



**Workshop "Hamnmiljöer" 18-19 maj 2011,
Vasamuseet**

Centrum för maritima studier



**Stockholms
universitet**

Program

WORKSHOP HAMNMILJÖER

(Leos Müller, CEMAS, Stockholms universitet, Per Gunnar Sidén, Stockholms universitet)

Tid 18-19 maj, 2011

Plats: Vasamuseet, Franzénrummet (18 maj) och Gustaf Adolf (19 maj)

18 maj

12.00-13.00 Lunch (vi träffas 12.00 vid personalingången på museets baksida)

13.00-13.15 Introduktion, Leos Müller (CEMAS)

13.15-13.45 Håkan Jakobsson (Stockholm): "Skeppsägare och skeppbyggande - kollektiv nytta och privata investeringar i Stockholms sjöfart 1650-1750"

13.45-14.15 Karin Ågren (Uppsala): "Köpmannen i Stockholm. Grosshandlares ekonomiska och sociala strategier under 1700-talet."

14.15-14.45 Lili-Annè Aldman (Uppsala/Göteborg): "Stockholms textila import och dess skillnad gentemot Göteborgs cirka 1720-1738."

14.45-15.05 Kaffepaus

15.05-15.35 Per Hallén (Göteborg): "Hur skapas en framgångsrik hamnstad? Naturkrafter, politik och teknik i samverkan. Några exempel från hamnar på Västkusten."

15.35-16.05 Maria Bergman (Södertörn): "Hamnen och godset. En studie av hamnens roll och rumsliga kopplingar i Sverige under 1900-talet."

16.05-16.15 Bensträckare

16.15-16.45 Dan Johansson (Stockholm): "Kronans varv som hamnmiljö under 1500-talet"

17.30-19.30 Promenad i hamnmiljöerna på östra Södermalm, Per Gunnar Sidén (Stockholm)

19.30 Gemensam middag på restaurang Babajan, Katarina Bangata 75.

19 maj

09.30-10.00 Marcus Hjulhammar (SMM): "Stockholm från sjösidan. Marinarkeologiska fynd och miljöer."

10.00-10.30 Jesper Hamark (Göteborg): "Makten över hamnarna. Striden om 'arbetets frihet' i början av 1900-talet" (inställt p g a sjukdom)

10.30-11.00 Tomas Nilson (Göteborg): "Att iscensätta historien: Sjöfartsstaden Göteborg under 1900-talet"

11.00-11.10 Bensträckare

11.10-12.00 Diskussion, projektansökningar? konferensplaner?

12.00-13.00 Lunch (Vasamuseet)

13.00-14.30 Fortsatt diskussion

14.30- Kaffe och avslutning

Inledning

Hamnstäderna som sådana har sedan länge varit föremål för omfattande forskning inom bland annat urbanhistoria och ekonomisk historia. Avsikten med denna workshop är emellertid att i stället fokusera på just hamnen som mötesplats för mänskliga aktiviteter på land och till sjöss. Detta kan göras ur en rad olika perspektiv och de som här kommer att nämnas skall endast ses som tänkbara utgångspunkter.

De svenska hamnarna har redan från början varit mångfunktionella. Exempel på tidiga hamnfunktioner är maritim transport, fiske och förädling av maritima råvaror. Till dessa verksamheter har senare lagts flottbaser och civila så väl som militära varv liksom passagerartrafik. I modern tid tillkommer så omvandlingen till rekreationsområden och bostäder. Dessa funktioner har dels interagerat med varandra, dels konkurrerat med motsvarande funktioner i andra hamnar och slutligen påverkats av omvärldsförändringar, såväl politiska som ekonomiska, tekniska och ekologiska. De olika hamnfunktionerna skulle således kunna ses som komponenter i både hamnsystem och maritima system. Paralleller kan dras till urbana system.

Hur har dessa olika hamnfunktioner interagerat inom en viss hamnstad? I vilken utsträckning har det handlat om konkurrens om begränsat utrymme och i vilka situationer har de olika funktionerna tvärtom attraherat och förstärkt varandra?

Flertalet funktioner har i större eller mindre utsträckning varit utsatta för konkurrens från motsvarande funktioner i andra hamnstäder. Vilka faktorer har varit utslagsgivande i denna konkurrens?

Slutligen är påverkan från olika typer av strukturella omvärldsförändringar intressanta att studera. I vilken utsträckning har hamnstäderna kunna anpassa sig efter dessa förändringar? Vilka städer har tjänat på förändringarna och vilka har förlorat? Välkända förändringar inkluderar bottniska handelstvånget, den norrländska trävaruexportens uppsving. På ett mera övergripande plan tillkommer faktorer som främjat eller försvårat import av kapital och kunskap liksom invandring.

Det är dock minst lika viktigt att undersöka vilka effekter teknologiska förändringar haft. Under de senaste två hundra åren har sjöfarten genomgått ett antal tekniskiften: från segel till ånga, containerrevolutionen, färjetrafikrevolutionen. Nya fartygstyper liksom kraven på anslutning till nya transportsystem såsom järnvägar och motorvägen har inneburit nya möjligheter men också utmaningar för existerande hamnar. Olika hamnar har här haft olika möjligheter att konkurrera. Nynäshamns kamp för motorväg är ett aktuellt exempel på denna faktors betydelse. Vidare har tekniskiften kunna göra existerande hamninfrastruktur föråldrad och oanvändbar.

Slutligen är den moderna omvandlingen av centrala hamnområden till bostäder och kontor ett område som är värt att studera, i synnerhet vilka konsekvenser det får för stadens konkurrenskraft som hamnstad. I samtliga fall är ett komparativt perspektiv mycket värdefullt, både i tid och rum. Det är hamnen som en föränderlig miljö och inte som en statisk komponent i ett statiskt system som är av intresse.

Workshopen "Hamnmiljöer"

Workshopen "Hamnmiljöer" samlade femton deltagare från SMM och flera akademiska institutioner (Stockholms universitet, Göteborgs universitet, Södertörns högskola, Uppsala universitet). Nio papers presenterades. Jesper Hamark från Göteborg skickade in en presentation men kunde inte delta i själva workshopen. Deltagarna presenterade en bred samling av ämnen: arkeologi, historia, ekonomisk historia och kulturgeografi, och Sveriges maritima geografi Stockholm/östkusten och Göteborg/västkusten. Workshopen funderade som ett utmärkt tillfälle att presentera sin forskning, antingen färdig eller pågående, för andra "hamnmiljö"-intresserade. Endast en presentation (Tomas Nilson) hade en tydlig karaktär av ett framtida projekt. Däremot var det uppenbart att det finns fler möjligheter att skapa gemensamma projekt.

Presentationerna kretsade framförallt kring fyra aspekter av hamnmiljöer: människor, varor/sjöfart, varv, hamn som "gateway" eller infrastruktur. Karin Ågren presenterade sin avhandling om Stockholms köpmannaelit under 1700-talet. Tomas Nilsons framtida projekt om hamnstaden Göteborg präglas också av ett intresse för mänskligt perspektiv: sjömän, maskulinitet, homosexuella och prostituerade i hamnmiljöer; men också av perspektiv på stadens sjöfartshistoria som ämne för historiebruk, vilket igen kretsar framförallt kring människor.

TEXUNDERLAG:

Håkan Jakobsson (Stockholm): "Skeppsägare och skeppbyggande - kollektiv nytta och privata investeringar i Stockholms sjöfart 1650-1750"

Vem ägde skepp och hur betraktades skeppsägande under tidigmodern tid? Varför investerade man i fartyg? Vilken betydelse hade familjestrukturer och fungerande kreditmarknader i investeringskedet? Betraktades ägandet som en privat investering, eller som en yttring för en kollektiv nytta? Dessa och liknande frågor ligger till grund för en undersökning av ägarförhållanden och investeringar inom svensk sjöfart under perioden mellan 1650 och 1750, som jag skisserar i mitt föredrag.

Min utgångspunkt ligger bl.a. i forskning som jag har bedrivit kring framväxten av svensk skepps- och skeppsbyggnadspolitik under 1600-talet, präglad av statliga åtgärder för att stimulera inhemsk merkantil utveckling och specifikt sjöfart och handel. Fokus ligger på tillkomsten av de första svenska skeppskompanierna, i relation till dåtidens samhällsdebatt och förståelse kring bland annat investeringar, privat ägande och kollektiv nytta.

Vissa centrala problem kan skönjas i materialet. En observation är att de stora skepps- och skeppsbyggnadskompanierna, jämfört med motsvarande enheter på ett internationellt plan, under perioden saknade en bred borgerlig förankring, och istället till stor del finansierades av högadliga investerare. Bristen på borgerlig initiativkraft kom att ge upphov till ovanliga åtgärder från statligt håll. Det mest långtgående var utan tvekan inrättandet av ett skeppskompani under Gustav II Adolfs senare regeringstid, att finansieras och administreras av de svenska städerna. Andra exempel var den regelmässiga detaljstyrningen av den statliga sjöfartspolitiken, mot stimulering av inhemsk skeppsbyggnation och skeppsägande.

Den låga graden av investeringar från borgerskapet bör tolkas i ljuset av och problematiseras, inte bara i relation till den relativt kapitalsvaga svenska borgarklassen, men också i relation till borgarståndets misstänksamhet mot kompanihandel, som ett skadligt påfund med monopolistiska tendenser. Det är samtidigt klart att borgerlig initiativkraft och investeringsvilja inte saknades genomgående. Ämnet är tämligen outrett. Dock finns det belägg för att mindre skeppskompanier och regionala sammanslutningar till skillnad mot de officiellt omhuldade organisationerna, hade en stor andel av investerare från borgerskapet.

De aristokratiska investeringarna kan både ses som ett kollektivt agerande av personer med ansvar för statens välmående, i syfte att ersätta en underutvecklad borgarklass. Den bör samtidigt tolkas i samma kontext som den ovanliga viljan till investeringar i industriella och kommersiella företag, som präglade den svenska högadeln under perioden.

En förändring under den andra halvan av 1600-talet är den ökande graden av utländska investeringar i svensk skeppsfart och skeppsbyggnation. Exakt vilken nivå samma investeringar når är oklart. Det är dock värt att understryka betydelsen av uppkomsten av ett antal privata varvsverksamheter, med utländska intressenter samt inflagnings av utländskt tonnage till Sverige under 1660- och 1670-talen.

En ytterligare utgångspunkt för mitt föredrag ligger i den forskning som jag under de senaste åren bedrivit inom ramen för två projekt, med fokus på finansiella system, konkurser och gemensamma nyttigheter bland redare och grosshandlare i 1700-talets Stockholm. Som en del av samma forskning har jag genomfört några pilotundersökningar för att teckna en bild av finansiering och investeringar i svensk sjöfart och handel under första halvan av 1700-talet.

En övergripande generell tes i ovanstående två projekt har varit att en större förändring inom svenskt kreditväsende och handelsfinansiering kom till stånd under 1700-talet. Denna karakteriserades av en ökad förutsägbarhet och tillgänglighet i finansieringssystemet, bl.a. genom en konkurslagstiftning som möjliggjorde återbetalning av kapital vid insolvens, men även genom etableringen av statliga investeringsfonder och ett institutionaliserat bank och kreditväsende, som möjliggjorde investeringar och ökat entreprenörskap.

Mot denna bakgrund kan man även undersöka ägareförhållanden och investeringar i skeppsbyggeri och handelstonnage under 1700-talet. Den typiska investeraren i huvudstadens sjöfart under det tidiga 1700-talet såg väsentligt annorlunda ut jämfört med situationen drygt femtio år tidigare. Ägargrupperna inkluderade dels första generationens utländska entreprenörer eller handelsmän med intressen inom sjöfartsnäringarna, samt ett antal väletablerade storköpmän. En gemensam nämnare och en klar förändring från situationen på 1600-talet, var att så gott som alla tillhörde borgerskapet. Tidigare forskning har uppmärksammat hur partrederi dominerade som form för skeppsägande under det tidiga 1700-talet. Uppfattningen har byggt på idén att det fanns ett större behov av riskspridning under perioden, i ett överlag osäkrare samhälls- och investeringsklimat. Detta till skillnad mot det sena 1700-talet med stabilare samhällssituation och bättre fungerande institutioner, då en högre andel skepp ägdes av enstaka personer.

Jag har i ett första steg valt att ifrågasätta bilden av att det utbredda partrederiet under det tidiga 1700-talet enbart existerade för att sprida finansiella risker. Mina resultat visar på betydelsen av en bättre förståelse av släkt, familje- och kreditförhållanden och tanken om en kollektiv eller institutionell nytta för att förstå investeringar. En observation är att individerna i rederipartnerskapet ofta tillhörde gemensamma släktgrupper, med likartade handelsintressen och finansiella kopplingar. En på pappret månghövdad skara investerare blir här lika mycket en reflektion av en social verklighet, eller en yttring av kollektiv samhörighet inom släktgruppen, som ett utslag av strategisk investeringsvilja i syfte att minska risktagande.

Undersökningarna visar samtidigt att investeringar i skepp mycket väl kunde betraktas som ren spekulering, där skeppsandelar såldes och handlades mellan intressenter. Stickprovsundersökningar inom varvsägande och skeppsbyggnation under perioden ger ytterligare belägg för att släktskap och kooperativism spelade en viktig roll, samtidigt som spekulativa investeringar, i syfte att nå vinstmaximering, hellre än kapitaltrygghet även existerade.

Om man lyfter blicken, så visar materialet att det tidiga 1700-talet faktiskt möjliggjorde ett svenskt skeppsägande, och skeppsbyggande, där ägarkonstellationerna primärt återfanns i det svenska borgerskapet. En möjlighet är att se samma utveckling i relation till framväxten av en säkrare kreditmarknad och institutionella strukturer som tillät investeringar i handel och sjöfart. En sådan undersökning kan bidra till att förklara generella frågeställningar kring investeringar, risktagande, entreprenörskap och finansiella strukturer under perioden.

Karin Ågren (Uppsala): "Köpmannen i Stockholm. Grosshandlares ekonomiska och sociala strategier under 1700-talet."

I december 2007 disputerade jag på en doktorsavhandling om grosshandlare i Stockholm under andra halvan av 1700-talet. Här följer en kort sammanfattning av avhandlingen där jag inleder med undersökningens viktigaste resultat för att sedan gå in på en något mer detaljerad redogörelse för studien.

Entreprenörer uppfattas av många som de som driver ett samhälle framåt. De påstås hitta vägar att starta nya dynamiska företag som öppnar hittills stängda dörrar. De nya företagen kan i bästa fall ge hela samhället en ekonomisk skjuts framåt. Under 1700-talet hade Sverige en av sina viktigaste exportperioder och de som drev denna handel var grosshandlarna vilka av eftervärlden ofta har kommit kallats entreprenörer. I avhandlingen *Köpmannen i Stockholm. Grosshandlares ekonomiska och sociala strategier under 1700-talet* har jag analyserat grosshandlarnas strategier och menar att den dynamiska effekten de senare tillskrivits bör betraktas som överdriven.

Det är Stockholms grosshandlare under 1700-talet som står i centrum. De tillhörde den delen av befolkningen som både hade gott om pengar och goda möjligheter att påverka sin samtid. I det kapitalistiska systemet behövs det alltid de som kan ta ekonomiska risker för att kunna utveckla verksamheter, i dag kallar vi dem riskkapitalister då kallades de Skeppsbroadeln. Jag pekar i avhandlingen på vikten av att förstå yttre förhållande som samhällsstruktur och individens personliga nätverk för att kunna begripa varför en person agerar som hon gör. En persons möjlighet att handla är i hög grad beroende av den samhällsstruktur hon lever i. Vissa samhällen medger större handlingsfrihet än andra. Individer tillåts olika grader av utrymme beroende på deras position i samhället. Kön, klass etnicitet med mera är aspekter som kan lägga hämsko på en persons möjlighet att förfara. I den här studien analyserar jag grosshandlares agerande, personer som medgavs samma rättigheter från samhället. Det blir därför intressant att utgå från aktörer som till synes hade samma förmåner och analysera hur dessa personer handlade. Skiljde agerandet sig åt trots de gemensamma möjligheterna?

I tidigare undersökningar har oftast bara ett fåtal grosshandlare studerats och bilden som skapats har visat på en mycket rik grupp som förändrade samhället genom ett dynamiskt agerande. I min undersökning kan jag däremot visa att den ekonomiska differentieringen var mycket stor och att gruppen i stort handlade mer traditionellt än modernt.

I avhandlingen analyseras grosshandlarnas sociala såväl som ekonomiska agerande genom studier av äktenskapsmönster och kreditnätverk. En studie rörande grosshandlarnas konsumtion görs också för att visa på vilket sätt denna dåtida överklass manifesterade sin ställning. Avhandlingens sista kapitel ägnas åt de grosshandlare som hade invandrat till Sverige. Generellt kan inte grosshandlarna sägas vara särskilt dynamiska, de gjorde i stort som personer från samma samhällsgrupp gjort århundraden före dem. Men i gruppen med invandrade handelsmän verkar det första fröet till ett mer modernt ekonomiskt tänkande spira. En möjlig förklaring till att de hade ett mer modernt beteende kan vara att invandrade grosshandlare inte hade samma band till de svenska nätverken och därför kunde agera friare.

I undersökningen ingår 122 grosshandlare. Jag gjorde urvalet från de taxeringslängder som varje år upprättades för borgerskapet i Stockholm. Alla de personer som i taxeringslängderna kallades

grosshandlare och som under nio undersökta år fanns med minst tre år valdes ut att ingå i studien. Taxeringslängderna byggde på varje enskilt handelshus skatteplikt. Skatten var baserad på handelshusets omfattning och grosshandlarens förmåga. Ju högre skatt som erlades desto mer förmögen torde grosshandlaren ha varit. Den person som betalade mest i skatt betalade mer än 200 gånger så mycket som den som betalade minst. Bouppteckningarna förrättades efter det att grosshandlaren hade avlidit och den ekonomiska situation som framgår genom detta material visar vad grosshandlaren hunnit samla på sig genom livet. Tänkbart är att den ekonomiska ojämlikheten berodde på att grosshandlarna befann sig olika i livscykeln då skattelängderna studerades. Detta motbevisas dock genom studier av bouppteckningar, förrättade efter grosshandlarens död. Oavsett vilket av dessa båda material som använts visar det att den ekonomiska differentieringen inom gruppen var stor. Det var dessutom ungefär samma personer som betalade lite i skatt och som då de dog hade en låg bruttoförmögenhet.

Den skillnad som uppvisas i grosshandlarnas ekonomiska ställning återfinns inte i deras sociala agerande. I socialt hänseende handlade grosshandlarna mer homogent. Det sociala agerandet har studerats utifrån äktenskapsmönster, kreditrelationer och konsumtionsbeteende. I undersökningen om äktenskapsmönster studeras också social mobilitet, både för grosshandlarna och för deras barn. När det gäller grosshandlarna själva var den sociala mobiliteten låg, de flesta kom från familjer som också sysslade med handel. Grosshandlarnas barn var något mer rörliga, framförallt gifte sig många av dottrarna med personer utanför den egna sfären. De grosshandlare som förblev ogifta hade svagare ekonomisk ställning sett utifrån bouppteckningarna än gifta grosshandlare. De som gifte sig med andra grosshandlardöttrar klarade sig ekonomiskt bäst.

Då handelns och handelsmännens roll i svensk historia diskuteras framhålls ofta det stora inslaget av invandrade handelsmän som kommit till landet. Genom att jämföra de grosshandlare som var med i den tyska församlingen med dem som inte var det diskuterar jag vilka eventuella skillnader som fanns vad gällde socialt och ekonomiskt agerande. Undersökningarna i de tidigare kapitlen visar att grosshandlarna agerade tämligen likt varandra oavsett ekonomisk situation. Skillnader fanns mellan välbärgade och mindre välbärgade personers agerande men det var små avvikelser. Det blir tydligt att de personer som tillhörde den Tyska kyrkan agerade på ett sätt som delvis skiljde dem från de andra.

En förklaring är att den tyska församlingens medlemmar generellt var mer förmögna än andra. När dessa separeras från de övriga grosshandlarna så förstärker det de skillnader som berodde på den ekonomiska situationen. Men det är inte hela förklaringen. När församlingsmedlemmarnas äktenskapsbildningar granskas visar studien att grosshandlare som var medlemmar i Tyska kyrkan i mycket stor utsträckning gifte sig med kvinnor som tillhörde samma församling. Församlingsmedlemmarna höll inte enbart ihop socialt utan även geografiskt. En stor andel av dem bodde i stadens södra kvarter, där inte lika många som tillhörde andra församlingar höll till. Deras agerande skilde sig också när det kom till ekonomiskt agerande. Församlingsmedlemmarna lånade i mindre utsträckning ut pengar till släktingar. Deras konsumtion visar mer på en vilja att ackumulera kapital än att manifestera status.

Lili-Annè Aldman (Uppsala/Göteborg): "Stockholms textila import och dess skillnad gentemot Göteborgs cirka 1720–1738."

I min avhandling *En merkantilistisk början: Stockholms textila import 1720–1738*, ligger fokus på att jämföra lagstiftningen gentemot hur importen av tyger, halvfabrikat och råvaror förändrades. Det knappast är knappast något tvivel om att den svenska ekonomiska politiken under perioden blev alltmer merkantilistisk. Inhemsk tillverkning skulle stödjas och importen av bland annat konsumtionsvaror skulle minska, något som ledde till att det under perioden 1720–1738 infördes över 2 000 förändringar bara i syfte att minska den textila importen. Det rörde sig om rena handelshinder såsom import- och konsumtionsförbud samt införandet av produktplakatet. Dessutom infördes en mängd avgiftshöjningar, t ex. konsumtions- och landshjälpsavgifter som pålagor på importerade textilier. Framförallt gjordes försök att genom tullhöjningar styra varifrån textilierna importerades och med vilka fartyg. Vidare sänktes tullavgifterna på textila halvfabrikat, exempelvis vita tyger, för att därigenom stödja vidareförädling i Sverige.

Studien visar att de importförbud etc. som tidigare forskning beskrivit som hattarnas politik, i stort redan var genomförda före 1739. Exempelvis hade i stort sett samtliga importförbud som bland andra Heckscher hävdar att hattarna införde, redan införts när hattarna kom till makten. Det var först de tillägg som gjordes av hattarna dels i mitten av 1740-talet på linne, dels 1756-års förbud för Ostindiska kompaniet att ta in ostindiskt siden som tillkom efter 1738. Dessutom visade det sig att till skillnad gentemot den manufakturpolitik som bedrevs på slutet 1600-talet, vilken då var inriktad på att stödja lyxtillverkning (siden och kläde), efter nordiska kriget istället främst inriktades på att stödja tillverkningen av mer vardagliga tyger.

Redan i min licentiatavhandling *En protektionistisk början: Stockholms textila importörer 1720–1738*, visades att den ekonomiska politiken fram till 1738 fick negativa ekonomiska effekter i huvudsak för de handelsmän vars verksamhet byggde på import av textilier. Främst drabbades kvinnliga och manliga textila importörer som ensamma bedrev en handelsrörelse, medan familjeföretag klarade omställningen relativt väl. Generellt sett kom den ekonomiska politiken betydligt att påverka stadens importörer. Råvaruimportörerna vilka var de enda som hade en ekonomisk uppgång fram till 1730, fick även de en viss ekonomisk försämring i slutet av 1730-talet, men betydligt mindre än andra importörer. Många av de textila importörerna lämnade Gamla stan under 1730-talet, troligen för att minska sina kostnader. Dessa bosatte sig istället på Södermalm eller Kungsholmen.

Företagens ekonomiska utveckling avspeglas i deras utrikeshandel. Ensamföretagarnas utrikeshandel minskade, medan familjeföretagen generellt sett tycks ha kunnat anpassa och ställa om sin utrikeshandel till den ekonomiska politiken. Sett till Stockholms import kom de tullpolitiska åtgärderna i kombination med att produktplakatet förstärktes att förändra varifrån importen kom. Därmed påverkades också varuinnehållet något som framförallt är markant för importen av konsumtionsvaror och särskilt det textila innehållet.

Tidigare forsknings stora fokusering på att importen skulle främst bestått av siden och kläde, visar sig felaktig. Båda dessa textila grupper utgjorde en relativt marginell andel av importen, till Stockholm redan 1720. Mönstret höll sig i stort sett på samma nivå under undersökningsperiodens alla år för kläde men sjönk för siden från 6 % till att efter 1727 ligga på cirka 3 %. Istället visar det sig att 30 % av Stockholms import 1720, bestod av linne, 20 % bomull, 18 % övriga tyger och 15 %

ylle (dvs. kamgarn). Med övriga avses i huvudsak tyger vars råvaror bestod av en blandning, exempelvis inslag av bomull och varp av lin.

Studien visar tydligt att förstärkningen av produktplakatet 1727 gav omställningsproblem för de textila handelsmännen. Bland annat innebar omställningen att en stor andel av det bomullstyg som tidigare importerats under några år ersattes med linne. En starkt bidragande orsak till uppgången av linneimporten var att de kvinnliga importörerna drog nytta av de manliga och familjeföretagens omställning till import från hamnar i Västerhavet, genom att de kvinnliga utökade sin import från Östersjöhamnar. Omställningen var i stort sätt klara tre år senare, men från 1730 påverkas importen också av allt fler import- och konsumtionsförbud. Fortfarande behöll linne sin starka ställning i förhållande till övrigt sortiment. Ylle stärkte sin andel av den textila importen, då få av dessa påverkades av annat än tullhöjningar fram till mitten av 1730-talet.

Importförbuden som infördes på siden under 1730-talet som ofta diskuteras i tidigare forskning, visade sig helt meningslösa eftersom förbuden endast gällde tyger som slutat importeras redan före förbuden infördes. Dessutom undantogs diplomater och hovet, vilka var de enda som, om än i mycket begränsad utsträckning importerade ett par av de sidensorter som förbjöds. Effekten av 1730-talets importförbud, tullhöjningar samt regionala styrningen blir allt mer utpräglad från 1730-talets mitt. 1738 hade importen av bomull gått om linne, vilket till stor del kan förklaras av den ökade importen av vita bomullstyger till Stockholms tre kattuntryckerier. Den lägre andelen av importen av övriga tyger berodde främst på att importen av halvsiden i stort sett upphört 1738.

Studien visar också tydligt att en stor andel av de tyger som slutade importeras till Stockholm, kunde substitueras med inhemska varor, då råvaruimporten steg betydligt under perioden. Framförallt var det importen av ull som steg, men också i viss utsträckning bomull och övriga garner. Även importen av lin steg fram till 1730 men för att åtta år senare ha minskat något. Den lägre importen av lin i slutet av 1730-talet kan dock till i viss del förklaras av ökad inhemsk odling. Tydligt är att importen av silke aldrig steg under perioden, snarare tvärtom. Möjligen skulle nedgången bero på att silkesimport till Göteborg istället steg, genom att den ostindiska handeln kom och gick till denna stad, något som återstår att undersöka.

Efter avhandlingen har jag bland annat deltagit i Göteborgsprojektet ”Handelsstaden och europamarknaden 1619-1860: Utvecklingslinjer för hamnstad, uppland och handelshus i Göteborg och en jämförelse med Stockholm under förindustriell tid.”. Gemensam teoretisk bakgrund är att undersöka utrikeshandeln utifrån teorin om Gateway. Min del i detta projekt är att göra en jämförelse mellan Stockholm och Göteborgs textila import 1720–1760 och därför har jag kompletterat med samma teoretiska utgångspunkter som i avhandlingen. Nedan presenteras lite av de första resultaten från denna studie, vilka bygger på mina kapitel i en kommande bok *Unda Maris 2010–2011*.

Städernas läge och dess historiska ursprung sätter sina spår i varuflödena. Under perioden 1720–1760 förblev Västerhavet det handelsområde som dominerande både Göteborgs export och import, vilket varit fallet redan under 1600-talet. Till Stockholm däremot kom mer än hälften av alla lastade fartyg med varor från Österhavet och drygt en fjärdedel från tyska Nordsjöhamnar samt de baltiska staterna som stod för mer än en femtedel av inkommande fartyg. Eftersom Göteborg och Stockholm tillsammans ska ha stått för runt nittio procent av all svensk export och import var alltså Västerhavet, särskilt de brittiska öarna, mycket viktiga för den svenska exporten. Däremot var de brittiska öarna främst viktig för den svenska import som gick till Göteborg. 1720 hade nämligen

hamnarna i Österhavet större betydelse som destinationsorten för de fartyg som anlände till Stockholm. Det dröjde till 1730-talets mitt innan Västerhavet började få samma betydelse bland den ingående trafiken till Stockholms som de hade för Göteborg redan 1720.

Det är alltså uppenbart att de skillnader som finns mellan dessa städers importerade varusammansättning borde kunna spåras i deras handelsområden. Göteborgs kraftiga dominans av varor genom stadens handel med Västerhavet präglar stadens varuflöde åtminstone fram till 1760, vilket innebär att varuinnehåll, såväl som på tre av de ur tonnaget viktigaste varorna; spannmål, salt och fisk, därmed skiljer sig betydligt mot den i Stockholm. Kortfattat kan det göteborgska varuflödet från utlandet 1720–1760 beskrivas som att Österhavet levererade basvaror som livsmedel till befolkningen, medan Västerhavet bidrog med extra välbefinnande och njutning i form av diverse konsumtionsvaror eller tobak. För Göteborgs del kom drygt nittiosex procent av konsumtionsvarorna från hamnar i Västerhavet och resten från Österhavet. Även om de brittiska öarna och andra länder började ta upp konkurrensen med Holland under perioden, kvarstod holländska dominansen från 1600-talet för flertalet av konsumtionsvarorna som anlände till Göteborg även senare. I jämförelse med Stockholm 1720 var tyngden på handel med Västerhavet alltså betydligt högre där leveranser från Österhavet dominerade. För samtliga konsumtionsvaror till Stockholm 1720 stod Västerhavet för knappt fyrtiofem procent av tullvärdet och för tyger var andelen betydligt lägre. Medan Amsterdam var Göteborgs största leverantör av konsumtionsvaror, var Lübeck Stockholms fram till mitten av 1730-talet.

En annan skillnad syns när importen av konsumtionsvaror sätts i relation till befolkningsstorleken. I Göteborg ger det ett tullvärde motsvarande 17,5 daler silvermynt (dsm) per invånare vilket i jämförelse med Stockholm kan det tyckas lågt, då Stockholm tullvärde låg på 44,4 dsm per invånare. Men, medan värdet för Stockholm sjunker åtminstone fram till 1740, fanns det en uppåtgående trend i Göteborg under samma tid. En vanligt förekommande förklaring är de ostindiska varorna, men dels reexporterades det mesta av dessa varor, dels gick en stor andel av de ostindiska varorna vidare till Stockholm. En rimligare förklaring är att det ökade välståndet under perioden i kombination med ökad befolkning, fick större genomslag i Göteborg än i Stockholm. En annan förklaring är att andelen textilier minskade mer i förhållande till andra ”dyrare” konsumtionsvaror i Göteborg än i Stockholm under 1730-talet. Städernas olika varuflöden påverkade också vilka konsumtionsvaror som anlände till respektive stad. I Göteborgs import var nämligen inslaget av textilier högt, nästan nittio procent av alla konsumtionsvaror, och 1720 var detta en betydligt högre andel än i Stockholm, vilken låg strax över två tredjedelar. Invånarna i Stockholm ser ut att ha njutit mer än de som bodde i Göteborg då det till Stockholm anlände mer vin och tobak per invånare. Men, i dessa beräkningar har ingen hänsyn tagits till hur mycket av varorna som lämnade dessa städer och såldes konsumenter i respektive stads hinterland eller för reexport. Stockholms hinterland var troligen betydligt större, åtminstone sett till antalet konsumenter, än Göteborgs. Det tycks också funnits skillnader i konsumtionsmönster mellan de båda städerna ex. när det gäller te och kaffe. Visserligen fanns både te och kaffe bland importvarorna som anlände till Göteborg 1720, men det importerades markant mer tekoppar och specifika tebord, än produkter som knyter an till kaffedrickande. Förutom ett par kaffekvarnar har inga andra produkter som berör kaffe återfunnits. I Stockholms import däremot var kaffeartiklar betydligt vanligare förekommande än teartiklar.

Till viss del kan det städernas läge och det stora avståndet 1720 mellan dem förklara deras handelströmmars olika riktningar och att detta i sin tur kom att avspeglas i materialskillnader bland tygerna. Grovt sett kan de tyger som anlände delas in i linne, ylle, kläde, siden, bomull och övriga. I

båda städerna består mindre än en procent av denna post av tyger med okänt materialinnehåll. Oavsett hur tygerna mäts dominerades Göteborgs textila import av ylle. Därefter skiftar det mellan linne och kläde. Mätt i värde var linne större, men mätt i aln var kläde större. Även andelen av bomull och övriga beror på mätmetod. För Stockholms del är det större skillnad beroende på vilken mätmetod som används. Mätt i tullvärde var bomull viktigast och därefter övriga, men mätt i kvantitet hade importen av linne störst betydelse. Dessutom om tullvärdet för de tyger som anlände till respektive stad mäts per invånare blir skillnaden mellan städerna än mer uppenbar. Såsom konsumtionsvaror i gemen sjönk även tullvärdet per invånare markant i Stockholm och avståndet mellan städernas hade 1738 nästintill helt utjämnats. De ostindiska tygerna kan knappast vara hela förklaringen eftersom utjämning mellan städerna påbörjades redan före trafiken på Ostindien började gå på Göteborg, även om ostindiska varor knappast alls återfinns bland Göteborg inkommande varor före trafiken startade. Detta trots stadens stora dominans av handel med Västerhavet, varifrån en stor andel av de ostindiska varorna som anlände till Stockholm kom ifrån. En troligare förklaring är den omställning av handeln som pågick i Stockholm efter att produktplakatet hade införts. En annan är att vissa av de tyger som importerades till Stockholm fram till 1730-talets början saknas helt i Göteborgs import och vice versa. En del av de tyger som saknats i Stockholms import fram till 1730, tillkommer nämligen när den textila importen till Stockholm började domineras av varor från hamnarna i Västerhavet.

Sammanfattningsvis indikerar dessa resultat på att den ekonomiska politiken borde i mindre utsträckning ha påverkat handeln med importerade konsumtionsvaror i Göteborg och därmed eventuella negativa ekonomiska effekter för handelsmännens verksamheter. Detta då stadens handelsmän nästan uteslutande handlade med varor från Västerhavet redan före produktplakatets förstärkning och de tullhöjningar, vilket tvingade många handelsmän i Stockholm att ställa om sin handel. Dessutom finns tecken på att De göteborgska handelsverksamheterna var mindre specialiserad, vilket rimligen påverkar förmågan till anpassning. Vidare undantogs handeln med ostindiska konsumtionsvaror från de importförbud. I gengäld tycks produktion i Göteborg varit mindre diversifierad, något som i sådana fall kommer påverka resultaten när även importen av råvaror och halvfabrikat till Göteborg analyseras och jämförs med Stockholm.

**Per Hallén (Göteborg): "Hur skapas en framgångsrik hamnstad?
Naturkrafter, politik och teknik i samverkan. Några exempel från hamnar på Västkusten."**

Bakgrund

Intresset för hamnstäder väcktes i samband med arbetet med boken "Majornas historia. Krig och oxar, sill och socker. Nedslag i uthamnen Majornas historia fram till 1920".¹ Hamnen i Majorna var inte administrativt en del av Göteborg men det var där stadens djuphamn låg. Arbetet med samhället kring djuphamnen väckte fler frågor än vad som var möjligt att besvara i bokens korta uppsatser. Ett av de intressanta källmaterial som upptäcktes i samband med bokprojektet var handelshuset Kjellberg. Det är, tillsammans med arkivet efter handelshuset Ekman, det mest kompletta handelshusarkiven vid landsarkivet i Göteborg. År 2008 publicerade jag en pilotstudie av det Kjellbergska handelshuset och visade på möjligheterna att genomföra en fördjupad undersökning av 1700-talets Göteborg med uppland sett genom handelshusets handlingar.²

Under de senaste två åren har jag varit verksam inom projektet "Handelsstaden och europamarknaden 1619-1860. Utvecklingslinjer för hamnstad, uppland och handelshus i öteborg och en jämförelse med Stockholm under förindustriell tid. Ett forskningsprojekt i samarbete med Kent Olsson, Lili-Annè Aldman samt Christina Dalhede. Inom projektet har jag arbetat med tolagsmaterialet 1760-1804. Arbetet har bestått av både digitalisering och analys av databasen. Arbetet med detta detaljerade källmaterial stärkte min uppfattning att resultaten även måste kopplas till en makro nivå och ett teoretiskt ramverk. Hur fungerade varuflöden och hamnar under tidigmodern tid? Vilka faktorer bestämde framgång eller misslyckande? I denna korta presentation kan inte allt få plats, men några viktiga huvuddrag i min syn på hamnar och nätverk av hamnar kommer att presenteras. En källa till inspiration har varit Clé Lesgers arbeten kring gateways med Amsterdam som utgångspunkt.³ Tanken att hamnstäder formar ett dynamiskt nätverk där en hamn är viktig för vissa varor men relativt oviktig för andra varugrupper är viktig för att förstå systemet av hamnar både i äldre tid och i vår egen tid. Försök att använda sig av gateway modeller när man arbetar med varuflöden samt system av hamnar har blivit allt vanligare under de senaste åren, även om själva teorin har en lång forskningstradition.

¹ Majornas historia. Krig och oxar, sill och socker. Nedslag i uthamnen Majornas historia fram till 1920. Göteborg 2007.

² "Handel och sjöfart under det stora sillfisket. Köpmannen Jonas Kjellbergs karriär från handelsman till godsägare 1770-1832". *Unda Maris* 2008. Göteborg.

³ Se t.ex. Lesger, C., The rise of the Amsterdam market and information exchange. merchants, commercial expansion and change in the spatial economy of the Low Countries, c. 150-1630. 2006.

Hur skapas en framgångsrik hamnstad?

Området kring Kattegat och Skagerak har varit viktigt för sjöfarten och internationella varuflöden under århundraden. Regionens läge mellan Nordsjön och Östersjön har haft stor betydelse då utvecklingskrafter i båda områdena inverkat på hamnstäderna i regionen. ⁴ Reser man utmed västkusten kan man iaktta exempel på både framgång och misslyckanden. Det har funnits flera viktiga urbana centra utmed Västkusten, Lödöse, Nya

Lödöse, Kungahälla (Kungälv), Marstrand, Uddevalla och Varberg (om vi håller oss till det nordliga avsnittet av kuststräckan). Danmark dominerade Skagerak- och Kattegatområdet fram till mitten av 1600-talet. Besöker man den lilla staden Kungälv idag kan man knappast föreställa sig att den hade en stor och livaktig internationell hamn ännu så sent som under 1600-talet. Dess framgång bröts i och med den svenska erövringen av området 1658. Istället kom konkurrenten Göteborg att stärkas under följande århundraden.

Naturkrafter

Under förindustriell tid hade människan relativt små möjligheter att påverka utformandet av hamnar. Det krävdes att det fanns bra naturliga djupförhållanden i en hamn för att den skulle vara användbar. Men detta var inte alltid ett absolut hinder för etablerandet av framgångsrika hamnstäder. Jämför man Göteborg och Kungälv är det uppenbart att Kungälv hade en bättre hamn i centrum, medan sjötransporter till och från central Göteborg alltid fick omlastas vid älvmyningen (Majorna). För både Göteborg och Kungälv måste man också föra in Göta älvs betydelse som transportled för de viktiga råvarorna järn och trä, vilka var de dominerande exportvarorna fram till sent 1800-tal. Älven möjliggjorde ett uppland som sträckte sig upp till landskapen kring Vänern.

Politik och ekonomi

Politiska beslut kring städerna läge och deras funktion har styrt hamnarnas placering längs med Västkusten. Det fanns viktiga ekonomiska intressen att bevaka. Fram till mitten av 1600-talet dominerade danska intressen, långt in i det område som officiellt var ”svenskt”. Undersökningar av gränshandeln har visat att det inte alltid varit givet hur den svenska staten såg på handel över gränserna.⁵ Däremot framträder det tydligt att danska staten var intresserad av fördjupade handelsförbindelser med det svenska området. Den internationella storpolitiken liksom de globala varuflödena spelade här en viktig roll för hamnständerna kring Kattegat och Skagerak. Skiftet från tysk dominans under medeltiden till holländsk under tidigmodern tid är viktig för att förstå detta förlopp. Både danska och svenska staten var angelägen om goda ekonomiska förbindelser med den nya växande ekonomiska stormakten.⁶

⁴ Ett klassiskt arbete som utgår från förhållandena kring Kattegat och Skagerrak är Holm, P., *Kystfolk.*

Kontakter

och sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550-1914. Esbjerg 1991. En fördjupad undersökning av Aalborg har gjorts av samma författare ”Aalborg as regional center, 1400-1814” *Regional integration in early modern Scandinavia*. Odens 2001. Där utvecklas flera av tankegångarna från boken ”Kystfolk”. Ett försök att belysa samma region med delvis användande av kvantitativa data är Holm P., & van Voss, L.H. ”Shores of Europe Compared” Session 36, XI V International Economic History Congress, 21-25 August 2006, Helsinki.
⁶ Se; van Bochove, C., *The economic Consequences of the Dutch. Economic Integration around the North Sea, 1500-1800*. Amsterdam 2008.

Teknik

Fartygens storlek har alltid, oavsett tidsperiod, stor betydelse för en hamns möjligheter att konkurrera med andra hamnar. De hamnar som inte kan ta emot de modernaste och största fartygen kan riskera att slås ut. De allt större fartygen under senmedeltiden bör exempelvis ha påverkat staden Lödöses möjligheter att bedriva fjärrhandel. Effektiviteten hos hamnen

var givetvis också viktig, men ofta svår att bedöma under äldre tid. Frågor som hur länge fartygen låg i hamn och hur lastning och lossning skedde är svåra att besvara. Men den tekniska förändringen när det gäller hanterandet av lasten var länge ganska blygsam. Den viktiga faktorn för hamnutvecklingen under äldre tid bör ha varit fartygens storlek kontra hamnens djup.

Gateway-teorin – ett viktigt verktyg

Den enskilda hamnens betydelse avgörs i hög grad av ”foreland” och ”hinterland”, där ”foreland” utgörs av andra hamnstäder och ”hinterland” av mer närbelägna regioner kring hamnstaden. Möjligheten att möta utmaningar i form av förändrade varuflöden kunde styras av politiska beslut i form av tullar eller importförbud, eller av att nya typer av fartyg krävde ett större djup i hamnen. Det är en kombination av dessa faktorer som gynnat Göteborg, men även dess föregångare Nya Lödöse allt sedan 1473. Genom att använda de verktyg som utvecklats inom den s.k. gateway-teorin är det möjligt att få en bättre överblick och struktur, något som annars kan vara svårt när man börjar tala om varuflöden och nätverk. Forskare i flera länder arbetar med detta redskap, en del utgår från kvalitativa bedömningar, medan andra försöker utveckla kvantitativa metoder för att analysera gateways.

Maria Bergman (Södertörn): "Hamnen och godset. En studie av hamnens roll och rumsliga kopplingar i Sverige under 1900-talet."

Min forskning om hamnar har främst fokuserats på hamnar ur ett ekonomisk-geografiskt och bebyggelsehistorisk perspektiv. I min presentation kommer jag först att kortfattat beskriva mitt avhandlingsarbete och sedan ta upp några erfarenheter från det forskningsprojekt som jag håller på att avsluta.

Hamnen och godset – en studie av hamnens roll och rumsliga kopplingar i Sverige under 1900-talet. Avhandling i kulturgeografi, Stockholms universitet 1999. Avhandlingen syftade till att undersöka hur den svenska hamnens godsförmedlande roll påverkats av godsflödets utveckling under 1900-talet. Vidare undersöktes också hur dessa förändringar påverkade hamnens relation till omlandet samt vilket drivkrafter som varit avgörande bakom dessa förändringar.

Studien bestod av två delar, en övergripande nationell kartläggning av godsflödets geografiska, strukturella och volymmässiga utveckling, hamnarnas fysiska förutsättningar samt korrelationen till industristruktur och befolkningsutveckling. Den andra delen bestod av en fördjupning av två hamnar, Gävle och Västerås. Denna del avsåg att studera omlandets förändring på en mer detaljerad nivå. Kundregister från hamnarna användes för att se om den övergripande förändring som identifierats i den nationella studien, överensstämde med den bild som det andra källmaterialet gav. Källmaterialet var delvis ofullkomligt men i kombination med intervjuer med tjänstemän från stål- och pappersindustrier i omlandet samt både aktiva och pensionerade skeppsmäklare och hamnchefer, framkom en intressant bild av hur svenska sjötransporter förändrades under 1960-talet samt hur dessa förändringar i sin tur påverkade hamnens roll.

Sammanfattningsvis visade studien att godsflödet successivt koncentrerades till färre hamnar under hela 1900-talet, särskilt mellan 1920 och 1930 samt efter 1960 fram till 1990. Koncentrationen åtföljdes inte av någon volymminskning av godshanteringen däremot en strukturell förändring. Den geografiska spridningen av konsumtionsvaror avtog. Det var framförallt hamnar som hanterade mindre en procent av det totala godsflödet som försvann. Fram till 1960 var den geografiska fördelningen av godsflödet stabil där Västkustregionen samt Mellansverige stod för ca 20 % vardera. Därefter ökade koncentrationen till Västkustregionen och då särskilt Göteborg till att hantera nästan hälften av allt sjöburet gods i Sverige 1995.

Majoriteten av de svenska hamnarna hade en lokal roll mellan 1900-1960 där de försörjde orten med konsumtionsvaror och energiråvaror. Ibland fanns även en lokal industri som dominerade hanteringen. Utöver det fanns några hamnar med större omland som kunde definieras som regionala. Dessa återfanns främst utmed östkusten.

Den fördjupande delen visade bland annat hur skogsindustrins förändrade transportmönster kom att påverka även den övriga hanteringen. Tidigare hade transporter av trä eller papper kombinerats med andra konsumtionsvaror men i och med att skogsindustrin effektiviserades valde man att rationalisera och specialisera sina transporter efter industrins behov. Därmed försvann möjligheten för mer småskaliga godspartier att samtransporteras, samtidigt som lastbilismen expanderade kraftigt. Arbetet i hamnarna rationaliserades även det så att färre och färre människor hade en anknytning till hamnen både som kund eller arbetstagare. I samband med att den småskaligare hanteringen försvann och massgodshanteringen expanderade genom bl.a. oljehanteringen blev de ursprungliga hamnområdena otillräckliga och olämpliga i stadsmiljön. Många uthamnar anlades redan vid sekelskiftet 1800-1900 men fick sin verkliga expansion efter andra världskriget. Därigenom skedde inte bara en ekonomisk och social separation mellan hamn och stad, utan även en fysisk.

Av drivkrafterna bakom hamnarnas förändrade roll framstod produktionens strukturförändring i kombination med sjöfartens och den övriga infrastrukturens tekniska utveckling ha varit de avgörande faktorerna till hamnarnas förändrade roll. Den drivkraft som i avhandlingsarbetet var mer svårbedömd vad den politiska aspekten. Från 1940-talet och framåt har vid jämna tillfällen utredningar gjorts rörande hamnar och hamnars utveckling. Dessa har dock vad jag vet aldrig lett till några konkreta åtgärder. Detta beror förmodligen delvis på att hamnarna varit kommunalt styrda. I utredningarna återkommer också ofta önskemål om en mer övergripande transportpolitik vilket indikerar att det från hamnars (och kanske sjöfarten) perspektiv upplevts att det funnits en obalans mellan de olika infrastruktursystemen. Det finns en avhandling om väglobbys framväxt och betydelse för bilismen. En liknande studie om sjöfartsnäringen eller hamnarna vore intressant.

Hamnar ur ett bebyggelsehistoriskt perspektiv

I samband med att jag, på uppdrag av SMM och RAÄ, fick skriva en bok om sjöfartens kulturmiljöer för Kulturhusens dag 2005, fick jag möjlighet att fördjupa mig även i andra aspekter av sjöfarten. Det som bland annat slog mig var att varvsindustrin var bristfälligt uppmärksam av forskarsamhället, både som bebyggelsehistorisk miljö och som industri. Detta kanske har förändrats sedan dess, jag har inte följt den historiska forskningen på området. Inspirerad av arbetet med sjöfartens kulturmiljöer skrev jag därefter tillsammans med tre andra kollegor, en ansökan till Formas om att få studera funktionsomvandling av hamnområden och andra kustnära industriområden ur ett hållbarhetsperspektiv (som lyckligtvis beviljades). Studien är tvärvetenskaplig (natur/samhällsvetenskap) och samtida men eftersom det rör sig om omvandlingsprocess finns en del historiskt intressanta aspekter. När hamnmiljöer till exempel relateras till i programförklaringar och gestaltningsprogram av arkitekter och planerare är det främst en bild av en tidig 1900-tals hamn som frammanas. Det beskrivs bland annat i ett exempel om att stadsborna ska få känna ”dofter från hela världen” i samband med anläggandet av en kryssningskaj. Hamnkaraktär visualiseras oftast ganska ytligt i stensatta kajer och pollare. Det hänvisas mer sällan till den verksamhet som bedrivits eller de människor som arbetat

där. Det är också intressant att de områden som en gång i tiden inte var bebodda och senare kom att bli hamn- och industriområden, idag anses vara de mest eftertraktade på bostadsmarknaden.

Dan Johansson (Stockholm): Från kronovarv till hamn. Älvkarleby och Harboviks varv under Vasatid

Syftet med pappret är att visa hur hamnar kunde växa fram ur kronans verksamhet under 1500-talet. De två exempel jag använder är kronans varv i Älvkarleby (Rotholmen) och Harg (Harbovik). Redan under Gustav I bedrev ett omfattande laxfiske vid Älvkarleby. Kronan beskattade verksamheten genom sin laxfogde och fisken transporterades därifrån till kronans gårdar och till krigsmakten. Från Älvkarleby utskeppades dessutom virke som huggits och sågats utefter Dalälven.¹ Älvkarleby fungerade med andra ord redan tidigt som utskeppningsshamn.

Skeppsbyggnadsverksamheten vid Älvkarleby kom igång under Erik XIV:s period som regent. På Rotholmen i Dalälvens mynning sattes fetaliesskeppet (en skuta för transporter av livsmedel) Älvkarlelaxen på stapel under 1563 och byggdes färdigt under 1564. Året därefter påbörjades byggandet av det stora skeppet Kämpen som blev klart under 1569. Skeppet Hjorten byggdes mellan 1574-78 och 1579 uppsattes ett nytt skepp på stapel. Därpå följde Gävle Björnen 1582-84. Galärerna Lindormen och Jägaren byggdes under 1583-84 och det stora Älvkarleby Skeppet mellan 1585-89.

Skeppsbyggningen vid Harbovik startade 10 år senare. Bönderna i Hargs socken levererade ved och livsmedel till gruvorna i Dannemora men var annars fiskare som levererade en del av sitt överskott till kronans slott och gårdar i närområdet. Med varvet förändrades livet i socknen som blev en integrerad del i kronans verksamhet. Det stora skeppet Upplands Leijonet byggdes mellan 1575-80. Arbetet vid varvet återupptogs under 1602 antagligen med att rusta upp anläggningen och med byggandet av mindre farkoster. Verksamheten fortsatte till 1623 när personalen beordrades att ge sig av till Stockholms skeppsgård för att förstärka arbetsstyrkan där. Under dessa år byggdes Harbo Leijonet 1614-16, det stora skeppet Kronan 1615-19 och eventuellt en bojort (Harboviks Bojort) under 1619. Mellan 1620-23 byggdes skeppet Apollo samtidigt som Ängelen eller Harboviks Pinass sattes på stapel. Under 1622 byggdes 4 galärer och 1623 upphörde verksamheten vid varvet.² Ansvaret för verksamheten vilade på Hans Kelvastsson under uppbyggnadsskedet 1573-80, på kapten Nils Engelsman mellan 1613-17 och på den holländska skeppsbyggmästaren Isbrand Johansson mellan 1614-22 och på hans son under 1523.

Under vintern 1573 fick den ansvarige för skeppsbyggeriet i riket, Hendrich Arvidsson order om att låta uppsätta ett skepp på stapel i Harbovik.³ Avverkningen av skeppsvirke hade kommit igång under vintern och våren men det saknades skeppsbyggare, handsågare och timmermän till den planerade verksamheten. I Harbovik var det dessutom brist på kontanter så arbetet avstannade och

¹ GIR II 1525 den 19/5, sid 123. GIR XIV 1542 den 20/4, sid 38-39. GIR XV 1543 den 7/2, sid 65. GIR XVI 1544 den 1/5, sid 340-41.

² Jan Glete, Swedish Naval Administration 1521-1721, Appendix 1 sid 675-734, Brill 2010

³ Harbovik låg troligtvis vid nuvarande Hargshamn inom ett ½ kyrkohemman, Braxenbol eller på allmänningsmark. Stapelbädden för ett stort skepp måste anläggas med en viss vinkel mot havsytan på en lämplig plats där vattendjupet är tillräckligt för att skeppet inte ska slå i botten vid sjösättningen. Vid Hargshamn fanns de rätta förutsättningarna.

bönderna blev tillsagda att kanthugga virket och lägga upp det från marken.⁴ Hans Kelvastsson med 6 man fick fullmakt att framföra det skeppsvirke som hade avverkats under förra vintern till Harbovik. Fogdarna skulle se till att bönderna gav Hans Kelvastsson (som fick ansvaret för verksamheten) och hans män kost och logi under uppdraget.⁵

Ur kungens perspektiv handlade det enbart om att så snabbt som möjligt få skeppet byggt och segelfärdigt. Till fogdarna i Uppland utgick det därför en order om en liten hjälpgård till utredningen av de pågående skeppsbyggningarna i området. Bristen på pengar gjorde sig påmind igen under våren 1576 när timmermannens valborgsmässolön frös inne. Hantverkarna besvärade sig och Johan III åtgärdade delvis problemet med hjälp av sakörespengar från Hargs socken. Risker att byggnationen skulle avbrytas var uppenbar och problemen som dök upp åtgärdades ofta genom ad hoc lösningar.⁶

Ansvaret för verksamheten vid Älvkarleby vilade på skepparen Hans Kelvastsson mellan 1565 och 1572 när arbetet påbörjades där. 1573 fick Sverkil Simonsson, fogde och kungens allt i alla som tidigare upprättat lax och strömmingsfiske i Ångermanland och Medelpad ta över ansvaret för Rotholmens varv. Samtidigt lämnade han ansvaret för en gruva han upptäckt vid Dannemora till en annan av kungens tjänare.

Under vintern 1578 blev Sverkil Simonsson klar med skeppsbyggningen vid Älvkarleby med hjälp av utskrivna (ovilliga) finska skeppsbyggare. Under 1578 beordrades han att tillsammans med personal, fetalier, järn och annat material flytta till Harbovik för att hjälpa till att slutföra skeppsbygget där. Från 1578 arbetade som mest 66 hantverkare och annan personal vid varvet som drevs vidare till 1593 men med en mindre personalstyrka. Under 1607 avslutades verksamheten vid varvet med att 12 espingar (mindre båtar som kunde ros eller seglas) byggdes där. Hans Kelvastssons redogörelse en detaljerad beskrivning av arbetet månad för månad, från kölsträckning till sjösättning och utredningen inför avresan. I gengäld ger källmaterialet en god inblick i hur varvet försörjdes med fetalier, material till skeppsbyggnaden samt dagsverken och förslor.

Under 1574 levererades ett stort städ och ett par bälgar från Vasaättens arv & eget slott Örby till skeppsbyggnadsplatsen. Slottet låg en dryg mil väster om Dannemora gruva knappt tio mil från Hargs by och utrustningen skulle användas vid den skeppssmedja som redan var byggd på varvsområdet. Under samma år hade Hans Kelvastsson utsett en lämplig plats för stapelbädden och tillsammans med fogden och bönderna i trakten börjat röja av och jämna ut varvsområdet för att förbereda etableringen av varvet. Redan under 1574 hade Hans Kelvastsson och ett antal timmermän eller båtsmän anlåtats till att föra skeppsvirke till Harbovik men räkenskaperna inleddes först 1575 när löneutbetalningarna för 34 personer under 4 sommar och höstmånader redovisades.⁷ Det är därför rimligt att anta att skeppet sattes på stapel under sommaren/hösten 1575. Under året

⁴ RR Vol. 58, 19/3, 3/4, 15/4, 5/6 och 1/8 1573. Brevskrivarna i Elfsborg och Stegeborg tillsägs att på egen hand finna skeppsbyggare och att snarast komma igång med skeppsbyggningarna.

⁵ RR Vol. 60. 28/1 1575

⁶ RR Vol. 60 och 61. 18/2 1575 och 25/8 1576.

⁷ SkgR 1580, Hans Kelfvastssons räkenskap för Harboviks varv 1575-1580. Under redovisningsåret 1575 var personalen anställd från 6/6-30/9.

anlände Kämpen från Stockholm med köksutrustning (en koppargryta och några kopparkittlar) och med utrustning till skeppssmedjan. Åren 1576-77 arbetade 23 till 44 personer med skeppsbyggnaden och 1578-80 var personalstyrkan som störst när 67-107 personer arbetade vid varvet.

De närmast belägna häraderna hade levererat livsmedel, ekvirke och dagsverken till de två varven av sin ordinarie ränta samt av gårdar och hjälper.⁸ Skeppsbyggnadsmaterial levererades också från skeppsgården i Stockholm med Lybska Ormen, Svarta Pinkan och Kämpen samt från bruken i bergsslagen.⁹

Det nya sättet att organisera kronans produktion av sjömilitär beredskap ställde stora krav på lokalsamhället som skulle leverera både dagsverken och förslor till skeppsbyggningarna. Samtidigt ledde den decentraliserade organisationen till en konstant personalbrist vid både skeppsgårdar och varv som måste åtgärdas med olika typer av adhoc åtgärder. Rekryteringen av extrapersonal som ofta hade inslag av tvång ledde vid upprepade tillfällen till rymningar. Till slut blev problemen så stora att kungen gick ut med ett brev till fogdarna i riket om det finska arbetsfolk som rymt från skeppsbyggningarna i riket. De skulle uppspanas, rannsakas och skickas tillbaka.¹⁰ Skeppet (Upplands Lejonet) blev till slut färdigbyggt och kunde avsegla mot Stockholm efter islossningen 1580. På vägen gick det på grund vid Simpenäs utanför Norrtälje men det är en helt annan historia.¹¹

Skeppsbyggnaderna vid Älvkarleby och Harbovik hade mycket gemensamt. Ansvaret för verksamheten vilade på Sverkil Simonsson (fogde, hövitsman och redare) och byggnadsskepparen Hans Kelfvastsson. Båda hade länge arbetat för kronan och haft ansvar för att bygga upp kronans verksamhet. Platserna för varven hade valts ut för att ge skeppsbyggeriet goda förutsättningar. Det gällde transporter av material och livsmedel till platserna både från land- och sjösidan. Platserna var valda så att det fanns utrymme till att anlägga stapelbädden, förvara material och uppföra de byggnader som behövdes till verksamheten. Omlandet måste också ha tillräckligt skatteunderlag för att kunna försörja ett varv. När varvet väl hade etablerats var ofta alla dessa olika bitar på plats och förutsättningar för att utveckla verksamheten var på plats.

Harbovik utvecklades från 1638 till utskeppningshamn för Hargs bruk järnproduktion och blev Hargshamn. Älvkarleby utvecklades till utskeppningshamn för trävaror sedan skeppsbyggeriet lagts ner. Det skulle vara intressant att undersöka hur hamnverksamheten utvecklades vid de två kronovarven och andra liknande anläggningar under de följande århundradena.

⁸ Livsmedel, ekvirke och Dagsverken kom under 1575 från Frödsåker, Olands, Rasbo och Vaxala härad där Böriell Elufsson var fogde. 2000 lass skeppsvirke levererades under 1575 samtidigt som åtgången var 3000 lass vid varvet vilket innebär att 1000 lass levererats tidigare under 1574 eller 1575. Tillsammans räckte detta så när som på 110 lass, som levererades av Olands och Frödsåker härad under 1578, till hela skeppsbyggningen.

⁹ SkgR 1580, Hans Kelfvastssons räkenskap för Harboviks varv 1575-1580.

¹⁰ RR Vol. 64, 20/1 1579.

¹¹ SkgR 1580, Hans Kelfvastssons räkenskap för Harboviks varv 1575-1580, Quitencier anno 1581

Marcus Hjulhammar (SMM): "Stockholm från sjösidan. Marinarkeologiska fynd och miljöer."

Sammanställningar av fartygsfynd och maritima miljöer och verksamheter ger egentligen inte ett nytt perspektiv på staden, utan snarare ett i många sammanhang "glömt" perspektiv på staden. Detta gäller förvisso även andra arkeologiska källmaterial. Vad de maritima fynden och miljöerna representerar är den gamla sjöfartsstaden Stockholm som idag har en helt annan karaktär. Sammanställningen i avhandlingen "Stockholm från sjösidan" lyfter också fram det mångfald av verksamheter som har knutits till vattnet – ett förhållande som var självklart ända till början av 1900-talet, men som idag inte alls är lika tydligt. Perspektivet "Stockholm från sjösidan" visar att de fysiska spår som kan finnas kvar av dessa verksamheter är meningsbärande och kan ge viktiga bidrag om Stadens historia och om de människor som levt där. Samtidigt har sammanställningen visat att det ur ett arkeologiskt perspektiv är viktigt att använda så många stödvetenskaper som möjligt för att tolka materialet. I detta sammanhang har framför allt avbildningar av Stockholm lyfts fram som en mycket viktig kunskapskälla.

Fartygsfynden i stort visar att det har funnits många olika typer av fartyg i staden. De olika båtbyggnadstraditionerna som fartygsfynden representerar visar att många av dessa var byggda på annat håll. Detta gäller inte minst många av de medeltida fartygsfynden, men också fynd på Norrmalm såsom *båt III* i kvarteret Hästen och ett fartyg byggt i syteknik funnet i kvarteret Krabaten. *Båt II* från Helgeandsholmen är en representant för den medeltida sjöfarten och det enda fyndet av en kogg i staden. Det arkeologiska materialet stödjer inte uppfattningen om att Saltsjösidan skulle ha dominerats av denna fartygstyp under medeltiden, trots att man dock får förmoda att åtskilliga sådana fartyg seglade på stadens vatten. Det arkeologiska materialet talar istället för att de mindre klinkbyggda fartygen var de vanligaste transportmedlen, i varje fall för närhandeln.

1200-talsfartyget i kvarteret Svalan på Norrmalm och *båt V* från Helgeandsholmen, daterad till 1300-talets första hälft, kan ha använts av klostret eller Helgeandshuset för transporter. Utförda enligt en båtbyggnadstradition, som har närmast vikingatida drag, ligger det nära till hands att dessa farkoster bevakade, transporterade och fiskade vid områden som låg långt ut i skärgården. Redan idag pågår projekt som relaterar skärgårdens tillgångar till stadens byggande, vilket förmodligen i framtiden kommer att förändra bilden av stadens utveckling.

Bland övriga fartygsfynd från medeltiden har flera från Riddarholmskanalen visat att det redan under 1400-talet kan ha funnits regler för redan under 1400-talet, som reglerade hur fartygen skulle byggas. De skutordningar som är kända sedan 1600-talets första hälft kan därför ha haft en längre kontinuitet bak i tiden, vilket i så fall betyder att centralmakten organiserade sjöfarten redan under senare delen av medeltiden. Den kan alltså ha funnits en parallellitet med de danska förhållandena i så måtto att regleringen av den fria bondeseglationen förekom även i stadens närhet redan under medeltiden.

Det senmedeltida materialet visar på en ökad kommersialisering av samhället med nya allianser. Inte minst mot bakgrund av de många fartygsfynd av bondbåtar från Riddarholmskanalen blir det tydligt hur viktig stadens kontroll av omlandet var och hur de agrara produkterna omsattes i Stockholm. Fynden visar också på stadens grundläggande försörjningsbehov. En stad kan med andra ord inte vara helt sluten, utan den måste ha transportvägar öppna för att överleva. De

belägringar som förekom under medeltiden och under Gustav Vasas befrielsekrig visar att det var en tidsfråga innan staden föll om den inte behärskade försörjningsvägarna via sjön. Vid belägringar bröt också epidemier ut, vilket framför allt berodde på att avfallet inte gick att transportera bort. De militärt använda fartygen från 1500-talet byggdes för att kontrollera distributionsvägarna, till skillnad från det fasta försvaret som hade till syfte att skydda själva staden.

Från den nyare tiden finns det flera lämningar från örlogsflottans och örlogsvarvens verksamheter. Dessa visar på den betydelse krigsmakten hade för den nya nationen Sverige med staden som örlogsbas och säte för en krigsindustri. Fartygsfynden visar också hur områden togs i anspråk för nya verksamheter och också hur delar av befolkningen flyttade från Stadsholmen till malmarna p.g.a. en kraftig befolkningsökning.

Bland övriga fornlämningar under vattnet har redovisats det fasta fiskets betydelse för människorna allt sedan medeltiden. Paradoxalt nog finns inga fynd av fasta fiskeanläggningar i staden. Förutsättningar finns dock att stöta på denna typ av lämningar i framtiden. Allt som sticker upp ur botten behöver dock inte vara rester efter fasta fiskeanläggningar eller försvarsverk. Det kan också röra sig om rester efter badhus, bryggor, broar eller sjögårdar, för att endast nämna några typer av byggnader. Min förhoppning är att detta arbete ska underlätta rekonstruktionen av de olika verksamheter som avsatt spår under vatten i Stockholm. Om inte annat ges ett idémässigt uppslag för framtida undersökningar med helt nya frågeställningar.

Stadens ökande behov av bl.a. ved och spannmål är svårt att utläsa av det arkeologiska materialet, men däremot går det att uppskatta det flytande tonnage som behövdes för att en stadsbefolkning av en viss storlek skulle kunna överleva. De fartyg som påträffats utgör sannolikt endast en promille av alla de som trafikerat staden. Majoriteten av dessa har sannolikt använts för de mest grundläggande behoven i stadens, d.v.s. för transport av bränsle, mat och avfall. Utfyllnaderna var inte enkom ett sätt att öka stadens yta utan också att hantera

avfallsproblematiken. Denna nya metod praktiserades ända in på 1800-talet, vilket tydligt avspeglar sig i fyndmiljön kring Centralstationen och Tegelbacken. Redan under medeltiden finns dock uppgifter om att man fyllde ut på djupt vatten långt från land. År 1481 gjorde man försök att förbättra renhållningen vid hamnen och 1489 beslöts ”att dagsverket skall gå om staden för var mans port, ingen fri, och föra med prämen ut all orenlighet, som ligger kring staden nedan alla gränder, och fullföljes, att inget kommer till vattnet.” Vidare beslöts att ”där skall tvenne ställen finnas, östan och västan, där sådan orenlighet skall läggas och årligen utföras”. Senare tiders utfyllnader skedde framför allt för att på ett smidigt sätt bli av med sprängningsmassor och rivningsmaterial i samband med att ny infrastruktur byggdes. Järnvägen och Tunnelbanan banade väg för nya transportmönster på land, vilket även gällde ångbåtstrafiken till sjöss. Industrialismens betydelse och genomslag är mycket tydlig i det marinarkeologiska materialet i Stockholm. Under den tidsperiod på ca hundra år mellan 1850 och 1950, då denna gjorde sig som mest påmind, finns rester kvar i princip överallt. Det marinarkeologiska materialet i Stockholm visar med tydlighet den oerhörda påverkan som industrialismen har haft på staden och dess invånare. På sätt och vis kan man säga att denna del av historien är tydligare i det marinarkeologiska materialet än i de skriftliga källorna då materialet på botten är skräpet som aldrig var meningen att synas. Genom utvecklingen av marinarkeologi i ett urbant perspektiv får även skräpet en viktig betydelse i framtiden.

Slutligen – de marina fornlämningarna är inte enbart en resurs för det arkeologiska kunskapsuppbyggandet. De har också ett intresse ur ett landskapsmässigt perspektiv och har även ett upplevelsevärde. Kan man lyfta fram denna historia, antingen genom att visa var sjunkna lämningar är belägna, eller genom skyltning på land i numera utfyllda områden, blir de en tydligare del av vårt kulturarv.

Jesper Hamark (Göteborg): "Makten över hamnarna. Striden om 'arbetets frihet' i början av 1900-talet" (inställt p g a sjukdom)

(Det mesta av den här korta texten hade jag redan skrivit, på engelska. Jag har inte haft tid att översätta till svenska: därför den språkligt dåliga överensstämmelsen mellan rubrik och text.)

In the era of sailing ships, the crew mainly did all the loading and unloading themselves. The work on the waterfront was taken care of by non-crew people. The arrangement served a purpose: the stuffing required certain skills, skills which the crew – who knew their ship – had, but land-based workers had not. This division of labour functioned until steamships appeared, when the number of crew was severely reduced in relation to cargo handled. Then shore-based labour, dockers, had to do the loading and unloading as well. This was a gradual process, starting in most ports during the 1870s and 1880s. At the beginning of the 20th century, steam ships dominated extensively over sailing ships and thus, by that time, stuffing and stripping was performed almost exclusively by dock workers.

With the arrival of steam ships, ports had to be dredged and expanded. At the end of the 19th century new technology was introduced: the steam cranes. When set up in port of Gothenburg in the 1890s, they quickly drove the older hand-driven cranes out of competition. In the same period increasingly more quays were directly linked to railway tracks.

The workers reactions to technological innovation were mixed. Electric light was seen as a blessing, while other introductions were met by suspicion if not outright hostility. For instance, steam winches were not only regarded as particularly dangerous, but also as a threat to available jobs. Rather typically, when steam winches came to Helsingborg in 1892 spontaneous protests led to the founding of a local dockers' union.

At the turn of the last century, despite certain technological progress, work was still manual in essence. It was mostly performed with a combination of muscle power, experience, and a tool that every docker carried – a steel hook with a wooden handle, intended to remove unruly items and pull them into place, the so-called *grips*. It was common for workers to own their own hooks, each fitted for different kinds of goods.

The work in the ports was to great extent temporary. The docks were overcrowded by people looking for jobs; hence supply of labour was constantly overshooting demand. Workers were hired by the day or even by the hour, which made incomes highly unstable and fluctuating. With the foundations of local dockers' unions in the 1880s and 1890s, right from the start there was an intention to take control over the process of hiring and firing. In that way the union could limit labour supply, make jobs more stable and get better prerequisites to press for higher wages.

In many ports the dockers were successful. Actually, in a very limited amount of time they acquired a position that was entirely unique in the Swedish labour market. At the Transport Workers' Union's (mainly constituted by dockers) second congress in 1900, it was reported that a majority of the deals the union had made with the employers in the ports, included rules of preference for union members regarding employment. In 1907 more than 85% of the dockers working under a collective agreement were comprised by rules of preference or, more seldom, closed shop clauses. No other occupation could match this.

In 1906 the Swedish Trade Union Confederation, LO, and the Swedish Employers' Confederation, SAF, made a deal of utmost importance, known as the 'December Compromise'. The labour movement recognized the employers' exclusive right to hire and fire, and to manage and distribute work, or in the jargon of the employers, 'freedom of work' (*arbetets frihet*). In return, SAF gave a formal recognition of workers' right to join unions. The Transport Workers' Union – belonging to the LO-family – nevertheless refused to accept the settlement. In the ports, Transport argued, it was always possible for employers to set aside union members, not by firing them but more subtle: by not hiring. Therefore Transport could not accept 'freedom of work'. Instead, the union continued to openly defy organized capital.

SAF looked upon the situation in the ports and Transport's influence over the work process as an attack on the very right of ownership. In 1907, SAF and the Swedish Shipowners' Association joined forces to take full managerial control: 'freedom of work' should from now on rule also in the ports. Overt conflict broke out at the beginning of 1907. It gradually spread, and one and a half year later, in the summer of 1908, almost all major ports in Sweden were involved. The conflict contained strikes, blockades, massive use of strike breakers – more than 1000 were Englishmen, in addition to some 2000 Swedes – and armed government troops. Shortly after the bursting of *Amalthea* in the Malmö harbor in July 1908, this prolonged and violent clash of principle ended – and it ended in a crushing defeat for the dockers. A few years later, union precedence had survived in one port only, and the great majority of the ports had closed collective agreements fully in line with the 'December Compromise'.

Tomas Nilson (Göteborg): Några tankar kring ett projekt om hamnstaden Göteborg under 1900-talet

Göteborg som hamnstad har studerats förvånansvärt sparsamt. I projektet *Medierade, glömda, dolda – hamnstadens minnen* skall jag försöka att lyfta fram olika aspekter av hamnstaden. Projektet har ännu inte kommit igång så empiri saknas till stor del men massor av tankar finns förstås. Perioden som skall studeras är 1900-talet, förmodligen främst tiden efter 1950.

I projektet har jag tänkt fokusera på två aspekter – först hur hamnstaden har iscensatts (medierats), sen på de mer eller mindre glömda/dolda företeelser som är (var) en omistlig del av varje hamnstad. Av den inklistrade tentativa innehållsförteckningen anas de två delarna.

De fyra ämnen som utgör första delen har det gemensamma att de handlar om representationer av hamnstaden, dock inom olika medier: konst, press/internet och museivärlden. Hur har hamnstaden framställts i dessa medier är den gemensamma fråga som binder ihop.

Den andra delen kommer att handla om hamnstadens glömda och dolda minnen, aspekter som hittills har rönt ringa intresse. Källmaterialet utgörs av intervjuer och klassiskt arkivmaterial: polisrapporter, sjömansrullor och etnografiska frågelistor. Samtliga finns i Göteborg.

På workshopen kommer jag att ge en utförligare presentation av det planerade projektet.

Tentativ innehållsförteckning

Iscensättning av historien

- 1) "Sjöfarten avmålad" - vad säger oss de många tavlor som finns över liv i hamnen?
- 2) Ostindiefararen Göteborgs återuppståndelse. Varför, vilka syften finns, historiens roll?
- 3) Varför berätta sjöfartens historia: om SMG och Maritiman
- 4) "En himla massa spektakel". SAL:s avgångar/ankomster samt fartygsdop. En undersökning av hur media har iscensatt (ramat in) sjöfartsnäringens större händelser.

Hamnstadens glömda och dolda historia

- 5) "...Engelska flottan har siktats vid Vinga..." homoliv i hamnstaden
- 6) Bland barer, fallna damer och tatuerare: hamnkvartersens historia
- 7) Maskulinitet bland hamnens arbetare
- 8) Sjömäns geografiska och sociala ursprung