



Kvinna vid havet

Sjöfart, krigsoffer och maritim minneskultur i Göteborg sommaren 1933

Magnus Rodell

Fredagen den 14 juli 1933 fylldes tidningar runt om i riket av mer eller mindre utförliga beskrivningar av tre olika invigningar. I *Stockholms Dagblad* beskrevs "den tredubbla sjöfartshögtidligheten i Göteborg".¹ Vid Stigbergskajen där Amerikabåtarna lade till fick staden slutligen sitt sjöfartsmuseum. Denna regniga julidag invigdes även Sjömanstornet. Detta utgjorde ett minnesmärke över sjökrigets offer under första världskriget och hade uppförts strax intill museet. I parken utanför museet avtäcktes en byst av Dan Broström, en central figur i den västsvenska

Magnus Rodell (f. 1969) är docent i idéhistoria vid Södertörns högskola och har bland annat forskat om monument, materiell kultur, mediehistoria, nationsformering och skapandet av kulturella gränser. Bland hans senare publikationer återfinns "Slavhandlare, nationella heroer och sexarbetare: Skisser till monumentens historia 1850–2020" i *Historielärarnas Förening: Årsskrift 2021* och "Att skapa historiska sammanhang: Exemplet Thomas Mores *Utopia*" i *Konsten att kontextualisera: Om historisk förståelse och meningsskapande* (2022). För närvarande arbetar han med projektet "Förlust, frihet och fältslag: Tre monument och pressen som meningsproducent under svensk mellankrigstid" finansierat av Ridderstads stiftelse för historisk grafisk forskning.



Bild 1. Vid "den tredubbla sjöfartshögtidligheten" i Göteborg den 14 juli 1933 invigdes – i tur och ordning – en byst av Dan Broström, Sjöfartsmuseet och Sjömanstornet krönt av statyn Kvinna vid havet. (Sjöfartsmuseet Akvariet, Burk 2:12)

rederinäringen och en av de viktigaste initiativtagarna till och finansiärerna av Sjöfartsmuseet (Bild 1).²

Den svenska sjöfartens historia under såväl ofredsår som fredligare betingelser hamnade genom högtidligheterna i blickfånget på olika sätt. Denna historia fick en samtida dramatisk dimension genom alla de hundratala män och kvinnor som fått sätta livet till under det nyligen timade världskriget. Det var en västsvensk erfarenhet som det till stora delar handlade om, men som tillskrevs betydelse för hela nationen. Göteborg hade sedan staden grundats en bit in på 1600-talet blivit en helt central handelsknutpunkt, som i det tjugonde århundradet hade kontakt med hamnar runtom i hela världen, något som skulle återkomma i de tal som fram-

fördes under dagens gång.³ Denna 1600-talshistoria hade också utgjort en central del av den stora jubileumsutställning som hade genomförts i Göteborg 10 år tidigare.⁴ I det följande är det den tredubbla maritima högtidligheten i Göteborg sommaren 1933 som står i fokus.

Invigningarna av Broströms byst, Sjöfartsmuseet och Sjömanstornet med Kvinna vid havet har inte blivit föremål för någon utförligare studie. Av detta skäl är ett syfte i det följande att utförligt beskriva vad som hände, vad som sades och hur detta är möjligt att undersöka genom den ymniga rapporteringen i den samtida dagspressen. Jag kommer att visa hur invigningarna gjorde såväl den samtida som den historiska sjöfarten till en del av 1930-talet nationsbygge. Om tidigare kungar, militärer, författare och vetenskapsmän framställts som nationens ideal var tiden nu kommen till sjöfartens föregångsfigurer.

Genom Sjömanstornet med statyn Kvinna vid havet aktualiserades en mer närbelägen historia som handlade om de nästan 700 sjömän och kvinnor som förlorade livet i den svenska handelsflottan under första världskriget. Jag argumenterar för att monumentet utgjorde något nytt i en svensk monumenthistoria. Med namngivandet av alla de döda gjordes den vanliga arbetarens insatser och offer till föremål för ett varaktigt minnesuttryck. Även om Kvinna vid havet inte var namngiven skilde sig hon ändå från 1800-talets allegoriska kvinnogestalter och bidrog tillsammans med de namngivna döda till ett slags demokratisering av monumentkonsten. Nästan 50 år efter Sjömanstornet invigning stod Maya Lins minnesmärke över de som dog i Vietnamkriget färdigt. Även här är namngivandet en bärande del av monumentets existentiella kraft. Minnesmärkets utformning kom att bli stilbildande och inspirerar fortfarande. Kanske kan man säga att Sjömanstornet i ljuset av detta var "före sin tid"?

I början av 1933 berättade olika tidningar runt om i Sverige om de sjöfartshögtidligheter som stundade i Göteborg senare under året. Den 7 januari 1933 skrev *Göteborgs Morgonpost* att portarna snart skulle slås upp till "Göteborgs sjöfartsmusei nya monumentalbyggnad". Museet skulle bli Sveriges främsta sjöfartsmuseum och en "mönsteranläggning fullt värdig vår stad".⁵ Året innan hade *Aftonbladet* publicerat en artikel med den tävlingsinriktade rubriken "Göteborg hinner före Stockholm".⁶ Sjöhistoriska museet i Stockholm skulle invigas knappt fem år senare – i maj 1938.

I *Göteborgs Morgonpost* menade skribenten vidare att intrycket av byggnaden kommer att förhöjas av Sjömanstornet "som överst skall prydas av en kvinnofigur till minne av sjökrigets offer".⁷

Inför sommaren 1933 publicerade *Dagens Nyheter* en bilaga med semestertips. Beträffande Göteborg konstaterades att staden fått ett helt nytt museum som skulle invigas i juli, "det främsta i sitt slag i Nordeuropa". Det berättades vidare om monumentet över de sjömän som dog under världskriget och om kvinnofiguren – en symbol för modern därhemma – "som spejar utåt havet i väntan på söner som skulle komma hem".⁸ Museet och Sjömanstornet framställdes som sevärdheter den sommarresande svensken inte fick missa.

Också veckorna före tilldragelserna i Göteborg informerade dagspressen runt om i Sverige om vad som snart skulle gå av stapeln. I *Trelleborgs-Tidningen* publicerades exempelvis den 6 juli 1933 en notis om invigningen av Sjömanstornet. Notisen berättade att kungen skulle genomföra invigningen och att anhängare till de som dött i sjökriget kunde erhålla inträdeskort genom att kontakta Nationalfondens arbetsutskott på Norra Hamngatan i Göteborg.⁹ Dessa inträdeskort gjorde det möjligt för vanliga människor att utgöra en del av den närvarande publiken vid invigningen av Sjömanstornet.

Invigning: Broström-bysten

Avtäckningen av Broström-bysten i Varvsparken inledde högtidligheterna den 14 juli 1933. Född 1870 i Kristinehamn blev Dan Broström 28 år gammal delägare i faderns företag som han också övertog efter dennes död 1905. År 1907 bildades det Ostasiatiska kompaniet där Broström blev verkställande direktör. År 1911 var han en av grundarna till Svenska Amerika Mexiko Linien och 1915 Svenska Amerika Linien. Tillsammans bildade dessa rederier stommen i Broströmskoncernen och den transoceaniska skeppsnärigen.¹⁰

I en minnesartikel från 2004 konstaterade lokalhistorikern Bengt A Öhnander: "Sjöfart och politik var Dan Broströms huvudintressen." Parallellt med rederiverksamheten satt han i riksdagens andra kammare. Vidare

ingick han under en period i regeringen Hammarskiöld som sjöfartsminister. Broström avled i en bilolycka sommaren 1925.¹¹ I hans livsgärning synliggjordes hur den svenska sjöfarten en bit in på 1900-talet opererade i en allt större skala med stora delar av världen som sin arena.

Ett återkommande inslag i de offentliga högtidernas kulturhistoria under 1800- och 1900-talen är väderbeskrivningar.¹² De utgör en självklar del i hur högtidligheterna skrevs fram, och *Svenska Dagbladets* utsände inskräpte för tidningens läsekrets att himlen "grät när bysten avtäcktes under Varvsparkens trädkronor". Skälet var förstås, sades det delvis på allvar, att Broström själv inte kunde medverka när den dröm han ägnat så mycket tid och arbete åt nu skulle invigas.¹³ En annan tolkning av regnet stod att finna i göteborgstidningen *Ny Tid* där skribenten konstaterade att "vädrets makter" tyckte att "det skulle vatten till, då ett museum, som hade att göra med fartyg invigdes".¹⁴

Offentliga högtidligheter alltifrån 1800-talets mitt och framåt är heller inte tänkbara utan en nationellt orienterad rekvisita. Invigningshögtidligheterna i stadsdelen Majorna hade givits en vacker inramning med flaggor och flaggdekorationer.¹⁵ Hamnen var festsmyckad, varven flaggade och "båtarna flagga allmänt över topp" och på såväl offentliga som enskilda byggnader vajade den svenska flaggan.¹⁶ Under 1930-talet hade ett flaggbruk med nationella förtecken brett ut sig runt om i landet.¹⁷ Flaggprydnaderna i Göteborg utgjorde sålunda en förväntad del av den rekvisita dessa typer av högtidligheter krävde.

Ett annat återkommande inslag i offentliga manifestationer under 1800- och 1900-talen var adresserandet av "stora" män och deras gärningar. Från mitten av 1800-talet och framåt hade vetenskapsmän, författare och militärer börjat bli föremål för monumentkonsten.¹⁸ Några decennier in på 1900-talet var turen kommen till centrala figurer inom den svenska sjöfarten. Avtäckningen av Broströms byst inleddes med att Göta artilleriregementes musikkår framförde "För kung och fosterland". Därpå höll skeppsredaren, tillika ordföranden i Föreningen Göteborgs Sjöfartsmuseum Werner Lundquist (1868–1943) ett tal där han inledningsvis konstaterade att föreningen Göteborgs sjöfartsmuseum i samband med att 200-årsminnet av varvsamiralen Fredrik Henrik af Chapmans födelse firades överlämnade en byst av denne kände skeppsbyggmästare. Bysten



Bild 2. Vid avtäckningen av Broströms byst föll regnet intensivt och Svenska Dagbladet beskrev hur paraplyerna bildade ett tak mot nederbörden. (Sjöfartsmuseet Akvariet, Burk 2:12)

hade prytt Varvsparken sedan 1921 och på denna för Göteborgs sjöfarts så "minnesrika plats" hade nu också Sjöfartsmuseet uppförts.¹⁹

I historieskrivningen har Chapman (1721–1808) ofta beskrivits som den som i Sverige gjorde konsten att bygga skepp till en vetenskap.²⁰ I samband med resandet av Broströms byst konstaterades att bysten av Chapman borde flyttas så att de båda bysterna skulle komma i linje med varandra.²¹ De stora männen behövde helt enkelt träda fram på ett samlat sätt för att därigenom än tydligare synliggöra den framgångsrika utvecklingen av den svenska sjöfarten och i förlängningen även den svenska nationen. I sitt invigningstal erinrade Lundquist vidare om Dan Broströms gärning, varpå han överlämnade bysten i "stadens vård".²²

Vid tidpunkten för högtidligheterna i Göteborg sommaren 1933 var den internationella sjöfarten av central betydelse för formerandet av en svensk nationell identitet. Denna geografiskt expansiva verksamhet hade en tydlig pendang i hyllandet av upptäcktsresande som i Sverige fått sitt stora offentliga genomslag i och med Vegaexpeditionens återkomst till Stockholm i april 1880.²³ År 1930 hade kvarlevorna av Andréexpeditionen återbördats till Stockholm under nästintill religiösa former.²⁴

I *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* beskrevs hur det regnade intensivt då avtäckningen av Broströms byst började. Detta till trots samlades ändå en stor publik (Bild 2). Tidningens skribent menade att uppslutningen var lika god som om det hade varit soligt.²⁵ Publiken tillskrevs implicit ett slags trofast medvetenhet om högtidligheternas djupare innebörder och en vilja att närvara oavsett väderförhållanden. I *Svenska Dagbladet* beskrevs hur "skarorna tätnade" inför avtäckningen av Broströms byst. Regn var inget problem för göteborgare och paraplyerna utgjorde ett tak mot det fallande regnet.²⁶

Själva avtäckningen av bysten sköttes av en annan betydelsefull göteborgsbo – Hugo Hammar (1864–1947), vid denna tid chef för Göta-verken. Hammar öppnade med att konstatera att avtäckandet av just denna byst är ett hedersuppdrag för alla de som har minsta insikt i betydelsen av att tillvarata världshavens centrala betydelse för "ökad folkförsörjning". På så vis placerade Hammar en enskild mans gärning i ett större – och just i det här fallet – världsomspännande sammanhang. Vad gäller sätten på vilka sjöfarten hade utvecklats beskrevs Broströms personhistoria

och handlingar som sammanvävda med denna utveckling. Många har följt Broströms exempel vilket, enligt Hammar, resulterat i att Sveriges handel "idag" har "direkta förbindelser under svensk flagg med alla världsdelar och folk".²⁷

Invigningen av Broströmbysten avslutades med kransnedläggning. Under Hammars tal passerade tre flygmaskiner över Varvsparken. En av dem kastade ned en bukett med blåklint och vita nejlikor som landade vid bysten. Buketten utgjorde den Svenska Aeroklubbens hyllning av "minnet av sin främjare och vice ordförande." Detta kan ses som ytterligare ett sätt att med den senaste teknologin högtidlighålla den store mannens gärning och mångförgrenade engagemang.²⁸

Hammar framkallade en bild av en värld som bundits samman av den moderna sjöfarten där Göteborgs transoceaner rutter minde om platser belägna i andra världsdelar. I orden formulerades en handelspolitik med global räckvidd som relaterad till Göteborgs långa historia av sjöfart blev än mer betydelsefull i den omedelbara samtiden där sjöfarten utgjorde en central del i Sveriges ekonomi. I detta sammanhang blev hyllandet av personer som varit viktiga för sjöfartens utveckling viktiga. Sjöfartens historia och betydelse för nationen Sverige skulle snart också få sin stor-slagna manifestation.

Invigning: Sjöfartsmuseet

Sjöfartens förflutna och samtida hjältar utgjorde också en central del av Sjöfartsmuseet. Invigningen började klockan 11 i museets stora minnes-hall. Den närvarande publiken var av en exklusiv karaktär. I *Dagens Nyheter* berättades om alla de bemärkta personer som samlats i minnes-hallen.²⁹ Inför de stundande högtidligheterna hade ungefär 450 personer bjudits in, representanter för handel och sjöfart, officiella myndigheter och vetenskapliga institutioner. I ett flertal av de rapporterade tidningarna återfanns uppräknningar av dem som sågs som de mest centrala av de inbjudna.³⁰

*Dagens Nyheter*s utsände konstaterade att på "slaget 11 trädde konungen in i salen" till tonerna av svenska arméns paradmarsch och intog sin



Bild 3. Sjöfartsmuseet berättade en maritim historia men skulle även bedriva verksamheter kopplade till den samtida sjöfartsnäringen, en näring kranarna i bildens vänstra nederkant vittnar om. (Göteborgs stadsmuseum)

plats ”i den förgyllda karmstolen”.³¹ På sin högra sida hade kungen den hädangångne Dan Broströms fru Ann-Ida Broström, en av de få kvinnor som explicit nämndes i medierapporteringen och som omskrevs i biografiska texter.³²

Ordföranden i Sjöfartsmuseets styrelse Herbert Jacobsson hälsade kungen välkommen och inledde sitt tal med de ord som hade ristats in på borte kortväggen i museets minneshall och som en gång formulerats av Göteborgs grundare Gustav II Adolf: ”Riikets wälfärdh, näst Gudh, består på Seglatz och Skepzfarten.” Under sin regenttid verkade Gustav II Adolf för just denna tanke. Det episka misslyckandet med regalskeppet Vasa 1628 utgjorde en del i viljan att expandera den örlogsflotta som var en så viktig del av Sveriges territoriella ambitioner under 1600-talet. Enligt Jacobsson uttryckte Gustav II Adolfs ord också den tanke som genomsvadade byggandet av Göteborg och ”livsvillkoret för vårt land”.³³ Att det

handlade om livsvillkor inskräpades med all önskvärd tydlighet genom att Sjöfartsmuseet syftade till att vittna om just denna maritima historia. På så vis placerade Jacobssons ord staden Göteborg i centrum för nationens fortlevnad under såväl Gustav II Adolfs dagar som i det tidiga 1930-talet. Tydliga kopplingar till samtiden var ett återkommande och drivande inslag i högtidligheternas grammatik under både 1800- och 1900-talen. (Bild 3)

I flera tidningar utgjorde Gustav II Adolfs ord rubriken på texter som berättade om invigningen. Dagarna före invigningen publicerades en artikel i *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* som hade just den framsynte kungens devis som rubrik. Signaturen E. T. berättade att inskriptionen utförts ”i gamla götiska bokstäver och guldprant”. Orden ackompanjerades av den ”myndige landsfaderns bild” som prydde minneshallens ena långvägg. Gustav II Adolf blickade ”tvärsöver mot sin pendang, Gustav Vasa”. Målningarna utgjorde en hyllning till två av den svenska sjöfartens märkesmän och beskyddare. Gustav Vasa hade skapat den svenska handels- och örlogsflotta och under Gustav II Adolfs tid inleddes sjöfarten ”på transoceaniska länder”.³⁴

Gustav Vasa-porträttet flankerades av namnen F. H. af Chapman och Sebastian Tham och på Gustav II Adolfs sida återfanns exempelvis namnen Axel Oxenstierna, Louis de Geer och Baltzar von Platen. På kortväggen ovanför minneshallens ingång hade Dan Broströms och Wilhelm Lundgrens namn ”förevigats”. Genom den guldprantande devisen, kungatavlorna och de olika namnskriftionerna upprättades en historieskrivning som löpte från Gustav Vasas 1500-tal fram till Broström och hans koncernimperium. I denna historieskrivning var det just stora män som spelade huvudrollen. Genom de historiska tidsperioder som ovan nämnda personers levnadsår utgjorde bands förflutna sekler samman med samtiden vilket också formulerades explicit av *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* då dess skribent konstaterade att ”fortid och nutid fått sin honnör”. Dessa historiska och samtida pionjärer för sjöfart och nationsbygge sträckte sig mot framtiden och göt därmed mod i de yngre generationerna.³⁵

Om vi återvänder till Jacobssons tal var hans nästa steg att slå fast att under Gustav V:s regering hade den svenska sjöfarten expanderat och nått kulmen på sin utveckling. År 1933 var varje land på jorden dit sjöfart var möjlig ”i direkt förbindelse på svenska kölar med Sverige”. Här formule-

rades en värld där avlägsna platser bands samman av sjöfart och handel. Såväl under kriget som under efterkrigstidens ekonomiska expansion hade detta "linjenät" varit avgörande för "den svenska folkförsörjningen".³⁶ Sjöfarten framställdes i dessa ord som en central aktör för både inhemska och internationella förhållanden och den svenska nationen bredde ut sig över världen. Jacobsson avslutade den del av sitt anförande som behandlade sjöfartens expansion med att adressera de män som "fullföljt Gustav II Adolfs vidsträckt tanke att bana väg för den svenska flaggan över världshaven". Sedan utbringades ett leve för kungen som kraftfullt besvarades av de omkring 400 personerna i publiken.³⁷

Fem år efter Gustav II Adolfs död på slagfältet i Lützen nådde den vidsträckt tanke Jacobsson talade om Delawarefloden på andra sidan Atlanten där Nya Sverigekompaniet (grundat 1626 och en del av den svenska koloniseringen av Amerika) år 1638 inköpte ett område som fick namnet Nya Sverige.³⁸ På museet återfanns en modell av *Calmare Nyckel* som var det första svenska skepp som seglade till Amerika.³⁹ Museet berättade därigenom implicit om en övergripande transatlantisk europeisk kolonialism som tog sin början på 1500-talet. Vid ingången till akvariet på museets första våning återfanns också en målning av marinmålaren Jacob Hägg som framställde *Calmare Nyckels* avgång från Danafjorden vid Göteborgs inlopp 1638.⁴⁰

Kolonins historia blev kortvarig. År 1655 erövrades den av holländarna. I detta sammanhang kan den fungera som ett tydliggörande exempel på Gustav II Adolfs och den dåvarande kronans territoriella ambitioner som förutsatte en välfungerande inhemska sjöfart och där Göteborg som sjöfartsstad och hamn spelade en helt central roll. Minnet av den svenska 1600-talskolonialismen förmedlades genom modellen, Häggs målning och Jacobssons tal. På detta vis framställdes indirekt en del av historien som kanske inte skulle vara uppenbar för de kommande besökarna.

Historien om Sjöfartsmuseet hade förstås en självklar plats i de som tal som hölls i minneshallen. Efter att kungssången framförts tog Jacobsson ännu en gång till orda och skisserade Sjöfartsmuseets tillkomsthistoria. Det var år 1912 som initiativet till ett sjöfartsmuseum togs inom Nautiska Föreningen. För museets faktiska realiserande hade Werner Lundqvists och Dan Broströms insatser en avgörande betydelse. På den plats där museet

fått sin placering hade "i århundraden kölar sträckts till svenska fartyg". På ena sidan av museet återfanns Masthugget och Majorna, de gamla skeppskaptenernas och ostindiefararnas mark. På den andra sidan, nedanför museet, återfanns förtöjningsplatsen för de stora motorfartyg som utgjorde "ett nytt kapitel i vår sjöfarts historia".⁴¹ På detta vis band platsen "samman historiens blad, tidevarv och generationer".⁴² Sjöfartsmuseets historia tecknades inte bara i Jacobssons tal under själva invigningen utan skildrades också mer eller mindre utförligt i rader av artiklar som publicerades i såväl dags- som fackpress månaderna före själva invigningen.⁴³

För att kunna hävda sin ställning i världskonkurrensen, fortsatte Jacobsson, behövde den svenska sjöfarten och dess näringar nyttja alla de möjligheter som forskningen kan bidra med. För detta ändamål och för att fullfölja makens planer överlämnade Ann-Ida Broström i februari 1930 "en första grundplåt till en fond för sjöfartsteknisk forskning". Målsättningen var att utveckla ett forskningsinstitut med välutrustade laboratorier och en tankanläggning för experiment och ett bibliotek.⁴⁴

Här kan det vara på sin plats att dröja lite kort vid den ställning Göteborg hade inom den svenska skeppsnäringen och varvsindustrin under 1900-talets första decennier. Vid första världskrigets utbrott var den svenska transoceaniska sjöfarten etablerad. Här hade Göteborg en framskjuten position och stod för mer än en tredjedel av det svenska tonnage.⁴⁵ Under kriget gynnades de neutrala staternas sjöfart. Sverige lyckades utverka ett sjöfarts- och handelsavtal med ententen för import till Sverige. Skagerack förblev öppet till skillnad från under andra världskriget då det spärrades av. Överlag gjorde svenska rederier "mycket goda vinster under kriget liksom fortfarande 1919".⁴⁶ År 1933 var Götaverken med sina 47 200 sjösatta registrerton världens största skeppsvarv.⁴⁷

Idén om ett forskningsinstitut knutet till sjöfartsmuseet stöddes av Hugo Hammar. Sedan 1930 hade han vid Götaverken låtit avsätta en fond av de medel han själv donerat. Bemärkta Göteborgspersonligheter spelade på så vis en aktiv roll i att verka för de framtider som formulerades genom invigningarna av Broströms byst och Sjöfartsmuseet. Jacobsson konstaterade att dessa medel uppgick till ungefär 300 000 kronor. Beloppet var emellertid inte tillräckligt utan talaren uttryckte sin förhoppning om stöd från både allmänheten som från enskilda personer.⁴⁸

Donationer av bemärkta privatpersoner hade även varit en förutsättning för Sjöfartsmuseets tillkomst. I samband med att Föreningen Göteborgs Sjöfartsmuseum hade sitt första konstituerande sammanträde donerades 100 000 kronor av skeppsredaren Werner Lundqvist.⁴⁹ De 300 000 kronorna som vikts för ett forskningsinstitut placerades i huvudrubriken på *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidnings* framsida dagen efter invigningen. På så vis synliggjordes för läsarna donationers avgörande betydelse men också vikten av dylika forskningsinitiativ. Tillskyndarna av donationerna var välbeställda män som genom att donera pengar möjliggjorde en fortsatt utveckling av nationens sjöfart och som därigenom gjorde sig själva till en del av denna utveckling.

Jacobsson konstaterade att museet trots begränsade resurser "redan tagit upp oceanografien på vårt program". Intresset för svensk vetenskap hade också resulterat i att museet erbjudit geografiska institutionen vid Göteborgs högskola att tills vidare nyttja "byggnadens reservlokaler". Vidare hade museet gjort vissa salar tillgängliga för föreningsarbete och föreläsningsverksamhet. Museets referensbibliotek innefattade sjöfartens olika grenar och var öppet för allmänheten.⁵⁰ Museets engagemang i de yngre generationerna visade sig, enligt Jacobsson, i att lokaler upplåtits åt Göteborgs sjöscouter.⁵¹ Allt detta synliggjorde en tydlig vision om att vilja upprätta förbindelser med faktiska verksamheter. Museet skulle inte enkom framställa sjöfartens och skeppsnäringens historia utan också på olika sätt bidra till samtida verksamheter av olika typ. Verksamheter som på olika sätt kunde bidra till en framtida utveckling.

Efter att ha avslutat sitt tal överlämnade Jacobsson museet åt Göteborgs stad. Talet följdes av intensiva applåder och det var första gången de ljöd mot "minneshallens väggar, en verklig välkomst- och lyckönskning".⁵² Å stadens vägnar mottog stadsfullmäktiges ordförande professor Malte Jacobsson museet och framförde i sitt tal att museet inte bara blivit en hyllning till förflutna tiders sjöfart utan att det i lika hög grad kommer att fungera som "en arbetsplats för dagens sjöfartsforskning, ett institut för skeppsbyggeri, fiske och sjöfart".⁵³ Genom att knyta praktiska aktiviteter och forskning till ett museum fanns en modernare syn på relationen mellan museiverksamhet och andra verksamheter. Genom de olika initiativen monterades gränserna mellan dessa verksamheter ned och i stället var

det nyinvidga Sjöfartsmuseet tänkt att utgöra en dynamisk mötesplats för de båda.

Näste talare – kung Gustav V – framhöll Dan Broströms verk och dem som i hans efterföljd verkat för att realisera ett nytt Sjöfartsmuseum. Genom Broströms bortgång 1925 förlorade Sverige en för den svenska varvsindustrin och den svenska sjöfarten central person. Kungen konstaterade att för allt det Broström utträttade under sin korta levnad står inte bara Göteborg "utan hela Sverige i djup tacksamhet".⁵⁴

I den officiösa diskursen stod, som tidigare konstaterats, de stora männen i centrum – de vars gärningar varit för nationens bästa. Till dessa män relaterades viktiga personliga egenskaper och de sågs som drivande i såväl samhällelig som kulturell utveckling. Denna berättelse inskräppte visuellt då den övervägande delen av de fotografier från de olika invigningarna som publicerades i lokal och nationell dagspress oftast föreställde de olika, mer eller mindre bemärkta, män som medverkade vid högtidligheterna. Av dessa var det ett flertal som representerade den göteborgska varvsindustrin. Textmässigt framställdes denna berättelse genom biografiska notiser. Allt detta synliggjorde väl att en ytterligare typ av heroer hade trätt fram på nationens scen. Genom invigningarna av Broströms byst och Sjöfartsmuseet – och alla historiska kopplingar som gjordes i samband med dessa – formulerades en nationell kontinuitet som laddade de levandes gärningar med förflutna storheters dådkraft.

Kungen lyfte fram det tidigare meddelandet om den fond som utgjorde grundplåten för att få "till stånd ett sjöfartsinstitut med laboratorier för experiment och forskning". En vision som hade kungens entusiastiska erkännande. I och med sina ord förklarade kungen museet öppnat. Efter detta sjöng de samlade "Du gamla, du fria" och därefter framförde såväl representanter för inhemska som utländska "närbesläktade institutioner" sina hälsningar och lämnade minnesgåvor.⁵⁵ Med detta var den andra ceremonin i den tredubbla högtidligheten avslutad.

Sjöfartsmuseets betydelse, monumentala karaktär och dess temporala dynamik inskräppte i några ledartexter som publicerades dagen efter invigningen. I *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* betonades att den svenska sjöfarten hade "i sin rätta hemstad fått sin första monumentala byggnad". Museet skulle inte bara fungera som ett "minnestempel" utan också som

en hemvist för arbete och forskning. Skribenten påtalade – i anslutning till Gustav II Adolfs ord – att "rikets välfärd" såväl under 1600-talet som i samtiden "hänger på seglats och sjöfart". I tider av ofred hade sjöfarten västerut varit ett grundvillkor för landet. Sjöfarten framställdes som en central komponent i den svenska ekonomins och i förlängningen det svenska samhällets utveckling.⁵⁶

Vidare konstaterades att ett sjöfartsmuseum inte bara skulle fungera som "ett minnesmärke". Trots att skribenten beskrev museet i termer av "monument" och "minnestempel" – liksom talarna vid invigningen och ett flertal tidningsskribenter – värjde sig denne mot en renodlad minnesfunktion. Den historia som högtidlighölls i museets utställningar skulle samtidigt knyta an till samtida verksamheter. Sjöfartsmuseet borde även bli "en levande och arbetande institution".⁵⁷ En maritim minneskultur skulle sålunda varvas med samtida verksamheter. För museets del var båda inslagen lika centrala.

Även konst- och litteraturkritikern Edvard Alkman beskrev Sjöfartsmuseet i termer av monument och monumentalitet. Han konstaterade att Dan Broström valt platsen för "det monument över Göteborgs sjöfart som han ville skänka staden" med stor omsorg. Det hade fått sin placering där "Masthuggsklipporna sänka sig mot älvstranden", nära stadens gamla varv vars minne nu susar i varvsparkens trädkronor. Museet vilade på en terrass av granit uthuggen ur klippan. Alkman påtalade att platsen "för sitt monumentala ändamål" var unik.⁵⁸ Där sjöfarten varit och fortfarande var central hade Sveriges maritima historia nu fått sin första museibyggnad. Nästa steg i dagens högtidligheter var att hylla de som förlorade sina liv under det stora kriget.

Invigning: Sjömanstornet och Kvinna vid havet

Vid sin tillkomst var Sjömanstornet för svenskt vidkommande något tämligen unikt.⁵⁹ Beträffande monument som skildrade krigens offer avtäcktes i Stockholm hösten 1904 ett monument på Artillerimuseets gård (från 1943 Armémuseum) i Stockholm över de svenskar som stupat i de krig Sverige utkämpat. "Åt Sveas fallna söner" fungerade som tidig variant på den okände soldatens grav.⁶⁰ (Bild 4)



Bild 4. Hösten 1904 avtäcktes "Åt Sveas fallna söner" i Stockholm. Monumentet kan ses som en tidig variant på den okände soldatens grav, mer än ett decennium före första världskrigets masslakt. (Hvar 8 dag, 1904: 7, 104)

Efter det stora kriget svepte en aldrig tidigare skådad våg av monument och minnesmärken fram över de en gång krigförande länderna. Miljontals soldater hade förlorat sina liv, och minnesmärken i olika form och storlek fungerade som en kollektiv sorgehantering. Nationen utgjorde i de absolut flesta fallen den gemensamma referensramen. Det rörde sig dock snarare om nationens sorg och förlust och inte om stora män och heroiska handlingar. Den monumenttyp som efter första världskriget fick sitt breda genomslag var den okände soldatens grav. Genom att inte sörja någon specifik så sörjdes alla.⁶¹

Sverige var neutralt under kriget även om delar av de samhälleliga eliterna i Sverige gärna hade sett en medverkan på tysk sida.⁶² Detta till trots dog hundratals män och kvinnor som tjänstgjorde i handelsflottan. Sjömanstornet och Kvinna vid havet utgör ett krigsmonument på en neutral icke krigförande parts territorium, vilket i sig gör det intressant att studera i ett bredare europeiskt sammanhang.

Genom namngivandet av alla de döda på monumentets sockel skapades i ett svenskt monumenthistoriskt sammanhang en ny monumenttyp där den vanliga individens insats i ett visst historiskt sammanhang erkändes. Den berättelse om stora mäns betydelse som förmedlades genom Broströms byst och i Sjöfartsmuseet fick en tydlig kontrast då havets arbetare – vanliga män och några kvinnor – genom granittavlorna gavs en materiell beständighet. Även om den okände soldatens grav blev en vanlig monumenttyp runt om i de krigförande länderna under 1920- och 30-talen, återfanns i snart sagt varje mindre samhälle i de länder som medverkat i det stora kriget också minnesmärken där samhällets stupade namngavs.⁶³

Sjömanstornet initierades våren 1919 då ett upprop riktades till svenska folket.⁶⁴ Uppropet undertecknades av 23 bemärkta män och publicerades i tidningar runt om i hela Sverige i mars 1919.⁶⁵ I uppropet konstaterades att de nyligen passerade krigsåren för en stor del av Sveriges befolkning varit en tid av lidande och umbäranden. Alla hade dock sluppit den jämte kriget ”största olycka, som kan drabba ett folk – hungersnöden”. För detta kunde svenskarna tacka de som med ”trofast pliktuppfyllelse och ädelt mannamod trotsat krigets faror” för att hålla handelsvägar öppna. Detta hade möjliggjort kontinuerliga leveranser av de förnödenheter, med vilka hunger och arbetslöshet kunnat bekämpas.⁶⁶

Vidare betonades i uppropet att andra yrkesgrupper kunde fortsätta arbeta i trygghet medan sjöfolket med risk för sina liv genomförde sitt arbete på det farofyllda havet. Efter minsprängningar och torpederingar hade många i livbåtarna lämnats på öppet hav och många hade ”för alltid stannat kvar därute, stupade på sin post”. Uppropet avrundades med ett konstaterade att Sverige förut hyllat nationella storheter genom att uppföra ”minnesvårdar”. Sålunda behövde svenskarna också skapa ett bestående minnesmärke ”åt våra sjömäns hjältemodig kamp, en ärestod

åt de tappra svenskar, som vila i havets namnlösa grav”.⁶⁷ Det var genom dagspressen runt om i riket som detta upprop fick sin breda cirkulation. Under några dagar i mars 1919 fanns möjligheten för alla tidningsläsande svenskar att ta del av detta initiativ.

Att Sverige tidigare hade hyllat sina hjältar genom minnesmärken var förvisso sant. En av de första offentliga statyerna över vad som framställdes som en nationell hjälte var Gustav Vasa-statyn utanför Riddarhuset, avtäckta 1774.⁶⁸ Allt sedan dess hade varierande monument och minnesmärken uppförts runt om i Sverige. Det som skulle komma att utmärka Sjömanstornet och utgöra en skillnad mot tidigare monument var att det syftade till att högtidlighålla vanliga sjömän.

De som hade undertecknat uppropet samlades i Stockholm i slutet av april 1919. Vid detta möte bestämdes fondens stadgar och att dess namn skulle vara Nationalfonden för sjökrigets offer. Stadgarna slog fast att fonden hade två syften. För det *första* att stödja anhöriga till de sjömän som hade omkommit under sin tjänstgöring på svenska skepp på grund av olyckor relaterade till världskriget och till sjömän som hade invalidiserats eller blivit sjuka på grund av kriget. Det *andra* syftet var att skapa ett ”för eftervärlden bestående minne av sjökrigets offer och den svenska kvinnliga och manliga personalens insats under världskriget”.⁶⁹

Den utsedda styrelsen hade sitt konstituerande möte i Stockholm i oktober 1919. I stadgarna slogs fast att fonden skulle ha ett arbetsutskott och åt detta utskott uppdrogs att organisera insamlingen av pengar. För detta ändamål skickades ”teckningslistor till allmänheten” med en önskan om att bidra till fonden, och det var ofta genom att bege sig till tidningars redaktioner runt om i landet som allmänheten kunde teckna ett belopp på dessa listor. Slutresultatet presenterades 1922 och uppgick då till en summa av ungefär 674 000 kronor, vilket i dagens penningvärde motsvarar närmare 18 miljoner kronor.⁷⁰

Vad gällde fondens andra syfte, att uppföra ett minnesmärke över sjökrigets offer, stod det snart klart att det borde få sin placering i Göteborg. Det var från stadens hamn större delen av den mest riskfyllda sjötrafiken hade utgått och det var dess handelsflotta som drabbats hårdast. Det var också här största delen av fondens medel insamlats. År 1928 föddes tanken att monumentet skulle ”utgöras av ett fristående torn” som skulle få sin

placering i närheten av det planerade Sjöfartsmuseet. Arkitektoniskt och rumsligt betonades att Sjömanstornet skulle "vinna på grannskapet till den monumentala museibygnaden".⁷¹

I Göteborgs stadsfullmäktiges handlingar från våren 1931 berättades att Arbetsutskottet för Nationalfonden i en skrivelse ställt frågan om staden Göteborg gick med på att monumentet över sjökrigets offer kunde få sin placering utanför Sjöfartsmuseet. I skrivelsen återfanns en beskrivning av det tilltänka monumentet. Det skulle bestå av en "60 meter hög pelare" gjord i samma material som museet och krönas med en lämplig skulptur.⁷²

Vid pelarens bas skulle namnen på de sjömän som miste livet inristas. Vid basen var också tanken att skapa "anordningar för nedläggandet av blommor till minnet av de avlidna, vilka ju icke hava någon grav". Denna ambition visade att monumentet var tänkt att bli en minnesplats. I arbetsutskottets skrivelse konstaterades också att ett monument av denna typ också skulle få en dekorativ funktion "i stadsbilden" då det skulle vara synligt från större delen av hamnområdet. Från samma hamnområde där de handelsfartyg som senare skulle försvinna i havets djup hade utgått. I skrivelsen fanns ytterligare förfrågningar. Dels om staden var villig att bekosta en trappa till monumentet, dels om den i framtiden vill förvalta och vårda monumentet, som var tänkt att skänkas till staden som gåva.⁷³

Senhösten 1930 beslutade fondens styrelse att monumentet skulle uppföras i enlighet med dessa tankar.⁷⁴ Beslutets verkställande skulle utföras av Nationalfondens arbetsutskott. I början av juli 1931 tillstyrkte Göteborgs stad att monumentet över de sjömän som dött under kriget skulle uppföras i enlighet med den skrivelse Nationalfondens arbetsutskott inkommit med.⁷⁵ Därmed hade den formella gången avslutats och nästa steg var att få monumentet på plats för att sen inviga det sommaren 1933.

I mitten av april 1933 skildrade både lokala tidningar och rikspressen kvinnan som skulle kröna Sjömanstornet. *Göteborgs-Tidningen* berättade att en "förfärlig och högväxt dam" på fem meter och 20 centimeter igår hade lämnat Stockholm med godståg. I *Svenska Dagbladet* konstaterades att den väldiga skulpturen "fullbordats i all tysthet", vilket var ovanligt vad gäller "monumentalkonsten, som sällan bli till utan buller och bång".⁷⁶ *Göteborgs-Tidningen* förtydligade vidare att det handlade om Ivar Johnssons skulptur – Kvinna vid havet – som skall kröna Sjömanstornet

på berget ovanför Amerikabåtarnas tilläggsplats. Från hamnplatsen till toppen av tornet är det 60 meter och kvinnan "som kommer att stå uppe i blåsten och speja ut mot inloppet, blir synlig långt utifrån skärgården".⁷⁷ Med sin storlek skulle tornet och statyn bli ett av de högsta monument som någonsin invigts i Sverige.

Flera tidningar befarade att det kunde finnas en risk att statyn skulle uppfattas som en göteborgsk motsvarighet till frihetsgudinnan i New York. Tidningarna slog fast att detta inte hade varit skulptörens avsikt. Tornet skulle vara ett monument över de sjömän som dött i kriget och skulpturen på krönet var tänkt att ge "en vision av de hemmavarande kvinnorna, som i ångest väntade på sina män".⁷⁸ I ett brev från 1964 menade skulptören Ivar Johnsson att han vid utförandet av skulpturen "inte tänkt på någon särskild grupp av kvinnor, utan på alla som i oro väntar vid havet".⁷⁹

Statyn Kvinna vid havet syftade alltså inte på någon speciell kvinna, utan snarare på ett kollektiv som levde sina liv längs kusterna under kriget. I monumentkonsten från 1800-talets mitt och fram till 1930-talet hade kvinnogestalter fungerat som allegoriska figurer. De fick representera olika abstrakta ideal såsom frihet – där den mest kända förstas är Auguste Bartholdis Frihetsgudinna som återfinns på Jersey Island i New Yorks hamn – eller som personifikationer av nationen, exempelvis Marianne, Germania och Svea.⁸⁰ Några år efter den preussiska segern i kriget mot Danmark 1864 uppfördes Siegestsäule i centrala Berlin. På toppen av monumentet återfinns en bronsstaty av Victoria, den gudinna som personifierade segern. I detta monument fick den kvinnliga figuren symboliskt förkroppsliga både segern och den nyligen utropade tyska nationens storhet.⁸¹

Kvinna vid havet i Göteborg skiljer sig från dessa två exempel. Det rör sig förvisso om en symbolisk figur men den föreställer samtidigt en faktisk kvinna, vilket väl fångas i Johnsons brev från 1964. Jämförs Kvinna vid havet med bysten av Broström som invigts tidigare samma dag blir det ändå tydligt att kvinnan förblir anonym. Kvinna vid havet och Sjömanstornet utgör ett slags symbolisk gravplats för de män och kvinnor som mötte sin död på det öppna havet. Dan Broström hade redan sin storslagna grav på Östra Kyrkogården i Göteborg, och bysten i Varvsparken ärade en specifik man som representerade nationens nya av typ hjälte.

Samtidigt var denna hjältetyp besläktad med tidigare hjältefigurer.



Bild 5. Ivar Johnsons "Kvinna vid havet" har ankommit sin destination. (Sjöfartsmuseet Akvariet, Burk 2:12)

De män som var drivande i den svenska sjöfartsnäringen tillhörde också samhällets övre och mer privilegierade skikt. Dessa män utmärktes av sina aktiviteter och sin rörelse framåt. I utformningen och beskrivningarna av Kvinna vid havet befinner hon sig i väntan. Trots all den oro och ångest detta kan innebära handlade det likafullt om ett tillstånd av passivitet. Hon som väntar har i hög grad förlorat sin agens och hennes situation är beroende av någon annan, av en man, som i det här fallet i hundratals fall aldrig återvände.

Inför invigningen i juli 1933 berättade flera av tidningarna om granit-tavlorna med alla namnen på Sjömanstornets nedre del. Kvinnofiguren var gjuten i Meyers anrika konstgjuteri i Stockholm och bestod av tre delar som inte kunde sättas ihop förrän de var framme i Göteborg. Tillsammans



Bild 6. På grund av strejk inom byggnadsfacket kunde inte statyn Kvinna vid havet placeras på tornets krön inför invigningarna i juli 1933. Först i april 1934 kom hon på plats. (Sjöfartsmuseet Akvariet, Burk 2:12)

vägrade dessa delar tre ton (Bild 5).⁸²

Veckan före invigningen publicerades längre notiser som informerade om att den kvinnofigur som skulle kröna sjömanstornet inte skulle komma på plats till invigningen (Bild 6). Själva statyn hade ankommit Göteborg för flera månader sedan men på grund av att strejk i byggnadsfacket hade den inte kunnat få sin placering.⁸³ I sin avhandling *Arbetarpresen i Göteborg* (1980) konstaterar Lars-Åke Engblom att år 1933 gick över 400 000 arbetsdagar förlorade på grund av inställt arbete i Göteborg. Det främsta skälet var den långdragna byggnadskonflikten som åren 1933 till 1934 varade i 46 veckor. Denna konflikt involverade tre av stadens största fackförbund: grovarbetarnas, murarnas och byggnadsarbetarnas.⁸⁴

I ett försök att lösa situationen inför invigningen hade Nationalfondens

styrelse närmast sig ledningen för Svenska byggnadsträarbetarförbundet och anhållit om "dispens från byggnadsblockaden" så att byggnadsställningar skulle kunna sättas upp och Kvinna vid havet uppresas. Förbundet svarade att detta inte gick att bevilja då det inte gick i linje med det redan fattade strejkbudet.⁸⁵ Nationalfondens styrelse bestämde dock att invigningen av monumentet trots detta skulle genomföras.⁸⁶

I *Trelleborgs-Tidningen* konstaterades lite syrligt att Svenska byggnadsträarbetarförbundets svar trist nog var betecknande för svensk fackföreningsmentalitet. Anhöriga till de sjömän vars minne offentligen hedras hade visat stort intresse för invigningen. Många hade också planerat att åka till Göteborg för att bevittna "de sinas minne hugfäst". Ironiskt konstaterade tidningen att förbundet beslutade sig för att "hedra sjökrigets svenska offer" genom att förhindra att monumentet kunde färdigställas.⁸⁷

Tidningens skribent menade vidare att det inte rörde sig om ett vanligt byggnadsarbete. Till detta kom det "utomordentligt behjärtansvärda" i att låta anhöriga till offren, många "helt visst fattiga", få se monumentet i sitt helt färdigställda skick. Nationalfondens försök att få till ett undantag nämndes också. Invigningen av det ofärdiga monumentet kommer sålunda inte bara bli ett monument över sjökrigets svenska offer utan också "ett monument över svensk fackföreningsmentalitet år 1933". Alla anhöriga till de på haven omkomna kunde sålunda, enligt *Trelleborgs-Tidningen*, tacka Svenska byggnadsträarbetarförbundet för att de inte får se monumentet färdigt på invigningsdagen.⁸⁸

Dagen efter invigningen publicerade *Dagens Nyheter* en text en läsare hade skickat in. Signaturen Cay inskärpte indignerat att inte ens inför minnet av de som offrade sina liv "avstämde det politiska fackföreningskåbblat". Detta visade att det svenska folket inte varit förmöget att enas "om att gemensamt och med ett fullbordat minnesmärke viga den plats" där de anhöriga till sjökrigets offer "kunna få bringa bortgångna försörjare sina hyllningar". Den insända texten avslutades med: "Skäms dem de vederbör!"⁸⁹ Läsarna av den illustrerade tidningen *Vecko-Journalen* mötte en större bild av den övre delen av sjömanshustrun och en åtföljande bildtext som berättade att "'Kvinna vid havet'" inte kommit på plats på grund av strejken. Den som formulerat bildtexten påtalade lite lakoniskt: "Världen och människorna äro små – och litet tråkiga."⁹⁰



Bild 7. På grund av strejk placerades sjömanshustruns huvud inför invigningen vid foten av monumentet. (Sjöfartsmuseet Akvariet Burk 2:12)

Som nämnts ovan hade Nationalfonden bjudit in alla de som tilldelats bidrag från fonden: anhöriga till de omkomna, Sjömannasällskapets pensionärer och gamla sjömän.⁹¹ I *Göteborgs Morgonpost* konstaterades att under "en oerhörd tillslutning av folk" skedde invigningen av Sjömanstornet.⁹² Beskrivningen i en annan göteborgstidning gav en helt annan bild då det konstaterades att publiken "var förklarligt nog i ruskvädret icke vidare talrik".⁹³ På så vis synliggörs hur två lokaltidningar framställde folkuppslutningen på helt olika sätt. Att rapporterade medier kunde skildra en och samma händelse på vitt skilda sätt gäller för såväl svensk mellankrigstid som i det samtida 2020-talet. Skillnaderna kan inte heller direkt förklaras utifrån tidningarnas ideologiska hemvist. I historieskrivningen beskrivs *Göteborgs Morgonpost* som konservativ,

moderat, höger och *Göteborgs-Tidningen* som frisinnad, liberal. Vissa skillnader förvisso, men inte så tydliga att de kan förklara skillnaderna i rapporteringen.

Göteborgs Posten berättade att huvudet på sjömanshustrun hade placerats vid foten av monumentet. (Bild 7)⁹⁴ En för situationen dramatisk bild gavs av *Stockholms-Tidningen* som konstaterade att regnet fortsatte falla och att marken kring monumentet var "blodfärgad från de röda mattorna".⁹⁵ Något som fungerade som ytterligare en påminnelse om alla de döda som monumentet syftade till att högtidlighålla.

Efter att alla närvarande hade samlats omkring monumentet, trädde landshövdingen Oscar von Sydow (1873–1936) fram till talarstolen som dekorerats i Göteborgs färger – blått och vitt – och höll ett tal. Innan vi går vidare med invigningen behöver vi skissera monumentets övergripande sammanhang – den svenska handelsflottan, det första världskriget och det ubåtskrig som efterhand blev obegränsat.

Kring sekelskiftet 1900 expanderade den svenska handelsflottan. År 1896 förmedlade den 900 000 ton. Detta hade 1914 växt till 2,4 miljoner ton.⁹⁶ Denna utveckling "måste direkt relateras till den målmedvetna satsningen på svensk export före första världskriget" konstaterar Leos Müller, Per Hallén och Thomas Taro Lennerfors i en historisk översiktsartikel.⁹⁷ I takt med att nationen successivt blev alltmer urbaniserad och människor flyttade in till städerna blev allt fler beroende av olika typer av importvaror och då inte minst matvaror. Även om Sverige vid 1800-talets mitt på många sätt var ett fattigt land i Europas utkanter klarade människor ofta av sin hushållning. Beträffande de samhällsförändringar industrialism och urbanisering innebar konstaterar Lennart Lundgren i sin bok *Handelsflottan under första världskriget* (2006) att den industriella produktionen var mer "beroende av importerade råvaror än vad den agrara produktionen hade varit". Detta gjorde att handelsflottan fick en allt viktigare roll för landets försörjning.⁹⁸

Vid krigsutbrottet 1914 utgjordes handelsflottan av 2 825 registrerade fartyg som bemannades av 25 000 personer. Av dessa var den dominerande delen män. I början av 1900-talet var av de ombordanställda 10 procent kvinnor, och dessa jobbade i huvudsak som städerskor och kokerskor. När kriget bröt ut slutet av juli 1914 avstannade sjöfarten. Den stora

osäkerheten kring vad som hände och rykten om sjöslag gjorde att redarna behöll fartygen i hamn. Snabbt skapades lösningar vad gällde försäkringar och personalförsörjning, och i slutet av augusti var sjöfarten i gång igen.⁹⁹

Under mer än fyra år av krig skulle den svenska sjöfarten verka och snart var förlusterna ett faktum. Den 2 september 1914 gick ångaren *S:t Paul* på en mina vid mynningen till floden Tyne i England. Fartyget sjönk, men besättningen klarade sig. I december samma år minsprängdes ångaren *Norra Sverige* utanför Tallholmen i Finland och 25 människor omkom. Detta räknas som den svåraste incidenten för den svenska handelsflottan under världskriget.¹⁰⁰

År 1915 hade tyskarna 23 ubåtar. I februari 1917 hade denna flotta ökat till 148 ubåtar och den 1 februari proklamerades det oinskränkta ubåtskriget. Utan några föregående varningar skulle alla handelsfartyg som fanns vid ententnationernas kuster sänkas. Detta fungerade också som ett argument för den amerikanska presidenten Woodrow Wilson att USA skulle träda in i kriget, vilket också skedde den 4 april 1917.¹⁰¹

Vi återvänder till von Sydows tal – som ofta återgavs i sin helhet i dags-tidningar runt om i landet – där han inledningsvis konstaterade att den "minnesvård" som snart skulle invigas återkallar "de hårda tider, då kriget härjade runt rikets knutar".¹⁰² Utifrån den ansvarsfulla politik som kungen, stödd av folket och varierande regeringar bedrev behövde Sverige inte dras in i krigsorkanen. Sverige lyckades även hävda sin neutralitet. Svåra umbäranden blev likafullt svenskarnas lott. Andra nationer som kämpade för sin existens slutade under kriget att respektera fördrag om "neutrala staters frihet på havet".¹⁰³

Det drama som sjömännen kastades in i framställdes och inskräpades genom olika dramatiska och högstämda formuleringar. Leveranser av livsmedel och andra vitala förnödenheter begränsades alltmer, "hungersnöden stod som ett hotande spöke vid horisonten". Att denna nöd aldrig fullt ut blev ett faktum berodde på landets modiga sjömän till vilka Sveriges folk stå i stor tacksamhetsskuld. Med risk för sina egna liv trotsade sjömännen krigets alla faror. På så vis lyckades de hålla havets tillförselvägar öppna. Offren var dock "oerhörda".¹⁰⁴ von Sydow formulerade, föga förvånande, en heroisk historia i sitt tal knuten till de män och kvinnor som arbetade och stupade i handelsflottan.

Med ord, laddade av den känslomässiga stunden fordrade, fortsatte von Sydow med att framkalla bilder av hur 98 svenska handelsfartyg utan varning torpederades ”i nattens mörker” och minorerna lurade ”på rov” ”som hemska havsvidunder”. Hundratals sjömän fann ”sin grav på havets botten”. De som lyckades ta sig i livbåtarna, fick kämpa mot stormar, köld och hunger. Flera dukade under och många blev invalider för resten av sina liv.¹⁰⁵

von Sydow betonade att dessa sjömän gjort det gamla talesättet – ”att gå till havs är värt livets offer” – till sitt. Alla hemma som i trygghet kunde fullfölja sin ”insats i arbetet” hade anledning att formulera något liknande: ”Ni gingo till havs för att vi skulle leva.”

Nationalfondens andra syfte – att uppföra ett minnesmärke över de sjömän som dog under världskriget – hade realiserats. Längs Göta älvstränder, där så många skepp ”gått ut men aldrig återvänt reser sig nu detta imponerande monument”, finansierat av fonden och uppfört efter arkitekten Karl M. Bengtssons ritningar. *Trelleborgs-Tidningen* beskrev hur skulptören Ivar Johnsson skapat en gestalt som var tänkt att ”resas på monumentets krön”. Gestalten utgjordes av en sjömanshustru som såg ut över det hav ”som givit men också tagit så mycket”. Skulpturen hade varit färdig en tid, men – ovan diskuterade – omständigheter hade inneburit att det inte hade kunnat uppföras.¹⁰⁶

På samma gång som monumentet inte minst genom sin faktiska fysiska storlek verkligen syftade till en viss specifik hågkomst fanns där samtidigt dels ett slags glömska, dels en arbetsmarknadspolitisk konflikt som ställde sig i vägen för den planerade högtidligheten. Granittavlorna, tornet och sen den sörjande, ångstridna kvinnan berättade om de som aldrig kom tillbaka. Fackorganet *Sjömannen* lyfte fram alla de som med risk för sina liv utförde sitt arbete. ”Vad svenska folket har sjömän att tacka för”, ja, det vet bara de som var med ”på den tiden och som inte glömt vad sjömännen då uträttade”.¹⁰⁷

Som en kontrast till de mer officiösa hyllningsrefrängerna formulerade *Sjömannen* en saklig kritik av monumentet som synliggjorde de realiteter de som överlevt krigsåren hade att konfrontera på en mer daglig basis. De symboliska och ceremoniella gesternas tomhet klargjordes i en av facktidningens texter, skriven direkt efter invigningen. Där konstaterades

att sjömännen hade varit mer betjänta av något annat än ett monument. Exempelvis kunde något av alla de löften som gavs under världskriget infriats, såsom ”Åtta timmar arbetstidslag” och ”effektiv bemanningslag”. I stället har rederirörelsen ”köpt avlat för de oinfriade löften till sjömännen” som gavs under de år då Sverige var beroende av ”deras offervillighet, och rest ett monument till de fallnas ära”.¹⁰⁸

Vid sjömanstornets fot återfanns 11 tavlor i sten. Här – fortsatte von Sydow i sitt tal – har i graniten inristats namnen på de 690 sjömän och kvinnor som på sina poster offrade livet för att trygga Sveriges försörjning. De dödas namn hade huggits ut under namnet på det fartyg på vilket de tjänstgjort. Fartygen var i sin tur placerade i den ordning som minsprängningen, konvojkollisionen eller torpederingen hade drabbat dem. Monumentet skulle utgöra ett ”äreminne över dessa havets arbetare, en svenska folkets tacksamhetsgård åt deras trohet och pliktuppfyllelse intill döden”. Många av sjömännen hade inte fått ”vila i vigd jord”. Det farofyllda havet blev deras grav. Deras namn kommer i framtiden inte bara bevaras ”i graniten utan även i svenska folkets hjärtan. Vördat vara deras minne!” Med detta sagt överlämnade von Sydow minnesvården till staden Göteborg.¹⁰⁹

De 690 namnen på dem som stupat på sin poster i handelsflottan under första världskriget gjorde Sjömanstornet till något nytt i det svenska monumentlandskapet. Människan bortanför det inristade namnet kände förstås bara familj, vänner och kollegor till. Likafullt utgjorde detta vad vi kan kalla ett slags demokratisering av monumentkonsten som pågick genom hela 1900-talet.

Professor Malte Jacobsson, tillika ordförande i kommunfullmäktige, mottog minnesvården och uttryckte Göteborgs och dess medborgares tacksamhet över att Nationalfonden valt att placera detta monument i Göteborg. I egenskap av sjöfartsstad, konstaterade Jacobson att en stor del av stadens invånare, direkt eller indirekt, är beroende av att sjöfarten fortsätter att utvecklas. Beträffande de unga är deras blickar ”förhoppningsfullt riktade mot havet”. Alla minnen av sjömännens insatser under världskriget var betydelsefulla för göteborgarna och borde vara det för alla svenskar.¹¹⁰

Minnena kan också fungera som en inspiration ”till nya insatser i svenskt näringsliv”. Jacobsson gjorde på så vis offren – de hundratals döda – till

en potentiell resurs för samtidens svenska näringsliv. Han riktade sig sedan till kungen och anhöll om att majestätet skulle inviga minnesvården över sjökriget offer.¹¹¹ Konungen förklarade därefter minnesvården invigd samt nedlade en krans vid densamma. En manskör sjöng "Vår Gud är oss en väldig borg", varefter generalkonsul Gustav Sandström i egenskap av ordförande i Nationalfonden också han nedlade en krans vid minnesvården. Efter detta följde kransar från staden, marinen, Sveriges fartygsbefälsförning, Svenska sjöfartsförbundet och från några enskilda personer.¹¹²

Efter att gästerna hade skingrats kom "många blida gummor och bistra gubbar i kubb och paraply" för att titta på "sitt monument". De kretsade runt "fundamentet" och läste namnen och "en och annan näsdukssnibb kom upp i ögonvrån". *Svenska Dagbladets* utsände konstaterade att de kände att monumentet tillhörde dem vars bröder, fäder och makar gett sina liv. Efter invigningen konstaterade *Göteborgs-Tidningen* att "den fåtaliga allmänhet" som trotsat vädrets makter tog Sjömanstornet, kvinnofiguren och kransarna "i närmare ögonsikte".¹¹³

Maritima kulturarv

Den 14 juli 1933 genomfördes en tredubbel sjöfartshögtidlighet i Göteborg. Dagen inleddes med avtäckningen av en byst av Dan Broström – en av de mest centrala skeppsredarna i Göteborg i början av 1900-talet. Den fick sin placering i Varvsparken bredvid en byst av Fredrik af Chapman, tillkommen 12 år tidigare. Genom dessa byster inskräpades att turen nu kommit till sjöfartens stora män att kliva in i nationens Pantheon. af Chapmans och Broströms gärningar offentliggjordes genom bysterna och dessa syftade till att synliggöra sjöfartens dynamiska förändring och dess centrala roll i nationens utveckling. Broström historia vävdes samman med handeln på de stora världshaven. På samma gång aktualiserades Göteborgs långa sjöfartshistoria och dess betydelse för denna utveckling.

År 1912 hade initiativet till ett sjöfartsmuseum tagits inom Göteborgs Nautiska förening. Museet som invigdes denna regniga julidag hade placerats på en plats där skeppstillverkning och sjöfartsverksamhet hade bedrivits i sekler. Vid invigningsceremonin i museets Minneshall

medverkade omkring 400 bemärkta personer. Den förste talaren Herbert Jacobsson knöt an till den devis som återfanns i guldpräntade götiska bokstäver på kortväggen i Minneshallen: "Riikets wälfärdh, näst Gudh, består på Seglatz och Skeppzfarten." Dessa ord genomsyrade byggandet av staden Göteborg och beskrev – enligt Jacobsson – fortfarande ett av de centrala livsvillkoren för Sverige. På minneshallens långväggar hyllades en rad olika män som spelat olika roller i den svenska sjöfartens och skeppsnäringsarnas utveckling. Från Gustav Vasas 1500-tal till Broströms koncernimperium under tidigt 1900-tal framställdes en historia där seklerna bands samman med 1930-talets dynamiska och inkomstbringande verksamhet. Genom Sjöfartsmuseets invigning och verksamhet gjordes Sveriges maritima historia till ett samlat och offentligt gestaltat kulturarv riktat till framtidens presumtiva museibesökare.

Jacobsson lyfte också fram i sitt tal att år 1933 var "svenska kölar" i direkt förbindelse med stora delar av världen. Sjöfarten band samman Sverige med världen. Detta "linjenät" hade varit avgörande för försörjningen av Sverige under det stora kriget och var fortsatt betydelsefullt under decennierna efter kriget. Sjöfartsmuseet skulle inte bara ägna sig åt Sveriges maritima historia. I museet fanns också en ambition att utveckla bland annat ett forskningsinstitut. För detta ändamål hade medel donerats av olika ansedda Göteborgspersonligheter. Ytterligare medel behövdes. Trots begränsade resurser utgjorde dock oceanografin "redan" en del av museets program. Vissa av museets lokaler hade vidare gjorts tillgängliga för föreningar och föreläsningar och referensbiblioteket skulle vara öppet för allmänheten. Likaså hade lokaler upplåtits åt Göteborgs sjöscouter. Parallellt med den sjöfartshistoria som museet gestaltade och framställde bidrog museet till olika samtida verksamheter som i sin tur skulle bidra till en framtida utveckling. Genom museibygnadens samlade utformning, dess utställningar och olika verksamheter vävdes historien samman med nuet och pekade ut vägen mot framtiden.

Den sista delen av den tredubbla sjöfartshögtidligheten utgjordes av invigningen av Sjömanstornet. I mars 1919 publicerades ett upprop i dagspressen runt om i Sverige undertecknat av 23 män. I uppropet slogs bland annat fast att svenskarna borde uppföra ett monument över de "tappra svenskar" som i handelsflottans tjänst offrat sina liv för att trygga

försörjningen av nationen under kriget. Under våren 1919 konstituerades Nationalfonden för sjökrigets offer vars ena syfte blev att verka för uppförandet av ett "bestående minne av sjökrigets offer".

Sjömanstornet skulle toppas av Ivar Johnssons staty Kvinna vid havet. Sommaren 1933 pågick en strejk inom byggnadsfacket och Nationalfonden försökte utverka en dispens från Svenska byggnadssträarbetarförbundet som dock svarade att detta inte var möjligt. På ett intressant sätt hamnade här arbetsmarknadspolitiska intressen i konflikt med minneskulturella ambitioner. Monumentet fick sålunda invigas ofullständigt.

Vid Sjömanstornets bas hade namnen på de 690 män och kvinnor som dött under kriget ristats in på 11 tavlor i granit. Nationalfonden hade bjudit in anhöriga till de omkomna och alla de som tilldelats pengar från fonden. På så vis gestaltade monumentet vanliga arbetare på samma gång som vanliga människor bereddes möjligheten att medverka vid invigningsceremonin. Detta gjorde Sjömanstornet till något nytt i det svenska monumentlandskapet. Monumentkonsten hade tidigare varit förbehållen olika typer av bemärkta personer – från kungar till författare. I och med de inristade namnen på granitsocklarna gjordes den vanlige arbetaren till föremål för ett materiellt beständigt minnesuttryck. Den vid invigningen ännu inte placerade statyn Kvinna vid havet skildrade en kvinna som väntar vid havet på en son, en make eller en pappa. Figuren är förvisso symbolisk men framställer samtidigt en faktisk kvinna. På så vis skiljer sig Kvinna vid havet från tidigare västerländska monument av allegoriska kvinnofigurer.

Epilog

Efter invigningshögtidligheterna gav Svenska Amerika Linien en lunch för ungefär 300 gäster ombord på *Gripsholm*. Skeppet var ankrat inne i hamnen och dess stora skrov reste sig över "betongskjulet nedanför det nyinvidgade museet".¹¹⁴ I en av lokaltidningarna beskrevs att lunchen serverades efter en väl genomtänkt matsedel. Tidningen beskrev lunchen som otvungen och angenäm, vilket inte minst berodde på "frånvaron av officiella tal".¹¹⁵ Direktör Axel Carlander framförde en kort välkomsthälsning från Amerikalinjen, främst riktad till den närvarande kungen. Det enda

egentliga tal som framfördes var en hyllning på vers – "Där djärva sjömän bo" – komponerad av Evert Taube och dedicerad till Göteborg.¹¹⁶ Efter lunchen följde kaffe i förstaklasssalongerna och på promenaddäcken. Efterhand bröt kungen upp och "den glansfulla avslutningen på en märkesdag i Göteborgs historia var därmed fullbordad."¹¹⁷

På grund av den långdragna byggnadsstrejken skulle det dröja till april följande år innan skulpturen vid havet väl kom på plats (Bild 8). Den 28 april 1934 berättade *Svenska Dagbladet* att först nu står Sjömanstornet "fullt färdig och krönt av Ivar Johnssons 'Kvinna vid havet'." Sedan dess har hon stått där blickandes ut över Sjöfartsmuseet, hamninloppet och havet där bortanför.



Bild 8. Alltsedan våren 1934 har Kvinna vid havet krönt Sjömanstornet med blicken mot det hav från vilket många anhöriga aldrig återvände. (Sjöfartsmuseet Akvariet Burk 2:12)

Denna artikel är skriven inom ramen för ett forskningsprojekt finansierat av Ridderstads stiftelse för historisk grafisk forskning, till vilken författaren vill rikta ett stort tack. Jag vill också rikta ett stort tack till Cilla Ingvarsson på Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg.

Summary

Woman by the sea: Shipping, war victims and maritime memories in Gothenburg in the summer of 1933

In the summer of 1933, a triple maritime ceremony took place in Gothenburg. The day began with the unveiling of a bust of Dan Broström – one of the most important shipowners in Gothenburg at the beginning of the 20th century. In a symbolic way the bust expressed that the time had come for the great men of shipping to step into the nation's Pantheon. At the same time, Gothenburg's long maritime history and its importance for the current development were brought to the fore.

Around 400 notable people participated in the inauguration of Gothenburg's Maritime Museum. The first speaker, Herbert Jacobsson, mentioned the motto on the card wall in the Memorial hall of the museum: "The welfare of the realm, second only to God, consists in shipping and sailing." These words permeated the construction of the city of Gothenburg and described what still was of importance for Sweden's primal living conditions. On the long walls of the memorial hall, various men of importance in developing Swedish shipping industries were celebrated. Through the inauguration of the Maritime Museum, Sweden's maritime history was made into a public cultural heritage displayed for the museum visitors.

The final part of the triple maritime ceremony was the inauguration of the Sailors' tower. In March 1919, an appeal was published in the daily press around Sweden signed by 23 men. The appeal stated that the Swedes should erect a monument to the "brave Swedes" who sacrificed their lives to ensure the provision of the nation during the Great war. The Sailors' tower was to be topped by Ivar Johnsson's statue Woman by the sea.

In the summer of 1933, there was a strike in the construction union and the National Fund tried to obtain a dispensation from the Swedish Union of Woodworkers, who replied that this was not possible. Interestingly, labor market political interests clashed with commemorative activities. The monument thus had to be inaugurated incomplete.

At the base of the Sailor's tower, the names of the 690 men and women who perished during the war had been carved on 11 granite tablets. The National Fund had invited relatives of those who died. In this way, the monument represented ordinary workers, and common people were also given the opportunity to participate in the inauguration ceremony. Thus, the Sailor's tower represented something new in the Swedish monument landscape since previous monuments had been dedicated to different types of notable people – from kings to writers.

With the engraved names on the granite plinths, the common worker was made into the object of a materially permanent expression of memory. The statue Woman by the Sea, not yet placed at the inauguration, depicted a woman waiting by the sea for a son, a husband, or a father. The figure is symbolic, but at the same time it portrays an actual woman. In this way, Woman by the Sea differs from previous Western monuments of allegorical female figures. In April 1934, the statue was finally installed. Since then, she has been looking out over the Maritime Museum, the harbor entrance, and the sea beyond.

Käll- och litteraturförteckning

Arkiv

Regionarkivet Göteborg

Göteborgs Stadsfullmäktiges Handlingar, 1931, N:0 207. Göteborg, 1931.
Göteborgs Stadsfullmäktiges Handlingar, 1933, N:0 303. Göteborg, 1933.

Sjöfartsmuseet Akvariet

Sjöfartsmuseet Fotografier Burk 2:12

Tryckta källor och litteratur

Alkman, Edvard, "Sjöfartsmuseet", *Göteborgs Posten* 14/7 1933.

Andersson, Erling, "Sjöfart och industri", i *Göteborg: Svenska Turistföreningens årsskrift 1978*. Nacka, 1978.

"Angående en svensk tidsbild", *Trelleborgs-Tidningen* 8/7 1933.

"Ann-Ida Broström", *A.B.C.* 15/7 1933.

Björstrand, Arne, "Svenska flaggans bruk", *Fataburen* 1967.

"Bland syrener, sill och båtar", *Dagens Nyheter* semestertips sommaren 1933.

[Cay.], "Minnesstoden", *Dagens Nyheter* 15/7 1933.

"Dan före dan", *Göteborgs-Tidningen* 13/7 1933.

"Det nya museet", *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.

"Där sjöfartens utveckling genom tiderna studeras", *Ny Tid* 13/11 1932.

"En nationalfond för sjöfolket", *Sölvesborgs-Tidningen* 22/3 1919.

Engblom, Lars-Åke, *Arbetarpressen i Göteborg: En studie av arbetarpressens förutsättningar, arbetarrörelsens presspolitik och tidningskonkurrensen i Göteborg 1890–1965*. Göteborg, 1980.

E. T., "Riikets välfärdh, näst Gudh, består på Seglatz och Skepzfarten", *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 12/7 1933.

"Fonden för sjökrigets offer", *Göteborgs Dagblad* 20/3 1919.

Franzén, Nils-Olof, *Undan stormen: Sverige under första världskriget*. Stockholm, 1986.

Fritz, Martin, "Från handelsstad till industristad 1820–1920", i *Göteborgs historia: Näringsliv och samhällsutveckling*, II. Stockholm, 1996.

"Från 'Kampanilen'", *Laternan* 15/12 1933.

"Från konstgjuteriet", *Svenska Dagbladet* 15/4 1933.

Frängsmyr, Tore, *Vetenskapsmannen som hjälte: Aspekter på vetenskapshistorien*. Stockholm, 1984.

"'Kvinna vid havet' på väg till Göteborg", *Dagens Nyheter* 15/4 1933.

"Göteborg hinner före Stockholm", *Aftonbladet* 24/4 1932.

"Göteborgs monumentala byggnadsverk", *Göteborgs Morgonpost* 7/1 1933.

"Göteborgs Sjöfartsmuseum", *Nautisk Tidskrift* 1933:7.

"Göteborgs sjöfartsmuseum invigt. Minnesmärke över sjökrigets offer", *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933.

Harris, Daniel G., & Klintebo, Roderick, *Fredrik Henrik af Chapman: Den første skeppsbygnadsarkitekten och hans verk*. Stockholm, 1998.

H. C-n., "Kampanilinvigningen", *Sjömannen*, årg.2, 1933:7.

Hjorthén, Adam, *Crossborder commemorations: Celebrating Swedish settlement in America*. Amherst, 2018.

Houltz, Anders, *Teknikens tempel: Modernitet och industriarv på Göteborgsutställningen 1923*. Hedemora, 2003.

"Hällande regn hotade dränka ceremonierna", *Göteborgs-Tidningen* 15/7 1933.

"Ingen dispens för kampanilkvinnan", *Aftonbladet* 7/7 1933.

"Ingen dispens för kvinnan på kampanilen", *Dagens Nyheter* 7/7 1933.

Inglis, Ken, *Sacred Places: War memorials in the Australian landscape*. Victoria, 1998.

Janzon, Helen, *Göteborg in pictures*. Västra Frölunda, 2018.

Johansson, Dan & Müller, Leos, "Skeppsbyggeri och varven", i Simon Ekström, Leos Müller & Tomas Nilsson, red., *Sjövägen till Sverige: Från 1500-talet till våra dagar*. Malmö, 2016.

"Kampanilen invigd utan krönfigur", *Ny Tid* 14/7 1933.

"Kampanilen vid Sjöfartsmuseet skall bli färdig i år", *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 28/1 1933.

"Kampanilen äntligen färdig", *Svenska Dagbladet* 28/4 1934.

"Kampanilens kvinna", *Göteborgs-Tidningen* 13/4 1933.

King, Alex, "Remembering and forgetting in the public memorials of the Great War", i Adrian Forty & Susanne Küchler, red., *The art of forgetting*. Oxford, 1999.

"Kung Gustaf inviger museum och monument över sjökrigets offer", *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.

"Kungalunch på Gripsholm", *Göteborgs Tidningen* 15/7 1933.

"Kungalunchen på Gripsholm", *Göteborgs Posten* 15/7 1933.

Kämpe, Fredrik, "Neutralitetens pris: Handelsflottan och folkförsörjningen", i *Sjöhistorisk årsbok 2016–2017 Sverige och första världskriget: Maritima perspektiv*. Lund, 2017.

Linder, Jan, *Skeppens geni: F H Chapman och hans värld*. Stockholm, 2007.

Linderöth, Andreas, red., *Fredric Henrik af Chapman: Myt och verklighet*. Karlskrona, 2020.

Lundberg, Lennart, *Handelsflottan under första världskriget*. Södertälje, 1996.

"Lysande fest fast i hällande regn", *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933

Meyer, Olle, *Otto Meyer fud. Ett kapitel i det svenska konstgjuteriets historia*. Stockholm, 2012.

"Minnesvården över sjökrigets offer", *Trelleborgs-Tidningen* 6/7 1933.

Müller, Leos, Hallén, Per & Lennerfors, Thomas Taro, "Handel och sjöfart" i Simon Ekström, Leos Müller & Tomas Nilsson, red., *Sjövägen till Sverige: Från 1500-talet till våra dagar*. Malmö, 2016.

"Nationalfonden för sjöfolket", *Svenska Dagbladet* 20/3 1919.

"Nationalfonden för sjökrigets offer", *Provinstidningen Dalsland* 5/7 1933.

"Nationalmonument och ett äreminne", *Göteborgs Posten* 15/7 1933.

Nyblom, Andreas, *Ryktbarhetens ansikte: Verner von Heidenstam, medierna och personkulten i sekelskiftets Sverige*. Stockholm, 2008.

Oliver, Neil, *Not forgotten*. London, 2005.

"Prisomräknaren", <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/prisomraknaren/>, besökt 2022-04-15.

Prost, Antoine, "Monuments to the dead", i Pierre Nora and Lawrence D. Kritzman, red., *Realms of memory: The construction of the French past*, Vol. II, *Traditions*. New York, 1997.

Rausch, Helke, "The nation as community born of war? Symbolic strategies and popular reception in public statues in late nineteenth-century western European capitals", *European Review of History: Revue européenne d'histoire*, vol. 14, 2007:1.

"Riikets välfärdh, näst Gudh, består på seglatz och skepzfarten", *Aftonbladet* 14/7 1933.

"Riikets välfärdh, näst Gudh, består på Seglatz och Skepzfarten", *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 12/7 1933.

Rodell, Magnus, *Att gjuta en nation: Statyinvigningar och nationsformering i Sverige vid 1800-talets mitt*. Stockholm, 2002.

Rodell, Magnus, "Nationen och ingenjören: John Ericsson, medierna och publiken", i Anders Ekström, red., *Den mediala vetenskapen*. Nora, 2004.

Rodell, Magnus, *Det brutna svärdet: Minne, monument och unionsupplösning*. Karlstad, 2005.

Rodell, Magnus, "Fallna soldater och fortifikationer i vildmarken: Om det ryska hotet och medielandskapet kring 1900", i Leif Dahlberg & Pelle Snickars, red., *Berättande i olika medier*. Stockholm, 2008.

Rodell, Magnus, "Flaggdagen och det svenska 1950-talet", i Anders Burman & Bosse Holmqvist, red., *Det lyckliga femtiotalet: Sexualitet, politik och motstånd*. Stockholm/Höör, 2019.

"Sagt och gjort", *Göteborgs Posten* 15/7 1933.

Sherman, Daniel J., "Bodies and names: The emergence of commemoration in interwar France", *The American Historical Review*, vol. 103, 1998:2.

Sjöblom, Ingvar, Müller, Leos & Åselius, Gunnar, "Sjökrig och örlogsflottan", i Simon Ekström, Leos Müller & Tomas Nilsson, red., *Sjövägen till Sverige: Från 1500-talet till våra dagar*. Malmö, 2016.

"Sjöfartens museum nu invigt", *Falu Läns Tidning* 15/7 1933.

"Sjöfartsfest i regnväder", *Morgon-Tidningen* 15/7 1933.

"Sjöfartsforskningen får 300.000 på det nya museets kungliga dag", *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.

"Sjöfartsmuseet: Göteborgs nya monumentala byggnadsverk", *Göteborgs Morgonpost* 7/1 1933.

"Sjöfartsmuseet inviges troligen i mitten av maj", *Ny Tid* 12/4 1933.

"Sjöfartsmuseet invigt idag", *Ny Tid* 14/7 1933.

"Stor dag för sjöfarten i Göteborg", *Stockholms Dagblad* 15/7 1933.

"Stort skulpturverk av Ivar Johnson fullbordat i tysthet", *Svenska Dagbladet* 13/4 1933.

Strömberg, Håkan, *En guide till Göteborgs historia*. Göteborg, 2013.

Sutherland, Cara A., *The statue of liberty*. New York City, 2003.

Svensk Sjöfartshistoria i storm och stiltje, andra upplagan, sammanställd av Anders Lidström & Gert Malmberg Göteborg, 2015.

Sörlin, Sverker, "Hemkomsten: De dödas färd från Vitön", i Lars-Erik Åse & Thomas Lundén, red., *Andrée och Arktis: Ett hundraårigt perspektiv*. Stockholm, 1998.

"Tal av kungen, stor donation i Göteborg", *Dagens Nyheter* 15/7 1933.

Traung, Olof, "Sjöfartsmuseet i Göteborg", *Nautisk Tidskrift* 1918:5.

Traung, Olof, "Sjöfartsmuseet: En översikt", *Unda Maris*. Göteborg, 1942.

Till minne av sjökrigets offer. Göteborg, 1934.

"Varmhjärtat kungatal vid invigningen av Göteborgs sjöfartsmuseum", *Nya Dagligt Allehanda* 14/7 1933.

"Kvinna vid havet", *Vecko-Journalen*, 1933.

Weslager, Clinton Alfred, *New Sweden on the Delaware, 1638-1955*. Moorestown, 1988.

"Visit i sjöfartsmuseet", *Göteborgs Posten* 26/11 1932.

[Wolodja.], "Dagens profil", *Dagens Nyheter* 15/7 1933.

"Åt Sveas fallna söner", *Hvar 8 dag* 1904: 7

Öhnander, Bengt A., *Statyer berättar: 76 konstverk i Göteborg*. Göteborg, 2004.

Öhnander, Bengt A., "Göteborg berättar", *Göteborgs Posten* 2/2 2004.

"Öppnar igen", *Arbetet* 5/21 1988.

Östlund, Sten, *Götaverken: Till minne*. Göteborg, 2014.

Noter

- ¹ *Stockholms Dagblad* 15/7 1933.
- ² *Aftonbladet* 14/7 1933.
- ³ Se exempelvis Fritz 1996.
- ⁴ Se Houltz 2003.
- ⁵ *Göteborgs Morgonpost* 7/1 1933.
- ⁶ *Aftonbladet* 24/4 1932.
- ⁷ *Göteborgs Morgonpost* 7/1 1933.
- ⁸ *Dagens Nyheter* semestertips sommaren 1933.
- ⁹ "Trelleborgs-Tidningen 6/7 1933. Samma notis återfanns i under rubriken "Nationalfonden för sjökrigets offer" i *Provinstidningen Dalsland* 5/7 1933 och *Falu Länsstidning* samma dag.
- ¹⁰ De svenska linjerederiernas expansion i början av 1900-talet behandlas av Müller, Hallén & Taro 2016, s. 104–109.
- ¹¹ *Göteborgs Posten* 2/2 2004.
- ¹² Se exempelvis Rodell 2002, s. 94, Rodell, 2005, s. 17 och Rodell 2019, s. 240.
- ¹³ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.
- ¹⁴ *Ny Tid* 14/7 1933.
- ¹⁵ *Ny Tid* 14/7 1933.
- ¹⁶ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933, *Stockholms Dagblad* 15/7 1933.
- ¹⁷ Se exempelvis Björstrand 1967.
- ¹⁸ Se Rodell 2002, s. 25–26, Rodell 2004, s. 191 och Nyblom 2008, s.15–16.
- ¹⁹ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.
- ²⁰ Se exempelvis Harris & Klintebo 1998, Linder 2007 och Linderoth 2020.
- ²¹ *Ny Tid* 12/4 1933.
- ²² *Svenska Dagbladet* 15/7 1933, *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933, *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.
- ²³ Se exempelvis Frängsmyr 1984.
- ²⁴ Se exempelvis Sörlin 1998, s. 50–59.
- ²⁵ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.
- ²⁶ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.
- ²⁷ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.
- ²⁸ *Dagens Nyheter* 15/7 1933, *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933.
- ²⁹ *Dagens Nyheter* 15/7 1933.
- ³⁰ Se exempelvis *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933, *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933, *Nya Dagligt Allehanda* 14/7 1933.
- ³¹ *Dagens Nyheter* 15/7 1933, *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.
- ³² Se A.B.C. 15/7 1933.
- ³³ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933, *Ny Tid*, 14/7 1933, "Riikets wälfärdh, näst Gudh, består på Seglatz och Skepzfarten", *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 12/7 1933.
- ³⁴ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 12/7 1933.
- ³⁵ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 12/7 1933.
- ³⁶ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933,
- ³⁷ *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933.

- ³⁸ För historien om Nya Sverige se exempelvis Hjorthén 2018 och Weslager 1988.
- ³⁹ *Göteborgs Morgonpost* 7/1 1933.
- ⁴⁰ *Ny Tid* 13/11 1932.
- ⁴¹ *Morgon-Tidningen* 15/7 1933.
- ⁴² *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933. För en utförligare översikt av Sjöfartsmuseets historia se Traung 1942, s. 5–56.
- ⁴³ Se exempelvis *Ny Tid* 13/11 1932, *Göteborgs Posten* 26/11 1932, *Göteborgs Morgonpost* 7/1 och *Nautisk Tidskrift* 1933:7, s. 214–220.
- ⁴⁴ *Ny Tid* 14/7 1933, *Morgon-Tidningen* 15/7 1933.
- ⁴⁵ Andersson 1978, s. 270.
- ⁴⁶ Fritz 1996, s. 290.
- ⁴⁷ Johansson & Müller 2016, s. 153. Se även Östlund 2014.
- ⁴⁸ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.
- ⁴⁹ Traung 1918, s. 201.
- ⁵⁰ *Ny Tid* 14/7 1933.
- ⁵¹ *Ny Tid* 14/7 1933.
- ⁵² *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.
- ⁵³ *Aftonbladet* 14/7 1933.
- ⁵⁴ *Morgon-Tidningen* 15/7 1933.
- ⁵⁵ *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933, *Dagens Nyheter* 15/7 1933.
- ⁵⁶ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.
- ⁵⁷ *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14/7 1933.
- ⁵⁸ Alkman, *Göteborgs Posten* 14/7 1933.
- ⁵⁹ Sjömanstornet och kvinna vid havet har inte blivit föremål för någon mer ingående studie. De finns översiktligt omnämnda i en rad böcker av historisk översikt karaktär. Se exempelvis Öhnander 2004, s. 122–123, Strömberg 2013, s. 16 och Janzon 2018.
- ⁶⁰ Se Rodell 2008, s. 81–89.
- ⁶¹ Se exempelvis Inglis 1998, King 1999, s. 147, Prost 1997, s. 307–330 och Oliver 2005.
- ⁶² Se exempelvis Sjöblom, Müller & Åselius 2016, s. 52 och Franzén 1986.
- ⁶³ Se exempelvis Daniel J. Sherman, "Bodies and names: The emergence of commemoration in interwar France", *The American Historical Review*, vol. 103, 1998:2, s.443–466.
- ⁶⁴ *Till minne av sjökrigets offer* 1934, s. 5.
- ⁶⁵ De 23 namnen återfinns exempelvis i *Svenska Dagbladet* 20/3 1919.
- ⁶⁶ *Till minne av sjökrigets offer* 1934, s. 6.
- ⁶⁷ *Till minne av sjökrigets offer* 1934, s. 6.
- ⁶⁸ Rodell 2002, s. 22.
- ⁶⁹ *Till minne av sjökrigets offer* 1934, s. 8.
- ⁷⁰ *Till minne av sjökrigets offer* 1934, s. 9. <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/prisomraknaren/>, besökt 2022-05-14.
- ⁷¹ *Till minne av sjökrigets offer* 1934, s. 9.
- ⁷² *Göteborgs Stadsfullmäktiges Handlingar* 1931, s. 2.
- ⁷³ *Ibid.*
- ⁷⁴ *Till minne av sjökrigets offer* 1934, s. 9–10.
- ⁷⁵ *Göteborgs Stadsfullmäktiges Handlingar* 1933, s. 1.
- ⁷⁶ *Svenska Dagbladet* 13/4 1933.

- ⁷⁷ *Göteborgs-Tidningen* 13/4 1933, *Svenska Dagbladet* 13/4 1933.
- ⁷⁸ *Svenska Dagbladet* 13/4 1933.
- ⁷⁹ *Arbetet* 5/21 1988.
- ⁸⁰ Frihetsgudinnans symbolik har behandlats av bland annat Sutherland 2003.
- ⁸¹ Siegessäule behandlas i exempelvis Rausch 2007:1, s. 73–101.
- ⁸² *Göteborgs-Tidningen* 13/4 1933. Se *Svenska Dagbladet* 15/4 1933 och *Dagens Nyheter* 15/4 1933. Meyers gjuteri behandlas av Meyer 2012.
- ⁸³ *Aftonbladet* 7/7 1933, *Dagens Nyheter* 7/7 1933.
- ⁸⁴ Engblom 1980, s. 63.
- ⁸⁵ *Dagens Nyheter* 7/7 1933.
- ⁸⁶ *Aftonbladet* 7/7 1933.
- ⁸⁷ *Trelleborgs-Tidningen* 8/7 1933.
- ⁸⁸ *Trelleborgs-Tidningen* 8/7 1933.
- ⁸⁹ *Dagens Nyheter* 15/7 1933.
- ⁹⁰ *Vecko-Journalen* 1933.
- ⁹¹ *Falu Länsstidning* 15/7 1933, *Ny Tid* 14/7 1933.
- ⁹² *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933.
- ⁹³ *Göteborgs-Tidningen* 15/7 1933.
- ⁹⁴ *Göteborgs Posten* 15/7 1933.
- ⁹⁵ *Stockholms Dagblad*, 15/7 1933.
- ⁹⁶ *Svensk Sjöfartshistoria I storm och stiltje*, 2015, s. 31.
- ⁹⁷ Müller, Hallén & Taro Lennerfors, s. 107.
- ⁹⁸ Lundgren, s. 19.
- ⁹⁹ Kämpe 2017, s. 103–104.
- ¹⁰⁰ Kämpe, s. 105, Lundgren, s. 33–37.
- ¹⁰¹ Franzén, s. 227. Se även Sjöblom, Müller & Åselius, s. 53–55.
- ¹⁰² *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.
- ¹⁰³ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933, *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933.
- ¹⁰⁴ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933, *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933.
- ¹⁰⁵ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.
- ¹⁰⁶ *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933.
- ¹⁰⁷ *Sjömannen*, årg.2, 1933:7, 270.
- ¹⁰⁸ *Sjömannen*, årg.2, 1933:7, 270.
- ¹⁰⁹ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933, *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933.
- ¹¹⁰ *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933.
- ¹¹¹ *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933.
- ¹¹² *Trelleborgs-Tidningen* 15/7 1933, *Göteborgs Morgonpost* 15/7 1933.
- ¹¹³ *Göteborgs-Tidningen* 15/7 1933.
- ¹¹⁴ *Göteborgs Posten* 15/7 1933.
- ¹¹⁵ "Kungalunch på Gripsholm", *Göteborgs Tidningen* 15/7 1933.
- ¹¹⁶ *Svenska Dagbladet* 15/7 1933.
- ¹¹⁷ "Kungalunch på Gripsholm", *Göteborgs Tidningen* 15/7 1933.