



## Ordförandens spalt

Fredag den 3 maj och lördag den 4 maj arrangerar Sjöhistoriska museet, som är den del av Statens maritima och transporthistoriska museer, ett Sjöhistoriskt forum i Kalmar. Arrangemanget är årligen återkommande och genomförs på olika platser i landet. I år är det vår tur i Kalmar att stå som värdar.

Inbjudan vänder sig främst till aktiva vid sjöfartsmuseer, varvs-historiska föreningar och andra intressenter inom det maritima ämnesområdet. I programmet medverkar representanter från lokala-, regionala- och nationella museer.

Fredagens program inleds kl 10 på Kalmar Läns museum. På lördagen kommer deltagarna att besöka Kalmar Sjöfartsmuseum, Olof Trätälja och bogserbåten Nalle.

Kalmar Sjöfartsmuseum är en av evenemangets medarrangörer.

Medlemmar som känner att det skulle vara trevligt att ägna några dagar i sommar åt museet är varmt välkomna att höra av sig. Som museivärd möter man många trevliga besökare. Riktigt roligt!

I detta nummer av KSM Bulletinen får vi fortsätta följa Harry Sandbergs spännande skildring av sitt liv till sjöss. Vidare kan vi läsa en episod som en av våra medlemmar var med om då han 1967 var 2:e maskinist i Gotlandsbolagets *Visborg*.

På sidan 4 finns kallelse och program för Sjöfartsföreningens årsmöte den 15 maj på Sjöfartshögskolan.

Claes Wollentz

## KSM-bulletinen

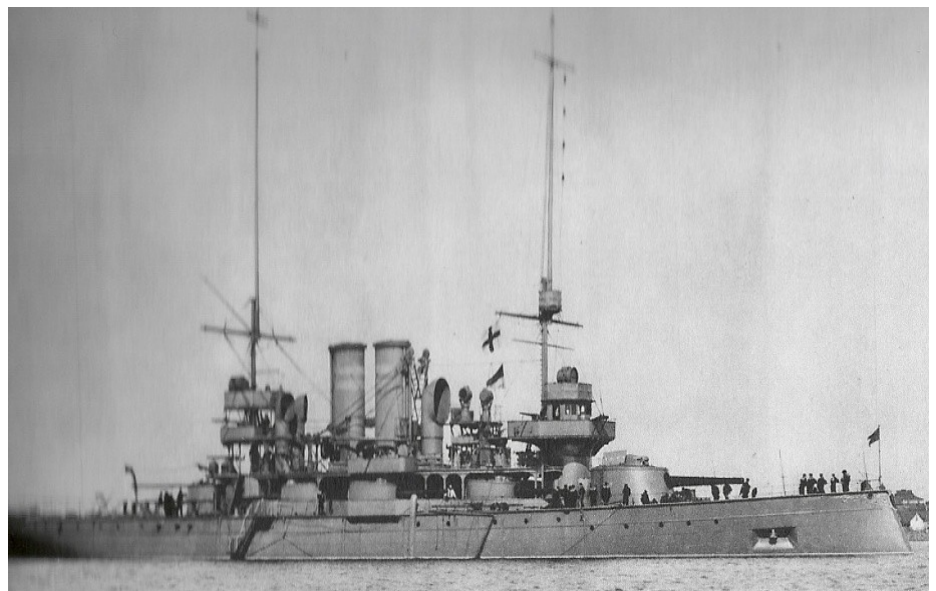
Nr. 58 - 2024

Redaktör & ansvarig utgivare Claes Wollentz

## Värnplikt och styrmansexamen J H Sandbergs minnen

*Johan Harry Sandberg, föddes i Roslagen 1886. Han blev sjöman, sjökapten, redare och lärare vid Navigationsskolan i Kalmar. Harry var under flera år ordförande för Kalmar Sjöfartsförening och Sjöfartsmuseum. I tidigare nummer av KSM Bulletinen har vi fått följa med på hans resor – här fortsätter berättelsen från Bulletinen 54.*

Vid hemkomsten från Oskarshamn anmälde jag mig till värnpliktstjänstgöring och ryckte in den 10 januari 1907. Jag var uttagen som signalmatros på pansarbåten *Svea* som låg stationerad vid Alkärrret på Djurgården. Ingen landpermission förrän man kände befälet och kunde hälsa. Värnpliktstjänstgöringen varade i sex månader och jag utskrevs den 30 juni 1906. Det var ett minne av goda kamrater, hyggligt befäl och av pansarbåten *Tapperheten* som snart därefter gick på grund utanför Sandhamn under befäl av kommandör Ulff, som senare var examinator vid Kalmar Navigationsskola, då jag tjänstgjorde där som lärare i författningskunskap.



*Pansarbåten Svea.*

August Andersson från Rumshamn och jag reste i augusti månad 1907 ned till Kalmar för prövning till inträde till styrmanklassen. Ett divisionstal klarade jag upp, men ett decimalbråk klarade jag ej vid första uppvisningen, inte heller vid andra, men då gav läraren mig ett tillfälle att se svaret så jag gick till bänken och satte decimalkommat på rätt plats och saken var klar. Vid examen senare var det bara en elev som låg över mig. Jag fick i premie en signalkap.

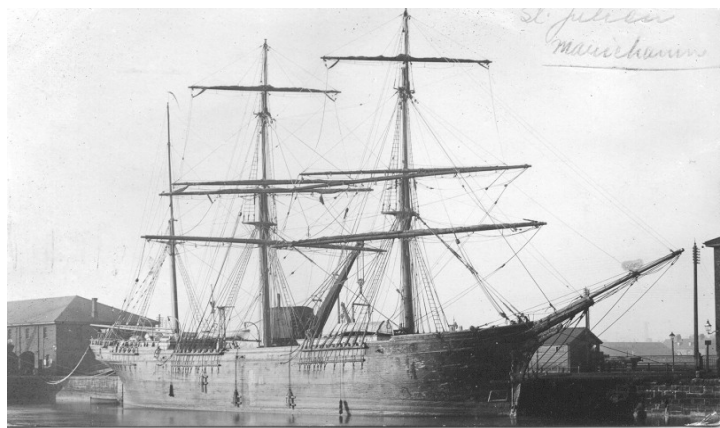
Min lilla fästmö Maja (Maria) vilken slagit ut alla andra tycken, ansåg att jag skulle försöka komma in i ett rederi med ångare. På det örat hörde jag ej utan mönstrade 1 juli 1908 ut som andre styrman på en 1700 tons bark, *St Julien*, hemmahörande i Mariehamn, men liggande upplagd i Stockholm. Jag kunde ej taga hyra på något annat än det som förde segel. Så hade jag också varit med min far under skolloven sedan 1894 till 1898. *St Julien* hade legat upplagd i Stockholm sedan föregående år. Isnåten hade ej blivit omsedda, vilket vi senare fick erfara. Redaren hette Mattson och hade flera fartyg, jordbruk och droghandel sades det. Det första jag hade att göra var att ta ombord den proviant som en liten vedskuta kom med från Åland: potatis, vete- och rågmjöl, smör, hemsaltat fläsk och kött, ärtor och bruna bönor samt ytterligare proviant från skeppshandlare i Stockholm. Kapten Alexej Karlsson tog med sig sin fästmö Safira från Sottunga, där också kaptenen och stuerten var hemmahörande. Annars var besättningen bestående av finnar, estlänningar, danskar och svenskar. Första styrman var från Åbo och när vi kom till Storfors rymde han och for tillbaka till Åbo. Jag blev i ett huj förste styrman.



*Harry Sandberg omkring 1909.*

Lasten bestod av split-wood och vi hade ett fyrtiotal fruntimmer som stuvade lasten. Varje kväll fick besättningen stå i pumparna 1-2 timmars tid, varför många rymningar förekom, så hade t ex den norske lättmatrosen rymt en söndagsmorgon. Kaptenen skaffade en häst och vagn och vi for upp mot Åby. Där gick han på vägen och vi lyfte honom upp i vagnen och tog honom ombord på fartyget. Han fick sedan arbeta ombord på dagarna men till kvällen efter kvällsmaten låste jag in honom i en reservhytt akterut. Det tog sin tid att lasta ombord split-wooden så det hade blivit mörkt en dag när jag skulle hämta in norrmannen men då var

han borta. Från Stockholm fick vi fyra man med en Sveabåt. De bad att få gå iland på söndagsmorgonen för att köpa kniv och gaffel och mugg. Av de fyra som kom från Stockholm kom bara en tillbaka ombord, en präktig dansk. Skutan fick ett dåligt rykte sedan besättningen efter att ha skiftat fartyget från Storfors till Brännfors, sedan strejkat att pumpa läns. Då kom skepparen akterifrån med revolver i höger hand och den finske *båsen* [båtsman, förman för däcksmanskapet] med en lång järnkoffernagel och tvingade pojarna ut. Samtidigt hade ett 40-tal kvinnor kommit ombord för att göra upp om stuvning av lasten. De störtade huvudstupa ned i sina båtar och lämnade fartyget. När lugnet återstälts kom de dock tillbaka och uppgörelse träffades om betalning för stuvjobb. I min oskuld tänkte jag ej på faran att på kvällarna gå upp till dansbanan och dansa med flickorna. Den mäklare som klarerade *St Julien* klarerade också SS *Waldemar* då jag som befälhavare på detta fartyg kom upp till Ursviken 1912. Han sade att ungdomen lovat märka mig, men de trodde att jag var finne och hade stor respekt. Nog hade jag kniven till hands då jag som artig kavaljer följde flickan hem till porten.



*"St Julien" liggande i Hull december 1908.*

Skutan blev till slut lastad och Alexej och Safira vigdes i Byske (stuerten och jag var med som bröllopsvittnen) och Safira följde sedan med till Hull. Vi hade otur på resan och vinden blåste bara emot. Besättningen var emellertid belåten ty de fick varje vakt en flaska brännvin som de köpt av kattdrejarna i Öresund, men som jag tagit hand om. Stuerten bakade bröd men så tog jätten slut och han kokade jäst med hjälp av humle, potatis och socker. För att få fart på jäsningsen fyllde han jätten på flaskor och placerade dem så att hans egen kroppsvärme fick göra resten av jäsningsen. Stuerten hade sin hytt akterut och en natt vaknade jag av en kraftig smäll som högljutt och synligt omtalade att jätten var färdig. Tak och väggar hade målats med jätten. När vetemjölet var slut så blev det rågbullar och jag kan ännu i minnet se lotsen vid Spurns fyrskepp som lömskt tittade på det svarta brödet innan han bröt små bitar av det och stoppade i mun.

I England var det före första världskriget helt okänt att äta svart bröd, det var hundkex. Under kriget gällde bestämmelsen att mjukt bröd ej fick förtäras tidigare än 24 timmar efter gräddningen – säkerligen en viktig bestämmelse, men omöjlig att kontrollera.

*(Fortsättning följer.)*

## 2:e maskinist i Visborg

*En kort historia från mitt "rika" liv på de sju haven, men den här historien hände faktiskt i närområdet - Östersjön.*

Året var 1967, sommaren stod för dörren. Jag hade avlagt maskinteknikerexamen i Härnösand 1965 och hade nu kommit in på Sjöbefälsskolan i Stockholm för att läsa "chiefen". Jag hade tillbringat ett och ett halvt år som "uteseglare" bl a ett år i Caribbien. Men det var några sommarmånader kvar tills att jag skulle börja och tog chansen att få ett korttidsvikariat för att slanta på lite pengar till bankboken. Det brukar vara bra att ha lite buffert när man studerar.

Eftersom mina föräldrar bodde i Enköping tog jag tåget upp till kungliga huvudstaden och avlade ett besök på sjömansförmedlingen som låg granne med Sjöfartshotellet vid Slussen. På den tiden fick man ju arbeta vid arbetsförmedlingen så jag blev erbjuden en gammal passagerarbåt som Gotlandsbolaget ägde. Inget drömfartyg, men jag skulle bara ha ett jobb under sommaren och tackade ja till det jobbet. Jag hade dessutom fått mitt maskinteknikerbrev så därför ansåg jag mig kunna det mesta om allting ombord på ett fartyg.

Jag fick jobbet som 2:e maskinist, det var antagligen inte så många sökanden. Skutan hette *Visborg* och var byggd 1939 så det var väl den sista kronan Gotlandsbolaget ville "suga" ur henne innan skroten.

Gotlandsbolaget hade fått för sig att dom skulle konkurrera med dom stora drakarna på Östersjön, Silja och Viking line. Följaktligen började dom med en linje mellan Norrköping och Mariehamn, tre tur och retur resor i veckan och en "extra" dag i Norrköping eftersom veckan som bekant har sju dagar. Passagerartillgången var väl inte lysande men det brukar ju ta en viss tid innan man kan börja skörda den stora vinsten. Så vi tuffade på med de få passagerare vi hade.

Det var flera av besättningen som nog hade varit ombord sedan skutan var ny. En av besättnings medlemmarna var en "timmerman" av den gamla stammen, han betraktade skutan som sin och skötte och pysslade med det mesta ombord. Plötsligt skulle han emellertid gå på semester, jag tror att han inte hade haft semester de senaste tio åren. Då uppstod ett problem, vem skulle kunna ersätta honom under den tid han var hemma? Det blev ett möte ombord hur det skulle göras och efter mycket dividerande mellan chiefen och skepparn bestämdes att jag, 2:e maskinisten, skulle ta en av hans viktigaste uppgifter ombord. Timmermannen skötte nämligen om styrmaskinen.

Man bestämde att jag skulle få instruktioner av honom med det snaraste eftersom arbetet var mycket viktigt.

Så han kom och hämtade mig för min första lektion i styrmaskinens handhavande. Jag följde med honom upp på bryggan, där det satt en ventil inuti roderpulten som skulle öppnas. Sedan travade vi ner i styrmaskinen och där satt en handpump en sk "nikkepump". Med den skulle man göra

200 pumps slag före varje avgång, och sedan skulle man gå tillbaka till bryggan och stänga den ventilen.

Det var ju inga större problem tyckte jag, "gubben var nog bara lite mossig som trodde att det skulle vara något problem för mig att sköta om det i några veckor". Det var nämligen bara vid avgång man skulle göra denna procedur.

Timmermannen var emellertid kvar ombord ett par veckor innan han skulle resa, och varje dag under den här tiden då jag mötte honom frågade han om jag hade klart för mig hur jag skulle sköta rodret. Jag började bli trött på hans omtanke så jag såg fram emot den dag han skulle åka och jag fick ta hand om rodret själv.

Den dagen kom till slut och vid avgång från Norrköping skulle han resa hem till Gotland. Tro det eller ej, han kom ner i maskin till mig en sista gång och frågade om han skulle stanna ombord ifall jag inte klarade av både ventilen på bryggan och "nikkepumpen" i styrmaskin. Ta det bara med ro, jag har hela proceduren klar för mig så du kan åka hem, svarade jag. Han luffade iväg ner för landgången och ropade upp till mig att "jag stannar här tills att ni har lämnat kajen så jag ser att allt går bra".

Det blev dags för avgång och jag gick upp på bryggan och öppnade ventilen med stort V, och lullade sedan ner i styrmaskinen och pumpade på "nikkepumpen", men jag tänkte att det där med 200 pumps slag lät lite mycket så jag kortade ner den proceduren till 100 slag, och sedan gick jag till bryggan och stängde ventilen innan jag fortsatte ner i maskin, jag hade nämligen vakten.

Det var naturligtvis det gamla systemet med maskintelegraf, och när dom började manövrera så blev det ovanligt många fram/back manövrar och sedan ringde dom från bryggan att rodret inte fungerade. Jag sprang det snabbaste jag kunde upp till bryggan och öppnade ventilen och ner i styrmaskinen och pumpade 200 slag med "nikkepumpen" denna gång.

Så upp till bryggan igen och stänga den berömda ventilen. För att komma till bryggan den kortaste vägen fick jag springa över båtdäck och när jag slängde ett getöga ner på kajen så stod timmermannen där och jag kunde läsa på hans läppar "vad var det jag sa ..."

Jag lärde mig i alla fall att man inte ska vara alltför stor i korken, dom gamla kanske vet mer än en ung maskinist med maskinteknikerbrev i fickan!

Jag fick äta upp det en gång till senare då jag läste Norrköpings tidningar och där stod det att *Visborg* var det första fartyg som hade gått på tvären ut från Norrköping.

Jag är 78 nu och förhoppningsvis lite mer jordnära i dubbel betydelse.

Kent Lifberg



Kalmar Sjöfartsförening

## Årsmöte 2024

Jag hälsar alla medlemmar i Kalmar Sjöfartsförening välkomna till vårt årsmöte onsdagen den 15 maj kl 18.00. Vi kommer som vanligt att hålla detta på Sjöfartshögskolan med start i sal MA 118 för att sedan flytta till en intilliggande sal för umgänge och smörgåstårta. Precis som vanligt.

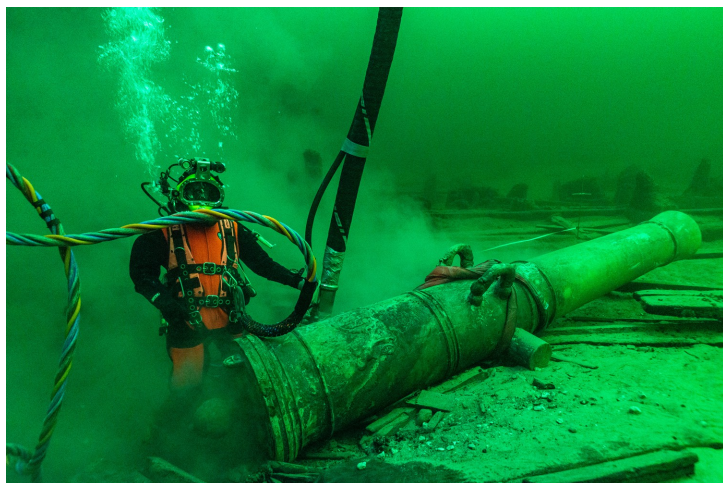
Lars "Kronan" Einarsson kommer till oss och berättar om arkeologi på havsbotten. Hur jobbar man under vatten? Vilka särskilda hänsyn behöver tas? Vilka förutsättningar finns för säkert arbete på havsbotten? Vi kommer att få svar på alla dessa frågor!

Hälsar Rolf B Bertilson/Ordförande

Anmälan om deltagande vid årsmötet senast onsdag 8 maj till:

Rolf B Bertilson tfn 0705 905 820  
[bertilson@telia.com](mailto:bertilson@telia.com) eller till.

Peter Bergman tfn 0705 49 78 72  
[pe.bergman44@gmail.com](mailto:pe.bergman44@gmail.com)



## Nya föremål i samlingarna

Med jämna mellanrum får vi fina föremål som gåva till museet. Nyligen fick vi en sextant med en spännande historia. Den har tillhört seglaren Robert Nyborg som bland annat gjorde en ensamsegling jorden runt. Tillsammans med sextanten fick vi berättelsen om hans äventyrliga liv.

## Varvsarkivet på museet.



Är du nyfiken på Kalmar Varvs historia? Då är ett besök i "Varvsarkivet" på Sjöfartsmuseet givet. Här finns det mesta från 1900-talets varvsverksamhet samlat. Allt är digitaliserat så ett knapptryck – och du hittar det du söker. Fördjupa dig i handlingar, ritningar, fotografier, halvmodeller, modeller med mera. Välkommen – men slå en signal först.

## Stiftelsen Kalmar Sjöfartsmuseum

Kontaktpersoner för Kalmar Sjöfartsmuseum är:

Ordförande: **Claes Wollentz** tel 0733-40 50 12  
Skattmästare: **Robin Ländin** tel 070-875 54 63  
Sekreterare: **Manne Dunge** tel 0733-30 92 49

Kalmar Sjöfartsmuseum finns på Södra Långgatan 81, 392 31 Kalmar.

Museet är öppet söndagar kl 12-16.

Stängt midsommarhelgen.

Sommaröppet 24 juni – 16 augusti dagligen kl 12-16.

Aktuella öppettider se museets hemsida. För bokning av besök, ring 0480-158 75.

Museet drivs ideellt och vi har inte regelbunden bemanning, men vid frågor ring 0480-158 75.

Medlemsavgiften i Kalmar Sjöfartsförening är 150 kr per år för enskild person och 200 kr per år för familj. Plusgiro: 59 24 79-0. Medlem har fritt tillträde till museet.

e-post: [kalmarsjofartsmuseum@gmail.com](mailto:kalmarsjofartsmuseum@gmail.com)

hemsida: [www.kalmarsjofartsmuseum.se](http://www.kalmarsjofartsmuseum.se)