

GYMNASIESKOLAN VIPAN

★ TITANIC ★

**Ett stycke berömd världshistoria
Ur ett svenskt perspektiv**

Projektarbete vårterminen 2007
Av Daniel Larsson
Sp3:2



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. SAMMANFATTNING

2. INLEDNING

- 2.1 Bakgrund
- 2.2 Syfte/Metodformulering
- 2.3 Metod
- 2.4 Avgränsning
- 2.5 Tidsplan

3. AVHANDLING

- 3.1 Förord
- 3.2 Begynnelsen
- 3.3 Jungfruresan och katastrofen
- 3.4 Efterspelet och därefter

4. SLUTSATSER/KOMMENTARER

- 4.1 Avslutning och analys
- 4.2 Tack till

5. KÄLLFÖRTECKNING

- 5.1 Tryckta källor
- 5.2 Övriga källor

6. SAMMANFATTNING AV TIDIGARE PROJEKTFÖRSÖK

7. BILAGOR

- 7.1 Loggbok

Loggar som inte rör *Titanic* har raderats i denna version, även bilder har fått uteslutas

1. SAMMANFATTNING

För att göra en kort sammanfattning av arbetet kan man säga att det kommer att skildra en del av vår världshistoria under 1900- talets början, nämligen historien bakom den välkända atlantångaren *Titanic*. Natten till den 15 april kolliderade hon med ett isberg på sin jungfruresa från hamnstaden Southampton, södra England till New York, USA. Hon sjönk med följd av att antalet omkomna var hela 1500 av de 2227 passagerare som fanns ombord (beräknat efter det noterade antalet ombordvarande passagerare efter att fartyget lämnat Queenstown, Irland¹).

Då det var många resande ombord som var svenskar, främst emigranter i tredje klass har jag utgått från att skriva min skildring utifrån ett svenskt perspektiv och jag har också skildrat den inverkan som den svenska pressen hade. Skildringen kommer vidare att också vara kronologisk. Den börjar med tanken bakom skeppet för att sedan övergå till skeppsbygget och planerna inför resan och sedan skildras resan och katastrofen samt vad som hände efteråt.

¹ <http://www.titanicnorden.com/enter.html>

2. INLEDNING

2.1 BAKGRUND

Bakgrunden till mitt val av projektarbete har legat i mitt stora intresse för fartyget *Titanic* och därför valde jag att fördjupa mig inom detta område. Jag kände att jag genom detta arbete hade stora förutsättningar att kunna få utlopp för mitt intresse genom att göra något kreativt. Jag har självfallet haft en poäng i att jag har kunnat tillämpa mina bakomliggande kunskaper och erhålla hjälp från en del kontakter till mig för att lyckas med projektet.

2.2 SYFTE/PROBLEMFÖRMULERING

Syftet med mitt arbete är att på ett faktamässigt plan och med en målade beskrivning återge en kronologisk skildring av historien bakom oceanångaren *Titanic* och det tragiska öde hon gick till mötes. Jag vill också med detta arbete att fler ska få upp ögonen för det här intressanta ämnet. Eftersom många var emigranter och sökte lyckan ska jag också kolla lite grann på vad några av passagerarna hade för planer med resan och vad vissa av de överlevande gjorde efteråt.

2.3 METOD

Jag har i mitt arbete utgått från fakta ifrån böcker och ifrån samtida tidningsartiklar samt tillförlitliga Internetsidor och övriga källor. Eftersom jag redan innan har varit intresserad för ämnet så har jag haft mycket kött på benen redan från starten och jag har därför haft direkt insikt i hur jag skall gå till väga för att erhålla all den informationen jag behövde för att kunna genomföra projektet. Jag har också i mitt arbete lagt stor vikt på layouten och det skriftliga för att försöka ge arbetet både en dramatisk och personlig klang. På det sättet hoppas jag kunna understryka mitt brinnande intresse för ämnet. Detta har också varit ett sätt för att kunna bidra till att uppfylla syftet om att fler ska få upp ögonen för det här ämnet.

2.4 AVGRÄNSNINGAR

Avgränsningarna har i det här avseendet satt sin största prägel på det här arbetet, jag har nämligen valt att avgränsa ämnet till att behandla ett svenskt perspektiv på historien bakom *Titanic*. Jag har valt att i mitt arbete främst beröra den svenska emigrationen till USA samtidigt som jag ska återge lite av livet för de ombordvarande svenskarna samt ganska mycket om vad den svenska pressen skrev angående fartyget; så som reklam och annonser inför den kommande jungfruresan samt alla nyheter om katastrofen. Jag har också anledning att kalla det för ett svenskt perspektiv då jag själv är en artonårig, svensk student och

eftersom det är jag som är sändaren blir det automatiskt en svensk synvinkel som arbetet kommer att utgå ifrån. Jag har förhoppningar om att ämnet kommer att bli mer intressant med denna typ av avgränsning eftersom det återspeglar en svensk synvinkel inom något som har berört världshistorien väldigt mycket. Jag kände också att det var mer intressant med utgångspunkt från detta perspektiv än att skriva om societetens vardagslyx och bekvämligheter. Det var trots allt i migrationens tecken som de stora rederierna lyckades skapa sig ett namn.

2.5 TIDSPLAN

V. 36

V. 37

V. 38

V. 39

V. 40

V. 41

V.42

V. 43 – Sammanlagt ca 25 h

V. 45

V.46

V. 47

V. 48

V. 49

V. 50

V. 51 – ca 20 h

V. 2

V. 3

V. 4

V. 5

V. 6

V. 7 – ca 15 h

V. 9

V. 10

V. 11

V. 12

V. 13

V. 14

V. 15 – ca 15 h

Lov:

V. 44; V. 52-1; V. 8; V. 14 – ca 15 h (inkl. ej räknad extratid)

3. AVHANDLING

*”O vad folket ifrån Sverige drar
Och över stora Oceanen far
Unga mör och drängar
Som kan tjäna pengar
Gamla stackare får stanna kvar
Emigrantvisa, Värmland”²*

3.1 FÖRORD

*”Ombord på R.M.S Titanic;
April 10, 1912*

Käraste Lilla Min Elsa!

*Innan jag nu lemnar denna delen på jordklotet sänder jag dig en varm kärleksfull
helsning.”³*

Den femtonde april 1912 når brev hem till Sverige, brev sända från Southampton den 10 april, samma dag som *Titanic* gav sig ut på sin jungfrufärd⁴. Men vad folk hemma i Sverige då inte har en aning om är att denna natt till den femtonde innebar döden för många av dessa brevsändare genom en av världens största fartygskatastrofer. Likaså är det många brev från Sverige som nu måste lämnas olästa då mottagaren till dem inte längre finns kvar i livet.

När Elsa får brevet av sin far, förstaklasspassageraren Erik Lindeberg Lind, är han död och återfinns aldrig mer⁵.

Berättelserna om den mytomspunna atlantångaren *Titanic* och det tragiska öde som hon gick till mötes berör många människor ännu i vår tid, kanske för att så många frågor ännu har lämnats obesvarade och på grund av alla de myter som, liksom ställföreträdande för dessa obesvarade frågor, har berättats däromkring.

I mitt arbete om *Titanic* tänker jag skildra händelseförloppet från hennes tid på skeppsvarvet till efterspelet ur en svensk synvinkel. Som sagt kallar jag den för svensk i den bemärkelsen att jag bland annat kommer att beröra den svenska emigrationen till USA samt vad den svenska pressen skrev i tidningarna om fartyget så som reklam och annonser för resan samt nyheter om katastrofen. Detta finner ni fortlöpande i arbetet som kommer ha sin grund i övriga fakta om *Titanickatastrofen*. Utöver detta så är jag själv en artonårig, svensk student som har detta ämne som mitt projektarbete under mitt sista gymnasieår och därför kan synvinkeln ses som svensk enbart med tanke på sändaren, alltså mig själv. Vad gäller bredvidstående symbol (kors) så innebär denna naturligtvis att personen i

² ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 11

³ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 77 Inledning på ett längre brev från Erik till sin dotter Elsa

⁴ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 76

⁵ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 238

fråga omkom i och med olyckan. För att dramatisera det hela och ge mer inlevelse till texten har jag valt att skriva i presens, nutid istället för i vanlig dåtidsform, imperfekt. Låt oss således börja vår resa för det är dags att ”gå till botten med detta”, som min handledare sa till mig det första han sa gjorde när han fick höra om mina planer.

3.2 BEGYNNELSEN

Titanics historia tar sin början redan år 1907 över en middag Bruce Ismay, the White Star Lines ägare och William James Pirrie emellan. Idén om att bygga tre stora atlantångare har då redan kläckts av den sistnämnde och frågan diskuteras ivrigt sinsemellan av herrskapet. Idén går således också i verket och tre identiska fartyg; *Olympic*, *Titanic*, och *Brittanic*, blir planerade att byggas. Fartygen är tänkta att presentera den förnämligaste lyxen som tänkas kan, även för passagerarna i tredje klass. En anledning till bygget är bland annat behovet av fler atlantångare på grund av en relativt hög efterfrågan, i synnerhet bland folk som har planer på att emigrera. I Sverige är vid denna tid antalet som planerar att emigrera till USA, trots en drastisk minskning sedan 1860- och 1870-talets massemigration, hela 14 000 människor^{6 7}. Det var denna massemigration som var the White Star Lines grundsten då det bildades 1867 av Bruces far Thomas Henry Ismay⁸.

Efter mötet mellan dessa två herrar förflyttar vi oss således två år framåt i tiden och befinner oss nu på skeppsvarvet ”*Harland & Wolff*” i Belfast, Nordirland där arbete med de tre stora fartygen sätts i full gång. *Titanic* kölsträcks det året den 31 mars⁹ och av dessa tre fartyg blir hon det allra största och mest luxuösa, trots sin näst intill identiska likhet med systerfartyget *Olympic*. *Brittanic*, det tredje systerfartyget, byggs en aning senare än de två förstnämnda.

När man bygger *Titanic* kommer alla dävertarna till livbåtarna från ett gjuteri i Kolsva, Västmanland, de är med andra ord svensktillverkade. De har fraktats på tåg från Trollhättan där de har monterats av företaget ”*Nykvist och Holm*”¹⁰. Gjuteriet bakom projektet har med största sannolikhet varit företaget ”*Kohlswa Gjuteri AB*”, ett företag som än idag, år 2007 gjuter stålkonstruktioner till ändamål för bland annat skeppsbyggnad och staketstänger samt har förbindelser med bland andra Storbritannien, Norge och Finland^{11 12}.

Ansvarig för livbåtsfrågan ombord på *Titanic* är bland andra svensken Axel Welin med sin idé om dubbla dävertar, dävertar som gör det möjligt att fira en livbåt för att sedan kunna fira ytterligare en. Med hjälp av dessa dävertar planerar Welin att *Titanic* kommer att kunna rymma ända upp till 48 livbåtar, 32 enligt hans egna ritningar. Man har dock valt att reducera det antalet till endast 16 stycken inklusive 4 stycken hopfällbara. Vid den här tiden är det inte alls ovanligt att man

⁶ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 15

⁷ <http://www.titanicnorden.com/enter.html>

⁸ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 15

⁹ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 17

¹⁰ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s.299

¹¹ <http://www.kohlswagjuteri.se/index.asp?activeImg=kohlswagjuteri&activeLang=se&activeChild=>

¹² http://www.gjuteriforeningen.se/databas/utokad_stal.asp?id=38

räknar antal livbåtar efter fartygets storlek istället för efter hur många som faktiskt finns ombord. De 20 livbåtar som slutligen placeras ombord planerar man ska kunna ta endast upp till 1178 människor och fartyget har en kapacitet för 3547 personer^{13 14}.

I den svenska pressen glorifieras både *Titanic* och *Olympic* tydligt och målande beskrivet genom otaliga annonser och praktfulla reklamaffischer. Många är de som lockas av fartygens strålgång och väver samman drömmarna om en bekvämlig båtfärd över Atlanten med sina framtidsplaner i de stora möjligheternas USA. Till USA lockas man att resa bland annat av visionen på det klasslösa samhället och bättre villkor¹⁵. Många har dessutom redan släkt som rest till USA. Desto mer lockande för de som planerar att resa blir det naturligtvis också då dessa fartyg konstateras vara, praktiskt taget osänkbara på grund av ett bestämt antal vattensäkra skott. Man kan bland annat om *Titanic* och *Olympic* läsa följande:

*”Ångarne ha dubbla bottnar, likasom liniens öfriga ångare, hvilket gör att de äro osänkbara”.*¹⁶

Att ett fartyg skulle vara osänkbart är naturligtvis en osanning och inom skeppsverksamheten vet man att denna så kallade osänkbarhet innebär att fartyget är garanterat att hålla sig flytande med två avdelningar fyllda med vatten. (fotnot saknas)

Den emigrerande familjen Asplund från Oskarshamn och den förmögne affärsmannen Mauritz Håkan Björnström-Steffansson är bara några av alla svenskar som får chansen att lösa biljett till *Titanics* jungfrufärd. Men priserna säger också sitt, en resa över Atlanten är inget man direkt sparar in på över en vecka, speciellt då en vanlig arbetare har en lön på ungefär 20-25 öre i timmen¹⁷. Detta är de priser som gäller för Sverige:

Priser, Sverige:

Andra klass – 320 kr, penningvärde år 2006; 13 308 kr och 71 öre

Tredje klass – 181 kr, penningvärde år 2006; 7527 kr och 74 öre^{18 19}

Andraklassbiljetterna varierar dock lite i pris beroende på passagerarens önskemål av hytt men för tredje klass finns det bara ett enda pris oavsett hur många som åker tillsammans i hytten, 2; 4; 6; 8 eller 10 stycken. Rabatterat pris erbjuds inte heller för de resenärer som tvingas vistas i den större sovsalen med plats för upp till 164 personer. Detta utrymme har man dessutom planerat att utnyttja som extra lastutrymme²⁰.

För en biljett i första klass uppgår däremot de högsta priserna till hela 16 000 kr, ett pris som erbjuder den lyckligt lottade en hel lyxvåning i första klass, B- däck

¹³ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 43-45

¹⁴ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 203

¹⁵ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 24

¹⁶ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 9

¹⁷ <http://www.titanicnorden.com/enter.html>

¹⁸ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 202

¹⁹ <http://www.myntkabinettet.se/räknare.htm>

²⁰ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 204

inkluderat ett 15 meter privat promenaddäck²¹. Med penningvärdet år 2006 går det priset upp till hela 665 435 kr och 89 öre²². Av de få svenska passagerare som reser i första klass, totalt fyra stycken, är det ingen som har tillgång till ett sådant magnifikt erbjudande. Den dyraste hytten bland de svenskresande ägs av *Sigrid Lindström* som har fått betala 27 pund och 14 shilling för sin biljett²³. 1 pund är vid den här tiden värd 18 kr och 16 öre²⁴, 748 kr och 16 öre med 2006 års penningvärde²⁵.

Övergripande statistik över svenskresande:

Första klass – 4 stycken, varav två överlevande

Andra klass – 7 stycken, varav tre överlevande

Tredjeklass – ca 140 stycken, varav ca 40 överlevande^{26 27 28}

3.3 JUNGFRURESAN OCH KATASTROFEN

Titanic börjar sin jungfruresa i hamnstaden Southampton, södra England den 10 april 1912. Men för de som reser från t.ex. Sverige är det självfallet en betydligt längre resa man har framför sig. Från Göteborg till New York går vid den här tiden den så kallade ”Svenska Amerika Linien” som fungerar som en del av the White Star Line²⁹ (se bilden). En vanlig färdväg för svenska emigranter är därför sträckan Göteborg – Hull – Southampton – New York³⁰.

För de som reser i tredje klass är som sagt mycket förbättrat i takt med den ökade konkurrensen bland de ledande rederierna och som speciell förmån för tredjeklasspassagerare från Sverige serverar man till och med svenskt knäckebröd till alla måltider³¹.

I matsalen har man också valt att ersätta långbänkarna med riktiga stolar. Förutom den stora matsalen finns det bland annat ett rökrum och ett samlingsrum med piano.

Men medan svenska emigranter får nöja sig med vad som bjudas kan av tredje klass bekvämligheter kan dock passagerare som Mauritz Håkan Björnström-Steffansson och Erik Lindeberg Lind (kors) välja att dinera på diverse matställen som finns tillgängliga i första klass: bland annat à la carte- restaurangen, de två verandacaféerna och matsalen som med plats för över 550 gäster är fartygets

²¹ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 87

²² <http://www.myntkabinettet.se/räknare.htm>

²³ <http://www.titanicnorden.com/enter.html>

²⁴ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 202

²⁵ <http://www.myntkabinettet.se/räknare.htm>

²⁶ <http://www.titanicnorden.com/enter.html>

²⁷ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 237-266

²⁸

<http://www.emigrantletters.com/se/output.asp?ArticleID=44451&CategoryID=6443&LanguageID=1&ArticleOutputTemplateID=452>

²⁹ Nytt tryck av samtida affisch, ”Svenska Amerika Linien, Göteborg – New York”

³⁰ <http://www.titanicnorden.com/enter.html>

³¹ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 82

största utrymme. Utöver olika matställen har dessa herrar även tillgång till bland annat turkiskt bad, ”Café Parisien”, gymnastikhall och squashhall³².

Men resan är dock inte endast en dans på rosor; så här antyder nämligen Carl Asplund (kors) till sin hustru Selma:

”... det är ett förskräckligt lif, som föres här ombord. Sedan vi lämnade England ha de inte gjort annat än druckit och dansat och spelat kort. Gör detta väl, är det märkvärdigt, och komma vi väl i land efter den här resan, tror jag nog det blir sista gången vi resa öfver Atlanten”³³.

Tillsammans med Carl och Selma reser också en stor syskonskara, bland dessa finns bland andra Lilian Asplund tillsammans med sin tvillingbror Carl Edgar (kors). När Lilian avlider i mars 2006 är hon 100 år gammal och hon blir den sista överlevande som minns sig ha rest med *Titanic* och upplevt katastrofnatten³⁴.

(Bild på tvillingarna Asplund plus min text (se fotnot))^{35 36}

En annan svensk tredjeklasspassagerare, kallad för ”den gode Wennerström”, beskriver i efterhand vistelsen ombord på följande vis:

”Men så lefde vi ock ett lif alldeles som i en liten gemytlig stad... Härtill kom en hel del andra landtliga och stadsliga bekvämligheter, såsom finka, sjukhus, barnmorskor, sjuksystrar, läkare...”³⁷

Enligt bokens författare var denne man känd för att måla upp fantasifyllda berättelser. Hans riktiga namn var August Edvard Wennerström och vid resan var han 27 år gammal. Han överlevde i den hopfällbara livbåten A³⁸. Han var känd i Sverige som radikal socialist och jobbade som journalist och typograf³⁹.

Så här fortsätter *Titanic* sin resa fram till natten den 14 april klockan 23:40 då man uppe i mastkorgen slutligen skådar hennes bane rakt förut. Endast 37 sekunder efter åskådliggörandet ligger isberget dem precis intill och trots kämpiga försök att gira kolliderar hon med isberget på babordssidan. Att det är fara å färde är för alla ombord inte lika självklart, i de främre tredjeklassutrymmena upplevs kollisionen som en jordbävning, folk kastas ur kojerna. Bland utrymmena längre akterut och i de övre klasserna märker man dock lite eller ingenting alls av det som har inträffat⁴⁰.

³² ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 204

³³ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 82

³⁴ <http://www.titanicnorden.com/enter.html>

³⁵

<http://images.google.se/imgres?imgurl=http://users.skynet.be/lonititanic/MauritzAdahlUndFrau.jpg&imgrefurl=http://users.skynet.be/lonititanic/passagers.htm&h=108&w=84&sz=9&hl=sv&start=19&um=1&tbnid=yxPsWsh>

<http://images.google.se/imgres?imgurl=http://users.skynet.be/lonititanic/MauritzAdahlUndFrau.jpg&imgrefurl=http://users.skynet.be/lonititanic/passagers.htm&h=108&w=84&sz=9&hl=sv&start=19&um=1&tbnid=yxPsWsh>
CaDk1M:&tbnh=85&tbnw=66&prev=/images%3Fq%3DLilian%2BAsplund%26svnum%3D10%26um%3D1%26hl%3Dsv (Min text: Två överlevare, Lilian och hennes bror Felix 3 år.)

³⁶ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 242

³⁷ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 82-83

³⁸ <http://www.titanicnorden.com/enter.html>

³⁹ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 265

⁴⁰ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 92-93

Det är konstruktören Thomas Andrews som är först med att konstatera det öde som väntar *Titanic*, med en etthundra meter lång skada som täcker sex vattentäta skott kommer hon att sjunka inom loppet av två timmar. Utifrån den vetenskapen handlar man; de första nödsignalerna av typerna CQD och SOS, sänds ut redan vid tolvslaget. SOS är den nya nödsignalen från 1908 som *Titanic* blir första fartyget att sända med, CQD är en äldre variant från 1904⁴¹. *Titanic* har dessutom en egen nödsignal, MGY. Ett av fartygen som svarat på *Titanics* nödanrop är *Carpathia* som befinner sig 58 sjömil från *Titanic* men trots hastighetsrekordet på 17 knop behöver de fyra timmar på sig att nå fram.

25 minuter efter olyckan förbereds livbåtarna och klockan 2:05, två timmar senare, firas den sista. Många av dem har ens inte åkt iväg halvfulla och ännu befinner sig ca 1500 av de drygt 2230 ombordvarande fortfarande på *Titanic*. Det återstår nu bara en kvart, fören sjunker lägre allt medan den tvingar aktern uppåt. Slutligen bryts hon mellan tredje och fjärde skorstenen innan hon slutligen sjunker, kl 2:20 den 15 april. Klockan 3:30 kan de väntande i livbåtarna äntligen skåda *Carpathia* och den första båten, nr 2, plockas upp 4:10⁴².

(Bild på isberg plus min text (se fotnot))⁴³

3.4 EFTERSPELET OCH DÄREFTER

Till Sverige har de första nyheterna om katastrofen nått fram redan den 15 april men de är till en början mångt om mycket bristfälliga och oklara till sitt innehåll, dessutom skiljer sig deras innehåll åt väldigt mycket. Följande har man kunnat läsa ur en notis i Aftonbladet den 16 april:

”Världens största oceanångare nära att gå under...

*... Alla passagerare, däraf ett 70- tal svenskar, räddas ombord på andra ångare... Titanic fortsätter färden för sakta maskin ehuru fören är djupt nedsänkt.”*⁴⁴

Dock har Aftonbladet redan i söndagsupplagan den 15 april en kort notis med följande information:

*”Atlantångaren ’Titanic’ går till botten. Passagerarnas öde okänt.”*⁴⁵.

Den 17 april, meddelar även ”Nya Dagligt Allehanda” den verkliga sanningen för svenska folket, om än fortfarande faktamässigt oklar:

”Världens största ångare går under i Oceanen. Titanic sammanstöter med isberg och sjunker.

⁴¹ <http://susning.nu/CQD>

⁴² <http://www.titanicnorden.com/enter.html>

⁴³ <http://www.titanicnorden.com/pics/isberg.jpg>. (Min text: På tal om att bekänna färg. Titanic kolliderade troligen med detta isberg. Det bar nämligen röda märken efter skrovet.)

⁴⁴ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 122

⁴⁵ Aftonbladet, söndagen den 15 april 1912

*Öfver 2,000 människor ombord, däraf ett stort antal svenskar. Den trådlösa kallar till hjälp. Ovisst hur det gått med de ombordvarande.*⁴⁶

Ytterligare en dag senare har man, tack var en artikel publicerad i ”*Dagen*”, fått reda på så mycket som att 705 av de mer än 2000 passagerare som befann sig ombord nu befinner sig ombord på Carpathia och där ibland påstås det ha ”... påträffats flera namn, som ha otvivelaktig *skandinavisk klang*...”. Mauritz namn står uppskrivet i artikeln jämte en annan man vid namn F. Karlsson⁴⁷. Samma artikel finns dock också med i Aftonbladets upplaga samma datum, där i sin helhet med resterande namn på listan, t.ex. andraklasspassageraren Dagmar Bryhl och förstaklasspassageraren Sigrid Lindström (enl. artikeln Sigfrid)⁴⁸.

Den 18 april är det tragiska datum då Carpathia en regnig tisdagskväll slutligen når hamnen i Manhattan, New York via Hudsonfloden där 40 000 människor har samlat sig för att åskåda hennes ankomst med de få överlevande från världens största fartygskatastrof. Av denna anledning tillåts endast de passagerare vilka har anhöriga väntandes på sig att stiga i land^{49 50}.

Många av de fattiga emigranterna har i och med katastrofen förlorat allt de äger och har. Anna Nysten från Kisa kan dock skatta sig lycklig, trots olyckan fick hon med sig både matkorg och fickpengar i livbåten. Hon är också en av dem få som inte miste en nära anhörig. Hon beskriver detta i breven till sina föräldrar samt hur väl omhändertagna de blev ombord på Carpathia:

*”Vi fingo filter om oss och kafe och konjak så mycket vi ville ha”.*⁵¹

Av de 11 resande från Kisa är hon den enda överlevande⁵². Hennes föräldrar får den 19 april, genom ett brev från White Star Line, reda på att hon överlevt. Väl i USA flyttar Anna till Des Moines, Iowa där hon jobbar som kokerska på Grand View Collage. Hon lever där tills hon dör den 28 mars 1977. Hon har då också verkat som medlem i USA’s första lutherska församling⁵³.

För Selma och barnen bär färden till Worcester, Massachussets där hon och Carl gifte sig 1909. Därefter flyttar familjen vidare till Shrewsbury 1951.

En man med inga som helst bekymmer i världen är Mauritz Håkan som vi även fått följa under resans gång. Efter olyckan har han att vänta att ta sig hem till sin bostad i Washington och 1917 gifter han sig med Mary Pinchot Eno. Han dör den 21 maj 1962, efterlämnande en vad författaren kallar ”stor förmögenhet”. Det är den antagligen utan tvivel också då han ju har varit en framgångsrik affärsman.

⁴⁶ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 122

⁴⁷ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 121

⁴⁸ Aftonbladet, torsdagen den 18 april 1912

⁴⁹ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 122

⁵⁰ <http://www.titanicnorden.com/enter.html>

⁵¹

<http://www.emigrantletters.com/se/output.asp?ArticleID=44451&CategoryID=6443&LanguageID=1&ArticleOutputTemplateID=452>

⁵² ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 258

⁵³

<http://www.emigrantletters.com/se/output.asp?ArticleID=44451&CategoryID=6443&LanguageID=1&ArticleOutputTemplateID=452>

Han är en man med tur minst sagt då han överlever katastrofen genom att hoppa från fartyget och landa i livbåt D⁵⁴.

(Bild på Anna Nysten plus min text: Anna Nysten, från Kisa)

Att världen berörs mycket av katastrofen är i sanning ett korrekt konstaterande då samtliga upplagor av Aftonbladet från och med måndagen den 15 april till och med måndagen den 29 april på något sätt berör katastrofen. Man kan dagligen läsa om allt ifrån de överlevandes skildringar och hjälpinsatserna till senaste nytt om sjöförhöret och nya åtgärder som kommer att vidtas för att förebygga liknande olyckor ute på havet i framtiden⁵⁵. Det brittiska sjöförhöret håller på från den 2 maj till den 3 juni 1912 och under förhöret påstår bland annat en chef för rederiet vid namn Harold Sanderson att han aldrig har sett Axel Welins ritningar gällande livbåtsfrågan. I själva verket har Axel visat dem både för honom och för Ismay. Idag finns ritningarna på Statens Sjöhistoriska museum i Stockholm⁵⁶.

⁵⁴ <http://www.titanicnorden.com/enter.html>

⁵⁵ Aftonbladet, artiklar från måndagen den 15 – måndagen den 29 april 1912

⁵⁶ "Titanic", Claes-Göran Wetterholm s. 44

4. SLUTSATSER/KOMMENTARER (SLUTDISKUSSION)

4.1 AVSLUTNING OCH ANALYS

För att avsluta detta projekt vill jag först och främst säga att det blev enklare än jag trodde att arbeta med *Titanic* utifrån en svensk synvinkel. Det handlar helt enkelt om vad man lägger i själva begreppet, något jag lyckades lägga en god grund till i fråga om problemformuleringen i arbetets inledning. Det största problemet med projektet var väl att jag från början trodde att just detta område var lite mindre orienterat än vad det i själva verket visade sig vara. Det är alltid roligt att jobba med något som är unikt. Men detta var trots allt också en tillgång eftersom det kom mig mycket till gagn när det var fråga om att hitta tillförlitliga faktakällor. Det viktigaste var ju också inte det fakta i sig som jag lyckades hitta utan min förmåga att lyckas analysera själva faktainnehållet. Man jag tror dock ändå att projektarbetet som sådant är ett ganska unikt ämne att fördjupa sig inom.

Det har också varit positivt att jag fann mer än en huvudsaklig källa till arbetet, det gjorde att jag lätt kunde välja ut det jag tyckte verkade mest övergripande till de styckena där jag inte skulle skriva särskilt detaljerat. Vissa källor passade istället bättre när jag skulle skriva mer om vissa detaljerade uppgifter. Jag har också kunnat vara mer källkritisk med hjälp av mina olika källor. Det som var knepigast vad gäller källor var att jämföra de tidningsartiklar som var avfotograferade i boken "Titanic" av Claes- Göran Wetterholm, med de artiklarna som stod med i sparade exemplar av Aftonbladet på Universitetsbiblioteket. Då är det viktigt att använda sig av en uteslutningsmetod och utgå från det som verkar mest rimligt och relevant för ämnet. Likaså när det gäller vissa fakta som är så självklara att det är uteslutande, till exempel det bara finns en person med just det namnet så vet man att om man hittar något om den personen i två källor så vet man att det är samma person. Som till exempel "den gode Wennerström", det fanns bara en svensk i tredjeklass som bar det efternamnet och utifrån det kunde jag hitta mer fakta om honom som person, t.ex. att han överlevde i livbåt A och var 27 år när han reste.

Överlag har jag haft vissa svårigheter att kunna jämföra olika källor med varandra, då många har visat flera olika faktauppgifter. För det mesta har jag dock lyckats lösa det och det har varit lättare när man har kunnat referera till källan. Man märker hur viktigt det är med refereringar när man arbetar med flera olika källor som lätt kan säga emot varandra.

Jag funderade också, under arbetets gång, över hur stor inverkan katastrofen hade på att historien om *Titanic* har blivit så stor. Liksom alla andra av dåtidens kryssare, var hon ämnad att åka ett visst antal rutter för att sedan skrotas i takt med att den moderna skeppsindustrin fortsatte. Så var till exempel fallet för *Olympic*, hon skrotades medan delar av inredningen såldes på auktion. *Brittanic* gjordes om till lasarettfartyg under första världskriget och fick även hon sin fina lyxinredning utauktionerad. *Brittanic* blev på många sätt en förbättring sedan efter katastrofen med *Titanic*. T.ex. byggde man de vattentäta skotten högre, de hade av misstag gjorts för låga på fartyget och man installerade också enorma däckar. Dock sjönk *Brittanic* i motsvarighet till *Titanic* på bara 30 minuter då hon gick på

en tysk mina⁵⁷. Överlag var också olyckan med *Titanic* positiv i den bemärkelsen att man fick upp ögonen för säkerheten ute till havs men det är mycket tragiskt att det ska behöva gå så här långt för att folk ska inse hur pass viktigt det är.

Vidare har jag tänkt över varför inte Sverige istället blev det land som konkurrerade på rederimarknaden. Med alla tillgångar på råmaterial samt bra gjuterier och personer med avgörande roll för sjöfartsväsendet som till exempel Axel Wellin hade vi utan några som helst bekymmer blivit den största konkurrenten. Vad synd att inte Sverige slog in på det spåret eller åtminstone vidareutvecklade ”Svenska Amerika Linien”. Man ser också på affischen att de två identiska fartygen ”Kungsholm” och Gripsholm” har samma antal livbåtar som skulle ha funnits på *Titanic* enligt Axel Welins ritningar. Eftersom jag är osäker på vilket år affischen är ifrån (det framgår inte av trycket) ställer man sig frågan om Sverige var steget före i frågan om säkerhet på havet eller om dessa liksom andra ångare rustades med fler livbåtar i och med *Titanickatastrofen*. Vi får inte glömma att se till att fartygen i fråga är betydligt mindre i omfattning än vad *Titanic* var.

Det har också varit roligt att studera gamla artiklar i böcker och genom mikrofilm och Internetkällor, det är ett helt annat språkval och ordförråd samt stavelser gentemot vad det är i dagens Sverige.

Genom att ha följt olika typer av resenärer från Sverige har jag lyckats skildra olika levnadsöden. Jag har sett perspektiv på historien i allt från fattiga emigranter som förlorat allt de ägt till en rik affärsman som efter resan hade en trygg, komfortabel bostad som väntade på honom.

Man får också det som att många genom olyckan lär ha uppskattat livet ännu mer än vad de gjort innan. Vi ser många öden här som trots svåra umbäranden lyckades skapa det där nya livet som fanns i deras drömmar redan flera år innan de for iväg. Vi har som ett gott exempel vår gode Wennerström som där han satt i livbåten försökte rädda, Gerda Olsson (kors), en kvinna i tredje klass. Hon hängde utanför båten och kunde inte komma i, då han släppte henne sjönk hon direkt. Men han fick ett verksamt liv i USA och fick sju barn med sin fru Namoi Johnsson som liksom Wennerström ursprungligen hade sina rötter från Sverige.⁵⁸

Avslutningsvis har jag i takt med mitt arbete haft ett bistående projekt på målarkursen jag går, en tavla föreställande *Titanic* rusandes fram i hög hastighet genom ett landskap av is och vatten under natten. På ett av de drivande isflaken står ett gäng pingviner och skådar tingesten. Jag har märkt att jag genom mitt konstnärskap har kunnat utveckla min fantasiförmåga och analytiska förmåga, det har hjälpt mig i mina arbeten, främst detta projekt. Jag har bifogat den senast dokumenterade bilden av målningen i mitt arbete.

⁵⁷ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 51

⁵⁸ ”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm s. 265

4.2 TACK TILL

Jag vill först och främst rikta mitt största tack till min handledare Göran Egevad som har hjälpt mig på alla sätt och vis med att genomföra mitt projektarbete. Jag vill vidare rikta ett tack till de i min omgivning som har stöttat mig i min kamp om att fullborda det här projektet och tillsammans med mig har trott på att jag kunde ro båten i land. Sedan vill jag tacka min kompis Markus Gunshaga som hjälpte mig med var man bäst får tag på gamla tidskrifter och som även hjälpte i det projekt som jag först valde, nämligen släktforskning, vilket är hans stora fritidssyssla. Jag vill dessutom rikta ett tack till flera vänner vars förtjänst det är att mitt brinnande intresse för *Titanic* återigen vaknade till liv.

Fast sist men inte minst måste jag naturligtvis också få lov att tacka mig själv som aldrig gav upp trots att jag fick börja om mina planer med projektarbetet både en och två gånger. Mitt brinnande intresse och aktiva sökande efter mer att lära mig om fartyget hjälpte mig att snabbt komma in i arbetsrutinerna och veta vad jag skulle göra och vart jag skulle vända mig. Det är alltid bra att ha kött på benen, vad man än tar sig för.

5. SAMMANFATTNING AV TIDIGARE PROJEKTFÖRSÖK

Mitt första val av projektarbete inriktade sig till att skriva om släktforskning allmänt samtidigt som jag forskade i min egen släkthistoria. Tanken var att jag skulle ge exempel från mina egna släktstudier till hur det skulle kunna se ut när jag skrev om ämnet rent allmänt. Problemet var att jag inte kommit till insikt hur lång tid det faktiskt tar att forska och veta hur man ska bära sig åt samt att jag fick en känsla av att detta inte är vad jag vill göra på tid och pressa mig att göra. Släktforskning är inget man stressar med eller skyndar på. Jag visste också att det fanns många andra ämnen som jag var intresserad av och jag funderade därför på att tänka om. Jag funderade ett tag på att skriva om slavarbete men jag kände att det inte fanns tillräckligt med intresse att starta något sådant projekt. Vidare funderade jag på att skriva om HBTQ- frågor men jag hade problem att där hitta rätt infallsvinkel till problemfråga och avgränsning i projektet. Till sista kom jag då fram till att jag skulle skriva om ett pånyttfött intresse, nämligen *Titanic*. Jag kom fram till hur jag bäst skulle avgränsa ämnet och det fakta jag behövde tillgodogöra mig visste jag redan av lång erfarenhet var jag skulle hitta den. Därför höll jag fast vid den tanken och har gjort mitt bästa för att förverkliga den.

6. KÄLLFÖRTECKNING

6.1 TRYCKTA KÄLLOR

Böcker:

”Titanic”, Claes-Göran Wetterholm, Prisma, Fälth och Hässler Värnamo 1999

Tidningsartiklar:

Aftonbladet, måndagen den 15 april 1912; tisdagen den 16 april 1912, onsdagen den 17 april 1912, torsdagen den 18 april 1912; fredagen den 19 april 1912, lördagen den 20 april 1912 (inkl. 21-29 april).

6.2 ÖVRIGA KÄLLOR

Internetkällor:

<http://www.myntkabinettet.se/räknare.htm>

<http://www.titanicnorden.com/enter.html>

http://www.gjuteriforeningen.se/databas/utokad_stal.asp?id=38

<http://www.kohlswagjuteri.se/index.asp?activeImg=kohlswagjuteri&activeLang=se&activeChild=>

<http://susning.nu/CQD>

http://www.pottsoft.com/home/gifts/titanic_photo.gif

<http://www.titanicnorden.com/pics/isberg.jpg>

<http://images.google.se/imgres?imgurl=http://users.skynet.be/lonititanic/MauritzAdahlUndFrau.jpg&imgrefurl=http://users.skynet.be/lonititanic/passagers.htm&h=108&w=84&sz=9&hl=sv&start=19&um=1&tbnid=yxPsWsh->

[CaDk1M:&tbnh=85&tbnw=66&prev=/images%3Fq%3DLilian%2BAsplund%26svnum%3D10%26um%3D1%26hl%3Dsv](http://www.emigrantletters.com/se/output.asp?ArticleID=44451&CategoryID=6443&LanguageID=1&ArticleOutputTemplateID=452)

<http://www.emigrantletters.com/se/output.asp?ArticleID=44451&CategoryID=6443&LanguageID=1&ArticleOutputTemplateID=452>

Övrigt:

Nytt tryck av samtida affisch, ”Svenska Amerika Linien, Göteborg – New York”

7. BILAGOR

7.1 LOGGBOK

Urklipp ur loggbok från den 20 november 2006

Ett förslag är Titanic, eftersom jag är mycket intresserad av alla berättelser och spekulationer kring detta.

Loggbok den 9 januari 2007

Som sagt har jag ju ändrat mig till att skriva om Titanic, jag har fått tag i tre intressanta böcker och har tillgång till minst en bra Internetsida, www.titanicnorden.com. Jag har lagt upp en struktur på mitt arbete och behöver bara komma igång med själva faktasökandet ordentligt. Annars flyter allt på bra kan man säga.

Loggbok den 27 mars 2007

Godkväll

Det går framåt väldigt bra, jag tycker att jag har fått upp strukturen mycket bra nu och allt blir mer klart. Det återstår dock det sista att klämma fram rent faktamässigt och sedan får jag börja tänka på layouten och sådana grejor. Det har gått bra att skriva i presens men man kommer ibland på sig med att per automatik byta åter till imperfekt.

Loggbok den 10 april 2007

Hejsan

Jag har en sista fråga nu mitt i sammansättandet av projektarbetets olika delar. Arbetet ska ju helst vara på ca 15-20 sidor, men är det acceptabelt att överskrida den gränsen till en viss mån? Jag anser mig tvungen till det bland annat ifall jag ska kunna använda alla mina loggar som bilagor i arbetet. Och se här kommer ju ytterligare en! ☺

Jag har också tyckt att det har varit svårt att föra anteckningar över tiden, men om man vet ungefär hur mycket man lagt ner under lov och helger samt hur mycket man hållit på överlag under en vanlig vecka kanske det är tillräckligt att ha med som översikt.

För övrigt lär jag inte behöva logga igen om jag förstår det hela rätt, men vi får väl ta och se över arbetet i veckorna som kommer om där finns något som kan justeras.

Tänka sig idag för 95 år sedan började hennes jungfrufärd och inom två timmar lägger hon till i Cherbourg, Frankrike, väl tajmat för mitt projektarbete! ☺