



**CHALMERS**  
UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

## **Signerat: När USA:s president inte får som han vill**

Downloaded from: <https://research.chalmers.se>, 2026-04-06 10:50 UTC

Citation for the original published paper (version of record):

Öhrström, L. (2018). Signerat: När USA:s president inte får som han vill. *Sans*(3): 44-45

N.B. When citing this work, cite the original published paper.

# Signerat: När USA:s president inte får som han vill

**I dessa tider med anpassliga ministrar i Donald Trumps regering kan det vara skönt att erinra sig att det faktiskt har funnits amerikanska statsråd som stått upp mot tidigare presidenter, skriver Lars Öhrström.**

USA:s president är inte omnipotent, det har den nuvarande innehavaren av posten fått erfara med råge. Möjligen har ämbetet som president inneburit ett smärtsamt uppvaknande även för de mer politiskt erfarna, men man har sällan klagat offentligt. Ett historiskt, och också konstitutionellt intressant, sådant tillfälle inträffar för åttio år sedan när Franklin D. Roosevelt, stödd av hela sin regering, försöker köra över inrikesministern Harold Ickes.

Men låt oss börja från början med en annan president, före detta gruvingenjören Herbert Hoover. Den 10 oktober 1930 håller han en presskonferens och får en fråga om USA:s heliumexport. Han ser sig tvungen att förklara att USA inte längre förbjuder export av helium, men att själva det faktum att man har världsmonopol gör det opraktiskt att använda gasen i luftskepp. Det begränsar ju var i världen man kan tanka helium, till skillnad från vätgas som är tillgänglig överallt.

Varför får han denna fråga? Jo, några dagar tidigare, den 5 oktober, har det brittiska

luftskeppet *R101* kraschat utanför den nordfranska staden Beauvais och endast sex av femtiofyra ombord överlevt. Sannolikt hade det varit betydligt färre döda om detta luftskepp lyfts av helium i stället för av vätgas, som är mycket eldfarlig. Troligen har det tidigare exportförbudet på 1920-talet – när USA inte hade tillräckligt med helium för att hålla flottans båda luftskepp, *USS Shenandoah* och *USS Los Angeles*, i luften samtidigt – fastnat i minnet hos någon journalist. Om detta, och mycket annat, har den brittisk-australiske författaren Nevil Shute berättat i sin ingenjörssjälvbiografi *Slide rule* (räknesticka), som tämligen oegentligt fått titeln *Mitt liv* på svenska.

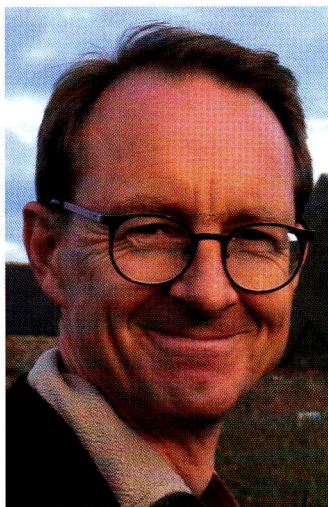
*R101*-katastrofen kommer att bli den tredje värsta luftskeppsolyckan någonsin mätt i antalet döda, endast överträffad när *USS Akron* störtar i havet tre år senare. Dock är säkerheten i trafikflyget, luftskepp eller inte, lite sisådär under 1930-talet, och He eller H<sub>2</sub> kunde kanske kvitta. Men när det tyska företaget Luftschiffbau

Zeppelin GmbH konstruerar sitt största luftskepp någonsin, det som skulle komma att döpas till *Hindenburg*, designas det ändå för helium som lyftgas. Och man börjar förhandla med USA om leverans.

Även om helium nu är i princip fritt att sälja, finns det ändå en exportlicens som behöver skrivas på, och den som ska göra det är inrikesministern såsom högsta chef för United States Bureau of Mines. En formalitet tror man, men till tyskarnas förtret visar det sig att inrikesministern Harold Ickes inte alls är med på noterna.

År 2018 är det åttioett år sedan Hindenburgkatastrofen, men två myter om den misslyckade landningen på Lakehurst utanför New York är mycket seglivade. Den ena är att alla ombord dör. I själva verket klarar nästan två tredjedelar livhanken, och vissa kan ta sig från olyckplatsen för egen maskin.

Den andra myten är att Hindenburg inte använder helium som lyftgas för att USA har ett generellt handelsembargo mot nazi-Tyskland. Så är det alltså inte. Roosevelt ser inga problem med att exportera helium och andra produkter till Tyskland, och han stöds av hela sin regering. Förutom alltså av Chicagomannen Ickes, som förargligt nog sitter på exportlicensen. Ickes har varit med Roosevelt från början och varit viktigt för



Lars Öhrström.

genomförandet av det ekonomiska åtgärds paketet New Deal. Han är principfast antifascist och antinazist, och nu klamrar han sig fast vid en paragraf som säger att krigsmateriel, det får man inte exportera till tyskarna.

Det är högst tvivelaktigt om helium verkligen hör dit, men så argumenterar Ickes, och därmed är saken klar. Roosevelt däremot blir rasande och konsulterar sina jurister, han är ju trots allt Förenta staternas president, han kan väl göra som han vill?

Nix, blir svaret. Så länge Ickes sitter som inrikesminis-

ter är det dennes ord som gäller. *Mr President* har förstås full frihet att sparka Ickes och sätta en lydigenickedocka i hans ställe, är rådet han får. Men Ickes är för kompetent, så Roosevelt offrar heliumaffären med Tyskland och beseglar därmed också *Hindenburgs* öde: luftskeppet måste flygas med vätgas.

Efter Lakehurst blir frågan dock aktuell igen. *Hindenburg* har ett systerskepp, *Graf Zeppelin II*, och när alla nu sett vad som kan hända med ett vätgasfyllt luftskepp, så tar man upp förhandlingar på nytt. Nu vacklar Ickes, och i *The secret diary*, funnen och utgiven efter hans död, dyker heliumkontraktet upp med jämna mellanrum. Till exempel skriver han på första raden för den 17 april 1938: *I have not yet signed the helium contract*. Roosevelt och utrikesminister Cordell Hull är på nytt förgrymmade, och Ickes ger till slut med sig.

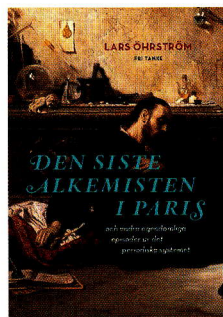
Men det hela faller på mållinjen. I januari 1938 är den tyska ångaren *Dessau* på väg till Houston i Texas för att lasta heliumet, men Österrikes *Anschluss* till nazi-Tyskland i mars 1938 gör Ickes så arg att han slutgiltigt river heliumkontraktet – och därmed är det slut på kommersiell passagerartrafik med luftskepp.

Tills någon satsar på det igen, kanske någon entusiast nu säger? Fast då får det nog bli med vätgas, för helium är det

fortfarande ont om, och vi behöver det bättre till exempelvis våra magnetkameror på sjukhusen. Det är faktiskt så ont om helium, trots en nyupptäckt källa i Tanzania, att det dessutom är direkt olämpligt att köpa heliumballonger till barnen.

Den andra lärdomen vi kan dra är mediernas roll i hur vi uppfattar risker. Alla vet att vätgas är mycket farligt, men få vet alltså att de flesta klarade livet i Hindenburgolyckan och nästan ingen känner till att den värsta luftskeppsolyckan någonsin, där sjuttiofem av sjuttiosex ombordvarande dog, skedde med ett heliumfyllt skepp.

Till sist kan det ändå vara skönt att veta att ministrar med integritet faktiskt kan stå upp mot till och med USA:s president. ●



*Den siste alkemisten i Paris*  
Av Lars Öhrström  
Fri Tanke 2015