

SJÖMANS LIV

1925 - 1950

1925



FRANK JOHNSON
i brev, bilder och dokument

Förord

Frank Johnard (1909 - 1969) är huvudpersonen i denna släkthistoriska framställning, som kom till för att skapa ordning och sammanhang i några oordnade familjealbum och i efterlämnade brev och hand-lingar och därigenom ge efterkommande en åskådligare inblick i hur livet kom att gestalta sig under några årtionden från början av 1900-talet för en ung man, som valde sjömansyrket som sin levnadsbana. Tyngdpunkten i berättelsen har jag lagt på det dåtida samhället och på arbetsvillkor, löner och tjänstgöringsförhållanden för sjöfolk, som naturligtvis i högsta grad påverkades av världs-konjunkturer och världspolitik. För sjöfolk på den tiden var ett vanligt familjeliv inte möjligt beroende på korta ledigheter och växlande hemmahamnar. Barn och hemmabestyr fick därför sjömanshustrun ta hand om och ansvara för och den sjöfarande maken fick träffa hustru och barn endast under några semester-veckor om året.

Frank Johnard föddes 1909 och tillhörde en årgång, som fick uppleva två världskrig och en mellankrigstid och man kan i efterhand säga att det var en minst sagt turbulent period att genomleva även som medborgare i det neutrala Sverige.

I dagens bildintensiva digitaliserade samhälle finns ett överflöd av flyktiga bilder lagrade bland molnen och annorstädes. Vi kan bevara nuets flyende ögonblick och binda samman dem med skriftliga kommentarer men kommer i framtiden säkert att ha svårt att överblicka det allt talrikare bildmaterialet och så att säga leva om våra liv, även om ett urval i egna årsböcker kan underlätta. Förr fungerade fotoalbum av äldre modell som ett slags familjært

arkiv med pappersbilder (ganska dyra att framställa) av släkt, vardagsliv, fest, gruppporträtt. Det var en mera beständig, begränsad och överskådlig gemensam minnesbank, som man kunde bläddra i och samtala om. Att lådkameran vid seklets början blev överkomlig för gemene man vidgade självfallet möjligheterna att återge liv och arbete i den miljö man tillhörde. Det förflutna finns för vår tids människor bara i våra kunskaper om det dvs. i vårt vetande. Det är därför viktigt att vidga vetandet och att söka skapa sammanhang i förfädernas levnadshistoria genom att se hur den lilla världen i stort och smått speglar skeendena i den stora världen och hur allt vävs samman i tidens stora vävstol.

I Franks föräldrars fotoalbum finns en hel del bilder från sjömanslivet från 1900-talets början, som ger oss goda möjligheter att uppleva vardagsliv på tidens ångbåtar och i hamnarna. Frank hade en egen lådkamera med sig på långresan med tremastade barken Winterhude och fångade besättningen på detta segelfartyg under vila och arbete i bilder, som nu har dokumentariskt värde. Tyvärr fortsatte han inte att i bild skildra sjömansarbetet ombord på Ahlmarksbåtarna, men breven hem och andra viktiga källor får fylla ut det som saknas.

Göteborg i november 2014

Olof Johnard



Uddevalla hamn med Sannes ångfartyg

Ungdomsåren

Familj

Frank Johnard föddes den 7 april 1909 i Uddevalla och blev nummer sju i en syskonskara på så småningom åtta barn.

Föräldrarna hette Johan Otto och Ellen med efternamnet Johansson, vilket byttes till Johnard 1918. Familjen bodde sedan 1906 i en nybyggd villa i nationalromantisk stil med torn och utbyggnader och många rum på Södertullsgatan 2 i staden vid Båveåns mynning, där hamnen och fartygstrafiken sedan många hundra år lockat ungdomen med löften om vidare horisonter än småstadens.

Tidigt i livet påverkas en människas personlighetsutveckling av platsen i syskonraden och om Frank kan sägas, att de många äldre och välförståndiga systrarna som omgav honom och visste allting bättre, säkert kunde frammana ett visst självhjälpbehov.

Fadern Otto härstammade från en bohuslänsk jordbrukarfamilj på gården Houg i Resteröds socken. Han var född 1864 och fastän han

var äldste son och egentligen enligt gammal tradition borde ha övertagit jordbruket valde han istället att tidigt gå till sjöss, och efter hundåren med sjöpraktik avlade han sjökaptensexamen vid navigationsskolan i Strömstad. Många i hans släkt hade gjort sammalunda och valt sjölivet, och för dem som lyckades innebar yrkesvalet större frihet och bättre utkomstmöjligheter jämfört med jordbruket. Men att välja något innebär samtidigt, att man väljer bort något annat och för sjöfolk blev hem och familjliv svårt att förena med lång bortovaro och korta hemmavistelser.

När Frank föddes hade hans far varit befälhavare i Sannes rederi i Uddevalla i ungefär 10 år med början på s/s Newton. Till sjöss gick han som jungman år 1882 och han tjänstgjorde ända fram till 1932. Det blev nästan 50 år till sjöss.

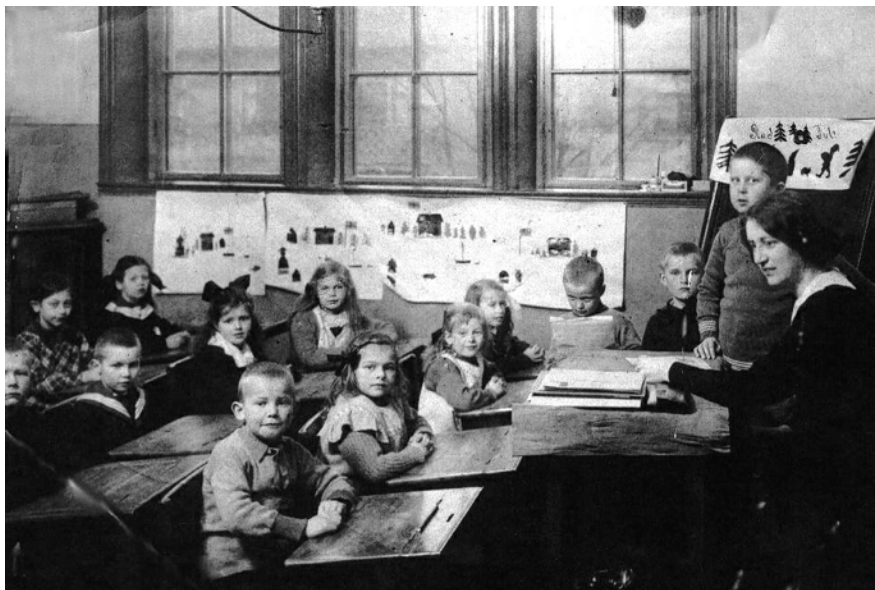
Skolgång

Den tidiga skolgången för små gossar i Uddevalla vid denna tid ägde de tre första skolåren rum på stadens flickskola. Härifrån finns ett klassfoto bevarat från slutet av höstterminen, sannolikt 1916. Frank är placerad i den främre bänkraden och man kan kanske av lärarinnans välvilliga men vaksamma blick att döma föreställa sig, att gossen är lite odygdig enligt dåtida språkbruk eller utåtagerande om man vill psykologisera i vår egen tids anda.

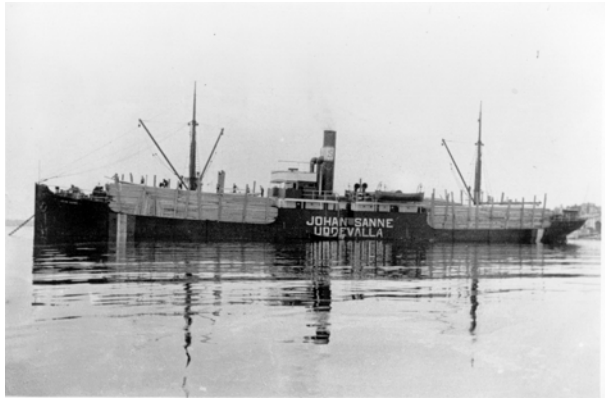
Skolgången fortsatte i Uddevalla femklassiga läroverk, men Franks intresse för studierna där var av betygen att döma inte särskilt påtagligt, något som han senare i livet enligt vad han säger i sina brev ofta hade anledning att ångra. 1925 slutade han i alla fall skolan och gick till sjöss 16 år gammal. Förmodligen hade hans föräldrar hellre sett ett annat yrkesval än sjön och de hade också ekonomiska möjligheter att låta sina barn studera vidare och ta studenten om de bara ville läsa. Frank kunde förstås åberopa sin äldre bror Hartwig som exempel. Han hade efter realskolan gått till sjöss men ville till USA och rymde från sitt fartyg i N Y för att bryta sig en egen väg i nya världen.



Frank Johnards barndomsmiljö i Uddevalla. Villan i nationalromantisk stil lät fadern Otto Johnard bygga och den stod färdig 1906. Den har torn och många utbyggnader och dekorationer, som lyfts fram av fasadfärgen. Adressen var Södertullsgatan 2, 4 Kv Ridhuset. På söder i Uddevalla hade det bott sjöfolk i flera hundra år men det var vid 1900-talets början som stadsdelen kom att bebyggas med mer påkostade villor och hyreshus. På gatubilden ser vi mitt emot det Johnardska huset Adolf Zachaus bostad, ritad i jugendstil av arkitekten Arthur Brattberg. Villan skulle rymma en 8-hövdad barnaskara, som är förevigad på ateljéfotot av familjen ovan från 1922, så det behövdes verkligen många rum.



Här är några bilder från Frank Johnards tidiga skolår. Överst till vänster är en klassrumsinteriör från Uddevalla flickskola, där man hade förberedelseklass och första klass, som även små gossar fick undervisas i. Tiden är sannolikt strax före jullovet 1916 och alla elever har gjort sin flit med teckningar av idoga tomtar. Därunder en bild av skäggig man från 1917-1918, vilket årtal man kan utläsa av skolschemat på väggen. Bredvid syns en filmbild från 1920, som visar rast på Uddevalla läroverks skolgård. Knäbyxor, skolmössor och sjömanskragar. Ovan en bild av Frank längst till höger och en skolkamrat i mitten. Längst till vänster får lillebror Gert vara med. Året är sannolikt 1919 och gatan heter Södertullsgatan.



Sjölivets skola

Redan i 14-årsåldern hade Frank deltagit i en kryssning under två och en halv månad sommaren 1923 på långfärdsyawlén Senta. Kursledare var lektor Sven Grenander, grundare av Svenska kryssarklubben och en originell och inbiten seglarentusiast. Frank fick omdömet av Grenander att äga håg och fallenhet för sjömansyrket och kunde stolt visa upp intyget för föräldrarna.

Detta betyg gav tydligen mersmak för sjölivet och enligt sitt sjö-tjänstutdrag seglar Frank som 15-årig jungman och senare lättmatros på faderns båt s/s Johan Sanne i Europafart från 1924 till sommaren 1927. Den sammanlagda tjänstetiden blev 21 månader. Det finns åtskilliga foton i familjealbum med motiv från sjölivet på Johan Sanne. Besättningen med kapten fångas ofta i lite festligare sammanhang och bildar t.ex. en improviserad orkester för att uppvakta någon ombord eller samlas till kafferast på akterdäck. Flera kort visar familjemedlemmar, som får följa med båten på kortare turer framför allt sommartid. Bilderna ger intryck av en gemytlig och avspänd anda ombord. Frank Johnard finns med som besättningsman, och vi ser en mycket ung och midjesmal yngling, som verkar trivas med arbetskamraterna och jobbet.

För att få segelfartygspraktik, som då var obligatorisk för fortsatt utbildning till sjöbefäl, mönstrar han i juni 1927 först på segelfartyget Ostrobotnia om 433 ton (netto) som lättmatros och i februari 1928 på den åländska barken Winterhude för en nästan årslång resa till Peru och tillbaka. Båda fartygen ägdes av den kände segelfartygsredaren Gustaf Eriksson. Frank mönstrade av i Antwerpen den 16 november 1928. Hans dagbok från resan, som gavs ut 2007, ger en god bild av livet ombord på en windjammer med en ungdomlig besättning, enformig mat och tidvis hårda strapatser.

Efter hemkomsten passade det att 1929 mönstra på m/f Grips-holm, Svenska amerikalinjens klassiska fartyg, då nytt, för resa New York tur och retur som lättmatros, vilket gav praktikmånader i oceanfart.

När man skrevs in på ett sjömanshus (arbetsförmedling för sjömän), i Franks fall i Uddevalla, fick man samtidigt placering vid flottan som värnpliktig och 20 år gammal, i juli 1929, var det dags för honom att avverka de 200 dagar värnpliktstjänstgöringen på den tiden omfattade. Karlskrona örlogsstation blev stationerings-orten för värnpliktsutbildningen, som Frank inte uppskattade särskilt. Enligt riksdagens beslut av år 1925 om nedrustning av försvaret (1925 års försvarsordning) var det nedskärningar på övningsdagar, mat och materiel som gällde och framför allt mat-hållningen var usel tyckte han och många med honom.

Efter att ha muckat i februari 1930 blev han också sjuk och diagnosen var vatten i lungsäcken, vilket orsakade en sjuk-skrivnings-och konvalescenstid på mer än ett år.

Men i maj 1931 är det läge för nya tag och efter ett tillfälligt sommarjobb som bästeman på Bohuslänska kustens ångare Borgila står Frank nu 22 år gammal inför ett vägval. Skulle han fortsätta till sjöss krävdes teoretiska studier för att kunna avancera till sjöbefäl. Alternativet var att fortsätta ombord i manskapsledet eller söka sin utkomst iland. Men utan högre utbildning var arbetsmarknaden på landbacken ganska begränsad och det insåg han säkert.

Arbetsförhållandena till sjöss reglerades vid denna tid av bestämmelser från 1919 ”Lag om arbetstiden å svenska fartyg”. Den tillkom samtidigt som arbetarrörelsens gamla krav på 8 timmars arbetsdag och 48 timmars arbetsvecka förverkligades i lagstiftningen. Men arbetet på ett fartyg under gång till sjöss måste pågå kontinuerligt både dag och natt för däckspersonal och maskinare och krävde därför särskild lagreglering, eftersom det genom skeppstjänstkommittéens undersökningar 1917 visat sig, att den dagliga arbetstiden till sjöss dittills hade uppgått till 12 timmar eller mer. Det krävdes alltså begränsningar i lagstiftningen, som utformades med utgångspunkt från om fartyget ankom till hamn, hade liggetid i hamn, avgick eller befann sig till sjöss.

Till sjöss gick styrmän, maskinister och däckfolk vakt om vakt. Om en besättningsman törnar till vid midnatt första dygnet pågår vakten till klockan 04.00. Sedan blir det frivakt (ledigt) fram till kl. 08.00. Ny vakt 08.00-13.00 och frivakt 13.00 - 19.00 Sista vakten går han på kl 19.00 och törnar in vid midnatt. Nästa dygn infaller vakterna på samma tider som föregående dygns frivakter. Det blir 13½ timmar första dygnet och 10½ timmar andra dygnet och så uppfylles alltså sjöarbetstidslagens krav på att ordinarie arbetstid till sjöss för vaktindelad sjöman får uppgå till högst 24 timmar under två dygn i följd. Under hamnuppehåll får inte arbetstiden överstiga 8 timmar om dygnet eller 48 timmar i veckan. Här kunde alltså 8-timmarsdagens principer förverkligas.

Inte förrän i 1948 års sjöarbetstidslag genomfördes principerna om 8 timmar fullt ut genom kravet på trevaktssystem vid arbete till sjöss, vilket innebar att tre anställda delade på dygnets 24 timmar.

Dessa för nutida människor föga lockande arbetstider i kombination med risken för olyckor och skador under yrkesutövningen, låga löner, avsaknad av regler för pension och semester och boende i spartanska manskapsskansar med flera sovplatser och gemensamt matbord kunde kanske för den tidens unga människor uppvägas av möjligheten att få se sig omkring i världen och känna havens frihet, men den romantik som brukar förknippas med sjömanslivet hör mer hemma i sjömansvisorna än i verkligheten.

Framför allt är väl svårigheten att uppehålla kontakt med familj, barn, släkt och vänner i lokalsamhället något som en sjöman känner av efter några år till sjöss. Att alltid vara på resande fot och bo i kappsäck med begränsat hyttutrymme för egna tillhörigheter och vara beredd att byta arbetsplats och mönstra på en annan båt för att fortsätta sin anställning fick bli en del av sjömannens livsstil med många korta hemkomster och många avsked. Han kunde nog ofta känna att han endast var en främling på tillfälligt besök därhemma.

Men med all sjöpraktik bakom sig var det säkert naturligt att Frank fullföljde sina tidiga planer och stod fast vid valet av sjöbefälsyrket, som han kände till från sin uppväxt och sin släkt och där den praktiska arbetslivserfarenheten värderades och de facto var en förutsättning för tillträdet till utbildningen på navigationsskolan. Säkert har Franks far Otto spelat en stor roll som förebild och grundat uppfattningen, att man som kapten kan få det ganska bra i livet. Det gällde bara att jobba på för att avancera dit.

Omvärlden vid 30-talets början

Hur såg förhållandena ut i Sverige och världen för en ung man i 20-årsåldern. Vad kunde massmedia, dvs. vid denna tid framför allt dagstidningarna förmedla, vilka slutsatser kunde han dra av egna och andras erfarenheter hemma och utomlands och hur analyserade man framtidsutsikterna på arbetsmarknaden i allmänhet och särskilt inom sjöfarten?

Utvecklingen i slutet av 1920-talet gav fog för en viss optimism både i Sverige och omvärlden. Det verkade som första världskrigets sår var på väg att läkas, det tyska krigsskadeståndet hade förhandlats till rimliga nivåer och Tyskland regrades demokratiskt

av partier inriktade på fred och försoning med de forna fienderna. En högkonjunktur hade satt fart på världshandeln och fraktsatserna hade börjat stiga

Men på hösten 1929 inträffade den mångomtalade börskraschen i New York förorsakad av aktiespekulationer som var drivna av en ogrundad optimism om goda vinster och snabba cash. Den amerikanska depressionen spred sig snabbt över till Europa och påverkade de politiska förhållandena i de enskilda länderna på olika sätt. För att råda bot på massarbetslösheten som följde i depressionens spår sökte villrådiga politiker olika vägar. Ett sätt var att öka det egna landets självförsörjningsgrad och minska importen och beroendet av utlandet. Genom devalvering av den egna valutan och införande av tullar och andra handelsrestriktioner fördyrade man importen. Följden blev tyvärr att världshandeln krympte och för sjöfartens del innebar detta givetvis minskad sysselsättning, lägre frakter och uppläggning eller utskrotning av fartyg, Arbetslösheten räknades i miljoner människor och var i Tyskland 17 % och i USA 22 % av den arbetsföra befolkningen.

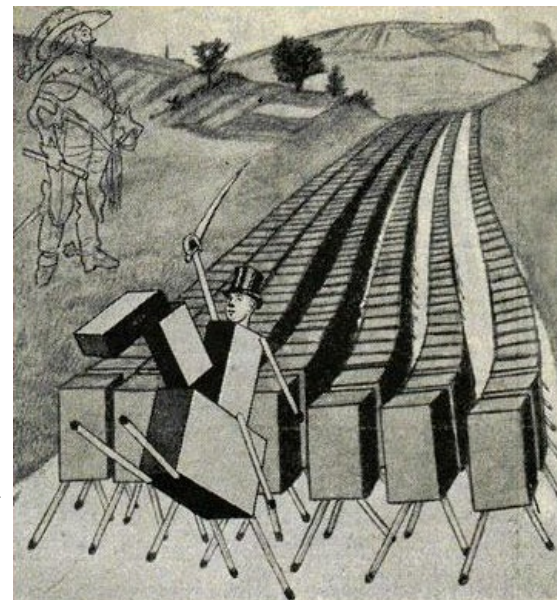
Världsekonomin höll på att falla sönder och att man övergav guldmynntfoten 1931 var ett tydligt tecken på bristande internationellt samarbete och förtroende. Att sluta fraktavtal när det är osäkert på valutamarknaden är givetvis riskabelt.

I Tyskland kom nazisterna till makten 1933 och Hitler lyckades så småningom få ned arbetslösheten genom stora offentliga investeringar vari ingick omfattande upprustning. I USA tillämpade den nyvalde presidenten Roosevelt samma metod i sitt politiska program "New Deal". Sådana statliga ingripanden i det ekonomiska livet överensstämde med den kände brittiske nationalekonomen Keynes aktuella teorier om överbrygnings- och stabilitetspolitik för att överbrygga konjunkturcykler och få folk att börja arbeta och konsumera igen.

Sverige drabbades förstås också av den internationella depressionen. 1931 blev det en stark produktionsminskning särskilt inom exportindustrin. Jordbruket fick det besvärligt med fallande priser

på jordbruksprodukter. Arbetslösheten steg, lönerna sänktes bl. a. för sjöfolk och allt detta ledde i sin tur till att en rad arbetskonflikter uppstod.

Kreugerkraschen kom under dessa svåra år som en extra chock för Sverige. Finansmannen Ivar Kreugers internationella tändsticksimperium med affärsidén lån till stater mot monopol på tändstickor i resp. land, drogs under hösten 1931 med i depressionen och utplånades efter Kreugers död i Paris i mars 1932. Företagets fall kom att påverka många svenskar, som köpt på sig kreugeraktier och lånat pengar för att köpa ännu fler, övertygade om ständigt stigande kurser på dessa guldkantade papper.



Tändstickstrusten erövrar Tyskland.
»Efter Gustav Adolf kommer Ivar Kreuger med den andra svenska invasionen.»
(»Simplicissimus».)

Hemstaden Uddevalla fick också erfara riskerna av att vara med i dansen kring guldkalven. Uddevalla tändsticksfabrik, som kommit att tillhöra Kreugerkoncernen STAB, fick likviditetsproblem, måste dra ned på verksamheten och lades slutligen ned 1938.

Nautisk tidskrift, organ för Sveriges fartygsbefälsförening skriver i januarinumret 1933:

Ännu ett vargaaår (1932) har lupit tillända och sjöfartens män i alla länder betyga med en mun att de ingalunda känna någon saknad att skiljas från det.

Mot den dystra bakgrund kan man se på några siffror från 1933, som är något av ett bottenår. ”Det råder nära nog dödsstillhet på fraktmarknaden” skriver Göteborgs handels- och sjöfartstidning i augusti. 245 svenska fartyg var upplagda och internationellt var över 11 procent av världshandelsflottan upplagd. Nautisk tidskrift uppger att det fanns omkring 700 arbetslösa fartygsbefäl.

Detta krisernas år 1933 åstadkom socialdemokrater och bondeförbundare gemensamt ett politiskt samarbete, krisuppgörelsen, som skulle visa sig gynnsamt för Sverige. Arbetslösheten drabbade socialdemokratiska väljare och jordbrukets kris med låga priser och avsättningssvårigheter gjorde bönderna villiga att samarbeta med arbetarpartiet i en politik med ökade offentliga utgifter, arbetslöshetsunderstöd, nödhjälpsarbeten och jordbruksstöd, allt för att få de ekonomiska hjulen att börja snurra igen.

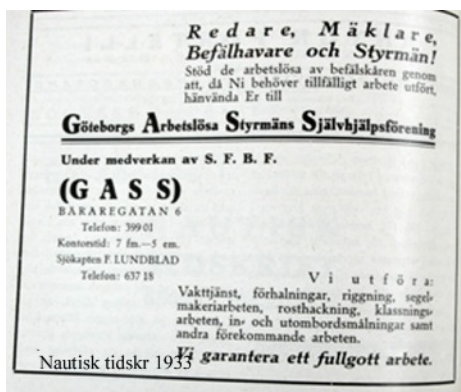
Men om ett rederi hade framtidstro och känslan att konjunkturen någon gång skulle vända fanns det nu möjligheter att rusta sig för bättre tider. Vänerrederiet Ahlmarks i Karlstad, grundat 1847, var ett sådant. I rådande lågkonjunktur såg man tillfälle att till fördelaktiga priser bygga upp en egen flotta av nordsjögående lastfartyg. 1929 inköptes ”Gapern” och ”Alstern”, 1931 följde ”Visten”, 1933 ”Saxen” och sedan förvärvades ytterligare fartyg så att man vid slutet av 1930-talet hade en flotta på 13 båtar. Alla var vad man kallar andrahandstonnage.



Navigationsskolan i Göteborg

Frank Johnard kunde naturligtvis ha tyckt att framtidsutsikterna på sjön inte var så lysande med tanke på den nedslående bild av omvärlden och tillgången på arbete, som han och hans generation fick till livs. Men även inom akademiska yrken på landbacken var det svårt att få fotfäste. Man talade t.ex. om underläkareländet och extraläreläreländet. Nyutexaminerade akademiker fick söka många tjänster och vikariat och vara beredda att flytta långa vägar inom landet till tjänster för att överhuvud taget få ihop tjänsteår och efter många år av osäkerhet kunna söka ordinarie tjänster.

Men unga människor har som tur är en naturlig benägenhet att tro på sig själva och att det nog skall ordna sig med framtiden. För generationen född omkring 1910 var dock föret särdeles besvärligt i portgången. Det var en stora årskullar, de började sitt yrkesliv under depressionstiden med en begränsad arbetsmarknad och stor konkurrens om lediga jobb, arbetsvillkoren var dåliga och lönerna



knappa. Det var svårt att få tag på någon billig bostad och som extra pålägg kommer så andra världskriget och beredskapstiden med ransonerings för alla och tjänstgöring för männen någonstans i Sverige. Men i jämförelse med motsvarande generation i t.ex. Tyskland eller England blev ändå svenskarna lyckligt lottade genom att freden kunde bevaras. Och framtiden ordnade sig också mycket bättre än man någonsin kunde föreställa sig på 30-talet, fast det tog lite tid.

Franks studieår vid navigationsskolan i Göteborg till styrman och sjökaptan ägde rum under de svåra åren 1931 – 1933 och det var ett säkert bra beslut att skaffa sig befälsbehörighet just under den tid då arbetstillfällena var fåtaliga. Statliga studielån fanns inte utan man fick använda eventuella sparade slantar eller låna av bank, föräldrar eller släktingar till studierna. Frank fick bl.a. låna av en äldre släkting, Gert Ardahl på Stillingsön, som var pensionerad sjökaptan. Frank hyrde ett rum på Spannmålgatan 2B på Kvarnberget mitt emot Navigationsskolan.

De ämnen som studerades vid skolan var bl.a. matematik, fysik, terrester navigation, astronomisk navigation, maskinlära, elektroteknik, skeppsbyggeri samt svenska och engelska. Men den teoretiska utbildningen med examen som sjökaptan var inte tillräcklig. För att få sjökaptensbrev från Kommerskollegium med *behörighet att föra maskindrivet fartyg i vilken som helst fart* krävdes ytterligare 24 månaders praktik i befälsställning. Först den 19 maj 1938 utfärdades sjökaptensbrev med numret 40 för Frank Johnard. Han var då 29 år.

Ett tummat och välläst exemplar av Sjölagen jämte viktigare författningar rörande sjöfarten utgiven av I. Afzelius tionde upplagan 1917 har bevarats bland Franks efterlämnade dokument. Sjölagen utgjorde en viktig del av kurslitteraturen och många understrykningar och hänvisningar har gjorts i texten. De speciella förhållanden som råder ombord på alla fartyg under svensk flagg kräver givetvis en särskild lagreglering.

Lagen anger när ett fartyg är att anse som svenskt, att register

skall föras över alla svenska fartyg över tjugo registerton och att fartyg skall vara sjövärdigt, behörigen utrustat och bemannat. Bemanningen för skeppstjänst i skift skall vara i tvåvaktssystem.

En lång rad paragrafer i tredje kapitlet talar om befälhavarens ställning, ansvar och skyldigheter. Den patriarkala synen lyser igenom. Han får till sjöss fylla en rad funktioner i det miniatyr-samhälle som ett fartyg med besättning utgör och som iland utövas av olika befattningshavare. Han skall se till att bön och gudstjänst ombord inte försummas. Om en sjöman avlider under resan skall befälhavaren ombesörja begravning och bouppteckning. Om någon begår brott skall förhör hållas och antecknas. Den brottslige kan om så behövs hållas i fängsligt förvar ombord.

Befälhavaren skall behandla sina underordnade som en god husfader anstår och tillse att besättningen får nödig sömn och vila. Vidare skall besättningen erhålla god och tillräcklig kost enligt spisordning för handelsflottan. Som företrädare för fartygets redare har befälhavaren ställningsfullmakt och måste kunna lösa det mesta som man kan råka ut för på de sju haven.

Det *Möte i monsunen* som Evert Taube besjungit är kanske väl häftigt, men även skepparhistorier kan rymma någon sanning om vad man kan råka ut för till sjöss om man heter Frithiof Andersson. ...

***Ja, så tog jag en steamer och mönstrade på däck
och i Siam fick vi last av vilda djur,
tigrar, lejon, elefanter, som de sålt till Hagenbeck,
som du varit hos i Hamburg, eller hur?***

***Men den resan var värst utav alla, det är sant,
syd om Ceylon gick vi in i en cyklon,
ut ur buren smet ett lejon och rök på en elefant,
vrålet blandades med storm och böljors dån.***



Under studietiden lärde han känna Göteborg, som under 1930-talet framstod som en arbetets stad med en mångfald industrier -

varven, Gamlestadens textilfabriker, ”Kulan” dvs. SKF, Volvo, Pripp & Lyckholms bryggeri m.fl. Hamnen och sjöfarten erbjöd dessutom många extra arbetstillfällen.

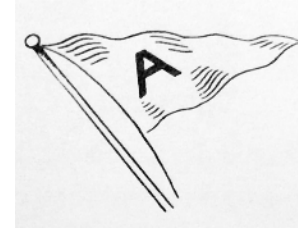
Göteborgssocieteten fick vid denna tid framför allt sin prägel av redarna och deras familjer. I Lorensbergskvarteren kan man fortfarande betrakta redarvillor i tegel med tydlig smak för det engelska. Lilla Londons lorder hade sina kontor på Skeppbroplatsen och många sommarvillor fanns på Särö. Den fina krogen med den goda maten intill Sjöfartsmuseet hette Henriksberg men först bland ineställena måste man kanske nämna Grand Hotel Haglund.

Revykungen Karl Gerhard hade årligen återkommande revyer i staden, där hans spirituella tunga gisslade tidens bedårande barn. Karl Gerhard hade både sinne för det folkliga grovhuggna och näsa för dofterna från den fina redarvärlden. I ett brev från januari 1933 försöker Frank locka fästmon Dagny till Göteborg med KG:revyn ”Folkkök”. Dessutom går en populär aktuell pjäs av Conelly som heter ”Guds gröna ängar” meddelar han.

De andliga värdena vårdades i frisinnad anda av chefredaktören för Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning professor Torgny Segerstedt, vars penna, vägled av hans moraliska kompass, var väl så vass och fruktad som Karl Gerhards tunga.

Småfolket läste Göteborgsposten med Harry Hjörne vid rodret. Den tidningen hade lokala nyheter om små nära ting (kvinna i Lerum nära att snubbla i kök), stor upplaga och därför mycket annonser. Hjörnes kompass var väl inte fullt så stringent som konkurrentens, men han förde (trots eller tack vare detta) så småningom fram sin tidning till en ledande ställning i staden.

Tidens populärkultur kan man avläsa i biografannonserna. Aktuella filmer 1933 var t.ex. filmatiseringen av Hemingways *Farväl till vapnen* med Gary Cooper och Helen Hayes, *Som du vill ha mig* med Erich v. Stroheim och Greta Garbo, *Hemslavinnor* med den mycket populära Dagmar Ebbesen, *Kanske en diktare* med den bildsköne Gösta Ekman (d.ä.) och många många fler. Ljudfilmen hade just slagit igenom och det fanns fullt med biografier i staden.



Till sjöss med Ahlmarks 1934 – 1938

Ahlmarks rederi började sin verksamhet i Karlstad under senare delen av 1800-talet. Det var till en början järnet som var Värmlands största rikedom och exportvara tätt följd av trävaror. Från Karlstad skeppades varorna över Väneren till Göteborg, den stora exporthamnen för de värmländska produkterna. Trävirket kompletterades från 1870-talet med slipmassa och sulfat- och sulfitmassa och detta ställde ökande krav på sjöfarten. 1916 invigdes den nya, utvidgade Trollhätte kanal och då kunde större nordsjöfartyg gå upp i Väneren och på så sätt möjliggjordes direkt trafik mellan vänerhamnarna och kontinenten. Kol och andra råvaror till industrierna vid Väneren kunde direktimporteras utan omlastningar i Göteborg och de värmländska storföretagen Uddeholms AB, AB Mölnbacka-Trysil, Rottneros och Billeruds AB ökade sin produktion av papper, mekanisk trämassa och cellulosa. Därtill kom en omfattande utförsel av sågat och hyvlat virke.

Den flotta som Ahlmarks byggde upp omfattade som ovan nämnts vid slutet av 30-talet 13 fartyg. Under depressionen hade Sannes rederi i Uddevalla gradvis avvecklats och för Frank var nu i februari 1934 frågan var han skulle ta hyra som befäl, dvs. till att börja med som 2e eller 1e styrman. Tillgången på platser var förstås avgörande. Att han sökte sig till Ahlmarks och inte något av de större rederierna i Göteborg såsom Svenska Lloyd eller Broströms kunde kanske ha att göra med en önskan att inte vara ute på lång-

variga resor utan ofta kunna anlöpa hemmahamnarna och hålla kontakt med släkt och vänner. Till bilden hör förmodligen att han från 1932 målmedvetet sällskapade en vacker flicka från Uddevalla vid namn Dagny Brattberg, som han kom att gifta sig med 1934. Franks sjötjänstutdrag för de här åren visar, att han tar hyra på flera av Ahlmarksbåtarna med början på Saxen 1934. Sjöfartskonjunkturerna var nu på väg uppåt och han behövde aldrig vara utan anställning. Eftersom semestern före 1938 var mycket kort fick man själv bekosta den ledighet man ville ha iland för att kunna träffa familjen under lite längre tid.

Frank och Dagny brevväxlar flitigt när Frank är till sjöss - kanske ett brev i veckan eller fler - och av breven kan man följa alla fartygens destinationer och de nygiftas svårighet att stämma möte någonstans vid kanalen eller i Karlstad, där de nygifta bodde, eftersom väder, vind och last gjorde det svårt att hålla bestämda tider. När angörs Klippans tullstation i Göteborg, när passerar båten slussarna vid Lilla Edet, hur länge skall man lasta i Karlstad är frågor som ofta ställs. Att använda telefon var mycket besvärligt. På fartygen fanns det inte och i hamnarna var telefonmöjligheterna begränsade. Rikssamtal fick beställas och kopplades upp av telefonist, så det var verkligen inte bara att lyfta luren och ringa hem.

Breven från Dagny adresseras till olika hamnar som skall anlöpas men måste icke sällan eftersändas på grund av ändringar i destination och fraktavtal. Rederiet trafikerar i regel vissa bestämda hamnar och rutten men avviker ofta därifrån för att ta laster, när tillfälle erbjuds. Trampsjöfartens konkurrensfördel är att vara flexibel. Båtarna fraktar trämassa, papper, trävaror, järnmalm eller annat gods från vänerhamnar till främmande hamn och återvänder med kol, koks, salt, tackjärn, styckegods m.m.

Av filmer och fotografier från den här tiden framgår, att lastning och lossning fortfarande äger rum på gammalt sätt med mycket kroppsarbete t.ex. vinschning via fartygsvinschar med sling runt balarna, som tas omhand av stuvare i lastrummen och stuvras på ett säkert sätt. Många hamnarbetare är sysselsatta i varje hamn.

Containrar för lasten var inte påtänkta då och lasthanteringen var föga rationell. Men arbetslönerna var låga och man hade tid att gå till småhamnar runt Väneren och hämta upp extralast för att fylla lastrummen. Man lastar då på vardagarna och går till nästa hamn nattetid. Med lite tur kan det bli något veckoslut i hamn för besättningen, men rederiet vill ytterst gärna ha båtarna till sjöss under helgerna.

Göteborg var ju Sveriges port mot väster och här passerade alla Ahlmarks båtar för vidare destination till Väneren eller kontinenten. Göteborgs hamn var på 30-talet fortfarande en vital del av stadens liv. Mer än en tredjedel av det totala svenska tonnaget hörde hemma här. Invånarna kände att de bodde i en internationell sjöfartsstad och denna känsla gällde inte bara de klassiska sjömansstadsdelarna Majorna och Masthugget utan också centrala staden och Hisingen. Sjöfarten och varven skapade tillsammans stadens identitet.

Man kunde med lätthet komma från centrum till hamnen och blicka ut över ”älva” och fartygen, i hela stan hörde man ångvisslorna ljuda och nithamrarna smattra från varven mitt inne i staden på Hisingen - Götaverken, Lindholmen och Eriksberg - och hundratals lyftkranar var igång för lastning och lossning till järnvägsvagnar, som hade spår längs med kajerna. Amerikabåtarna kunde ligga vid Stigbergskajen och Svenska Lloyds Suecia och Patricia uppehöll passagerartrafiken på London från Masthuggskajen.

Arne Gadd har i en liten prosaskiss ”**Porten mot väster**” (Svenska turistföreningen 1978) sökt fånga skeenden och stämningar vid älven och kajerna .

I själva solnedgången kom de stora skroven glidande nerför älven med soleldar brinnande i bryggventilerna, en del nerlastade till märket, andra åter höga och tomma, med propellerbladen svasslande när de skar ner i det sensommarmjuka vattnet. Strax före lotsstationen vid Klippan slogs det stopp i maskin. En blå

figur, hamnlotsen, svängde över relingen och klättrade nedför lejdaren i lotsekan, som strax efteråt skar ut från fartygssidan. Ett svagt pingel från maskintelegrafan, ett dovt mummel inne i fartygskroppen, och en fräsande blomma grönt propellervatten slog ut från fartygssidan. Navelsträngen var klippt, en värld var född, den egenartade och slutna värld som ett fartyg under gång utgör.

Höga och mörka kom de glidande förbi, gröna wilsonbåtar, grå ahlmarkare, svarta sternhagare, tysta och ångmaskintassande, med väldiga kolröksvingar ur skorstenarna, med kondensvattnet grymtande ur sidorna.

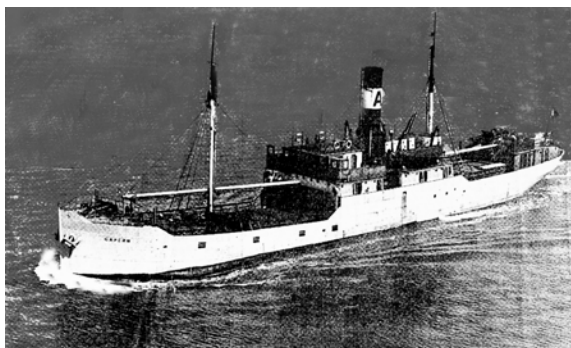
De stora fartygen, transare, johnsare, ostasiatare, wilhelmsenbåtar, hade ofta bogserhjälp nedför "riveret" men här ute lades trossarna av och tusentals tyglade hästkrafter kom skroven att darra när de satte fart, mullrande som fjärran åskväder. Han på kajen såg en akterlanterna tändas. Längre stod den lysande mot västerhimlen, men diset och skymningen fällde så småningom sin tyllridå över den och den försvann bland inseglingsfyrarna.



Sjömansliv på Gaperen och Saxen

Jan Davidsson, docent vid Göteborgs universitet och kunnig sjöfartsskribent är upphovsman till två skildringar av livet på ett par Ahlmarksbåtar under 1930-talet, Gaperen och Saxen. Artiklarna publicerades i Göteborgsposten 1987 och framställningen bär det självupplevdas prägel. De passar väl in i denna biografiska redogörelse, eftersom man genom dem får en bredare och mer ingående kännedom om livet ombord än vad Franks brev hem till Dagny ger.





Järnladyn - den sista i sitt slag

Sommardag på Nordsjön för 50 år sedan. Ångfartyget Gapern är på väg till Vänerhamn med full last av engelskt kol, 1 400 ton. Hon är ensam med ett hav som visar sin väna sida. Luften är varm och frisk, ingen tänker på rytande vinterstorm med grov, överbrytande sjö, överisning och snötjocka.

Några timmar tidigare vinkade lotsen farväl utanför Blyth och ångvisslan hälsade med tre korta signaler. Kapten gav "Full ahead" på maskintelegrafan, det pinglade djupt nere i skrovet och övermaskinisten drog på ånga. Trippelmaskinen svarade lydigt och snart plöjde Gapern fram med 8.5 knops fart.

Från stäven hörs bruset av bogvågen och akteröver försvinner en rak kölstrimma i soldiset. Inom tre dygn är Gapern i Göteborg, där kanallotsen tar vid för sista etappen, den som slutar vid en kolgård i Kristinehamn.

Vid lastningen i Blyth rasade kolet i rännor från järnvägsvagnar till luckorna. Luften var fylld av dån och brak, hela fartyget låg svept i ett svart moln. Koldamm trängde in överallt, det mesta blev nedsotat och besättningsmännen såg ut som svarta morianer. Samtidigt bunkrade Gapern och 50 ton passerade kolstörten för om skorstenen. I kväljande damm skyfflade trimmare kol i hörn och skrymslen dit det inte rasade av sig själv.

Sjöklar

Efter avslutad lastning gjordes ångaren sjöklar. Donkeyman tog upp tryckct på ångpannan och vinschar svarade för det tunga arbetet med skärstockar och tvärbalkar på lucköppningarna. Däcksfolk balanserade täckluckor, lade på presenningar och jagade in skalkningskilar. Sist kom surrningsbommar tvärskepps, tunga don som låstes med bultar. Skeppshandlaren levererade proviant och förnödenheter som vinschades ombord. Andre styrman räknade kollin och jungmän bar undan. "Hökarn" tog emot i sina förråd och kocken fyllde hyllor och lådor. Färskvaror stuvades i isboxen på akterkant av bryggdäck. Under backen hamnade tågvirke och färg, block och reservdelar, allt som "båsen" behövde för underhåll ombord. I salongen diskuterade kapten Jeber och mäklare lastmanifest, certeparti och konossement, signerade tullhandlingar och redde ut ekonomiska transaktioner. Så kom lots och bogserbåt. Maskinen gick igång och mättad stenkolsrök vällde mot land, löstes upp och försvann över hustaken. Förtöjningar enklades och togs hem. Den fyrbladiga propellern roterade och Gapern gled långsamt genom dockporten. Kolvar dunkade rytmiskt och kylvatten pulserade från ventilen i vattenlinjen, när lotsen gav order om kurs och fart.

Tvättar rent

Frivakten går in och sjövakten stämplar löst gods på däck. Ingenting får komma loss, Nordsjön ändrar fort ansikte och Gapern kan slingra och stampa på ett rent otroligt sätt. I rum sjö sopar manskapet rent och spolar koldamm. Becksvart vatten strömmar från däckshus, luckor och däck, söker sig mot spygatter och försvinner i häckvågen. Sakta men säkert får skrov och hus tillbaka en svart eller brunröd färg. Midskeppshuset sina vita sidor och trävirket en glans av fernissa.

Så skaffar man, doften av kaffe och lapskojs har länge kittlat näsan och aptiten är god. "Däckarna" spisar i sin skans om styrbord och "sotänglarna" om babord. Lukt av ångbåt, sjömän och eldare blandas doft av mat, kaffe och tobak. Bysefolket får en paus och lämnar spis och matbestyr, stannar upp på förkant av midskeppshuset och kommenterar en flygmaskin som lågsniffar runt en nitad stålplåtsvärld. En knapp timme senare bryts friden och evighetsarbetet mot rosten sätter igång. Hammare dånar och skrapor gnisslar. Stålbörstar blottar friskt järn och mönjepenslar maskerar i rött.

Allt under kontroll

På kommandobryggan vankar vakthavande styrman av och an, lägger in kursen på sjökortet i karthyttan, begrundar radiopejlen i hyttan intill och växlar då och då några ord med rorgångaren. Jungmannen svarar kort, håller händerna fast kring rattens spakar och blickar eftertänksamt föröver. Kompassnålen dallrar sakta fram och tillbaka över kursstreckets. Rorsman parerar sättningsarna med en spak styrbord, en spak babord; sedan sköter ångstyrmaskinen resten. Bryggan domineras av nakterhuset med styrkompassen, maskintelegrafan, ratten och två talrör. Ena talröret går till "Gubbens" hytt, det andra till maskinrummet.

Vakthavande maskinist håller till på manöverplatsen bredvid pannfläkten och en ångdriven dynamo. Han lyssnar på ljud som talar om att maskinen går ordentligt och behöver bara ta några steg till pådragsventil och omkastningsanordning. Trippelmaskinen sjunger trivsamt och det dundrar i skorstenen. Från maskinkappens vidöppna skylight strömmar svalkande sommarvind och sänker temperaturen något.

Huvudmaskinen granskas med kännarmin, från högtrycks-cylindern nära ångpannan till lågtryckaren längst akter, från maskintoppen i jämnhöjd med väderdäck till maskinstativ och durk. Maskinisten läser av drifttryck och temperatur, vattenpelaren på draget och maskinens varvtal. Allt är under kontroll, den skotska pannan har stipulerade 550 hästkrafter och propelleraxeln snurrar sina 82 varv i minuten.

Hett i pannrummet

Smörjaren kommer från den långa propellertunneln där han kollat tempen på axellagren. Efter en snabb blick på pannans vattenstånd riktar han oljesprutan mot kolvstänger och slider, lager och gejdarrar. Han rör sig försiktigt, utrymmet är begränsat och rördragningarna legio.

Ångpannans eldstäder sitter på akterkant och eldaren seglar framlänges över Nordsjön. Trots motvindsbrassade ventilatorer är det hett i pannrummet och svetten rinner av denne fyrrummets aristokrat, som med jämna mellanrum skyfflar Newcastlekol i fyrarnas glödade gap. De ger en massa slagg som han slejsar, skrapar och kastar i en plåttunna. Sotiga senor och muskler glänser och svetttraggen används ideligen. Lämparen - en av de lägst stående ombord - hissar upp slagg och dumpar i sjön. Sedan fortsätter han sitt viktiga värv i kolboxens dammiga luft. Fyrarnas kolslukande

gap måste mättas. Med kraft och precision sprider "sotängeln" kol över rostarna - på dygnets fyra-fem-sex-timmarsvakter skall man skicka in sju ton.

Kapten ensam

Kapten Jeber residerar i en salong med mahogny i väggnar och plyschmöbler. Mannen med makt och myndighet, besättningsmännens gud, har gått igenom ekluten och bor komfortabelt i rum som är rederiets fönster mot omvärlden. Stuert - "Hökarn"- och mässgrabben månar om honom. Då och då umgås kapten med "Förste mästare" men är annars den ensamme ombord. Står en timma på bryggan med blicken fäst på ingenting, lutar sig långa stunder över kortet, inspekterar på däck och i hus - och försvinner bakom stängd dörr. Kapten lever som han lärt och har ansvaret för Gapern, 15 man och en värdefull last. Ve honom om något går snett eller om han kolliderar med sjölagen. Rederi, lastägare och assuradörer kan göra hans tillvaro allt utom lättsam.

"Halvdäckare"

Ångfartyget Gapern levererades 1918 som Torleif Hugo till Red. AB Torleif i Landskrona. Hon var nummer tre i en serie om åtta likartade fartyg som Helsingborgs Varf började bygga året innan. Längden var 66,3 meter, bredden 10,3 och djupgåendet 4,4 meter. Som nybyggd mätte ångaren 926 bruttoton. Torleif Hugo var en av de hundratals halvdäckare i handelsflottan, de flesta "second hand"-köp från utlandet.

Fartygstypen kompenserade ett volymbortfall i aktra lastrummet till följd av tunneln mellan maskineriet midskepps och propellerhysan i akterstaven. Genom att höja "quarterdeck" - mellan poop och midskeppshus - fick man ett halvdäck som gav namnet "raised quarter dec". Lastad låg en sådan båt varken på näsan eller tog sjöar hämmningslöst över backen.

Midskepps hade ångaren en för sin tid rymlig salongs- och befälsinredning och längst akterut, i poopöverbyggnaden, separata skansar för fyra eldare och sex däcksmän. En lysmaskin gav ljus överallt men det betydde inte att elektriciteten fick användas hur som haver. Mellan gryning och skymning fick man hålla tillgodo med fotogen-och karbidlyktor. Två lastrum betjänades av en 2,5 tons

- och två 3 tonsvinschar, ångdrivna liksom ankarspelet på backen och förhållningsspelet akterut.

Torleif Hugo blev så småningom Gunborg av Trelleborg och medlem av Malmros-familjen. I samband med ägarebytet byggde man ut styrhytten på förkant och gav bryggvingarna angelägna skydd mot vind och sjö. 1929 såldes ångaren för 300 00 kronor till Ahlmarks i Karlstad – Sveriges äldsta rederi i kontinuerlig drift, grundat 1847 - och blev som Gapern rederiets första båt i fart på Nordsjön.

Skogsprodukter – plank, bräder, massa och props - och järnmalm var den vanliga utgående lasten medan kol, koks och salt, tackjärn och styckegods fyllde lastrummen på hemresan till Väneren. Varje last betydde åtskilliga hamnanlöp, men rationell lasthantering var ett okänt begrepp och tiden kostade inte mycket pengar.

Den 28 juli 1943 sänktes Gapern av flygbomber i Hamburgs hamn, varvid matros Eliasson omkom och flera man skadades. Gapern sjönk men blev en tid därefter bärgad. Hon bogserades till Göteborg, där trotjänarinnan blev ombyggd och moderniserad. Sedan gick hon ytterligare 15 år för Ahlmarks och såldes 1960 för upphuggning.

Den sista koleldade steambåten försvann ur flottan, en ”järnlady” som på sin tid var en ”fulländad skapelse” och utstrålade ”kylig effektivitet och perfektion”. Ett barn av sin tid, en individualist med något av pionjäranda över sig. En av de många som satte färg på Göteborgs hamn och älven och med namn efter den vackra sjö som ligger halvannan mil nordöst om Karlstad.

Jan Davidsson GP 1987





Sjömansliv på ångaren Saxen

Ångaren S/S Saxen gick i sjön år 1921 från F. Schichaus varv i Elbing, Västtyskland. Hon lastade ca 1500 ton och var enkel-däckad, kraftig och mycket god i sjön. Då var Saxen en typisk "three islands-båt" med kort back och poop samt ett ganska långt däckshus med maskin och brygga. Silhuettlinjen var knyckigt bruten och framhävdes ytterligare av en smal skorsten, halvtomma master och en lodrätt uppstigande förstäv. Akterskeppet fick sin form av halvcirkel-ellipsformad häck, vilken likt en avsats sträckte sig ut över vattnet akter om rodret. År 1933 införlivades Saxen med Ahlmarks flotta och seglade sedan för det anrika karlstadsrederiet – Sverigeäldst i sin genre - i mer än ett kvarts sekel.

Benämningen three islands-båt uppkom därav att när ett sådant fartyg siktades till sjöss, så framträdde de tre överbyggnaderna först som öar vid horisonten. Dessa överbyggnader gav bland annat fördelen av stora utrymmen under däck för bulklast, till exempel

kol, salt och spannmål, och tillät stora däckslaster av koks och trä. Till andra världskriget var three islandsbåtar mycket vanliga i vår handelsflotta och sågs särskilt ofta i Nord- och Östersjöfarten. Överbyggnaderna skyddade mot överspolning och fyllde en särskilt viktig uppgift på stormresor. Givetvis hade man säkrat lasten väl före det båten lämnade en hamn - trä och props med surrningsvajar och stöttor längs brädgångarna, koks med stöttor och trådnät - men däckslast kunde likväl gå förlorad i brottsjöar, som fick båten att slingra och stampa.

Det inträffade att man fick sumpas hela däckslasten och i en rytande vinterstorm var sådant arbete förenat med livsfara. Jobbet sög musten ur män som slet och drog, sargades och slogs med en glashal last. Under sådana omständigheter var sjömansvisans romantik mycket långt borta.

Dåligt betalt

Sjöfolket hade dåligt betalt för sitt slit och fick hålla tillgodo med enkel skaffning och spartanska login. Likväl, som gamla pratade de mest om "govädersresor" med varma vindar och blått hav, om doften av fur och gran och ett fint kamratskap. Underliga mekanismer styr vårt minne och väl är det.

Under backen hade Saxen fyrmansskansar för matrosar och jungmän och med den vanliga inredningen av fasta bord och bänkar, över- och underkojer samt skåp för personliga tillhörigheter. Ofta kryddade fukt och "väggmadam" denna "komfort" som fick ljus från bogventiler och svaga glödlampor eller osande karbidlyktor.

Längst förut fanns ett litet tvättrum med wc och roströda kondensränder på skotten. Som närmaste granne hade man bogankarnas kättingtrummor.

På akterkant backen låg om styrbord ett båtsmansförråd och om babord en mäss med trivsel som faktisk ambition. Luften var mättad med matos, tobaksrök och svett, den kunde laddas med förbannelser över båt, skeppare och redare. Men vanligen pratade

man om vardagen och om upplevelser på olika håll i världen, om flickor, drömmar och förhoppningar.

Smället från kortlappar och prasslet från sönderlästa tidningar hörde till en anspråkslös miljö, där dragharmonika och fiol kunde locka fram stämningar, som på ett underligt vis förträngde en grå verklighet.

Eldare och lämpare bodde akterut och nära en propelleraxel som mullrade och vibrerade. I grov sjö rusade maskinen så snart propellern vispade luft och då kunde ingen röst göra sig hörd. Man förbannade maskinisten, som inte kunde passa trottelventilen, ”mäster” som levde gott i det fina däckshuset och bolaget som pinade folk i en nitad och kolosande plåtlåda.

Midskepps bodde befäl, kock och mässkalle i hytter runt maskinkapp och fartygskök, granne med kolboxarnas störtluckor. Köksgrabbarnas hytt låg strategiskt mellan ”byssa” och befälsmäss. Deras arbetsdag började tidigt och slutade sent. Mellan bestyren kunde de koppla av i mässen och i gott väder på akterkant däckshuset vid isboxen för färskproviant.

För det mesta stod kocken vid kolspisen, omgiven av grytor och plåtar, baktråg och köttkvarn. Varma sommardagar såg man alltsomoftast hans rödbrusiga ansikte i en ventil.

Ingen enkel uppgift

Stuert beställde provianten som kocken skulle bereda och tillreda på ett sätt som befäl och manskap kunde godta. Uppgiften var inte enkel, skaffningen var mager och enformig. Den fick också blandat mottagande. Mässkalle svarade för serveringen och denne alle mans slav var alert en bra del av dygnet. Tonåringen skulle ju också städa hytter och gångar, putsa och feja, diska, tvätta och bära kol. Kalle drömde om att en dag bli stuert, ”hökare”.

Befälhavaren residerade förstås på styrbordssidan av däckshuset, i

en snyggt möblerad och ganska rymlig hytt. ”Gubben” behövde bara några steg för att komma till badrum och toalett, ”mäster” däremot fick ta sig dit över öppet däck trots att han var minst lika mäktigt i sina domäner som kapten på däck.

Man fick lära sig anpassningens svåra konst. Fartygssamhället var en liten och isolerad värld, med sträng rangskillnad och med rötter i segelfartygsepoken. Befälhavaren angav tonen och kunde göra salongen till en trivsamt samlingsplats men också ett rum som man gärna undvek.

1-ans och 2-ans lucka låg för om midskeppshuset, 3-ans och 4-ans akter därom. Saxen hade ångvinschar och 3-tons bommar som svängde över sidan med gajar och toppades när däckslasten var hög. Hennes trippelångmaskin gav 8.5 knop, dessutom en behaglig rytm åt ett 70 meter långt och 10 meter brett skrov.

Saxen hade klassat många gånger och förbättrats en hel del, när Eriksberg byggde om henne till en konventionell halvdeckare. Detta inträffade 1943 och innebar först och främst att akterdäcket höjdes och att 3-ans och 4-ans lucka gjordes större. Lastvinschar och bommar följde med i denna förändring som akter om däckshuset fick Saxen att se ut som en ”Fredrikstadare”. Nya förordningar resulterade i 2-manshytter för manskap samt toalett och tvättrum med duschar. Det var ett modernt fartyg som lämnade göteborgsvarvet.

År 1954 klassade Saxen för sista gången och fyra år senare gick hon och systerbåten Visten till Donsö för upphuggning. Två f d three islandsbåtar lämnade vår handelsflotta efter lång och trogen tjänst i fart med skogsprodukter, kol, koks och malm. Paragrafbåtar tog över på deras fält.

Ett seglationsår

Trettondagsafton 1936 lämnar Saxen Otterbäcken med 1485 ton malm för Rotterdam. Det är bitande kallt och nyis breder ut sig så långt ögat når. Fartyget går för sakta maskin och lämnar efter sig en rökplym som sakta upplöses i intet. Lastrummen är bara halvfyllda och fungerar som präktiga resonanslådor för isflak som

dunsar mot skrovet. Det bullrar och knakar, kvider och gnyr. All trivsel är bortblåst och man arbetar under surmulen tystnad.

Vänersborgsviken tar emot med tjock is och Saxen följer med möda en bogserbåt. Ljudnivån blir förhatlig och man meddelar sig med varann genom gester och minspel.

Tre dygn senare börjar lossningen i Rotterdam, där skeppshandlaren levererar färskproviant och ”stores”. Sedan styr ångaren kurs mot Tyne, där kol väntar för Göteborg.

En strejk bryter ut i dockorna och det dröjer tre veckor innan lasten rasar ombord. Det blir dryga dagar med rosthacka och pensel i råkalla lastrum och underhåll av spel och vinschar på däck.

Otåligheten växer, irritationen likaså. Man vill bort från den trista omgivning, där pubar och Seamen’s mission strider om själarna.

1390 ton kol fyller till luckkarmarna när Saxen ger sig i kast med ett vresigt Nordsjön. Hemresan blir minst av allt angenäm med snöglopp och en sjö som får ångaren att stöta och rista.

Stormportar befriar däckerna från floder av vatten och allt skakar när propellern lämnar vattnet.

I pannrummet svettas eldare över vitfytrade ugnar, sprider mödosamt elden över rostarna och balanserar med skyfflar och slejsar. De far illa i hettan och hanteras hårdhänt av plåt och balk. Lika svårt har lämpare som kärrar fram kol från boxarna och hivar aska i sjön. Hettan i stockhålet och kylan på däck suger musten ur dem. Ibland får de en stunds vila på varma gretingar, i sällskap med ”däckare” som kommer från vinterkylan för att värma sig och torka blöta kläder. Efter långa arbetspass kastar man i sig maten och stupar i ”bingen”, svettig och sotig.

En kolresa följer från Leith i Skottland och därefter två resor med gatsten från Lysekil till Ghent och Rotterdam. Den holländska storhamnen levererar koks och med hög däckslast ger sig Saxen av mot Göteborg. Hon går med reducerad fart genom dimbankar på ett vårblankt hav. Luften är rå, allt dryper och det känns olustigt rätt.

Sjölivets bästa sidor

Det är sommar när ångaren börjar skeppa trä och massa till England och Holland. Hon ger ett gott intryck, som förhöjs av nymålat skrov och klarlackat trä. Sjölivet visar sina bästa sidor. Befälsfruar och barn är passagerare och familjelivet blomstrar. Alla njuter av ett glittrande hav och friska, salta vindar, komforten i salong och hytter, kockens anrättningar och upplevelser i främmande hamn. Ingen vill riktigt tro att sjölivet har en annan bister sida.

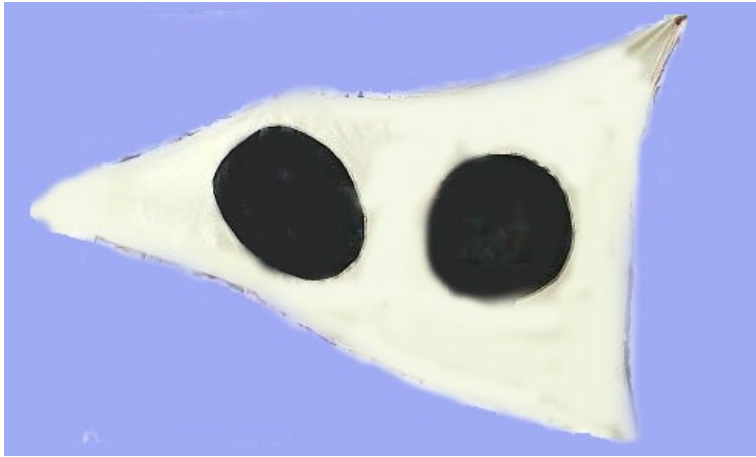
I juni lossar Saxen i Trondheim och går sedan i triangelfarten på Vänern – England – Norge. Hon tar svavel i Trondheimsfjorden och lossar ett gult pulver i Vänerhamn. Det tränger in överallt, missfärgar och fräter, får halsen att svida och ögonen att rinna. I jämförelse med det är koldamm ganska oförargligt, fastän det sätter sin färg på kläder, mat och dryck. Helst vill man lasta sådant som ger några timmars efterarbete med spolslangen; trä och massa sitter fint. Det kan man plocka in på alla tänkbara ställen, till exempel i halvtomma kolboxar.

Juldagen 1936 kommer Saxen med svavel till Uddevalla och den 28 december avslutar hon lossningen i Göteborg. Året resulterar i 33 frakter och en bruttoinsegling på 413000 kronor. Themsenmyningen och London toppar listan över icke-nordiska hamnanlöp och ser den gråmålade threeisländaren vid åtta tillfällen. Rotterdam kommaer på andra plats med hälften så många anlöp.

Vanligen behöver Saxen fyra dygn att komma dit från Vänern och samma tid behövs för en resa till London eller för att ta norskt svavel till hemmavatten.

En sak är säker; ångaren passerar inte Göteborg utan att Christoffersson & Andersson på Skeppsbron har levererat proviant, däcks-och maskinstores.

Jan Davidsson GP 1987



Mellanspel som kontrollofficer under spanska inbördeskriget

Jan Davidssons skildringar av livet ombord till sjöss på Nordsjön och i hamnarna ger oss en god bild av hur arbetsvillkoren kunde te sig för styrman Frank Johnard under åren 1934 - 1938.

Han tjänstgjorde på s/s Saxen, s/s Regulus, s/s Alstern, s/s Delphinus och s/s Visten fram till september 1938. Då berättar han i ett brev hem till Dagny, som den 13 augusti nedkommit med en son, att han just ankommit till London redo att börja sin anställning som kontrollofficer i den internationella noninterventionskommitténs tjänst. Det spanska inbördeskriget hade pågått i två år. För att förstå det händelseförlopp, där Frank kom in som en av de många aktörerna i utkanten av skeendet, är det nödvändigt med lite bakgrundsfakta. Spanien leddes efter första världskriget av en militärdiktatur under general Primo de Rivera i samförstånd med

kungen som hette Alfons XIII. Men 1930 föll både diktaturen och monarkin och vid lokalvalen 1931 segrade de republikanska partierna stort. Den vänsterregering som tillträdde hade ett omfattande reformprogram för att modernisera ett stagnerat näringsliv och samhälle, men på grund av världsdepressionen hade man svårt att komma till skott. Därtill kom de stora inbördesmotsättningarna mellan vänstern och högerblocket och mellan etniska och kulturella minoriteter, som krävde mindre centralstyre och ökad regional självständighet. En växande borgarklass som önskade större inflytande och en överdimensionerad krigsmakt med politiska ambitioner komplicerade bilden ytterligare liksom även det ansträngda förhållandet mellan den mäktiga katolska kyrkan med 30000 undersysselsatta präster och munkar och den sekulariserade republiken.

Omvärldens inställning till de inre spanska motsättningarna hänger ihop med den internationella kamp mellan demokrati och diktatur som präglar Europa under 1930-talet. Engelsmännen är ganska kluvna. De är rädda för en kommunistisk expansion i Medelhavet, där England har sina strategiska maktpositioner, eftersom Sovjetunionen backade upp den republikanska sidan.

Men lika osmakligt för dem är Hitlers och Mussolinis stöd för högerblocket och de rebelliska militärerna, eftersom en framgång för dem skulle rubba maktbalansen på kontinenten till de nazistiska och fascistiska staternas fördel. Fransmännen har samma betänkligheter som engelsmännen men för deras del tillkommer risken att bli inringade av ett nazistiskt Tyskland i öster och ett ev. kommunistiskt Spanien söder om Pyrenéerna.

I juli 1936 startar ett uppror mot republiken i den spanska Afrikaarmén i Marocko och general Franco lyckas med tysk och italiensk luftbrohjälp ta över trupper och materiel i fastlandet och fortsätta offensiven där. Han erkänns av sina kollegor som regerings- och statschef och har trupperna enbart under sitt kommando.

Nu börjar ett långt och blodigt inbördeskrig, som inte slutar förrän på våren 1939. Den republikanska sidan fick förstärkning

av omkring 40000 Spanienfrivilliga från olika länder, däribland 500 från Sverige, men många av de stridande på den republikanska sidan slogs inte för att åstadkomma en parlamentarisk demokrati utan för att till slut kunna genomföra en socialistisk revolution.

Frankrike och England ville absolut hindra ett nytt storkrig i Europa och söka begränsa konflikten till Spanien och föreslog ett noninterventionsavtal med innebörden att undertecknande stater skulle förbinda sig att inte stödja någon av de krigförande sidorna med vapen, ammunition eller krigsmateriel.

Så småningom anslöt sig 25 nationer till avtalet, däribland Sverige. Det hade bildats en Non-Intervention Committé som hade sitt första sammanträde i London den 9 september 1936 under brittiskt ordförandeskap. Den skulle vara ett forum för avtalsstaterna att lösa problemen med hur non-interventionsavtalet skulle genomföras och efterlevnaden kontrolleras.

En kontrollplan utarbetades av en subkommitté The International Board for Non-Intervention, dock inte utan meningsskiljaktigheter mellan stormakterna om hur kontrollen till havs med örlogsfartyg skulle gå till. Till slut enades man om att istället ha neutrala observatörer i hamnarna och på fartygen.

I efterhand kan man konstatera, att det hela var ett politiskt spel för gallerierna, eftersom det läckte som genom ett såll in krigsmateriel till de stridande parterna. Tyskland och Italien stödde Francosidan med soldater och med flygplan som fick Francos nationalitetsbeteckningar. Den tyska Condorlegionen deltog under högersidans flygblem i bombningar (Guernica) och Sovjetunionen sände vapen och ammunition till folkfronten. Dock hade även de samtida aktörerna helt klart för sig vad som pågick. Men som den brittiske utrikesministren Eden sade: A leaky dam is better than no dam at all.

Fartygstrafiken på Medelhavet var ingalunda riskfri under denna period. Tyska och engelska örlogsfartyg visade musklerna, italienska ubåtar opererade, handelsfartyg torpederades eller flygbombades av olika parter och många båtar sänktes med åtföljande förluster i människoliv.

I våra dagar är det vanligt att FN sänder ut observatörer för att kolla läget, skilja stridande parter åt och över huvud taget verka för fredliga lösningar. Under trettio-talet var detta inte någon regel. FN:s föregångare NF (Nationernas Förbund) deltog inte i ovan beskrivna förhandlingar. Organisationen var i slutet av sin tillvaro påtagligt handlingsförlamad och orkeslös.

Det svenska deltagandet i non-interventionskommittén var ganska givet, eftersom Sverige liksom andra småstater under mellankrigstiden sökte säkerhet genom kollektiv samverkan framför allt genom Nationernas Förbund. I februari 1937 utfärdades en lag om förbud mot export av krigsmateriel till Spanien. Den 5 mars 1937 tillkom så en lag angående åtgärder för att förhindra frivilligas deltagande i kriget och ävenså ett stopp för frivilliga att bege sig dit.

I mitten av april samma år kom tillämpningsföreskrifter utfärdade av Kommerskollegium, som gällde svenskt deltagande i internationell övervakning för att upprätthålla förbuden. Däri anges som observationshamnar bl.a. Gibraltar, Dover, Cherbourg, Palermo. Där var kontrollörerna stationerade. De hade rätt att gå ombord och kontrollera last och passagerare på fartyg destinerade till Spanien. Vidare skulle de närvara vid lossning och kunna öppna kollin för att kontrollera innehållet. En svensk administratör för non-interventions-kommitténs kontor i Palermo utsågs, kommandörkapten A. Giron.

Inbördeskriget fortgår och blir allt mera intensivt allteftersom Francosidan avancerar. I juli 1938 startar den republikanska sidan den sk Ebrooffensiven och striderna fortsätter hela hösten 1938, men Francosidan slår tillbaka offensiven. Under samma år omkommer två svenska kontrollofficerare vid flygbombardemang av fartyg som de medföljde i tjänsten.

Omvärldens uppmärksamhet riktas emellertid på hösten 1938 mera på Tjeckoslovakienfrågan än på kriget i Spanien. Tyskland pressar fram en överenskommelse i München med Chamberlain och Daladier, som ger världen ett kortvarigt hopp om fredlig lösning och Tyskland fritt spelrum att efter ett halvår inför-

liva hela Tjeckslovakien med Tyskland.

Att Frank ansökte om tjänst som observatör framgår inte av något brev till hustru Dagny men förmodligen har de diskuterat för- och nackdelar under Franks semester sensommaren 1938. Den främsta anledningen till att han ville ha tjänsten var säkert ekonomisk och att det inte var alldeles riskfritt att röra sig i krigszonerna spelade då mindre roll. Att han hade lite av våghalsighet i blodet minns man från hans dagbok från tremastade barken Winterhude 1928, då han ett slag under seglatsen funderar på att följa med författaren Håkan Mörne på en längre upptäcktsresa i Sydamerika.

Den 20 september 1938 berättar Frank i ett brev till Dagny, som nu bor med deras två barn i en tvårumslägenhet med jungfrukammare på Sylvestergatan 8 i Göteborg (Johanneberg) att han nu är framme efter en gropig resa över till Tilbury och London och har anmält sin ankomst på Astor House. Efter en omfattande pappersexercis och vaccinationer får han besked att bege sig till kontoret i Dover och därifrån blir det taxi till ett pensionat. Boende ingår i löneförmånerna, som är ganska anständiga om man jämför med vad man kunde tjäna som 1e styrman i Ahlmarks 1938. Det var 300 kronor/månad och fri kost ombord.

Man kan fråga sig hur det går att klara familjehushållet på 300 kronor i månaden. Om man tittar på vad det kostade att handla livsmedel mm av livets nödtorft i tidens penningvärde förstår man att det var möjligt. En liter mjölk kostade 24 öre, ett kilo smör 3.16 kr, ett tjog ägg 2.11, ett kilo torsk 0.88, ett kilo bröd 0.62, ett kilo köttfärs 1.84. Kaffet var relativt dyrt - 2.98 per kilo. Ett par barnskor 2.20, en barntröja 4.50, herrskjorta 6.25. Hyra för en tvårumslägenhet med jungfrukammare var 75 kr/månad. En krona år 1938 skulle motsvara ungefär 27 kronor 2014. För en vuxen kan matkostnaden per dag beräknas uppgå till omkring 1.50 - 2 kronor. Lunch på en restaurang kostade 1.50.

Lönen som kontrollofficer var 33 pund/månad men med sjöutlägg och krigsrisk kunde den gå upp till 45 pund eller mera vid vistelse i Spanien. Pundet stod i ungefär 20 kronor så skillnaden mot styrmanslönen blev rätt avsevärd. I Dagnys sporadiskt förda kassabok

noteras under denna tid ett välkommet tillskott i hushållskassan med engelska pund på inkomstsidan. Sammanlagt deltog ungefär 500 observatörer från olika länder i sjökontrollen.

Tillvaron i Dover är av breven hem att döma rätt angenäm. Frank väntar på att få order om att gå ut med något fartyg, men det dröjer och under tiden kan han utnyttja det goda sensommarvädret och bada i Dover och andra badorter vid kanalkusten. Efter det slitsamma jobbet i flera år som styrman på Ahlmarks båtar med arbete dygnet runt och avbrutna sovttider är villkoren här mycket goda och innebär en välförtjänt fast lite långtråkig vilopaus med full lön, som han påpekar. Ett brev till Dagny av den 2 oktober berör Münchenöverenskommelsen. Han skriver att *krigshotet nu verkar vara borta* men att det under några veckor var mobilisering både av armé och flotta och fullt av militärer i Dover.

Längre fram på hösten finner Frank att pensionatsrummet är ganska kyligt (engelsmännen eldar som bekant inte i onödan!) och att den engelska maten med visst understatement är något enförmig, men - säger han stoiskt - man vänjer sig vid allt.

Den 1 november berättar Frank i brevet hem, att han nu är i Spanien och har besökt hamnarna i Santander och Bilbao. Han medföljer som kontrollant en tysk båt, s/s Jason, och bor i en stilig förstaklasshytt med rinnande kallt och varmt vatten, men han får inte lämna fartyget utan måste ständigt ha det under uppsikt. En särskild vimpel med svarta cirklar på vit botten är hissad på fartyget för att visa undersökande krigsfartyg att kontrollofficer är ombord.

Han noterar namn och resmål för de 10 passagerarna - de flesta tyska köpmän - och gör upp en detaljerad lista med uppgifter om lasten, som bestod av stycke gods såsom linfrö, fältspat, automobil delar m.m. Vid lossningen i Santander hade han låtit öppna några lådor och säckar som stickprov på innehållet. Han lugnar Dagny med att det inte förekommer flyganfall här på Atlantsidan. Den 18 december byter han stationeringsort till Palermo på Sicilien och av brevets ljusa ton märks, att klimatet här är avsevärt mer tilltalande än att huka under de engelska höstregnen. Han bor på ett bra ställe, ett pensionat som heter Aurora Suisse, men någon

julstämning vill inte infinna sig, då man kan plocka färska apelsiner och citroner från träden tycker han, när han hälsar familjen god jul. Han har gått på sightseeing i Palermo och besett stadens sevärdheter, bl.a. katakomberna under ett kapucinerkloster.

”Väggarna fulla med benrangel insvepta i säckar, kistor på golvet osv. Konstigt nog var luften rätt bra därnere fast torr. Sedan gick vi ut och tittade på apelsin-och citronträdgårdarna strax utanför stan. Det var betydligt trevligare.” Nyårsdagen 1939 skall han följa med en engelsk båt, s/s Stratford, till spanska ostkusten meddelar han från kontoret i Palermo med utsikt över bergstoppen Monte Pellegrino. Beklagar att han pga valutarestriktioner inte kan sända hem pund från Palermo utan måste göra det i Gibraltar.

I början av februari skriver han, att sedan Barcelona fallit i Francosidans händer den 26 januari har fartygstrafiken blivit glesare. Han har mycket ledig tid efter vaktpassen på kontoret och har promenerat på den härliga badstranden och druckit kaffe på en badrestaurang. Den italienska maten faller honom på läppen, möjligen kan det bli lite för mycket makaroni ibland. Men en fin biffstek hägrar och får det att vattnas i munnen, och det vill han genast ha när han kommer hem.

Hemkomsten kan snart vara förestående för man håller på att avveckla en del av observatörerna, eftersom Francosidans seger verkar vara given inom några veckor och då behövs ingen Non-Intervention längre. Men Frank är besluten att hänga med i tjänsten tiden ut, så att en utlovad gratifikation på 800 kronor skall hamna i hans plånbok. Och så blir också fallet. Den 4 mars 1939 slutar hans tjänstgöring och en månadslön betalas ut jämte inestående semester och andra expenser. Ett tackbrev från Non-Interventionskommittén åtföljer tjänsteintyget, som uttrycker kommitténs uppskattning av kontrollofficerarnas arbete för ”peace and goodwill”. Ett särskilt omnämnande får de 10 observatörer däribland fyra svenskar, som omkommit i samband med krigshandlingar.

Den 31 mars nådde Francos arméer sina sista mål med inmarschen i Madrid och inbördeskriget var över men inte segrarnas förföljelser av de besegrade. Kriget kom att kasta sin slagskugga över Spanien långt fram i tiden.

Segerparad i Madrid april 1939



Odysseus hemkomst - skeptisk son Bengt



Mars 1939 i Göteborg



Dover 1938 F.Johnard E.Kekonius



T.v. en ung finsk kontrollofficer, Jorma Multanen, i Dover. Han gav år 2010 ut sina minnen från tjänstgöringen , 97 år gammal!





Int. brigaderna marscherar mot fascismens orm



Tyska Condorlegionen störtlöbombar med Stukaplan i Spanien. Nedan Picassos berömda målning Guernica, en baskisk stad som bombades i april 1937. Picassos berömda verk från samma år visar oss krigets vansinne och civilbefolkningens lidande.





Här bodde Frank under tjänstgöringen i Palermo



Kapucinerkatakomberna i Palermo

Kapucinerorden är en gren av franciskanerorden och grundades 1517. Antalet munkar i orden ökade kraftigt i slutet av 1500-talet och det behövdes gravplats för döda munkar. Därför grävdes en krypta i anslutning till kyrkogården för att kunna förvara de balsamerade kropparna. Inte bara munkar utan även vanliga människor kom att begravas här. Över 8000 kroppar skall finnas i katakomberna, hängande i nischer längs väggarna, liggande i öppna kistor eller sittande. De är klädda i vanliga kläder eller säckväv och uppvisar olika tillstånd av förgängelse



Åter till sjöss med Ahlmarks

1939 – 1940

Efter semester är det dags för sjölivet igen för Frank Johnard och i maj 1939 fortsätter han på s/s Visten först som 1e styrman och sedan som befälhavare där och därefter på s/s Mercurius fram till dess inkallelseorder kommer från marinkommando Syd med inställelse den 11 maj 1940 i Karlskrona. Finska vinterkriget och invasionen av Danmark och Norge i april har påskyndat den svenska mobiliseringen och upprustningen nu när krigshandlingarna plötsligt har kommit alldeles in på den fredliga svenska stugknuten. Den tyska ockupationen av Norge innebar att stora delar av de svenska försvarsplanerna måste göras om utifrån nya förutsättningar, befästningar byggas och trupper omgrupperas.

Världslaget har under året som gått dramatiskt förändrats i och med krigsutbrottet i början av september 1939. De europeiska stormakterna var nu invecklade i ett storkrig igen och återverkningarna på sjöfarten skulle bli mycket omfattande. Efter den tyska invasionen av Danmark och Norge den 9 april 1940 lade

tyska flottan ut ett antal minfält i yttre Skagerack med ca 13000 minor. Vidare installerades tyskt kustartilleri vid Hanstholm på Jylland och Kristiansand på norska kusten med skottvidd på 55 km. Den s.k. Skageracksspärren kom att dela den svenska handelsflottan, så att ungefär halva tonnage hamnade utanför spärren och fick segla för de allierade. Mellan 14 april - 10 juni sänktes 13 handelsfartyg och ett antal fiskebåtar i detta område av minor eller torpeder. 1940 var överhuvud ett tungt år för svensk sjöfart. 56 fartyg gick förlorade, 8 togs i beslag av krigförande makt och omkring 100 sjömän miste livet. Den svenska sjöfarten begränsades nu till Östersjön och svenska kusten. I september 1940 lyckades Sverige genom diplomatiska förhandlingar få tillstånd en överenskommelse om lejdtrafik, som innebar att några svenska fartyg försedda med särskilda kännetecken erhöll tillstånd av båda krigförande parter att passera spärren med eskort, för att nödvändiga varor till det svenska folkhushållet skulle kunna importeras.

Om månaderna till sjöss efter världskrigets utbrott i september och fram till inkallelsen till beredskapstjänst i maj 1940 har Frank inte skrivit särskilt mycket i breven hem, förmodligen för att inte oroa dem därhemma.

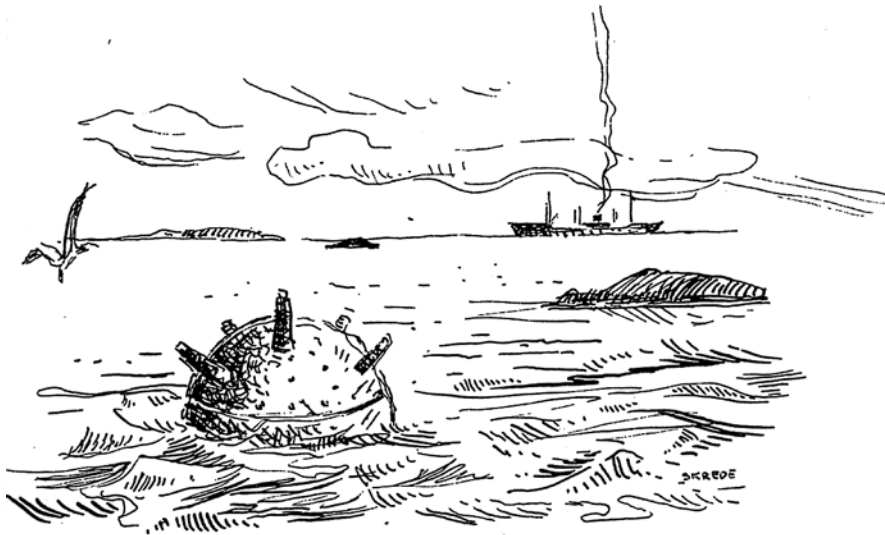
En annan befälhavare i Ahlmarks, Gösta Nilsson, som tjänstgjorde under denna tid berättar i Jan Davidssons bok "I sjöfartens tjänst" några episoder från just den här hotfulla och riskfyllda perioden.

"1939 var jag befälhavare i S/S Mercurius och fick den 3 september i Trollhättans sluss veta att det andra världskriget brutit ut. Vid ankomsten till Karlstad mönstrade större delen av besättningen av. Det var svårt att skaffa folk men två dagar senare var besättningen fulltalig. Med last av styckegods avgick vi till Antwerpen via Göteborg för proviantering och instruktioner angående den rutt som måste följas: Gå innanför tremilsgränsen i Sverige och Norge, styr från Lister 50 sjömil rätt västerut och sedan ned mot den holländska gränsen.

Första påminnelsen om kriget fick vi i form av drivminor vid Schouwen Bank. De var lätta att se på dagen men ack så svåra i mörker. Utan missöden anlände vi till Antwerpen. Efter lossning avgick Mercurius i ballast och fin väder till Immingham. Vi fick ständiga rapporter om drivminor men tog ingen som helst notis om dem. Minorna fanns ändå inte på samma ställen som de hade blivit rapporterade i radio. Före avgången hade vi i Göteborg fått ombord ett 6 mm musergevär och nu gällde det att skjuta minor. Samtliga försök utföll till deras fördel, kulorna bara rikoschetterade mot de konvexa sidorna. Efter kriget berättade en befälhavare att en mina

sjönk efter 120 träffar och då utan att ha exploderat.

Anlände till Immingham och ankrade på redden. ... Avgick efter lastning. ... Rutten blev densamma som på utresan, alltså över till holländska gränsen, därifrån upp till 50 mil väst Lister och vidare till Göteborg. På denna trad fortsatte Mercurius till den 28 december; då jag mönstrade av. Ett undantag gjordes för att få julen hemma. Efter moget övervägande styrde vi i mörker med alla ljus släckta från Arendal över till Vinga. Lotsen kom ombord och frågade om vi hade hört talas om drivminor. Inga kommentarer.”



Svenska löpsedlar vid krigsutbrottet sept. 1939.



Genom ubåtsperiskopet

Mineringar i Nordsjön 1940



Mineringarna i Nordsjön enligt Times. Utdrag ur Nautisk Tidskrift nr 1 1940.



Mina eller torped?



Beredskapstiden i flottan

1940 – 1945

Av Frank Johnards stamkort från militärtiden kan man utläsa några fakta. Längd 175 cm, blodgrupp 0, första tjänstgöring i flottan 200 dagar, uttagen som däckspersonal. Under kriget omfattade hans tjänstgöring i beredskapen totalt 1911 dagar med början 10 maj 1940 och hemförlovning 4 augusti 1945. För många svenska män i värnpliktsåldern betydde beredskapstiden ändringar i studieplaner och yrkesverksamhet och även sämre ekonomi än i det civila livet. Familjerna kunde i regel inte flytta med familjeförsörjaren till förläggningssorterna, som var spridda över Sverige. För lantbrukare

innebar en inkallelse, att hustrun tillsammans med äldre släkt eller barn måste försöka driva verksamheten på gården så gott det gick.

Frank kom tack vare sin behörighet som sjökapten att befordras till fänrik och sedan värnpliktig löjtnant i flottan och stationerades i olika hamnar på sydkusten. Första placeringen var Oskarshamn och han skriver den 16 juli att dagarna går raskt med prejningar, semaforering, skjutövningar och bad. Han försöker få tag på en bostad till familjen men i Oskarshamn har det inte byggts något de senaste 100 åren skriver han. 1940 – 41 gällde stationeringen Åhus och familjen bestående av Dagny och två barn kunde bosätta sig där en kortare tid. I Åhus hyrde Frank nämligen övre våningen i en tvåfamiljsvilla tillhörig familjen Ottoson, belägen i en talldunge med råkor i topparna. En skjuten råka drygade ut köttransonen för familjen. Det var en ovanligt snörik vinter i Skåne detta år och gigantiska snögubbar kunde byggas i trädgården. Men med tanke på barnens skolgång befanns det emellertid vara bäst att till hösten flytta tillbaka till Uddevalla, eftersom Franks kommenderingar och stationeringsorter växlade så länge kriget pågick.

För Frank, som till sin karaktär var en typisk handlingsmänniska med utpräglade ledaregenskaper syntes beredskapstiden ganska enförmig, och han beklagar sig ofta i breven hem över att det inte är tillräckligt att göra och han har svårt att finna sig i att beredskap betyder väntan. En korrespondenskurs i spanska ger lite omväxling liksom deltagande i pistolskyttetävlingar.

I ett brev vintern 1943 tycker han ändå han har det bra jämfört med soldaterna på östfronten men i ett annat funderar han på att söka värvning som officer i den engelska flottan och delta i det pågående sjökriget. Men han stannar kvar på hemmafronten och på våren 1945 när kriget går mot sitt slut blir tonen i breven mer optimistisk. Arbetsuppgifterna har också ökat beroende på avvecklingen av sjökontrollens olika kontor.

Hemförlovningen den 4 augusti var mycket efterlängtd efter mer än 5 års beredskapstjänst och vid 36 års ålder kunde det civila livet börja på nytt för honom. Familjen hade då utökats med en dotter, född 1941.



Affischer på offentliga platser.



Brevmärke "Till förmån för svenska soldater och deras behövande anhöriga". Kostade 3 öre.



4/11 - 43



F. Johnard KPK:s mästerskytt.

Karlshammns pistolskytteklubb hade i går mästerskapstävling å armépistol m/07 å skjutbanan vid "Röda ladan". Vädret var inte det bästa: grå och disig luft försvårade sikten. Mästerskytt blev F. Johnard, som därmed fick en inteckning i det av direktör E. Fernström skänkta ståtliga vandringspriset. Fjölårets mästare, Wågeus, föll redan bort i första skjutlaget. Tävlingen omfattar 2 precisionsserier mot tavla, 1 serie mot 1/3-fig. på 40 meter och 1 serie mot 1/1-figur på 50 meter.

De bästa resultaten blevo: 1) F. Johnard 127 p.; 2) Hugo Paulsson 123 p.; 3) Gustaf Andersson 117 p.; 4) Ernst Olin 108 p.; 5) Sixten Uller 107 p.

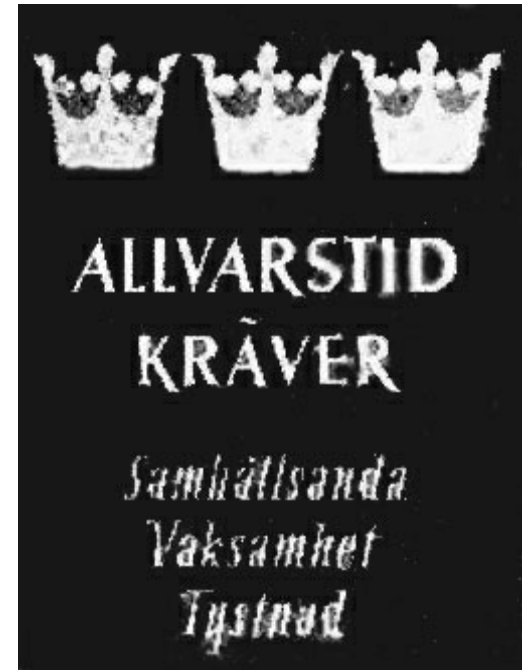
Karlshammns pistolskytteklubb

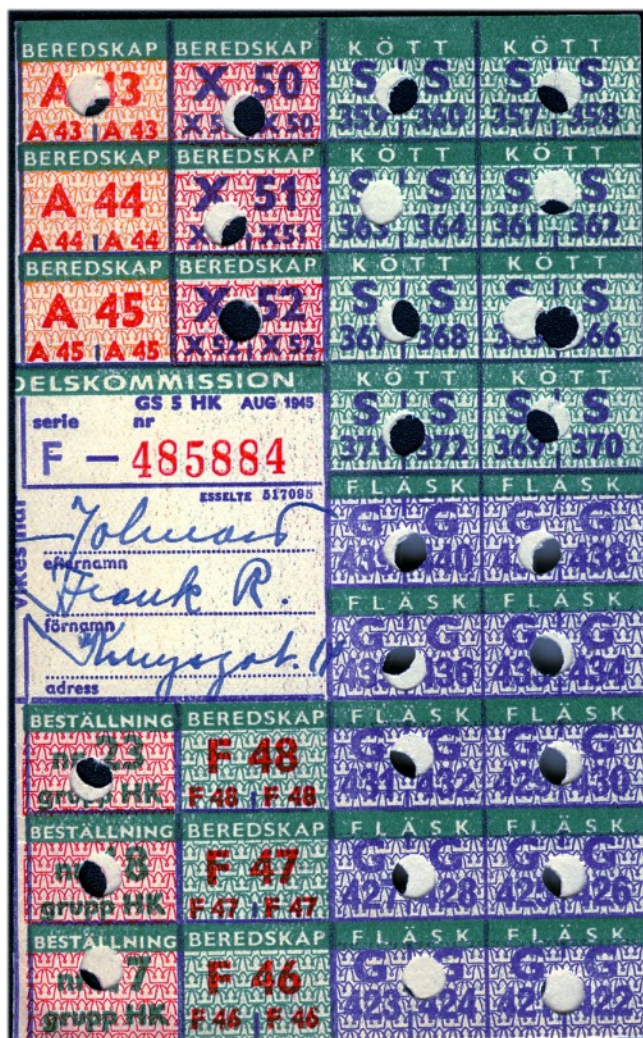
tävlingar på söndagen om Karl Hansons vandringspris rönt trots det mindre gynnsamma vädret stort intresse från medlemmarna. Det var första gången som skjutning om priset gick av stapeln, enär man förra året på grund av ammunitionssvårigheter måste inställa tävlingen. Som segrare utgick F. Johnard, vilken ganska snart skilde sig från de övriga och till slut stod som segrare med 91 poäng. Han hade ganska kraftigt konkurrens av G. Lindell, som kom som nr två med endast 1 poäng mindre. [Tävlingen var dock ej utan spänning, ty efter tavelserierna att döma såg det till en början ut som om P. Landén skulle ta hem priset. Han misslyckades emellertid med figurserierna och föll därmed ganska kraftigt tillbaka.

De bästa resultaten blevo: 1. F. Johnard 91 poäng, första inteckning i vandringspriset. 2. G. Lindell 90 p. 3. F. Wågeus 79. Därefter följde 4 man på 77 poäng, nämligen G. Andersson, E. Olin, H. Lindeberg och P. Landén.



Visitationspatrullen





Ransoneringskort från 1945 för kött och fläsk. Ransonerigarna började införas i mars 1940 och gällde då importvarorna te och kaffe. I april samma år efter den tyska ockupationen av Danmark och Norge ransonerades socker. När Skageracksspärren hade upprättats och hindrade svensk sjöfart västerut blev det brist på många varor och ransoneringskort infördes på tvål, kakao, bröd, fläsk och smör. 1941 kom mjöl och gryn, kött, ägg och ost att tillfogas.

Tilldelningen var inte särskilt riklig. 1941 skulle ett halvt kilo kaffe per person räcka i 15 veckor. 1942 var köttansönd 150 gram i veckan per person.

Myndigheterna satsade på att det alltid skulle finnas gott om mjölk och den var inte ransonerad liksom inte heller fisk. Mjölken användes alltmer som utdrying i matlagningen och kunde bidra till att hålla närings-tillförseln på en hygglig nivå. Ransoneringskort avvecklades stegvis under åren 1945 - 1950. Kaffet blev fritt först 1951.

Hemmafronten 1944 Bengt, Ulla, Olle





Efterkrigstid

Tillbaka till Ahlmarks 1945 - 1948

Att återvända till den civila tillvaron efter kriget innebar till en början till synes inte så stor omställning. Krigstidens restriktioner försvann visserligen men ransoneringarna på en del varor var kvar ytterligare någon tid. Det älskade kaffet släpptes inte fritt förrän 1951.

Men tiden efter 1945 innebar på många sätt en vändpunkt för Sverige och svenskarna. Landet hade klarat sig från krig och förstörelse och medan större delen av Europa hade ett påfrestande återuppbyggnadsarbete framför sig hade Sverige en oskadad produktionsapparat och en tillverkningsindustri med produkter som starkt efterfrågades liksom råvarorna trä, papper och järnmalm. En långvarig högkonjunktur börjar med låg arbetslöshet och stark ekonomisk tillväxt. Med 40-talets stora barnkullar stod landet demografiskt stabilt och det fanns många i arbetsföra åldrar. Vägen framåt kantas av en rad politiska beslut som efterhand

bygger ut folkhemmet till en välfärdsstat.

1948 kom en ny sjöarbetstidslag i vilken 8-timmarsprincipen genomförs till fullo. 1951 får vi en semesterlag med bestämmelser om tre veckors betald semester för alla arbetstagare. Lag om generellt allmänt barnbidrag kom 1948 - 260 kronor per barn och år. 1955 införs allmän sjukförsäkring.

För att åter anknyta till sjöfarten ökade efterfrågan på tonnage för den uppåtgående världshandeln. Krigets förlorare Tyskland och Japan var tills vidare borta från fraktmarknaden. Rederierna beställde nybyggen och varven i Göteborg och på andra orter hade goda tider och framtidsutsikter. Efterfrågan på sjöfolk steg och därmed också lönerna.

Ahlmarks återupptog den väletablerade och lönsamma traden Vänerhamnar - Västeuropa och återanställde gärna Frank Johnard, nu som befälhavare på s/s Saturnus. Detta fartyg byggdes på Eriksberg 1917 och var på 950 dw och hade en maskinstyrka på 450 hkr. (Dödviktston = den sammanlagda vikten i ton av vad fartyget kan bära av last och bränsle till lastmärket.) Det var en typisk kanalbåt av en sort som kallades akterladdare liksom systerbåtarna Mercurius och Delphinus med maskin, kommandobrygga, däckshus och bostäder akteröver. Vid 36 års ålder och efter ca 15 år till sjöss hade Frank nått dit han strävat under många arbetsamma år och blivit herr kapten med ansvar för fartyg, last och besättning. Bostadsutrymmena för befälhavaren på båten var mera ståndsmässiga med salong, sovytt och skrivhytt.

Ofta gick resorna till den engelska staden Hull och regelbundenheten underlättade planeringen av hemkomsttider för att träffa familjen. Minorna från kriget var inte på långt när borta och minsvepning pågick under flera år. Sjöresan över Nordsjön fick göras i svepta leder, vilket innebar att från Göteborg sattes kurs mot norska Lindesnes och därifrån mot fyren Flamborough Head norr om Hull. De svepta lederna var ingalunda säkra och ett stort antal fartyg blev minsprängda även under åren närmast efter kriget.

Några utdrag ur Franks brev till Dagny från den här tiden belyser Franks tillvaro som befälhavare och hans svårigheter att ha koll på det som skall göras på hemmaplan.

Dieppe den 29/1 -46

Hej Älskling!

Tack för brevet jag fick i England, men som vi kom in på morgonen och gick på kvällen hit till Dieppe, fanns ingen chans att besvara det meddetsamma.

Vi kom hit igår och går ikväll till Llanelly uppe i Bristolkanalen för att lasta kol på Frankrike. Blåser västerlig vind ute, så det blir nog ingen vidare lugn resa. Här i Dieppe var det första invasionsförsöket 1942 om Du minns. Staden är inte så värst illa medfaren, men alla de stora hotellen och casinot på plagen äro nedbrända. Här är en del tyska krigsfångar, som arbeta som byggnadsarbetare på hamnmagasin och sådant. De tycks åtminstone få mat ordentligt men f.ö. just ingenting. Har stannat och talat med en del av dem då jag gått upp till mäklaren och givit dem ett par kakor engelsk choklad, vilket de tycktes uppskatta.

Här i Frankrike är fattigt och tråkigt nuförtiden. Man kan inte känna igen det från före kriget. Du kan hälsa Tante (Dagnys mamma) att hennes paket gick till en lots i Granville o han trodde inte sina ögon när han fick detta gratis. ...

Lappen på mina inkomster har kommit från rederiet. Bara hälften av krigsrisken skall vi skatta för, kom ihåg det för all del.

...

Llanelly den 9/2 -46

Hej Älskling!

Inte för att jag fått något brev från Dej, men jag får väl skriva ändå. Hoppas Du fått mitt brev från Frankrike som jag skickade den 29/1. Du må tro att vi haft en resa på 11 dygn från Dieppe hit upp till Llanelly i Wales. Vädret var rent ut sagt djäkligt. Vi kom in hit idag vid middagstiden och ger oss iväg i morgon söndag vid 11-tiden. Som väl var klarade vi oss utan större haverier. Men tanklocket vart läck på grund av alla de hårda sjöar eller vågor som hoppade emot. Nu hoppas jag faktiskt att vi skall få bättre tur med vädret när vi nu gå ned till S:t Malo i Frankrike. Därifrån skall vi gå upp till en plats norr om Liverpool som heter Workington och lasta en last med beck på Brest. Man är ju inget vidare förtjust i de här Atlantresorna med denna lilla båten, särskilt i ballast. Hoppas allesammans äro all right hemma. Hade brev från Ange och Ida idag, hälsa dem att jag snart skall skriva bara vi få tid i hamn.

.....

Middlesborough 9/3 -46

Hej Älskling!

På väg ut igen efter bara fyra timmars lastning skriver jag detta i all hast för att sända med lotsen. Hoppas Du inte är sjuk raring. Jag har inte fått några brev här heller från Dig. Kanske de har kommit bort på vägen, vilket inte är att undra på som förhållandena fortfarande äro. Vi är på väg till Caen i Frankrike o skall troligen gå därifrån till Antwerpen för att lasta på Sverige. Om allt går bra borde vi väl vara hemma i mitten eller omkring den 20:de. Allting beror ju på vädret. Hoppas ungarna är all right. Man hinner knappast komma in till kaj i en hamn förrän man är på väg ut igen, ett förb. spårvagnsåkande! Dåligt väder hade vi hit upp och tjocka när vi skulle angöra hamnen men allting gick bra som väl var. Jag skall försöka skriva till Dej från Frankrike eller Belgien men jag misstänker att jag är hemma fortare än breven. Nu tjocknar det till uppe på bryggan så jag får gå upp.

...

Seaham Harbour 6/3 -47

...

Nu har vi fått reda på att vi ska lasta här i Seaham för London och därefter gå till Blyth för att lasta en ny kollast för Ipswich, en liten plats nära Yarmouth. Sedan skall vi antagligen gå till Rotterdam för att lasta koks till Gbg. Så där har Du programmet. Dom (rederiet) är rädda att ta upp oss i isen igen så därför får vi väl vara landsförvista ett slag. ...

Vi gick från Hartlepool i tisdags em. och kom in här på onsdag morgon med natthögvattnet, turligt nog för det började blåsa upp till snöstorm och då kan man inte gå in i de här hamnarna när sjögången är för kraftig.

Antagligen har väl inte vädret varit sådant att de har kunnat börja lägga på det nya taket ute på Raneberg o reser Du ut där så glöm för jägarn inte att påminna Kalle om ryssjan som han skulle göra till mig.

...



Saturnus under lastning i Vänerhamn 1946

