

# En instängd hamn i krigstid

– En kvantitativ undersökning av Linköpings hamn  
under åren 1938–1946

---

**Författare Marcus Gars**

**Författare Hanna Måsabacka**

Handledare: Anna Friberg

## Innehållsförteckning

|  |    |
|--|----|
| 1. Inledning.....                        | 3  |
| 1.1 Introduktion.....                    | 3  |
| 1.2 Syfte och frågeställningar.....      | 4  |
| 1.3 Källor och avgränsningar .....       | 4  |
| 1.4 Metod .....                          | 6  |
| 1.5 Forskningsläge .....                 | 6  |
| 1.6 Bakgrund .....                       | 9  |
| 2. Undersökning .....                    | 11 |
| 2.1 Antalet fartyg.....                  | 11 |
| 2.2 Avgifterna.....                      | 14 |
| 3. Sammanfattande slutdiskussion .....   | 18 |
| 4. Källor och litteraturförteckning..... | 20 |

# 1. Inledning

## 1.1 Introduktion

Andra världskriget drabbade de nordiska länderna mer eller mindre. Norge, Danmark och Finland var inblandade i kriget genom ockupationer och direkta krig. Sverige stod utanför kriget men var indirekt inblandade genom handelspolitiken.<sup>1</sup> I praktiken innebar det att Sverige inte bidrog militärt men drabbades av handelsrestriktioner och fick överväga de nationella besluten noga för att inte dras med in i kriget.

År 1940 var Tyskland framgångsrika i kriget och ockuperade både Danmark och Norge. Skagerackspärren upprättades samma år och det innebar att Tyskland satte upp ett minfält mellan Danmark och Norge. För svensk del ledde det till brutna handelsförbindelserna med väst eftersom sjövägen till och från Östersjön begränsades. Denna blockad och de tyska framgångarna i kriget resulterade i att Sverige blev beroende av handeln med Tyskland och vice versa.<sup>2</sup> Före världskrigets början importerade Tyskland järnmalm från Frankrike och Sverige. På grund av kriget försvann handelsförbindelserna mellan Tyskland och Frankrike och därmed blev Tyskland beroende av Sveriges export av järnmalm.<sup>3</sup> Genom järnmalmsexporten till Tyskland fick Sverige livsnödvändiga råvaror i utbyte. Sverige var beroende av exempelvis kol, kemikalier och gödningsämnen som importerades från Tyskland. Genom att behålla dessa handelsförbindelser undvek Sverige att riskera att dras in i kriget mot Tyskland.<sup>4</sup>

Förutom kriget var det kallare klimatet och missväxten faktorer till ransoneringar i Sverige under andra världskriget. Den minskande produktionen inom jordbruket drabbade befolkningen hårt men dessutom hindrades sjöfartshandeln av både krig och isarna som lade sig på sjöarna och kanalerna.<sup>5</sup> Hur kom denna globala konflikt att påverka aktiviteten i Linköpings hamn?

---

<sup>1</sup> Gustafsson, Harald. *Nordens historia: en europeisk region under 1200 år*. 3 uppl. Lund: Studentlitteratur, 2017. s.255.

<sup>2</sup> Lundberg, Lennart. *Krigsmalmens offer*. Danderyd: Åkeriförlag, 1993. s. 18.

<sup>3</sup> Ibid. s.15.

<sup>4</sup> Ibid. s.24.

<sup>5</sup> Handels historia. *Handel och ransoneringar*. (Hämtad 20/9–20)

<http://www.handelns historia.se/historien/handelns-epoker-och-artal/handeln-och-ransoneringarna/>

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur handeln i Linköpings hamn förändrades under andra världskriget och de handelsrestriktioner som infördes under kriget. För att uppnå vårt syfte har vi fokuserat på antalet fartyg som ankom och avgick samt avgifterna vid Linköpings hamn mellan 1938 och 1946.

Undersökningen utgår ifrån dessa frågeställningar:

- Hur stort var antalet inkommande och avgående fartyg år 1938 till 1946 i Linköpings hamn?
- Hur förändrades hamnavgifterna i Linköping under den aktuella perioden?

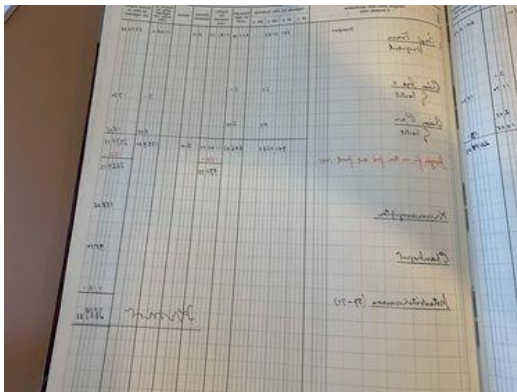
## 1.3 Källor och avgränsningar

Vi har valt att undersöka Linköpings hamn eftersom det finns forskning om andra hamnar under andra världskriget men ingen forskning om Linköping än. Undersökningen sträcker sig över perioden 1938–1946 för att kunna spåra eventuella förändringar under andra världskriget. Period är vald för att kunna ge en bild före, under och efter världskriget.

För att genomföra denna undersökning har vi valt att använda oss av hamndagböcker från Linköpings stadsarkiv. Hamndagböckerna innehåller ingen dokumentation för vintermånader eftersom isar låg på kanalerna och därmed kunde ingen sjöfartshandel bedrivas. Främst gällde det januari, februari, mars och i vissa fall december men vissa år finns det ingen dokumentation för handel under april månad. Detta innebär att undersökningen har avgränsats till ett visst antal månader per år. Vi har valt att studera två månader per år, maj och november, då vi velat ha möjligheten att studera månader där handel bedrivits hela månaden. Vi tror också att det kommer hjälpa oss att uppnå syftet med undersökningen då flera av andra världskrigets händelser skedde under våren och sommaren, eftersom vi tror att dessa händelser kan ha påverkat handeln i hamnen. Därför bör man kunna utläsa skillnader mellan månaderna.

Dessa hamndagböcker skrevs på plats när fartygen anlände och avlossades, vilket gör dem till förstahandskällor. Hamndagböckerna dokumenterades av hamnkontorets anställda och uppgifterna i dem skrevs ned direkt. Böckerna som vi använt oss av är ifrån 1938–1946 och de skrevs för hand. Handstilen har gjort det svårt att ibland kunna tolka vad som verkligen har skrivits. På grund av detta har vi valt att avgränsa vår undersökning till antalet fartyg och avgifterna i hamnen.

Dagböckerna är uppdelade i år. I varje bok är månaderna som ett eget kapitel där fartygen som anlände och lämnade antecknades. Även om det inte var någon aktivitet i hamnen under vissa månader så finns ändå alla månader dokumenterade. I hamndagböckerna har hamnkontorets anställda numrerat fartygen som anlände till hamnen och därmed kan man utläsa hur många fartyg som totalt anlände per år. Det finns tabeller som visar på vilka varor som fartygen hade med sig och vilka de tog med sig. Strukturen av böckerna har gjort det väldigt enkelt att hitta den fakta vi behövt, även om vissa delar var svåra att tyda.



*En sida från en av de hamndagböcker som vi använt som visar på hur strukturerade de var.*

## 1.4 Metod

Undersökningen kommer bestå av en kvantitativ metod. Kvantitativ metod innebär att man sammanfattar och presenterar ett siffermaterial för att upptäcka eventuella mönster.<sup>6</sup> Utifrån hamndagböckerna samlar vi in underlag rörande varje år mellan 1938 och 1946 för att kunna utforma tabeller. Därefter sammanställer vi statistiken och presenterar materialet i form av tabeller och diagram. Materialet vi samlar utgörs av antalet fartyg som anlände och avlossades vid Linköpings hamn varje år samt avgifterna för maj och november månad samma tidsperiod. I tabellerna och diagrammen som presenteras i undersökningen kan man se utvecklingen för aktiviteten i Linköpings hamn. Genom den kvantitativa metoden syns enbart utvecklingen och inte de bakomliggande faktorerna till förändringarna i handeln.

## 1.5 Forskningsläge

Victoria Johansson har skrivit en B-uppsats vid namn ”Det som en gång var Linköpings hamn”, på Linköpings universitet. Uppsatsen undersöker Linköpings hamn under åren 1912, 1922 samt 1932 och använder dagböckerna från Linköpings hamn som källa. Johansson har kommit fram till att år 1922 bedrevs det mest handel i Linköping utav de åren som undersöktes. Den största skillnaden är mellan år 1912 och 1922, som tydliggörs i exempelvis antalet fartyg som ankom och avgick vid Linköpings hamn. 1912 var det 699 fartyg som ankom, 1922 var det 1443 fartyg som ankom och 1932 var det 789 fartyg som ankom till hamnen. Just år 1922 var det som ovan nämnt fler fartyg vid hamnen, högre avgifter som togs för varorna samt varorna i ton var högre året i jämförelse med 1912 och 1932.<sup>7</sup> Det överensstämmer med den information Linköpings kommun ger på sin hemsida, där de skriver att hamnen hade sin storhetstid på 1920-talet.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> Söderberg, Johan. *Beskrivande statistik. I Metod – guide för historiska studier*. Gustavsson, Martin & Svanström, Yvonne (red). Lund: Studentlitteratur, 2018. s. 189.

<sup>7</sup> Victoria Johansson. Det som en gång var Linköpings hamn. B-uppsats i historia. Linköpings universitet, 2015. s. 26.

<sup>8</sup> Linköpings kommun. *Linköpings hamn*. <https://www.linkoping.se/uppleva-och-gora/friluftsliv-och-parker/stangan-kinda-kanal2/linkopings-hamn/> (Hämtad: 20/9–20)

Victor Olsson och Ahmed Besirevic har också skrivit en B-uppsats vid namn ”Hamnens mörka år”, som bygger vidare på Victoria Olssons uppsats. Denna uppsats undersöker åren 1942, 1952 och 1962 för att studera hamnens slut. Skribenterna utgår ifrån antalet fartyg, avgifterna för varorna, de vanligaste varorna samt undersöker om det finns likheter och skillnader med deras resultat och Victoria Johanssons resultat. På så sätt finns det två uppsatser som täcker 1912 till 1962, från hamnens storhetstid till hamnens slut. Resultatet i ”Hamnens mörka år” är att antalet fartyg minskar varje årtionde, speciellt i jämförelse med Johanssons resultat. Dessutom minskar avgifterna och därmed hamnens inkomster. Olsson och Besirevic kopplar detta till minskningen av antalet fartyg och varor. Angående varorna syns förändringar i typer av varor, då exempelvis importen av ved ökar under världskrigen och sedan minskar igen. Slutsatsen av uppsatsen är att hamnens betydelse minskar under 1942, 1952 och 1962.<sup>9</sup>

Sven-Olof Hansson D-uppsats från 1975 handlar om Linköpings hamn och dess verksamhet från 1862 till 1970. I de här årsspanssen tar Hansson upp hur Linköpings hamn byggs ut och utvecklas samt hamnens minskade betydelse. Uppsatsen ger en översiktlig bild men det finns även nedslag på vissa år. Enligt Hansson var antalet lossade och lastade varor störst åren 1919–1923 samt perioden 1944–1947. Undersökningen utgår ifrån fartygstrafiken, varorna och vilka faktorer som påverkade hamnens nedgång. Exempelvis skriver Hansson om hur järnvägarna samt de två världskrigens inverkan på handeln vid Linköpings hamn.<sup>10</sup>

Olssons och Besirevics uppsats, som undersöker år 1942, 1952 och 1962, grundar sig i Johanssons uppsats och därmed är de relevanta. Vi kommer undersöka en annan tidsperiod men även vi utgår ifrån antalet fartyg och avgifterna. Båda dessa uppsatser gör nedslag tre gånger vart tionde år medan vi fokuserar på att se utvecklingen varje år mellan 1938–1946. Hanssons uppsats behandlar en längre tidsperiod men undersöker faktorer som även vi utgår ifrån i våra frågeställningar. Hansson har lagt tyngdpunkten på varutrafiken vilket utgör den största skillnaden från vår undersökning. Det som Hansson även behandlar är de faktorer som påverkade Linköpings hamns verksamhet, vilket vi kommer att ha som underlag inför vår diskussion kring samma ämne.

---

<sup>9</sup> Olsson, Victor & Besirevic, Ahmed. Hamnens mörka år. B-uppsats i historia. Linköpings universitet, 2016. s.24.

<sup>10</sup> Hansson, Sven-Olof. Linköpings hamn 1860–1970. D-uppsats i historia. Linköpings universitet 1975. s.52–54.

Linköpings historiekommitté har publicerat en serie av böcker som beskriver Linköpings historia. Den femte boken i denna serie sträcker sig mellan 1910 och 1970 och skrevs 1981. I den beskrivs Linköpings utveckling under dessa år på olika plan. Boken behandlar exempelvis industrialiseringen, hur staden växer fram och om näringslivet. Christer Brimalm har skrivit ett kapitel ägnat åt handeln i Linköping under denna tid och där ingår ett avsnitt om just hamnen. Det som får vår undersökning att sticka ut ifrån denna bok är att vi främst fokuserar på antalet fartyg och avgifter. Boken tar mestadels upp mängden varor som kom till och från hamnen, något som vi givetvis kommer kunna använda oss av men inte kommer vara det mest centrala för oss. Brimalm redogör för att andra världskrigets period var omtumlande för hamnen. Aktiviteten var ojämn och kunde ändras snabbt mellan årens gång. Mer specifikt kan man utläsa att hamnens aktivitet gick neråt från hamnens storhetstid på 1920-talet fram tills 1940. De kommande fem åren ökade aktiviteten fram till krigets slut då det dippade rejält fram till 70-talet.<sup>11</sup> Aktiviteten som beskrivs är dock endast lastade och avlossade varor i hamnen medan vår undersökning fokuserar på antalet fartyg och avgifter.

Hampus Söderberg har skrivit en C-uppsats vid namn ”Flödet i Kalmar”, som behandlar Kalmars hamn i samband med andra världskriget. Uppsatsen är skriven utifrån nedslag på januari och maj år 1937, 1942, 1947 samt 1956. Undersökningen använder Kalmars fartygsjournaler som källa och studien baseras på antalet fartyg som ankom och avgick, lastens vikt, de kontinuerliga varorna samt avgifterna i Kalmars hamn. Resultatet av Söderbergs undersökningen är vikten på varorna, antalet inkommande fartyg, antalet utgående fartyg och avgifterna minskar från år 1937 till 1942 och behåller liknande nivå år 1947 innan det sedan ökar till år 1956. Söderberg kopplar denna utveckling till andra världskrigets inverkan på Sverige och specifikt handeln i Kalmars hamn.<sup>12</sup> Fast denna uppsats inte handlar om Linköpings hamn undersöker den ändå handeln under andra världskriget som även vår uppsats kommer göra.

---

<sup>11</sup> Brimalm, Christer. *Kommunikationer. I Linköpings historia 5. 1910–1970*, redigerad av Hellström, Sven & Kommittén för Linköpings historia (red). Linköping 1981. s.132–133.

<sup>12</sup> Söderberg, Hampus. *Flödet i Kalmar hamn. C-uppsats i historia*. Linnéuniversitet, 2017. s.61–62.



## 1.6 Bakgrund

### Hamnens uppkomst

Kanaler grävdes runt om i Sverige för att utveckla sjöfartshandeln under 1800-talet. Göta kanal stod helt klar 1832 och förenade haven i öst och väst. Fördelarna med denna kanal var att det skulle underlätta både försvaret och handeln.<sup>13</sup> Kinda kanal var färdigbyggd 1871. Syftet med Kinda kanal var att transportera ved och byggmaterial mellan norr och söder.<sup>14</sup> För att utveckla handeln önskades en förbindelse av Göta och Kinda kanal, som fick sitt centrum i Linköping.<sup>15</sup>

Den första hamnen i Linköping stod klar 1843. Men Nykvarns sluss, som var klar 1867, blev den mest betydande för sjöfartshandeln i Linköping. Därmed fick Linköping en förbindelse både till öst och väst, till inlandet och kusten.<sup>16</sup> Från och med 1874 började Linköping bedriva utlandshandel med hjälp av sjöfarten. Exporten tog fart och stadens ekonomi fick en tillväxt.<sup>17</sup> Tack vare byggandet och framfarten av hamnen fick Linköping bra förutsättningar för industrialiseringens utveckling. Linköpings hamn byggdes ut med tiden och ett hamnkontor infördes. På 1920-talet hade hamnen sin största utbredning. Som mest var det ungefär 2000 större båtar som passerade genom hamnen per år.<sup>18</sup>

Kommunikationerna i Linköping utvidgades och förbättrades under slutet av 1800-talet och i början av 1900-talet. Vid den tidpunkten hade hamnen den största betydelsen av kommunikationerna, främst gällande handelsvägarna till och från Linköping. Järnvägarna började byggas vid sekelskiftet till 1900-talet som ett resultat av detta men vägarna var fortfarande dåligt konstruerade.<sup>19</sup> Hamnen i Linköping var inte byggd för att ta emot större fartyg eftersom slussarna längs Kinda och Göta kanal var för små för dessa fartyg. Kanalerna

---

<sup>13</sup> Göta kanal. *Göta kanals historia*. <https://www.gotakanal.se/sv/historia/gota-kanals-historia/> (Hämtad 21/9–20)

<sup>14</sup> Linköpings kommun. *Linköpings hamn*.

<sup>15</sup> Castensson, Reinhold. *Hur Kinda kanal blev till*. Rapport, Linköpings universitet, 2007. s.7

<sup>16</sup> Linköpings kommun. *Linköpings hamn*.

<sup>17</sup> Linköpings historia. *1850–1940*. <http://www.linkopingshistoria.se/1850-1940/1850-1900/#7> (Hämtad 20/9–20)

<sup>18</sup> Linköpings kommun. *Linköpings hamn*.

<sup>19</sup> Thorbrand, Dagny. *Befolkning och social struktur. I Linköpings historia 5. 1910–1970*, redigerad av Hellström, Sven & Kommittén för Linköpings historia (red). Linköping 1981. s.11.

användes ändå för handeln men järnvägarna fick en allt större betydelse. Efter andra världskriget kom även lastbilarna att vara betydelsefullt för transportererna.<sup>20</sup>

## Handelsrestriktioner

April 1940 upprättades Skagerackspärren av tyskarna, samma år som de ockuperade Norge och Danmark. Spärren innebar en blockad gjord av minor vid Skageracksundet vilket ledde till att Sveriges förbindelser med väst begränsades markant. Sverige blev också tvungna att utöka järnvägarna i landet eftersom sjöfartsutrymmet var begränsat. Genom att handelsförbindelserna med väst blev försvårade kom Sverige att bli ännu mer beroende av handeln med Tyskland.<sup>21</sup> Sverige hade dock haft en bred handel med Tyskland redan innan kriget. Sverige var nämligen, tillsammans med Frankrike, de största exportörerna av järnmalm till Tyskland innan krigsutbrottet 1939. Men när Frankrike och Tyskland förklarade krig emot varandra så blev den svensk-tyska järnmalmshandeln allt viktigare för Tyskland.<sup>22</sup> Men det var inte bara för Tyskland som handeln var viktig. Den svenska befolkningen var beroende av kol, kemikalier, handelsjärn och gödningsämnen. Alla dessa importerades från Tyskland. När Tyskland kom och krävde att järnmalmshandeln skulle utökas hade Sverige inte några andra alternativ. Man bör inte heller ignorera det faktum att Sverige kan ha gått med på dessa villkor för att inte riskera krig med Tyskland, handeln kanske inte var huvudorsaken till att man gick med på tyskarnas krav.<sup>23</sup>

Året efter att Skagerackspärren upprättats satte tyskarna igång med ”Operation Barbarossa”, det vill säga invasionen av Sovjetunionen i juni 1941. Sverige var inte direkt involverat i denna händelse, men blev ändå påverkade. Östersjön blev nu en krigsskådeplats och var inte längre en säker plats att färdas på. Den var full av minor och flera tyska men också svenska fartyg sjönk under krigets gång.<sup>24</sup>

---

<sup>20</sup> Brimalm. s.130.

<sup>21</sup> Lundberg. s.18.

<sup>22</sup> Ibid. s.15.

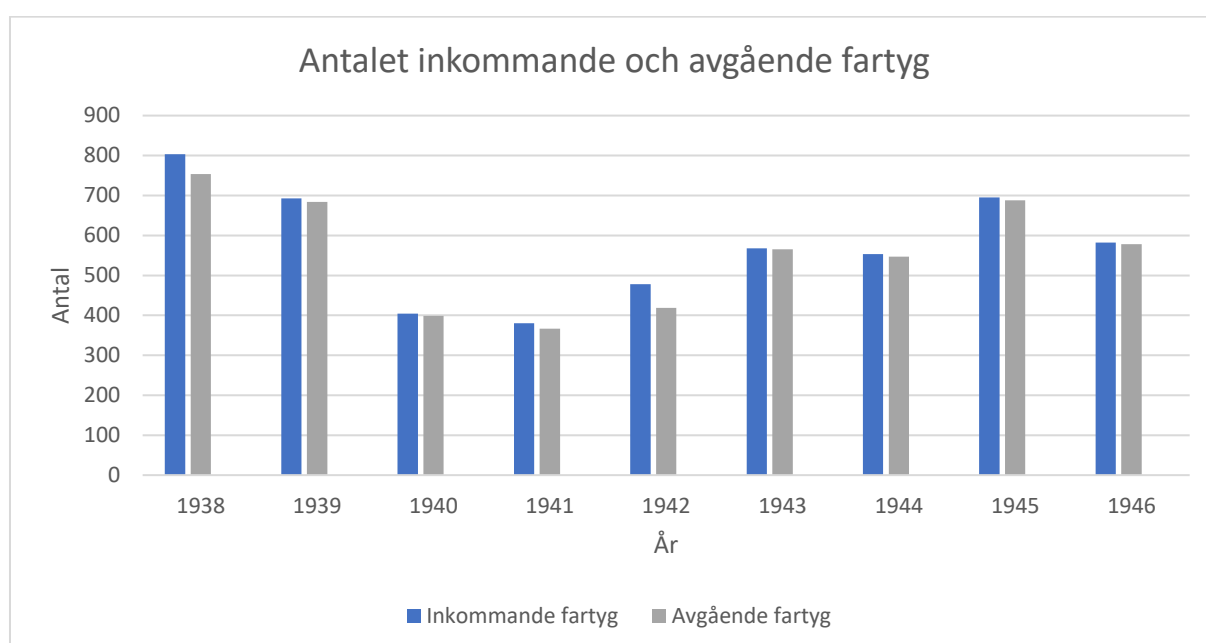
<sup>23</sup> Ibid. s.24.

<sup>24</sup> Ibid. s.65–66.

## 2. Undersökning

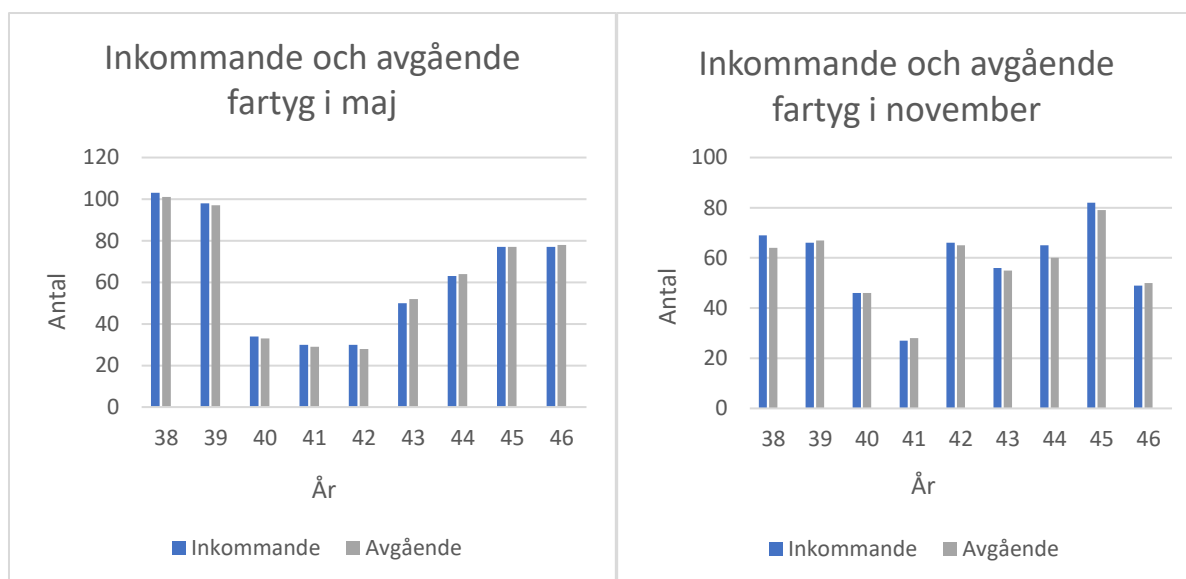
Undersökningen är strukturerad enligt följande. Först redovisas antalet inkommande och avgående fartyg. Sedan följer avgifterna i Linköpings hamn. Genom undersökning kommer det föras resonemang om hur handelsrestriktionerna påverkade resultaten som tabellerna visar. Samtliga tabeller i kommande avsnitt baseras på Linköpings hamndagböcker.

### 2.1 Antalet fartyg



*Tabell 1: antalet inkommande och avgående fartyg i Linköpings hamn 1938–1946.*

Denna tabell redovisar hur många fartyg som kom in till Linköpings hamn samt hur många som lämnade hamnen varje år. Antalet inkommande och avgående fartyg i hamnen följer i stort sett samma utveckling. Antalet fartyg är som högst 1938, det vill säga innan andra världskriget börjat. Därefter sjunker antalet fram till 1941 då det sedan oregelbundet stiger tills krigets slut. De tre åren med lägst aktivitet är 1940, 1941 och 1942. Detta är som vi vet de första åren av kriget. Det är samma år som Skagerackspärren upprättades, alltså 1940. Det är också under samma år som Operation Barbarossa var aktiv, alltså 1941. Dessa händelser hade hämmande effekter på den svenska sjöfartshandeln som vi nämnt tidigare. För att kunna se om dessa hade påverkan på just Linköping hamn så behövs det att vi gör nedslag och analyserar månadsvis.



Tabell 2 och 3: inkommande och avgående fartyg för maj och november 1938–1946.

Skagerackspärren upprättades som sagt i april 1940. Vi har inga siffror för hur många fartyg som kom in och lämnade hamnen under april varje år så den jämförelsen kan vi inte göra. Däremot ser vi en väldigt tydlig minskning mellan november 1939 och maj 1940. Detta tyder på att någonting hände under den tiden som påverkade detta. Under den perioden hade kriget redan startat och spärren upprättats, så vi anser att det är högst troligt att någon av dessa händelser påverkade aktiviteten under de tidiga åren. Under samma år som spärren sattes upp så ser vi att antalet i november är betydligt högre än maj. Detta tror vi beror på att spärren inte var lika strikt då som den var i början. I september 1940 fick det första svenska fartyget passera spärren. Handeln fick då endast bedrivas med neutrala länder, såsom USA.<sup>25</sup> Skagerackspärrens position påverkade dock främst den svenska handeln med andra länder. Hur stor del av Linköpings handel som bedrevs med utlandet har vi inga exakta siffror på. Det vi dock vet är att de vanligaste varorna som kom till Linköping under krigsåren var skogsprodukter.<sup>26</sup> Vi vet också att den svenska handeln var uppdelad på så sätt att järn och stål transporterades till Tyskland medan ved och andra skogsprodukter transporterades till främst USA och England.<sup>27</sup> Vi har sett i hamndagböckerna att en viss handel från Linköping bedrevs med Norge, men övriga världen vet vi inte.

<sup>25</sup> Mallet, Victor & Uthmann Bruno von (red). *Sveriges militära beredskap: Sir Victor Mallet, generallöjtnant Bruno von Uthmann om Sverige, svenskarnas och den svenska krigsmakten 1939–1945*. Svensk militärhistorisk biblioteks förlag: Stockholm, 2015. s.8.

<sup>26</sup> Brimalm. s.130.

<sup>27</sup> Söderberg. H. s.11.

Huruvida Operation Barbaross hade en påverkan på aktiviteten i hamnen bör också kunna utläsas månadsvis. Operationen började under juni 1941 och som sagt innebar detta att Östersjön blev en krigsskådeplats. Det vi dock ser är att antalet fartyg fortfarande är större i november, alltså efter operationen börjat, än i maj detta år. Dock är skillnaden inte lika stor som under 1940. Vi ser också att för november månad så är 1941 det år med minst aktivitet i hamnen, med relativt stor marginal. Så det verkar som om denna händelse hade någon sorts påverkan. Men för att verkligen kunna bekräfta det skulle vi behöva veta hur stor del av handeln som bedrevs via Östersjön, men det har vi inga siffror på. Det vi däremot vet är att man genom Göta kanal hade möjlighet att ta sig till Östersjön från Linköpings hamn.

Gemensamt för dessa händelser är att det är tyskarna som var de som tog initiativet till dem. Genom att titta på tabell 1 kan vi se ett mönster. Under de åren som tyskarna gick som bäst i kriget, det vill säga i början av 1940-talet, så hade hamnen sina sämsta år. Att dra slutsatsen att det endast var kriget som påverkade denna utveckling är svårt att dra, speciellt då det finns andra faktorer som skulle kunna påverkat. Det finns ingen fullständig dokumentation på hur järnvägen och lastbilar har påverkat hamnens utveckling mellan 1940–1960.<sup>28</sup> Eftersom det inte finns exakta siffror har vi valt att inte spekulera i vilken grad det kan ha påverkat. Det skulle däremot kunna vara grunden för ett nytt arbete om Linköpings hamn.

En annan faktor som potentiellt skulle kunnat påverka hamnens utveckling är klimatet. För som sagt kunde inte handel bedrivas med Linköping under vintermånaderna. Vi tror att det har påverkat hur tabell 2 och 3 ser ut. Mellan 1940 och 1942 var antalet inkommande och avgående fartyg som lägst. Det som var unikt för dessa år var att handeln i Linköpings hamn började bedrivas först i maj månad. Dessutom bedrevs inte handel året ut under denna period, på grund av det kalla klimatet. 1940 upphörde handeln den 14 december, 1941 upphörde handeln den 11 december och 1942 upphörde handeln redan den 1 december. Detta innebär att Linköpings hamn enbart bedrev handel mellan maj och november och delvis i december dessa år. Under åren 1938–1939 samt 1943–1946 började handel bedrivas redan i mars eller april och handeln bedrevs längre i december.<sup>29</sup> Därför tror vi att antalet månader handeln bedrevs i hamnen har påverkat resultatet som vi har presenterat i tabell 1.

---

<sup>28</sup> Brimalm. s. 137–140.

<sup>29</sup> Linköpings stadsarkiv. Linköpings hamndagböcker 1938–1946.

## 2.2 Avgifterna

I hamndagböckerna angavs en rad avgifter som fartygen hade att betala. Dessa avgifter bestod av kranavgifter, planhyra, avgifter för motorbåtshamnen och summan av avgifterna för fartygens lastade eller avlossade varor. Kranavgiften innebär en avgift på om en kran krävs för att lasta eller avlossa varorna på eller från fartygen. De fartyg som inte behöver en kran för detta behöver därmed inte betala denna avgift. Planhyran är de avgifter som fartygen betalar för att stå inne i hamnen. I Linköpings hamn fanns hamnplatser för motorfartyg, vilket hade specifika avgifter. Fartygen behöver även betala avgifter för de varor som lastas och avlossas. Beroende på typen av varorna och vikten på dessa såg avgifterna olika ut.<sup>30</sup>

Linköpings stadsfullmäktige ansvarade för vilka avgifter som skulle tas in i hamnen. I handlingarna från 1933 har stadsfullmäktige beslutat om avgifterna för varorna, fartygens avgifter samt i vilka fall avgifterna reduceras eller bortfaller. Fartyg som hade regelbundna resor till hamnen betalade endast 60% av avgifterna och de fartyg som varken lastade eller lossade varor i hamnen betalade 20% av avgifterna.<sup>31</sup> Det finns nedskrivet olika kriterier för de fartyg som blev befriade från avgifterna. Det var de fartyg som hade tre ton varor eller mindre i lastutrymmet, de fartyg som anlände till hamnen på grund av skador eller storm och de fartyg som tillhörde kronan eller utländsk militär. Förutom dessa behövde inte privilegierade segelsällskap och bogseringsfartyg betala avgifterna i hamnen.<sup>32</sup> Linköpings stadsfullmäktige hade beslutat om avgifterna som skulle tas in i hamnen, vilket medför att hamnvakten ansvarade för att ta in rätt avgift. Avgifterna för varorna utgår ifrån hur mycket varorna vägde men det framkommer inte hur varorna vägdes.<sup>33</sup>

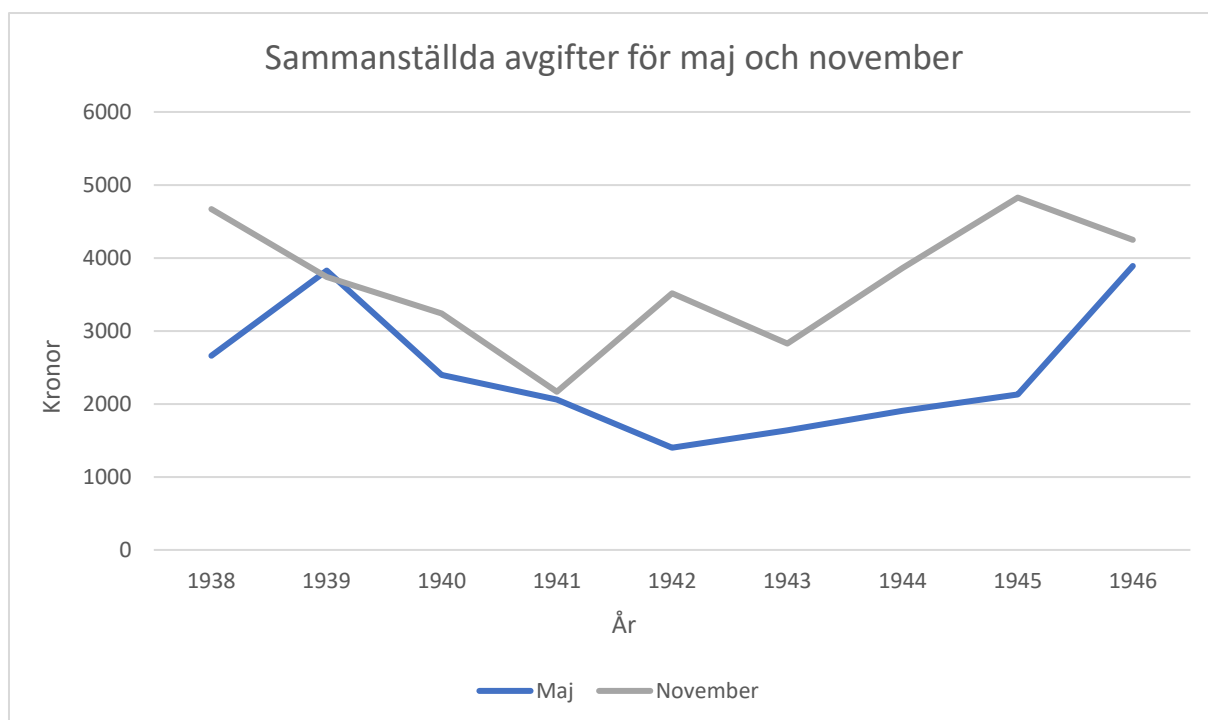
---

<sup>30</sup> Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1933. s.24–32.

<sup>31</sup> Ibid. s.22.

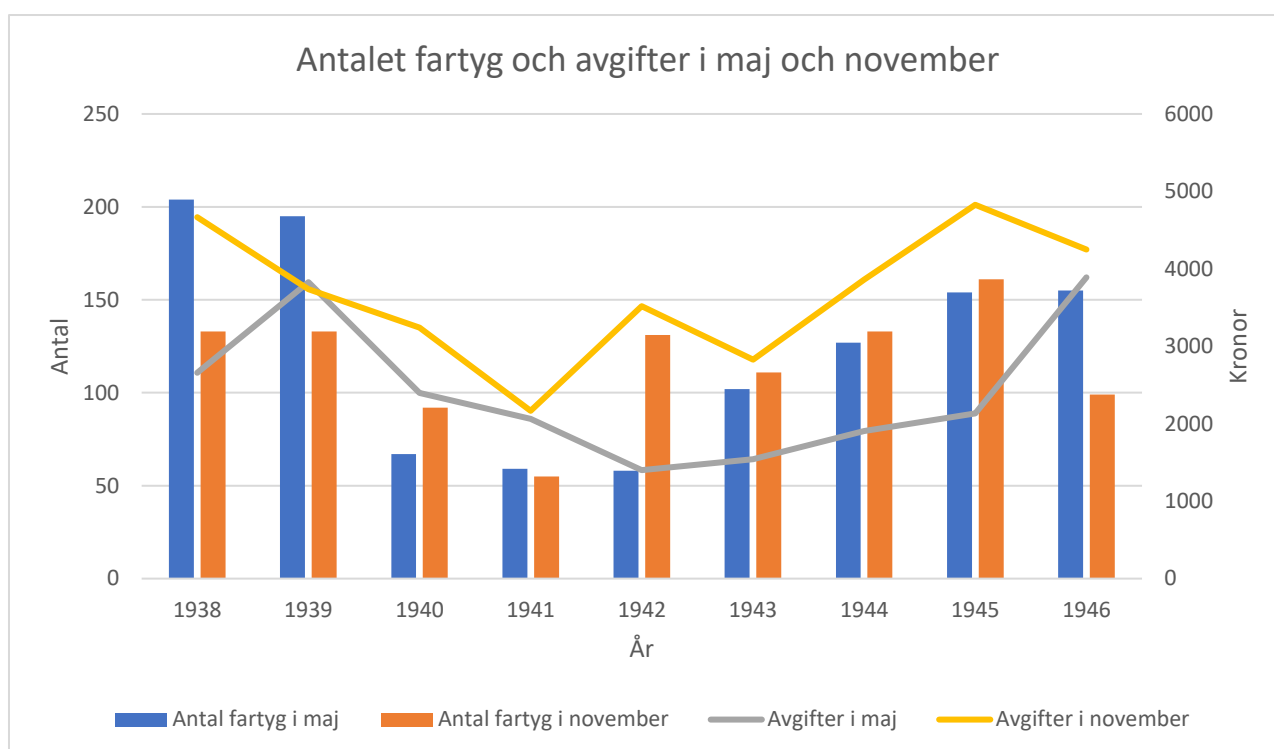
<sup>32</sup> Ibid. s.23.

<sup>33</sup> Ibid. s.24–33.



*Tabell 4: avgifterna i Linköpings hamn i maj och november 1938–1946.*

Denna tabell är en sammanställning av alla avgifter som betalades till Linköpings hamn i månaderna maj och november under åren 1938–1946. Mellan åren 1938 och 1939 ser vi en stabil ökning i maj månad. När andra världskriget börjar sjönk avgifterna i maj ganska rejält fram till 1942. Efter 1942 ser vi en gradvis ökning fram till andra världskrigets slut 1945. I november ser det dock annorlunda ut, där det börjar med en sänkning. Denna sänkning avtar 1941, där det då blir ett rejält hopp upp till 1942. Året efter ser vi ännu en minskning för att sedan se hur avgifterna ökar igen under världskrigets slut. För att få en förståelse för vad utvecklingen kan bero på har vi sammanställt en tabell med antalet fartyg och avgifterna nedan.



Tabell 5: antalet fartyg och avgifter för maj och november 1938–1946.

Denna tabell är en sammanställning för både antalet inkommande och avgående fartyg samt de totala intäkterna för hamnen i maj och november under vår undersökningsperiod. Det vill säga så har vi sammanställt den totala aktiviteten inom ramen för vår undersökning.

Avgifterna bestod som sagt inte enbart av avgifterna för antalet fartyg som ankom och avgick från hamnen, utan även av avgifter på varorna som fartygen lastade och avlossade. Därmed är jämförelsen inte helt komplett då vi har uteslutit varorna i undersökningen. Även fast antalet fartyg minskar drastiskt behöver det inte innebära att avgifterna följer samma förändring. Däremot följer antalet fartyg och avgifterna samma utveckling om man tittar på månaderna var för sig.

Om man då tittar på november kan vi konstatera att kurvan för avgifterna alltid är högre än staplarna för antalet fartyg. Så är dock inte fallet i maj. Vi tror dock inte att kriget och handelsrestriktionerna bär det största ansvaret för detta, även om det givetvis är en bidragande faktor. Antalet fartyg är som lägst 1940–1942 och även då är intäkterna lägst. Detta är ju självklart i och med att det finns ett visst samband mellan dem. Ju mer fartyg desto större intäkter och när det inte kommer lika många fartyg så bör ju intäkterna inte vara lika stora. Varför vi tror att denna förändring sker har vi kommenterat i det förra avsnittet. Vi ser också att avgifterna ökar i takt med att handelsrestriktionerna luckras upp, det vill säga runt 1942–



1943 då Tyskland börjar gå sämre i kriget. Så utvecklingarna för intäkterna kan vi koppla till krigets utveckling. Men i vilken utsträckning som avgifterna mer precist förändrades tror vi har sin grund i själva månaderna, åtminstone för november. Som vi har nämnt tidigare så var det svårt att bedriva handel i Linköping under vintermånaderna. Detta innebar i praktiken att november var den sista månaden där man med säkerhet kunde transportera livsmedel och andra varor inför vintern. Detta resonemang skulle innebära att fartygen under november alltid var mer lastade än övriga månader vilket i sin tur skulle betyda högre intäkter eftersom det resulterade i en större mängd varor samt att man eventuellt skulle behöva använda kranen.

För maj däremot är det svårare att tolka kurvans utveckling. Det enda vi vet och med säkerhet kan utläsa att under de åren det inte var krig, det vill säga 1938–1939 (kriget började i september) och 1946, så var avgifterna som högst i maj. Av detta kan vi anta att maj, och möjligtvis andra månader däromkring, drabbades mer av krigets händelseförlopp. Det skulle också kunna ligga något i vilket typ av varor som man handlade med under månaderna då detta påverkade avgifterna i och med att olika varor hade olika kostnader. Vi har inga källor på vilka varor som var vanligast under respektive månad, det kanske inte ens skiljde sig åt överhuvudtaget. Allt detta är väldigt spekulativt vilket innebär att vi inte med säkerhet kan dra en slutsats om vad som kan ha påverkat maj månads utveckling när det gäller avgifterna.

### 3. Sammanfattande slutdiskussion

Utifrån undersökningen följer antalet inkommande och avgående fartyg i Linköpings hamn mellan åren 1938 och 1946 samma utveckling. Under åren 1938–1939 var det, under vår undersökningsperiod, störst aktivitet i hamnen. De kommande åren minskade aktiviteten markant, framförallt under de år då Skagerackspärren sattes upp samt då Operation Barbarossa var igång. Under dessa år, det vill säga 1940–1942, ser vi de lägsta siffrorna för både antalet fartyg och avgifterna i Linköpings hamn. Efter dessa händelser sker en oregelbunden ökning i hamnen och år 1945 hade antalet fartyg nått upp till ungefär samma antal som år 1939. Jämförelsen mellan antalet fartyg i maj och november visar att aktiviteten var störst i maj när det var fred. När kriget sedan tog fart blev aktiviteten störst under november. Resultaten i undersökningen överensstämmer med det Brimalm skriver i *Linköpings historia 5. 1910–1970*. Brimalm hävdar att Linköpings hamns aktivitet ökade mellan åren 1940–1945 och efter 1945 minskade aktiviteten fram till att hamnen läggs ned.<sup>34</sup> Olsson och Besirevic skriver i sin uppsats att antalet fartyg minskade från och med 1922 till 1962.<sup>35</sup> Utifrån dessa källor samt resultatet i vår undersökning antar vi att aktiviteten i hamnen fortsatte att minska efter 1945 fram tills att den lades ner på 1970-talet.

Undersökningen visar också att intäkterna i Linköpings hamn ser olika ut i maj och november mellan åren 1938 och 1946. Mellan åren 1940–1943 var avgifterna som lägst i hamnen. Enligt vår undersökning ser man inte samma utveckling i avgifter när man jämför maj och november. Avgifterna i november var större innan världskriget och fortsätter att vara så genom krigets gång, även om skillnaden varierar. Med undantag för år 1939 var avgifterna högre i november än vad de var i maj. Därmed bör handeln varit större i november. Det behöver i sin tur inte betyda att antalet fartyg var större, i alla fall inte i samma utsträckning. I vår undersökning har vi sett att avgifterna inte styrs av antalet fartyg utan är beroende av andra faktorer också, såsom mängden varor. Värt att notera är dock att de år som antalet fartyg var minst är också de år där avgifterna är som lägst. I tabell 5 ser man att antalet fartyg och avgifterna i hamnen följer samma utveckling i både maj och november. Fast de följer samma utveckling korrelerar de inte med varandra eftersom i vissa fall är antalet fartyg större än avgifterna och tvärtom. Exempelvis var avgifterna i maj 1938 lägre än 1939 medan antalet fartyg var högre 1938 än 1939.

---

<sup>34</sup> Brimalm. s.133.

<sup>35</sup> Olsson & Besirevic. s.17.

Det går inte att fastslå vilka faktorer som påverkade handeln i Linköpings hamn. Ur hamndagböckerna kan vi endast utläsa handelns utveckling men inte vad som förändrade handeln. Andra världskriget medförde ökad handel med specifika varor men även handelsrestriktioner för Sverige som nation. Skagerrackspärren, Operation Barbarossa och Tysklands framgångar i kriget skedde under de år som Linköpings hamns verksamhet var som lägst under undersökningsåren. Dock finns det andra faktorer som kan ha påverkat såsom järnvägen, antalet månader handel bedrevs samt mängden och typer av varor. Vad som hade störst inverkan på hamnen är svårt att avgöra. Däremot tror vi att det är mest troligt att alla faktorer samverkade med varandra och på så sätt påverkade handeln i Linköpings hamn.

## 4. Källor och litteraturlista

### Källor

Linköpings stadsarkiv. Hamndagböckerna 1938–1946.

Linköpings stadsarkiv. Linköpings stadsfullmäktiges handlingar 1933.

### Litteratur

Brimalm, Christer. *Kommunikationer. I Linköpings historia 5. 1910–1970*, Hellström, Sven & Kommittén för Linköpings historia (red). Linköping 1981.

Castensson, Reinhold. *Hur Kinda kanal blev till*. Linköpings universitet, 2007.

Gustafsson, Harald. *Nordens historia: en europeisk region under 1200 år*. Tredje upplagan. Lund: studentlitteratur, 2017.

Hansson, Sven-Olof. Linköpings hamn 1860–1970. D-uppsats i historia. Linköpings universitet, 1975.

Johansson, Victoria. Den som en gång var Linköpings hamn. B-uppsats i historia. Linköpings universitet, 2015.

Lundberg, Lennart. *Krigsmalmens offer*. Danderyd: Åkeriförlag, 1993.

Mallet, Victor & Uthmann Bruno von (red). *Sveriges militära beredskap: Sir Victor Mallet, generallöjtnant Bruno von Uthmann om Sverige, svenskarnas och den svenska krigsmakten 1939–1945*. Svensk militärhistorisk biblioteks förlag: Stockholm, 2015.

Olsson, Victor & Besirevic, Ahmed. Hamnens mörka år. B-uppsats i historia. Linköpings universitet, 2016.

Söderberg, Hampus. Flödet i Kalmar hamn. C-uppsats i historia. Linnéuniversitetet, 2017.

Söderberg, Johan. *Beskrivande statistik*. I *Metod: guide för historiska studier*, Gustavsson, Martin & Svanström, Yvonne (red), upplaga 1, Studentlitteratur, Lund, 2018.

Thorbrand, Dagny. *Befolkning och social struktur*. I *Linköpings historia 5. 1910–1970*, redigerad av Hellström, Sven & Kommittén för Linköpings historia (red). Linköping 1981.

### Internet

Göta kanal. *Göta kanals historia*.

<https://www.gotakanal.se/sv/historia/gota-kanals-historia/> (Hämtad 21/9–20)

Handelns historia. *Handel och ransoneringar*.

<http://www.handelnshistoria.se/historien/handelns-epoker-och-artal/handeln-och-ransoneringarna/> (Hämtad 20/9–20)

Linköpings historia. *1850–1940*.

<http://www.linkopingshistoria.se/1850-1940/1850-1900/#7> (Hämtad 20/9–20)

Linköpings kommun. *Linköpings hamn*.

<https://www.linkoping.se/uppleva-och-gora/friluftsliv-och-parker/stangan-kinda-kanal2/linkopings-hamn/> (Hämtad: 20/9–20)