

HISTORISK TIDSKRIFT
(Sweden)

122:4 • 2002

Svenska kölar i transocean linjetrafik

Berit Larsson, *Svenska varor på svenska kölar. Staten, industrialiseringen och linjesjöfartens framväxt i Sverige 1890–1925*, Diss, Meddelanden från Ekonomisk-historiska institutionen vid Göteborgs universitet 80, Göteborg 2000. 311 s.

Under 1800-talets senare hälft upplevde den internationella sjöfarten en rask tillväxtperiod. Det globala fartygstonnaget fyrdubblades mellan 1850 och första världskriget, och sjötransporterna växte ännu snabbare – översiktliga beräkningar pekar på att den totala maritima transportkapaciteten blev 10 gånger större mellan 1870 och 1913. Det var alltså fråga om en riktig transportrevolution, men det handlade inte bara om en kvantitativ tillväxt, utan samtidigt skedde även stora kvalitativa förändringar. Det gällde inte endast den tekniska transitionen från segel till ånga, utan även uppkomsten av nya trafikformer, utbudet av nya tjänster, såsom reguljär linjetrafik med fasta tidtabeller och stora och bekväma passagerarfartyg.

Denna stora transformation har, inte oväntat, varit ett centralt tema för sjöfartshistoriker. Detta gäller särskilt den nya "skolan" som startade åren kring 1980, vilken har lett till ett kraftigt uppsving i maritimhistorisk forskning, särskilt med en ekonomisk-historisk inriktning. Särskilt livaktiga har forskarna varit i den anglosaxiska världen och Västeuropa. Av någon orsak har intresset varit mindre i Sverige, även om den svenska handelsflottans modernisering och tillväxt var relativt snabb. Därför var det särskilt glädjande att ett sjöfartshistoriskt forskningsprojekt startades i Göteborg vid mitten av 1990-talet. Som det första konkreta resultatet av projektet utkom i januari 2001 Berit Larssons doktorsavhandling om den svenska linjesjöfartens utveckling från 1890 till 1925.

Tidsavgränsningen antyder att avhandlingen behandlar en särskilt intressant fas i den svenska sjöfartens historia, nämligen tillkomsten av transocean linjetrafik. Undertiteln på själva boken saknar dock ett viktigt ord, "transocean". Utan detta ord blir uttrycket: "linjesjöfartens framväxt" något missvisande – läsaren kan lockas tro att avhandlingen behandlar utvecklingen av hela den svenska linjesjöfarten. I själva verket koncentrerar sig författaren avsiktligt till endast de fem nya transocean linjer eller rederier, nämligen Transatlantic, Nordstjernen, Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Svenska Amerika-Mexiko Linjen och Sverige-Nordamerika, vilka grundades mellan 1904 och 1915. Linjesjöfart inom Östersjön och på europeiska farvatten hade idkats av svenska rederier sedan 1850-talet; alltså handlar inte avhandlingen egentligen om framväxten av linjesjöfarten utan om framväxten av en speciell sorts linjesjöfart.

Undertiteln antyder att denna linjesjöfarts framväxt skedde under en viss på-

verkan av staten och industrialiseringen. Åtminstone delvis kan dessa svenska linjer anses som resultat av en målmedveten sjöfartspolitik som utvecklades under 1890-talet i en nymerkantilistisk anda och stöddes med statliga subventioner. Grundidén var uppenbarligen att sjöfarten kunde bidra till att utveckla nya marknader för den svenska industrin; med andra ord trodde man att handeln följer flaggan", som det ofta uttrycktes. Belysande för tidsandan var att det samtidigt diskuterades om även Sverige borde försöka skaffa sig kolonier. Industrialiseringen anknys till sjöfarten också på ett annat sätt. Författaren har som ett slags referensram antagit att sjöfartens modernisering var en del av industrialiseringsprocessen, och hon hävdar att sjöfartens utveckling i Sverige släpande efter jämfört med den moderna industrins tillväxt.

Författaren utgår från följande grundläggande frågor i sin avhandling:

- Vilken debatt fördes i Sverige kring sekelskiftet 1900 angående inrättandet av transocean linjer och eventuella statliga subventioner till dessa?
- Vad gjorde staten för att påskynda utvecklingen av svensk transocean linjesjöfart?
- Hur förhöll sig svensk linjesjöfart till det internationella institutionella ramverket?
- Hur utvecklades svensk linjesjöfart ekonomiskt under perioden fram till 1925?
- Vilken betydelse kan de statliga subventionerna tillmätas för linjesjöfartens etablering i Sverige?

Av dessa frågor har den första behandlats snarast som en inledning till temat i kapitlet "Nationella förutsättningar", medan den andra blir mera ingående besvarad för varje rederi i avhandlingens huvudkapitel "De svenska linjerederierna 1904–1925". Den tredje ägnas inte någon systematisk diskussion, men detta hade i själva verket varit rätt svårt då så litet än så länge skrivits om den svenska sjöfartens generella utveckling. Visst är det uppenbart att författaren även här har tänkt främst på den transocean linjetrafikens villkor, men även för dess vidkommande finns ganska litet forskning om det aktuella läget på de internationella fraktmarknaderna.

Den egentliga tyngdpunkten i avhandlingen ligger inom de två sista frågornas område. Berit Larsson har först och främst drivit omfattande primärstudium i de berörda rederiernas arkiv och hon presenterar en ganska detaljerad beskrivning för vart och ett, både beträffande bildandet av rederierna och deras fartygsanskaffningar. Likaså beskrivs trafiken på olika linjer samt deras anslutning till relevanta konferenser, d v s fraktkarteller. Tyvärr har närmare uppgift om lasternas beskaffenhet endast funnits för två linjer, Transatlantic och Ostasiat, vilket begränsar möjligheterna till en mera djupgående analys på makronivån.

Beskrivningen kompletteras med en ekonomisk analys av de fem rederiernas första år. Utgående från väl etablerade moderna företagsekonomiska måttstockar har författaren analyserat rederiernas likviditet, soliditet och räntabilitet eller

lönsamhet under deras etablerings- och konsolideringsår. Ett av de viktigaste resultaten är att subventionernas roll var mycket stor, kanske avgörande, under etableringsåren, men senare, då trafiken växte, blev de mindre viktiga. Ett annat, inte oväntat, resultat var att dessa rederier under krigsåren var mycket lönsamma, precis som den svenska sjöfarten blomstrade under 1700-talet då stora sjömakter var i krig. Man kunde uttrycka det så att kriget hjälpte dessa rederier lika mycket som statens subventioner. Senare, under 1920-talet, producerade de däremot en ganska medelmåttig ränta på kapitalet.

Det är lite förvånande att den aspekt som även nämns i bokens huvudtitel, nämligen de transoceaniska linjernas betydelse för den svenska exporten, ägnas betydligt mindre uppmärksamhet än rederiernas ekonomi – avsnittet om Sveriges handel med transoceaniska länder är endast två sidor långt, och även analysen av de svenska fartygens roll på transoceaniska destinationer är ganska knapp. Delvis beror det på ovannämnda faktum, att data om laster och frakter endast finns för två rederier. Dock hade det varit möjligt att dra några slutsatser tack vare t ex de grafer författaren presenterar i texten samt de data som finns i tabellbilagan, främst andelen svensk tonnage och fraktintäkter i trafiken mellan Sverige och relevanta transoceaniska destinationer.

Som en sammanfattning kan man konstatera att Berit Larsson på basen av ett brett och primärt faktaunderlag har åstadkommit en saklig beskrivning av en bransch som ofta berömts som en spjutspets inom svensk sjöfart. Även om arbetet anknyts till en tämligen bred ekonomisk-politisk referensram, stannar dock själva analysen närmast på den företagsekonomiska nivån. Även om en pedantisk läsare inte kan låta bli att notera ett antal småfel och lapsusar i texten är avhandlingen ett sunt och hederligt arbete, som säkert kommer att bli av värde för sjöfartsforskningen i framtiden.

*Yrjö Kaukiainen**

* Fakultetsopponent