast framkommer det i det inledande kapitlet och i kapitlen om marinmåleri och Danmarks sjöfartsmuseum. I de övriga kapitlen är det de specifika historierna i sig, oavsett om det gäller en enskild redare eller ett helt verksamhetsområde, som lyfter vikten av sjöfarten och till den kopplade verksamheter för utvecklingen av Danmark som en modern välfärdsstat. Som maritimhistoriker är det lätt att sympatisera med de medverkande bakom denna antologi; det är inte bara i Danmark de maritima näringarna fått en oförtjänt perifer roll i den nationella historiografin. Det är dock svårt att se att den här boken i någon större omfattning kommer att ändra den bilden eftersom den i första hand riktar sig till en läsekrets som delar den uppfattningen. Trots det är antologin en viktig del i en större strävan att ge sjöfartshistorien det utrymme den förtjänar.

Avslutningsvis, när det gäller antologier som denna, där varje författare har sin stil och där temat spänner så brett över tid och rum som i denna, är det oundvikligt att boken präglas av en viss ojämnhet. Som läsare saknade jag stundvis en röd tråd genom boken, tills dess att jag påminde mig själv om att detta inte är en bok som ska läsas från pärm till pärm. Tvärtom, den ska läsas i korta omgångar, ett kapitel i taget, i den ordning man själv önskar. "Søfartshistorier – Danmarkshistorien till søs" är precis vad den utger sig för att vara; inte en enhetlig berättelse utan många olika historier om Danmarks relation till havet, och havets inverkan på den danska nationalhistorien.



Niels P. Petersson, Stig Tenold, and Nicholas J. White (eds.), *Shipping and Globalization in the Post-War Era: Contexts, Companies, Connections* (Cham: Palgrave MacMillan, 2019), 290 p., hardback, ill.

Reviewed by Espen Ekberg

In 2019, the publisher Palgrave Macmillan established an interdisciplinary book series on maritime economics. It seeks, according to the series' website, to be "pivotal in nature and improve our understanding of the role of the maritime sector within port economics and global supply chain management, shipping finance, and maritime business and economic history." A total of six books has already been published in the series, at least one of which has already been reviewed in the present journal (*Danish Shipping in the 21st Century – Navigating troubled waters* in *Forum navale* 77).

Shipping and Globalization in the Post-War Era: Contexts, Companies, Connections was published in 2019, and was then the third book in the series. Its overall theme is "How can we understand the interaction between globalization and shipping" (p. 4). This is indeed a broad, but also timely and important question to ask. As the three editors argue in the introduction, the contribution of the shipping industry to the post-war globalization process was fundamental. The book's overall goal is to shed new light on this relationship and more specifically how "shipping was embedded in and contributed to the transformations of business and society in the post-war era" (p. 5).

The book consists of ten chapters, including a brief introduction and a conclusion, written by the three editors. It is not possible within the limits of a short review to do merit to all the different contributions in the book. The chapters are all generally well written, and in and of themselves they all offer interesting and very valuable analyses. The introduction spells

out the theme and ambitions of the book and describes very briefly the content of the different chapters. The subsequent chapters are divided in three sections, entitled Contexts, Companies and Connections.

The chapters in the first part deals with broad developments within the shipping industry during the post war period. Stig Tenold ("The Declining Role of Western Europe in Shipping and Shipbuilding, 1900–2000") documents, seeks to explain, and discusses the shift in hegemony in international shipping and shipbuilding from Western Europe to Asia. The chapter elegantly applies Stanley Sturmey's classic examination of the decline of British shipping in his book *British Shipping and World Competition* to the broader decline of Western European shipping and shipbuilding. Katharina Reiling ("The Emergence of Maritime Governance in the Post-War World") focuses on the development in the international regulatory framework surrounding the shipping industry. She introduces the analytical term "conglomeratic", to describe how the regulation of shipping in the post-war world became much more complex, as "a number of international organizations, public authorities of port states, regional and intermediate actors have become increasingly involved in maritime standard setting and enforcement" (p. 57). The third and final article in this section – written by Nicholas J. White ("Thinking Outside 'The Box': Decolonization and Containerization") takes a novel approach as it seeks to describe the much-studied process of containerization from the perspective of the parallel process of decolonialization. By doing this, White seeks to broaden the view on the driving forces behind containerization, arguing that "the usual business imperatives of cutting costs and meeting competition" are not sufficient to understand how the process unfolded (p. 93). This is indeed a novel and interesting perspective that also sets the stage for further research.

In the second part of the book, the analysis shifts from the industry level to the level of the company. Three interesting business histories are presented by Henrik Sornn-Friese ("Containerization in Globalization': A Case Study of How Maersk Line Became a Transnational Company"), Martin Jes Iversen ("East Asiatic Company's Difficult Experiences with Containerization") and Niels P. Petersson ("Shipping as a Knowledge Industry: Research and Strategic Planning at Ocean Group"). The two first

Espen Ekberg is Professor of Economic History and the current Head of the Centre for Business History (CBH) at BI Norwegian Business School.

of these are fairly “traditional” in the sense that they study the strategic considerations and choices made in two Danish shipping firms and how these choices affected the success of one of them and collapse of the other. Clearly, it is very interesting to read in succession two business histories with such a different outcome. The research questions posed for each of the chapters are telling. Sornn-Friese analyses “Why did Maersk Line decide to become a global company, and how did it manage so quickly to achieve leadership in an industry dominated by a small number of consortia organized in cartel-like liner conferences?” (p. 104). Jes Iversen’s task on the other hand is to study the opposite process: “How and why [...] did EAC lose its position as a leading international shipping company” (p. 134). Both authors provide efficient and convincing answers to the questions they pose. The third business history takes a somewhat different approach. It begins with the general concept of knowledge and the ambition to understand “how technological and managerial knowledge was created, developed and exploited as a corporate resource from the 1950s onwards” (p. 157), using Ocean Transport and Trading, one of the UK’s leading liner shipping firms as a case. This more “theoretical” approach has as its strength that it achieves two parallel aims – it provides further insight into the challenges of operating within the globalised shipping industry during the post-war period, and at the same time it sheds light on the more general role of various types of knowledge in the strategic transformation of firms.

In the third and final part - *Connections* - Gelina Harlaftis and Christos Tsakas (“The Role of Greek Shipowners in the Revival of Northern European Shipyards in the 1950s”) study the business relationships developed after the Second World War between Greek shipowners and Northern European – prominently German and British (but also Swedish, French, Dutch and Belgian) – shipyards. Harlaftis and Tsakas show how these relationships, combined with a third connection, financing from American banks, helped revive the Northern European shipyards and at the same time played a fundamental role in Greek shipowners’ increasing dominance in the oil tanker market. René Taudal Poulsen (“Regional, yet Global: The Life Cycle of Overnight Ferry Shipping”) provides a thematically less spectacular, but no less interesting analysis of the development

of the four major Nordic overnight car ferry routes (Copenhagen–Oslo, Gothenburg–Kiel/Travemünde, Gothenburg–Great Britain and Stockholm–Helsinki) from around 1960 to the present day. Using the much-applied industry life cycle theory developed by Raymond Vernon in the 1960s as an analytical starting point, Taudal Poulsen shows how the development path of these regional businesses were strongly affected by global economic processes. As he himself also indicates, Taudal Poulsen here fills an important gap in the literature as serious academic studies of overnight ferry shipping are few and far between.

As already indicated, the chapters that make up the main content of this book are all interesting, well researched and efficiently presented. The usual critique of anthologies of this kind is that they often tend to lack coherence. Chapters tend to point in all kinds of different directions, and it is difficult to find any common ground. The editors Petersson, Tenold and White have taken this challenge seriously as they offer a final, quite long concluding chapter that seeks to draw together the main themes of the book. This helps turning the book into a coherent whole.

A book review should, however, be able to offer some critique. Clearly, one could perhaps have asked for a narrower focus. The theme is very broad, and the three concepts used to organise the material are also very general. The articles do point in different directions, they operate at different levels of analysis (industry and company), study very different markets (from tankers to ferries), are sometimes empirical, sometimes more analytical. You will not find in this book a single, analytical framework for the study of international shipping or an explanatory model that elegantly draws together the basic relationship between shipping and globalisation. But again, I find this to be more of a strength than a weakness. Overall, this book is a very valuable contribution to the growing literature on the role of international shipping in the globalisation process of the post-war era. And, perhaps the very best part of it, is that it is published open access.



Ann Pålsson (red.), *Stockholms vattenrum. Stadsmiljö, klimat och framtid* (Stockholm: Samfundet S:t Erik, 2020), 240 s., ill.

Anmäld av Bo G Hall

En lång rad spännande perspektiv på huvudstadens relationer till vatten presenteras i Samfundet S:t Eriks senaste årsbok, utgiven i samarbete med Svensk Byggtjänst. I förordet anger samfundets ordförande Monica Andersson att syftet varit att hotet från klimatförändringarna mot infrastrukturen i centrala Stockholm måste avväjas.

Tolv separata uppsatser – av lika många författare och specialister – behandlar detta tema och de förutsättningar som är vägledande inom olika fält. Mycket bygger på vad som framkom vid ett seminarium om dessa förändringar som samfundet samt stadens och länets naturvårdsföreningar arrangerade 2019. Läsarna får exempelvis möta kraven på kraftigt minskade utsläpp av fossila bränslen men också hur vi ska hantera höjda temperaturer. Även om kvaliteten i de olika texterna skiftar en del – det är något som brukar vara fallet vid antologier av detta slag – är ändå behållningen överlag stor.

Bland de ämnen som särskilt avhandlas finns hur ökade vattennivåer innebär hot mot tunnelbanan samt hur förändringar påverkar den biologiska mångfalden i vattnet. Andra bidrag avser hur fartyg vid kajplatser gör stadsmiljön levande; separat presenteras dessutom pråmtrafik i Sverige och EU. Jag upplever två bidrag som särskilt intressanta; det ena handlar om Stockholm som sjöfartsstad, det andra redovisar persontrafiken inom huvudstadens hamnområden.

För det förstnämnda - rubricerat *Sjöfartsstaden* - svarar Anders Johnson, en väl påläst och etablerad skribent när det gäller olika delar av svenskt näringsliv och deras historia. Han presenterar här en systematisk genomgång av Stockholms hamnar och varv, allt sedan medeltiden. Inledningsvis påpekas att Stockholm inte var en stad som skaffade sig en hamn utan att det rörde sig om en hamn – strategiskt placerad där Mälaren och Saltsjön möttes – som gav upphov till en stad. Efter inledande övergripande

redogörelser får vi följa hur innehållet i handeln skiftade under de olika århundradena som sedan följde och hur bland mycket annat salt, hudar och skinn, tjära, järnprodukter och spannmål under vissa perioder var centrala handelsvaror.

Som bekant gav länge det bottniska handelstvänet huvudstaden en närmast monopolliknande position. Vi får följa utvecklingen sedan det upphävts fram till vår tid med många intressanta reflektioner. För bara drygt femtio år sedan inleddes genom containersystemet en veritabel revolution i världens sjöburna transporter vilken givetvis även påverkat Stockholm. Den transoceana trafiken lämnade efterhand dessa trakter till förmån för storhamnar i väst vilka är belägna vid stora hav. I gengäld har passagerartrafiken till olika mål i Östersjön noterat ett kraftigt uppsving.

Det andra särskilt intressanta bidraget i boken har fått rubriken *Kollektivtrafik på Stockholms vatten* och är författat av Gunnar Friberg. Denne är sedan 1973 (!) redaktör för den på många sätt förnämliga tidskriften *Skärgårdsbåten* och utomordentligt kunnig i frågor om den båtburna persontrafiken såväl inom hamnområdet, som på Mälaren och ute i skärgården. Hans bidrag inleds med tillbakablickar ända till Bellmans välkända roddar-madammer och det begynnande 1800-talets roddbåtar med dalkullor vid årorna liksom vevslupar utrustade med stora skovelhjul på sidorna.

Dessa utkonkurrerades dock så småningom av propellerförsedda ångslupar, av vilka den första kom 1859. De innebar en oerhörd förbättring i huvudstadsbornas möjligheter att förflytta sig – både på Mälaren och i Saltsjön – inom en stad som är vida berömd för att "ligga på vatten". Detta fick förstås särdeles betydelse i och med att de kringliggande malmarna befolkades alltmer.

De små sluparnas gyllene period var under decennierna runt 1900. Sålunda kunde branschens helt dominerande företag Stockholms Ångslups AB (SÅA) 1913 fira sitt 50-årsjubileum och för det året redovisa imponerande 9 661 859 passagerare. Dess flotta bestod då av 53 ångdrivna färjor och slupar vilka gick i trafik på omkring tjugo linjer, allt redovisat på en karta i boken. När många broar efterhand tillkom – liksom nya spårvagns-linjer – innebar de givetvis en allt svårare konkurrens. Men trettio år senare opererade SÅA fortfarande hela 33 fartyg. I sitt bidrag tecknar Friberg avslutningsvis i snabba drag den fortsatta utvecklingen fram till nu. Särskilt

användbar är givetvis hans förteckning över möjligheterna att åka kollektivt idag. Totalt listas där fyra båtlinjer med SL-taxa. Mest känd är Djurgårdsfärjan som har 160 år på nacken.

Sammanfattningsvis ger denna den senaste utgåvan i S:t Eriks årsbokserie många och värdefulla kunskaper kopplade till huvudstaden och vattnet. Behållningen ökar dessutom påtagligt genom det fina trycket och de genomgående omsorgsfullt valda illustrationerna. Särskilt fäster man sig vid en rad överblicksbilder från ovan i form av teckningar och foton.



Anders Ravn Sørensen, *Danmark som søfartsnation. Fortællinger, interesser og identitet gennem 250 år* (Köpenhamn: Gads Forlag, 2020), 304 s., ill.

Anmäld av Leos Müller

Danmark är en av världens ledande sjöfartsnationer. Rederier som Mærsk och DFDS spelar en roll som långt överskrider Danmarks storlek eller läge i Nordeuropa. Sjöfartsnäringen har utan tvekan bidragit till att Danmark är en av världens mest välmående nationer. Men hur medvetna är danskar, egentligen, om sjöfartens betydelse för landets välstånd? Vilken roll spelar det maritima i dansk nationell identitet? Tänker danskar på sig själva som en sjöfartsnation? Det är frågor som Anders Ravn Sørensen ställer i sin originella bok *Danmark som søfartsnation. Fortællinger, interesser og identitet gennem 250 år*. Kronologiskt sträcker sig boken från mitten av 1700-talet till idag. I grunden är det alltså en historia om den moderna nationalstaten Danmark, inte det medeltida eller tidigmoderna imperiet som sträckte sig från Schlesvig-Holstein till Island och Grönland.

Sørensen undersöker hur berättelsen om Danmark som sjöfartsnation sedan 1700-talet har producerats och utnyttjats, utmanats och glömts bort. Den historien skildras som en följd av uppgångar och nedgångar som kan knytas till specifika historiska tidpunkter och nationella trauman. Den börjar med den danska sjöfartens första guldålder under andra hälften av 1700-talet. Det var en tid då fartyg under dansk flagg seglade över Atlanten lastade med kaffe, socker och slavar. Danska Asiatiska Kompaniet anlöpte Kanton i Kina och Tranquebar och Serampore i Indien. Köpenhamn var centrum för en omfattande handel med koloniala varor och hemmahamn för en global handelsflotta. Sjöfarten sågs som landets kanske viktigaste näring. Såväl redare, köpmän, kompanidirektörer som

Leos Müller är professor i historia, särskilt maritim historia, på Stockholms universitet och föreståndare för Centrum för maritima studier, CEMAS.

sjömän och kaptener var hjältar och patrioter som skapade nationens välstånd. Men sedan kom slagen mot engelsmännen vid Köpenhamn 1801 och 1807 och Danmark hamnade på fel sida i kriget mot Napoleon. Slutet av revolutions- och napoleonkrigen 1814-1815 markerade inte bara slutet på Danmark som ett maritimt imperium utan också slutet på den danska sjöfartspatriotismen. Den merkantila eliten fick bära skulden för de militära nederlagen; det var dess girighet och arrogans som drev Danmark in i krig mot Storbritannien. Efter 1814 måste det lilla landet Danmark byggas upp inifrån av bönder. Den danska bonden blev den sanna patrioten, inte sjömannen eller kompanidirektören.

Andra hälften av 1800-talet präglas av två motstridiga berättelser om dansk nationell identitet: den ena riktas inåt, den andra riktas utåt. Kriget 1864 och förlusten av Schlesvig-Holstein blev ännu ett nationellt trauma som stärkte uppfattningen om Danmark som ett litet försvarslöst land som för att överleva måste byggas inåt. Det var i lantbrukets utveckling man såg Danmarks framtid. Den här berättelsen förknippas framförallt med militären och lantbruksingenjören Enrico Dalgas och hans framtidsvision. Dalgas ord "Hvad udad tabes, skal indad vindes" – Det som förloras utåt måste vinnas inåt – syftar just på det danska lantbruket. Det skulle utvecklas och ge nationen ett nytt välstånd, en ny identitet.

Men det fanns en annan konkurrerande 1800-talsberättelse som växte fram efter förlusten av hertigdömena. Redan 1866 grundade C.F. Tietzen Det Forenede Dampskibs-Selskab (DFDS), ett mycket framgångsrikt ångbåtsrederi. Och samma år lades grunden till Esbjerg – Danmarks nya hamn i Nordsjön som skulle kompensera för förlusten av hamnarna i hertigdömena. Det moderna och internationellt inriktade rederiet, som fortfarande finns, och det politiska beslutet om en ny hamnstad på Jyllands västkust kan ses som huvudkomponenter i den andra berättelsen, den om Danmark som framgångsrik sjöfartsnation i världen. Den andra berättelsen kan direkt kopplas till världshandelns globalisering efter 1860. Handeln expanderade och det behövdes transportkapacitet och moderna ångbåtar. Danska rederier växte till globala aktörer. År 1897 grundades av H.N. Andersen det Østasiatiske Kompagni (ØK), ett rederi som i över hundra år fungerade som en ikon för nationens maritima globala identitet.

Dalgas berättelse om Danmark som en bondenation tappade mark efter

1900. Men det hade mindre att göra med danskarnas självbild som sjöfare än med landets industrialisering, modernisering och politiska utveckling. Det blev snarare berättelsen om den danska arbetarrörelsen, en stark socialdemokrati och det moderna välfärdssamhället som tog över. Däri spelade havet och sjöfarten en obefintlig roll. Företrädare för de danska rederierna arbetade hårt för att lyfta fram sjöfartsnäringen som en del av det moderna Danmark. Sjöfartsmuseum i Helsingör som grundades år 1915 kan ses som ett ambitiöst steg i denna riktning. Historien påminner starkt om hur svenska företrädare för sjöfartsnäringen lobbade för Sjöhistoriska museet i Stockholm.

I de kapitel som handlar om 1900-talet ägnar Sørensen mycket plats åt hur det maritima arvet genomsyrar Danmarks kultur. Han illustrerar det med exempel från litteratur, teater, visor och film som skildrar livet till sjöss. Han kan visa att populärkulturen ofta beskriver sjömän och deras arbetsgivare, redare, på helt olika sätt. Redare skildras negativt, som rika, giriga, och beredda att riskera sjömännens liv för att tjäna pengar. Där återuppstår alltså den gamla bilden av giriga sjöfartsentreprenörer som ledde Danmark till katastrofer 1801 och 1807. Sjömän och kaptener skildras däremot positivt. Men konflikten mellan arbete och kapital i populärkulturen säger kanske mer om det politiska landskapet i 1900-talets Danmark än om verkligheten till sjöss.

Under de senaste decennierna har danska sjömän mer eller mindre försvunnit medan Danmarks rederinäring fortfarande är koncentrerad till Köpenhamn. Klasskonflikten som fanns under stora delar av 1900-talet är borta och politiker ser snarare sjöfart som en viktig del av Danmarks ekonomi, en sektor som måste stöttas med hjälp av olika åtgärder, den politik som kallas Blue Denmark. Och de stora rederierna har varit framgångsrika i anpassningen till den senaste vågen av globalisering. Framgången märks tydligt i en ny, mer positiv bild av näringen. Pengarna innebär också att redarna kan satsa på filantropiska projekt vilka också förbättrar bilden av näringen. Mærsk Møller bekostade Köpenhamns nya operahus, ett av de dyraste i världen, och rederierna bidrog finansiellt till det nya sjöfartsmuseet M/S Museet for Søfart, ett spektakulärt modernistiskt bygge i Helsingör. Sådana satsningar uppmärksammar sjöfartsnäringens betydelse för det moderna Danmark och dess bidrag till nationens

välstånd. Men sådana satsningar säger egentligen inte särskilt mycket om den moderna danska identiteten, den är helt enkelt alltför varierande för att rymmas i en berättelse.

Sørensen har skrivit en intressant och inspirerande bok. Han kombinerar skickligt många olika källor, från politiska tal och företagspublikationer till skönlitteratur, bildmaterial och filmer. Han visar att berättelsen om Danmark som sjöfartsnation har varit en del av den danska identiteten, ibland viktig och synlig men ibland mindre viktig eller till och med kontroversiell. Men den har alltid varit närvarande.



Ray Solly, *The Development of Crude Oil Tankers – A Historical Miscellany* (Yorkshire – Philadelphia: Pen & Sword Transport, 2021), 192 p., ill.

Reviewed by Thomas Taro Lennerfors

Dr Ray Solly's book *The Development of Crude Oil Tankers – A Historical Miscellany* sets out to provide snapshots into the history of crude oil tankers, from the early beginnings to the present day. To contextualize, Solly has enjoyed three careers, one as an officer in the merchant navy, one as an English teacher and researcher (obtaining a PhD in the subject), and the present career as the author of maritime books. He has written amongst other titles *Supertankers: Anatomy and Operation*, *BP Tankers – A Group Fleet History*, *BP's Early Large Tankers: Ships and Life Aboard*, and *Supertanker: Living on a Monster VLCC*.

This latest book has five parts: Early Crude Oil and Product Carriers, The Single-Hulled 'Supertanker' VLCC, the ULCC Generation, the Double-Hulled 'Supertanker' VLCC, and Transporting North Sea Oil. The first part charts the growing oil business from the 1860s and the emerging need to transport this valuable commodity across the oceans. The transportation commenced with ships carrying barrels of oil but quickly evolved to creating dedicated oil carriers with large tanks. The challenges that the cargo presented, for example the sloshing effects and that the cargo expanded in warmer temperatures are described as well as ways they have been handled. Iconic ships in the history of oil transport such as *Elizabeth Watts*, *Gluckauf*, and *Zoroaster* are described alongside important contributions to the development of oil tankers for example by Sir Joseph Isherwood, whose designs are still forming the backbone of tanker design. The first part takes us all the way up until the end of the Second World War.

Thomas Taro Lennerfors is Professor of Industrial Engineering and Management at Uppsala University.

The second and third part, mostly covering the period from 1950 to the end of the 1970s, describes the emergence of increasingly big oil tankers, to reap the benefits of economies of scale since the payload that a ship could carry increased at a higher rate than the ship's dimensions. Coupled with an insatiable demand for oil, this mathematical reality fueled the development of larger ships, first the Very Large Crude Carriers (VLCC) followed by the even bigger Ultra Large Crude Carriers (ULCC). Protagonists in this race were Aristotle Onassis and Spyros Niarchos, but most importantly Daniel Ludwig. Several ships with a deadweight tonnage of over 100 000 tons were built in the early 1950s and in 1966, Japanese Idemitsu Tanker took delivery of a 200 000 deadweight ton tanker. In this part, we also get to familiarize ourselves with some of the technical advancements, apart from size, that increased safety and decreased environmental strain of these ships, for example the inert gas system which prevented explosions and the segregated ballast tanks which separated the cargo from the ballast water, leading to less contamination when ballast water was discharged into the ocean. Furthermore, some connections are made to the global demand for crude oil, and how the growth of tankers was put to a halt by the oil crises leading to newly built crude oil carriers being laid up, inactive. The third part contains a chapter on the life of *Jahre Viking* – a ship which after lengthening was the world's largest capacity tanker.

Part four takes the grounding of *Exxon Valdez* as its point of departure and describes the subsequent evolution towards double hull tankers. In part five, the author describes his experiences onboard a shuttle tanker in the North Sea and a product carrier. The book ends with a short conclusion, which brings up questions about what future oil transports will look like.

The book is a good read for those who are interested in learning more about crude oil carriers. The book is well-written and particularly the first part goes at length trying to describe the actors and events constituting the early history of crude oil carriers. The book features a large number of pictures of oil tankers in operation, under construction, as well as being dismantled. There are also illustrations of the structures of oil tankers, which have pedagogical value. Histories of individual ships are also a

recurring feature both in image captions as well as within the main text. For me personally, I preferred the former parts of the book, where in my taste, the balance between the main text and the pictures is adequate, while I felt that the pictures and individual ship histories became too dominating in the latter part of the book.

For the maritime history community in Sweden, the Nobel brothers and some of their ships are mentioned, and towards the end of the book Stena's shallow-draft V-MAX vessels are described as revolutionary ships that in the end, did not really take off. In the concluding section of the book Wallenius-Wilhelmsen's visions of future ship design based on sun and wind energy is also seen as a potential development path for the tanker industry.

Overall, this book has a positive take on the oil tanker industry, which I believe is meant to compensate for the bad reputation that the industry has received in the media. Still, when reading the book, I cannot stop thinking about the absence of critical reflection of this industry, its problematic quality governance, its accidents and spills, its contribution not only to a prosperous society but also to a petrol-based society with climate change as a direct consequence. Therefore, I recommend reading this book in conjunction with for example Jack Devanney's *The Tankship Tromedy* to get both sides of the coin.

As a final note, this book is meant to be a historical miscellany, and is not intended to give *the* account of the development of crude oil tankers. As such, I believe that this is a successful book that has sparked my interest in learning more about this industry and its development.



S.N. Timirev, translated by Stephen Ellis. *The Russian Baltic Fleet in the Time of War and Revolution, 1914–1918: The Recollections of Admiral S.N. Timirev* (Barnsley: Seaforth Publishing, 2020), 288 p., ill., hardcover.

Reviewed by Jakob Seerup

In the wake of World War One, a great number of naval and military memoirs and histories of Russian officers and regiments was published. Many of these books were written and published by tsarist Russian officers in exile in Europe, the USA, and further afield. These books were often printed in limited editions and were typically only in the Russian language making them unavailable for most Western scholars. This is regrettable, because there are many relevant and interesting points and observations in this literature. Not least because they represent a party in the Great War that all but lost its voice with the 1917 Revolution and the emergence of the USSR and not least the Red Army and the Red Fleet. Soviet historians saw the history of the Russian Imperial Army and Navy in World War One through an ideological lens. They did not have much respect for their bourgeois forebears. Admiral Timirev's memoirs from his time in the Baltic fleet were first published posthumously in Russian language in New York in 1961 and again by a Russian publisher in 1998. So even if the book has not gone completely unnoticed as a source of naval history, it is only now available to a much wider audience.

Admiral Sergei Timirev (1875–1932) served as commanding officer in the Imperial Russian Baltic Fleet during the First World War. Like so many of his comrades from the old regime he fled Russia in 1920 and lived the remainder of his life in Shanghai, China. This was where he wrote his account of his service in the Baltic Fleet in 1914–1918. The memoirs were written only a few years after the events and have a narrative quality. They are both coherent and in many places both very detailed and even enter-

prising. Both the quality of the ships and materiel of the fleet are assessed, as are the qualities and personalities of a number of important naval officers serving in it.

Timirev makes casual mention of his officer colleague A.V. Kolchak who went on to become a leader of the White Movement in the Russian Civil War. He had known him since they studied together at the Naval Academy in the early 1890s. They had also served together in Port Arthur during the Russo–Japanese War in 1904–1905. Timirev fails to mention that his wife and Kolchak had a love affair during the very same years that the book describes. This ménage à trois is famously described in the 2008 Russian feature film 'Admiral' which was inspired by the book – and thoroughly misrepresented according to the translator's preface.

Among the many observations it is interesting to read that Timirev thought that the German Navy might very well have crushed the Russian Baltic Fleet if they had acted more decisively in August 1914. Another interesting fact that Timirev mentions is that the squadron at Helsinki during the winter of 1914–1915 reacted to rumours of zeppelin attacks by camouflaging their ships with white chalky paint even on the decks and the superstructure. This must be the first instance of this type of countermeasure being used in naval history. Throughout the book there is a constant undertow of rumours, fear and speculation over possible German subversive propaganda directed at the crew. It is interesting and probably quite typical how the revolution and the unrest is seen as something stemming from foreign influence rather than from real social and political dissatisfaction with the tsarist regime. Timirev also must explain how he was only very hesitant and skeptical when he was promoted to rear admiral by the provisional government in October 1917. This is probably true, but it does go to show how he had to accept and work within the new state of affairs.

The book has few accounts of actual fighting due to the fact that Timirev was mostly occupied with staff work. However, here and there you will find mention of skirmishes, attacks by submarines and aircraft bombings. It is certainly in the descriptions of the 1917 revolution that the main drama of the memoirs is to be found. The story of the struggle to uphold morale in the increasingly chaotic fleet where sailors' councils

Dr Jakob Seerup specializes in naval and military history and has published books and articles relating both to the age of sail and more modern history. Dr Seerup currently works as a museum curator at Bornholms Museum.

suddenly had to be factored in and the will to fight the German enemy dwindled day by day is fascinating.

Admiral Timirev's memoirs are published by Seaforth Publishing and the book holds the usual high standard of this trusty supplier of naval history. The version published in New York in 1961 has been expertly translated by Dr Stephen Ellis. Ellis has also added notes and commentary to explain certain contemporary phrases and gives brief biographical information about the various persons mentioned in the book. The translator is to be commended for his very thorough commentary chapter in the end of the book addressing not only questions of translation principles but also outlining the geography of the Baltic relating to the operations mentioned. It also provides some very useful tables of civilian, navy and army ranks in Russia at the time. The very comprehensive comments section also has sections about social background, education and training and international comparison of the Russian naval officer corps. Ellis also gives a thorough outline of the exact details of the relations between Kolchak, Timirev and his wife Anna.

The Russian Baltic Fleet in the time of War and Revolution 1914-1918 is distinguished not only for its contemporary account of the Russian navy, but also for the zealous comments by the translator. It will be essential reading for anyone interested in the Russian and Baltic aspects of naval warfare during World War One. Timirev also wrote another memoir "Four Years on the Yacht Shtandart" concerning his service on the imperial yacht 1907-1910. It is much to be hoped that this book will also be translated and published in English.



Magnus Ullman, *Från regalskeppet Vasa till kryssaren Göta Lejon – om 25 större och kända örlogsfartyg i flottan 1628–1970* (Stockholm: Bokförlaget Magnus Ullman, 2021), 175 s., ill.

Michael Josephson, *Finnboda varv och fartygen som byggdes där* (Stockholm: Trafiknostaliska förlaget, 2020), 146 s., ill.

Anmälda av Bo G Hall

I vissa böcker med en nautisk klar kontext satsar utgivarna framför allt på att utnyttja sidorna till bilder medan texterna tycks mera ha tillkommit som stöd för en förståelse av illustrationerna. Det kan finnas skäl att ifrågasätta om sådana skrifter alls ska anmälas i spalter som dessa. Ifråga om de två här aktuella verken känns det – trots deras så påtagliga bilddominans – ändå motiverat att skriva om dem; framför allt på grund av den påtagligt höga kvaliteten både i band, tryck och färgåtergivning. Vissa bilder är dessutom nästan unika och inte tillgängliga på annat sätt. Dessutom är de tillhörande kommentarerna långt ifrån bara några utvidgade bildtexter utan oftast både innehållsrika och grundade på seriösa och angivna källor.

Med hjälp av en serie väl valda illustrationer i stort format redovisar sålunda Magnus Ullman – dock med i några fall väl styvmoderliga texter – totalt tjugofyra fartyg som har ingått i den i svenska flottan. Föga överraskande inleds raden av presentationer med regalskeppet *Vasa*, följt av ett antal seglande fartyg såsom linjeskeppen *Pommern*, *Gustaf III* och *Dristigheten* eller fregatten *af Chapman*. För nutida ögon är kanske ändå de många pansarbåtar vilka sjösattes under årtiondena runt 1900 mest intressanta. Vi får sålunda beskåda – och läsa om – flera av dem; allt ifrån monitoren *John Ericsson*, sjösatt 1867, fram till pansarskeppet *Drottning Victoria* som gled av stapeln femtio år senare i Göteborg.

Gott om utrymme har också deras ersättare och efterföljare kryssarna fått. Det rör sig om "pansarkryssaren" *Fylgia*, "flygplanskryssaren" *Gotland* samt *Göta Lejon* och *Tre Kronor*. De båda sistnämnda levererades åren efter andra världskriget och var imponerande. Med ett maxdeplacement om 9 000 ton och en längd på 180 meter utgjorde

de marinens genom tiderna största fartyg. Men tiden gick snabbt förbi dem. *Tre Kronor* låg länge i malpåse och skrotades till slut 1968 medan systerfartyget såldes till Chile 1971. En sak förbryllar emellertid läsaren. Bland raden av svenska örlogsfartyg återfinns några tyska och amerikanska bjässar till slagskepp från andra världskriget – *Bismarck*, *Tirpitz* och *Iowa*. Deras funktion i boken – annat än som några mäktiga bilder – är inte alldeles lätt att förstå

Den andra bokens författare Mikael Josephson arbetade själv i mitten av 1970-talet som plåtslagare på Finnboda varv och har sedan dess hyst ett stort intresse för verksamheten där. I boken vill han inte bara lyfta fram produktionen utan även fartygen och säger sig alltid ha varit fascinerad av den värld i miniatyr som dessa utgör. Detta har lett till att han samlat en mycket imponerande dokumentation om varvet och dess historia. Det ägdes under en lång tid av Sveabolaget, varför dess båtar – med det karaktäristiska svarta "S":et på den vita skorstenen – förekommer flitigt i boken. Fyra av dem syns på omslagsbilden från maj 1949 där de ligger vid varvet med Transatlantics betydligt större *Nimbus* i dockan utanför. Under 1970-talet övertogs varvet av Salénkoncernen och senare under decenniet av Svenska Varv AB.

Vi får följa varvet från dess start 1878 till den av många beklagade nedläggningen 1991. Inte minst imponerande är den långa listan över de mer än hundra fartyg som byggts där, bakom vilken måste ligga många arkivstudier. Listan innehåller farkoster till marinen liksom bogserbåtar och isbrytare men framför allt en lång rad av handelsfartyg. Den sista leveransen var ro-ro-fartyget *Nordic Link* 1981. Som framgått är boken rikt illustrerad; särskilt i form av kartor, fartygsritningar och i synnerhet foton. Några av dem tog författaren själv under sina tre år på företaget, visande arbetsmiljö och arbetskamrater. Sammantaget betyder detta att livet vid varvet belyses ur ett flertal perspektiv

Så njut i bästa läsfåtöljen av bilders mångfald i båda skrifterna. Sämre syssla kan man ägna sig åt!



Lars Westerlund, *Kustfart som kollaboration. Finländska fartyg i Transportflotte Speer* (Helsingfors: Oy Nord Print AB, 2020), 321 s.

Anmäld av Birgit Karlsson

Uppgåelsen med andra världskriget pågår fortfarande. De skandinaviska länderna har olika erfarenheter och därmed har uppgörelsen med kriget kommit att få olika uttryck. I Sverige har forskningen till stor del rört sig om tolkningen av neutralitetens krav och på vilka sätt denna tjänade Nazitysklands syften. I Norge har debatten gällt samarbetsviljan med de nazistiska ockupanterna och under senare år har glorifieringen av den norska motståndsrörelsen ifrågasatts. Finlands erfarenheter är än mer komplicerade då landet, på grund av kriget mot Sovjetunionen, hamnade på samma sida som Tyskland fram till september 1944, då fred slöts med Sovjetunionen. Det ledde till strider mellan tyska och finska trupper i norra Finland.

En viktig fråga i den forskning som bedrivits har varit i vilken mån ekonomi och politik hör samman. Var det exempelvis rimligt för ett neutralt land som Sverige att bedriva handel med Tyskland? Kan man ha moraliska synpunkter på att medborgare i ett ockuperat land arbetar för företag som tillverkar för den tyska krigsmakten? Om det arbete som genomförs av ekonomiska skäl också gagnar ett visst lands politik – är det då rimligt att åta sig detta om man inte sympatiserar med denna politik? Många av de människor som levde under andra världskriget ställdes inför frågor av denna karaktär. Utan att moralisera över de val som gjordes är det ändå möjligt att utveckla kunskap som visar vilket handlingsutrymme som fanns och i vilken grad ekonomi och politik hörde ihop.

Lars Westerlunds bok om finländska fartyg i Transportflotte Speer är ett bidrag till denna kunskapsutveckling. Den handlar om de finländska fartyg som användes för kustfart för tyska intressen i Norge. Det var en

Birgit Karlsson är professor emerita i ekonomisk historia vid Göteborgs Universitet. Hon har bland annat forskat om Sveriges handelsrelationer med Nazityskland.

verksamhet som uppmuntrades av den finska staten. Det fanns också starka ekonomiska incitament för finländska redare att åta sig verksamheten. Westerlund konstaterar att forskningen om Transportflotte Speer inte har någon stor omfattning. Han tar på sig uppdraget att kartlägga de finländska fartygen i Norge och deras roll i Transportflotte Speer. Avsikten är att utreda omfattningen, vilka fartyg som deltog och vilka de ekonomiska villkoren var men också att belysa situationen för dem som arbetade på båtarna.

Lars Westerlund pendlar mellan olika nivåer i sin forskning. På mikronivå redovisar han detaljerat vilka finländska båtar som deltog i trafiken. Han beskriver flera av dem mer ingående. Det framgår att det rörde sig om små fartyg som ofta var i ganska dåligt skick. Han redovisar flera exempel på fartyg som drabbats av grundstötning och andra skador och behovet av reparation och lagning. Han ger exempel på personliga reaktioner från personer som av olika anledningar efterlämnat skriftliga källor. Westerlund gör också försök att göra en mer generell analys, men han påpekar flera gånger osäkerheter i källmaterialet och är tydlig med att det handlar om uppskattningar. Han beräknar att finländska fartyg i Norge stod för cirka tio procent av det totala finländska tonnaget. Han kan visa att ett hundratal finska fartyg deltog i kustsjöfarten men förmodligen endast cirka 50 på samma gång. År 1944 uppskattas andelen finländska fartyg i Norgefarten till cirka fem procent. Westerlund redovisar de stora ekonomiska fördelar som under krigets första år fanns med fraktfart på den norska kusten. Dessa möjligheter gjorde frakten lockande för de finländska redarna samtidigt som verksamheten hade stöd från den finska regeringen. Verksamheten hade också materiella fördelar för dem som arbetade på båtarna – det gällde såväl ersättning som tillgång till mat.

Westerlund lyckas efter omständigheterna väl med sin kartläggning av den finska kustsjöfarten i Norge genom att sammanställa källmaterial från flera olika håll. Boken skulle dock blivit än mer intressant om debatten lyfts till en mer generell nivå och behandlat innebörden i beteckningen kollaboration. Kollaboration ses oftast som ett nedsättande uttryck och implicerar ett samarbete med en part som man starkt ogillar. Så var inte (nödvändigtvis) fallet när det gällde finska företags samarbete med tyska myndigheter då dessa befann sig på samma sida i kriget. För den enskilde

redaren var det fullt möjligt att moraliskt legitimera sina handlingar genom att hävda att redaren gjorde det som var bäst för Finland. Särskilt intressant blir därför framställningen i samband med att tyskar och finländare hamnade på motsatta sidor i september 1944. De finska besättningarna kunde då med rätt anklagas för kollaboration om de fortsatte samarbetet men det är uppenbart att så endast skedde i enstaka fall.

Westerlunds bok är tyvärr dåligt korrekturläst och tryckfelen är många. Inte desto mindre redovisas intressant källmaterial som säkert kan användas i fortsatt forskning, inte minst för jämförelser mellan de nordiska länderna när det gäller moraliska utmaningar under andra världskriget.



Forskarpriset till Jan Gletes minne

År 2012 beslöt Sjöhistoriska Samfundet att instifta ett forskarpris till Jan Gletes minne, att delas ut till "forskare, svensk eller utländsk, som med sitt vetenskapliga arbete utvecklar kunskapen om svensk maritim historia eller angränsande ämnen". Prissumma och pristagare beslutas årligen av Sjöhistoriska Samfundets styrelse. Eftersom det är ett pris och inget stipendium, tillämpas inget ansökningsförfarande.

Prismottagare:

2013: Niklas Eriksson, intendent vid Sjöhistoriska museet och doktorand i marinarkeologi vid Södertörns högskola (han avlade sin doktorsexamen 2014). I prismotiveringen sägs, att han "på ett nytt och fruktbart sätt kombinerar tvärvetenskapliga perspektiv, historiska och arkeologiska, med en förmåga att sätta in det unika svenska maritima arvet i en bred europeisk kontext."

2014: AnnaSara Hammar, fil dr vid Umeå universitet. Hon tilldelades priset för sin avhandling *Mellan kaos och kontroll. Social ordning i svenska flottan 1670–1716*. I motiveringen sägs, att "boken är en både gedigen och välskriven undersökning, i vilken författaren kombinerar ett marinhistoriskt med ett rättshistoriskt perspektiv. På det sättet tillför hon den marinhistoriska forskningen nya aspekter, helt i Jan Gletes anda."

2015: James Davey, PhD, curator, National Maritime Museum. Han tilldelades priset bl.a. för sin bok *The Transformation of British Naval Strategy – Seapower and Supply in Northern Europe, 1808–1812*. I den engelskspråkiga motiveringen konstateras att Davey har "from a British perspective and founded on extensive original research, thrown light upon important aspects of the naval history of the Baltic area, in particular the logistic foundations for naval warfare in the early 19th century."

2016: Victor Wilson, historiker vid Åbo Akademi. Han tilldelades priset för sin avhandling *Krig och handel i den karibiska frihamnen Gustavia*,

1793–1815. Avhandlingen utgör ett viktigt forskningsbidrag till svensk historieskrivning och ett nytt och betydande bidrag till den atlantiska kolonialismens historia. Wilsons arbete placerar historien om den svenska kolonin S:t Barthélemy och dess frihamn Gustavia för första gången i ett relevant maritim historiskt sammanhang.

2017: Jakob Seerup, intendent (museumsinspektör) vid Bornholms Museum, tidigare vid Orlogsmuseet i Köpenhamn. Han belönades för sin omfattande vetenskapliga produktion om den danska örlogsflottans verksamhet i Östersjön under det långa 1700-talet. I Jakob Seerups forskning ryms både internationella utblickar och jämförelser med den svenska flottan. Genom att belysa mindre uppmärksammade aspekter av flottans verksamhet och sociala organisation har han även bidragit till att utveckla örlogsforskningen i nya riktningar.

2018: Inget publicerat forskningsarbete uppfyllde kriterierna.

2019: Rune Edberg fil dr. Han belönas för sin forskning som grupperar sig kring några centrala teman: främst vikingaskeppskopian Ormen Friskes förlisning, vikingatida seglation och pålspärrar och tilldelas forskarpriset för en varierad men ändå fokuserad maritim produktion.

2020: Hanna Hagmark, chef för Ålands Sjöfartsmuseum. Hon belönades "för sina pionjärinsatser i forskningen om sjömanshustrun, exempelvis i boken *Avsked och återseende. Sjömanshustruns liv under 1900-talet* (2008), och för sitt arbete för att beforska och bevara Ålands maritima kulturarv".

2021: Patrik Höglund, marinarkeolog vid Statens maritima och transporthistoriska museer. Han belönades för sin "forskning i gränsområdet mellan marin arkeologi och historia. I avhandlingen *Skeppssamhället. Rang, roller och status på örlogsfartyg under 1600-talet* skildrar han livet ombord på örlogsflottans större fartyg under 1600-talet. Han studerar vilka grupper tjänstgjorde ombord, vilket status de haft och hur de förhöll sig till varandra. Han kombinerar skickligt arkeologiskt material med historiska källor och ger i sin avhandling en fyllig men ändå lättillgänglig bild av ett komplext "skeppssamhälle".



Sune Örtendahls stiftelse

Sjöhistoriska Samfundets styrelse förvaltar Sune Örtendahls stiftelse. Denna stiftelse tillkom 2000 efter en betydande testamentarisk donation från framlidne örlogskaptenen Sune Örtendahl. Enligt bestämmelse i testamentet används avkastningen av stiftelsens kapital för att stödja utgivningen av *Forum navale* och *Forum navales skriftserie*.

Anvisningar för ansökningar till Sune Örtendahls stiftelse:

Stödet utgår i form av bidrag till publicering av böcker av sjöhistoriskt intresse. Sådant stöd kan utgå både till avhandlingar och annan litteratur av vetenskaplig eller dokumentär karaktär. För en förteckning över hittills utgivna titlar se: www.sjohistoriskasamfundet.se

Stöd utgår ej för forskning, resor, litteratur mm.

Stödet utgår antingen genom att Sjöhistoriska Samfundet ombesörjer publiceringen av skriften eller genom att Samfundet utbetalar tryckningsbidrag till annan utgivare. I bägge fallen distribueras skriften till Samfundets medlemmar och ingår i *Forum navales skriftserie*.

Ansökningar om publicering av manuskript eller tryckningsbidrag ställs per e-post till:

Thomas Taro Lennerfors
Uppsala universitet
Institutionen för samhällsbyggnad och industriell teknik
Avdelningen för industriell teknik
Box 169
751 04 Uppsala
Sweden
thomas.lennerfors@angstrom.uu.se

Till ansökan ska manuskript och kostnadsberäkning bifogas. Beslut om stöd fattas av Sjöhistoriska Samfundets styrelse. Sökande rekommenderas att vara ute i god tid med ansökan med hänsyn till aktuella sammanträdesdatum för styrelsen. Ytterligare information om detta ges av sekreteraren eller redaktören. I samband med avtalet om tryckningsbidrag förbinder sig sökanden att tillse att överenskommet antal exemplar av boken levereras till Sjöhistoriska Samfundet och dess medlemmar.

På bokens titelsida (eller motsvarande) anges "Utgives med stöd av Sjöhistoriska Samfundet och Sune Örtendahls stiftelse, samt ingår i Forum navales skriftserie som (aktuellt löpande nummer)".



Skrivregler för manus till Forum navale

Det finns två kategorier av artiklar i Forum navale: vetenskapliga artiklar som genomgår anonym sakkunniggranskning med åtminstone två granskare, samt populärvetenskapliga artiklar som genomgår redaktionell granskning. Specificera vilken kategori ditt manus tillhör.

Till manuskript på svenska skall bifogas en kortfattad sammanfattning ("summary") på engelska, mellan en halv och två sidor. (Forum navale står för språkgranskning av den engelska sammanfattningen och kan, om särskilda skäl föreligger, bistå med översättning.) Författaren ombeds att skriva en kort författarpresentation, mellan 3 och 10 rader (namn, födelseår, titel och nuvarande arbete, samt forskningsintressen och senaste publikationer).

Forum navale publicerar också kortare notiser (cirka 1500-2000 ord), såsom kommentarer på maritim konst, dokument, symboler och artefakter, som genomgår redaktionell granskning.

Recensioner inleds med ingress där bokens författare, titel, tryckort, förlag, tryckår, sidantal och bandtyp anges. Kontakta redaktionen om du har förslag på bok som bör recenseras eller om du själv vill recensera en bok.

Alla bidrag ska skickas i word-format per e-post till redaktionen.

Anvisningar för noter och litteratur

Noter skall placeras efter den tryckta texten (använd funktionen "Infoga fotnoter" på din dator). Nummer till fotnoter placeras vanligtvis efter punkten i en mening; endast om det förekommer flera referenser i en mening kan nummer placeras i meningen. Bifogas litteraturförteckning till artikeln skall hänvisningar till böcker eller artiklar i not göras i förkortad form (författarnamn, tryckår, sidor), medan fullständig titel anges i litteraturförteckningen. Exempel på noter:

Widén 1990, s. 33, 55.

Johansson 1980, s. 55-89.

Johansson 1980, s. 55 ff.

Litteraturförteckning: Namn på böcker, tidningar och tidskrifter i litteraturförteckningen skall kursiveras. Namn på tryckta uppsatser, essäer i antologier etc. skall omgärdas med citattecken. Exempel:

Johansson, Ulla, "Fattigvård i Sverige under 1700-talet", i: *Oppdaginga av fattigdomen. Social lovgivning i Norden på 1700-talet*. Oslo 1982

Attman, Artur, *Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik*, 1558-1595. Lund 1944

Gill, Conrad, "The Affair of Porto Novo: An Incident in Anglo-Swedish Relations", *The English Historical Review*, vol. 73, No 286, January 1958

Enkla stilregler

Siffror. Årtal skrivs 1956; men höga tal skrivs med ett mellanslag, t ex 1 956 meter. Låga tal skrivs ut (ett, två, tio, nitton), med undantag för procent, mått eller uppräknings av flera siffror. Vid uppgifter om datum skriv ut månad (t ex, den 10 januari 1950; ej 10/1 1950)

Undvik förkortningar om möjligt. Vid användning av ovanliga förkortningar skriv alltid en lista av förkortningar som placeras före Litteratur och Källor.

Citat: längre citat, mer än tre rader, bör skrivas med indrag utan citattecken och med mindre teckenstorlek än löpande text. Utelämnade ord i citat skall markeras med tre punkter inom parentes: [...].

Fartygsnamn kursiveras och skrivs utan citattecken.

Sjöhistoriska Samfundets styrelse

Ordförande:	Kommendör Bo Wallander (pensionerad)
Vice ordförande:	F.d. museichef Klas Helmerson
Skattmästare:	Kommendörkapten Mikael Råman (pensionerad)
Redaktör:	Professor Thomas Taro Lennerfors
Biträdande redaktör:	Fil. Dr. Mirja Arnshav
Biträdande redaktör:	Docent Martin Eriksson
Biträdande redaktör:	Fil. Dr. Andreas Linderöth
Övriga ledamöter:	Direktör Hans Christner
	Ambassadör Lars Grundberg
	Fil. Dr. AnnaSara Hammar
	Professor Leos Müller

Board of the Swedish Society for Maritime History

Chairman:	Captain Bo Wallander (Ret'd)
Vice Chairman:	Museum Director (ret) Klas Helmerson
Treasurer:	Commander Mikael Råman (Ret'd)
Editor:	Professor Thomas Taro Lennerfors
Deputy Editor:	Ph.D. Mirja Arnshav
Deputy Editor:	Associate Professor Martin Eriksson
Deputy Editor:	Ph.D. Andreas Linderöth
Members of the Board:	Mr. Hans Christner
	Ambassador Lars Grundberg
	Ph.D. AnnaSara Hammar
	Professor Leos Müller

Forum navales redaktionsråd

Prof. Lars Ericson Wolke, Försvarshögskolan, Sverige.

Prof. Leos Müller, Stockholms universitet, Sverige.

Prof. Steve Murdoch, University of St Andrews, Storbritannien.

Prof. Jari Ojala, University of Jyväskylä, Finland.

Prof. Stig Tenold, Norwegian School of Economics, Norge.

Prof. Nils Villstrand, Åbo Akademi, Finland.

Fil. Dr. Hanna Hagmark, Åland Maritime Museum, Finland.

Fil. Dr. René Taudal Poulsen, Copenhagen Business School, Danmark.

Fil. Lic. Mats Kero, Sjöhistoriska Samfundet, Sverige.

The Swedish Society for Maritime History

- aims to promote research in maritime history, primarily the Swedish experience in this regard, in all its forms and contexts.
- publishes the journal *Forum navale* and publications belonging to the *Forum navale* Book Series
- organizes meetings for members, including lectures in maritime history
- manages and administrates The Sune Örtendahl Foundation, which supports the publication of *Forum navale* and publications belonging to the *Forum navale* Book Series

Address

Sjöhistoriska Samfundet
c/o Rosenius
Kornhamnstorg 2
111 27 Stockholm
E-mail: info@sjohistoriskasamfundet.se

Back issues of *Forum navale* are available on the website below.

Website

www.sjohistoriskasamfundet.se

Membership

The annual membership fee is 300 SEK.

Forum navale

Editor: Thomas Taro Lennerfors, email: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se
Deputy Editor: Mirja Arnshav, email: mirja.arnshav@live.com
Deputy Editor: Martin Eriksson, email: martin.eriksson@umu.se
Deputy Editor: Andreas Linderöth, email: linderötha@gmail.com

Forum navale
c/o Thomas Taro Lennerfors
Uppsala universitet
Institutionen för samhällsbyggnad och industriell teknik
Avdelningen för industriell teknik
Box 169
751 04 Uppsala
Sweden

Forum navale accepts manuscripts in English.



Pris 200 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet

ISSN 0280-6215