

MED SJÖMÄN

Sjövärlden

EN TIDNING FRÅN STIFTELSEN SJÖMANSKYRKAN I STOCKHOLM-SJÖMANSINSTITUTET // NR 1 2009

**MÖT TORBJÖRN CRUTH
- VÅR NYE ORDFÖRANDE**

**OVE ALLANSSON OM
ATT SÄTTA PUNKT**

**SJÖMANSKYRKAN
I GÖTEBORG - EN
FYRKLÖVER DET
SKIMRAR OM**

PRIMA MARIA

**MARIA BJÖRNSTAM TROTSADE ALLA
MANLIGA LAGAR OCH BLEV SVERIGES
FÖRSTA KVINNliga SJÖKAPTEN**

Att vara där Du är

Alla bland oss kan reflektera över de budskap som kommer oss till del via olika medier. Gång på gång återkommer uttryck som ”allvarliga tider, dystra tider, svåra tider”.

Svårigheterna och kriserna löser av varandra i olika skepnader, överallt i världen. Vårt eget land, och den välfärd som vårt land är känd för, utgör inget undantag. Kriserna, oron på arbetsmarknaden, ekonomiska svårigheter, människors utsatthet i form av hemlöshet, missbruk och sjukdom, tilltagande våld och hatbrott, som ofta drabbar oskyldiga, försämringar i vårt välfärdssystem, såväl när det gäller ungdomar som våra äldre, är huvudrubriker i medierna. Listan kan göras än längre.

KRISITUATIONER är inget nytt i människans vardag. Även bibeln talar om nöd och olyckor, om onda och svåra tider. Det som nu sker gör att allt fler människor blir ängsliga och oroar sig över morgondagen, blir förtvivlade och modlösa, trasiga och uppgivna.

Människans största behov är trygghet. Därför är det också lätt hänt, att under trygga och ordnade förhållanden, glömma hur viktigt det är att bygga ut beredskap inför svåra tider. Detta gäller såväl vår jordiska vardag som vår Gudsrelation.

Under det senaste året har jag mött fler och fler medmänniskor, såväl från sjömanskyrkans målgrupp som utanför vår egen verksamhet, vilka på ett eller annat



”Vårt stora misstag är att vi tror oss möta Gud enbart i kyrkorummet och i helgerna.”

sätt inte längre orkar och förmår att leva sitt liv fullt ut. Det tuffa samhällsklimatet har svept in i mångas vardag och slagit tryggheten i spillror.

Dessa svåra situationer gäller allt som oftast inte enbart ekonomiska svårigheter, utan också alla de problem som följer i den ansträngda ekonomins kölvatten, såsom tvister i äktenskapet, barnens utanförskap, arbetslöshet, själslig och kroppslig sjukdom, uppgivenhet och

maktlöshet. Inte sällan saknar den drabbade kunskap om var hjälpen finns att få.

I en kris behöver vi förlita oss på Guds och medmänniskors hjälp. Alla ni som besökt Sjömanskyrkan under årens lopp, känner till att våra diakonala insatser står till buds om ni själva eller någon i er omgivning hamnar i en nödsituation. Det vi kan erbjuda är att finnas till som samtalspartner, hjälpa till att reda ut situationen, hänvisa och slussa vidare om hjälpsvaret ligger hos någon annan organisation, och/eller bistå med våra diakonala medel för att initialt underlätta situationen.

I EN VARDAG då kriserna avlöser varandra finns Gud. Vårt stora misstag är att vi tror oss möta Gud enbart i kyrkorummet och i helgerna. Guds händer gör dock det oerhörda, det fantastiska i våra liv, oavsett om det är vardag eller helg.

I dagarna inleds stilla veckan med Palmsöndagen, dagen då Jesus red in i Jerusalem. Jesu väg till korset var lidandets väg. Genom Jesu lidande, det kors han bar för våra synders skull, ville Han minska det lidande som vi människor kan känna igen i våra egna motgångar, i våra svårigheter, i vår totala maktlöshet.

Låt oss inte glömma att Påskan kommer med gryning och hopp, som hjälper oss att inte tappa livstron. Utan på nytt förmå möta tillvaron med tillit och nya krafter. ■

Ullamajja Nordström

Direktor, Sjömanskyrkan i Stockholm

Med SJÖMÄN *I hamn*

Tidskriften **Med sjömän i hamn** ges ut av
Stiftelsen Sjömanskyrkan
i Stockholm-Sjömansinstitutet.

ANSVARIG UTGIVARE

Ullamaija Nordström, 08-556 943 30
ullamaija.nordstrom@sjomanskyrkan.nu

ADRESS

Stiftelsen Sjömanskyrkan i Stockholm, HUS N,
Frihamnen Box 27269 102 53 Stockholm.

TELEFON 08-556 943 30

FAX 08-556 943 39

E-POST info@sjomanskyrkan.nu

HEMSIDA www.sjomanskyrkan.nu

PLUSGIRO 55493-1

BANKGIRO 5256-3087

REDAKTÖR

Sten Windén, 08-545 120 08,
s.winden@tidningsmakarna.se

FORM OCH LAYOUT

Jesper Möller, j.moller@tidningsmakarna.se

OMSLAGSFOTO Anna Rehnberg

REPRO Turbin

TRYCK AB Danagårds grafiska, Ödeshög

Tidskriften är Svanencertifierad, nr 341 196

Nästa nummer kommer i juni.

STIFTELSEN SJÖMANS- KYRKAN I STOCKHOLM- SJÖMANSINSTITUTET

STYRELSE

Torbjörn Cruth, ordförande
Nils Göran Wetterberg, Inga-Lena Arvidsson,
Chang Strömberg, Lennart Jonsson,
Arne Wikström, Roger Lindgren

PERSONAL

Ullamaija Nordström, direktor
Gunilla Sävström, kamrer
Kicki Wetterberg, fartygsassistent
Roderica Perez, receptionist

SJÖMANSINSTITUTET

GUDSTJÄNSLIV

Gudstjänst firas varannan söndag.

FARTYGSBESÖK

Sjömanskyrkans personal besöker an-
kommande fartyg i Stockholms hamnar.

DIAKONI

Sjömanskyrkans diakonala arbete består av
socialkurativa och självvårdande insatser,
bland annat genom hem- och sjukbesök.

LÄSRUM

Vårt läsrum är en öppen verksamhet för sjö-
folk. Vi har servering, tidningar och tidskrifter,
biljard och tillgång till telefon och
internet.

GRUPPER OCH FÖRENINGAR

På Sjömanskyrkan samlas ett
flertal grupper såsom pensionärs-
klubb och syförening.



Anders Radix, sjömanspräst på klassisk mark.



Torbjörn Cruth tror på en spännande framtid.



Sjömansinstitutet på Katarinavägen 19, ett hus med en brokig historia.

- 4** **PROFILEN:** Maria Björnstam om nödvändigheten av att segla
- 9** Jubileet vi helst vill glömma
- 10** **MÖTET:** Torbjörn Cruth ny ordförande
- 13** Hänt i Sjömanskyrkan
- 14** Författaren Ove Allansson funderar
- 16** Ett hus med en färgstark historia
- 19** Dragkamp om containertrafiken
- 20** Jonas tror på sjöfarten och sjömanskyrkan
- 22** Fyrklövern på Sjöfartsberget
- 26** "Världens vackraste galleri"
- 27** Vackra Vega fyller 100 jämt
- 28** **HÖKARNAS HÖRNA**
- 30** **NOTERAT**
- 32** Påskhälsning

MARIA VAR FÖRST

Med envishet kan man riva bastioner. Maria Björnstam vet. Ung, orädd och beslutsam, slog hon sig in i ett yrke och en värld som totalt dominerades av män, och blev Sveriges första kvinnliga sjökapten.

TEXT **STEN WINDÉN** FOTO **ANNA REHNBERG**





Det fanns liksom inget annat. Det var till sjöss hon ville. På däck. Säkert spelade den ärftliga belastningen in. Hennes farfar var sjökaptan i handelsflottan, hennes pappa kaptan i flottan.

Barndomsåren präglades av pappas kommanderingar och de marina stämningarna i Göteborg, Stockholm och i Karlskrona, där hon bodde mellan åtta och 18 år.

– Det var båtar som intresserade mig genom hela min uppväxt. Jag seglade mycket i skärgården. Var sjöscout och seglade valbåtar. Sjöofficersällskapet hade några stora kryssare, bland annat en ketch och en yawl, minns Maria.

Vi sitter i ett litet kontor på Lundby Hamngata i Göteborg, som är Föreningen Skonaren Ingos Vänners bas på land. En bit bort ligger ”Ingo” förtöjd vid kaj. För dagen med bara en mast, två ligger på land. En ny rigg håller på att tillverkas i verkstaden i samma byggnad som kontoret.

I DAG ÄR MARIA TELEFONVAKT. I fyra år har hon varit ordförande i föreningen. Men kvällen innan vårt möte har hon av sagt sig uppdraget.

– Nu får det vara nog. Det blir för många olika saker!

Maria berättar om ett långt yrkesliv till sjöss.

– Jag bestämde mig för att gå till sjöss när jag var 18. Först då var det tillåtet för tjejer. För killarna gällde 16 år.

Hon hade hoppat av gymnasiet, behövde sommarjobb och gick ut som mässman ”på en ”Transare”. Hon som längtade att mönstra på däck. Men icke.

– Kaptan bara skakade på huvet.

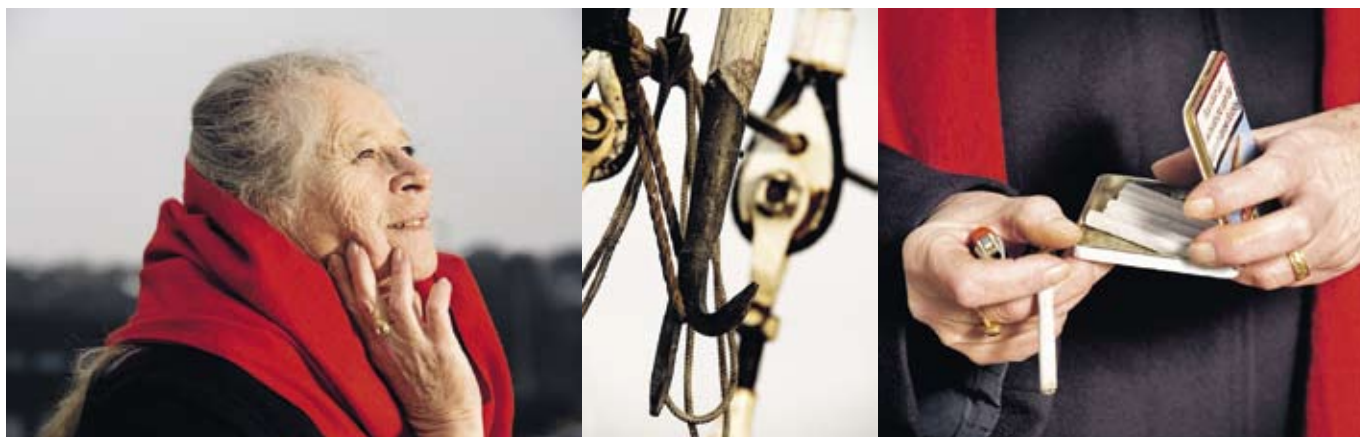
I början på hösten var hon hemma i Karlskrona igen. Och fick höra talas om en tjej som gått på sjömansskolan i Kalmar och fått komma ut som jungman.

Nu var det Marias tur. Hon gick den termin på sjömansskolan som krävdes för att hon som tjej överhuvudtaget skulle få komma ut på däck. Lyckan var fullständig när hon fick mönstra som jungman.

– Jag seglade i Svenska Orientlinjens MS Thebeland. Vi gick på Nordfrika och Medelhavet. Det var 60-tal och jag var en ung flicka, berättar Maria.

Hon får nästan något vemodigt i rösten när hon berättar om Casablanca, Malta, Cypern, Grekland, Turkiet, Tanger och Alexandria. Vid minnet av Beirut får blicken en alldeles särskild lyster.

– Det var Medelhavets pärla. Här fanns allt. Det var mångkulturellt, med moskéer och kyrkor som samsades. Folk som kom i ▶▶



Maria Björnström var till sjöss i mer än 40 år. "Det kändes speciellt att alltid vara på väg. Jag skulle inte vilja byta ut det mot något annat yrke. Det fanns inget annat", säger Maria, plockar fram den välanvända plåtasken och tänder en av sina handrullade cigaretter.

► sina vackra dräkter till marknaden, så exotiskt. Och man kunde gå omkring ensam som tjej, vilket absolut inte var någon självklarhet.

Maria var kvar ett år på Thebeland,

– Jag bet mig fast, livrädd att inte få någon ny båt om jag mönstrade av.

Maria hade lagt grunden för de 36 månader till sjöss som krävdes för att komma in på sjöbefälsskolan. Nu fortsatte hon i Broströms, som hade rykte om sig att vara positiva till kvinnor ombord, inte bara som intendenturpersonal, utan också på däck och brygga.

HON MÖNSTRADE på MS Falster och MS Atland, två bulkbåtar. Den senare lastade malm i Luleå och gick till Antwerpen.

– Falster gick med spannmål till bland annat New Orleans. Det var tjocka och vi låg ankrade på redden tre veckor, innan vi kom in till hamnen.

Maria minns de långa ankarvakterna.

– Vi skulle slå på gonggongen akterut, en gång i minuten, och ringa i klockan förut. Det är ett sätt att få en uppfattning om hur lång båten är. Det blev en massa slag på tre veckor.

Men till slut fick Maria från Sverige komma iland, och upplevde Bourbon Street och spänningen i New Orleans Vieux Carré.

När tiden var mogen, efter 36 månaders sjöpraktik, började hon på sjöbefälsskolan i Göteborg i en klass med 21 manliga kamrater. Året var 1965, och Maria 22, när hon blev Sveriges första kvinnliga styrman.

Efter en tid i Paris fick hon sitt första jobb som styrman.

– Jag körde en liten passagerarbåt på Mälaren mellan Stockholm och Skokloster. Båten låg nedanför Wrangelska palatset på Riddarholmen i Stockholm.

Men snart var hon tillbaka på de stora båtarna igen. Som tredjestyrman på Orientlinjens MS Trojaland och MS Tyrusland, innan hon



Maria ombord på tremastade skonaren Ingo, byggd i Sjötorp 1921–1922. Nu ligger k-märkta Ingo vid kaj i Lundbyhamnen på Hisingen.

var tillbaka på skolbänken på Sjöbefälsskolan i Göteborg.

TVÅ ÅR SENARE, 1970, förkunnades med pukor och trumpeter att Sverige hade fått sin första kvinnliga sjökaptän.

– Sen seglade jag en kort period som överstyrman. Men det var som andrestyrman jag trivdes allra bäst. Jag har aldrig varit befälhavare i en större båt.

Hon tillbringade 15 år i Saléns bananbåtar.

– Det var kul att köra båt över hela världen. Man kunde vara ute i fyra månader och bara gå mellan Almirante i Panama och Bremerhaven. Sjöresan tog 10–11 dygn. Vi lastade i två dygn och lossade lika länge.

Resorna tog henne över världen. Hon mönstrade av i Australien, gick på Sydafrika och Karibien. Genom Panamakanalen ned till Guayaquil i Ecuador. Härifrån upp till Long Beach, lossade bananer och lastade citrus.

Över Stilla havet till Japan och Yokohama, där man lastade bilar som lossades i Västafrika, Nigeria och Liberia.

– Det var fem, låga däck på båtarna, som inte på långa vägar tog så många bilar som en bilbåt. Och bilarna kunde inte köras ombord, utan lyftes av och på.

Detta var 70- och 80-tal och även då utgick det piratvarning i vattnen kring Java, Indonesien och Västafrika.

– Vi hade extravakt. Strålkastarna var påslagna och brandslangarna i beredskap. Så höll jag på under hela Salénperioden.

NÄR SALÉN GJORDE KONKURS i mitten på 80-talet hamnade Maria på Nordsjön, på Tor Line. Hon var andre styrman på en liten roro-båt på långtur till Saudiarabien, när västvärlden förberedde sig inför Iraks invasion av Kuwait i augusti 1990.

– Många båtar gick med krigsmateriel. Vi lastade stridsvagnar i Tyskland och lossade dem i Saudiarabien. Allt var mycket hemligt.

Maria fortsatte i Tor Lines ro-ro-båtar, fram och tillbaka mellan Göteborg och Immingham.

– Det var dötråkigt! Fyra veckor ombord, med tråkig last, skitigt och bökitigt. Som att köra Engelska kanalen fram och tillbaka. Man kunde inte slappna av ett ögonblick. Massor av färjor och passagerarfartyg, plus alla fiskebåtar. Vi gick bara på nätterna och var aldrig till sjöss när det var ljus.

Tiden efter Tor Line var som att vara tillbaka i Kryssarklubben, berättar Maria.

– Jag var ute med två stora segelbåtar under två år. Blue Clipper, en svensk tremastare, som låg i Singapore och skulle hem till Europa, dit hon hade commit, chartrad från Henessy och fullastad med cognac och kineser.

– Vi seglade via Phuket, Sri Lanka, Dubai, Malta till Sète i Camargue i Frankrike. Vi ►►





Maria har värk i händerna. "Fingrarna har stelnat, men tekniken har jag kvar och kan lägga fast, men jag har ingen kraft längre. Man blir ju äldre. Synen försämras. Men båtar ser jag", försäkrar Maria.

▶ deltog i en stor kappsegling som utgår från San Tropez – Nioularge.

Maria kände skepparen sen tidigare. Han hade varit på Gladan och Falken.

– Själv var jag instruktör på Gladan under den första kursen de hade för tjejer.

Andra båten hon seglade var fyrmastade barken Sea Cloud.

– Henne hade jag sett flera gånger när vi gick genom Panamakanalen.

MARIA VAR UTE i mer än fyra decennier. Vad var det bästa med åren till sjöss?

– Det fanns inget annat. Skulle inte vilja byta ut det mot något annat yrke. Det kändes speciellt att alltid vara på väg.

Svårast var det att komma hem, säger hon.

– Efter att ha levt så intensivt ombord, haft kompisar och komma hem till en tom våning,



En älskad göteborgsson och världsmästare, Ingemar "Ingo" Johansson. Och en vacker tremastad skonare.

där ingen vistats på fyra månader var svårt. Jag var gift en tid, bodde i Gävle och fick en son, som jag ville träffa så mycket som möjligt när jag var i land. Men det passade inte alltid, för skolan och annat. Mina kompisar här i Göteborg hade sina familjer och levde ett helt annat liv.

Hon saknar bara en sak från sin tid till sjöss, säger hon.

– Jag rundade Godahoppsudden, men tråkigt nog aldrig Kap Horn.

Om utvecklingen ombord på fartygen i dag tycker hon så där.

–Boendet och sanitetsutrymmen har blivit bättre. Men det har blivit stressigare. Det ska vara så få personer som möjligt som gör jobbet. Sånt gör mig upprörd.

Man tror, säger hon, att tekniken kan ersätta människan.

– Men det går inte. All den nya tekniken – dataskärmar till allting, elektroniska siffror, prickar istället för kompassros, gör att du blir så uppbunden att du knappast har tid att titta ut över horisonten. Ändå är ögonen ditt viktigaste instrument.

Om hon har gått iland för gott?

– Nja, jag seglar ju med Ingo. 🐾

KVINNOR TILL SJÖSS

Maria Björnstam är en av de intervjuade kvinnorna i samtidsdokumentationen *Kvinnliga sjömän – finns dom?* Boken som kom ut 2007 berättar för första gången om kvinnliga yrkessjömän inom

den svenska handelsflottan under 1900-talet. Om kvinnor som vid förra sekelskiftet gick till sjöss som restauratriser, kockor och mässjäntor. Som mönstrade ut som telegrafister efter andra världskriget. Och som först på

1960-talet, som Maria Björnsta, fick tillträde till däck, brygga och maskin.

För sin pionjärsats fick bokens författare, Ingrid Kaijser, 2008 Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris om 20 000 kronor.



MATROS MOT FRANCO

Utan att fråga någon överhet ombord om lov stegade vi tre däckare från Svenska Lloyds styckegodsare Ivernia iland i Marseille, vi gick mot spanska gränsen för att slåss mot Francos, Hitlers och Mussolinis fascister.

Norrmannen Odd stupade men Gustav Sandin och jag överlevde.

Vi sjöfolk var dominerande bland svenskar som slogs för den lagligt valda regeringen.

Vi begrep att fascisterna måste stoppas i Spanien, annars kunde vad som helst hända.

Det gjorde det ju också!

(Ove Allansson)



Karl Staf, var den siste överlevande av de svenska Spanienfrivilliga. Han dog i september i fjol, 93 år gammal.

Mörkt jubileum

I dagarna är det 70 år sedan inbördeskriget i Spanien upphörde. Ett svart jubileum, som den siste överlevande svenske frivillige slapp bli påmind om. Sjömannen, journalisten och författaren Karl Staf dog i slutet av september i fjol, 93 år gammal.

Den 1 april 1939, efter tre års blodiga strider, låg republiken i Spanien slagen i spillror. Demokratien var krossad. En 36 år lång diktatur följde, då Franco höll landet i ett järngrepp. Inte mycket till jubileum att fira, men väl att minnas alla de som vågade livet i kampen mot fascismen.

Kriget bröt ut den 18:e juli 1936, då general Franco steg iland på spanska fastlandet för att stöta den av folket valda regeringen. Tre år senare, den 28 mars föll Madrid. Drygt en halv miljon människor hade dödat under inbördesstriderna.



Omkring 540 svenskar sökte sig till den Internationella brigaden, totalt cirka 40 000 frivilliga, för att försvara den spanska demokratien mot de fascistiska kuppmakarna. Svenskarna tillhörde 11:e brigaden av den Internationella brigaden. De flesta ingick i Georg Branting-kompaniet. De deltog i försvaret av Madrid och i

de blodiga slagen vid Teruel, Guadalajara, Jarama och Brunete. Och i den sista stora republikanska offensiven i juli 1938, då man korsade floden Ebro. En tredjedel av svenskarna stupade.

Karl Staf var den siste överlevande Spanienfrivillige. Han dog i Helsingborg den 23 september i fjol, 93 år gammal. Liksom många andra av de svenska frivilliga var han sjöman, gick till sjöss 1932 i S/S Hastings som obefaren jungman. När inbördeskriget bröt ut i Spanien mönstrade han av i Rouen i Frankrike, tog sig till Paris och anmälde sig som frivillig, blev telegrafist och drog telefonledningar bakom fiendens linjer.

Efter Spanien återvände Karl Staf till Sverige, var aktiv i kampen mot nazismen och deltog i motståndsrörelsen i Danmark. Han greps av Gestapo, satt i dödszell i åtta månader, men fick straffet omvandlat till livstid och släpptes senare fri.

Karl Staf var sjömannen som blev korrespondent. Han kom till Moskva 1951 för Ny Dag, upplevde Stalin och tövädret under Chrusjtjov. Han mötte kulturrevolutionen i Kina och skrev boken "Maoismen, myt och realitet."

Därefter bodde han på Kuba i 30 år, jobbade som korrespondent för Ny Dag, Norrskensflamman och för nyhetsbyrån Prensa Latina. Tillbaka i Sverige bodde han på Östra Fridhemsgatan i Helsingborg, där han levde ensam efter hustrun Susanas död.

Karl Staf skrev åtta böcker. I den självbiografiska "Den röda lågan – en dödsdömd antinazistisk memoarer", från 1997, skildrar han sina upplevelser under spanska inbördeskriget. Han ger inblickar i förhållandena i 1930-talets fartyg och sjöfolkets faktliga kamp.

Liksom i "S/S Antonio Chandris" från 1996, där han skildrar den stridbara fackföreningen, The Scandinavian Seamens Club, som tillsammans med besättningen på Antonio Chandris lyckas förhindra att fartyget går med sin last till Mussolinis Italien.

Västmakterna svek den demokratiska regeringen i Spanien genom sin noninterventionspolitik som hindrade republiken att importera vapen. Och Nazityskland och Italiens Mussolini bidrog till de fascistiska kuppmakarnas seger.

Svenska statens roll var inte heller smickrande. Svenskar förbjöds att resa till Spanien. De som trotsade förbudet hotades med ett halvt års fängelse. Och för de frivilliga som kom hem till Sverige efter kriget, var det ingen merit att ha slagits för demokratien i Spanien. Antifascisterna sågs med stor misstänksamhet av myndigheterna. Flera av dem spärrades in i de fångläger för värnpliktiga kommunister som upprätthåldes under andra världskriget. ■

STEN WINDÉN



När sjömanskyrkan kallar ställer



För knappt ett halvår sedan lämnade Torbjörn Cruth Stockholm och Djurö för en behaglig tillvaro som pensionär i skånska Klippan.

Hjärtat har dock fortsatt klappa för Stiftelsen Sjömanskyrkan i Stockholm.

Från den förste januari i år är han kyrkans nye ordförande.

TEXT STEN WINDÉN FOTO ULF LODIN

Torbjörn Cruth är gammal i gården med dryga tio år som ledamot av stiftelsens styrelse. Som chef för Handelsflottans kultur- och fritidsråd, HKF, var han dessutom hyresgäst i sjömanskyrkans hus på Katarinavägen 19, på Söder i Stockholm. Ända tills HKF avvecklades för att den 1 januari 2007 återuppstå som Sjömansservice i Sjöfartsverkets regi. Tre månader senare började Torbjörn sitt nya liv som pensionär.

Till Sjömanskyrkans hus hade HKF kommit 1994.

– Vi flyttade då från Sehlstedtsgränd vid Gärdet. Att vi överhuvudtaget kom in i huset på Katarinavägen, var helt och hållet avhängigt det fina samarbete som vi hade med sjömanskyrkan, berättar Torbjörn.

Efter bara några år erbjöds han en plats i kyrkans styrelse.

HELA TORBJÖRNS YRKESLIV har handlat om kultur- och fritidsfrågor. Han har jobbat i fyra kommuner, bland annat i Täby som fritidschef, varit byrådirektör inom Kriminalvårdsstyrelsen med ansvar för just kultur- och fritidsfrågor och lett fritidsledareutbildningen vid en folkhögskola i Värmland.

Om sjöfolk och sjömäns villkor hade han däremot inte en aning när han fick jobbet på HKF 1988. Men, säger Torbjörn:

– Det är det mest berikande av alla jobb jag har haft. Alltid lika stimulerande och tacksamt att jobba med sjöfolket, deras mycket speciella verksamhet och behov. Och med en kreativitet och en öppenhet utöver det vanliga.

Att det var i Stockholm blev ytterligare grädde på moset, menar han, med tre aktörer som bedriver verksamhet för sjöfolk.

– Det saknar motsvarighet i övriga landet. Sjömanskyrkan har sin diakonala och andliga inriktning, jämte fartygsbesöken. Katarina Sjöfartsklubb, som är knuten till Sjöfartshotellet, har satsat på sjömanskulturell verksamhet i klubbform för hemmavarande sjöfolk. Och Sjömansservice, den statliga verksamheten på Kaknäs, som står för den mera friluft- och idrottsliga inriktningen.

Det har blivit en bra och harmonisk fördelning, tycker Torbjörn. Till detta har samarbetsorganet, Seafarers Service in Stockholm, varit en starkt bidragande orsak, hävdar han.

– Samarbetet mellan oss är en hjärtefråga för mig. Med flera aktörer inom samma område är det viktigt att vi inte konkurrerar med varandra. Utan istället mår om att ta tillvara de gemensamma resurserna.

Framtiden är spännande, inte bara för Sjömanskyrkan i Stockholm. Sen några år tillbaka pågår diskussioner om ett mer ►►



Namn: Torbjörn Cruth.

Aktuell: Ny ordförande för Stiftelsen Sjömanskyrkan i Stockholm.

Bor: I Klippan, Skåne.

Familj: Min sambo Violeta.

Hobby: Friluftsliv, resor och läsning.

Senast lästa bok:

Läser just nu "I trygghetsnarkomanernas land" av David Eberhard.

Senaste film:

En animerad film om superhunden "Bolt", tillsammans med ett av barnbarnen.

Senast till sjöss:

På "Sundsbusarna", traden Helsingborg-Helsingör, för inmundigande av lunch tillsammans med en gammal kompis.

Torbjörn upp

► långtgående samarbete än i dag med sjömanskyrkorna i Halmstad, Holmsund, Helsingborg, Gävle, Norrköping, Malmö, Göteborg och Sjömanskyrkan i Bohuslän i Uddevalla.

Men det finns många hinder som måste rundas. Villkoren för sjömanskyrkorna ser mycket olika ut, och flera jobbar under mycket svåra ekonomiska förhållanden.

– Sjömanskyrkan i Stockholm klarar sig bra. Men nationellt är ekonomin en av ödesfrågorna. Jag kommer självklart att göra vad jag kan för att hävda sjömanskyrkans position i Stockholm, men också i Sverige i stort.

EN AKTUELL FRÅGA – ett inriktningsbeslut – för Sjömanskyrkan i Stockholm handlar om mobil verksamhet i Mälardalen. Denna skulle beröra ett flertal hamnar, med ett relativt stort antal hamnanlöp.

– Först när vi ser vilka behov som kommer att finnas, kan vi fatta beslut om mobil verksamhet.

Fartygsbesöken är själva grundbulten i sjömanskyrkans verksamhet, säger Torbjörn.

– Detta är vår primära uppgift. Och det har vi också varit tydliga med. Men utvecklingen för sjöfarten och samhället i övrigt har inte precis underlättat kontakterna med sjöfolket. De korta liggtiderna för fartygen är ett aber. Liksom den internationella säkerhetskoden, ISPS – barn av den 11 september 2001 – som försvårar rörligheten i hamnarna för såväl fartygsbesättningar som besökare till fartygen.

Behovet av Sjömanskyrkans service till sjöfolket är fortfarande stort, vilket är särskilt påtagligt under kryssnings-säsongen. I somras var trycket på datorer, telefoner, kafeservering och biljardbord i sjömanskyrkan i Frihamnen

enormt, med mer än 4 000 besättningsmän på besök i huset i Frihamnen.

– Kryssningstrafiken är så omfattande. Med en kolossal mängd sjöfolk ombord, som jobbar under så långa perioder, och i så långa pass. Det andningshål som sjömanskyrkan utgör, liksom Katarinaklubben och Sjöfartsverkets Sjömansservice, har blivit än viktigare, menar Torbjörn.

Sen ska man ju inte glömma, säger han, den omfattande diakonala och sociala verksamhet som Sjömanskyrkan bedriver, med soppluncher, andakter, skjutsningar till gudstjänsterna i Djurgårdskyrkan, researrangemang och en livaktig pensionärsförening.

– Det är nog så viktigt att ta hand om dem som seglat färdigt, eller är hemmavarande.

Och likväl, denna utbredda brist på förståelse från folk på landbacken, varför just sjöfolk ska ha en särskild verksamhet som tar hand om just deras behov.

– Men då har man inte förstått hur sjöfolk har det. Med deras speciella arbetssituation, hänvisade som de är till ett begränsat umgänge i en begränsad miljö, ofta under långa perioder. Sjöfolkets verklighet har blivit så hård och påfrestande genom komprimerade arbetstider, krypta besättningar och utökade arbetsuppgifter. Det är oerhört tufft att vara sjöman idag.

Innan övergången till Sjöfartsverket, hade HKF:s verksamhet utretts i 15 år. Och ständigt ifrågasatts av uppdragsgivarna, regering och riksdag, berättar Torbjörn.

– Men verksamheten finns fortfarande kvar. Därför att behov föreligger. Och därför ser jag heller inte någon direkt fara för sjömanskyrkan framtid, avrundar Torbjörn Cruth. ■

Den internationella säkerhetskoden, ISPS, är ett hinder, menar Torbjörn Cruth: "Den försvårar rörligheten i hamnarna för såväl fartygsbesättningar som besökare till fartygen."



NYA STYRELSEN

Detta är den nya styrelsen i Stiftelsen Sjömanskyrkan i Stockholm-Sjömansinstitutet, efter den 1 januari 2009:

Torbjörn CRUTH, ordförande, Nils Göran WETTERBERG, Inga-Lena ARVIDSSON, Chang STRÖMBERG, Lennart JONSSON, Arne WIKSTRÖM, Roger LINDGREN.



Anders Björnberg har lämnat styrelsen för Sjömanskyrkan i Stockholm.

Jul ombord

En av höjdpunkterna i den stressiga vardagen inför jul, blev vår gemensamma julmiddag, som avnjöts ombord på M/S Saga Leijon.

Cirka 70 sjöfolkspensionärer och ett antal kollegor från våra samarbetspartners, njöt av delikatesser, såväl mat som musik, under en tretimmars skärgårdsresa. Som framgår av bilderna var trivseln på topp vid denna sista gemensamma aktivitet för 2008, innan var och en skulle hem till sig för att och förbereda den egna julhelgen.

Tack alla ni som ville dela måltid och en stunds gemenskap med oss. 🍷

ULLAMAIIA NORDSTRÖM



Varmt tack, Anders!

Efter fem innehållsrika och tidvis tuffa år, lämnade Anders Björnberg över ordförandeklubban till sin efterträdare Torbjörn Cruth från och med januari 2009.

Det var i mars 2003 som Stiftsstyrelsen i Stockholms stift valde Anders Björnberg till sin nye ordförande. Han var då kyrkoherde i Katarina församling, som vid denna tid också var Sjömanskyrkans "hemförsamling".

Vid styrelsens sista möte för året 2008, avtackades Anders med ett varmt avskedstal, blommor och en minnesgåva. Vi önskar honom all lycka i hans nya arbets-

uppgifter i Kyrkan Hus i Uppsala. Vi önskar också att tavlan över Katarinakyrkans omgivning för hans tankar inte enbart till hans arbete i Katarina församlings tjänst, utan också till den tid han ägnade åt att leda Sjömanskyrkans verksamhet.

Å den nya styrelsens och hela personalens vägnar säger vi ett stort tack till Anders och önskar honom allt gott i hans fortsatta livsgärning.

Känn dig alltid välkommen att titta in till oss när du har vägarna förbi! 🍷

ULLAMAIIA NORDSTRÖM



Stig Elenius ny ordförande



Stig "Stickan" Elenius har tagit över ordförandeklubban.

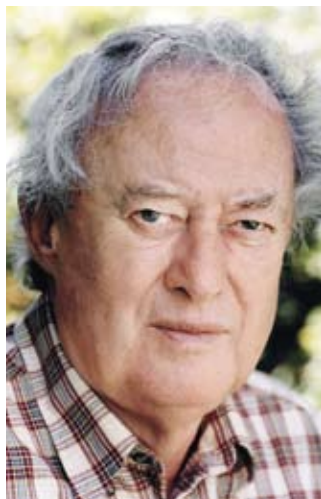
Vid Sjöfolkets pensionärsförenings extra ordinarie årsmöte den 26 november 2008 invaldes följande att ingå i styrelsen:

Stig Elenius, ordförande, Ullamaija Nordström, sekreterare, Matti Koskinen, kassör, Lisbeth Helenius och Arja Arpinen ledamöter.

Styrelsen meddelar att medlemsavgiften för 2009 måste vara betald före utgången av april månad för att man ska räknas som medlem. 🍷



Ove Allansson är född 1932. Han har ett förflutet som mekaniker, industriarbetare och sjöman. Hans litterära produktion är omfattande, liksom hans engagemang i antologiböcker och olika tidningar och tidskrifter. Han har fått en rad prestigeladdade utmärkelser, bland annat Ivar Lo-Johanssons personliga pris och i fjol tilldelades han Stig Sjödin-priset.



Punkt och annat

Vem sätter den slutliga punkten, författaren eller läsaren? "Världshavens reporter", författaren Ove Allansson, funderar.

Vem sätter punkt? Många kontakter med läsare, personliga möten, telefonsamtal, brev och mejl om mina böcker, har fått mig att fundera över vem som sätter den slutliga punkten, författaren eller läsaren. Visst sätter jag en synlig punkt när boken är klar, men sedan? Tar läsaren kontakt lever boken upp på nytt för mig, punkten flyttas. Läsaren flyttar punkten.

Detta har hänt med böcker som jag skrev för flera decennier sedan, den mentala punkten tycks ännu inte satt. "Ombordarna" debatterades i flera år, orsakade tre riksdagsmotioner vad gäller förhållanden till sjöss. Även dokumentära "Sjömän" var ett inlägg i debatten. "Ombordarna" och "Sjömän" tas fortfarande upp av läsarna i telefon och i brev, lever vidare.

EN ÄLDRE ICKE SJÖFARANDE kvinnlig läsenär har ringt några gånger och uppmanat mig att skriva en fortsättning på Hongkong Blues. Hon måste få reda på hur det gick för den maskinist som kallas "Matilda" efter sitt favoritsjapp Waltzing Matilda, på Kowloonsidan. Klarade han sig ur klistret där på Mekongfloden i Kambodja? Hon blir inte glad när jag säger att böcker som efterlämnar frågetecken kanske lever längre i läsaren än böcker med facit.

När det gäller romanen "I Överrockens kölvatten" har fyra läsare gett rätt namn på den unge sjökaptan som kallas "Överrocken". Inte så konstigt eftersom tre av dem har varit ihop med "Överrocken". Flera personer i boken har jag fortfarande kontakt med, några bor kvar i Rio, en i Göteborg.

På Gävle stadsbibliotek fanns bland åhörarna flera kvinnliga sjöfarare. De hade från ett visst fartyg känt igen den länge förststekocken i min debutbok "Resan till Honduras". Han som samlade kaktusar och hade sin fästmö med som salongsuppasserska och brädades av förstestyret. Flera decennier efter utgivningen lever boken hos dessa sjökvinnor, därför att de genom egna erfarenheter vet vem kocken var, eller är. Punkt är ännu inte satt.

År 1984 gav jag tillsammans med fotografen Stefan F

Lindberg ut dokumentära "Sjömän", med fotografier, intervjuer med sjömän och med faktarutor om sjölagstiftning, arbetstider, arbetsvillkor, sjömansbibliotek, handelsflottans storlek genom decennierna och mycket annat.

Efter en tid kontaktades vi av tre kvinnor, var för sig, vid olika tillfällen. Två berättade att de äldre foton som fanns i boken av deras pappor var de sista tagna de hade sett, pap-porna var försvunna. Den tredje kvinnan sa detsamma om sin äldsta broder. Vi försökte hjälpa dem att sätta punkt i deras sökande, men fick inte fram något som kunde skingra de anhörigas ovisshet.

Det är fascinerande att – efter publicerandet – inte kunna vara med och sätta punkt. Att inte veta vad som händer med de frön jag har sät i form av ord, berättelser i tidningar och böcker. Olika läsare upplever boken olika. Varje läsning är unik. Berättelsen lever sitt eget liv tillsammans med läsaren. Kanske snuddar något en händelse du själv har upplevt. Kanske tar min berättelse fram minnen från din inre redd.

FLERA AV MINA LÄSARE har själva skrivit berättelser, några har publicerat böcker, det är klart att jag har uppmuntrat dem.

Böcker lever som sagt långt bortanför den tid där författaren har satt punkt. Böcker kan vara som ringar på vattnet, sprida sig allt vidare. En bok kan ge upphov till en annan. Några månader efter det "Här seglar Manfred Nilsson" hade kommit ut ringde en då för mig obekant person och sa:

– Hej, vet du vem jag är. Nähä. Jag kallas "Banan-Johan" och är med i din bok om Manfred. Du låter ju Manfred berätta om en episod där han och jag tar oss ett järn på S:t Erik i Göteborg när vi hade klarat andremaskinistexamen.

Ur boken om Manfred steg alltså en livs levande "Banan-Johan", som lika gärna kunde kallas "Bok-Johan". Han läste latinamerikansk litteratur på originalspråken, spanska och portugisiska. "Banan-Johan", Vilhelm Johansson, var maskinist, kylmaskinist och Johnsonlinjens

flaggfrysare och senare supercargo, lastkontrollör. Hans telefonsamtal grundlade en lång vänskap.

Läsare kan bli mer än läsare, vänner eller ovänner. Jag har upplevt att läsare förvandlats till romanpersoner i flera av mina böcker. Så var det med den sjöman jag kallar Manfred i romanen "Här seglar Manfred Nilsson". Manfred ville inte vara biperson. Han krävde en roman för sig själv: "Du skriver som det är till sjöss, därför ska du få mina råmen från sjölivet och svara till." Manfred kallade mej "Allemans djävul" därför att jag for svarvare eller reparatör.

MANFRED VAR EN ROMANPERSON som i verkligheten, utanför boken, skrev brev till recensenter, berömde deras tyckande. Eller skällde på sådana som hade skällt på Ove Allansson. Till slut, när vi blev osams, skrev Manfred under sitt riktiga namn till tidningar och skällde på mig. Innan dess ringde han, tjatade, på många av mina vänner blad sjömän och personer inom sjöfartssektorn och talade om at han var just Manfred Nilsson.

Om detta berättar jag bland annat i boken "Sjöbröder" i stycket "Manfredonien" under avdelningen "I Manfredo-

niens farvatten". Det var ju så att Manfred hade kraft att skapa ett mentalt landskap runt sig – Manfredonien.

När sätter en sådan romanperson punkt? Visserligen har Manfred avlidit, törnat in för gott, men jag är säker på att han någonstans hittar en telefonkiosk och ringer mig: "Höhö, påstå inte att du ska äta nu igen, när jag ringer påstår alla djävlar att dom ska äta!".

LÅT MIG TILLÄGGA ATT JAG I "Här seglar Manfred Nilsson" skrev varmt och med kärlek om den faderlöse skutpojken, lämparen, eldaren, donkeymannen, maskinisten och chieften Manfred, som i bandspelaren och på kvarvarande band, uppmanar mig att inte göra honom bättre än han är.

Inte så sällan får författaren en social funktion, telefonsamtal dag som natt. Läsare hör av sig, inte bara med beröm eller kritik. Jag har fått ta del av särskilt sjöfolks problem, men också glädjemän. Vid inte så få tillfällen har jag fått fungera som biktfader eller hjälpare, i fackliga frågor, i kontakter med myndigheter. Sjömän har i sina testamenten önskat att jag skall läsa mina dikter vid begravningar eller vara officiant. Inte lätt, men jag har ställt upp. ■

Ove Allansson debuterade 1967 med **Resan till Honduras**. Hans senaste roman, **Blues för Maria**, kom i fjol, 2008.

Övriga böcker är: **Vintramp 1968**, Oståkaren 1969, **Värmen 1970**, Ombordarna 1971, **Berättelser från sjön 1973**, Pojken som lovade rädda Sveriges järnvägar 1973, **Här seglar Manfred Nilsson 1975**, Zeppelinaren 1976, **Svarvarns första sommar 1977**, Styckegods 1978; **Containerbröderna 1979**, Med Peter till sjöss (Tillsammans med Stefan F Lindberg) 1981, **Spökmattrosens sånger (Tillsammans med Anders Wällhed) 1985**, Gud är amerikan, karibisk berättelse 1987, **Frigossen och berättelserna 1988**, Sjöklart 1989, **I Överrockens kölvatten 1990**, Den sorgsne trubaduren från Fogo 1992, **Det kommer alltid en måndag 1994**, Sydvar 1995, **Hongkong Blues 1997**, Frysarns värme 1998, **Kaptan Orädd och jag 1998**, De haltande åren 2001, **Sjöbröder 2002**, Horisontdragning, reseberättelser 2003, **De kosmiska havens bokanjärer 2005**, Sjöliv 2006.

Ove Allansson gör research i Kanton inför Hongkong Blues som kom 1997.





1.



2.

Sjömansinstitutet, Katarinavägen 19 på Söder. En varm och välkomnande hamn för mängder av sjöfolk genom åren. Som länge var centrum för det marina Stockholm. Och som fortfarande kittlar nyfikenheten hos ”vanligt” folk.

TEXT STEN WINDÉN FOTO ULF LODIN

Här är huset som blev sjöfo

Göran Sjödin känner den imponerande tegelbyggnaden med lökkupolen på taket som sin egen ficka. Här kom han till världen, 1953, och här växte han upp tillsammans med sina två bröder.

– En gång var jag yngsta pojken i huset. Nu är jag den som bott här längst, skrattar Göran.

Görans pappa, Egon, anställdes som diakon i slutet på 30-talet och var Sjömansinstitutets grundare, Allan Christiernin, högra hand, och tog vid som föreståndare när denne gick i pension 1966. Han hade då prästvigts och blivit sjömanspräst året innan.

Egon Sjödin drev verksamheten till 1982 då han gick i pension.

– Han dog strax efter, men mamma bodde kvar i huset tills sin död på Ersta för tre år sedan. Vi bodde tillsammans, hon och jag, under många år.



Göran Sjödin känner varenda vrå i huset.

Huset på Katarinavägen 19 ritades av Axel Anderberg, arkitekten bakom bland annat Operan, Oscarsteatern och Naturhistoriska Riksmuseet, och invigdes officiellt 1915. Beställare var Wallenberg som önskade ett ståtligt stationshus för Saltsjöbanan, med stationsur i jätteformat på fasaden mot Saltsjön.

Huset var stationshus i tjugo år. När Slussen stod klar 1935 flyttade Saltsjöbanan dit. Wallenbergs fastighetsbolag behöll dock sitt kontor i fastigheten, ända in på 80-talet.

Flytten öppnade en dörr för Sjömanskyrkan som närt en dröm om en egen lokal ända sen kursen hade lagts för hur Svenska kyrkan skulle arbeta för sjömän i Stockholms hamnar. Året var 1917. Mycket socialt och diakonalt arbete utträttades under första världskriget och under de tuffa åren under mellankrigstiden.

Nu var huset till salu, och genom goda relationer till Wallenbergs lyckades Sjömanskyrkan inte bara att få löfte om att ta över fastigheten för 705 000 kronor. Man fick dessutom fyra år på sig att skrapa ihop beloppet.

Ett upprop, undertecknat av bland andra prins Oscar Bernadotte (yngre bror till Gustav V), ärkebiskop Erling Eidem, skeppsredare Axel Ax:son Johnson, statsråd, landshöv-



3. 1. Utsikten över Stockholm, vattenstaden, är hänförande. 2. Konstverket är en kopia av en känd Isaac Grünewald-målning, en deposition från den berömda målarsläkten. "Originalen målades här i min våning", berättar Göran. 3. Sjömanskyrkan med den karaktäristiska lökkupolen. Med vindflöjeln, ett ånglok, på spiran. Flöjeln blåste ner vid höststormen 1969, men kom på plats när kupolen restaurerades för några år sen. "Det är jag både stolt och tacksam för", avslöjar Göran Sjödin.

Ikets trygga hamn

dingar, riksdagsmän och naturligtvis sjöfolk, blev starten för en framgångsrik insamling. På bara något år fick man in 275 000 kronor.

1938 förvärvade Sjömanskyrkan stationshuset av Järnvägsaktiebolaget Stockholm-Saltsjön. En ombyggnad, som skulle komma att kosta cirka en kvarts miljon kronor, påbörjades. Kyrkan bytte namn till Stockholms kyrkliga sjömansvård – Sjömansinstitutet, i dagligt tal Sjömansinstitutet.

NAMNET LYSER fortfarande i neon på fasaden. Skylten bekostades av en generös donator, Mina Ljungberg, vars namn för evigt är inristat i Sjömanskyrkans annaler. Hennes kvarlätenskap bekostade senare ett semesterhem för sjöfolk, Ljungbergsgården, "sjöfolkets paradiset", på Tynningö. Den 9 juni 1947 förrättade biskopen i Stockholm, Manfred Björkqvist, invigningen.

Drygt fem år tidigare, den 10 mars 1942, hade ärkebiskop Erling Eidem invigt Sjömanskyrkan. Sjömännen var hedersgäster, nu i sällskap med bland andra prins Oscar Bernadotte och prins Gustaf Adolf.

DEN GAMLA GODSHALLEN var förvandlad till högtidssal med ett altare och krucifix i fonden, skänkt av en sjöman. Här fanns plats för 200 personer.

– Kyrkolokalen fungerade också för profana tillställningar. Med hjälp av en gardin förvandlades raskt lokalen från kyrka till biograf eller estrad. När jag var barn kunde 100–150 personer vara församlade här, berättar Göran.

De tre nedersta våningarna disponerade Sjömanskyrkan själv under alla år, övrigt hyrdes ut. Våningarna ovanför kyrkolokalen inreddes till lärum, expedition, kontor och

biljardrum, klubbрум, samkvämsvåning, kök och gymnastiksal.

Decennierna efter kriget var gyllene tider för rederierna. Stockholm var en livaktig hamn och sjöfolket vallfärdade till KatariNAVÄGEN 19. År 1957 gjordes 106 550 besök på Sjömansinstitutet.

– Jag träffade massor av sjöfolk. De var storsläkten. Först lärde jag mig säga mamma, sen pappa. Mitt tredje ord var sjöman. Jag minns en bild ur en gammal "Med sjömän i hamn" där jag är fem år gammal och spelar schack med en sjöman. Jag var med pappa jättemycket som barn på fartygsbesök och lärde mig båtar och miljön ombord.

De allra djupaste intrycken, berättar Göran, gjorde alla de sjömän som hade seglat under kriget.

– Jag minns många krigssegelare som hade allvarliga sviter efter dessa år. Med hela skalan, ►►

► från sorg och nedstämdhet, till de allra värsta psykiska skadorna.

På 1970- och 80-talet förändrades hela sjöfartssituationen radikalt. Det aktiva sjöfolket minskade. Men syföreningsverksamheten, som inletts 1929, och pensionärsklubben, som bildats 1957, var mycket livaktiga.

– Föreläsningssaftnarna höll på in på 90-talet, men hade då glidit över på sjömannaskolans elever, som gärna kom hit för att titta på film.

KYRKOLOKALEN i den gamla godssalen var däremot för stor för verksamheten. Därför flyttades den två våningar upp, till den tidigare så välbesökta gymnastiksalen, som nu oftast stod tom. På hösten 1983 invigdes den nya, vackra kyrksalen, och gavs det förtjusande namnet ”Himlajorden”.

Stadsmissionen fick hyra den gamla lokalen.

1984 flyttade Stockholm Saltsjön ut från sina lokaler och lämnade rum för Handelsflottans kultur- och fritidsråd, som lade beslag på hela våningsplanet två trappor upp från Katarinavägen.

Katarinavägen 19 har genom åren varit adressen för flera av Sveriges mest berömda kulturpersonligheter. Här hade Isaac Grünewald sin ateljé och målarskola från 1914 fram till sin död i en flygolycka 1946.

Han bodde med sin första hustru, konstnärinnan Sigrid Hjertén, i Drottsgården, det som nu är KF:s stora glashus, intill Sjömanskyrkan. Sigrid Hjertén var en av den svenska modernismens förgrundsgestalter. Hon var under tio år intagen på Beckomberga och dog där 1948 efter en misslyckad lobotomioperation.

SIGRIDS OCH ISAACS SON Iván övertog ateljén, och hade också han målarskola, fram till 1957, då han flyttade från huset.

Konstnärinnan Zoia Krukowskaja, var en annan färgstark profil bland hyresgästerna. Hon var född i Ryssland 1903 och uppvuxen mycket nära hovet i Sankt Petersburg.

– Hon var tveklöst husets mest excentriska

hyresgäst, fullständigt osannolik och bortskämd så till den milda grad, upplyser Göran Sjödin.

Under Tredje Internationalen, i Sankt Petersburg, träffade hon den svenske kommunistledaren Karl Kihlbom och följde med honom till Sverige.



Allan Christiernin, som var föreståndare för verksamheten i Sjömanskyrkan i nästan 40 år, fram till 1966, lät bygga om konstnärsateljén, som höll åtta meter i taket, till tjänstebostad.

– Det var en märklig historia. Jag kan absolut inte föreställa mig tant Zoia som kommunist. Men de var gifta i flera år.

Zoia var en erkänd konstnärinna, mest berömd för sin målningar på bladguld. Men hon målade också storheter och kungligheter över hela världen, bland annat shahen av Iran. Och faktiskt, Sovjetledaren Leonid Bresjnev. Hennes ”flykt” till väst var uppenbarligen förlåten.

– Tant Zoia var gift med en arkitekt som dog långt före henne. Själv bodde hon i huset ända

in i det sista. När hon dog, 1999, var hon 96 och hade sin sista utställning i bostaden.

Gertrud Pålsson – Wettergren, uppburen mezzosopran under många år, hörde också till inventarierna i huset.

– När man kom hem från skolan på eftermiddagarna och möttes av ljudet från hennes skalövningar ville man helst vända i porten. Tillsammans med tant Zoijas skällande hund var de en verklig prövning.

Tant Gertrud hade ett helt våningsplan. Här bodde hon sedan 1925 och gick bort 1991. Nu disponeras våningen av KF, som använder den som representationsvåning.

Andra konstnärspersonligheter som bott i huset är Axel Fridell, målaren och grafikern som dog 1935, 39 år gammal. Han hade i sin tur tagit över bostaden efter landskapsmålaren Torsten Palm, då denne dog året innan, 49 år gammal.

Att Göran Sjödin skulle ”smittas” av sin uppväxt i Sjömansinstitutet får väl närmast betraktas som oundvikligt.

– Jag pryade på pontonkranen Lodbrok när jag var 14–15 år gammal. Skepparen hette Eric Jägeborg. Det var han som satte Blidösund i drift igen 1969, så att hon på nytt blev en båt under ånga. Jag blev hans högra hand och var däcksmän tills han dog 1977, då jag blev befälhavare. Sen dess har jag varit skeppare på Blidösund till och från varje år.

EFTER LUMPEN, som han naturligtvis gjorde i Flottan, gick Göran till sjöss, seglade med Transatlantic, Cementa och var styrman i Johnson.

1979 läste han till sjökapten i Stockholm, och hamnade ganska snart därefter i Silja som lotsstyrman, och därefter i Siljas dotterbolag Sea Wind Line, mellan Stockholm och Åbo. Vid millennieskiftet blev han sin egen. Som marinkonsult rycker han fortfarande in som befälhavare ombord på bland annat Blidösund.

– Jag är oerhört tacksam för min uppväxt bland sjöfolk i huset. Det var både spännande, lärorikt och värdefullt för livet. Jag fick en enorm kontaktyta, som jag har haft stor nytta av, konstaterar Göran Sjödin. 📌

DET HÄR ÄR TEU

TEU står för Twenty-foot Equivalent Unit (tjugofots-ekvivalenter), ett mått som motsvarar en 20-fots standardcontainer. Det används för att mäta den volym som passerar genom en hamn, eller för hur mycket ett fartyg kan lasta. En 40-fots container, som är vanligast idag, motsvarar två TEU.

Källa: Wikipedia.

CONTAINER-FAKTA

Sveriges största containerhamn finns i Göteborg. Den trafikerar hela landet och är den största konkurrenten till hamnarna i Stockholmsregionen. Trots ett svagt andra halvår hanterade Göteborg i fjol 862 000 TEU. Att jämföra med 38 000 i Stockholm, 65 000 i Södertälje och 130 000 TEU i Gävle.



Containrar i Göteborgs hamn på Hisingen.

Dragkamp om containertrafiken

Hamnarna i Gävle och Södertälje ökade sin containertrafik med 16 respektive 17 procent förra året. I Stockholm gick det åt motsatt håll. Här tappade hamnen 15 procent av sin fraktvolymer.

I Stockholm sjönk containervolymer över kaj med cirka 7 000 TEU. Och Christel Wiman, vd för Stockholms hamnar, tror på en minskad marknad för hamnarna överlag i år. För Stockholms del hoppas hon dock att bytet av terminaloperatör till Hongkongbaserade Hutchison Port Holdings, från den första mars, ska innebära att tappet planar ut.

– De har en annan marknadsbearbetningsteknik, vilket jag tror ger fördelar, säger Christel Wiman.

Förhoppningarna är att ta tillbaka förlorade marknadsandelar och öka volymerna, även under en nedgångstid.

– Men det kanske är lite väl optimistiskt. Troligen kommer ingen hamn att gå med vinst 2009, säger Christel Wiman.

Hutchison Port Holdings ska också sköta verksamheten i den planerade containerhamnen i Norvik i Nynäshamn,

en miljardsatsning strax intill terminalen för Gotlandsfärjorna. Förhoppningen är att hamnen ska börja byggas nästa år och stå klar 2012. All containertrafik kommer då att flyttas från Frihamnen till Nynäshamn.

Norvik ska kunna hantera 500 000 containrar per år, vilket är tio gånger mer än vad Frihamnen klarar av idag. Den nya terminalen ska kunna ta emot fem gånger så många långtradarare som Frihamnen, vilket motsvarar 300 000.

Om planerna för Nynäshamn går i lås, blir Stockholm enbart en passagerarhamn. Containerterminalen kommer att rivas, vilket innebär att en stor del av den tunga långtradartrafiken från Stockholms innerstad försvinner. Samtidigt friläggs stora ytor för nybyggnation.

I Södertälje tror hamnchefen Erik Froste att containertrafiken kommer att öka med tio procent i år och att volymökningen för oljan blir dubbelt så stor. Södertälje tar marknadsandelar från andra hamnar, främst från Stockholm och Västerås. De dåliga tiderna påverkar därför inte lika mycket, menar Erik Froste.

Planerna för Södertälje hamn är fortsatt expansiva. Efter en utbyggnad nyligen har hamnen fördubblat sin kapacitet.

I Gävle räknar Håkan Bergström, marknadschef för Containerterminals AB, med minskade volymer i år.

– Än så länge ser vi ingen minskning, men man kan säga att ökningen har avtagit.

Gävle är en exporthamn för främst basindustrins produkter, papper, stål, sågar, trävaror etcetera.

– Därmed tävlar vi inte med Stockholm och Södertälje. Våra konkurrenter är istället hamnarna längs Norrlandskusten och framförallt hamnen i Göteborg.

Trots de kärva tiderna för ekonomin ökar exporten av flera varor och Håkan Bergström är fortsatt optimistisk.

– Vi bygger en kombinationsterminal för tåg- och lastbilsgods i Rosersberg utanför Sigtuna. När Stockholm Nord blir färdig 2010 är tanken inte bara att ta ännu mer gods till Stockholmsregionen. Terminalen ska kunna serva hela landet, avslöjar Håkan Bergström. ■

MARTIN JOHANSSON



Efter mindre än ett år som chef för Stockholm-Mälarens sjötrafikområde, kallades Jonas Vedsmand till Norrköping för att bli chef för Sjötrafikavdelningen på Sjöfartsverket.

Sjöfarten i Mälardalen har ökat och kryssningstrafiken till Stockholm växer för varje år. – Så visst ser vi att vi kommer att behövas också i framtiden, både vi och sjömanskyrkan! Det säger Jonas Vedsmand, chef för Sjötrafikavdelningen på Sjöfartsverket.

TEXT STEN WINDÉN FOTO ULF LODIN

”Sjöfartens framtid är god”

Sjöfartsverket och sjömanskyrkan har samma uppdrag, om än med olika uppgifter, menar han.

– Vi ska ge service åt sjöfarten. Så egentligen är vi kollegor.

I nästan ett år var Jonas chef för Stockholm-Mälardalen, landets största sjötrafikområde. Men sedan november i fjol har han ansvar för Sjötrafikavdelningen, med lotsning, VTS och räddningstjänst, i hela landet. Sjötrafikavdelningen sysselsätter cirka 900 anställda. Ungefär 215 är lotsar som utför en bra bit över 40 000 lotsningar varje år.

En vink om framtiden för sjöfarten i Sverige får man genom att titta på de miljömål

som satts upp av regering och riksdag, menar Jonas.

– Med miljöambitionerna, i kombination med Sveriges långa kuststräckor, har jag svårt att se att sjöfarten skulle halka efter i konkurrens med andra trafikslag. Tvärtom är sjöfar-

tens framtid god. Och därmed också all service i anslutning till sjöfarten, inklusive den som sjömanskyrkan erbjuder.

Internet har i och för sig ganska radikalt förändrat också sjöfolkets tillvaro. Men, säger Jonas:

FINASTE SJÖMINNET KOMMER FRÅN BOTTENVIKEN

Namn: Jonas Vedsmand.

Ålder: 37.

Aktuell: Chef för Sjötrafikavdelningen på Sjöfartsverket sedan november 2008.

Familj: Hustrun Anette, barnen

Gustav, 13, Oskar, 5, och Alma, 3.

Bor: Villa i Täby.

Fritid: Segling på sommaren och hockey på vintern.

På nattduksbordet: Porträtt av hustrun Anette.

Favoritfilm: Den bästa sommaren.

Finaste minnet från sjön: En strålande vinterdag i Bottenviken i isråkar med ”Noren”.

– Internet ersätter inte behovet av social kontakt och kommunikation i land. Många sjömän är fortfarande ute på långa törnar, inte minst besättningarna på kryssningsfartygen.

95 procent av Sveriges utrikeshandel går sjövägen och hela samhället är beroende av att fartygen når våra hamnar. I Stockholm-Mälardalen, som är aktuell för Sjömanskyrkan i Stockholm, har man sett hur sjötrafiken generellt har ökat. Det gäller för de 16 hamnarna i Mälaren, däribland Västerås, Köping och kanske framför allt Södertälje. Och Jonas Vedsmand tror bestämt att hamnarna kommer att behövas också i framtiden. Kryssningstrafiken till Stockholm, som slog alla rekord 2008 med 365 000 passagerare, visar heller inga tecken på att mattas. Snarare går utvecklingen mot en ytterligare ökning.

JONAS ÄR BARA 37 år, men har samlat på sig massor av erfarenhet från sjöfart av olika slag sen han 1987 började Sjömansskolan på Polhemsgymnasiet vid Norr Mälarstrand i Stockholm.

Hans första anställning var i Waxholmsbolaget, som han lämnade för Walleniusrederierna, där han mönstrade som lättmatros ombord på Falstaff.

Efter sjöbefälsskolan i Kalmar åren 1991–1994 kom han till Ahlmarks, ”Sveriges äldsta rederi i kontinuerligt drift”.

– Vi gick mycket på norrlandskusten. Lastade råvaror, stål, bly, koppar och virke, till hamnar i Europa, framför allt Tyskland, England, Frankrike och Spanien. Jag var där till 1998. Det var en spännande tid, med lite av doften från den gamla, traditionella sjöfarten kvar.

Jonas hann vara med om att starta Nordic Trucker Line, innan han fick erbjudande att komma till Silja Line, på linjerna Helsingfors och Åbo.

Nästa hamnbas blev Hongkong som andrestyrman, överstyrman och safety manager ombord på Star Cruises kryssningsfartyg Star Pisces, Viking Lines gamla Calypso.

Jonas stannade på Star Pisces i sex år. Han var 33, hade familjen, hustrun Anette och första barnet, sonen Gustav, hemma i Sverige.

– Att jag lämnade Star Cruises hade inte så mycket att göra med att jag hade bildat familj.

Här vid Rosenvik på Södra Djurgården, med adress af Pontins väg, ligger huvudkontoret för Stockholm-Mälarens sjötrafikområde, landets största. Vid Rosenvik ska Sjöfartsverket bedriva varvsverksamhet. Det är villkoret för att få hyra av Kungliga Djurgårdsförvaltningen.

”Internet ersätter inte behovet av social kontakt och kommunikation i land. Många sjömän är fortfarande ute på långa törnar, inte minst besättningarna på kryssningsfartygen.”

Inte för den sociala situationen. Jag var ute tio veckor och hemma lika länge. Vi hade bra rutiner och jag hade mycket kvalitetstid med mina barn. Men jag kände att jag hade gjort vad jag ville till sjöss.

RIKTIGT KLAR MED SJÖN var han ändå inte. Fortfarande återstod drömjobbet, det som legat honom nära ända sen han bestämde sig för sjön. Det var lots han helst velat bli. Lots i Stockholm. Och när Jonas Vedsmand bestämmer sig för något, så blir det vanligtvis så. Mannen fullkomligt strålar av målmedvetenhet.

Jonas hann med fyra år som lots innan han ”gick i land” för att bli chef inom Sjöfartsverket. Visst, bekänner han, kan han sakna det operativa arbetet och tillvaron ombord. Och visst saknar han jobbet som lots, ”att få verka med elementen, och få följa växlingarna under alla årstider”. Men, säger han:

– Jag tänker så här. Jag haft förmånen att få uppleva det operativa. Nu är det ”pay-back time”, min tur att ge underlag för andra inom sjöfarten att kunna verka.

Tiden ombord gav honom, säger han, många impulser och väckte många visioner kring hur man kunde förbättra förhållanden ombord. Och att det nu känns utmanande och stimulerande att ha fått chansen att kunna påverka jobbtillvaron i en positiv riktning för dem som jobbar till sjöss. Säkerhet ombord och ”human factor” är två av hans kärphästar.


– Jag var tidigare instruktör i BRM, Bridge Resource Management, som handlar om människans förmåga att skapa och jobba i lag. Om varför vi reagerar och agerar på ett visst sätt? En olycka inträffar oftast inte bara på grund av tekniska fel. Och att bara skylla på mänskliga faktorn är att göra det för enkelt.

– **DET HANDLAR OM ATTITYDER** och hur dessa påverkar hur vi organiserar jobbet och hur detta kan bidra till att höja säkerheten på fartygen.

Sina erfarenheter från tiden i Star Cruises har han stor användning för som chef för Sjötrafikavdelningen.

– Vi jobbar mycket med BRM och human factor-träning i alla lotsutbildningar. Lotsrollen är unik. Man har väldigt kort tid på sig att skapa rollen. Och bara några få minuter innan man ska utföra rollen tillsammans med besättningar.

Här finns stora möjligheter att påverka, menar han.

– Om Sjöfartsverket går i bräsch får det säkert återverkningar i branschen, tror Jonas Vedsmand. 



Som en grönskande fyrklöver. Det var metaforen Anders Radix använde när han tillträdde som ny präst i Sjömanskyrkan i Göteborg.

– En fyrklöver betyder lycka. Vart och ett av bladen representerar dessutom vår kyrkas fyra inriktningar, förklarar Anders.

TEXT STEN WINDÉN FOTO ANNA REHNBERG

Fyrklövern på Göteborgs sjöfartsberg

Besöksadressen är Amerikagatan 2, vid Stigbergstorget i stadsdelen Majorna. Mitt i sjöfartens bultande hjärta. Vid foten av berget, utmed Göta älv, löper Amerikakajen. Man är granne med Sjöfartsmuseet och i de charmiga kvarteren har gatorna namn som Kommendörs-, Kaptens- och Lotsgatan. Alldeles i närheten ligger skeppsbyggare Chapmans torg, liksom kulturreseptat Gathenhielm, med Eino Hanskis staty Sjömannen från 1996, placerad på Pölgatan.

– Detta är ett fantastiskt hus med så många spännande möten, utropar Anders förtjust, när han guidar runt i kyrkan, som tidigare var den gamla Sjömansgården.

– Här träffar man gamla farbröder, sjömän, med minnen från ett helt liv till sjöss. Gudstjänstbesökarna och kreativa ungdomar som repar i källaren. Här spelades delar av Peter Birros tv-serie ”Upp till kamp” in. Här träffas Majgrabbarna och många andra. Hit kommer gymnasister och Chalmersstudenter, som utbildar sig för sjön och ”har många spännande idéer kring hur huset kan utnyttjas än bättre.”

ANDERS VISION OM DEN grönskande fyrklövern ser ut så här.

– Jag vill att sjömanskyrkan ska vara en självklar plats för de gamla sjömännen. Jag inser att

den inte kommer att bli en plats för dem som är ute på båtarna, som förr i världen.

Ett blad är de aktiva sjömännen, som Sjömanskyrkan möter ombord vid alla de fartygsbesök som görs varje vecka, året runt.

– Men vi vill också finnas till för alla de sjömän och kvinnor som arbetar på land. För alla de hemmavarande – sjömanshustrun, barnen, mannen och sambon.

Och för alla dem som på olika sätt är aktiva inom sjöfarten – redare, mäklare- och fackförningar och andra ”skrivbordssjömän”. Kort sagt alla de som lever oerhört konkret som sjöfolk, men som aldrig är ombord på en båt.

– Det är väldigt svårt för andra att sätta sig





in i hur hopplost ensam man kan bli till sjöss, eller i land. Här tror jag att Sjömanskyrkan kan hjälpa till och vara en viktig länk.

TREDJE BLADET I FYRKLÖVERN är de unga. Från sitt fönster i Sjömanskyrkan kan Anders spana in Lindholmen på andra sidan Göta älv. Här utbildas 600 studenter på högskolan Chalmers och 400 elever på gymnasienivå för framtida uppgifter till sjöss.

– Vi ska försöka nå alla de som ska ut på sjön. Med Chalmers ha vi fått en bra kontakt. Med de blivande fartygsbefälen och med logistikerna, de som i framtiden ska sy ihop transportsystemen. Och vi försöker få hit de som

“Vi ska ha en funktion med en tydlig diakonal prägel, vilket den också har med våra fartygsbesök och våra sjuk- och hembesök.”

ska ut och praktisera till sjöss för att berätta om Sjömanskyrkan, framför allt om svenska kyrkan i utlandet, SKUT.

Fjärde bladet i klövern slutligen, är alla de som önskar ha en anknytning till Sjömanskyrkan, säger Anders.

– Det är alla trogna givare, syföreningen, frivilliga som vill stötta vår verksamhet enskilda som besöker Sjömanskyrkan. Hit hör också föreningar och grupper som hyr in sig i huset och därmed bidrar till att vi kan upprätthålla vår diakonala verksamhet.

Anders installerades som ny stiftsadjunkt för Sjömanskyrkan i Göteborg den 17 oktober 2007. Han är anställd av Göteborgs stift. ►►



Två parhästar i Sjömanskyrkan Anders Radix, sjömanspräst, och Astrid Linärd Ehrman, som skött kyrkans ekonomi sedan 1981.



I biblioteket ryms en verklig raritet, ett 30-tal helfranska band, med allt det som pianisterna underhöll passagerarna på Svenska-Amerikalinjen med.



Chalmersstudenter hjälper oss med idéer i ett projekt för hur vi ska kunna bygga om och utnyttja lokalerna bättre, berättar Anders.



Sjömanskyrkans uppskattade matmor, Hartini Andersson, med husmanskost, kåldolmar, dillkött, ärtsoppa, kummel med mera på meny.

► Styrelsen för Stiftelsen Sjömanskyrkan i Göteborg är hans uppdragsgivare. Han har 75 procent av sin tid i Sjömanskyrkan, resten ägnas åt själavård under telefonjour.

Anders kom till Sjömanskyrkan med erfarenheter som bataljonspastor för de svenska FN-soldaterna i Kosovo och Afghanistan, ”vars situation och erfarenheter har många likheter med sjöfolkets.”

TOLV PERSONER JOBBAR på Sjömanskyrkan, varav två på heltid. Utöver Anders är det Astrid Linärd Ehrman, som har jobbat sen 1981 och sköter kyrkans ekonomi.

Huset var tidigare Sjömansgården, men blev Sjömanskyrkan 1986. Tidigare hade Sjömanskyrkan funnits i S:t Johannes kyrka en bit längre ner på Sankt Johansgatan.

Kyrkan är öppen alla dagar i veckan, 10-16 på vardagar, 10-14 på helgerna med gudstjänst varje söndag. I restaurang Kulingen sköter Hartini Andersson rulljansgen och serverar

uppskattad husmanskost fem dagar i veckan, och lättare luncher på helgerna.

– Vi har mellan 30-40 lunchgäster. De flesta är äldre sjöfolk. Men också folk som jobbar i grannkvarteret och som tycker att det är kul med Sjömanskyrkan, berättar Anders.

SJÖMANSKYRKAN MÅNAR om sin identitet och jobbar mycket målmedvetet på sin profil. Man gör det genom att betona de mjuka värdena och frågorna. Vad innebär det att vara sjöman i dag? Hur är det att vara kvinna ombord? Vad tänker killar och tjejer på i denna miljö?

– Min önskan är att vi får än bättre kontakt med dem som håller på att utbilda sig, säger Anders.

Gudstjänsterna och den diakonala verksamheten har alltid varit viktiga för sjömanskyrkorna.

– Gudstjänsterna fyller en viktig funktion som de är i dag. Men vi behöver också hitta en gudstjänstform som attraherar ungdomarna.

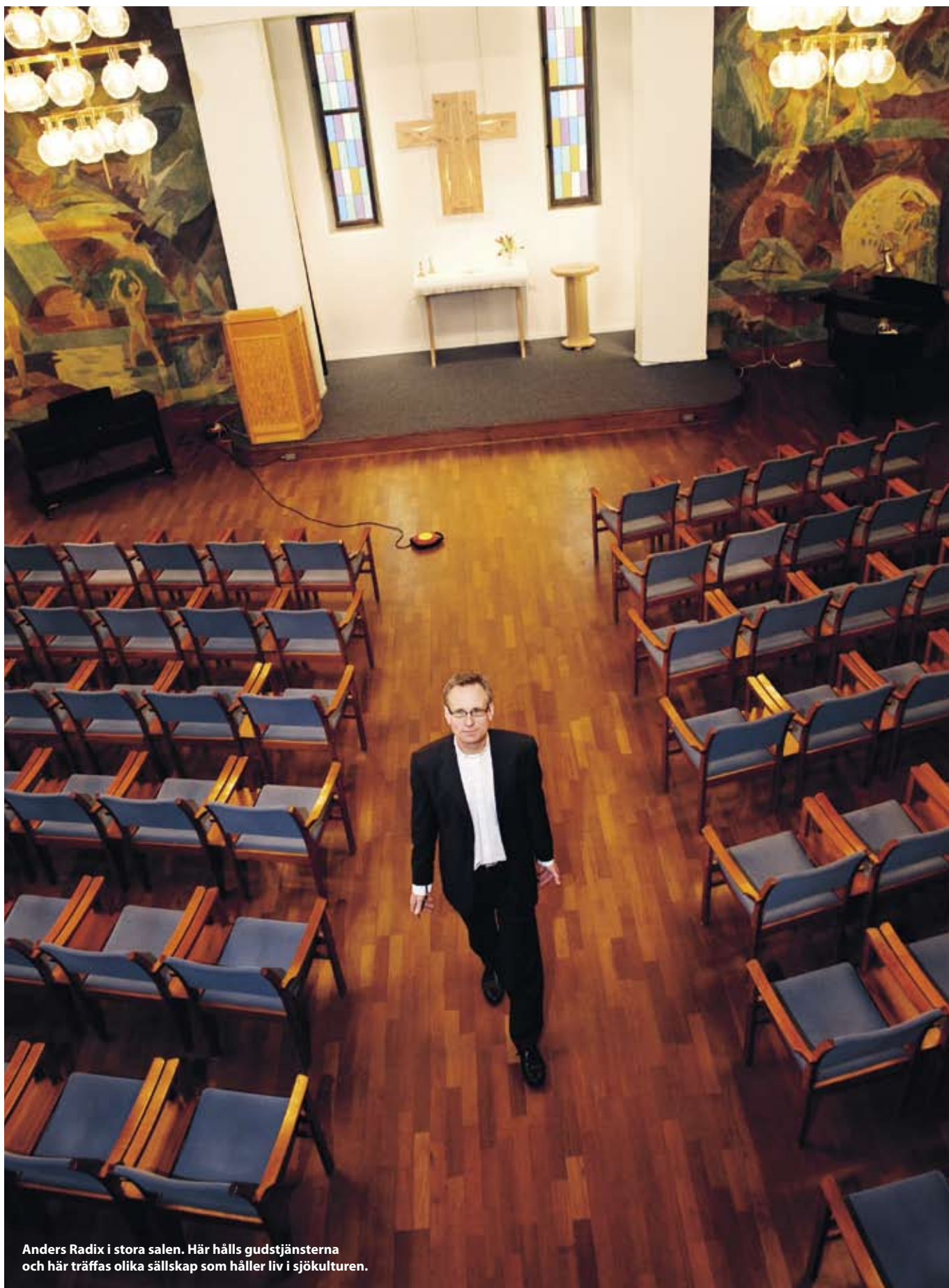
För dessa är kanske inte helgerna den rätta tidpunkten för gudstjänst, utan istället en kväll mitt i veckan, funderar Anders.

I Sjömanskyrkans stadgar är det uttalat att man ska ha en tydlig diakonal prägel. Man gör mer än 2 000 fartygsbesök och drygt 300 sjuk- och hembesök varje år. Fartygsbesöken ägnas nästan uteslutande svenska handelsfartyg. De utländska fartygen tar Sjömansservice hand om, och färje- och kryssningstrafiken ägnar man sig inte alls åt, upplyser Anders.

– **DET ÄR UTHÅLLIGHETEN** i våra fartygs-, sjuk- och hembesök som är det allra viktigaste i vår verksamhet, understryker Anders.

Han önskar att sjömanskyrkan kommer tillbaka till mycket av det som tidigare fanns i sjömanskyrkan av ideellt arbete. Och, säger Anders:

– Vi har börjat försöka engagera fler frivilliga som kan hjälpa till. Så att vi hinner göra än fler sjuk- och hembesök. ■



Anders Radix i stora salen. Här hålls gudstjänsterna och här träffas olika sällskap som håller liv i sjökulturen.



SÖDER RÖDKOBB BÅK, "kungen bland båkar" på en kal havsklippa mitt i havet strax utanför Biskopsön i Stockholms södra skärgård. "En rutten, rostig men praktfull skulptur, ett kustens konstverk".



KUSTKONST

FOTO: **MAGNUS RIETZ**

Sjömärken är en del av vårt spännande, maritima kulturarv. Tillsammans med fyrar, lotsutkikar, skärgårdshemman, tullstationer, båthus, hamnar, hamnkranar och dykdalber, berättar de en historia om hårt arbete.

Låt vara att de gamla sjömärkenas betydelse har minskat i takt med att GPS alltmer blivit ett hjälpmedel vid navigering. Men sin skönhet och magi har de behållit, liksom sitt kulturhistoriska värde. Om detta vittnar inte minst Svenska Fyrskapskapet, som bildades för drygt tio år sedan och nu har över 3 000 medlemmar.

Medan det skrivits flera böcker om fyrar har det varit sämre beställt med böcker om sjömärken – båkar, kummel, stångmärken och andra. Dessa vackra, strama och karga utropstecken i vår kustnära natur, med välklingande, spännande namn som

Svenska Stenarna, Eldsten, Holmögadd, Rövarskär, Vakupp, Vita Märrn, Oxpelles Grund, Likskär med flera med flera.

2007 publicerades två böcker om sjömärken som bidrog till att fylla tomrummet. Det var praktverket och folianten i halvfranskt band, "SJÖMÄRKEN. Kustens konstverk", av fotografen Magnus Rietz och målaren Göran Edvard Johansson och den mindre påkostade men innehållsrika "Sjömärken – vägvisare och kulturminnen" av Johnny Söderlund.

Rietz, som 1999 gav ut boken "Sveriges fyrar", har fotograferat och skrivit korta texter, medan Johansson har målat av några av de, i sitt tycke, 85 vackraste och mest spektakulära sjömärkena – båkar, spirbåkar, kummel, stångmärken, kasar

och rösen. Boken bjuder på en hisnande vacker konstutflykt längs Sveriges kuster och är en lika vördnadsfull som kärleksfull hyllning till en maritim kulturskatt, "världens vackraste galleri."

Johnny Söderlunds har ett annat anslag. Med kajak, kamera, sjökort och penna har han inventerat de äldre fasta sjömärken som finns längs hela landets kust, från Svinesund till Haparanda. Författaren skriver kortfattat om 429 sjömärken, varav mer än hälften är dokumenterade genom fotografier som tagits i samband med besök på plats.

"Med sjömän i hamn", kommer med början i detta nummer att presentera ett urval av dessa hänförande installationer som väglett och varit till så mycket glädje och nytta för sjöfarten. **STEN WINDÉN**

KRÅKELUNDS BÅK, utanför Oskarshamn är ensam i Sverige om sin form. Båken uppfördes 1849 på en plats som tidigt var en nyckelpunkt i Kalmarsund. Här börjar skärgården norröver, och härifrån var fartygen i stort behov av navigeringshjälp.

VEGA

Byggd: I Viken 1909.

Restaurerad:

1993–2008.

Tonnage: 148

registerton.

Skrovlängd:

30,5 meter.

Bredd: 7,75 meter.

Segelyta: 650 m².

Maskin: Callesen

Diesel 260 hk.



Vega under segel i Kalmar sund, med Blå Jungfrun i bakgrunden.

Vackra Vega fyller hundra år

I **förra numret** av Med sjömän i hamn hyllade vi Constantia, Solnaskutan och slätskonerten, som fyllde hundra jämt. I år är det dags att lyfta på hatten igen. Nu för Vega, 100 också hon.

Tremastade skonaren Vega är Sveriges största bevarade och seglande träskepp. Från gammal tid ska tilläggas. "Göteborg" och Stockholmsbriggen "Tre Kronor" är båda större, men ju i gengäld nybyggda.

Vega, som övervintrar i Stockholm för att kunna tjänstgöra som konferensbåt, utflyktsbåt för företag och bröllop, blev nyligen k-märkt av Statens maritima museer. Hon ligger vid Vasa tillsammans med isbrytaren Sankt Erik och övriga museifartyg. I juni går hon tillbaka till hemmahamnen Gamleby.

Vega byggdes i ek och furu på kravell i Viken 1909. På 1930-talet utrustades hon med en råoljemotor. Hon fungerade som fraktskepp fram till 1966, då hon var Skärhamns sista träfartyg i fraktfart.

Senast Vega låg i Stockholm slutade det med en tragedi då hon hamnade på



En tremastad och k-märkt skönhet bland museifartygen vid Vasamuseet.

botten av Riddarfjärden vid Söder Mälarsstrand. Det var 1985 och upphuggning på Finnboda varv syntes oundviklig.

Men Vega frälstes från undergången, bärgades och bogserades till småländska Gamleby via Norrköping. I Gamlebyviken, vid Casimirsborg, hade stiftelsen "Män-

niskan och havet" byggt ett träskeppsvarv. 1993 drogs Vega upp på slipen, starten för en omfattande reovering, som skulle bli klar först 15 år senare.

Eldsjälen bakom Operation rädda Vega, har varit Egil Bergström:

– Vi trodde att vi skulle klara av att sätta Vega i segeldugligt skick på några år. Men icke. Nu har 90 procent av den gamla skonaren bytts ut, berättar Egil.

De 15 åren har inte förflytt utan motgångar. Bland annat brann Vega på slipen.

Men i slutet av juni i fjol kunde skonaren lägga ut för sin andra jungfrufärd, 99 år efter den första. Resan gick till Västervik.

Under sommaren seglade hon sedan dagturer till bland annat Kalmar, Oskarshamn, Karlskrona, Norrköping och Visby. Innan hon tog sikte på Stockholm. ■

STEN WINDÉN

I orkanens öga

Under cirka 6 500 dygn på världshaven har jag upplevt många orkaner. Man är nödvändigtvis inte rädd. Då hade man gått iland redan efter den första. Men man blir urlakad och trött. En orkan suger musten ur varje sjöman. Man kan inte sova. Det är svårt att bara hålla sig på benen. Likväl ska du utföra dina sysslor som vanligt.

En av de värsta orkanerna jag upplevt var 1961 med Nordström & Thulins "Cassiopeia", på resa mellan USA och Japan. Orkanen drabbade oss i Syd kinesiska sjön. Fartyget slogs sönder och samman. Runt omkring oss sjönk fiskebåtar. Flera var i sjönöd, men vi kunde inte hjälpa dem. "Cassiopeia" gjorde överhuvudtaget ingen fart alls. Telegrafisten fick ta emot många nödrop under dessa dagar i det upprörda havet, men vi kunde inget göra för att hjälpa dem. Slutligen kom vi dock fram till Chiba med vår last av malm, svårt skadade.

Sex veckor på varv för reparation blev följderna av orkanen. Däcket var rensat från det mesta. Ena bryggvingen, sjutton meter över havsytan, var skadad och styrbords

ankare hade lossnat och försvunnit i havsdjupet. I den engelskspråkiga dagstidningen i Japan stod det att våghöjden varit 22 meter och vindhastigheten uppemot 100 meter per sekund.

DET ÄR DOCK EN ANNAN, färskare upplevelse jag vill berätta om, från början av 1980-talet. Med "Winter Water", ett av världens största och mest avancerade kylfartyg, råkade vi ut för en orkan i Karibien. Vi hade lastat bananer i Puerto Limon i Honduras och Almirante i Panama. 250 000 kartonger bananer som skulle till Bremerhaven i Tyskland.

Vindhastigheten uppskattades till 60–70 meter per sekund, våghöjden till uppemot femton meter. Och så plötsligt händer det. Vinden tystnar. En överklig scenförändring. Vi är mitt i orkanens öga.

I havet råder kaos. Fortfarande är vågorna enorma, men nu börjar de korsa varandra. En kuslig stämning infinner sig ombord. Ögat uppskattas vara femton till tjugo kilometer i diameter. Uppgifterna hämtas från en väderkarta ombord och via SMHI, som har varnat oss. Även från

HÖKARNAS MATTIPS: LAMMGRYTA PÅ NOAS VIS OMBORD I "ARKEN"

För 6 personer

Drygt ett kilo benfritt lamm, skäres i medelstora tärningar sedan fettet skurits bort
3 msk matolja
3 vitlöksklyftor
4 dl rödvin
3 dl vatten (fransk buljong)
2 tsk senapspulver
2 tsk malen koriander

2 tsk malen kummin
3 dl torkade fikon
salt och vitpeppar

Bryn köttet i het olja i en gjutjärnsgröta. Krossa vitlöken och låt den bryna tillsammans med köttet i 3 minuter. Tillsätt vattnet, senap, kryddor och fikon. Kokas i 90 minuter. Tillsätt några enbärskorn i grötan

under slutminuterna. Serveras med mandelpotatispuré, smaksatt med finskuren purjolök, smör och persilja.

Till grötan smakar det bra med ett glas vältempererat rött vin. Kanske en Rioja Bordón Gran Reserva från 1999. Vinet har lagrats minst 24 månader på fat före buteljering och kostar cirka 135 kronor. Värt att pröva. Smaklig måltid!



Winter Water, levererad 1979. Världens största kylskåp?



Luciaglögg i mässen tillsammans med några skeppskamrater på Winter Water.

National Weather Center i Miami kommer rapporter. Dom väntar på att orkanen snart ska nå öarna i Karibien.

Fartygets 18 000 hästkrafter arbetar för högttryck. Vi försöker hålla fartyget mot vindriktningen, vilket är svårt när vi inte längre kan beräkna varifrån den kommer.

Det är inte ofta ett fartyg hamnar mitt i orkanens öga. Genom att orkanen drog bort lika plötslig som den drabbat oss, kom vi oskadda ur denna skräckupplevelse.

När vi kommit ut ur orkanen blev det en vanlig, ”halv-stormig”, resa över till Europa. Norr om Bermuda övergår den behagliga karibiska värmen till ett kallare och bistrare klimat. Här finns inga cykloner, bara ”vanliga” stormar med orkanstyrka.

SJÄLV HADE JAG ETT STYVT JOBB med att ta hand om allt som under orkanen ramlat omkull i förråden. Bland sönderslagna saltsilttunnor, saftdunkar och tiokilos syltburkar, samt hundratals krossade öl- och läskedrycksflaskor, städade jag upp i förödelsen. Sönderslagna möbler stuvades undan för reparation. I fartygets färgförråd hade hundratals liter målarfärg runnit ut. Hur det såg ut i maskinrummet kan ni bara försöka föreställa er. Först i Engelska kanalen hade det lugnat sig så pass att man kunde njuta av en hel natts sömn före ankomsten till Bremerhaven.

Det har blivit många besvärliga resor genom åren. Resorna med malm från Narvik till kontinenten och kollas-

terna på 1960 talet med Grängesbergbolagets fartyg, var en pärs under vinterhalvåret. Vi fraktade kol med ”Aurivaara” från Hampton Roads i USA till Värtan i Stockholm. Det

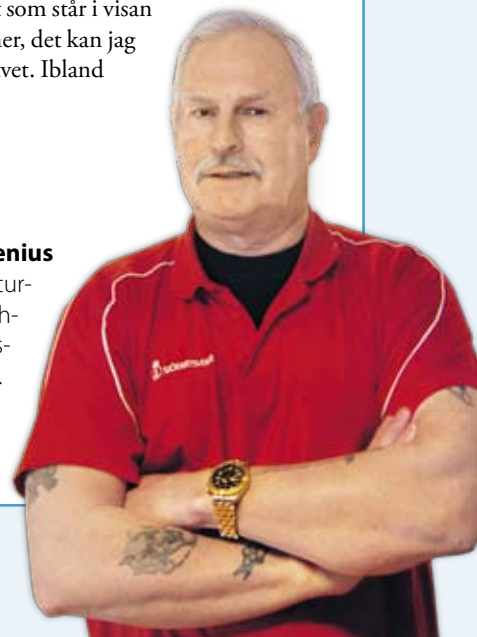
var ett under att vi kom fram överhuvudtaget. Att vintertid befinna sig ute på Nordatlanten var inget nöje. Kollasterna till Värtan skulle värma upp stockholmarnas hem under vinterhalvåret, men föga visste de vad vi upplevde under resorna. Kan en landkrabba egentligen fatta hur svårt det är att på en och samma gång jobba,

hålla i sig, inte få sova eller knappt få i sig käk? Sjöfolket av idag har det lika besvärligt. Havet är ju detsamma, nu som då. Summan av kardemumman är att det som står i visan ”En sjöman älskar havets våg” inte stämmer, det kan jag garantera. Jag är ödmjuk när jag möter havet. Ibland älskar jag det, ibland inte. ■

”I fartygets färgförråd hade hundratals liter målarfärg runnit ut. Hur det såg ut i maskinrummet kan ni bara försöka föreställa er.”

Stig "Stickan" Elenius

Sjöman i 30 år; författare; skribent; kulturarbetare, f d fotbollsdomare och matchkontrollant; f d föreståndare för Sjöfartsklubben Kaknäs åren 1985–2006. Medlem i Stockholms Idrottsakademi och Neptuni Orden samt styrelseledamot i Bokanjärerna.



Märkesår med ruggiga minnen

I år är det märkesår i Finland och Sverige. Tillsammans ska vi minnas att vi under mer än 600 år levde i samma rike, lydde under samma lagar och slogs och dog i samma krig. Men för 200 år sedan tog det slut. I ett blodigt krig mot Ryssland led Sverige ett svidande nederlag och landet förlorade sin östra rikshalva.

Långt senare skulle Johan Ludvig Runeberg i Fänriks Ståls sägner, som utgavs i två samlingar, 1848 och 1860, med nationalromantiskt patos, beskriva fiktiva och verkliga hjältars heroiska insatser i slagen mot ryssen.

En helt annan bild av samma krig ges i boken "De oändligt förbannade sluparna", med undertiteln Episoder från sjöstriderna mot Ryssland 1808–1809.

Boken saknar varje spår av krigsromantik och idealiserade hjältar. Här är kriget på riktigt. Verklighetens soldater berättar, i dagböcker och nedtecknade minnen, om fasansfulla krigsupplevelser ombord på kanonsluparna som ingick i den svenska skärgårdsflottan.

Kanonsluparna var mindre öppna fartyg, som roddes eller seglades. Sluparna användes både för att skydda trupptransporter över Ålands hav och i regelrätta sjöslag. En stor del av soldaterna på kanonsluparnas roddarbänkar saknade varje erfarenhet av sjön eller sjöstrider.

Boken är utgiven av Statens Maritima Museer och ingår i serien Maritima skrifter. Författare är Olle Malmqvist och Iréne Welander Larsson, som sammanställt och kommenterat ett unikt arkivmaterial. ■

STEN WINDÉN



Kriget är på riktigt i boken "De oändligt förbannade sluparna", med undertiteln Episoder från sjöstriderna mot Ryssland 1808–1809.



Saltstänkta litteratörer

Katarina Sjöfartsklubb en afton i februari. Varmt, hemtrevligt. Och litterärt. Bland 40-talet besökare i lokalen, en exklusiv skara. Ätta före detta sjömän med imponerande erfarenheter från de sju haven. Och med ytterligare en gemensam nämnare – de är alla författare.

Bokanjärerna, havens kulturbärare, är församlade för att berätta om sina liv och sina böcker.

– Så många bokintresserade på en och samma gång, utbrast kvällens moderator, Stig "Stickan" Elenius, själv bokanjär, när han lät blicken svepa över församlingen.

– Få yrken har genom åren omgärdats av så mycken romantik som sjömannens. Men vi är också många som velat berätta om våra erfarenheter

"Stickan" nämnde litterära föregångare som Harry Martinson, Josef Conrad, och dagens tungviktare i Sverige, bokanjären Ove Allansson, med flera. Bokanjärerna bildades just på Katarina Sjöfartsklubb för tre år sen. Sällskapet har cirka 40 medlemmar. Ordförande är sjökaptenen och advokaten Stig Centervall, som tyvärr hade förhinder denna kväll.

Men Reidar Jönsson, var på plats, och läste ur tredje och sista delen av sin hundtrilogi, den som började med Mitt liv som hund och blev film. I senaste romanen spelar pappan, sjömannen, en framträdande roll. Reidar gick till sjöss som jungman 1960. Ätta år senare mönstrade han av för gott, då som andre styrman.

I högform var också före detta telegrafisten Torbjörn Dalnäs, "det levande kulturlexikonet inom sjömannskåren", som "Stickan" kallar honom. Torbjörn, tillika



Kvällens moderator, Stig Elenius, presenterar Sten Bexell, med 50 år till sjöss och tre böcker bakom sig.

journalist och redaktör för Sjöfartsverkets tidning Utkik, presenterade sin senaste bok, "Gränslös sjöfart", om svenska handelsflottan under 100 år (se artikel på sidan intill).

"Finnungen" – han kallar sig själv fortfarande så – Eero Jalmariz, som kom till Sverige som krigsbarn fyra år gammal, var där, med sin fantastiska självbiografi, Finske Ahasverus. Jorden runt på 50 år.

Och Sten Bexell, en annan profil med tre böcker bakom sig. Som mönstrade kockjungman som 17-åring på en Bohusskuta, tillbringade ett halvsekel inom sjöfarten och passerade Ekvatorn 164 gånger och besökte 542 hamnar i 101 länder. Sten avslutade sin sjömansbana 1997, då han avmönstrade American Reefer.

Under kvällen avslöjades att Bokanjärernas antologi, Trampa däck, förhoppningsvis kommer ut under 2009. Den ser vi fram emot. ■

STEN WINDÉN

Salta grabbar på Katarina Sjöfartsklubb, från vänster Niklas Yllner, Kaj Karrento, Eero Jalmariz, Stig "Stickan" Elenius, Reidar Jönsson, Rolf Öström, Sten Bexell och Torbjörn Dalnäs.

Vasas upptäckare får egen park

BEVARA VASA

Den åttonde maj öppnar en ny permanent utställning på Vasamuseet, "Bevara Vasa".

Utställningen vill berätta om den kamp mot naturens krafter som historien om Vasa inneburit sedan förlisningen 1628.

I Vasa har Stockholm, och Sverige, en unik kulturskatt. Skeppet har bevarats i stort sett intakt. Ingen annanstans i världen finns ett så välbevarat 1600-talsskepp.

Vasa lockar över en miljon besökare årligen.

Vrakspecialisten Anders Franzén, som lokaliserade regalskeppet Vasa, får en egen park uppkallad efter sig.

Parken ska ligga utmed Danvikskanalen i Hammarby sjöstad, nedanför Danviksklippan. Precis intill Saltsjön och bara ett stenkast ifrån där Vasa återupptäcktes.

Anders Franzén fann Vasa 1956 och tog

initiativ till en bärgning. Det var ett stort ögonblick i Stockholms moderna historia när skeppet den 24 april 1956, bröt vattenytan. Det hade då vilat på havets botten i 333 år. När Vasa seglade ut 1628, med 64 kanoner och 300 soldater, var hon förmodligen ett av världens mäktigaste krigsskepp. **■**



Sexton år efter sin död får Anders Franzén en park uppkallad efter sig.

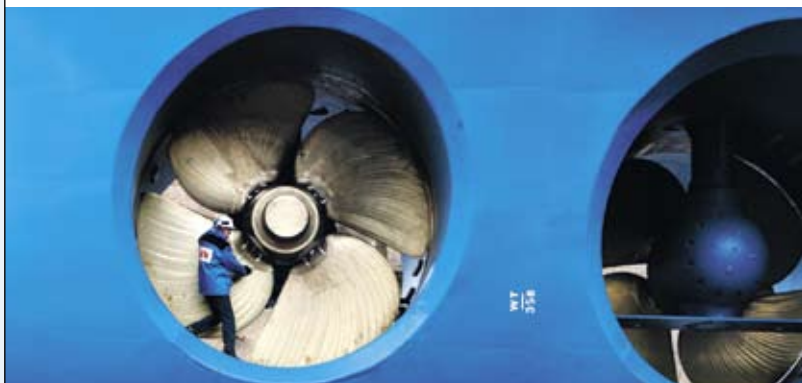
Superkryssare sjösatt i Finland

Den 7 december 2008 lämnade Oasis of the Seas varvet STX utanför Åbo i sydvästra Finland med destination Fort Lauderdale i Miami, USA. Aldrig har världen skådat ett större kryssningsfartyg. Superkryssaren, som kostat åtta miljarder kronor, är lång som drygt tre fotbollsplaner, 360 meter, nästan dubbel så lång som de största färjorna på Östersjön.

Oasis of the Seas tar 5 400 passagerare med en besättning på 2 100 man.

Från hemmahamnen Port Everglades i Fort Lauderdale ska drottningen bland världshavens kryssningsfartyg göra reor i Karibien.

För lägst 950 kronor dygnet är du välkommen som passagerare. Den som vill gräva riktigt djupt i pluskan kan få en "loft suite" om 50 kvadratmeter för två på 16:e våningen för 60 000 kronor under en veckokryssning. **■**



SÅ STOR ÄR KRYSSAREN

Bruttoregisterton

Oasies of the Seas (OotS): 220 000.

Cinderella: 46 000.

Passagerare

OotS: 5 400.

Cinderella: 2 560.

Sängplatser

OotS: 6 400.

Cinderella: 2 500.

Däck

OotS: 16.

Cinderella: 12.

Längd

OotS: 360 meter.

Cinderella: 191 meter.

Bredd

OotS: 47 meter.

Cinderella: 29 meter.



Djupdykning i svensk sjöfart

Med boken "Gränslös sjöfart" tar före detta sjömannen och telegrafisten Torbjörn Dalnäs ett rejält litvåg på den svenska handelsflottan under drygt 100 år. Författaren tar sats vid tiden för linjetrafikens definitiva genombrott kring 1900-talets början, "då den svenska handelsflottans 872 ångfartyg, med sina 300 000 registerton, tuffade förbi de 2 040 segelfartygens samlade nettotonnage".

Vi får följa hur "waterfrontens" parter börjar organisera sig och hur ångfartygens "machinister" går i täten; hur Svenska Maskinbefälsförbundet etableras 1906, för att fem år senare byta namn till Svenska Maskinbefälsförbundet.

Dalnäs tar oss med till havs under det första världskriget och det av Tyskland proklamerade, oinskränkta u-båtskriget. Vi lotsas genom mellankrigsåren då sjöfarten blomstrar. In i tiden för andra världskrigets inferno, inte minst för krigsseglande svenska sjömän.

Författaren skildrar renässansen för linjetrafiken efter krigsslutet. Och hur standarden och levnadsförhållandena förbättras, också ombord på fartygen, i takt med att välfärdssverige tar form.

Kylfartygen och "bananbåtarna" har sitt eget kapitel värld. Liksom hur Sverige utvecklats till att bli en betydande tank- och bulksjöfartsnation. Ett dystert kapitel är självklart rederidöden under 1900-talets sista kvartssekel. Desto mer uppmuntrande då berättelsen om de som lyckades anpassa sig och överleva, beskrivningen av fenomenet Donsö och den enastående Donsöandan.

"Gränslös sjöfart" är på 336 sidor och rikt illustrerad med bedövande vackra bilder på vackra fartyg, rena nostalgitripptar. Ett foto är kolossalt. Den av två unga kvinnor, som tillsammans med sina barn, med ryggen mot fotografen, förväntansfullt betraktar ett fartyg, i färd med att lägga till vid kaj.

Månader av väntan och längtan är snart förbi. För denna gång.

"Gränslös sjöfart" är utgiven av Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm och är Sjöhistorisk årsbok 2008-2009.

Torbjörn Dalnäs är, författare, journalist och redaktör för Sjöfartsverkets tidning Utkik. **■**

STEN WINDÉN

Ullamaija Nordström, direktor:

Vi lever just nu i fastetid. Fasteperiodens fyrtio dagar uppmanar oss att använda denna tid för självprövning, för att finna klarhet över vad vi behöver rensa bort från våra liv, för att låta eftertänksamheten och vördnaden inför livet ta plats i våra tankar, och förbereda oss inför påskhelgen och mötet med den uppståndne Jesus.

Se, vi går upp till Jerusalem

*Se, vi går upp till Jerusalem,
i heliga fastetider
att skåda hur Jesus Krist, Guds Son,
i syndares ställe lider.*

*Se, vi går upp till Jerusalem,
vem går att med Herren vaka
och, såsom vår himmelske Fader vill,
den smärtfyllda kalken smaka?*

*Se, vi går upp till Jerusalem,
till Frälsarens kors och pina,
till Lammet, som offras för världens skuld,
för dina synder och mina.*

*Se, vi går upp till Jerusalem,
till staden den evigt klara.
Oss Frälsaren sagt att där han är,
där skall vi med honom vara.*

Psalm 135

Dagarna efter påskhelgen blir ljusare och vägen lättare att gå. Låt oss brista då i lovsången, med psalmistens ord:

*Jag vill sjunga om min vän,
Herden han som själv är vägen.
Fåren känner han igen,
vet var källan är belägen.
Herre Jesus Krist, Guds Son,
dig jag får all kraft ifrån.*

Psalm 472:1