

John E Persson

STYCKEGODS

NO
SMOKING

Om märkliga män
och händelser på haven

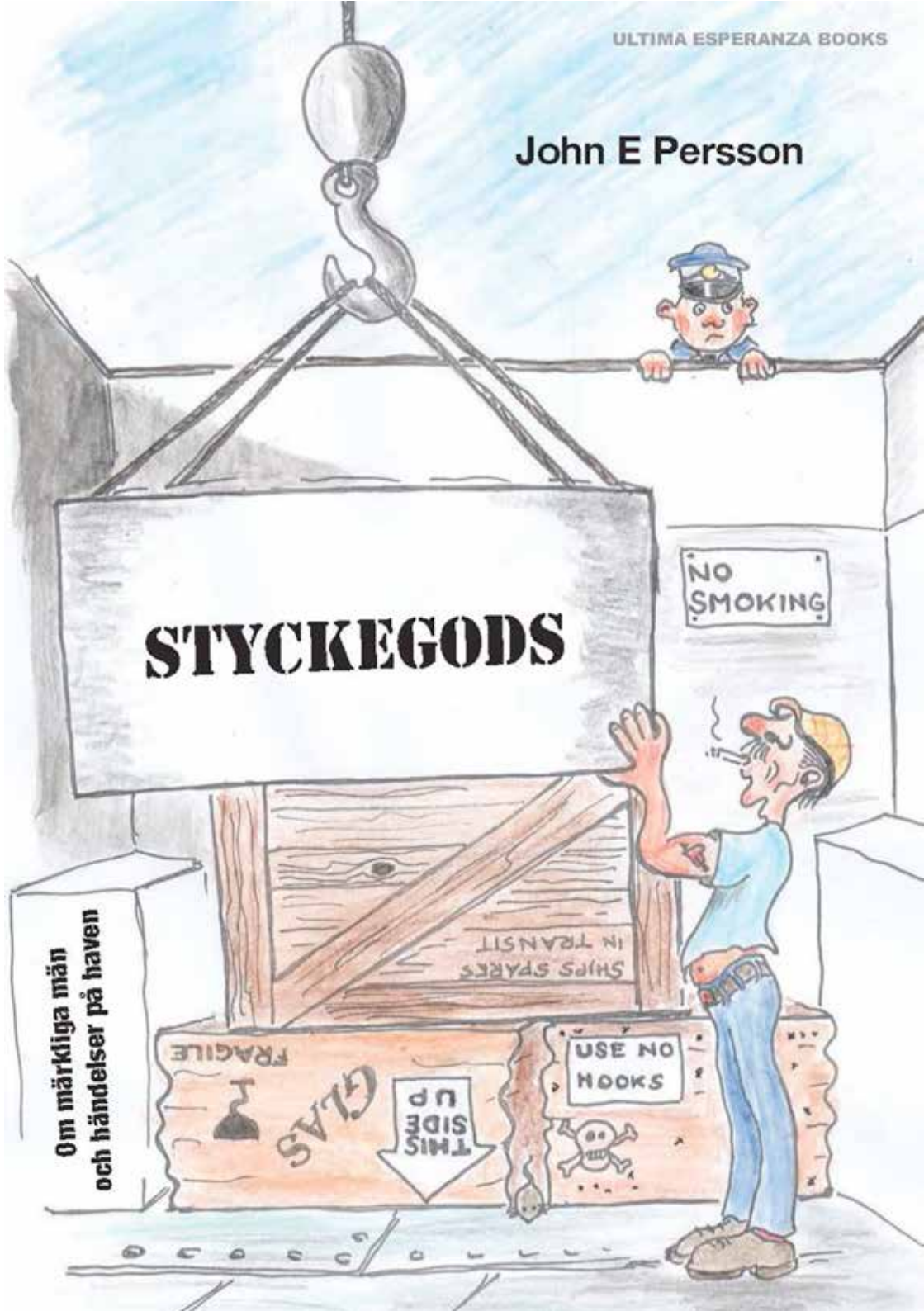
FRAGILE

GLAS

THIS
SIDE
UP

USE NO
HOOKS

SHIPS SPARKS
IN TRANSIT



ISBN: 978-91-88263-98-8

© John E Persson

Brantevik 2021

Samliga tecknade bilder: författaren

Tryckt hos Exakta, Malmö

Utgiven av Ultima Esperanza Books, Stockholm, 2021

www.ultimaesperanzabooks.se

Innehåll

Förord	9
När min far försvann	11
Vad hände med m/s Murjek?	14
1. SKRIVANDE SJÖFARARE	
Den humoristiske Gustaf Stenfeldt	20
Tre generationer Macfie	26
Resenären Nordström	34
På spaning efter sjömannen Taube	40
Jungman Niklas Bock	46
En Pirat som jungman	51
En akademisk sjöskräpnikör	57
Barn ombord...	63
Trådlös lyrik	72
2. KLURIGA KONSTNÄRER	
Från hjulångare till Mumintroll	78
Matrosen som blev skulptör	82
3. UNIKA UPPTÄCKARE	
Skånsk ädling förste forskare i Kongo	88
Räddningsexpeditionen som gick på grund	96
Kanonbåten Uruguay	99
Polarforskaren som blev "Sveriges Conan Doyle"	102

4. OFÖRVÄGNA KAPTENER

Den äventyrlige kaptenen från Åmål	110
Kaptenen som prickade ut Kongofloden	117
Sveriges konsul, kapten Fredrik Adelborg	124
Hamnkaptenen på Spetsbergen	133
Svenska sjökaptener i spanska inbördeskriget	141
Vapensmugglaren från Surte	145
Kaptenen som var specialist på antikens krigsskepp	148

5. REMARKABLA REDARE

En grekisk komedi	154
Två danska kusiner	158

6. SANNOLIKA SJÖSKRÖNOR

Sjöskrock	162
Stark magsyra	169
Kamelen	173
Flaggspel och fotboll	176
Flängis och Lomumba	182
Isresa	187
Tjuren Fabians atlantfärd	192

7. HAVSETYMOLOGI

Människor med stora huvuden	198
Kobryggan	202
Donkeyman	205
Eldarevalsen förklarad	207
Paragrafaren	213

Förord

Fram till mitt 43e levnadsår hade mitt författande endast bestått av brev till hembygden från fjärran ort. Eftersom jag av den antediluvianska Samrealskolan i Simrishamn bara begåvats med betyget B i ”svenska språket och litteraturen”, hade jag aldrig umgåtts med tanken att fästa något djupsinnigare på pränt.

Dock, i samband med studier i etnologi på fritiden, samlade jag mina kunskaper om livet ombord i koleldade ångfartyg i en bok som fick titeln ”Stimbåt”. Den kom ut 1981 och blev välvilligt bemött. Jag blev, tack vare boken, kontaktad av redaktören på tidskriften *Utkik*, Torbjörn Dalnäs, som tyckte att jag gärna kunde skriva i hans tidning. Det resulterade bland mycket annat i drygt trettio porträtt av mer eller mindre okända sjöförfattare.

1996 erbjöd *Nautisk Tidskrifts* redaktör, Marie Halvdanson, mig att få efterträda Jan Davidsson som kåsör under rubriken ”Lodskott & Pejlingar”. Detta trots att jag varken är docent eller vitter. Det hann bli 123 artiklar i blandade ämnen, innan tidskriften 2012 amalgamerades med tidningen *Maskinbefälet* omdöpt till *Sjöbefälen*.

Som om detta inte vore nog fick jag nästan samtidigt av redaktören Benkt Lundgren tillåtelse att, i full frihet, i facktidningen *Maskinbefälet* understundom skriva ner mina funderingar kring fartygsmaskinens historia.

Bland dessa artiklar har jag här samlat några, vilka kanske fortfarande kan ha överlevt tiden...

När min far försvann

Jag är uppfödd på Brantevik med Bornholm inom synhåll i siktigt väder. Under andra världskriget var ön ockuperad av tyska trupper och nästan dagligen hördes kanonmuller och bombkrevader därifrån över till oss. Trots att jag bara var två år när kriget bröt ut präglades min barndom av detta.

På 1940-talet fick merparten av min hembys manliga befolkning sin bärning från havet, antingen som fiskare eller sjömän. När kriget bröt ut insåg de vad det skulle innebära, eftersom många förlorat anförvanter och vänner under första världskriget. Av byns innevånare skulle åtta omkomma under det andra och många överlevande få men för livet.

Min far var, då andra världskriget bröt ut, befälhavare på en trampångare döpt till *Plato*. Lördagen den 21 juni 1941 anlände *Plato* till sovjetockuperade Riga för att lasta cement. I hamnen låg redan den svenska kusttankern *Soya* för att lasta olja för svenska statens räkning.

Sedan 1918 hade Estland, Lettland och Litauen varit fria. Om man nu kan tala om fria stater i vilka presidenterna i praktiken var diktatorer? Hela mellankrigsperioden hade de haft Sovjetunionen lurande på andra sidan östgränsen och från 1933 hotade ett militärt upprustande Tyskland från söder.

Då den tysk-ryska nonaggressionspakten undertecknades av utrikesministrarna Joachim von Ribbentrop och Vjatsjeslav Molotov i Moskva den 23 augusti 1939 beseglades balternas öde. Pakten innebar att Tyskland tillät Sovjet att återskapa tsardömet's gränser mot Östersjön, om det själv fick ta hand om större delen av Polen.

I oktober 1939 tvingades de baltiska staterna att underteckna "biståndspakter" som gav Röda armén rätt att upprätta baser. I juni 1940 blev Estland, Lettland och Litauen republiker under Moskva. Detta efter

en kommunistisk ”befrielse” då mer än 140 000 balter dödades eller deporterades till sovjetiska läger.

Nazitysklands kuttrasju med Sovjetunionen tog slut då dess Wehrmacht inledde operation ”Barbarossa” söndagen den 22 juni 1941. Det var dagen efter att *Plato* anlänt till Riga. På måndagen angrep tyskt bombflyg staden. 42 plan siktade in sig på ett militärflygfält som låg i närheten av cementfabriken, där *Plato* låg förtöjd. Varje natt kom tyskt flyg som bombarderade hamnen, dock utan att skada de båda svenska fartygen.

Sovjetiska myndigheter tillät inte befälhavarna att ta kontakt med svenska ambassaden eller sina rederier. Under hela tiden bombningarna pågick nekades besättningarna att gå iland för att uppsöka skyddsrum, utan de stod ombord och såg på skådespelet då staden stod i lågor. Den 29 juni brann Peterskyrkan ner och samma dag vällde tusentals retirerande ryska soldater fram, som smutsiga och utmattade försökte ta sig över floden Düna. Dagen därpå marscherade de tyska trupperna in i Riga.

Trots tyskarnas intåg kunde *Plato* inte lämna hamnen. Ryska trupper höll fortfarande ön Ösel och deras artillerield täckte inseglingen till Riga. Det hade blivit lugnare i staden och sjöfolket tilläts nu gå iland. Men provianten ombord, beräknad för 14 dagar, började tryta och måste ransoneras till ett enda mål per dag. Och man hade fortfarande ingen kontakt med yttervärlden.

Om detta visste de anhöriga hemma i Sverige ingenting. Deras oro var stor. Eftersom min ene farbror sänkades, sedan lejdfartyget *Murjek* försvunnit 28 februari 1941 och en av min fars kusiner omkommit då tankern *Castor* sänktes i Nordatlanten 31 mars samma år, sörjde de folket i *Plato* som borta för alltid.

I slutet av juli kom Svenska Dagbladets Berlin-korrespondent, Arvid Fredborg, till Riga för att rapportera från fronten. Han lyckades ta sig till hamnen och kom ombord på *Plato*, där han träffade min far och befälhavaren på *Soya*. Hans reportage, som publicerades den 23 juli med rubriken ”22 svenskar bevittnade hela kampen om Riga”, var det första livstecknet som nådde dem där hemma. Fredborg hade dessutom uppmanat de ombordvarande att omgående skriva brev. Han tog sedan dessa

brev med sig till Berlin, där han ordnade att de ocensurerade sändes till Sverige som diplomatpost.

Väntan i Riga blev fortsatt lång och nervpåfrestande för besättningarna, utan kontakt med hemlandet. Först i september kunde *Plato* lämna Riga, nu befraktad av tyskarna med en last aspvirke till Stettin. I oktober kom hon till Göteborg med tyskt kol.

Och min far var inte längre försvunnen!

(Nautisk Tidskrift 1/2009, Österlen 4/2019)



Vad hände med m/s Murjek?

Den 23 januari 1941 satt "chiefen" på grängesbergslagets motorfartyg *Murjek* i sin hytt och skrev brev till sin lillasyster:

"Vi äro nu i Santos i Brasilien och här är det så hett, det är den varmaste årstiden här nu, så man har egentligen inte stor lust att sitta stilla och skriva brev.

Som en nyhet kan jag omtala att vi nu skola gå hem till Sverige om det lyckas. Vi gingo i barlast från Charleston i Nordamerika hit ner och här har vi lastat full last till Göteborg. Antagligen skola vi gå i morgon och om allting går bra böra vi vara i Göteborg i slutet av februari eller början av mars. Det skulle ha varit ett par månader senare så hade det varit bättre, nu är det väl kallt och vinter när vi komma däropp.

Vi har nu färdats mellan Nord- och Sydamerika både på ost och västkusten, sedan vi lämnade Göteborg och det har ju i och för sig varit bra. Kriget har vi ju inte haft någon känning av.

Ja, nu får vi se om vi klara oss till Göteborg. Man får hoppas på det bästa, och så kanske vi snart ses igen."

Murjek hade lämnat Göteborg vintern 1939/40 innan isläggningen lamslog sjöfarten även på svenska västkusten. Och innan den lede Adolf stängt av Skagerack med minor mellan Danmark och Sydnorge.

I december 1940 befraktades *Murjek* av Statens Reservförrådsnämnd för en resa med cirka 5 000 ton bomull från Santos till Göteborg. För denna resa hade hon fått "fri lejd" av de krigförande makterna

att få passera från Nordatlanten genom Nordsjön till svensk hamn.

Hon hade anlänt till Santos den 8 januari 1941 och tio dagar senare var lastningen avslutad. Den 20 bunkrades *Murjek* för resan till Sverige. På grund av att hon ännu inte erhållit så kallat "navicerts" och dessutom behövde komplettera sin bemanning, sedan några norska medborgare begärt att få bli avmönstrade (de ville inte utsätta sig för risken att passera tyskockuperat område), kunde hon inte avgå förrän den 25.

Hon hade då från såväl engelska som tyska myndigheter fått dokumenterat klartecken på "lejd" (från lågtyskans Geleit = följe). Resrutten hade rederiet meddelat befälhavaren telegrafiskt innan fartyget lämnade Santos efter att man inhämtat instruktioner från brittiska myndigheter.

Dagen efter avgången sände befälhavaren telegram till rederiet, i vilket han meddelade att en nymönstrad svensk matros försvunnit. Den 10 februari anlöpte *Murjek* Freetown i Västafrika.

Därefter iakttog *Murjek* radiotystnad till den 27 februari kl. 21.55, då man avsånde följande telegram:

Godhetsfullt meddela om Sverige trafikerande fartyg gå norr eller syd Färöarna – Odhner

Grängesbergsbolaget svarade tidigt den 28 över Göteborg radio:

Efter passerandet norr Färöarna styr riktning Molde 3 grader ost därefter rätt ostligt till 7 grader ost varefter vidare order beroende på isförhållanden bekräfta – Malmfartyg

Gränges kompletterade kl. 09.40 den 28e:

Åberopa tidigare telegram vi förutsätta givetvis att Färöarna passeras enligt de instruktioner som lämnats före avgången bekräfta – Malmfartyg

Samma dag kl. 15.55 svarade befälhavaren på *Murjek*:

Vid avgången kunde ej erhållas andra instruktioner än anvisningar gå syd Färöarna samt vidare till punkt på ostkusten samma för att där erhålla vidare anvisningar minfalten Nord-

sjön detta givetvis riskabelt och föredrager nordliga routen
samt vidare enligt edert telegram – Odhner

Klockan 19.35 kablade Gränges tillbaka:

Följ instruktionerna erhållna vid avgången bekräfta – Malm-
fartyg

Befälhavarens svar skrevs kl. 22.35:

Bekräftar följa avgångsrutiner – Odhner

Men ”chiefen” fick aldrig mer möta sin lillasyster.

Efter den 28 februari svarade *Murjek* inte längre på anrop från Göteborg radio och hon hördes aldrig mera av.

Den 7 juli 1941 hölls sjöförklaring inför Stockholms Rådhusrätt, och där måste man ”tyvärr förutsätta att fartyget förolyckats jämte hela den ombordvarande besättningen”.

Man konstaterade också att *Murjek* varit en synnerligen god sjöbåt och hållen i förstklassigt skick. Hennes dödviktstonnage var 7 425, men hon hade på sin sista resa bara haft cirka 5 000 ton last av bomull och cirka 800 ton olja i bottenkärnorna. Och man enades om att det verkade högst otroligt att storm eller en ”vanlig” sjöolycka skulle ha brutit ned fartyget så hastigt, att man inte skulle hinna sända ut nödsignaler, eller att någon ur besättningen inte skulle ha räddats. Omständigheterna talade i stället för att fartyget blivit sänkt av någon av de stridande makterna.

Till sjöförklaringen bifogades en besättningslista över 32 personer som fanns ombord. Av dessa var 15 svenska medborgare, 12 danskar samt en norrman, en finländare och tre balter.

1963 gav Handelsdepartementet ut en redogörelse med titeln Svenska handelsflottans krigsförluster under det andra världskriget (Sou 1963:60). Författaren till denna skrift verkar ha öst ur grumliga källor, åtminstone när det gäller *Murjek*. Under rubriken ”omkomna” uppger han namnen på befälhavaren, 1:e och 2:e styrmännen, övermaskinisten, 1:e maskinisten och en ”besättningsman”. Samt tillägger: ”ytterligare två svenska och tjugotre utländska besättningsmän”. Det

är synnerligen slött formulerat då sjöförklaringen fanns tillgänglig i Kommerskollegii arkiv och aldrig varit hemligstämplad.

Sanningen om *Murjeks* öde fick jag inte veta förrän 1968, då boken *Die U-Boot-Erfolge der Achsenmächte 1939-1945* kom ut. I denna, med sina med tysk grundlighet uppgjorda tabeller från Kriegsmarines rapporter, kunde jag slutgiltigt konstatera att hon sänkts av en tysk u-båt: Den 5 mars 1941 klockan 05.45 skickade U95, under befäl av Kapitänleutnant Gerd Scheiber, en torped mot *Murjek*. Hon befann sig då på cirka N 59° W 17,5°.

Frågor som jag däremot aldrig får svar på är varför ingen ur *Murjeks* besättning överlevde. Hann de aldrig sjösätta sina livbåtar eller de tre flottar, utrustade med vatten, proviant och filter, som fanns ombord? Frös alla ihjäl i Nordatlantens iskalla vatten? Eller gick u-båten upp till ytan och sköt alla för att undanröja vittnen?

Ibland funderar jag över hur deras sista stund på jorden tedde sig. Den brevskrivande övermaskinisten var min farbror.

(Utkik 1/1991)

1. SKRIVANDE SJÖFARARE



Den humoristiske Gustaf Stenfelt

För drygt ett halvsekel sedan inhandlade jag i ett antikvariat, mer eller mindre av en tillfällighet, en oansenlig bok med titeln *Skepparlif på en lastångare*. Det lät inte särskilt upphetsande. Och författaren, Gustaf Stenfelt, var för mig helt okänd.

Här finnes inga romantiska äfventyr, inga gjorda situationer – inga skepparhistorier – att tala om. Endast hvardagslif på sjön... står det i förordet.

”Hvardagslif” – nåja – men dittills hade jag aldrig träffat på någon som skildrat sjölivet och dess personage med sådan respektlös humor. Sjöfolk, stuvare, mäklare och tullare är karikerade i boken, som är ”Sveriges unga sjömän broderligen tillegnad av en f.d. kollega”. Den innehåller därtill åtskilliga tips om navigeringskonsten och andra konster, ofta exemplifierade med dråpliga anekdoter.

Detta är Stenfelts skildring av befälhavarens positionsbestämningar:

Om solen är synlig vid niotiden, får man, om ej förr, se kaptenen på bryggan. Han kommer som en själfhärskare i morgontofflor och otorkade ögonvrår. Sextanten har han i handen och skärmen på mössan vänd akteröfver.

Så ropar han: ”Styrman”, i mer eller mindre vänlig ton, (en del skeppare hafva en speciell förmåga att uttala ordet så försmädligt som möjligt, alldeles som de aldrig innehaft en så underordnad befattning ombord på ett fartyg) ”passa kronometern”.

Och styrmannen dyker ner i salongen med papper och penna i handen och öppnar båda locken till kronometern. Så antecknar han timmar, minuter och börjar räkna sekunderna, när han är på full minut: ”Ett och två och tre och fyra”.

”Är det klart”; ropar halfguden på bryggan, som sedan han undersökt indexfelet, riktar sextanten mot solen med ena ögat i tuben, det andra hopknipet, samt munnen sneddragen i riktning mot det senare.

”Klart är det”, svarar styrman, som står med pennan på papperet, sekunderna på läpparne och hjärtat i halsgropen.

”Passa på”, ryter det från däck.

Den själfmedvetne för fram alhidaden på sextanten, tills den i speglarne reflekterade solen kommer i närheten af horisonten. Sätter så till tumskrufven och fingrar på mikrometerskrufven med lillfingret tillväders, som damerna på kafferep.

Just som solen tangerar, skriker han ”stopp” och stampar till, så att man kan befara att foten skall gå igenom däcket, hvarvid rorsmannen tappar bussen, om han har någon, och styrmannen bryter i förskräckelsen udden af sin välformerade blyertspenna och får anteckna tider och höjder bäst han kan.

Vem var då denne humoristiske Stenfelt?

Det skulle dröja ganska länge innan jag lyckades få svar på den frågan. Men här kommer en kortfattad biografi:

Gustaf Johan Thure Stenfelt var född den 1 april 1858 i Säter, Dalarna, där fadern var kapten vid Dalregementet. Genom en släkting i Stockholm kom han efter sjätte klass första gången i kontakt med större segelfartyg. Efter enträgna böner fick han mönstra kajutvakt i briggen *Mina* under sommarlovet på en resa till Portugal.

Vad en kajutvakt hade till uppgift visste jag förstås inte, men jag antog att jag skulle gå med gevär utanför kaptenens kajuta för att skydda honom i händelse av myteri. Det borde bli ett spännande och ärofullt uppdrag, tänkte jag.

Snart nog kom den unge Stenfelt underfund med att kajutvakten hade ingenting med något slags högvakt att göra:

Min egentliga uppgift var att passa upp kaptenen, men jag fick nog passa upp de andra herrarna också. De styvsinta skansmatadorerna uppträdde som herrar gentemot alla, som inte kunde ställa dem på huvudet, även då de var nyktra. För övrigt fick jag vara med lite överallt, i matkällaren när ransonerna skulle utvägas och på stortoppen när flagglinan skulle skäras i. Snart fick jag också göra sjövakt, gå på backen och hålla utkiken sällskap, precis som om han behövt något sådant. Men den träningen var kanske nyttig för mig.

Föräldrarna närde hoppet att sonen genom denna sjöresa för alltid skulle avskräckas. Men trots att sjömännens liv inte var så ärofyllt som gossen Stenfelt föreställt sig, blev han sjöbiten. Han slutade läroverket och mönstrade ut i skonerten *Miranda*. Efter några år i svenska fartyg tog han styrmansexamen i Stockholm 1875.

Tillgången på styrmansjobb var minimal i dåtidens svenska handelsflotta så Stenfelt fick mönstra lättmatros i skonerten *Sparfven*. Sensommaren 1876 lyckades han få hyra i Aberdeen-barken *Siberia*, men detta fartyg fick han lämna i Rangoon redan i september, för att läggas in på sjukhus. När han åter blev utskriven därifrån mönstrade han "AB" i engelska järnfullriggaren *British Consul* från Liverpool. Ett fartyg han blev trogen i över två år.

Höstterminen 1879 skrevs han in i sjökaptensklassen vid Navigationsskolan i Stockholm. Under vårterminen 1880 fick Stenfelt svårigheter att klara av i synnerhet trigonometrin och hoppade av för att läsa färdigt på egen hand. I april tog han sin sjökaptensexamen som privatist i Västervik (som fram till 1912 hade navigationsskola) – före sina forna klasskamrater.

Efter ett par års anställning som andrestyrman i två härnösands-

barkskepp, *Atlantic* och *Carl XV*, blev Gustaf Stenfelt arbetslös vintern 1882 och gick fortfarande sysslolös våren och försommaren 1883. Till slut blev han genom en navigationsskolelärare i Stockholm värvad till l'Association International du Congo, eller som den populärt kallades "Stanley-expeditionen". Han fick uppdraget att från ett varv i London föra nybyggda ångaren *La Ville d'Anvers* till hamnstaden Banana vid Kongoflodens mynning.

Ångaren *La Ville d'Anvers* var förvisso inte imponerande:

Längden på båten var 71 fot, dess bredd 14 fot. För sin storlek ganska djupgående, liggande $6\frac{1}{2}$ fot på aktern. Maskinen låg mitt i fartyget. Akter om den fanns en s.k. trunkcabin bygd hälften öfver, hälften under däck. Strax för om maskinen reste sig pannans öfverbyggnad samt en väldig skorsten. På afstånd tog sig denna ut som en gammaldags "storm" på ett barnhufvud. Skorstenens dimensioner voro sålunda tilltagna för att underlätta draget till eldstäderna. Inom tropikerna hafva nämligen genom luftens upphettning kolen svårt för att brinna. För om skorstenen reste sig en manshög kommandobrygga, omgifven af en smäcker järnreling.

Tillsammans utgjorde kaptenens ålder, fartygets dräktighet i registertons samt maskinens hästkrafter 75, deraf lika stor andel kom på hvardera. Enligt gammal sjömannaregel kan man altså lätt beräkna hvad skepparen hette. För oinvidge är det kanske svårare, men navigatörer, som under 20 år ätit fläsk och ärtor 7 gånger i veckan borde kunna gå iland med eqvationen.

Den 1 oktober 1883 avgick ångaren från N Greenwich. Redan första dygnen fick man känning av en mycket besvärlig storm och fick den 3:e anlöpa Falmouth för att i en vecka slicka såren. Även fortsättning-
en blev motig med brist på bunkers flera gånger under resan. Vilket vid åtminstone ett tillfälle slutade med att man tvingades hugga ner delar av inredningen för att få bränslet att räcka till närmaste bunkerhamn.

Den 17 november, när man befann sig utanför Sierra Leone, brast plötsligt maskinens vevaxel, olyckligtvis vid lågtryckscylindern så att

man inte kunde ta sig i hamn utan hjälp. I Sierra Leone blev fartyget liggande i tre månader i väntan på ny vevaxel från England.

Till Banana anlände ångaren inte förrän den 28 februari 1884. Gustaf Stenfelt hade tecknat kontrakt med belgarna på tre års tjänst i Kongo, men han tvingades redan i augusti 1885 återvända till Europa på grund av malaria.

Ångaren *La Ville d'Anvers* äventyrliga resa skildrade Stenfelt i boken *Kongominnen* (Sundsvall 1889) under pseudonymen ”Skeppar Lärka”.

Stenfelt kom ännu en gång till Afrika. Den här gången var han anställd av ”Compagnie du Chemin de Fer du Congo” som skulle bygga järnvägen mellan Matadi och Leopoldville. Detta bolag hade köpt en second hand-ångare som döptes till *Reine des Belges* och hennes uppgift beskrev Gustaf Stenfelt så här:

Tusende och åter tusende människor från skilda världsdelar måste öfvertalas att taga tjänst för att i det stora landet, där elfenben och gummi kommo människorna att glömma sitt ursprung, bygga en väg för eldkanoter på hjul. Amerikas, Europas, Asiens och Afrikas egna söner hafva dragit sitt strå till stacken. Mången gång kanske ej strået varit så alldeles frivilligt från de sistnämnda.

Dessa värvningsresor längs kusten, från Liberia, Guinea, Guldkusten och så vidare till Kongo har Stenfelt skildrat i *Bland negererna på Afrikas västkust* (Malmö 1901). Boken är i många stycken en satir över belgarnas metoder i ”fristaten”.

Under 1890-talet återgick Gustaf Stenfelt till svenska handelsflottan som befälhavare i flera lastångare. Från juni 1896 till september 1898 förde han Sveriges då största lastfartyg, *s/s Alette*, som var byggd i W Hartlepool 1896. Det är från tiden ombord i henne som skildringarna i boken *Skepparlif på en lastångare* emanerar.

1899 fick Stenfelt anställning som hamnkapten i Malmö. Utöver sitt ordinarie arbete hann han vara sakkunnig i sjörättsfrågor, ordförande i Malmö Navigationsskolas direktion samt skriva såväl en

Engelsk/Svensk – Svensk/Engelsk Nautisk Ordbok (Stockholm 1917), som ett *Svenskt Nautiskt Lexikon* (Stockholm 1920).

På sin ålders höst skrev han därtill boken *Under vita vingar* (Lund 1924), som skildrar den gamla Nova Scotia-byggda barken *Pacifics* irrfärder på havet. Nämnade fartyg är bemannat först och främst av den bohusfödde, törstige och trögtänkte kapten Kaja, som fyller ut sina tankeluckor med att säga ”å natur och nusäjera”. Skepparens osedvanligt late bror, matrosen Otto, skeppssuggan Fia och diverse andra original ingår i besättningen, härligt karikerade.

Förebild till den ymnigt läckande skorven *Pacific* lär vara barken *Atlantic* från Hernösand, byggd redan 1848, i vilken Stenfelt seglade andrestyrman i början av 1880-talet. Ytterligare en skildring, som handlar om Stenfelts första sjöår fram till hans sjökaptensexamen, utkom postumt under titeln *En maspojke till sjöss*.

Fortfarande, mer än ett sekel efter att de skrevs, verkar Gustaf Stenfelts böcker inte nattståndna. Tack vare författarens humor, självironi och iakttagelseförmåga är hans sjöskildringar än idag läsvärda.

(Utkik 1/1983)



Tre generationer Macfie

Deras anfäder hade varit klanhövdingar på öarna Colonsay och Oronsay i Hebriderna. Klanens tartanmönster hade röda fält med växelvis breda och smala olivgröna rutränder.

En julidag 1845 steg William Andrew Macfie med hustrun Jessie och tre barn, från däckets på briggen *Heyworth* av Greenock, ned på bohuslänsk mark. Familjens överhuvud blev godsägare i Anfasteröd i Uddevallatrakten men lärde sig aldrig sitt nya hemlands tungomål.

Åren efter det familjen anlant till Anfasteröd föddes en son som döptes till William Andrew även han. Tidigt visade Andrew att han inte kände någon större traktan till torvan. I stället ägnade han sig åt livsfarliga nautiska övningar i ett slupriggat baktråg och fick räddas iland innan han drev till havs.

I sin ungdom gick han till sjöss och vistades utomlands i bland annat England och Kanada innan han återvände till de svenska farvatten och blev ångbåtsbefälhavare i kusttonnaget:

1882 fick jag pengar från min fader för att köpa den lilla men goda Dalslands kanal-ångaren *Kollsbo* sedan kallad *Waldemar*.

Den var nära 70 fot lång, 12 fot bred och lastade ungefär 60 à 70 tons. Dess lilla 9 HK ångmaskin ”non-condensing” behövde ytterst sparsam koleldning under sin ångpanna, som inte ens

hade någon ång-dome. I alla fall var det en synnerligen välbyggd och lyckad båt fast naturligtvis var farten ej stor, men snart nog fick jag farten bättre med flera segel.

Den första resan gjorde jag med en känd Väner-sjöman ombord till Kinnekulle och intog där full last av hyvlade kalkstenstrappsteg och möbler till Göteborg. Sedan fick jag ständigt arbete i Uddevalla med *Waldemar* åt olika håll. Båtens medredare var min far och hans svåger.

Ångaren hade kostat 5 900 kronor. Fyra år senare bytte Macfie båten mot aktier i Ångbåts AB Bohusländska kusten och fick av bara farten befälhavarsysslan i bolagets ångare *Alfhem*, nybyggd vid Atlas varv i Gävle.

Alfhem var en liten passagerarångare som gick ”inomskärs mellan Uddevalla och Ljungskile samt rundt öarne Ourust och Tjörn”. Eftersom befälhavaren inte hade någon formell examen utfärdade kommerskollegium resolution, som gav Andrew Macfie ”tillstånd att föra fjerde klassens passagerarångarfartyg”, vilket betydde ”att fartyget antingen icke får föra flere än 120 passagerare eller ock oberoende af passagerarnes antal icke göra längre resor än inom en geografisk mil från sin hufvudstation”.

Andrew Macfie förde *Alfhem* i tio år och hann bli mycket populär bland passagerarna. En skojfrisk befälhavare som underhöll badgästerna, som han transporterade ut till havsbandet, med historier och kommentarer till de öar och orter man passerade. Ibland ganska livliga skildringar:

Käringön är en ö, belägen vid havet och sålunda på alla sidor omgiven av vatten, ett vatten så salt att man inte behöver denna ingrediens vid kokning av potatis eller fisk. Där finns visserligen inga spårvägar, trottoarer eller stenlagda gator men mycket väl framkomliga vägar och stigar. Så har ön utomordentliga badplatser och solhällar och en i många damers ögon stor fördel: Det finns inga vilda och farliga djur. Öns kossa är nämligen nu på fastlandet för att fria till en tjur – en sådan behornad varelse har inte ön.

Andrew Macfie blev en säker navigatör i de bohuslänska farvattnen. Han förde *Alfhem* utan allvarliga haverier och gjorde upp egna sjökortsspecialer. Det var för övrigt inte bara passagerarna som uppskattade den sympatiska kaptenen, även hos en schartauansk prelat av kärvaste modell fann han nåd. Om detta har Macfie själv berättat:

Jag var den förste som landade med ångbåt vid Kåringöns brygga, där nästan hela befolkningen så mötte upp. Eftersom kapellpredikanten där, pastor Simson, var den som beställde om allt på platsen – och inte blott sysslade med andliga ting – gick jag upp till prästgården för att tala om att mitt rederi funnit det lämpligt att anlöpa ön med sina fartyg och jag undrade nu hur många gånger i veckan man kunde få gå dit.

Över dörren till expeditjonsrummen där pastor Simson tog emot lästes i stora bokstäver: HÄR TRÄDER INGEN SYNDARE IN vilket gjord mig något konfunderad. Sedan jag redogjort för mitt ärende bjöd Simson mig sitta ned och därefter vidtog ett strängt förhör om min moral och nykterhet. Jag fick betyget: ”Med beröm godkänd”. Sedan förhördes jag i katekesen. Det var mer besvärande, men det gick. Där blev betyget något svagare: ”Andemeningen var riktig, fast ordalydelsen stämde ej fullt med katekesen”!

Som svar på min begäran fick jag till slut endast veta att pastor Simson skulle brevlades meddela sitt beslut till rederiet. Därpå skrev pastorn långsamt brevet som lackades och stämplades med pastorsembetets sigill. Skrivelsen som jag medförde till ångbåtsaktiebolaget Bohusländska kusten innehöll upplysningen att Simson ”efter noggrant förhör och moget övervägande ansett Macfie värdig att anlöpa Kåringön två gånger i veckan tills vidare”.

Omkring 1896 lät Andrew Macfie Lödöse Varv bygga en kanalpese kring ett maskineri som han köpt från Skottland. Skapelsen döptes till *Fram* och den fick under några år släpa de mest skiftande laster från Väneren och Bohuslän till orter kring Östersjön i Tyskland, Ryssland och de nordiska länderna. Senare hann han föra befälet på

Turistföreningens motorfartyg *Abisko* i fart på Torne Träsk och på Sjöräddningssällskapets *Drottning Victoria* från varvet i Allmag till stationeringsorten på Öland.

Nästan i pensionsåldern, vid 63 fyllda, debuterade han som författare under pseudonymen Allen Macklin. Hans debut hade titeln *Gamle Max berättar – Sannsagor från land och sjö* och följdes av ytterligare fyra som alla i dag är hart när omöjliga att få tag i. Andrew Macfies böcker innehåller inga egna minnen utan är snarare utflykter av hans frodiga fantasi. De är skrivna på samtidens svulstiga manér och handlar om vidunderliga vildmarkshändelser, romantiska kärleksberättelser och sägner från Bohuslän.

Familjen flyttade till Uddevalla när husfadern blev befälhavare i Ångbåts AB Bohusländska kustens passagerarångare. Under sina färder förde Andrew Macfie dagbok som han ofta illustrerade med skisser och sjökort. Resorna med ångarna *Valborg*, *Viken*, *Alfhem* och *Byfforden* är noggrant dokumenterade, både sommar och vinter.

Den 11 februari 1879 begåvades kapten Andrew Macfie med en son, som föddes i familjens dåvarande hem i Lysekil. Den förhoppningsfulle, som döptes till Harry, skildrade själv 76 år senare sin barndom i boken *Minnen med krut i*.

Så snart tillfälle bjöds, följde jag med far på *Alfhem* och senare på andra båtar, där han förde befäl. Tyvärr blev det inte så ofta som jag skulle ha önskat – jag hade ju skolan att tänka på – men så var det i stället högtidsstunder, när det någon gång hände. Vad far inte visste om dessa farleder var inte värt att veta och med honom som läromästare upplevde jag vår bohuslänska skärgård intensivare än de flesta pojkar i min ålder. Varenda vik och udde kände jag till, varenda brygga och holme. Så småningom blev jag stor nog att avlösa rorgångare Söderberg vid ratten då han gick ner i kabyssen för att få sig en kopp kaffe. Han kunde lita på att jag höll kursen och visste var grunden låg.

Efter folkskolan fick Harry Macfie mönstra däcksmän på kanalångaren *Fram* som hans far låtit bygga på Lödöse Varv.

Början på min sjömansbana skulle inte bli vad jag drömt om. I stället för att mönstra på ett råseglande fartyg fick jag gå som däcksgäst på en trampångare i fraktfart. Men det skulle väl åter våras och huvudsaken var nu att komma i arbete. Att gå till sjöss med far var ju ändå det bästa av allt.

/ - - - /

Att gå i fraktfart på Bohuskusten med avstickare till Danmark och Östersjöhamnar under mörka höst- och vintermånader på en liten, tungt nerlastad trampångare är ingen dålig skola för en blivande sjöman. Och bättre läromästare än far kunde nog inte uppletas. Lugn och rättvis var han under alla förhållanden, och inte fick jag som besättningsman någon fördel av att jag var hans son. Som navigatör var han enastående, han kände Bohusläns skärgård som ingen annan. Fyrbelysning fanns så gott som ingen i fjordarna på den tiden, och ingenting annat än konturerna av bergen kunde ge skepparen någon ledning under mörka nätter.

Efter åtta månaders törn i *Fram* ville Harry ha hyra i ett segelfartyg i vidsträckt fart. Men det var svårare att få mönstra i en riktig långseglare än Harry trott. Till slut fick han jungmanshyra i en gammal skonert, *Ingeborg*, som lastade virke i Gävle och var destinerad till England. Det var inte drömbåten precis, med snål skeppare, skitig skans och alltför liten besättning.

Resan ner genom Östersjön och ut i Kattegatt gick galant, men sedan blev det en pärs för *Ingeborgs* besättning med flera veckors svårt väder. Sjön tog en del av däckslasten och skutan arbetade sig läck så att man fick ett slitgöra att hålla henne läns. Under en dryg vecka med hård vind och regn fick man undvara både varm mat och sömn och fick aldrig en chans att bli torr. Men allting har ett slut, och en dag med strålende solsken drog en bogserbåt *Ingeborg* uppför Themsen, en månad och tre dagar efter det skutan lämnat Gävle.

Harry hade planerat att rymma i London för att få hyra i en råsegelare i oceanfart. Men ödet ville annorlunda. En olycka vid förhalning till kaj gjorde att han hamnade på sjukhus i London och sedan fick

följa med *Ingeborg* tillbaka till Sverige med gipsat knä. Det blev en konvalescenstid på nära två år innan Harry var helt återställd.

Sjölivet hade han gett på båten och i stället för han som emigrant till Kanada och äventyret. Där kom han att bli kvar i sammanlagt 25 år, fast han tydligen var hemma i Sverige och hann gifta sig och bilda familj före 1910. Först vistades han som trapper i Kanada och sedan som guldgrävare i Alaska. 1906 avlade han gruvingenjörsexamen i Vancouver, B.C.

Efter 25 år i Kanada återvände han till sin barndoms Bohuslän och bosatte sig i Lyckorna, en badort som delvis byggts upp av hans farbror. Här livnärde han sig på att bygga kanadensare, en kanotmodell som han studerat hos indianerna i Kanada. Som introduktör av denna borde han vara odödliggjord i Sverige.

I början på 1930-talet mötte Harry en nordsvensk författare, Hans G. Westerlund, som uppmuntrade honom att skriva ner sina minnen från vildmarken. Eftersom 25 år i Nordamerika satt sina spår i hans språkbruk, fick Westerlund försvenska manuskriptet och denne står därför som medförfattare till *Wasawasa* (som lär betyda fjärran eller långt, långt borta på indianspråk).

Boken, som kom ut 1935, fick större uppmärksamhet än författaren väntat sig. Sporrad av framgångarna skrev han sedan i rask följd ytterligare åtta böcker under femton år. Men det var inte förrän 1955 som Harry Macfie skildrade sitt sjöliv i *Minnen med krut* i.

År 1910 begåvades Harry Macfie med en son som döptes till Gordon.

Gordon Macfie blev tidigt segelfartygsfrälst. Han började som skolgrabb att teckna olika seglare som dök upp i hemmahamnen Uddevalla. Hans längtan stod till havet och han ville mönstra ut så fort skolan var avslutad. Men det blev ingen windjammer som han 1924 klev ombord i, utan motorfartyget *Utowana* av New York. Den amerikanske miljonären A V Armours lustjakt, vilken börjat sin levnad som Broströmskoncernens första dieseldrivna tramp *Svealand*.

Året därpå seglade Gordon jungman i Svenska Lloyds *s/s Frisia*. På gång uppför Themsens höll han på att vaska vitfärg då han såg en reslig fartygsrigg i fjärran. När den närmade sig smet han från

jobbet och gömde sig för om ankarspelet för att ostört få njuta skönheten hos fyrmastbarken *Hougomont* av Mariehamn. Smitningen renderade honom ett ”Mindre gott” i uppförande när han senare mönstrade av.

I april 1926 fick Gordon äntligen hyra i ett segelfartyg. Men det var inte i en av havens vinthundar, utan i skåneskonerten *Ragnar* av Viken. Där ombord fick sextonåringen vara med om att för hand lasta 350 ton tegel, med fyra stenar i kastet och hundra ton om dagen. Hårt slit och klen kost kännetecknade skutlivet – tillvaron i *Ragnar* utgjorde inget undantag

Efter resorna i *Ragnar* hamnade Gordon på sanatorium. Återhämtningen tog lång tid och sjukdomen satte punkt för hans sjömansbana. Han valde bildkonstnärens osäkra försörjning. Dessemellan fick han gå sin far tillhanda i kanadensartillverkningen.

Hösten 1931 gick han dock än en gång till sjöss för en rundresa till Indien i Ostasiats *s/s Nippon*. ”Överst i min sjösäck låg en ritbok och några pennor”, skrev han. Det blev en fylld ritbok innan resan avslutades den 6 mars 1932.

I september 1935 befann sig Gordon i Mariehamn för att följa med Gustaf Erikssons fyrmastbark *Passat* som passagerare och studera skeppet på dess väg till Australien. Men det blev bara en vecka ombord, för när skutan ankrade på Köpenhamns redd fick Gordon telegram att han kommit in på Valands målarskola. Han for till Göteborg och ett livsavgörande steg var taget.

Under världskrig nummer två varvade Gordon beredskapen med studier på Kungliga Konstakademin, där han kommit in i september 1941. Han blev därefter först och främst skildrare av Bohuslän, där han vistades sommartid, medan han var stockholmare vintertid.

Dock släppte aldrig Gordons fartygsintresse under den här tiden och i slutet av 1950-talet återfanns hans sparsmakade skutteckningar som illustrationer till sjökapten Sam Svenssons fartygshistoriska artiklar under *Kring Kajutlampan* i *Svensk Sjöfartstidning*. Detta samarbete bar ytterligare frukt i en liten läcker bok, Segel genom sekler, som kom ut 1962.

Gordons skutteckningar ur denna bok dök sedan upp på planscher,

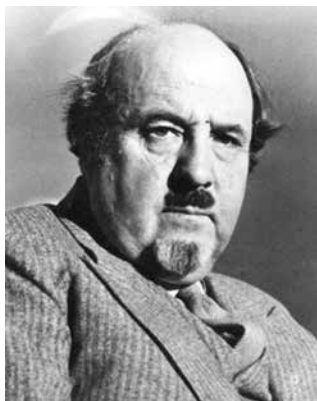
tallriksunderlägg och andra reklamartiklar, stulna (utan ersättning till upphovsmannen) av mindre nogräknade nasare.

1964 debuterade Gordon Macfie som författare till den finstämda *Kär kurs*, vilken innehåller självbiografiska skisser i ord och bild om släktens hebridiska ursprung, hans sjömansminnen och möten med windjammers i olika hamnar. Den följdes 1969 av *Fartyg förbi*, i vilken han skildrar sin bohuslänska barndom och fem hamnar som av olika skäl haft stor betydelse för honom under hans ungdom. De båda böckerna bygger till stor del på skisser som han gjort fyra decennier tidigare och samtida dagboksanteckningar.

I mars 1971, bara fem månader före sin bortgång, skrev han i ett brev till mig: ”Jag är glad att jag hade så pass förstånd att stuva in min enkla lådkamera + några filmrullar i sjösäcken. I den fanns också ett litet vaxdukhäftat ritblock i vilket en och annan skuta eller kustprofil knåpades in.”

Vi är många som gläder oss över den tonårige sjömannen Macfies skissböcker. Hans böcker har sin plats i hyllan för sjöklassiker.

(Utkik 4/1997)



Resenären Nordström

För den läsande allmänheten är han, mer än 80 år sedan boken kom ut, enbart förknippad med begreppet *Lort-Sverige*. Vid 56 års ålder blev den korpulente och pipskäggede reportern Ludvig Nordström i ett slag "Lubbe" med hela svenska folket. Och ovän med alla fosterlandets godsägare, storbönder, bruksdisponenter och präster. Samtidigt som hans programserie för första gången visade rundradions enorma genomslagskraft.

Ivar Lo Johanssons statarromaner i all ära; jag tror inte att jordproletärernas bostadsförhållanden skulle ha ändrats lika snabbt utan samhällsomstörtaren "Lort-Lubbes" riksomfattande radioreportage och bok 1938.

Men det var inte detta jag skulle tala om...

Ludvig Nordström föddes i Härnösand den 25 februari 1882, i en tid då skogsindustri och sjöfart blomstrade i staden och längs hela Ångermanälven. Vid dess *waterfront* kunde man beskåda skogar av master och lyssna till främmande sjöfarares tungomål som engelska, tyska, franska och skånska. Förmodligen skaffade sig den unge Ludvig här en hel del maritim allmänbildning och blev tidigt "sea-minded".

Efter ”mogenhetsexamen” i hemstaden låg Nordström i Uppsala något år, dock utan att avlägga någon akademisk examen. Därefter hamnade han som journalist vid Sundsvalls Tidning. 1905 tog han jobb som fiskardräng på Ulvön, en praktik som senare lämnade spår i flera noveller.

Han blev en flitig författare och gav mellan åren 1905 och 1942 ut 29 skönlitterära titlar. Samtidigt skrev han 36 reportage- och debattskrifter om mycket skilda företeelser i fäderneslandet. Till den senare kategorin hör hans skildring i två böcker av en jordenruntresa 1931 med Transatlantics motorfartyg *Yngaren*, med titlarna *Jag reste ut som svensk... samt ...och blev helt enkelt människa*.

Naturligtvis kan man inordna dessa böcker under begreppet sjöskildringar. Men Ludvig Nordströms reportage var alltid noga föreberedda och hans påståenden väl underbyggda med statistik och material ur officiella källor. *Jag reste ut som svensk...* utgör inget undantag. Boken är fylld med fakta om samtida svensk sjöfart och ibland blir författaren undervisande som en gammal skolfux.

Ludvig Nordström stoppade in episoder med sjöanknytning även i sina noveller och romaner, som till exempel i resan med kustångaren *Karl XV* i boken *Landsortens problem* från 1925. Men den skildrig som definitivt bör beredas plats i bokhyllan med sjöskildringar är hans socialreportage *Fyrskeppet* som kom ut 1922.

När Ludvig Nordström bestämde sig för att göra ett reportage från ett svenskt fyrskepp gick han grundligt till verket. Lotsverket, närmare bestämt, och dess generallotsdirektör Erik Hägg. Han fick dennes nädiga bifall att vistas ”å ångfyrskeppet *Almagrundet* ... under villkor att Staten härför icke tillskyndas någon utgift”.

Detaljerat återger Nordström sin utrustningslista i boken. Han fick själv medföra både madrass, filtar och kudde. Därtill diverse proviant, till vilken han räknar 4 liter brännvin, 2 liter whisky och 1 ½ liter konjak.

Vad spriten angår, 7 ½ liter, måste det anses vara synnerligen lite för 9 man under 6 veckor. Vi bli nämligen 9 man ombord, och min avsikt är att bjuda dessa okända hjältar – ordet rätt

fattat i sin relativitet, kan användas, tills ett bättre konstruerats – på en dragnagel vid lämpliga tillfällen, varförutom jag vill, på en dylik expedition, ha mig en daglig sup till brr! kabiljon.

Under rubriken ”böcker” medförde Nordström bland annat Flodströms *Sveriges Folk*, *Nya Bibelöversättningen*, *Lotsverkets ämbetsberättelse 1920*, *Sveriges officiella statistik 1921*, *Guirauds Études économiques su l'antiquité*, J O P Blands *Li Hung Chang*, Wirths *Weltgeschichte der Gegenwart* samt J M Birds *Einsteins teorier*.

Sålunda utrustad kom han ombord i *Almagrundet* den 28 november, sedan fryskeppet dockats ut från Beckholmen. Via Sandhamn ångade det ut till sin ordinarie station för att lösa av fryskeppet *Reserv*.

Kors, det är ju Karl XII:s dödsdag i dag, med andra ord en av de lyckligaste dagarna i svenska nationens historia. Jag har åtminstone för mig att det var den 30 november han entledigades från sitt grundligt utförda arbete att förvandla firman Sverige till ett konkursbo, men jag är inte fullt säker. Jag har börjat glömma bort kungarnas högtidsdagar för folkens, liksom kungarna över huvud taget för folket. Man tänker inte mera på dem i våra dar än det rudimentära organ som heter människans svans.

Såga vad man vill; ”Lubbe” var inte räddhågad – inte ens för majestätsbrott! Vilket torde ha varit betydligt allvarligare 1922 än idag.

Nordström delade fryskeppspersonalens villkor under sex veckor i sämsta vinterväder och firade julhelgen ombord. Illustrerade med hans egna teckningar består Fryskeppet av utdrag ur hans dagbok, blandade med intervjuer och beskrivningar av de nio besättningsmedlemmarnas bakgrund och villkor. Hans prosa är än idag frisk som ostanvinden på norra Östersjön:

Fyrmästar Mattsson såg ut som en skattebetalande medborgare på gatan. Han hade alldeles vanliga gångkläder, liksom jag själv, ett välrakat, blåögt ansikte med en stubbad, något gräsprängd mustasch, och han talade som en herre på ett kontor, ett ämbetsverk eller på vilken plats som helst i det modärna, nivellerade samhällslivet.

Denne fyrmästare hade efter tolv år i handelsflottan tjänstgjort sammanlagt 26 år och sju månader i Lotsverket. Han var, enligt Nordström, en utmärkt historieberättare och hade bland annat 1888 mönstrat lättmatros i Härnösandsbarken *Carl Johan*, i vilken befälhavaren hette Olldin.

Som Härnösandsbo kände jag naturligtvis först mitt hjärta svälla. Jag mindes mycket riktigt gamle Olldin från min ungdom, en vördnadsvärd gubbe med profetskägg och varje söndag på sin bestämda plats i kyrkan.

Men nu fick jag höra den osminkade sanningen om den där "gamla goda tiden".

Men det var en riktig fisk, den där Olldin. Läsare var han, och höll gudstjänst akterut om söndagarna, men jag vet inte allt, vad han var med om, i alla världsdelar, för att skrapa till sig pengar. När vi lastade trä uppe i Norrland, gav han oss order att plocka in så mycket klantved, vi kunde, och det fanns inte ett hål i fartyget, där det inte låg klant. Sen sålde han det i utländska hamnar, och det var ju rena stölden.

Och som exempel på hur dessa gamla skeppare behandlade besättningen på den tiden skall jag berätta bara ett par historier. En gång lågo vi i Nordsjön på ingående till Hamburg, det var vinter och hög sjö. Då kom en stor kraftig bogserare, och till sist blev Olldin tvungen att signalera för bogsering. Han betänkte sig lite först, då han såg vårt lilla fartyg, men till sist kom han då upp längs sidan och begärde 30 pund. Vet herr Nordström, vad Olldin då gjorde? Han kom förut till besättningen, som han visste ville i land bort ur kylan och sjön och stormen ute på Nordsjön och sade, att han inte kunde komma till redarn med en så stor bogserräkning, men om besättningen ville vara med och lägga till några shillings per man i hjälp, så skulle han ta ångarn. Det gjorde vi förstås, och sen kom det mycket riktigt i motboken: uttagit 10 sh, men det stod aldrig för vad ändamål, och shillingarna fick reddarn se lika litet som mycket annat som stannade i Olldins ficka. Besättningen var till bara för att klås!

Samtidigt som han fick utstå strapatserna ombord under en stormperiod från den 11 december och fram till julafton, fortsätter Nordström sina forskningar i fyrfolkets villkor genom att intervjua fyrmästaren och nagelfara tjänstgöringsreglementet. Av det senare framgår:

...att svenska statsorganisationen ännu 1914 i viss mån stod kvar på den naturaprestationshushållning som i stort sett avslutats 1859. Denna paragraf var en liten rest av den ursprungliga nationella uppfattningen av riket som kronans domän och folket som kronans familjemedlemmar, till vilka kungen-husfadern utlämnade mat i form av naturaförmåner. Detta var minnet av landets fattigdomstider, då pengarna voro knappa.

Men att märka var, att inom fyrlivet denna hushållning ännu år 1921 levde kvar alltjämt i all sin glans...

Varje fredagsmorgon kunde man se fyrmästarn där, omgiven av margarinlådor, potatissäckar, konservburkar, köttlådor, och med glasögonen på näsan, som en riktig gammaldags hedervärd hökarfar, på vägen väga ut veckans ransoner åt sig själv och personalen. Och tittade man in i hytterna, såg man på byråarna högar av knäckebröd, burkar med diverse livsmedel, varförutom i utviktsskåpet, personalens förråd voro lagrade. Till måltiderna i mässen kommo de med sina brödkakor o.s.v., sina porslinsbackar, innehållande margarin o.d.

Men även om statens mathållning var påver, var det i första hand monotonin ombord som gjorde fyrskeppslivet svårt. Fyrbiträdet uttryckte det så här:

Ja! Se där ja! Det är just det, ja. Enformigheten. Det är just enformigheten, det. En dag som i dag nu, när allting ombord slänger och slår och man varken kan gå eller stå eller ligga stadigt, då är allt arbete omöjligt. Hela fartyget är tyst, det enda som hörs är larmet och gnisslet av sjöarna som slå in genom spygatten och spola in i korridorerna. Men man hör inte ett hammarslag, inte; inte en såg, inte en hyvel, inte nånting. Och så kan det vara i dagar. Bara slänga och slå, och det blir enformigt,