



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 honnörsorden. 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

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.

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-

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 "fremans 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 golvytor 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 ljuslätt textiler 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 textiler. 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 fätöljerna 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 bordet 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 räcketts 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 benämns 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 omDispositionering 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 Amerikalinen var under utredning inom Broströmkoncernen 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 kryssningspassageraren. 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 >>teknøestetik>>".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 Broströmkoncernen 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 däcken 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.