

Internetversion Nr 1, 11 juni 2006

Sänd gärna kommentarer till henriktallgren@hotmail.com

Henrik Tallgren

Allt du inte behöver veta om sjöfart

En ytterst onödig bok som aldrig borde ha skrivits

Akademisk avhandling
för avläggande av fyllosofie doktorsexamen
i *Svammelogi*
vid Säfte universitet

Förord

Häromveckan ombads jag av en god vän att skriva en bok om sjöfart. Eftersom jag tidigare skrivit många böcker om såväl dittan som dattan gav jag mig raskt åstad att ta itu med uppgiften. Efter att ha ägnat nästan en hel timme att studera alla dammiga och odammade böcker som skrivits i ämnet – som professor och veteran inom sjöfarten finner jag det av yttersta vikt att göra en grundlig *research* – upptäckte jag att befintlig litteratur var både tråkig och intetsägande. Att läsa om lord Nelsons misstag vid slaget om *Trafalgar Square* (Nelson är ju nuförtiden mest känd som duvslag) eller Hornblowers öden och äventyr på de åtta världshaven (chauvinistisk som jag är, vill jag även räkna in vårt blåskimrande Östersjön till världshaven) skänker inte någon större glädje för den moderna sjöfararen. Sålunda har jag skrivit föreliggande lilla, men ändock kompakta, bok som täcker in det mesta som berör sjöfart och närliggande områden. Här avhandlas allt från stora fartyg till små detaljer som åror, propellrar och landgångar. Den vetgirige ska enkelt kunna gå in och läsa i de olika specialkapitlen om sådant som för stunden intresserar honom eller henne. Särskilt vill jag mig veta att många sjökaptener uppskattar där jag skriver om babord och styrbord, eftersom detta problem alltid vållat problem: betyder de höger eller vänster, har mången undrat, och har fortsatt att undra ända tills att boken som du nu håller i handen kommit ut i handeln. Boken är upplagd på ett synnerligen pedagogiskt sätt genom att den börjar med grunden för sjöfart – vatten – för att därpå avhandla olika slag av flytetyg. Därefter följer ett antal specialkapitel om olika delar av sjöfarten varvar med personliga betraktelser och rikligt med exempel för att läsaren ska kunna se hur teori behandlas i praktiken.

Till läsaren vill jag säga *Navigare necesse est, vivere non est necesse*, vilket fritt översatt betyder ”Att inte segla är att dö en smula”. Tja, vad finns det mer att tillägga? Jo, kanske det att boken är mycket dyr att framställa och jag har därför valt att låta ett antal företag och

institutioner betala tryckningen. Huvudsponsor är varit *Stiftelsen Svenskar Mot Kultur*. Efter att hela styrelsen läst manuskriptet har de funnit att föreliggande bok helt saknar kulturellt värde och har därför generöst bidragit med en icke ringa summa för att bestrida kostnaderna. För att klara de slutliga utgifterna har ett antal mindre sponsorer beretts visst utrymme i texten för att exponera sina produkter. Jag tror mig veta att läsarna sympatiserar med dessa sponsorer och uppmanar härmed er läsare att verkligen gynna sponsorernas produkter.

Göteborg i juni 2004

Henrik Tallgren

Förord till den fjärde upplagan

Många skepp har bränt sina broar (eller vad det nu heter) sedan den första upplagan utkom i juni 2004. De tre första upplagorna av boken bestod i ett exemplar vardera, exklusivt utgivna för vissa personer vid vissa tillfällen. Då nu boken kommer i en fjärde reviderad och omarbetad upplaga, ånyo i ett exemplar, är hela utgåvan tillägnad Leif ”Lema” Sundström på hans sextioåriga bemarkelsedag den 14 november 2005. Många grattis från Sveriges framsida, Lema!!!

Efterfrågan på denna bok är enorm från den så kallade allmänheten, så det lär nog komma ytterligare upplagor för att stilla denna törst efter kunskap om sjöfart med mera.

Göteborg i november 2005

Henrik Tallgren

Min egen bakgrund

Som barn var jag mycket livlig och krävande. I mångt och mycket styrde jag min familj. Ofta fick jag höra att ”det där får Du inte göra”, ”nu slutar Du upp med det där” och liknande. Men som fyraåring angav jag sedan tonen hemma i familjen och satte stopp för duandet; jag krävde helt enkelt att få ett namn. Så istället för ”Du” har jag sedan dess kallats Henrik, vilket lär betyda *hemmets härskare*. Denna bestämdhet och målmedvetenhet har sedan dess följt mig genom livet.

För att skriva om sjöfärereri är just jag synnerligen lämpad. Redan som barn (och då ett tämligen livat sådant!) jumpade jag på de vårmsältande isflaken hemma i byn, vilket gav en tidig insikt i vattnets tre normaltillstånd: fast, flytande och gas. När isen brast (fast) och övergick till att bli vatten (flytande) så kom skräcken omedelbart då man plurrade (gas, tillsammans med annat, mer fast materia – man blev skitskraj!). Den här boken kommer företrädesvis att behandla vattnets andra tillstånd, flytande, och sådant som tilldrar sig där och då särskilt sjöfart.

Sedan länge är jag anställd som sjöfartsexpert vid Göteborgs universitet, en anställning som jag fått tack vare mina oerhörda insikter i svensk och internationell sjöfart. Att jag dessutom är utbildad oceanograf och maringeolog skänker inte den här handboken mindre trovärdighet; jag har läst varsin 5-poängskurs i dessa ämnen (lärarna ansåg att jag inte ens behövde tentera av kurserna ("Tallgren, Tallgren, Tallgren...", brukade de säga, samtidigt som de himlade med ögonen, till mina oerhört intelligenta kommentarer). Mina huvudsakliga högskolestudier skedde långt tidigare vid Sjöbefälsskolan där jag efter ungefär tio år för lång tid avlade kaptensexamen. Efter kaptensbrevet följde många år med styrmansbefattningar och senare som befälhavare på allt från skuta till skuttare (det senare är ett namn vi brukar ha på färjor som går mellan Göteborg och Fredrikshamn), innan jag drog mig tillbaka till universitetets lugna vrå med en skräddarsydd professur i sjöfärereri. Vatten och sjöfart har alltså följt mig i livet såsom långhalmen växer i leran!

Till sist vill jag uppmärksamma läsaren att förutom på de ställen som jag ljuger, är allt annat sanning. Så hör sen! Och där det eventuellt skulle kunna finnas tvetydigheter så är det helt oavsiktligt. Eller om det nu är tvärtom?

Vatten

Av yttersta nödvändighet för dagens sjöfart är tillgången på flytande vatten. Men även historiskt har vattnet haft en avgörande betydelse för sjöfartens utveckling, såväl nationellt som internationellt. Längre tillbaka hade även vinden stor betydelse för fartygen, men nuförtiden har källaren tagit över dess betydelse eftersom både last och barlast kan stuvras där. Men åter till vinden. Från vinden brukade kapten eller rorsman styra fartyget. Och från vinden där fartygen styrdes var man även beroende att det blåste gynnsamma framåtvindar. Sådillvida att de inte hade rorgångare, ofta benämnda galärslavar. Från vinden hade man god utsikt och kunde

därigenom undvika grund. De grund som är lättast att se är skär, holmar och öar. Av dessa grund har Gotland, Öland och Hisingen störst betydelse för oss svenskar.

Av vikt för att säkert framföra fartyget är att kaptenen inte har ”grundat” alltför mycket med groggar. Fartyget kan då lätt komma in på vatten där djupet inte är tillräckligt stort för att framföras på ett tillfyllest sätt, särskilt inte om befälhavaren är ”till fyllest”. Om kapten nu har råkat bli groggy kan det bero på att hans eller hennes blodsockernivå har sjunkit under den kritiska punkten. Mitt råd är då att snabbt som ögat, om man råkar vara på örat, styra kosan mot Langerhans öar för att bunkra insulin.

Jag har själv många kära minnen från Langerhans öar. För turister brukar det mest populära vara en rundtur på Blodomloppet, där bland annat en finländsk teatergrupp uppför den historiska föreställningen ”De vita mot de röda”. En ofta frekventerad restaurang bland turisterna är Café Insulina, där det serveras traktens specialitet – blodplättar!

Vanligt flytande vatten betecknas av kemister som H_2O ; is heter H_2O^* , där minustecknet indikerar att vattnet är kallare än 0 grader. H_2O betyder att 2 väteatomer attraheras av 1 syreatom. För oss människor som håller kärleken till en enda för det enda alternativet som det enda rätta, verkar inte förbindelsen vara särskilt lyckad. Men det är den! Det är ett symbiosförhållande som är starkt sammanbundet och lika svårt att sära på som eld och aska. Emellertid störs idyllen någon gång då och då när en annan kärlekskrank väteatom utan egen partner slår följe med den lyckliga vattenfamiljen. Relationen mellan de tre väteatomerna och syreatomen blir då tung, därav begreppet ”tungt vatten” som utskrivs av kemisterna som H_3O . Vissa äldre teorier kallade tungt vatten – i sin oskyldiga men felaktiga okunskap – för D_2O . Men som modern vetenskapsman vet jag naturligtvis att så inte är fallet.

Som sagt, boken avser att främst behandla vattnets andra tillstånd, flytande, och allt som har med detta att göra. Men vattnets första tillstånd, is, har inom sjöfarten varit orsak till många olyckor, svåra olyckor och t.o.m. katastrofer. Bland katastroferna är ju känt det isberg som seglade på den osänkbara Titanic under hennes jungfrufärd från Southampton till New York 1912. På den svåra färden hade Titanic varnats för aggressiva isberg och därför saktat farten. När utkiken upptäckte det ödesdigra isberget beordrades full back i maskin. Men trots att de backade med flera knops fart så hann isberget ikapp fartyget, vilket sakta men säkert krossades av det framrusande isberget. Halvtannat tusen emigranter kom aldrig fram till sin destination på grund av det lömska och illvilliga isberget som var ute efter att besegra det oskyldiga skeppet. Isberget krossade emigranternas förhoppningar om ett bättre liv i ”det förlovade landet”. Istället fick de en mer traditionell sjömansbegravning.

Bland kända svåra olyckor kan nämnas Exxon Valdez, framförd av kapten Hazelwood och som 1989 attackerades av flera isberg samtidigt och från olika håll. Fartyget tvingades upp på land i Alaska med påföljande katastrof för djur- och växtliv. Men eftersom inga människoliv gick till spillo – endast spillolja spilldes – räknas missödet till kategorin ”svåra olyckor”.

Men isen har ställt till med många andra olyckor, utan att de betecknas som katastrofer eller svåra olyckor. En av dessa, till stor lycka för oss svenskar, var när isen frös över Stora Bält och Karl X år 1658 kunde gå över med sin här för att ge danskarna på nöten. Dessa ömfotade danskar började då skrika på nåd och fred när svenskarna i slutet av februari stod med sina trupper i Roskilde, knappt tre mil från huvudstaden. Bra för oss, men viss olycka för danskarna.

Eld och is är oförenliga element. Under ledning av Kristian Tyrann Gode, med sin enorma eldgivning under Stockholms blodbad i början av 1500-talet lyckades danskarna för ett tag kuva oss tappra svenskar. Efter en längre stunds fundering – ja faktiskt ett eller ett par tag – beslöt vi svenskar, vilket beskrevs ovan, år 1658 att använda oss av isen för att kyla ner de hetlevrade danskarna. Synd för dom, men det visar att tanken alltid segrar över handlingen. Intet ont sagt om danskarna. Fast ett folk som börjar dagen med ”en lille och en Hof” lär ju inte vara så svårslaget. Eller hur!

”Vatten är ett farligt gift, vilket omger Visby stift” skaldade redan Falstaff Fakir på sin tid. På engelska kan *gift* och *poison* betyda samma sak (eller om det nu är tvärtom?). Etymologiskt (dvs. ordets ursprung) har engelskans *gift* och svenskans gift sitt ursprung i vigvattnet. Vigvattnet är en sed som introducerades från det katolska Tyskland via Hansan till de tyska utmarkerna. Visby var då en hansastad och seden med vigvatten kom genom en så kallad diffusionsprocess sedan att spridas över hela det svenska riket. På den här tiden var både Gotland och Sverige katolskt och man tillämpade strikt ”tills döden skiljer oss åt”. De första åren med en kvinna är, som alla vet, på dagen en dans på rosor och på natten en dans utan trosor; vigvattnet hamnade i bäckenet. Allteftersom åren går blir kvinnan alltsomoftast fet, medan mannen får pondus. Som en pondusberikad man vill man ofta, ju mer längtan faller på, ha en fettbefriad kvinna. Men det gick ju inte på den tiden eftersom mannen till huvud, mellangärde och fötter var bojad vid kvinnan. Så även om lusten till andra ökade, var man fast vid samma kärring. Alltså betyder ”att vara gift” detsamma som att ha råkat ut för ett gift att dras med för resten av livet! (Kära läsare: min hustru Lena har inte läst manuskriptet och hon kommer knappast heller att läsa boken. Var snäll och nämn inte detta stycke för henne

eftersom hennes brödkavel ibland används till annat än att baka bröd – för mig känns det här ofta som baksmälla, andra tror att jag har fått synliga geniknölar!)

Att under många år ha fått segla på sjön har för mig varit en lycklig tid. Att få surfa på dessa molekyler som utgör vatten har skänkt mig ro och frihet. Däremot är jag inte helt nöjd med vissa av de djur som lever *under* vattnet och som ibland vispar upp havet till storm. Sjöstjärnor, plankton och räksallad har ju sina egna liv och är rätt så oförargliga. Men fiskarna!! Det är fiskarna som ställer till med att havet vid vissa tillfällen stormar. ”En fisk gör ingen våg”, är ju ett vanligt talesätt. Men när fiskarna kommer i goda vänners lag, då stimmar de! Utan att fördenskull vara rasistisk kan sägas att fiskar i stim betar sig som semesterande européer i ett solskensparadis: de lever rövare! Tillsammans med hajar, valar och andra fiskar så simmar fiskstimmen både hit och dit (beroende på låg- och högtryck) och piskar därigenom upp havet till förtret för oss sjöfarare. Särskilt vid lågtryck stimmar dessa fiskar, och stormarna blir ett faktum. När sedan solen åter skiner och genom sitt högtryck pressar ner havet och dess varelser så blir det lugnt igen. Det här är ett mycket komplext förhållande och inget man lär sig genom att studera läroböcker, utan endast genom praktiskt och tålmodigt studerande av havet. Det behövs helt enkelt en erfaren skeppare som kan tyda skiftningarna i fiskarnas rörelser för att kunna förutse de värsta stormarna. En av dessa är jag. Men mer om mina bedrifter som skeppare längre fram. En av bokens sponsorer vill ta tillfället i akt och passa på att annonsera sin förträffliga produkt: *Är du miljömedveten? Köp då våra kondenserade iskuber med friskt källvatten där det enda du behöver göra är att fylla kuberna med vanligt kranvatten och stoppa i dom i frysen några timmar. Ut kommer renaste inkuber med smak av norrländskt källvatten. Svindelfjällens luftfima AB.*

På tal om stormar så har jag under mina år på sjön lärt mig ett och annat från de kulturer som jag har besökt. På Maldiverna, en utspridd ögrupp söder om Indien, talas ett kreolspråk där ett vanligt uttryck är ”Moi Na!”. Detta betyder ungefär ”låt stormen bedarra” och som mer fritt används som en hälsningsfras i betydelsen ”ta det lugnt”. Under den tid som Sverige – och då framför allt då Ostindiska Kompaniet här i Göteborg – var en stor sjöfararnation importerades detta uttryck till vårt land. Därför brukar man i vardagligt språk, framför allt då i sjöterminer, att ”det mojnar” – alltså att vinden eller stormen avtar.

Båtar

En båt är som ett fartyg, fast mindre. De allra minsta båtarna kallas hallonbåtar och smakar riktigt bra, fast för människor med bristande tuggförmåga kan dessa fastna i gomseget! Jag vill inte trötta ut läsaren med olika komplicerade definitioner om vad som är båt eller fartyg, endast påpeka att en båt är mindre. En båt kan vara så liten att man inte ser den med blott ögat. Det här gäller särskilt båtar som befinner sig bortom horisonten. Men när väl har fått syn på en båt i horisonten så kan den växa proportionellt med tiden (eller om det nu är med avståndet?). Om det är en snabb båt (eller att du själv kör en snabb båt) kan den på några minuter växa från storleken av en mygga till en blåmes. Detta är bara naturligt och bra. Mindre bra är om den på ett kort ögonblick växer till en elefants storlek. Och rent av katastrofalt kan det bli om båten, numera benämnd fartyg, växer sig till storleken av en atlantångare. Då gäller det att gira. Som alla känner till är en oskriven regel på sjön att alltid, vid fara för sammanstötning, gira babord (eller är det styrbord? – varför inte tala om höger och vänster som vanliga människor samt politiker!!). Därigenom undviks direktkontakt med atlantångaren och man känner en översvallande glädje. Som dock kan bli kortvarig. För tyvärr så skvalpar dessa fartyg en massa, och i glädjen över att ha undvikit bli krossad noteras inte att den egna båten blir översvallad. Inte bra. Problemet är då ofta båten och man får gå till botten med problemet. När man efter ett tag dyker upp och åter har tillfälle att fundera (eller sitter i räddningsflotten) efter att ha dykt ned, så finner man kanske att det är dags att skaffa ett fartyg eftersom en båt visade sig otillräckligt liten. Men behövs verkligen ett större flytetyg vid risk av att fångas av vågor? Det olidligt spännande svaret ges i nästa stycke. Men först lite reklam från en av bokens sponsorer (tryckningen är ju dyr!): ”*Köp Ahlbergs hallonbåtar: smakar rödare än rött och smälter i munnen. Endast 9:95 för en påse. Köp! Köp! Köp!*”

En båt är alltså känsligare för vågorna än ett fartyg är, särskilt på vårt kära innanhav Östersjön. Ute på Atlanten kan inte desto mindre, om våglängd och våghöjd är passlig, båten följa sjön på ett sätt som fartyg inte mäktar med. Ett talesätt oss sjökaptener emellan är ”där fartyg bryts itu, räddar båtar i ett jihu”, vilket anspelar på hur stora atlant- och oceanångare samt andra långskeppiga fartyg kan brytas itu av vattnets krafter, medan livräddningsbåten guppar ovan och nedan de förrädiska vågorna med sina förrädiska toppar. Vågkammarna må bryta sönder stora fartyg, men bland båtar kammar de noll!

Den vanligaste båten drivs framåt medhjälp av åror, vilket har skett sedan urminnes tider. För att ro behövs att stora delar av människans kropp kan samarbeta för att optimera drivningen

framåt. Kroppens viktigaste delar för detta är armar och händer. Och i centrum för människans roddmaskineri finns det annars så obetydliga båtbenet. I roddens alla konster är just båtbenet dirigenten som beordrar sina underlydande i karpalbensgruppen att styra resten av kroppen så att den kan nyttjas på bästa sätt. Det här kände redan kejsar Neros läkare till, dvs. anatomins fader (Liv Medicus), och hon är kvinnan bakom att denna annars så obetydliga benbit i kroppen har fått ett så ärorikt namn.

Som nämnts har man rott båtar ända sedan urminnes tider. Men genom studier av bland annat grottmålningar i många medelhavsländer (bl.a. Grekland, Schweiz och Spanien) har forskningen nu bevisat att båtar framförts med segel redan 5-600 år före urminnes tider. Arkeologer och kulturanropologer har funnit att den mest sannolika förklaringen var den proteinbrist som då rådde; människan hade ännu inte lärt sig fånga proteinrika djur utan levde mest av kraftlöst växtfoder. Eftersom tillgången på flytande material var god så började människan, mest av orkeslöshet att själva driva farkosterna framåt, att sätta enkla segel på dessa flytetyg. Över historiens lopp har därför utvecklats två typer av båtar: roddbåtar och segelbåtar. Som historien också visat så blev segelbåtarna överlägsna eftersom dessa kunde utvecklas och bli allt större till att så småningom klassificeras som segelfartyg. Roddbåtarna förblev små, fast undantagsvis fanns vissa galärskepp som tidvis kunde framdrivas med hjälp av åror. Lite reklam kan kanske vara på plats här: *På våra 500 först sålda ekor har vi GRATIS installerat ett elektro-mekaniskt EKA-lod. När ekan är på grunt vatten stoppar du ner åran för att mäta djupet. Om den når botten säger en elektronisk röst från en liten högtalare inbyggd i åran "Oj, det är grunt här" och du kan lugnt ro ut till djupare vatten. Firma Kina-Import i Kramfors.*

Särskilt om segelbåtar

I våra dagar finns ju även motordrivna båtar, men dessa behandlas mer längre fram i boken. Segelbåtar har långt in i modern tid varit nyttofarkoster, bland annat inom fiske och handelsfart. Från senare delen av 1800-talet utvecklades segelbåtarna till att bli ett nöje för de besuttna klasserna och båtarna delades in i klasser beroende på dess storlek och storleken på segel. Länge var båtens storlek en beskrivning av mannens fysiologi och/eller sociala ställning: en långsmal segelbåt betydde en lång och smal skeppare, och så vidare. Intressant är utvecklingen av segelytan som avspeglade den sociala positionen. Detta började som en statussymbol under 1800-talet i Stockholms kungliga segelklubb, där segelytan var lika med medlemmens taxerade inkomst och förmögenhet i tusental kronor dividerat med talet pi i kvadrat. Särskilt genomtänkt var kanske inte detta och det fick ibland absurda proportioner. Ofta har man ju

sett bilden på bankdirektör Wallenborg med sin 30 meter höga mast med tillhörande segel. Och det här på en segelbåt som var knappt 10 meter lång! Början till slutet på denna tävlan bland segelklubbens medlemmar inföll i slutet av 1920-talet. Då hade tändstickskungen Ivar Kreuger byggt ett så enormt stort segel att båten vid sjösättningen sjönk som en gråsten av seglens tyngd, vilket populärt brukar benämnas ”Kreugerkraschen”. Eftersom kraschen skedde vid den kungliga segelklubben så var hans medlemskap helt förbi efter den här händelsen, varför han tog sin tillflykt till Frankrike. Efter flera förnedrande bakslag för att åter få bli medlem i kungliga segelklubben beslöt han att för egen hand ända sin bana i Paris vintern 1932.

Den kungliga segelklubben var nu naturligtvis inte ensam om klasstänkandet bland segelbåtar, utan det spreds till många segelbåtsklubbar runtom vårt land. Bland dessa klubbar började de olika klasserna att tävla mot varandra vilket snabbt spreds till övriga nordiska länder och där-efter ut till resten av världen. Fördelen av att vara först med tävlingsbåtar för segling gjorde att Sverige under många år dominerade OS och världsmästerskapen i segling. Det är först från 1950-talet som andra länder kommit upp till vår nivå och senare till och med ibland gått förbi oss. Vidsynt som jag är vill jag naturligtvis inte verka chauvinistisk, men jag ställer mig tveksam inför de nya tävlingsklasserna såsom soling, starbåt och finnjosle. Dessa har ersatt de traditionella OS-klasserna som stockholmsbåt, östersundare och mälarkryssare. Återigen: jag vill inte vara varken chauvinistisk eller rasistisk. Men man kan ju undra varför klassen soling introducerades vid OS i Japan 1964 (Japan är ju ”solens upphov”), starbåtar vid OS i USA (”Stars and Stripes”), och finnjosle vid OS i Helsingfors. För att inte tala om flying dutchman i Amsterdams OS 1928!

Själv så har jag varit mycket framgångsrik inom segelsporten, vilket bland annat beskrivs i avsnittet om tävlingar längre fram i boken.

Fartyg

Ett fartyg är som en båt, fast större. Historiskt sett brukar skiljas på båtar och fartyg genom antal segel, och alla känner ju till ordspråket ”En tremastare far så tygen håller”! Och häri ligger svaret till frågan om relationen båt kontra fartyg: flera master och mycket segel är ett

fartyg, en mast och lite segel är en båt. Men låt oss inte fastna i definitioner utan enbart konstatera att båtar är mindre än fartyg.

Fartyg är alltså stora. Stora var tidigare svensk skogsindustris flaggskepp, men de byggde aldrig några fartyg så vi lämnar det här företaget utanför diskussionen och konstaterar ”Stora: Enså?”.

Utvecklingen av fartyg har under många hundra år gått framåt. Men sedan några decennier tillbaka har byggnationen gått varvet runt och hamnat där man började. Då började byggas RoRo-fartyg, vilket visar att cirkeln nu är sluten. Man har kommit tillbaka till den ursprungliga båten – och den är ju, som vi nu alla vet efter vad som vistats ovan, ett Ro-fartyg! Bibelordspråket ”Fören in det som ska ut i aktern” (Nautilus 3:9) är ett begrepp som alla stuvare av personbilar känner till. Alltså, man kör in bilen i fören, åker över en ocean, och kör ut bilen till dess nya hemland. Särskilt för rederierna är detta lönsamt och de kan ro iland en rejäl vinst för varje transport.

Fartyg kan gå i olika slags fart, bland annat kustfart, norrsjöfart och oceanfart. De kan även gå med olika hastighet såsom långsamt, lagom och högfart. Då de inte går alls brukar benämnas att de ligger i hamn, på redan eller på botten. Särskilt de fartyg som ligger på botten brukar ha svårt att ta sig därifrån för egen maskin, ubåtar undantagna. Och så lite reklam från en av bokens sponsorer: ”*En ensam åra kan inte driva fram en skuta, men kom till Åreskutans Hotell- och konferens AB så får du lugn och ro tillsammans med många andra!*”

Ett slags fartyg som är lite speciella är krigsfartyg. Dessa fartyg har en massa underkategorier såsom hangarfartyg, pansarskepp och torpedbåtar. Hangarfartygen fungerar framför allt som utlokaliserade landningsbanor för ockuperade stater och är, liksom deras ambassader, deras eget territorium: om ett land är ockuperat så varken kan eller får civila flygplan landa där utan måste då landa på närmast belägna hangarfartyg som tillhör det land det var destinerat till. Den här regeln avvecklades successivt under 1970-talet eftersom USA – i kölvattnet efter alla flygplanskapningar under 1960- och 70-talen med destination Cuba – lät omdöpa ett antal hangarfartyg till ”Cuba I”, ”Cuba II” och så vidare. Det här både lurade och förbittrade de internationella terroristerna så till den milda grad att de gick till domstolen i Haag för att få regeln om utlokaliserade territorier upphävd. Domstolen gick på terroristernas linje och sedan dess anses varje hangarfartyg utanför en nationell territorialgräns vara internationell och sålunda stå utanför alla nationella lagar; de är internationellt territorium som kan nyttjas av alla som vill utan att skada dom – ungefär som vår svenska allemansrätt.

Länge uppmärksammades inte denna lucka i internationell lag, men sedan halvdussinet år tillbaka har det irländska RyanAir upptäckt den här möjligheten och använder

regelbundet den amerikanska flottans medelhavsbaseerade hangarfartyg gratis för start och landning. Och det här har med förtjusning tagits väl emot av passagerarna, vilka endast köpt en billig biljett till Medelhavet – de vet inte om de hamnar i Spanien, i Grekland eller någon annanstans. Men att de hamnar någonstans är otvetydigt eftersom hangarfartyg enligt internationell rätt – bestämd av domstolen i Haag! – måste sätta iland alla, som det heter, ”i sjönöd landade personer”. Sedan några år tillbaka har fler än RyanAir upptäckt kryphålet i den internationella lagen, vilket haft till följd att merparten av världens hangarfartyg skrotats inom bara ett par år. Så därigenom kan sägas att domstolen i Haag har medverkat till att nedrusta krigsmakterna, ett steg på vägen mot ett fredligare jordklot.

Eka

En eka är mindre än en båt, och betydligt mindre än ett fartyg. De första ekorna var vanligtvis uthuggna ur ekstockar. Därav dess namn. Ekor är framför allt lämpliga för färder i lugna vatten såsom sjöar, floder, åar och simbassänger, och framdrivs medelst åror eller segel.

Flera personer har konsulterat mig i frågan om det heter en eller ett eka. Såsom företrädare för god språkvård hävdar jag att det ska heta *en eka*. Till dom som vill säga *ett eka* kastar jag tillbaka svaret och säger att böjningsformen då blir *ett eko*. Och det här är ju naturligtvis inte samma sak!

Ekan har traditionellt framdrivits av åror (se kapitel nedan) eller segel, men under de senaste hundra åren har det blivit allt vanligare att ha en liten snurra bakom. Aktersnurrans benämns officiellt utombordare, ett annat namn är aktersparkare. Snurrans är en tekniskt avancerad maskin som består av tre huvuddelar: motor, rigg och propeller. Motorns uppgift är att med olika toner låta föraren av ekan höra hur fort ekan eller båten går. Ju högre ljud, desto snabbare far man fram. Riggens uppgift är att vara en länk mellan motorn och propellern. Inuti riggen finns det en slags länk mellan motorns kolvar och propellern. Hur det egentligen fungerar har jag ännu inte lyckats klura ut, men propellern snurrar fortare om man vrider gas-handtaget medsols och då får ekan större fart framåt samtidigt som den låter mycket mer. Tja, på nåt sådänt vis fungerar det. Tror jag.

Ekan är tillsammans med kanoten (se nedan) den mest ursprungliga formen för sjöfart. Några hundra år före ekan och kanoten hade simkonsten uppfunnits. Endast ett fåtal människor kunde simma och dessa kunde för en lång tid njuta av detta i sin ensamhet. Men efter hand

spreds simkonsten till de breda lagren och utvecklades snabbt till tävlingar (för utförligare beskrivning hänvisas till boken *Allt du inte behöver veta om simkonst*). På den tiden fanns inga regler utan det gällde att simma ut till en boj och sedan tillbaka. Vinnaren hade aldrig några problem att ta sig upp på land, men den efterföljande massan fick desto svårare att kravla sig upp eftersom det var så trångt. Ur denna tävlingsform uppstod sedermera tävlingsgrenen *crawl*. Efter att simkonsten allmänt utvecklats skärptes konkurrensen och allt fler aspirerade på att vinna segrartrofén som bestod av en rikt ornamenterad metallskål. Ibland kunde tio och till och med tjugo personer slita och dra i trofén och hävda att de varit först i mål. Vid dessa slagsmål deformerades ofta pokalen och första priset i många tävlingar kallas i folkmun sedan dess för ”bucklor”.

Och från simningen var det inte svårt att utveckla simkonsten till högre höjder. Till en början hade människorna hållit framför sig en bit av lättflytande material, varpå de efter en hel del experimenterande kom fram till att de med större materialbitar kunde hålla sig flytande utan att ens behöva simma. Och därmed var både ekan och kanoten uppfunnen!

Jag har ovan definierat de olika huvudtyperna havsfarkoster – fartyg, båt och eka – och övergår nu till en personlig betraktelse av *en* del av mitt liv, betraktelser som återkommer nu och då i boken.

Tillbakablick I

När jag som barn var ute på sjön brukade jag räkna prickarna i farlederna: en, två, tre, fyr. Den fjärde och största pricken kallades alltså för fyr fick jag lära mig. Med tiden blev jag skicklig på att reda ut betydelsen av de olika prickarna och fyrarna. Så småningom förstod jag skillnaden mellan ost- och västprickar. Regeln är att ostpricken alltid ligger mot land där man kan söka lä. Fast varför det är så fick jag reda på först i mogen ålder. Varken i min utbildning till sjökaptan eller genom att slå i en massa uppslagsböcker gavs någon ledtråd. Först efter att ha grävt i Landsarkivets handlingar fann jag svaret på denna för de flesta människor fortfarande okända gåta. Många loggböcker från Västsverige talar om ostprickar som markering för land. Att ostpricken markerar land är ju allom bekant, men jag grävde vidare i arkivets sedan länge glömda handlingar. Så småningom fann jag svaret, vilket baseras på ett antal utsagor från loggböcker, nämligen att ostpricken betecknar land. För dagens människor låter detta kanske lite kryptiskt. Men det förhåller sig så att ost om pricken fanns vin, kvinnor, sång och

ostbricka (på Västkusten ”ostpricka”). För den läsare som fortfarande är förvirrad ska nämnas att ”ostbricka” innebar så mycket mer än idag: förutom alla möjliga och omöjliga ostar så fanns kotletter, lammstek, vindruvor – ja till och med rådjurssadel för den som ville rida efter mer mat!

Västprickar är mer jordnära, eller i detta fall vattennära. Västpricken betecknar det öppna havet västerut, där människan är helt oskyddad för stormar – de stackars Shetlands- och Orkneyöarna har inget att sätta emot mot dessa stormar som bildas på Nordatlanten. För att skydda sig mot den blåsig och ibland isande vinden, är västpricken en markering att dra på sig västen, och ifall regn är i annalkande även en sydväst.

Åter till mina minnen. Jag hade länge undrat varför sjömännen kallades för sjöfarare. Plötsligt gick det upp ett ljus: Faros. Utan dessa ljus på sjön skulle fartygen krossas mot klippor och grund och besättningarna gå drunkningsdöden tillmötes. Men de upplysta egypterna kom på att man kunde ha en brinnande lampa som varnade för sjöns grunda faror, därav namnet sjöfarare.

Frånsett en och annan guppande ölburk var det alltid så rent på havsytan när jag var liten. Min far, vilken på den tiden alltid kallades ”pappa”, brukade förklara för mig att det berodde på alla kvastar på sjön. Enligt mytologin har dessa kvastar sitt ursprung i kvastfeningarna (*crossopterygii*), vilka med sina lungor blåste bort skräpet från sjön, och när de dog blev de stående upprätt i vattnet som en slags prickar, ”kvastar”.

Ett minne som etsat sig kvar är från barndomsåren då min far fick en lax på 11,5 kilo. Och så slängde han den tillbaka i havet! – Men pappa, varför gör du så, sa jag undrande. Jo, svarade han, lax är en mycket dyr fisk – vi kommer från enkla förhållanden – och det har vi inte råd med! Vad jag då inte visste är att längre tillbaka fick inte de fattiga fiska upp denna dyrbara havets läckerhet. Det fanns till och med en lag mot allmänhetens fiske: *Lex lax salmo salar*. Att den lax som min pappa fångade och direkt lät slippa iväg vägde 11,5 kilo kunde lätt konstateras eftersom det just då kom en våg! Vår sponsor *Blick fånget—Blick förgånget i Partille* har följande meddelande: *Vi är sverigeledande specialister på allt inom blickar, så som sidoblickar, ned- och överblickar, nedlåtande blickar, svartsyn, förstulna blickar med mera. Hör av er för en offert och vi lovar ögonblickligt besked!*

Manskap I: Kapten

”Envar sin egen kapten” är en regel som gäller för befälhavare på alla båtar och fartyg. Att framföra sitt fartyg kräver sin man. Och tyvärr har ofta män krävts och tagits tillbaka av havsgudarna. Därför kan vi nuförtiden se många kvinnliga sjömän och skeppare. Att de är kvinnliga behöver naturligtvis inte betyda att de tillhör nämnda genus, fast oftast är det så.

Båtar och fartyg har länge varit männens värd. Några årtionden efter den moderna tidens början släpptes i alla fall fruntimren in i denna värld, vanligtvis som matlagerskor. Arbetsfördelning uppstod ombord. Kvinnorna gjorde grovjobbet med maten och männen gjorde ”finliret” samt serverade den. Efter hand kom framförallt kvinnornas soppor och stuvningar alltmer att gillas av övriga besättningsmän. Alltid när en god stuvning serverades var det en kvinna som låg bakom anrättningen och dessa kvinnor kom att kallas *stewards* efter sin förmåga att anrätta soppor och stuvningar. Som steward fick kvinnorna efter hand en arbetsledande funktion och steget var inte långt därifrån till att ingå bland befälet och sedermera få befäl över hela skeppet. Allt eftersom dessa kvinnliga *stewards* steg i graderna så gick det åt andra hållet för männen. De män som arbetade som uppappare förpassades ner i lastrummen, vilket var den lägsta sysslan ombord. Men inte heller där visade de sig som dugliga sjömän, så efter ett tag tvingades de mönstra av i första bästa hamn. Sålunda kan vi idag finna en kategori arbetare utanför fartygen som benämns stuvare: dessa får tillfälligtvis beträda fartygen då de ska lossas och lastas, men i övrigt är inte stuvarna önskvärda ombord.

Högste befälhavare ombord kallas kapten. Varför han eller hon kallas just ”kapten” är höljt i dunkel, men det skulle ju vara fånigt om det här skulle vara det enda yrke i världen som saknar namn. Eller hur!? Otvetydigt är dock att kapten har högsta ansvar för allt ombord. Ute på det öppna havet brukar kapten sällan vara särskilt formell med klädseln, vare sig sin egen som de underställdas. Men väl i hamn så är åtminstone befälen beordrade att ta på sig sina bästa kostymer med rederiets emblem. Och högst uppe på bryggan brukar kapten trona i en bekväm båtsmansstol för att övervaka arbetet med lastning och lossning.

Det kan bli ganska ensamt på sjön då man är befälhavare och inte ha någon att riktigt helt anförtro sig åt. För mig har intresset för musiken räddat mig många gånger, och det är särskilt vissa skivor som fått mig på bra humör. Nästan sönderspelad är singelskivan ”Lill-Babs Greatest Hits”. Annan musik som förföljt mig är den av Martin Ljung. På 1950-talet sjöng han en sång om ”Kapten enben, kapten tvåben och kapten träben”. På ljungst manér var det här dubbeltydigt. Många kaptener har, innan de uppnått den främsta positionen som att föra befäl över ett fartyg, varit med om både det ena och det andra. Längre tillbaka var det

inte alls ovanligt att de saknade vissa kroppsdelar – t.ex. öga, arm, huvud, fot eller cigaretter – och särskilt vanligt var att de saknade ett eller ett par ben. Avsaknaden av dessa lemmar beror på att den vanligaste vägen till avancemang för några hundra år sedan var genom att lida skeppsbrott i Söderhavet. Och detta hav är ju som allom bekant fullt av hajar som gärna knaprar på simmande människoben. Härigenom fick de stympade sjömännen tydliga och för omgivningen synliga bevis på att de var erfarna på sjön. Därför avancerade dessa sjömän snabbt till kaptens grad p.g.a. sin bevisliga kunskap om havet och dess svårigheter som de bevisligen överkommit. Innan nästa stycke kommer ett meddelande från en av bokens sponsorer: ”*Har du ont i ögat, armen, huvudet, foten eller är utan cigg? Vasagatans transplantationscenter hjälper dig gärna! Talaraleli!*” (Sorry, det här var från börjar ett reklamslag i radion och som avslutades med ett saxofonsolo vilket jag här måste översätta till ”Talaraleli”)

Åter till herr Ljung, vilken på sin stockholmska sjunger om ”kaptens treben”. Detta har än en gång att göra med de glupska hajarna, vilka bet av männens båda naturliga ben samt deras ”tredje ben”. Därigenom blev de egentligen inga riktiga män. Men de fick samtidigt högsta status genom att de inte brydde sig om den genitala aspekten utan brann för sitt yrke. Än idag utmärks kaptener genom att ha tre ”ben” på sina axelklaffar. Kanske var det här början till, som redovisats ovan, att kvinnorna kom in i sjömansyrket?

En sorglig historia är den om kaptens John Silver. Han miste förvisso endast *ett* ben, men blev ändå befälhavare över ett stort fartyg. Sorgen över att så lättvindigt ha blivit kaptens – som kaptens är man ytterst ensam och har man ingen egen nybildad familj är det svårt värre – så började han röka. Det började helt oskyldigt med en och annan halstrad strömming, men i all sin ensamhet gick han snart över till rökt lax, sik och andra starka saker. Därifrån var steget inte långt till att röka cigaretter. Kaptens Silvers bror hade varit borstbindare, och rökte därefter, och han dog i tidiga år. Sorgen efter sin bror samt att endast ha *ett* förlorat ben blev för svår för John Silver och han dog i lungcancer endast 49 år gammal. Hade han levt i våra dagar hade han antagligen varit beduinhövding och bossat över en Camel-karavan. Som alla vet finns ju dessa Cameler med filter som tar bort de skadliga ämnena. Och då hade han inte behövt dö i så unga år!

Att föra befäl över ett fartyg innebär stort ansvar och förmåga att kunna skilja på rätt och fel. Farmors morfars farfars bror, William ”Bill” Bligh, var skeppare på *Bounty*. Som alla i min släkt var han rättvis, fast kanske lite hårdför. Förutom skorpor kryddade med skeppsmaskar var den niosvansade katten det enda som besättningen på *Bounty* fick smaka på. Dessutom

hade min förfader osmaken att blanda ut romransonen med vatten. Vilket i sin tur innebar att besättningen drack desto mer och oftare och blev omtöcknade, därav uttrycket groggy.

Kanske på grund av en kanske något övernitisk hårdförhet övertogs fartyget av ett antal myterister på en resa till Tahiti, lyckligtvis utan blodspillan. Tillsammans med ett tjugotal ur den trogna besättningen sattes befälen i en lite öppen skeppsbåt och lämnades åt sitt öde på den stora oceanen. Efter halvannan månad nådde de den bergiga ön Timor i nuvarande Indonesien. På den här karga ön växte, och växer fortfarande, den världsunika chokladkokospalmen. Eftersom ön vid denna tidpunkt (1789) var delad mellan holländare och portugiser var kapten Bligh tvungen att förhandla med dessa två stora europeiska makter. Både Nederländerna och Portugal var två sjöfararnationer jämbördiga med England och man kände till Blighs storhet inom sjöfarten – han blev ju som alla vet sedermera viceamiral. De accepterade honom som en jämlike. Bill och hans överlevande besättning fick köpa mark, där de sedan i stor skala odlade chokladkokospalmer. Än idag finns plantagen kvar och ägs av ättlingar till kapten Bligh (jag äger själv inemot 1 % av dessa aktier, vilket i slutänden innebär en massa pengar varje år som skattmasen varken känner till eller kommer åt!) och producerar i en toppmodern industrianläggning den över hela världen världskända och läckra chokladbiten *Bounty*.

Så om det i slutänden gick bra för den trogna besättningen och deras ättlingar, så gick det mindre bra för myteristerna. Förvisso fick de behålla livet, men tog sin tillflykt till den gudsförgätta och isolerade hålan Pitcairn Island – en fem kvadratkilometers holme mellan Nya Zeeland och Panama och vilken än idag hyser 45 av myteristernas ättlingar. Det enda nöje de har är att på lördagskvällarna dricka sig fulla på jäst fiskleverolja – ingen välsmakande choklad där inte!

Grund

Grund är inte bra vare sig för båtar eller fartyg. Ändå tyr sig ofta fiskefartyg till grund eftersom fisken vanligtvis håller till där. Men det gäller att hålla avståndet till botten: många fiskare Sonar nu misstaget att ha gått in på för grunt vatten eftersom de inte använt sig av undervattensradar. Har då inte båten varit försäkrad så piskas skepparen med en kvast som tagits direkt från sjön. Men även besättningen kan drabbas av dessa grundstötningar, ofta med arbetslöshet som följd: åtskilliga gånger har jag på första maj sett Svenska Trålarbetareförbundet med plakaten ”Ropen skalla, ekolod åt alla!” Men med min bakgrund som student

och senare sjöbefäl så firar jag ju inte första maj, utan den verkliga högtidsdagen är dagen innan på Valborg. Valborgsmässoaftons morgon inleds med sillfrukost och sedan smuttar man på champagne och punsch hela dagen tills att kvällsfesten inleds. Och kvällsfesten håller på natten igenom och långt in på första majs morgon. Sålunda har jag själv många gånger ofrivilligt dragits in i förstamajdemonstrationerna genom att vara plakat!

Den som alltför många gånger går på många grund alltför många gånger får prickar i sjökortet. Det är inte bra eftersom prickar i sjökortet visar att man är dålig på att förstå sjömärken. Alltför många prickar i sjökortet gör att man för viss tid lotsas iland och får stanna på fast mark till dess att man återfår sjökortet och kan åter ge sig av på de åtta världshaven. Och som alla vet är en sjöbjörn på land liksom en arbetsnarkoman som jobbar 25 timmar per dygn (lunchrasten inkluderad), dvs. han är rastlös.

Nynningen var en poporkester som gjorde succé i Sverige på 1970-talet. Detta konstaterande är emellertid irrelevant: den enda anledningen till att jag nämner dessa popgossar är att namnet rimmar på bränningen – i all slags prosa måste man ju rimma, hur mycket det än tar emot! Men bränningen har aldrig varit någon succé för sjöfararen i okända farvatten. Dock har hembränningen sedan urminnes tider varit av betydelse: vem minns inte kapten Grogg, kapten Sandwich och Kaptenlöjtnant!!! Mer om hembränning nedan.

Synliga grund kallas öar, holmar eller bränningar. Öar och holmar är ganska lätta att upptäcka, men bränningarna är desto svårare att se. Att stå och lurpassa på dessa bränningar är en omständlig process. Och dessutom väldigt långtråkig. Därför har de flesta fartyg en hembränningsapparat vilken hjälper utkiken att hålla koll på dessa hinder för sjöfarten. Hembränningsapparaten är ett tekniskt avancerat hjälpmedel. Enkelt uttryckt innebär den, att den som sköter apparaten gör i ordning en brygd på jäst, socker och havshavsvatten. Blandningen körs genom en destillationsapparat och slutbrygden har en smak av det omgivande vattnet samtidigt som den ger en angenäm känsla. Nu och då tar utkiken en slurk av brygden och jämför med smaken av det omgivande havet. Vanligtvis så känner han eller hon att dessa båda drycker har en gemensam bas. Men då dryckerna skiljer sig åt i smak ska utkiken genest slå larm till rorsman på vinden. Den erfarne utkiken har då upptäckt skum i det havsvatten han (eller hon) just tagit upp och smuttat på, vilket tyder på en bränning i närheten och att fartyget då å det snaraste måste gira till djupare vatten. En viss defekt av uppfinningen kan ibland vara att utkiken ser dubbelt av de synliga grunden (öar och holmar) och beordrar kurs mitt mellan

dessa två synvillor. Men, det är ju inte hans eller hennes fel, utan skepparen är alltid den som har högsta ansvaret ombord. Och oftast går det ju bra eftersom man styr mittemellan!

Tyvärr används ibland hembränningsapparaten alltför flitigt och utkiken ser varken gryningen, grynningen eller bränningen. Lyckligtvis är utkikens roll endast att hålla utkik efter obemärkta öar, öar som styrman möjligtvis har missat. Så därför brukar det vara allmänt accepterat att utkiken har tittat djupt i hembränningsapparaten – det brukar ju sluta lyckligt ändå, eftersom styrman har andra moderna hjälpmedel till hands. Som fullast brukar utkiken vara vid fyratiden på morgonen, en tid som benämns *åtta glas* beroende på att man då i genomsnitt fått i sig denna mängd från bränningsapparaten.

Att man överhuvudtaget har en utkik istället för att använda kikare har sin historiska förklaring. Att avlöna en utkik var förhållandevis billigt i jämförelse med att köpa en bra stjärnkikare, vilket ofta innebar astronomiska belopp!

Manskap II: Skeppsläkare

Alla fartyg som går i oceanfart och har fler än tolv passagerare ska enligt en internationell överenskommelse ha en skeppsläkare ombord. Nuförtiden är det få fartyg som tar passagerare över oceanerna; fartygsläkarna återfinns mestadels på kryssningsfartyg i Karibien och andra exotiska platser. När jag som förstestyrman på ett norskt kryssningsfartyg spenderade ett halvår i den karibiska arkipelagen hade vi en fartygsläkare som var sjukare än alla våra passagerare tillsammans. Trots att han var hemma från de skotska högländerna hade han en betydligt starkare dragning till den engelska ginkulturen än den traditionella whiskykulturen från hans hemland. När vi på morgnarna åt gemensam frukost i befälsmässen utmärkte sig alltid vår läkare Malcolm McAngus genom att starta dagen med några gin och tonic. ”This one is for my brother in Aberdeen!”, brukade han exempelvis säga. Det visade sig efter ett tag att vår skeppsläkare tillhörde en av de största skotska klanerna, eftersom han alltid hade en gin och tonic i handen och ursäktade sig för att det var en skål för den eller den mostern, morbrorn, kusinen eller någon hädangången släkting. Men fartygsläkaren var omtyckt bland såväl oss anställda som passagerarna.

På ett kryssningsfartyg behöver doktorn sällan kurera mer än ett plötsligt uppflammat nageltrång eller göra en enklare omplåstring av en maskinist som utav oförsiktighet lätt skadat sig i maskinrummet. Och tur är väl det! Vår fartygsläkares kanske främsta uppgift kom att bli själasörjare, särskilt bland de kvinnliga passagerarna som kom till honom med alla upptänk-

liga hypokondriska sjukdomar, vilka alla bottnade i att de sökte någon att tala med (trots att det fanns hundratals andra att tala med på fartyget). Ty med den stigande konsumtionen av gin blev han också alltmer charmant, värtalig och lyssnande.

Man skulle ju kunna tro att Malcolms ginkonsumtion fick hans händer att darra betydligt. Men nej, det verkar som att händerna gick från stillastående till orörlighet ju mer han kolkade i sig. Det här gjorde honom till en skicklig och handsäker kirurg. Trots att han sällan behövde göra mer än att lägga ett enklare bandage eller plåstra om någon så fick Malcolm en gång ett fall som skulle ha fått de flesta andra läkare på knä. Men inte vår skeppsläkare. Under mottagningstid fick han en dag en patient som, minst sagt, var i bryderi. Hon var tillsammans med sin blivande make och hans hela släkt på en resa, där höjdpunkten var när fartygets befälhavare skulle förklara dom för man och hustru. Hon var dock inte oskuld, som seden i många länder kräver. Att man i norra Europa testat en massa möjliga äktenskapspartners innan själva äktenskapsakten, var något helt otänkbart för hennes blivande make från den arabiska övärlden. Så hon uppsökte skeppsläkaren för att finna både tröst och råd.

Eftersom det fortfarande var förmiddag tänkte McAngus någorlunda klart och beslöt sig för en liten operation. Förslaget accepterades genast av kvinnan som snart skulle stå brud. Operationen var såväl teknisk enkel som genial: eftersom människan har två öron och inte förlorar *så* mycket på att endast höra med det ena, så opererade McAngus bort trumhinnan från det vänstra örat och sydde fast det som en ny mödomshinna. Operationen lyckades förträffligt! Några dagar senare förklarade skepparen paret för man och hustru. Vid den efterföljande middagen blev det så småningom dags för sällskapsdans. Den första dansen var vikt för brudgummens far som efter några varv runt dansgolvet på knagglig engelska viskade något i brudens vänstra öra. På grund av den högljudna musiken från orkestern hörde hon inte riktigt vad han sa, så hon lyfte upp det ena benet och frågade ”Va?”

Det här hände i början av 1950-talet och historien har sedan dess spridits vidare som en löpeld. Långt senare har historien kommit tillbaka till mig, men då i form av skröna. I den version som nuförtiden cirkulerar runt så skulle den nödställda kvinnan ha fått ett korvskinn inopererat som mödomshinna och att brudgummen under bröllopsnatten upptäckt att det står *Mamma Scan* längst fram på hans ädlaste kroppsdel! Men denna historia är naturligtvis inte lika sann som den jag var med om!

Ett fartyg återspeglar ett samhälle i miniatyr och det sker samma saker där som på landbacken. Så även dödsfall. Att ha en skeppsläkare ombord är en relativt nyuppfunnen sak, likaså att föra iland de avlidna. Fram till vikingatiden anordnades vid dödsfall ombord en *båtgrav*.

Begravningen bestod i att alla besättningsmännen stod runtom skeppet och på ett givet kommando släppte en större sten utefter relingen för att hedra den avlidne, samtidigt som kaptenen ensam lämpade skeppskamraten överbord. I och med landhöjningen har många av dessa båtgravar hamnat ett gott stycke uppe på land och ställt till med en hel del tolkningsbesvär för våra arkeologer. Längre trodde man att stensättningen i båtgravarna symboliserade sittplatser där sjömännen diskuterade den kommande resan, sittplatser som även symboliserade deras plats i den sociala hierarkin. Än idag är det få arkeologer som vet den verkliga orsaken till de funna båtgravarna eftersom det är institutionens professor och prefekt som bestämmer vad som ska anses som rätt eller fel, en kunskap som han/hon ärvt av sin företrädare, vilken i sin tur ärvt kunskapen av *sin* företrädare. Sålunda har arkeologi blivit ett balsamerande universitetsämne, vilket särskilt märks i studiet av egyptiska faraoer!

Ubåtar

Få människor har levt inuti en ubåt. Desto fler har blivit introverta – sjunkit in i sig själva – genom att ha druckit en så kallad ubåt. En ubåt består av ett stopp öl som mycket försiktigt sänks ner ett glas Jägermeister. Jag kan själv hantera alla möjliga flytetyg vare sig de finns ovan eller under vattenytan, men busgroggen *ubåt* är mig övermäktig. Jag har flera gånger, mycket försiktigt, försökt sänka ner det ölfyllda stoppet i snapsglaset för att senare erfara den speciella känsla då strupen får grepp om de sista slattarna sprit som blandats med ölen. Men det förbannade plaststoppet har alltid vält direkt jag stoppat det på ytan, med resultat att det skapats en mycket oangenäm grogg! Jag önskar verkligen att de barer jag besöker kunde skippa dessa plaststopp och plastglas. Fast å andra sidan verkar de vara nödvändiga eftersom man på dessa av sjömän frekventerade barer tenderar att slå varandra i huvudet med ölstoppen – och därigenom möjliggöra för kunderna att sjunka ner som en riktig ubåt.

Förlåt detta svammel om dessa mest kända ubåtarna (även om man ju kan hamna väl under ytan utav ubåtsdrinkarna!). Nu över till de ubåtar som tar sig fram *under* vattnet. Nej förresten, här kommer ett kort avbrott från en av bokens sponsorer: ”*AB Sandlunds plastimport har allt för festen: glas, muggar, tallrikar, lergökar med mera. Ring oss för en prisvärd offert!*”

Ett problem för båtar och fartyg har alltid varit att hålla sig flytande. Den naturvetenskapligt skolade forskaren och författaren Jules Verne lyckades lösa det mångåriga problemet år 1874

i sin doktorsavhandling *En världsomsegling under havet*. Genom långvarig forskning och snillrikhetsuppfinnelserikedom i klass med Leonardo da Vinci lyckades han skapa ett fartyg som i normalfallet skulle befinna sig mellan havsytan och botten. En ubåt är en mycket sinnrik konstruktion som bygger på Vernes teoretiska beräkningar. Den är uppbyggd av en mängd olika metaller och detaljer för att få en densitet på cirka 1,003. Därigenom är ubåten tyngre än ytvattnet, men lättare än det saltdränkta vattnet på botten. Men inte nog med det: ubåtar är försedda med en slags fenor för att de ska kunna variera sitt djupgående, och för att snabbt komma till ytan (eller undfly faran från ovan) vinklar man dessa fenor med fullt utslag. Väl vid ytan måste ubåten snabbt förtöjas eftersom den annars nästan genast skulle sjunka nedåt igen till den nivå där den nivå i havet där den finner jämviktsläge, dvs. densitet 1,003.

De riktigt moderna ubåtarna drivs av kärnreaktorer. För att inte trötta ut den tekniskt ointresserade läsaren ges här endast en schematisk skiss över kärnreaktors process. Enkelt uttryckt är kärnreaktorn en motor som, till skillnad mot dieselmotorer, drivs av citrusfrukter. Dessa ubåtar har en tank i vilken frukterna lastas ner i. Genom en sinnrik process klyftas apelsinerna, den så kallade klyvningsprocessen. De kvarvarande klyftorna innehåller energirika kärnor, vilka måste hållas isär eftersom de strävar efter att slåss med varandra och därigenom alstra energi. I ubåten hålls processen kontrollerad genom att låta kärnorna kollidera med varandra i en kontrollerad process. Ibland räcker inte den normala kraften till och man behöver extra energi. Då tar man till skalen från frukterna och de körs i en efterbrännkammare (EBK) för att maximera kraften då den behövs som mest. För att riktigt optimera systemet så används de överblivna resterna som mat åt besättningen, varvid såväl hunger som skörbjugg undviks.

Längre tillbaka drevs ubåtarna av dieselmotorer. Diesel var en av två bröder i en syskonskara på nio; flickorna blev mest kända som "de sju systrarna". Familjen fick med tiden totalt monopol på utvinning av bergsolja. Diesel och hans yngre bror Benzén var egentligen mycket goda vänner, men på ett raffinerat sätt lyckades de styra produktionen av petroleumprodukter till sina två olika metoder. Benzén lade beslag på bil- och kosmetikamarknaden, Diesel lade under sig ubåts- och traktormarknaden. Eftersom de båda var barnlösa så togs efter deras frånfälle verksamheten över av deras sju systrar, vilka än idag styr hela oljemarknaden. Sålunda kan man än idag exempelvis finna petroleumprodukter från dessa systrar under namnet "Esso" (Essolde), "Shell" (Eshellmaralda), "Texaco" (Etexana & Co), "BP" (Beepilde) och "Anderssons Diesel AB" i Alingsås.

Den sistnämnda var en halvbror. Han ville inte bråka med sina sju systrar om arvet, men fick ändå gott och väl en bråkdelen av det, med kontroll över de finkeloljor som måste till sättas som essens till sprit för att den ska smaka hembränt. Många läsare har säkert köpt just

dessa essenser som kallas whisky, konjak, hembränt och så vidare – enligt reklamen är det bara att tillsätta detta oljebaserade ämne så smakar det som originalet. Och här har Anderssons Diesel gjort sig en smärre förmögenhet. Trots sitt lilla arv från petroleumindustrin så har företaget i det närmaste monopol på finkeloljor och är ledande på den nordiska marknaden. I dagens läge behärskar företaget en icke ringa del av den 40-procentiga marknaden!

Alltsedan den första ubåten har människor fascinerats av dessa under ytvattnet dolda farkoster. Klassisk är ju Beatlesfilmen *Yellow Submarine* där fyrmannabandet far runt under världshavens fyrar i sin gula ubåt. Filmen spelades in på endast tio dagar och popbandet flyger över hela världen till olika platser för att filmas i den gula ubåten – som egentligen är åtta olika ubåtar på olika platser och som målats gula! Personligen tycker jag att det häftigaste i filmen är när Ringo sjunger *Octopus' Garden* utanför Uppsala domkyrka efter att ha färdats uppför Fyrisån i sin undervattningsbåt. En klar höjare i en annars tämligen medioker film!

Tillbakablick II, med fundering om MiljöNisse

Det jag nu berättar är från min helt egna erfarenhet. Efter att en gång ha druckit en och annan grogg, några öl, lite vin samt tagit ett par färdknäppar ”for the road” begav jag mig ner till bryggan för att äntra min eka som har en liten utombordare. ”Hela havet fullt av sjörök” tänkte jag mer eller mindre för mig själv, samtidigt som jag blickade ut över Byviken. Snurrig som jag var fick jag rycka lite extra i startsnöret innan snurran gick igång. Men iväg det for. Strax därefter skrek det ”karomsch!” i propellern. Jag hade gått på den enda sten som bevisligen inte finns i Byviken. Så här i efterhand vet jag vilket fel som begicks: man ska akta sig för sjörök; de mest fasansfulla olyckor kan ske vid sjörök! Vad jag nu har förstått är att inte ha alltför mycket starkt inombords då man ska framföra en motor utombords, även om det är en svag utombordsmotor. Tyvärr var jag vid nämnda tillfälle alltför promillierad för att förstå det tecken som gavs utav stjärnorna ovanför sjöröken.

Som visats hör inte alkohol ihop med att framföra båtar och fartyg på ett betryggande sätt. Om man nu inte är *MiljöNisse*. MiljöNisse tankar sin båt med etanol i tron att detta *förbättrar* miljön. MiljöNisse är en idealist, fast kanske inte så intelligent och kunnig. Etanol har traditionellt framställts av säd, och sedermera av cellulosa. Eftersom vi odlar allt mindre säd, och skogen skövlas allt mer än den återhämtar sig, framställs etanol för industribruk alltmer på syntetisk väg av olja. Oljan omvandlas i en energikrävande och omständlig process till

etanol, allt för att tillfredsställa våra miljövänner som tror att våra gröna skogar är en oändlig resurs såsom exempelvis älvarna som kan producera elenergi. Om allt det här är MiljöNisse okunnig. Han sätter sig i båten för att ta en tur med etanol i tanken och tror att han därmed förbättrar miljön, fastän det är tvärtom. Men med etanol i tanken smyger sig fram etanol i tankarna. Och MiljöNisse börjar smutta på den egna medhavda etanolen, med sjörök och annat elände som följd. Och så lite sponsorsreklam: *”Trött på nedskräpningen i ditt kvarter? Miljöbovarna AB i Kumla tar hand om dina problem – Du väljer: vi slår till, hårt och skoningslöst mot nedskräparna!”*

Den varningsklocka som ringde efter min grundstötning i Byviken har gjort att jag bland annat har gått ur Miljöpartiet och har för närvarande inne en ansökan om medlemskap hos OPEC, som jag hoppas och tror ska bifallas.

Att få motorstopp är ju inte så roligt. En sen julikväll för en del år sedan drabbades jag av ett sådant då jag var ute och åkte med min lilla fritidsbåt. Hur jag än putsade tändstiften, blåste i förgasaren och använde en massa andra knep, så ville inte motorn starta. Så det var bara att försöka tillkalla hjälp som skulle kunna dra iland mig och båten med ett rep. Ett hederskodex bland oss sjöfarare är nämligen att alltid hjälpa den som är i sjönöd. Men alla åkte förbi utan att ta nån notis trots att jag viftade med båda armarna för att påkalla deras uppmärksamhet. Efter ett par timmar stannade slutligen en annan båtägare för att efterhöra min belägenhet. ”Tyvärr”, sa han, ”så hinner jag inte dra dig tillbaka till land. Men drick upp den här flaskan så ska du se att det löser sig.” Det jag fick var en riktigt fin norsk akvavit – Larsen – som enligt etiketten redan hade färdats jorden runt som barlast. (Man kan ju undra hur den fina akvaviten kunde få stå kvar i baren hela den långa resan runt jorden!) ”Den här flaskan kommer att hjälpa dig, var så säker!”, sa denne vänlige herre. Tja, vad gör man när ingen annan vill hjälpa? Jag började dricka ur Linie-akvaviten. Och undret skedde! Efter ett tag upptäckte jag att det bärnstensfärgade innehållet gjorde att jag började bli dragen och innan jag visste ordet av så var jag iland!

Åror och paddlar

En åra är ett precisionsinstrument, medan en paddel kan se ut nästan hursomhelst. Men båda har samma syfte, nämligen att driva farkosten framåt. Paddeln kan ha både ett och två blad.

Den tvåbladiga paddeln doppas med fördel ner varannan gång – om den doppas samtidigt så innebär detta vanligtvis att farkosten har vattenfyllts och är på väg att sjunka. Det här är ju inte bra och därför övergår vi till den enbladiga paddeln. Närmast kan den enbladiga paddeln beskrivas som en ”fattigmansåra”, men är icke desto mindre funktionell. Och sin ärorika storebror åran till trots så har paddeln räddat liv ett otal gånger. Många är de skeppsbrutna som samstämmigt berättat hur de lyckats nå fast mark med enbart en paddel till sin enkla flotte, en paddel som dessutom fungerat som styråra då de haft gynnsamma strömmar och vindar. Denna typ av paddel uppfanns i Kanada och förknippas ofta med kanottypen *Canadensare*, en kanot som är en öppen båt där frun sitter i fören och spejar efter grund, och barnen i mitten och bara gnäller och bråkar som barn alltid gör. Familjefadern sitter i aktern med paddeln som han behöver för att både driva farkosten framåt och styra den i rätt riktning. Det här har skett sedan urminnes tider på den kanadensiska semestern, en semester som är kort både p.g.a. de interna familjebråken och de korta somrarna.

Om nu somrarna på de höga kanadensiska breddgraderna är korta, så är vintrarna desto längre. Efter hand så kom dessa män på att de under den långa isperioden kunde använda paddlarna till att på lek slå olika föremål mellan varandra. Det här utvecklades så småningom till att paddlarna optimerades genom att krökas något (de fick en ”hook”) och olika ligor (byar, eller på kanadensiska *band*) spelade mot varandra – det gällde att få så många skott som möjligt i ”ögat” (*eye*). På så sätt uppfanns spelet Hockey i Kanada. Under 1700-talet invaderades Kanada av en massa briter, vilka bland annat tog med sig spelet tillbaka till Storbritannien. Men det var ju viss skillnad mellan det kanadensiska språket och det engelska; engelsmännen fäste sig mer med orden *band* och *eye*. Fast i och med det här hade den brittiska versionen av hockey, bandy, introducerats i Europa. Som en liten parentes kan sägas att England har få dagar med minusgrader och is, och började därför sedermera att alltmer spela bandy på isfritt underlag. Bandy spelet förde de sedan med sig till de betydligt varmare kolonierna runt om i världen. Oturligt nog föll det brittiska imperiet så småningom ihop som ett korthus, vilket än idag kan bevitnas av att England i alla interimperiala turneringar mot sina forna kolonier prenumererar på sistaplatsen. Och i bandymästerskapen på is har England likaså alltid kommit sist de få gånger landet ens inbjudits att delta!

Paddeln har alltså visat sig vara bra i varje situation. Fast åran är ju överlägsen då den används för att driva en farkost framåt. Åran består av tre med varandra samverkande delar: handtag (även kallat lom), långsomfan och skedblad. Handtaget är anpassat för att passa roddaren som hand i handske, och då särskilt tävlingsroddaren. Långsomfan är ett folkligt begrepp

som vetenskapen ännu inte har uppfunnit något ord för. Men enkelt uttryckt är det kopplingen mellan handtaget och skedbladet. Långsomfan är en specialanpassad del som på en bråkdels millimeter ska passa in i klykorna på varsin sida av båten. Skedbladet har ett otal konstruktioner: ingen är helt rätt, ingen är helt fel. I generaliserande termer kan skedbladet vara konvext, konkavt eller konfyst. Är bladen konvexa så drivs båten framåt mer med de strömvirvlar som skapas av årans irrfärder genom att fruktlöst försöka driva sig framåt. Är åran konkav så krävs desto mer i styrka av roddaren, men då kan han eller hon heller inte lita på de strömmar som skapas av de nämnda konvexa årorna, utan båten måste drivas framåt av den kraft som påverkar åran. Dessa båda typer av åror passar bäst för tävlingsroddare eller avancerade roddturer.

Den konfysa åran är avsedd för nybörjaren, som vet varken ut eller in, och är uppkallad efter Konfusius ointelligenta broder. Den konfysa åran kompenserar på ett intelligent sätt ofördelaktiga rörelser från den ena eller andra sidan av årorna till att låta båten drivas framåt. Men eftersom rodd i några länder är en tävlingsgren får de sistnämnda årorna inte användas utan är uppsatta på så kallade doppinglistor (de får inte doppas i vatten) över förbjudna medel. Från början hette det att de konfysiusikerades, vilket över åren förkortats till det moderna *confiskeras*. Och därmed är cirkeln sluten. *Con* vet ju alla att betyder ”med” och ordet ”fisk” står ju för sig själv. Alltså, i dessa länder får dessa åror endast användas i samband med fiske, inget annat!

Övergödning

Ett hav i ekologisk balans är vi alla betjänta av. Särskilt övergödningen från olika utsläppskällor av fosfor vill kemisterna sätta P för! Denna övergödning kan göra så att alger förökar sig i enorma mängder och vi får så kallad algblomning med enorma mattor av gröna eller blågröna giftiga alger. Och dessa vill ju ingen ha, förutom en försvinnande liten andel matematiker som i alla tider hävdat att ”alg e bra!”

För mig som befälhavare märks övergödningen bland annat att fartyget går tyngre när det är en massa alger i vattnet. Detta betyder att fartyget drar mer bränsle och att frakten därigenom blir dyrare, vilket i slutänden innebär sämre vinst för rederiet (eller t.o.m. förlust).

För fartygets del så är ofta kocken en starkt bidragande orsak till övergödning. Hans passion för grekiska fetaostar och att servera fläsket med massor av fett – han vill ju servera flott! –

gör att hela besättningen övergöds och måste sättas på svältkur de veckor de är iland, för att senare då de är tillbaka ombord orka med sina arbetsuppgifter. Och det är just härifrån det kända ordstävets ”att bjuda flott kostar fläsk” kommer ifrån.

Propellern

En propeller är en metallklump med två eller flera vingar fastsatta. Propellern har liknande funktion som åran och paddeln, men medan de två sistnämnda används för farkoster av begränsad storlek kan en eller flera propellrar användas för i princip hur stora fartyg som helst.

Som alla historiekunniga vet var den framdrivande av propellern Archimedes. Han hade som princip att dagligen ta ett bad – därav Archimedes princip, att alltid hålla sig ren genom att bada i badkar – och skvätte alltid över då han plumsade i. Archimedes var en tänkare av rang. Då han märkte att det alltid skvätte över då han plumsade i badkaret beslöt han sig en dag att sparka med benen så det skvätte över utan bara den! Någon större nytta hade han inte egentligen med sin upptäckt. Utan tvärtom. Hans hustru blev sur efter att alltid behöva torka upp efter honom. Men Archimedes framhärdade och genom att palla upp badkaret på tvålar lyckades han få nämnda badkar att förflytta sig med hjälp av sina intensiva sparkar med benen. När han upptäckte det här fenomenet kallade han på sin hustru Heureka skrikandes ”Jag har uppfunnit det!”. Vad han egentligen hade uppfunnit visste han inte riktigt, men av princip förstod han att det var något riktigt bra och publicerade sin upptäckt i *Greek-Latin Findings Quarterly* (263 BC).

Upptäckten av Archimedes princip fick viss spridning bland de lärde, men den drunknade i det stora hela av den tidens stora filosofiska och teologiska diskussionsämne, nämligen varför man räknade åren baklänges och vad detta mystiska ”BC” stod för. De flesta var för tolkningen att när tideräkningen kommer ner till noll så ska världen upphöra. En liten sekt som kallades ”kristna” var dock helt säkra på sin sak: ”BC står för Before Columbus”. Denne Columbus skulle med övernaturliga krafter låta pumpa upp den dåvarande platta jorden till en sfär så att alla människor skulle kunna segla åt vilket håll som helst och ändå komma tillbaka till den plats de startade från, alltså att inte behöva segla över den platta jordens kant och falla ner till evigheten. Eftersom de kristna var en sekt var det få som lyssnade till dom. Fast romarna fann idén intressant *i sig*, men vände på den: ”om inte romarna kan komma till jordens alla hörn, låt då alla vägar leda till Rom”. Därför satte romarna igång med ett bygge av ett enormt vägnät som hade Rom till sitt främsta mål. Tyvärr så hade alla uttolkare fel

beträffande nedräkning av tiden: Columbus uppenbarade sig många hundra år efter att tide-
räkningen övergått till plus, och jorden visade sig faktiskt inte vara så platt som man allmänt
hade trott.

Bland de kunniga i grekisk latin föll Archimedes upptäckt snart i glömska eftersom tänkarna
hade viktigare frågor att sysselsätta sig med. En svensk lokförare från Filipstad hade i sin
farfars efterlämnade böcker dock läst om dessa Archimedes prövningar i sitt eget badkar.
Denne lokförare, John Ericsson, var i första hand intresserad av att köra tåg, fast hemma i
Värmland fanns det på den tiden ännu inga järnvägar. Men hans bror Nils hade åkt ner utefter
den nyöppnade Göta Kanal ända till Göteborg för att starta Sveriges första järnväg från
Sveriges framsida till kungens residensstad. För att pröva sig fram till hur en järnväg ska se ut
konstruerade han några spårvagnsslingor runt Göteborgs dåvarande stadskärna. Experimentet
lyckades över förväntan och olika spårvagnslinjer inrättades. Hans bror John hade då tagit sig
ner till Göteborg för att inspektera broderns ypperliga spårvagnsspår runt rikets utsida mot
omvärlden. Emellertid så råkade det finnas biljettkontrollanter ombord på den spårvagn som
John åkte under sin inspektionsrunda. I sin skam över att ha blivit ertappad som fuskåkare så
tog han därför första bästa färja över till England för att där starta ett nytt liv. Trodde han.

Väl i England fortsatte Ericssonhan sitt förvärv som lok- och spårvagnsförare. På
lediga stunder lärde han sig uppskatta den brittiska kulturen, särskilt pubkulturen. I september
1828 träffade John en annan lokförare, George Stephenson. De skrävade länge och väl om
sin skicklighet att framföra lok och i fyllan och villan beslöt de sig för att köra ikapp med sina
lok. Efter att ha trimmat loken en tid så startade de i Liverpool på Nyårsdagen 1829 för att
med var sitt lok hinna först till Manchester. Ericsson körde för att vad manchestertyget höll,
men hans gode vän och utmanare for fram som en raket. Tyvärr så hade Ericsson oturen att få
punktering (järnhjulet hade ännu inte uppfunnits, utan uppfanns först 60 år senare av skotten
J.B. Dunlop). Ericsson blev lätt snurrig (vissa uppteckningar säger ”rejält snurrig”) av
förlusten och måste mot sin vilja läggas in på vårdhemmet ”The Cuckoo”. Under sin vimsiga
period kom han till insikt att världen snurrade åt olika håll. Under en lång natt då John vände
och vred på sig så kom han på att hela världen egentligen behövde en propeller för att drivas
framåt – det hade han ju läst om i farfars böcker om Archimedes!

Propellern var ju redan uppfunnen, men de fungerande propellerarna fungerade inte
särskilt bra. Under sin vistelse på The Cuckoo förstod Ericsson att det enda sättet att ta sig
därifrån var att rymma. Men hur? ”En båt kan man ju alltid få tag i, men hur ska jag orka ro
ända till Amerika utan att upptäckas”, tänkte John högt för sig själv. I desperationens

ögonblick blev han desperat: en båt med dåtidens propeller hade han ju redan skaffat, men propellern som skulle driva den framåt var ju i det närmaste verkningslös. I sin desperation slog och åter slog han på propellern tills den blev helt förvriden. Först då insåg han vilken verkan hans slag haft på propellern – idag kallat *verkningsgrad* – och skulle i kraft av mörkret kunna smyga sig iväg med båten. Ett problem kvarstod: att undgå upptäckt. Men även här räddade sig Ericsson med sin genialism. Genom att lägga i en massa stenar i båten så var det i stort sett endast relingen som syntes ovanför vattenytan. Han kunde fly till USA! När han väl kommit till USA så konstruerade han en ännu bättre fungerande propeller och en båt som till största delen låg under ytan (Monitor), och med dessa hjälpmedel lyckades USA vinna kriget mot de revolterande Sydstaterna.

Propellern har sedermera visat sig fungera bra även i luften, där den så att säga ”äter sig fram” genom luftlagren. Men utan den mentalsjuka (”snurrige”) John Ericsson skulle denna uppfinning aldrig ha uppfunnits och vi skulle få åka på semester till Mallorca med billiga reoplan!

Sedan Ericssons propeller uppfanns började segelfartygen snabbt gå bakåt. Och resten är, som det brukar heta i sagan, historia. Vilket gör att vi glider över till en av våra sponsorerers budskap: *Har du varken lok, propeller eller magnetisk förmåga som drar folk till dig? Vi fixar allt från helnylle, halvkropp till helkopp – med ditt nya utseende lovar vi att folk lägger märke till dig. Och medan vi gör om ditt utseende skrotar vi din bil till modesta priser. Bröderna Anderssons bilskrot och ansiktslyft i Norrköping AB.*

Tillbakablick III

Salinitet. Bakom det lilla oskyldiga ordet döljer sig vad många bilister i vinterväglag skulle kunna kalla friktion. När jag första gången som nyutexaminerad skeppare skulle gå uppför Amazonfloden hade jag för få hästar i ryggen (ett uttryck bland oss skeppare emellan). Min propeller snurrade helt enkelt i tommorna i det uppåtströmmande saltvattnet som kom underifrån, medan det ytliga amazonasflodvattnet drog fartyget ner mot utloppet igen. Det blev nästan som att dansa jenka: ett steg framåt, två steg bakåt. Det är här som beslutsamhet och intelligens behövs! Väl tillbaka vid Amazonflodens utlopp vände jag mitt fartyg och backade uppför floden genom att beordra full fart bakåt. På mindre än ett par dagar var jag uppe vid Manaus, där floden delar sig i två huvudfåror, och kunde där äntligen börja köra framåt igen ända upp till den lilla staden Iquitos i Peru, närmare 400 mil från den brasilianska kusten.

Perus inre delar befolkas av indianer som låter sig imponeras av allt möjligt krimskrams – det hade jag lärt mig då jag försökte utbilda mig till kulturanthropolog (introduktionskurs 10 poäng) – och jag kunde lossa min last av glaspärlor till infödingarna. Förvisso sjönk kursen på glaspärlor betydligt, men jag kunde ändå göra goda affärer. En del glaspärlor sålde jag till olika jivaro-stamhövdingar – huvudlöst kan tyckas – i utbyte mot markområden med vildkautchuk, ett träd som producerar gummi. Dess latexsaft sipprar ut ur träden droppvis och bildar en slags kokong, vilken av infödingarna brukade användas för barnbegränsning. Dessa exporterade jag under ett tiotal år över hela världen och blev därmed marknadsledande inom hela kondomindustrin innan jag sålde företaget till det multinationella Condoms United. Och som av en händelse ett reklaminslag: ”Smäcker, sitter som gjuten på toppen – gör det sköna skönare. Svenskt Gummi AB, en division i Condoms United.”

Mina första äventyr med att framföra båt var på älven Ljusnan uppe i Hälsingland. På kvällar och helger brukade vi ungdomar ”låna” de små rödgula bogserbåtar som ägdes av bruket i Ljusne. Så särskilt många knop gjorde inte dessa bogserare, men de var robusta och klarade mycket väl av att vi låtsades att de var som radiobilarna på Furuviksparken. De gånger man kom på oss att låna båtarna så fick vi, naturligtvis, utskällningar som hette duga. Men jag hävdar bestämt att dessa ”radiobilsrace” med bogserbåtarna lade grunden till min omtalade skicklighet att framför betydligt större fartyg.

Men det här var inte mitt första möte med sjön. Som inledningsvis nämndes så brukade vi jumpa på isflaken, särskilt under våren då isarna bröt upp. I stort sett alla föll i, fast jag vill minnas att jag genom skicklighet alltid höll mig kvar. Men kanske minnet sviktar något, eftersom när jag träffar äldre släktingar så brukar de nämna hur jag allt som oftast kom hem dyngsur på vårarna. Emellertid tror jag att de har blandat ihop med mina äventyr i kälkbacken – inte skulle väl jag, som blev den kände sjöfararen, ha misslyckats och fallit i vattnet. Eller hur!

Snören

Såväl båtar som fartyg förtöjs med snören av både enahanda och varjehanda dimensioner. Den absolut enklaste båten, barkbåt, kan med fördel förtöjas med sytråd. Även om ett flytetyg i praktiken endast har en bråkdel av sin vikt då den befinner sig i vatten kan den behöva förtöjas av snören av olika storlekar. Snöre är egentligen ett samlingsbegrepp för olika slags

tampar och tåtar som behövs för att förtöja båtar och fartyg. Som nämnts kan barkbåtar förtöjas med en enkel sytråd, men denna brister redan vid några grams belastning. Steget därefter är att lite huller om buller fläta ihop ett antal trådar av hampa till ett snöre. Dessa snören blir sedan utgångspunkten till den grovlek som behövs för att hålla båten eller fartyget på plats då den är i hamn.

För en tid fanns problemet med att snören var ganska korta, men sedan lärde man sig en teknik att sammanfoga en massa snören till att få dem längre. Detta slag av snören som är sammanvävda efter varandra benämns tågvirke. Längre tillbaka tillverkades snören av hampa, men har med tiden ersatts av den långfibriga och snabbväxande *synteten*. Syntetbusken påminner om bomullsbusken men är betydligt oljerikare och odlas framför allt i de oljeproducerande arabländerna. Under de så kallade oljekriserna under förra delen av 1970-talet påverkades Sveriges militära aktivitet påtagligt eftersom synteter (särskilt nylon, lycra och orlon) blev en bristvara. För de män som var i vapenför ålder märktes detta särskilt eftersom de under flera år aldrig fick göra några repmånader!

Men oljekrisen medförde även något gott med sig för oss svenskar. Eftersom det var brist på synteter för att göra snören och rep så slog den svenska uppfinningsrikedomen till. I Sverige finns ju ett överflöd av järnmalm och vi har alltid varit världsledande på produktion av järn och stål. En doktorand vid Sveriges främsta tekniska högskola, Chalmers i Göteborg, kom då på att man kunde ersätta synteterna med mjukt stål som kunde flätas ihop till metalliska snören och rep. Efter att vid disputationen presenterat sin upptäckt skrek åhörarna ”vackert, vackert, vackert”. Fast det fanns en docent i betygsnämnden som kom från KTH och han skrek på sin utpräglade stockholmska ”vajert, vajert...”. Och därmed hade den nya produkten fått ett namn, Vajertm. Så nuförtiden har den svenska produkten Vajertm ersatt de flesta snören och rep för att förtöja fartyg. Det här är ytterligare ett bevis för att nöden är uppfinningens moder. Och att uppfinningens vagga mestadels legat i Sverige – och då oftast i Göteborg!

Den första att hoppa iland för att förtöja är utkiken. Som redogjorts för tidigare, är utkiken sällan helt nykter eftersom han (eller mer sällan *hon*) under natten använt sig av apparater för att upptäcka bränningar. Den som hoppar iland för att förtöja båten brukar därför kallas *snörfull* på grund av sitt tillstånd då han ska knyta fast båten i en fast punkt.

Väl iland knyter han fast båten i ett antal pollare. Men för de större fartygen brukar det bli svårt att hinna sköta allt så han har till sin hjälp några kompisar, vilka brukar benämnas polare eftersom de hjälper honom att knyta fast i pollarna. Och så var det lite reklam igen: ”*Arnoldssons rep fungerar bra för alla – både för dom som hänger sig åt det mesta, och för dom som bara hänger sig en gång!*”

Snören av små dimensioner har sedan snart 2000 år sedan använts av fiskare. Några år in på vår tideräknings början var det en palestinsk snickarmästare som på grund av sin vältalighet övertalat ett dussintal personer att övergå till snickeriets yrke. Dessa tolv lärjungar följde sin läromästare till punkt och pricka, men på sin lediga tid så återgick de gärna till sina gamla sysselsättningar. En av dessa – Petrus, men av vännerna kallad Petter – brukade meta på sin fritid, men blev en gång ertappad av läromästaren J. Josephsson: ”Sitter du här och bara metar när du skulle kunna förkunna snickeriets konst bland folket”, skrek han samtidigt som han slet i fiskarens fiskelina. Eftersom Josephsson hade farit fram furiöst med fiskelinan så återstod det bara ett virrvarr. Och detta slängde han i sjön. Efter en stund besinnade han sig dock – det var ju trots allt fiskarens lediga dag – så han gick ut på vattnet och hämtade in den tilltrasslade fiskelinan. Och döm om hans och åskådarnas förvåning både över att han kunde gå på vattnet utan att det var fruset och att det fastnat fyra fiskar i dessa tilltrasslade linor. Den tillströmmande och allt större skaran erbjöds att äta fiskarna som måltid, och Josephsson kastade då och då ut den tilltrasslade linan för att få mer fisk. Det här mättade den stora skaran nyfikna människor och myten om hur han utspisat alla med endast fyra fiskar var i svang.

Det ovan berättade utspelades på en lördag, vilket var dåtidens vilodag. Men snickarmästaren hade fixat fram en otrolig mängd vatten till festen. På frågan om vart vattnet kom från så sa han, med glimten i ögat, till några att han trollat med knäna” och till andra att han ”omvandlat vin till vatten”. Alla visste inte att han skojade med dom, så därför spreds även myten att han omvandlat vin till vatten. Som läsaren förstår så var det en våldsamt fest på alkoholhaltigt vatten och fisk. Dagen efter var snickaren och alla hans gesäller samlade till nattvard och eftersom de var så bakrusiga lyckades de enas om att flytta vilodagen från lördag till söndag. Och det skålade de alla på. Fast det fanns en gesäll som inte hade varit med på lördagens enorma strandparty eftersom han varit tvungen att ta Exodusexpressen till Jerusalem för att vara med om sin kusins giftermål. Väl tillbaka så hörde han läromästarens och gesällkamraternas skrånande om festen dagen innan. Han höll god min, men denne Tomas tvivlade dock att det verkligen hade gått till på så sätt som beskrevs. En av bokens välgörare har följande meddelande: *Tvivlar du på din egen förmåga att gå på vatten? Besök ishallen i Skara Vinterland så ska vi lära dig dansa fram på fruset vatten till dansbandsmusik från Karlsson Records.*

Josephsson var inte endast duglig snickarmästare i dåvarande Palestina utan även en god tänkare och innovatör. Efter den ovan beskrivna vrålfesten så kom han på att mer systematiskt ordna dessa oordnade snören i ett system med lika stora rutor. Den nya uppfinningen spred

han sedan vidare till sina vänner över hela landet, vilket har kommit att kallas nätverk och har senare förkortats till enbart nät. Och än idag används dessa rutformiga nät, om än i modifierad form, för att yrkesmässigt fånga havets läckerheter. Få av dagens fiskare vet att det var en palestinier som snickrade på denna uppfinning.

Skohorn

Som läsaren vid det här laget har märkt så försöker jag i den här boken klämma in allt jag kommer på beträffande sjöfart. Men hur jag än anstränger mig kan jag inte klämma in ordet ”skohorn”. Tyvärr.

Men horn har ofta skräckblandad betydelse oss för sjömän, eftersom horn även betecknar en udde där olika sjösystem möts. Det farligaste och mest fruktade hornet är utan tvivel Kap Horn, vilket är en förlängning av det landbaserade Eldslandet som då det mynnar ut i havet låter elden värma upp vattnet till ett kokande raseri. Det annars så stilla havet får därmed ett dramatiskt slut innan det uppslukas av den gigantiska Atlanten.

Efter detta korta utlägg vill jag även slå an en positiv sträng. Nuförtiden har man en ”ångvissla” för att markera olika moment i fartygets rörelser, t.ex. att det backar. Men längre tillbaka sköttes, liksom inom arméerna, sysslan av en trumpetare; samlingsnamnet för många blåsinstrument är just *horn*. Exempelvis betyder tre långa signaler i hornet att ”min maskin går full back”, ett meddelande som är viktigt för den omgivande sjötrafiken. Att ljudet av dessa horn är utomordentligt viktiga uppmärksammades av många hörselskadade befäl genom deras organisation *The International not-so-good-hearing Seamens' Association*, vilka fick till stånd att även optisk signalering måste komplettera blåsandet i hornen. Det här resulterade i sin tur år 1657 i ett internationellt system för signalflaggor och tre år senare i ett signalsystem efter ett semaforalfabet där man signalerar med en särskild typ av flagga medelst häftiga rörelser med båda armarna. Allt detta finns samlat i *Internationella Signalboken*, utgiven första gången 1857.

Men införandet av parallella signalsystem skapade ofta fiendskap mellan trumpetaren/hornblåsaren och de andra signalisterna. Till för inte alltför länge sedan brukade trumpetarna smyga upp bakom flaggsignalisterna och med sitt horn helt utan förvarning signalera fartygets avsikt. De flesta befälhavare upplevde det här endast som att trumpetaren gjorde sin plikt, men flaggsignalisterna insåg mycket väl att det var fråga om var jävelskap och på

gränsen till mobbing. De fick med andra ord ”ett horn i sidan” och utkrävde sedan någon slags hämnd.

För att inom ämnet skohorn med våld klämma in ytterligare ett horn så får jag väl nämna Afrikas horn. Detta har absolut inget med hav eller sjöfart att göra förutom att det till viss del omgärdas av havet. Och havet utanför tillhör inte ens Afrika utan Indien och kallas följaktligen för Indiska oceanen. Folket på Afrikas horn är alltså så fattigt att det inte ens äger vattnet utanför sitt eget land!

Fritidsbåtar: plast eller trä?

När min gode vän Rolf Forslund (fingerat namn, han heter egentligen Sven-Åke Bertilsson) för många år sedan gjorde en rundresa i USA så märkte Rolf hur handikappad han var genom att inte ha ett endaste av de vanligaste kreditkortet. I de butiker som Rolf handlade såg man mer eller mindre ner på de kunder som betalade med kontanter – i plastkortens förlovade land är det endast de allra fattigaste som betalar med kontanter. När Rolf återkom i mitten av 1990-talet hade han sedan flera år tillbaka fast jobb, och med det fasta arbetet kom även kreditvärdighet – han hade fått sitt eftertraktade kreditkort som enligt reklamen är giltigt på ”mer än 50 000 inköpsställen i hela världen”.

Efter att ha installerat sig på ett inte alltför dåligt hotell i San Franciscos utkanter gick han ned till den lokala butiken för att handla lite mat, öl och tidningar. Väl framme vid kassan frågade kassörskan, såsom alla kassörskor på snabbköp i USA frågar, ”Paper or plastic?” Stolt som han var över sin nyvunna kreditvärdighet sa han naturligtvis på sin svenska skolengelska att ”I want to pay with plastic!” Expediten tittade lite konstigt på Rolf men han fick i alla fall betala. När han väl hade betalt för sina varor fann han dessa prydligt nedpackade i en plastpåse, nedpackat av expeditens hjälpreda. I plastkortens förlovade land betyder frågan ”paper or plastic” om man vill ha sina varor nedpackade i en plast- eller papperskasse, inte hur betalningen ska ske. Efter nämnda incident har min vän Rolf omvärderat plastens betydelse.

Som visats brottades Rolf med frågan om ”paper or plastic”. Bland båtägare brottas många med frågan ”plast eller trä”? Det finns nämligen anhängare till båda lägren. Den riktigt sanne båtentusiasterna svarar givetvis trä. Som straff får han därför renskrapa sin båt från allehanda

snäckor då den dragits upp på hösten. När vintersolen övergår i vårsol får träbåtsägaren tillbringa åtskilliga dagar med att slipa, putsa och sandpappra sin fritidsbåt för att den ska bli i skick att behandlas med ett antal lager lack och/eller olja. Lagom till midsommar brukar båten kunna sjösättas. Slarvern, dvs. plastbåtsägaren, kör ett varv med högtryckssprutan på hösten för att få bort snäckor och havstulpaner. Därefter låter han skorven stå tills det är dags att slänga den i sjön i slutet av april.

Det här är två mycket olika typer av båtmänniskor. Plastbåtsägaren är en pragmatiker som vill få ut så mycket som möjligt av sommarens utfärder. Den enda underhållning som han eller hon tänker på är skvalpet från radion eller TVn i hytten. Ägaren av en träbåt är mer att betrakta som ett original som vill underhålla och bevara sin båt i original. När Julle och de andra kompisarna seglar ut på böljan den blå i slutet av april så inväntar träbåtsägarna några av de varma dagarna i maj då det är tillräckligt varmt för att båten ska kunna lackas. Och medan svetten lackar i deras pannor och båtar så njuter deras mindre traditionsbundna kamrater det ljuvliga livet på sjön. I harmen över detta är det många träbåtsägare som skickar ut sina farkoster i sjön genast då lack och målarfärg torkat och seglar ut i ett slags raseri för att ta igen på plastbåtsägarna vad de har missat av sommaren. I icke så få fall har det här lett till grundstötningar eftersom de i sin jakt på de framförvarande plastbåtarna inte noterat de grynnor och skär som har legat i vägen för dem.

Ett par dagar in på sommarsemestern är de dock likbördiga i sin intensitet att njuta; de njuter båda av att vara till sjöss. Men vid skärskådande så njuter de av olika saker. Plastbåtsägaren njuter av att vara till sjöss och se den omgivande naturen, i form av holmar och kust. Även träbåtsägaren njuter av att vara till sjöss, men njuter framför allt över hur vågor och vatten slår mot alla delar av skrovet, vilket är levande och följer sjöns alla rörelser. Och väl i hamn utsätts hans båt, som kanske bara är värd 50 000 kronor, för en massa positiva kommentarer som att ”Det är så här som båtar ska se ut!” Bredvid ligger plastbåten vilken kanske kostat tio eller tjugo gånger mer, men som ingen ägnar en blick åt eftersom det ligger ett tjugotal liknande vid hamnen. Frågan om vem som är den stora vinnaren, plast- eller träbåtsägaren, måste därför lämnas obesvarad eftersom det är så många olika smaker, kvaliteter och preferenser som är inblandade.

Sens moral: Plast är en oljeprodukt, och olja på sjön är ju som att ljuta vatten på vågorna. Sedan länge har idioter beskyllts för att vara träskallar. En båt i plast är betydligt mer i enlighet med elementet vatten, fast träbåten är betydligt vackrare att se på. Så: tävlingen mellan plast eller trä torde sluta oavgjord och det är endast upp till betraktaren att avgöra frågan!

Ohyra

Ohyra har alltid varit ett stort problem på fartyg. Det normala är att betala för sig vid överfart, men i alla tider har det funnits snyltgäster. Ett klasiskt exempel kommer från en av mina kolleger, kapten Bjerkehjort som bland annat en gång i tiden var befälhavare på S/S Väststjärnan. En av hans underlydande, befarna ljungman Eriksson från härnösandstrakten festade runt en gång strax efter att andra världskriget slutat. Erikssons fartyg låg vid Skeppsbron i Stockholm och han hade begett sig iland för att göra Gamla Stan. För att göra en kort historia lång, så träffade han Elna, även hon från Norrland. Det var svåra tider i Sverige och Elna ville till Amerika. Efter att hon bönat och bett Eriksson att ta henne ombord på båten till Amerika gick han med på det. Men på villkor att hon, som fripassagerare, skulle ge sig åt honom varje gång han så önskade. Resan var lång och Eriksson kåt. Veckor gick, men Frihetsgudinnan syntes aldrig till. Tiden grederade Elnas tankar. Till slut tog hon mod till sig och gick upp på vinden med sin simpla och på samma gång försynta, men ändå adekvata förfrågan: ”Snälla kapten, när kommer vi till New York?” Kapten Bjerkehjort, som både var konfunderad och oförstående över frågan, svarade med ett lika oförstående ”Vaddå New York, det här är ju ålandsfärjan!” Denna sedesamma berättelse lär oss att man hellre ska beställa biljett genom en etablerad resebyrå än utav en man som har resbegär, hur ståndaktig han än verkar.

Råttorna brukar vara de första som lämnar fartyget vid fara, men i det ovan nämnda fallet så fick jungman Eriksson lämna fartyget fortare än kvickt. Råttor och annan ohyra blev kvar, men den mänskliga ohyran blev man av med. För att få ett slut på den ovannämnda historien som skulle attrahera bokens kvinnliga läsare så borde kapten Bjerkehjort ha gift sig med Elna. Men det gjorde han inte, utan slängde av henne direkt då fartyget kom tillbaka till hamnen i Stockholm. Nån måtta får det ju vara!

Kackerlackor finns såväl till sjöss som till lands. Till lands brukar dessa smådjur kallas ohyra, men icke till sjöss. Så värst trevliga är ju kanske inte kackerlackorna, men för nöjes skull brukar man fånga dom och låta dom svälta till döds i glasburkar. De återstående skalen från kackerlackorna används sedan till så kallat loppspel, vilket innebär att man försöker få skalén att hoppa in i en glasskål. Det här har nu allmänt spridits till landkrabborna och där används skalén av just krabba till loppspelet. En av sponsorerna har följande att tillägga: ”*Vill du leva loppän? Spela då på Göteborgs hundgalopp med garanti. Vår garanti: vinner du inte så överför vi alla överblivna loppor från loppén till den jycke som kommer sist!*”

Av ohyran brukar, som nämnts ovan, råttorna vara de första att lämna fartyget. Under mina tidiga år som befälhavare gick jag på den så kallade ”vetetraden” mellan Australien och Europa. Jag lyckades aldrig vinna någon av dessa bland segelskeppare ytterst prestigefyllda tävlingar, nämligen att segla på kortast tid till Europa. Ändå vill jag hävda att jag vann, eftersom jag gjorde mig en nätt förmögenhet på det vete som såldes. Knepet var helt enkelt att ligga olossad strax utanför hamnen cirka ett dygn. Därigenom lät jag skeppsråttorna få chansen att lämna fartyget. När lasten lossades fann man alltid att mitt skepp var det enda som inte var drabbat av ohyra, varpå lasten klassades som ”A” vilket gav nästintill det dubbla priset på marknaden. Här hade jag helt enkelt, genom min goda utbildning och strålande intelligens, tillämpat merkantilismens gyllene regel om transportekonomi: vad man förlorar i tid, vinner man i kvalitet!

Manskap III

För att driva en eka framåt behövs någon som manövrerar årorna. För stockholmare och vissa andra storstadsbor är det här komplext nog.

För att få ett fartyg att fungera behövs många fler människor, såväl specialister som sådana som utför mer allmänt arbete. *Fartygselektrikern* tillhör det lägre befälet och ska vara behjälplig till ledningen ombord. Han, eller hon, har det enkelt på moderna skepp där ledningen sett till att elektriciteten fungerar väl, men hade det desto svårare på äldre tiders fartyg. För att all utrustning ska vara enhetlig finns nu som standard den av Europeiska Kommissionen godkända likströmmen, vilken otroligt mycket underlättar elektrikerns arbete. Längre tillbaka fanns det en massa olika standarder och strömmar, samlade i regelverket European Directive for Electricity – EDA –vilket bäst passar för bakströmmar.

Den största delen av fartygselektrikerns tid går åt till att vara tillgänglig för de eventuella elektriska fel som kan uppstå och han arbetar endast stötvis. Men när han väl är i Stöten åker han slalom mellan elledningarna och det finns inte det minsta elfel som undgår hans ständigt vakande öga. Tesla och tasla kan folk göra bakom hans rygg, men när det gäller elfel så visar han inget motstånd till att ställa upp utan transformeras till den gedigne elektriker han är.

Båtsman var en stor hund som rymde till Saltkråkan i Stockholms skärgård. Där uppträdde han som schäfer och allt var länge frid och fröjd. Till och med för matte, fröken Tjorw, kallad

Tjorven. Ända till den dag då Tjorvens goda vän från stan, fröken Stina, ute på sin skärgårdsö Saltkråkan såg Båtsman och på sin skallrande stockholmska sa att ”Hemma på våran gata i staaan, så finns det en sanktbernhardshund som är sååå lik Båtsman.” Och visst hade hon rätt, som alltid! Båtsman var på rymmen efter en större stöld av fläskkotletter och revbensspjäll hos en kötthandlare i Vasastan. Därefter hade han klippt pälsen och maskerat sig som schäfer och lyckats lura alla. Utom Stina. Det kardinalfel Båtsman gjorde var att ta av sig pälsen. Vilket leder oss över till sjömansyrket båtsman. Som båtsman har man befäl över de lägsta besättningsmännen på däck och man är den som ska ge de andra på pälsen!

Matros kallas bl.a. den som på större fartyg passar upp på befälen då de äter i mässen. Eftersom det ständigt är en kamp mellan befälen, även vid de gemensamma måltiderna, finns en matros tillhands för att de ska få matro. Matrosen har vanligtvis läst ett antal kurser i psykologi och är i slutet av sin utbildning för att få sin eftertraktade psykologexamen. Men i utbildningen hör ett år av praktik och de väljer då ofta att mönstra på som matros. I nära samarbete med skeppskocken (se nedan) komponerar matrosen en middag som både är näringsgivande och lugnande – matro skapas.

Trots att denne psykolog till sin fysiska ålder är betydligt äldre än många andra matros, så betecknas han som den yngste ombord (på engelska *young man*) och kallas därför jungman. Till en början brukar dessa psykologer finna sig i sitt nya tillstånd som yngst, men direkt det kommer ombord en ännu grönare matros så brukar denne ”psykologjungmanen” ta mod till sig och be de äldre matroserna att fara all världens väg. Från detta skede av praktikåret kallas han befaren jungman.

På ett fartyg finns många matros med olika sysselsättningar, matros som får fartyget att fungera. Man skulle nästan kunna dra en parallell till ett regemente där det är de stridsodugliga malajerna som genom sitt nyttiga arbete får det militära att fungera. Ovan har visats att matroserna lagar mat, men de är även nedan i maskinrummet för att smörja lagren i motor och drivaxlar, och ovan i masten för att hålla utkik samt näst högst uppe på bryggan. Läsaren kanske tror att det är kapten som står på bryggan och ger order till styrman att styra hit eller dit. Men kapten har befäl för *hela* fartyget, och överlåter bryggan åt förstestyrman och hans underlydande styrmän. Den som verkligen styr fartyget är en matros som fysiskt med ena handen håller i ratten och den andra på gasreglaget. Med rattens styr han enligt de order han fått från styrmännen på bryggan och med gasreglaget håller han den fart som anbefallts. På de flesta fartyg är gasreglaget ett slags ”död-mans-grepp”, vilket innebär att om matrosen skulle slumra till på sin post så saktar fartyget genast in.

Matroserna finns på många andra poster också. Men varför alla behövs har jag inte riktigt förstått, utan som befälhavare tycker jag att de mest slår dank och kostar rederiet en massa pengar. Därför brukade jag alltid under min tid som kapten sätta matroserna att knacka rost och bättringsmåla fartyget. Det var liksom ett spel för galleriet: *jag* ser att de är sysselsatta och *dom* är nöjda med att se upptagna ut (även om arbetet ser ut att gå oerhört långsamt, enligt min mening). Så här har relationen mellan oss befäl och matroserna fungerat sedan urminnes tider. Tills facket kom in. När jag fick befäl över ett fartyg som kom direkt från varvet i Göteborg och endast två dagar tidigare välsignats med champagne av landshövdingens hustru, så satte jag matroserna i arbete med att knacka rost – som redan nämnts, ett spel för galleriet som alla parter brukar vara nöjda med. Men facket klagade högljutt eftersom ett sprillans nytt fartyg inte kan ha rost och det blev förhandlingar ända upp på förbunds nivå, med följd att matroserna inte behövde sysselsätta sig med sysselsättningar såsom att knacka rost och bättra på målningen. De första dagarna var mina matrosor jättenöjda med att slippa den tråkiga sysselsättningen och att bara gå och slå dank, men efter att dom gått sysslolösa i en vecka så skrev dom sig mangrant ur Svenska Jungmans- och Matrosförbundet och gick in i Svenska Rostknackarförbundets göteborgsavdelning. Nöjda kunde de återvända till sin ordinarie sysselsättning och jag har sällan eller aldrig arbetat tillsammans med sådana hängivna matrosor!

Havsbrus

De brusande havsvågorna har lockat många till sjömansyrket. För den som är rädd att ge sig ut på sjön finns stora havssnäckor som ett fullgott alternativ: om man lägger örat intill så kan man höra havets brus utan att bli sjösjuk. Tyvärr finns det till och med exempel på extremt känsliga personer som inte ens tål detta utan att bli sjösjuka.

Ordet havsbrus får många människor att med drömmande blick tänka på skummande vågor och doften av tång. De drömmer sig tillbaka till den tid då sjöfarten innebar att skeppet återvände med allsköns härligt gods såsom apelsiner och bananer, porslin från Kina, rågsikt från Grekland eller fiskekuttern som kom iland med spätta, torsk och kräftströmning efter att ha spenderat flera dygn till sjöss. Men havsbrus kan också ge kopplingar till mindre angenäma saker: fiskarna som aldrig återvände, skeppen som sjönk i fjärran hav. Och tinnitus.

Tinnitus kan för många vara ett helvete. Själv så fick jag det redan innan jag hade kommit upp i tonåren. Jag tror dock att tinnitus är övergående, eller i alla fall kan regleras.

För mig var det från början fråga om oförklarliga pip i olika toner i örat. Men med mitt intresse för sjön har jag med självsuggestion omvandlat ljudet till havsbrus, vilket jag finner vara ett behagligt ljud. Man behöver inte gå en kurs i självanalys eller ta vissa högskole- eller universitetspoäng för att bli kvitt dessa ljud, utan det brukar lyckas med lite god vilja. För den som nu inte råkar ha Iglesias i skallen. Ljuden från far och son Iglesias är ytterst svåra att bli av med eftersom de brukar höras dagarna i ända både i P3 och P4. Och dessa ljud verkar faktiskt vara helt omöjliga att bli av med. Då är jag desto mer nöjd med mitt vågskvalp i örat! Vår sponsor Skånes Turistbilar har följande meddelande: *”Res med våra snabba bussar från Malmö till Lund. Och Höör sen! Dessutom är vi kvalitetssäkrade: även i rusningstrafik så är våra förare nyktra!”*

”Så bruuusande var aldrig havet” sjöng någon muntergök för inte så hemskt många år sedan. Vem det nu var kommer jag i skrivande stund inte ihåg (och inte så många andra heller!), men denne smörsångare lär ju aldrig ha besökt oss på Västkusten efter att turisterna har flytt till sina hålor i inlandet. Under hösten, *då* brusar havet vill jag lova! Fast hur poetisk man nu än må vara så kan detta då inte beskrivas i musikaliska termer. En enig lärarkår vid Botanologiska institutionen vid Göteborgs universitet beskriver enar, tallar och björkar som särskilt känsliga för musik. När västanvinden i stormbyarna spelar upp sitt sonatiska havsbrus så kan dessa träd inte göra mer än slå grenarna mot stammen för att utestänga dånet. Havsbruset är intensivt under långa perioder och de oskyddade träden brukar skydda sig genom att ständigt skyla stammen mot det vrålade havsbruset. Den observante observatören noterar därför att alla trädslag på de yttre skären på Västkusten har grenar som vänder sig inåt för att skydda stammen mot de illpiskande vindarnas jättebrus.

I min hemstad Göteborg hade vi en gång på 1980-talet ett brus som utvecklade tinnitus hos många, nämligen den amerikanske artisten Springsteen. Denne Bruce spelade kanske alltför många watt under sin konsert. Många smittades av Bruces brus och har än idag ett oidentifierat brus i öronen, ett brus som ”was Born i the USA”.

Brus brukar också beteckna ovidkommande ljud som uppstår mellan sändare och mottagare, och vice versa. Under mina många år som styrman och senare befälhavare har jag givit tusentals order genom den taltratt som förbinder bryggan med maskinrummet. Om jag vid utseglingen från en hamn upptäcker ett farligt hinder i farleden framöver så skriker jag exempelvis ”full back i maskin” vilket ögonblickligen åtljyds. Men då vi väl är ute på det öppna havet så är det sällan eller aldrig som de i maskinrummet hör vad jag säger i talröret, utan de

gör som de vill – de verkar uppfatta mina order som ett ovidkommande brus. Jag har många gånger tänkt på det här och funderat om bruset i ledningen beror på mig som kapten som de inte vill lyda, eller om det verkligen är ett brus i dessa talrörsledningarna. Fast som sjökaptan så förmodar jag att det i viss mån är så att alla är emot befälhavaren, vilken denne än måste vara. Därav torde bruset mellan befäl och underlydande betecknas som av naturen givet.

Tillbakablick IV: Tävlingar

Sedan ett par decennier efter urminnes tider har människan tävlat med båtar. Ovan har redogjorts för hur jag inte vann vetetraden, men ändå: i slutänden vann jag genom lastens högre pris. I följande avsnitt kommer jag att redogöra för några andra tävlingar som jag deltagit i. Det jag själv bäst minns av segeltävlingar är det under sommaren 2002 avslutade Volvo Ocean Race. Tyvärr sviker minnet mig något senare, men får mig ändå att tänka på två saker: min Amazon från 1964 (hon vill dock inte medverka i boken, utan väljer att vara hemma för att ta hand om våra två barn) och då jag tävlade i America's Cup.

Min medverkan i segelbåttävlingen fick ett snöpligt slut. Vårt första mål var att från London bege oss till *Australia*, vilket jag letade upp i min kartatlas. Tyvärr var namnet på landet för vårt mål inte översatt till svenska. Men jag tog snabbt ut kursen då de strax före start delade ut tävlingssjökorten och noterade, belåtet leende för mig själv, att då vi väl startat så tog de andra båtarna en betydligt sydligare kurs än jag. Efter en tids seglats kunde jag triumferande notera att jag var först att nå Wesers flodmynning nära Bremen i Tyskland. Efter mycket kryssande och trixande på olika tyska floder – det gäller ju att snabbast komma till mål, inte bara att finna den kortaste vägen – så var jag så småningom ute på Donau på väg mot (vad jag trodde) målgången i Wien. Och jag hade seglat snabbt! Jag var medveten om att de andra båtarna måste ligga en bra bit bakom mig eftersom de inte syntes till sedan långt före Bremen. Väl framme i Wien möttes jag inte av förväntade saluter, utan av oförstående. Efter långa diskussioner mellan mig, besättningen och Wienerschnitzlarna (jag uppfattade det så att det var dom som schnitzlat sista delen av sträckan) uppdagades att mina bristfälliga språkkunskaper i det engelska språket fört mig till *Austria* istället för *Australia*. Shit happens! Men ingen lär ta ifrån mig rekordet att på kortast tid seglat över Alperna med en 65-fots tävlingsbåt!

Under åren på sjön så fanns det rika tillfällen att besöka fartygets gymnastiksal. Särskilt roddmaskinen brukade dra till sig min uppmärksamhet och med tiden fick jag överarmar som var i det närmaste dubbelt så kraftiga som någon annans ombord. Övningarna vid roddmaskinen innebar tyvärr att mitt lager av skjortor snabbt krympte eftersom de hade en otrolig förmåga att spricka i sömmarna. I den brittiska kronkolonin Hong Kong gick jag på en av mina resor till en skraddare för att beställa ett antal nya skjortor och kavajer, och träffade där kapten Willis vilken fått sin akademiska skolning i Cambridge. Willis imponerades av mina roddararmar och ordnade så att jag blev inskriven på den avancerade kursen ”Sjöfart: att hålla rätt kurs” vid hans alma mater. Därmed var jag kvalificerad för att bli uttagen i laget som skulle tävla i den prestigefyllda roddtävlingen mellan Cambridge och Oxford, vilken hållits sedan 1829. De senaste fyra åren före min ankomst hade Cambridge slutat som god tvåa, och skulle säkert ha gjort det om inte jag hade kommit med. Brukligt var att i varje lag ha tretton man: tolv roddare och en styrman. Med mitt intellekt såg jag att det här skulle kunna optimeras och valde ut två bjässar i min storlek att jämte mig ta två åror, och resten tog en åra var som brukligt vid den tiden. Därmed var vi bara tio man mot Oxfords tretton. Men båten blev betydligt lättare och vi vann tävlingen med en marginal som varken förr eller senare upprepats! Det här visar att råstyrka och intelligens är en oslagbar kombination. Hur gick det då i kursen ”Att hålla rätt kurs”? Jag brukar gärna tona ner mina bedrifter, men jag är mäktigt stolt över att Cambridge utökade sin fyra-gradiga skala och gav mig en femma, vilket de endast gjort ett tiotal gånger före denna händelse i början av 1960-talet! En av bokens välgörare har följande budskap: *Är du rätt nöjd med livet och egentligen trött på alla dessa tävlingar? Varför inte testa vår nya skraplott Trisst – skrapar du fram tre lika rutor där det står Trisst så vinner du inget, utan livet fortsätter som vanligt. Hela behållningen från Trisstlotten går till människor som öppet säger sig uppleva ett trist liv, såsom styrelsen i föreningen Svenska Trissta Spel*

Manskap IV

Som omnämnts flera gånger har ju kapten det högsta ansvaret ombord. Men det dagliga arbetet leds av förstestyрман/överstyрман, som i sin tur har ett par understyrmän under sig. På de riktigt stora fartygen finns längst ned på skalan en fjärdestyрман. Denne person är en befälselev som endast behöver raka sig var 14e dag, alternativt fortfarande har oregelbunden mens – alltså en ytterst oerfaren besättningsman som finns med ombord för att lära sig.

Tredjestyrman har kanske den mest otacksamma arbetsuppgiften ombord. Det är han eller hon som de lägsta besättningsmännen främst kommer i kontakt med och som de personligen spyr galla över – de högsta befälen är mer eller mindre ouppnåeliga. Tredjestyrman är det lägsta av de fasta befälsjobben ombord (fjärdestyrman är bara befälselev). Som tredjestyrman får man chefskap över något verkligen simpelt, ofta något liknande ”chef över att propellern snurrar medsols” eller ”chef över vågskvalpets riktning i horisontalld”. Att vara tredjestyrman är att lida under några år, lida för att man som grönöling får ett fiktivt chefskap och att man blir till hackkyckling bland det lägsta manskapet. De som orkar stå ut med den här positionen avancerar så småningom till andrestyrman.

Andrestyrman är en viktig befattning ombord på ett fartyg. Kapten har som bekant ett totalt ansvar, medan förststyrman är den som har det operativa ansvaret. Som andrestyrman är man ställföreträdande chef, men har en massa annat ansvar såsom att fördela godsets vikt i förhållande till fartygets kapacitet. På exempelvis tankfartyg är godsberäkningen förhållandevis enkelt, men på andra lastfartyg så blir det mer komplicerat. Allt som tas ombord måste beräknas i vikt- och volymmängd och placeras därefter: babord och styrbord, underbord och överbord. För den matematiskt begåvade innebär det här inga problem eftersom den vänstra hjärnhalvan mer eller mindre per automatik samlar in allt gods och gör överslagsberäkningar. Men på passagerarfartyg, och då särskilt kryssningsfartyg, får den andrestyrman som är bra på viktberäkningar problem. För här gäller social kompetens: han ska stå och ta emot ”godset” – dvs. passagerarna – vara leende, social och trevlig. På ett kryssningsfartyg gäller det för andrestyrman att socialt para ihop ”godset” för att dessa bäst ska trivas ombord. Många styrmän faller på den här uppgiften, säger upp sig och börjar som tredjestyrman på ett lastfartyg. Men den andrestyrman som passar för arbetet tar hand om passagerarna och placerar dem i rätt sociala kategorier. Andrestyrman är därför den högst ansvarige för att kryssningspassagerarna ska trivas och anordnar sådant som bingo, simtävlingar och turneringar i shuffle board. Men mellan dessa förtroendeuppdrag så måste han även titt som tätt vara uppe i styrhytten för att lägga ut kursen för de olika destinationerna. Andrestyrman får slita som ett djur ombord och är nästan alltid i tjänst, men gör det i hopp om att så småningom avancera till förststyrman.

Förvisso är kapten ouppnåelig för flertalet ombord och har status som en slags gud, men hans exekutive chef överstyrman/förststyrman är den som leder och fördelar arbetet ombord. Även han får folk att darra då order ges. Men har han eller hon en besättning som det fullt och fast går att lita på så går jobbet som en dans. Det gäller egentligen bara att sköta sig

några år som förstestyrman och sedan har man som egen kapten fullt ansvar över ett eget fartyg.

Den klipske noterande måhända noterar att jag inte nämner någon av styrmanskategorierna som någon som styr fartyget – vilket är enkelt, eftersom rattandet är en rutinuppgift som matroserna vanligtvis får ha hand om.

Det finns en person som står direkt under överstyrmans befäl: radiotelegrafisten. Radiotelegrafisten bör man hålla sig väl med eftersom han lätt blir uppretad och arg. Han är den verkliga specialisten ombord och är den som kommunicerar med yttervärlden. ”Jag väckte honom i morse” är ett skämt som sjömän emellan berättats tusentals gånger och behöver därför inte upprepas, men syftar på hans dåliga morgonhumör. Detta hänger samman med att han ofta får vara vaken på nätterna då fartyget befinner sig på andra sidan jordklotet, eftersom det då är dag för dom han kommunicerar med i Europa. Man brukade tidigare säga att det slog gnistor om honom då han väcktes och han visade sitt dåliga morgonhumör, och bland manskapet går han därför under smeknamnet ”Gnisten”.

Länge var radiotelegrafisten ett av de högst rankade befälen ombord, men under de senaste decennierna har yrket nästan helt uttraderats i och med den snabba utvecklingen av IT-teknologin; sedan 1999 finns ingen radiotelegrafist anställd på svenska fartyg.

Vi på bryggan brukar vanligtvis höra ett tryggt och dovt dunk från maskinen som driver fartyget framåt. Men ibland kommer den dolde makthavaren – maskinchefen – upp till bryggan. Inte alltför sällan utspelar sig en konversation mellan kapten och maskinchefen, där den senare förklarar nödvändigheten att stänga av en eller ett par cylindrar för nödvändig service eller reparation. I motsats till kapten och styrmännen har inte maskinchefen någon akademisk bildning och kan därför inte argumentera som bildade människor emellan. Men hans argumentationsmetod är ändå verkningsfull: efter att jag som kapten förklarat att vi måste vara i den eller den hamnen i si eller så tid, så brukar maskinchefen vifta med sin gigantiska skiftnyckel och säga att han finner stoppet nödvändigt för fartygets bästa och att han inte har några betänkligheter att slå ihjäl kapten för att få sin vilja igenom. Inför denna argumentation brukar jag vara kompromissvillig och låta maskinchefen få som han vill, eftersom han ju i slutänden tänker på fartygets bästa. Och att bli ihjälslagen skulle varken gynna fartygen eller rederiet. Eller mig själv!

Under sig har maskinchefen några råbarkade sällar som är ännu hårigare, har skitigare overaller och – tycker jag mig kunna se – har ännu större skiftnycklar som verkar ännu hotfullare än maskinchefens. Jag har egentligen aldrig haft någon kontakt med dessa

maskinister, men vet att vi inte skulle komma många sjömil ut från hamn utan deras insatser i maskinrummet – fartygets hjärta.

Färjer

Rött och grönt. Dessa färger är oerhört viktiga vid framförande av skepp i mörker. Den gröna lanternan ska alltid sitta på motsatt sida till den röda. På vilka sidor de ska sitta har jag alltid haft problem med, men den intresserade kan återfinna reglerna i *The International Book of Sailing after the Red and Green Colors*, en bok som reder ut både det här med babord och styrbord och rött och grönt. Andra färger som är viktiga för sjöfarten är vitt och svart, vilka särskilt återfinns bland fyrarna. När en fyr lyser med vitt sken är allt frid och fröjd. Men fyrarna har även rött och grönt sken. Regeln är då att grönt sken från fyren ska vara på samma sida som grönt på fartyget och för rött gäller vice versa. Fast det bästa är att ha vitt sken.

Under början av 800-talet seglade de första vikingarna via Finland till Novgorod och bortom. Som alla har sett på bild så hade vikingarna tvåfärgade segel med rött och vitt om vartannat. Den ena färgen stod för det goda, den andra för den onda. Än idag tvista de lärde om vilken av dessa färger som representerade gott respektive ont. I den här frågan skulle man, teoretiskt sett, kunna rådfråga ryssar och turkar, men dessa är ju mycket nedslagna efter vikingarnas nedslag och vägrar besvara frågan.

Efter att vikingarna dragit sig tillbaka med sina erövrade skatter slog de sig till ro i många hundra år. Under den långa efterföljande tiden hade Finland blivit en omistlig del av Sverige. Men genom landsförrädare inom den svenska officerskåren förlorades Finland till Ryssland redan 1808. Efter detta krig uppstod i Finland ständigt småkrig mellan de oskyldigt vita och de nästan lika oskyldigt röda, vilket eskalerade till inbördeskrig 1918. I och med första världskrigets slut bestämde Nationernas Förbund år 1921 att Åland för alltid skulle vara ett mellanrike och medlare mellan Sverige och Finland. Åland tilldömdes att ha minst ett rött och minst ett vitt fartyg ständigt i trafik mellan Sverige och Finland. Härav det ännu pågående kriget mellan röda (Viking) och vita (Silja) som försiggår på Östersjön och Ålands hav.

Till vårt östra grannland finns därför nu två färjor – vita och röda. De vita har förlagt nöjeslivet till ett promenaddäck i mitten av skeppet, där man kan gå in på en och annan pub innan man lägger sig, medan de röda kontrat med att servera obegränsade mängder öl och vin redan vid smörgåsbordet. Liksom vikingarna och inbördeskrigets Finland slåss dessa båda

rederier om att frakta passagerare från hit till dit och tillbaka. Men ättlingarna till dom med röda eller vita sympatier förbrödras nu på dessa färjor oberoende av vilka färger färjorna har.

De färgade färjorna ovan är ganska luxuösa. Men det finns enklare typer av färjor som är mer diskreta. Världens minsta färja är den som på bredden trafikerar Göta Kanal mellan Töreboda och Töreboda. Det här är en så kallad linfärja – därav dess namn *Lina* – vilken av handkraft dras framåt med ett rep av lin. *Lina* trafikeras under den isfria säsongen av kommunalt anställda sjömän till det facila priset av en krona för överfarten. Då jag själv under en dag intervjuade passagerare på färjan för att efterhöra deras motiv till att åka med *Lina* så var det bestående intrycket att de gjorde det av ekonomiska skäl: ”Varför betala tusentals kronor för att åka Göta Kanal på längden, när man kan åka på tvären för endast en krona!” Till detta vill jag lägga till tidsaspekten: dagens människor har inte tid med en fyradagars transport på Göta Kanal mellan Göteborg och Stockholm, utan väljer det kortaste alternativet för att ända uppleva Göta Kanal.

Men det finns betydligt större linfärjor än *Lina* i Töreboda. Den största som jag någonsin har sett, sannolikt världens största, går över Nordre älv från Hisingen ända till fastlandet. Den här färjan drivs förvisso inte av linor utan av stålvajrar. Men som en hyllning till, och symbol för, de gamla lindrivna färjorna har Vägverket målat färjan gul – linets färg!

Det finns även färjor som ersätter broar. Världens största landsvägsfärjor går från Hisingen till Göteborgs norra skärgård. Dessa är visserligen propellerdrivna och därmed ett mellanting mellan linfärjor och passagerarbåtar. Men de fyller samma funktion, nämligen att förflytta passagerare från A till B och vice versa. Som en hyllning till ”kusinen från landet”, linfärjan, har vägverket även målat dessa gula. I den här seriösa boken vill jag egentligen inte ha politisk propaganda, men följande sponsor har ett så djupt budskap så jag gör härmed ett undantag: *Röstar du grönt, rött, blått, ljusblått eller liknande, men har egentligen tappat tron på dessa etablerade partier? Vi i Gula Partiet ger inte ett piss för varken deras, andras eller ens våra egna åsikter. Rösta därför i nästa val på Gula Partiet – det blir varken bättre eller sämre, men du snor en röst från dom som du inte vill ha till makten!*

Minor

Undvik minor! Det här goda rådet måste tas på största allvar. Om inte, så kan jag garantera många sura miner! En mina kan flyta såväl på vattenytan som ligga därunder. Dom som ligger

under vattnet kan man inte se och är därför svåra att upptäcka. Minor brukar utplaceras under krig eller krigsliknande förhållanden och ska fungera som skydd mot andra makter att med båtar eller fartyg ta sig in på det egna territoriet.

Ibland brukar andra länder minera områden som inte tillhör dem själva. Då blir man själv tvungen att ta bort dessa minor för att de egna fartygen ska kunna passera. En länge beprövad metod har varit att skicka ut fartyg som skjuter framför sig en utrangerad och gisten båt. När denna båt går på en mina så förstörs den ordentligt, men samtidigt har man befriat farleden från en farlig mina. De flesta av dessa båtar brukar kunna användas ett tiotal gånger innan de är helt uttjänta för sin uppgift och går till botten.

Minor till sjöss var ett gissel ända från 1800-talet fram till slutet av andra världskriget, då fartygstypen minsveparen uppfanns på KA4 i Göteborg. Jag vill inte ta åt mig hela äran att vara uppfinnaren av den, men minsveparen utvecklades av den pluton där jag gjorde rekryten vid den här tiden. Många långa kvällar diskuterade vi hur vi mer effektivt skulle kunna få bort dessa otrevliga fartygssänkare som minorna faktiskt är. Till slut fann vi lösningen. Först så gick vi på spikrak kurs på det traditionella sättet med en utrangerad båt framför oss för att spränga bort minorna. Men det nya var att vi gick med flera båtar med ett stort mellanrum och dessutom hade vi linor mellan oss. Resultatet blev att vi både på traditionellt sätt sprängde bort minorna och linorna tog hand om de andra minorna mellan oss. Därigenom så kunde vi öppna en mycket bredare farled så att den svenska handelsflottan kunde ta sig ut till fritt vatten. Tyvärr så spred sig röjsvepsmetoden till andra länder, vilket inneburit att tillverkarna av sjöminor har blivit ännu mer finurliga då de uppfinner minor. Fast å andra sidan har inte Sverige varit utsatt för ett drastiskt krigshot sedan andra världskriget. Men att jag var en av upphovsmännen till de moderna minsveparna är något som jag är mäktigt stolt över.

Närliggande minor är miner. Vem har väl glömt bilden på Adolf Hitler lipande med tungan då han strax efter förhandlingarna med den klena begåvade och godtrogne Chamberlain rullade in med sitt maskineri och vapen i Österrike och sedan Tjeckoslovakien! Minerna var ju därefter inte helt uppåt i trakterna kring Whitehall då de insåg att de gått på en mina. Även Chamberlain insåg så småningom att han gått på en mina och beslöt 1939 att låta engelsmän i ryska uniformer anfälla Tyskland i Danzig, nuvarande Gdansk i Polen. Och därmed hade de lustiga minerna på allvar övergått till att bli mer konkreta och farliga minor! Andra världskriget var därigenom ett faktum, men det ligger utanför bokens vidd att beskriva och analysera kriget från ett sjöhistoriskt perspektiv eftersom detta på ett intelligent och djupt inträngande sätt

gjorts i boken *Allt du inte behöver veta om andra världskrigets fartyg, sjöfart och ransone-
ringen av surströmming*.

En speciell mina kan man finna i muslimska länder som drabbats av översvämning. När man med fartyget kör över en översvämmad stad så tror man kanske att det finns tillräckligt med vatten mellan farkost och hustak. Och så kör man helt plötsligt på ett bönehus, vilket kan kännas retligt. Därför kallas just sådana minor för *minareter*. Men för den erfarne skepparen finns det tecken att tyda: om en imam plötsligt dyker upp ur dimman ska man vara extra försiktig eftersom det sannolikt finns en minaret i närheten. Lite sponsring igen: *CitruGaias citronbomber är surare än alla andra karameller. Innanför det syrliga skalet finns en Ph-bomb minerad – vi garanterar att det inte blir glada miner! CitruGaia AB i Syrlinge*.

Kaptens frågelåda

Under många år har jag var fjärde söndagsmorgon i radions program 1 besvarat lyssnarnas frågor om sjöfart och relaterade frågor. Inför denna bok har jag samlat en del av det otal frågor som inkommit under åren och som jag efter bästa förmåga har för avsikt att besvara.

Många har frågat mig varför fartyg flyter trots att de bevisligen är tyngre än vatten. Mitt svar till den egentligen ointresserade allmänheten är ”Det är bara så. Och det ska du skita i!” Trots mitt mycket aggressiva svar så har frågorna fortsatt komma in i strid ström till redaktionen, varav ett urval följer här:

- Fråga: Jag kommer från höger med min cirka 6 meter långa fritidsbåt och vid Furusund kommer en av de gigantiska finlandsfärjorna. Eftersom jag kommer från höger så borde väl färjan väja? Svar: Jo, du har helt rätt och bör stå på dig. Om inte något annat kan överenskommas så har flytetyg som kommer från höger företräde. Tyvärr så har färjorna en stoppsträcka på cirka en kilometer, men efter varje påkörning av båtar som kommer från höger brukar kaptenen delta i den efterföljande begravningen samt lägga ner en skepparkrans.
- Fråga (i direktsändning från en knastrig mobiltelefon): Jag är ett antal distansminuter utanför Kullens fyr, ungefär mitt mellan Sverige och Danmark, och båten tar in en massa vatten och jag befarar att båten sjunker inom ett ögonblick. Kan kapten Tallgren ge mig ett gott råd om vad jag bör göra? Svar: Jag förstår din prekära situation, och föreslår att du lugnt och sansat avslutar samtalet efter att du fått höra din önskeskiva ”Till Havs” med

Jussi Björling och därefter ringer din advokat. Tyvärr så verkar det som att du gått till botten ganska snart efter detta samtal, men jag är säker på att din änka kommer att få all hjälp hon behöver utav advokaten efter denna tragedi. Fast å andra sidan kommer nog ditt försäkringsbolag att sätta sig på tvären och klassificera ditt haveri som självmord eftersom du ringde *Kaptens frågelåda* istället för att gå i livflotten.

- Fråga: Hörru du, kaptan Tallgren! Min fråga till dig som verkar så smart är, att om du har en hundrakronorssedel och växlar den till landets valuta i varje hamn du anlöper på en jordenruntresa, hur mycket har du då kvar då du kommer till Sverige? Svar: Kära du! Det är ett klassiskt spørsmål. Jag gjorde faktiskt experimentet hösten 1977, och utkomsten blev följande. I Köpenhamn blev min hundralapp värd cirka 88 kronor efter växlingsavgiften och skillnaden mellan köp- och säljkurs. I Hamburg förlorade jag ytterligare 16 kronor då jag växlade mina danska pengar till tyska mark. Med andra ord så var hundralappen nere i cirka 72 kronor. I Cadiz förlorade jag ytterligare tjugo spänn och var nere i cirka 52 kronor. På flera ställen utefter färdvägen ville dom inte växla in mina småmynt, men i Singapore var det en som förbarmade sig och lät udda vara jämt eftersom växlingsavgiften var cirka 52 kronor. Så, kära du, svaret på din fråga är att jag hade cirka 1 560 000 kronor när jag kom tillbaka till Sverige! När jag seglade ut så hade jag investerat cirka 840 000 kronor i aktier och dessa hade i det närmaste fördubblats när jag kom tillbaka från min jordenruntresa och dessutom hade flera månadslöner flutit in på kontot. Så vad som egentligen hände med hundralappen som jag växlade – det skiter jag i!
- Fråga: Jag planerar att om ett par månader åka på en jordenruntkryssning från Göteborg. Det här är en mycket speciell resa, eftersom fartyget inte anlöper någon hamn på den 80 dagar långa färden runt klotet. Vad tycker kaptan att jag ska ta med mig på resan? Svar: Att åka jorden runt utan att stanna någonstans låter som bland det dumaste jag någonsin hört. Du kommer ju ingenstans och då kan du ju lika gärna stanna hemma! Men är du verkligen så knäpp att du ändå ger dig av på den här färden så skulle jag rekommendera att du tar med dig en utförligt färgkarta i blågrön nyans samt ett antal pennor och anteckningsblock. Sedan ska du vara uppe på däck så mycket som möjligt och skriva ner alla observationer av skiftningarna i havets färg. När du kommer hem så ska du sammanställa det hela och ge ut dina observationer i bokform. Eftersom det tydligen går att fylla ett helt fartyg med knäppskallar som du, så borde det vara rätt många som skulle kunna tänkas köpa en sådär idiotisk bok också. Och säljer boken bra så kanske du har igen pengarna som du betalt för den här idiotiska kryssningen. Knäppskalle!

- Fråga (från en försynt gammal dam): God dag kapten Tallgren! Jag vill fråga varför de flesta båtar har kvinnliga namn. Fast alla har ju inte det – min framlidne Evert döpte alltid sina båtar till pojknamn. Ved betyder det här, kapten Tallgren? Svar: Båtar och fartyg är människans förlängda arm och en del av naturen; de har alltid ansetts som feminina. Och det kan man ju förstå eftersom båtarna efter en dags utfärd samlas i en marina, och Marina är som du vet ett kvinnonamn. Men som kvinnliga objekt söker de sig vanligtvis till en partner av motsatt kön och när de känner sig mogna så förtöjer de sig i en boj (engelska *boy*), vilken är maskulin. I icke så få fall nedkommer båten med en liten jolle som ligger och skvalpar mellan båten och jollen. Beträffande din man Everts böjelse att förtöja de maskulina båtarna vid en boj, så är jag ganska säker på att han endast hade *en* båt – ingen liten jolle som guppade bredvid. Och du, han gick väl inte omkring i marinan och kastade lystna blickar på alla småjollar där? I så fall var han att betrakta som båtofil!
- Fråga: för några hundra år sedan hade de flesta fartygen galjonsbilder i fören, men dessa försvann nästan över en natt. Kan du förklara det här för mig? Svar: Ja du, det här är en fråga som sysselsatt forskningen mycket, men som vi nu börjar få allt mer samstämmiga svar på. Ursprungligen var galjonen en utbyggnad längst fram på segelfartygets framskjutande del, byggd av galjonstimmer. Galjon var ett långsamväxande träslag som växte på de sydliga sluttningarna i Schwarzwald, men de skövlades och är sedan länge försvunna ur faunan. Därför gick man över till det betydligt mjukare träslaget furu, vilket i folkmun snabbt kom att kallas ”fru” och därifrån var steget inte långt att benämna träbitarna längst fram i fören för ”fruntimmer”. För att göra en lång historia kort så tyckte sjömännen att detta ”fruntimmer” också borde få formen av en kvinna. Så alltid när de var i hamn var det någon i besättningen som höll på med att snida ut en kvinnogestalt ur denna träbit. Sedan spreds mycket snabbt och höll i sig så länge som det fanns en aktiv handelsfart med degelfartyg av trä. När ångfartygen gjorde entré gjorde även skeppsbyggnadskonsten ett kast över till att bygga fartygen i stålplåt. Och därmed var galjonsbildernas tid förbi.

Det här var ett axplock ur det mycket populära radioprogrammet, som oftast gjordes i direktsändning: ibland från radiostation, fast oftare via radiolänk från de farvatten jag befann mig i för tillfället. Men allting har sin ände – utom repet som har två – och radioledningen beslutade efter en del år att lägga ner programmet ”till förmån för förnyelse”. Så därför kan ni nu var fjärde söndagsmorgon i P1 höra kyrkoherde emeritus Bertil Svensson i programmet ”Predikningar jag minns” där han berättar oerhört spännande detaljer från sitt, jag citerar, ”oerhört spännande liv i ett norrländskt pastorat”. Fan må ta er i radioledningen för att ni kickade mig!

Flytvästar

Jag måste redan nu säga att rubriken på är missvisande eftersom man enligt ett regeringsbeslut idag måste tala om räddningsvästar. Men eftersom de flesta människor inte har förstått myndigheternas goda avsikt med att byta ut det vedertagna begreppet flytväst mot räddningsväst, så behåller jag den folkliga beteckningen flytväst. Hoppas att jag inte får en massa bättre vetande myndigheter mot mig för det här tilltaget!

Den gamla hederliga flytvästen har nuförtiden faktiskt en betydelse som vilar på vetenskaplig grund, till skillnad mot dess tidigare korkade historia. Genom jordens rotationsriktning behöver ingen egentligen inte simma åt något håll eftersom man automatiskt flyter västerut om man lyckas hålla sig på vattenytan. Därav det ursprungliga engelska namnet *Float West*, vilket i översättning betyder ”flyt västerut”, men har hos oss försvenskats till *flytväst*. Det finns emellertid ett aber med dessa flytvästar, nämligen om man befinner sig väster om den plats där man fallit i vattnet. Vilket är allvarligt på den svenska västkusten. Och det är synnerligen allvarligt om det händer på den irländska västkusten, för då bör man ha åtskilligt med proviant med sig eller vara beredd på att rabbla den kristna ramsan ”Fader vår” hundratusentals gånger innan man åtskilliga veckor senare kan landa i USA eller Kanada.

Längre tillbaka bestod flytvästarna av en massa kork som sytts fast med ett tunt tyg. Med åren har skapats allt lättare och smidigare material, så nuförtiden är flytvästen ofta ett ganska snyggt klädesplagg. Faktiskt har flytvästen blivit ett mode bland seglarfolket. Det senaste inom seglarmodekonfektionen lär vara en häromåret skapad ”flytkostym” av Armani, vilken består av det extremt lätta materialet *floaton* som sytts in i nästan helt vanliga (fast väldigt dyra!) kostymer. Så utvecklingen går framåt även inom detta länge förbisedda område. Flytvästens historia är alltså från en liten korkbit, via de korkade myndigheterna, till en fullvärdig räddningskostym. Från en av våra sponsorer kommer, nästan som av en händelse, följande meddelande: *Ingen snygg kostym att ta på? Arma ni! Men ta med plånboken och titta in i vår butik på Jacobsgatan 8 i Göteborg. Herbertssons Herrkläder Efr.*

Sjökort

Ett sjökort är som en karta för land, fast tvärtom. På vanliga kartor brukar det stå höjdbeteckningen ute i landsorten, medan det på sjökortet bland annat uppges djupet för Landsort! Fast

djupen i havet är egentligen inte särskilt viktiga för oss sjöfarare, utan vi koncentrerar oss hellre på de ställen där det inte är särskilt djupt, platser där vi riskerar att ofrivilligt fastna med fartyget.

Även om orden skökor och sjökort ljudmässigt låter nästan likadant så har de ytterst få beröringspunkter. Ett sjökort är outhärligt vid resor i okända farvatten, medan skökor vanligtvis är outhärliga då man tar iland efter färd i okända vatten (långt ifrån alla sjömän vill hålla med mig!). Sjökortet har en massa symboler som betecknar land, holmar, vattendjup med mera. Tyvärr så var jag sjuk veckan då vi på Sjöbefälsskolan gick igenom sjökortets alla detaljer. Men jag har brukat klara mig bra genom att köra på känn – när jag känner att sandbotten skrapar i fartyget så brukar jag styra ut mot djupare vatten. Och sedan jag blev kapten har jag alltid sett till att ha styrmän som klarat av sjökortkursen på Sjöbefälsskolan!

För den invigde, har det berättats för mig, säger dessa sjökort väldigt mycket. Vad jag dock saknar är att sjökorten inte visar var andra fartyg finns. Fast det här beror väl snarast på att de kommer ut så pass sent från tryckeriet att fartygen hinner ändra sin position så pass mycket att informationen om dom är felaktig och onödig. Skulle jag tro.

På tal om onödig så är sjökorten av särskild välsignelse för skeppare på båtar som inte har eget klosettsystem ombord. När någon passagerare (eller kapten) på båten blir nödig så kan man avföra båten mot närmaste nödhamn, vilken alltid är markerad med ett hjärta på sjökortet.

Sjökorten är en nästan lika gammal företeelse som sjöfarten. Sjöarkeologisk forskning har visat att man i de första uthuggna stockbåtarna lät inrista enklare vägbeskrivningar då man gav sig ut på resor utanför den närmaste hemmahamnen. När sjöfararna sedan mötte andra stockbåtsfarare så utbytte de information. Även om de inte talade samma språk så utvecklades vissa karttecken som var internationellt gångbara. Efter hand blev dessa stockbåtar alldeles överfulla av inristade vägbeskrivningar över sjölandskapet. Enligt sägnen, men med stöd av historisk forskning, hade en av dessa tidiga sjömän blivit frustrerad över det otympliga handhavandet då den fullastade farkostens fulla last täckte över alla karttecken. ”Fy farao, jag ser ju inget!”, lär han ha utbrustit. Liksom Archimedes några tusen år senare kallade på sin hustru Heureka (se avsnittet om propellern ovan) då han upptäckt något viktigt, så insåg denne sjöfarare att en egyptisk farao kanske skulle kunna hjälpa till att lösa problemet. Vid den här tiden (och långa tider efteråt) låg stora delar av civilisationens vagga i Egypten och det var därför dit människor brukade bege sig då de ville ha något problem löst.

En delegation från stockfararens by gav sig iväg till fots – den närmaste och lämpligaste vägen eftersom det inte fanns några tillförlitliga sjökort! – och efter många dagars vandring nådde de fram till Egypten. Efter endast några dagars väntan fick de audiens hos den dåvarande faraon och fick tillfälle att lägga fram sitt problem för honom. Efter några timmars diskussioner hit och dit föreslog delegationen att Egypten skulle uppfinna papyrusrullar där olika sjöfarare kunde skriva ner sina observationer från sjön och därigenom hjälpa varandra. ”Vad är en papyrusrulle?”, undrade den undrande faraon. ”Vi vet inte riktigt”, svarade delegationen uppriktigt, ”men ni egyptier är ju så uppfinningsrika så ni kan säkert uppfinna papyrusrullar.” Det här var en utmaning som Faraon inte kunde motstå och han satte flera dussin av sina främsta vetenskapsmän på att lösa problemet. Men månader gick utan att de kom någon vart med att uppfinna papyrusrullar. (Som en liten sidoeffekt kan nämnas att dessa vetenskapsmän under ett av sina dagliga ”brain-stormings” lyckades lösa hur man skulle kunna bygga gigantiska pyramider till äran av sin ledare, vilket som bekant redovisats av många andra författare.) Men mer eller mindre av en slump såg en av vetenskapsmännen att en av assistenterna alltid använde papper vid toalettbesök. Han frågade assistenten hur han tillverkade detta enkla hemgjorda papper. Och vips insåg vetenskapsmannen att papyrusrullen var uppfunnen. Och som gräddes på moset lärde man sig att göra papyrusrullar på dubbla papper – både skönt för röven och man får direkt en kopia då man använder en vass penna för skrift på papyrusrullen. Fast med tiden så blandades in en gräsblandning av *cyperus papyrus* för att inte allt papper skulle gå åt till toalettbesök bland överklassen som upptäckt det nya ”njutningsmedlet”; det blev strävt och lämpade sig endast för skrift.

Det här var ett stort genombrott för sjöfarten. I Alexandria startades världens första sjökortsföretag, vilket även blev det största som världen någonsin skådat. Tusen och åter tusen personer runt om i världen (som på den tiden var platt, se även här avsnittet ovan om propellern) samlade in uppgifter om sjöar och hav till Sjökortscentralen i Alexandria, där tjänstemän sammanställde uppgifterna och gav ut sjökort i olika skalor. Vid sjökortscentralen fanns ett antal kopierare som kunde mångfaldiga sjökorten. Men utan tekniken med dubbla lager av papyrusrullarnas original hade det behövts dubbelt så många sjökortskopierare. Så inte nog med att papyrusrullarna uppfanns i Egypten, så uppfanns även i samma veva rationaliseringen. Vi har faktiskt en hel del att tacka den egyptiska civilisationen, särskilt dom med hemorrojder och som behöver dubbelpapper för att stilla smärtan där bak efter toalettbesök! Det kan nämnas att det med åren blev en hel del sjökort som man var tvungen att lagra någonstans, så stadsbiblioteket i Kairo startade en filial i Alexandria. Biblioteket i Alexandria existerar faktiskt än idag, men har aldrig haft någon egentlig betydelse.

Förutom att vetenskapsmännen uppfann pyramiderna i sin jakt på papyrusrullar så var ytterligare en sidoeffekt att de utvecklade världens första fungerande skriftspråk, hieroglyferna. Tänk så mycket mänskligheten har att tacka denne enkla sjöfarare som i sin frustration utbrast Fy farao! Och som ett tack till assistenten med hjärtat på rätt ställe har man idag ett rött hjärta både på både toaletter och sjökort för att symbolisera var man kan lätta på hjärta och mage!

Under ett antal tusen år gick utvecklingen av sjökort framåt, fast i mycket långsam takt. Ända tills man i slutet av 1950-talet som experiment började sända upp satelliter runt jorden. Det här gjordes som en förberedelse för att brittiska BBC år 1967 samtidigt till alla världens hörn skulle kunna sända konserten *Our World* med The Beatles, där de bland annat framförde *All you need is love* som ett kärleksbudskap till oss alla. Eftersom The Beatles i slutet av 1950-talet fortfarande var okända för de flesta – ja, de fanns ju inte ens – så fick engelsmännen länge kämpa i motvind och regnväder mot de satellitförande länderna. Men BBC fick oväntad draghjälp från Göteborg, som hjälpte till med att sända Spotnics runt hela världen som en förberedelse för det första satellitprogrammet. Efter att The Beatles avlämnat sitt kärleksbudskap till världen så snurrade satelliterna runt jordklotet en tid utan någon egentlig funktion. NASA, som lagt ned så mycket pengar på det flygande metallskrotet, tyckte efter några år att det var dags att matcha "the fab four" från England så de skickade iväg en något åldrande och fetnande Elvis till sin yttersta koloni, vilket resulterade i *Elvis live from Hawaii* som sändes till hela världen.

Efter hand hade upptäckts att satelliterna var bra för överföring av elektroniska data, "ettor och nollor", eller Beatles och Elvis om man så vill. Därför uppfanns satellitTV som en motvikt till kabelTV. Allteftersom fler och fler satelliter sändes upp i omloppsbanor runt jorden så skapades möjligheter att lansera dessa för positionering av föremål där nere på jorden och vattnet. Härigenom har vi nuförtiden GPS-navigering på sjön. Det här saknades på min tid som sjökaptan, men till och med min önskan att få sjökort som visar var andra fartyg befinner sig har nu blivit verklighet i form av elektroniska och ständigt uppdaterade sjökort. Hur alla teknikaliteterna sker på det praktiska planet har jag ingen aning om, men jag skänker en liten glädjande eftertanke till alla dom som gjort den nya tekniken möjlig.

Fyrar

Om man varit på sjön tillsammans med ett par goda vänner och smuttat en hel del under en lång dagstur så kan det vara befogat att dessa tre glada prickar gemensamt försöker ta ut rätt kurs för att komma hem. Eftersom de fyrar man då ser framför sig ofta uppträder i dubbel tappning, är det en god idé att enas om mot vilka fyrar man ska styra. Sådana fyrar går under beteckningen ensfyrar. När man väl är överens om kursen så är det en enkel match att ta sig hem utan att grundstöta någonstans.

Fyrar är ett gammalt fenomen som kan spåras tillbaka till tiden för Hedenhös (d.y.) födelse. De första fyrarna fanns på den tiden företrädesvis i Medelhavet, men ju mer upplysta vi blev på våra breddgrader desto mer mottagliga blev vi för att acceptera idén med fyrar för att vägleda oupplysta sjömän om natten. De första fyrarna hos oss var *vård-eldar*, en påtuttad samling bråte på en högt belägen plats för att vägleda våra vänner sjöfararna. Att det kallas vård-eldar har att göra med vårt klimat. På vintern kunde man inte segla på grund av det svåra isläget, särskilt inte på den kust som löper kring Östersjön. Men i slutet av mars, dvs. vid vård-agjämningen, började isarna att gå upp och man kunde åter fara ut med fartygen. De glada landborna satte fyr på eldarna och i glädjen över att fartygen äntligen kunde fara iväg så skickade de upp fyrverkerier. Så småningom standardiserades det här till firandet med eldar och raketer skedde den sista april – alla andra dagar är förbehållna fartyg för att skicka upp raketer om de befinner sig i nöd!

Sedan dess har utvecklingen av fyrar gått stadigt framåt. En man av betydelse för utvecklingen av den moderna fyren var den glada pricken Gustaf Dalén. Dalén gjorde, som alla stora uppfinnare, experiment. Det blev många försök att få en fyr att lysa under vissa ögonblick istället som på den tiden, hela tiden. Experimenten misslyckades ständigt. Gustaf blev fruktansvärt arg och besviken och sparkade och slog furiöst på prototyperna för fyrar. Efter att en gång slagit sig trött satte han sig ned och fortsatte utmattad att i sin uppgivenhet slå på fyren i en jämn och lugn takt. Efter en stunds funderande kom han på att fyren måste blinka i en jämn takt för att vara såväl energisnål som identifierbar som en unik fyr som lyser ett visst antal sekunder. Snabbt uppfann han då solljusventilen för att fyren inte skulle slösa med gas genom att blinka på dagen, och en liten blåsa (ett membran) som när den var uppblåst släppte ut gas som antändes en kort stund tills blåsan var tom och kunde återfyllas för att åter tändas osv... Och denna konstruktion lyckades! Nu förbrukade fyren endast ungefär hälften av en bråkdel gas mot tidigare. Eftersom Dalén var timid ville han inte uppkalla den

nya fyren efter sig själv, men efter mycket funderande kom hans underlydande ingenjörer på namnet: AGA-fyren. Namnet fick fyren efter det sätt som den blivit uppfunnen på, nämligen med massor av slag och sparkar från uppfinnaren. (Hade dessa fyrrar blivit uppfunna idag så hade de genast förbjudits eftersom Sverige ända sedan 1960-talet har en lag mot AGA!).

För att på plats och ställe se att den första nyuppfunna fyren fungerade befann sig Gustaf Dahlén längst ute på en kobbe i den stockholmska skärgården. Dahlén var hänvisad till att hela denna sommar äta knäckebröd och att öppna otaliga konservburkar med mat som han fick äta kall. Nöden sägs vara uppfinningarnas moder. Efter att ha ätit sig urless på den torftiga kosten bestämde sig Dahlén för att uppfinna en gasspis, AGA-spisen, som man skulle kunna ha både hemma i stan och ute på de yttersta klippskären för att kunna tillreda sin mat. Trots de ursprungligen egoistiska motiven – att ute i naturen kunna tillreda sin mat lika bra som hemma i stan – så började Dahlén tillverka denna spis även för den öppna marknaden. Och resten är, som det brukar heta, historia... Och vilken historia sen! Dahlén kunde via alla sina uppfinningar bygga upp ett världsomspännande företag som idag är bland Sveriges största.

Denna historia har tyvärr även inslag av sorg, fast sedan glädje igen. Dalén var systerson till Alfred Nobel och tillsammans brukade de experimentera med dynamit, krut och raketer. Under ett av experimenten exploderade hela härligheten. Det blev en sjuhelvets smäll! Det var det sista Dalén såg var det bländande fyrverkeriet, för strax därpå blev han blind för återstoden av livet. Långt senare efter morbroderns död tyckte en kommitté att det var synd om Dalén som uppfunnit så mycket, som han aldrig mer kunde få se, och de bestämde därför att han därför skulle få en massa pengar som kompensation för sina goda gärningar. År 1912 fick därför kemisten Gustaf Dalén del av sin morbrors arv genom att tilldelas Nobelpriset i fysik. Och cirkeln var därmed sluten.

Ett problem har länge varit att se fyrarnas sken under dagtid, men en forskargrupp i fysik vid Göteborgs universitet har nyligen skapat en fyr som signalerar svart ljus på dagen och som övergår till vitt på kvällen och natten. Mycket förenklat består fyrens innandöme av en jonisator-separator som likriktar och separerar de positiva och negativa jonerna. När ljuset är tillräckligt starkt i gryningen så finns det tillräckligt med negativa joner för att omvandla det vita skenet till svart sken under dagen. Det här är fortfarande på experimentstadium, men på de platser systemet varit i bruk har det tagits emot entusiastiskt och systemet beräknas komma få lika stor genomslagskraft som AGA-fyren fick på sin tid. Och som av en händelse är en av våra sponsorer Hushållsvetenskapliga institutionen vid Göteborgs universitet: *Hos oss kan du*

specialisera dina studier mot exempelvis mjölkproduktion och få en fil kand-examen, eller du kan till och med studera fetternas påverkan på buken och få en mag-isterexamen!

Kultur på sjön

Förutom de fastställda regler som finns för sjöfarten så råder en allmän kultur både till sjöss och till lands. När fartyget ligger vid kaj är det mer eller pliktskyldigt för befälhavaren att gå på visit till de andra kaptenerna som ligger vid kaj med sina respektive skepp. Vid dessa tillfällen representerar kaptenerna rederiet och de brukar vara ytterst hövliga mot varandra. Allteftersom aftonen lider så blir man både du och bror med de andra kaptenerna allteftersom nivån i de skattefria whiskeybuteljerna sjunker. Det här är en del av är kaptenernas kultur. Under kapten finns både övriga befäl och det så kallade manskapet. De övriga befälen brukar gå ut och göra stan och då de träffar på befäl från andra fartyg brukar de trivas i varandras sällskap, och tala både illa och gott om sitt rederi. Men man talar aldrig illa om sitt eget fartyg.

Manskapet, dvs. de råbarkade sjömännen, skiter egentligen i vilket rederi de är anställda hos. Men liksom befälen försvarar dom fartygets ära! På de tredjeklassbarer sjömännen brukar frekventera så är det inte ovanligt att de råkar i slagsmål med andra sjömän just över rätten att försvara ”världens bästa fartyg”. Efter dessa slagsmål brukar man som kapten hålla ett allmänt förmanande tal till sjömännen om ”hur orätt det är att slåss”, men ler i njugg och är stolt över sina mannar som försvarat fartygets ära. Dessutom brukar heller inte whiskyn som de andra kaptenerna bjuder på vara av bästa kvalitet!

Kultur lär visst härstamma från grekiskans *cultura*, ”att odla”. De ombordanställda arbetar mycket, men har ändå mer fritid än arbete. Denna fritid måste ges ett meningsfullt innehåll för dom; de måste kulturberikas. Många odlar sina egna intressen såsom att spela gitarr, gå på gymmet, läsa böcker och dylikt. Och i alla tider så har vi från fartygsledningens sida förmedlat nyheter och dylikt hemifrån. När jag först började på sjön i slutet av 1940-talet samlades alla som inte var i tjänst på lördagseftermiddan för att lyssna till Sveriges Radios utlandssändningar: på långvåg då vi var ute på oceanerna och på kortvåg då vi var i trånga vatten. Som ansvarig för kulturen ombord hade jag i många år kört detta koncept. Tills en gång i slutet av 1960-talet. Fartyget som jag då förde befäl över gick under hela hösten utefter norrlandskusten och det blev allt färre som kom till de (före detta) populära radiosammankomsterna. Så

småningom fick jag reda på varför: istället för att lyssna till utlandsradions sändningar på lång- och kortvåg så satt sjömännen hellre i sina hytter och lyssnade till program som ”Sveriges bilradio” och ”Tio-i-topp” på sina transistorapparater. Och utan det brus som var ständigt närvarande i fartygets vanliga radioutrustning! Tekniken hade helt enkelt sprungit ifrån mig.

Efter inträdet 1995 i den Europeiska unionen måste alla handelsfartyg med fler än tio anställda, enligt en EU-regel, ha en kulturkonsulent ombord. Det här låter ju fint, men det passar inte riktigt oss svenskar. Kulturkonsulentens uppgift är att aktivera de (förmodat) passiva sjömännen på deras fritid. Tanken är ju god. Men problemet med de svenska sjömännen är att de redan innan är alltför upptagna med att odla sina egna kulturella intressen, så de har inte tid med kulturkonsulenten. Denna kulturkonsulent har det svårt ombord: han eller hon kan inte aktivera sjömännen, vilket EU kräver, eftersom de redan innan har fullt av aktiviteter på sin fritid. Och kulturkonsulenten räknas inte heller in i befälskategorin trots sin gedigna universitetsutbildning. För den svenska handelsflottan är resultatet med dessa kulturkonsulenter att en tredjedel i sin frustration har hoppat överbord, en tredjedel har blivit tokiga, en tredjedel har skaffat nya yrken som inte är lika krävande och den sista tredjedelen fortsätter sitt hopplösa arbete som kulturkonsulenter – dock betydligt desillusionerade. För den matematiskt begåvade som kanske reagerar på att det blir fyra tredjedelar vill jag påpeka att jag senare fick befäl över ett betydligt större fartyg som rymmer fler kulturkonsulenter!

I den svenska samhällsdebatten hävdas ofta att rasismen frodas i vårt land. Vilket är en sanning med överdrift som vanligtvis härrör sig från studier av inlandsbefolkningen. Flertalet av dom som befolkar våra kuster har en, ett par, eller t.o.m. ännu fler gånger åkt med exempelvis Vikinglinjen, Silja eller Stena till ett annat land. Där har de träffat på andra kulturer och lärt sig vad dessa innebär. Samtidigt som de blivit färgade till en annan kultur har de blivit färgade av en annan kultur. När de senare återkommit till Sverige som färgade har de samtidigt fått bättre tolerans till andra färgade. Har dessutom färden företagits under gemytliga former – vilket den oftast gör i de stora fartygens barer – så är det vanligt att man fortsätter umgås med andra färgade.

Med det ovan sagda vill jag därför hävda att den främlingsfientlighet som ofta framförs i svensk samhällsdebatt härrör sig från våra obygdar såsom t.ex. Siljansbygden och de inre delarna av Värmland. I dessa områden är det mindre vanligt att färjas, men desto vanligare med kyrkrodd där alla vuxna män i byalaget ställer upp för att frakta de ibland inemot ett hundra passagerarna – alla från samma lilla by. Kyrkrodden skapar ett *innanförskap* som

utesluter alla utanför denna gemenskap. Folket i Dalarna, Värmland och liknande konservativa ställen är på grund av sitt innanförskap således emot alla som är färjade eller färgade. Med andra ord så är myten om rasismen i Sverige koncentrerad till vad jag vill beteckna som ”obygder”. Och dessa kan vi lika gärna göra oss av med nu i EU-tider – överlåt det improduktiva inlandet till norgetorskarna en gång för alla; norrmännen är ju mer utlänningar än de flesta andra eftersom de står utanför EU! *Vi som är bokens huvudsponsor, Stiftelsen Svenskar Mot Kultur, har specialgranskat avsnittet och funnit att det – trots att det ger sken av att handla om kultur – har ringa, eller ens något värde i form av kultur. Därför vill vi, i likhet med bokens andra sponsorer, uppmuntra alla att köpa denna synnerligen kulturbefriade bok.* Undertecknat av Ahrne Jonson, ordf. Stiftelsen Svenskar Mot Kultur.

Lotsar

För att bli lots måste man först gå en grundkurs. Först därefter inleds specialistutbildningen för att lära sig undvika det man lärde sig under den första kursen. Lotsens uppgift är att bistå kaptenen i svåra och okända vatten. Faktiskt så avhänger sig kaptenen sitt ansvar då lotsen tar över – lotsen blir den som ansvarar för att fartyget framförs säkert. Det här har ett antal gånger lett till mycket olyckliga situationer. Att bli kapten över ett fartyg tar ju många år och man är då vanligtvis lite på äldre sidan. I icke så få fall har det hänt att kaptenen hastigt insjuknat – ofta i hjärtinfarkt – och situationen har då uppstått att lotsen får befäl över fartyget och därmed alla ombord. Liksom hjärtinfarkten kommer plötsligt för kaptenen så kommer det nya ansvaret plötsligt för lotsen. Tyvärr så finns det åtskilliga exempel då lotsen som första åtgärd ringt till lotsstationen för att säga upp sig från sin lotstjänst eftersom han numera har befäl över ett helt fartyg, vilket också betyder höjd prestige och en ännu betydligare höjning av lönen. Eftersom lotsen vanligtvis är obekant med att styra personalen ombord – han är ju bara expert att styra fartyget förbi de förrådiska grunden – så kan en massa pinsamheter uppstå innan någon på rederiet upptäcker allt detta och officiellt avskedar lotsen. Men då är skadan ofta redan skedd: allt *inom* fartyget är skadat, endast skrovet är intakt. För naturligtvis har den före detta lotsen, numera kapten, fört fartyget säkert förbi alla grund som en god lots ska göra!

Alla lotsar har en fantastisk gemenskap och trivs då de träffas. Det brittiska uttrycket ”lots of fun” syftar på hur de trivs i varandras sällskap. Den mest kände lotsen av alla är Samuel Clemens, vilken efter sin lotskarriär i den amerikanska södern inledde en lysande författarkar-

riär under synonymen ”Mark Twain” (om det kallas synonym eller inte är jag osäker på, men frågan egentligen är av pseudo-karaktär). Och som författare skrev Twain de mest otroligt troliga och roliga historier om sin tid som lots på en av Nordamerikas största floder, Mississippi. Den här floden lär till och med vara större än Göta älv, en uppgift som jag tyvärr inte fått bekräftad och ställer mig tveksam till. Från Mark Twains författarpenna har många runt vårt avlånga jordklot lärt sig hur roligt det är att vara lots.

Tyvärr har lotsmannskapet en baksida också. För att klara av sitt betydelsefulla arbete börjar många suppa, tugga tuggummi eller ta till andra droger. I vår moderna tid av stress så är det inte ofta man ser en opåverkad lots. Det här har den så kallade folkmunnen tagit fasta på. Därför brukar man tala om att ”lotsa hem” eller ”lotsa förbi någon/något” om en person som är extremt berusad eller har intoxikerat sig på kilovis med bubbelgum. Men innan denne lots har blivit så berusad har han (eller i ovanligare fall *hon*) haft roligt. Sådant är lotsens liv.

Båtbyggeri

Att bygga båtar är en konst som människor behärskat länge, särskilt vi nordbor. Ett av de mest framstående länderna, högst sannolikt det främsta, har varit Sverige. Men trots landets oerhörda båtbyggarkompetens konkurrerades vi ut av andra länder under 1970-talet. Nedläggningar blev ett faktum. Förutom att en oerhörd mängd kunskap gick förlorad så gjordes även enorma materiella förluster. Företagsekonomiskt ser det vid en första anblick ut som att man exempelvis skulle ha kunnat flytta dessa båtbyggerier till låglöneländer. Men det går naturligtvis inte. Som de flesta vet kan inte båtbyggerier flyttas: om man flyttar ett varv så kommer man ju tillbaka till samma plats igen!

Den svenska båtbyggarkonsten har sin vagga i Bohuslän, från gränsen till Norge ända ner till Göteborg. Under många sekel har man på Västkusten byggt båtar och fartyg som ska tåla de gigantiska vågor och stormar som kan dyka upp lite varstans i världen. Även på den svenska ostkusten har man kunnat bygga båtar, dock aldrig fartyg. Den mer eller mindre sinnesslöe, men krigiske, regenten Gustav II Adolf fick under ett rus av storhetsvansinne (han var känd för att ofta vara inne i dimman!) för sig att man borde flytta skeppsbyggeriet från dess vagga Göteborg till Stockholm. Tanken var säkert god, men med facit i hand, oerhört idiotisk. Men liksom att det är omöjligt att flytta ett båtbyggeri så är det nästan lika svårt att flytta en västkustbo från himmelriket till Stockholm. Istället rekryterades ett antal roslags-

bönder, vilka som på sin höjd byggt egna båtar för att delta i postrodden till Åland. Under ledning av Henrik Hybertsson skulle dessa amatörer bygga det ståtligaste regalskepp som världen någonsin skådat. Och ståtligt blev det! Men som fartyg var det kanske inte lika bra: efter några hundra meter kom en vindpust och fartyget kantrade. Direkt och omedelbart! Det här var något så fruktansvärt för alla stockholmare som bevittnat händelsen att de genast ville glömma allt direkt. Så alla gick de på krogen för att glömma denna fadäs. Och glömde gjorde de, alla utom tolvårige Johan Franzén. Lille Johan skrev ned hela sin betraktelse i sin lilla lila dagbok. En dagbok som dessvärre även den snart föll i glömska. År 1938, alltså flera hundra år senare, lyckades den blivande marinteknikern Anders Franzén missa en tentamen i sjöhistoria. Han blev sedermera en av landets största sjöhistoriker, men vi är ju alla barn i början! Anledningen till den missade tentan var att han hade hittat sin farfars farfars farfars lilla lila dagbok på vinden bland sitt arvegods och uppslukats av dess innehåll. I dagboken gavs bland annat en utomordentligt god beskrivning av *vad* som hänt regalskeppet Vasa och *var* det sjönk, något som för alla forskare hittills hade varit höljt i dunkel.

Den numera bekanta dagboken föll dock åter i glömska för att i mitten av 1950-talet återupptäckas av Anders, som numera klarat alla tentor och kunde kalla sig marintekniker. Eld och lågor över det nyfunna dokumentet började Franzén att i det sommarvarma vattnet dyka med snorkel och periskopglasögon i närheten av Beckholmen utanför Gröna Lund. Efter bara några dagar hittade han skorven som varit försvunnen i närmare trehundra år! Han tog upp båten och gjorde den till turistattraktion. Till skillnad mot oss jord- och havsnära typer i Göteborg är, faktiskt!, stockholmarna mer uppfinningsrika. Så istället för att gräma sig över ett av militärhistoriens största fiaskon visar man nu istället upp Stockholms enda egenhändigt byggda fartyg mot en rundhänt entréavgift!

Sens moral: Båtar och fartyg byggs bäst på Västkusten, medan man i Stockholm är bra på att visa upp sina egna misslyckanden. Och dessa är ju inte alltför få!

Tidvatten

För tabellbitaren är tidvatten sällan ett problem eftersom det finns otaliga tabeller som visar hur tidvattnet gått upp och ned under åren. Särskilt i Storbritannien är det vanligt att spela hos en bookmaker på att tidvattnet ska gå upp eller ner vid en viss tidpunkt. Här har tabellbitaren övertaget mot den ordinära spelaren. Dock kan jordbävningar ställa till med problem eftersom

dessa ofta utlöser *tsunamis*, oväntade tidvattenvågor som kan dränka även den mest förberedde tabellbitare.

Tidvatten beror på att jorden vid vissa tillfällen attraheras av Mångubben. Bland stjärnor, planeter och satelliter räknas vår *Tellus* som feminin. Ungefär en gång i månaden regnar det mycket på jorden, särskilt vid Röda havet, och jorden vill visa sig från sin bästa sida. Mångubben attraheras av detta och försöker dra åt sig jordens alla vätskor. Genom månens attraktionskraft stiger jordens hav och vatten på ett till synes mer eller mindre okontrollerat sätt eftersom hon är mottaglig för hans inviter.

I vanliga fall är månen ganska blyg, men när han blir full inträffar ovannämnda. På ren svenska så blir alltså Mångubben kåt! Efter att ha varit full ett tag blir månen mer sig själv igen och ägnar sig åt att odla den säd han senare ska skörda – det är därför som vi tidvis kan se honom med sin månskära. Jorden blir ledsen och besviken. Hennes vätskor, vilka nyligen var så livliga, reciderar (dvs. går tillbaka) och går ner till en nivå långt under det normala. Fenomenet brukar kallas att ”jorden har ebb”.

Så här har det hållit på sedan urminnes tider enligt skrifter från Hedenhös d.ä. Månen och jorden har alltid flirtat med varandra, men det har egentligen inte blivit nåt av det hela. Tills för 30-40 år sedan! Både ryssar och amerikanare var intresserade av att etablera bättre kontakt med Mångubben. Deras första fråga var att å jordens vägnar besvara var ”är han flintis, eller bara har en måne”. Sedan Daléns och Nobels dagar har det hänt mycket i utvecklingen av raketer och de båda supermakterna lyckades sända upp raketdrivna farkoster som utforskade mångubbens baksida. För hela världens skull är bilderna därifrån för lång tid framåt hemligstämplade. Inte desto mindre sipprade vissa uppgifter ut om att månen visat sig ha ett inte alltför fult yttre, varför jorden beslöt att etablera kontakt. Det här skedde i juli 1969 under medling av amerikanska kosmonauter. Sedan dess är jorden och månen förlovade. Men av hänsyn till övriga planeter vill de hålla förlovningen detta hemlig och har därför ännu inte hämtat ut ringarna som de beställt från Saturnus.

Sjörövare

Sjörövare är ohederliga människor med en scarf och ring i örat. Fast nuförtiden betyder oftast ringar i öronen att öppet visa att man är homosexuell. Längre tillbaka var en ring i örat (eller ett mynt i munnen, en *obol*) en försäkring för att betala Karon för rodden över Styx till dödsriket.

Guld har länge varit eftertraktat. En samling män som tyckte om att umgås med andra män hade, förutom det stora begäret till varandra även begär av guld. Det enklaste sättet att få tag på guld var att borda fartyg och stjäla det lilla guld dessa förde med sig, vilket vanligtvis fanns i sjömännens öron. Tjuvarna var både föraktade och fruktade, och de gick länge under beteckningen ”rövare” för att de inte bara stal guld utan även gav sig på sjömännens bakdelar. För att lyckas med sina intentioner tvingade de i sjömännen en massa sesamfrö för att under ett antal timmar bearbetas i magen. När sjömännen ansågs mogna så skrek sedan sjörövarna ”Sesam, öppna dig!” innan de våldförde sig på de stackars sjömännen.

Men det finns ett annat slag av sjörövare som hellre borde kallas ”flodrovare”. Ett annat namn på dem är *kraftverkspatroner*, människor som kapar en flod eller en å å stänger av den å skapar en konstgjord sjö. Så genom att röva bort en å eller flod så *skapar* de genom sitt sjöröveri en sjö. Alla är inte helt nöjda med dessa sjöar, särskilt inte dem som fått se sina hem dränkas under vattenmassorna. Kraftverkspatronerna rövar visserligen lite land från ortsbefolkningen för att bygga sina konstgjorda sjöar, men de betalar tillbaka genom att leverera energi till städerna och skatt till finansministern. Alla i hela Sverige vinner i slutändan på det som dessa sjörövare/sjökapare gör. Förutom de stackare i Norrland som fått se sina hemman ödelagda av en gigantisk sjö.

Sjörövare och pirater har i alla tider varit ett gissel för handelssjöfarten. Fenomenet med pirater och sjörövare har ofta beskrivits på film och i pojkboksböcker och då har alltid den goda sidan vunnit. Tyvärr har filmerna och böckerna förskönat verkligheten. Ty ett stort antal sjömän har dräpts av förbrytare i jakten på att stjäla gods och ibland hela båtar och fartyg. Många förleds tro att det här med sjöröveri hör historien till, men förekommer olyckligtvis än idag i vissa farvatten. Det här har inneburit att många handelsfartyg som passerar sådana områden utrustar fartygen med allehanda vapen så att de kan försvara sig mot eventuella attacker. Vilket sin tur innebär att piraterna skaffar en allt kraftigare vapenarsenal. Varken jag eller någon annan klok tänkare har funnit någon patentrösning för att få slut på det här stora problemet. Tyvärr.

Ytterligare ett slag av sjörövare är shanghajare, personer som med våld eller list skaffar sjömän till fartyg. I dagens samhälle där arbetslöshet är legio är detta inte längre något problem lyckligtvis, men inte för så länge sedan tvångsrekryterades ett inte alltför obetydligt antal av mer eller mindre kufiska skeppare. I många fall var det människor som fanns i gråzonen mellan laglighet och laglöshet som rekryterades. En hel del av dem var hemlösa och lockades ombord med utsikter om att få ett eget rum: det svenska uttrycket ”att kinesa” – att med milt

våld få sova över hos någon – kommer från att vanligtvis asiater använde sig av denna metod, och då särskilt kineser från Kinas största hamnstad Shanghai. Trots att dessa sjömän mer eller mindre kan betraktas som trälar så gick de i alla fall ombord frivilligt.

Men det fanns betydligt brutalare metoder. Från mina år på sjön har jag hört hundratal historier om hur kaptenen lät lojala sjömän, mot en rundhänt summa pengar, gå runt på mer eller mindre skumma barer och droga ner personer som de valt ut, och därefter släpa dom ombord (eller i vissa fall klubba dom medvetslösa i en mörk gränd). Väl ombord var dom fråntagna alla identitetshandlingar och hade därför mycket svårt att rymma från skeppet då de låg i hamn eftersom de snabbt skulle infångas och återföras till fartyget. Dagens moderna människa kanske tycker att detta sjanghajereri är ett uttryck för rå kapitalism i sin brutalaste form. Förvisso är det så, men till visst försvar, dock ej rättfärdigande, så var shanghajeriet utbredd även bland många länders krigsflottor dit inte så få människor rekryterades med lika metoder som en del av handelsflottan tillämpade. Fast om jag själv skulle få välja mellan detta, ett val som påminner om valet mellan pest eller kolera, så skulle jag nog hellre bli shanghajad av kapitalisterna för där kan man i alla fall med lite tur och om man sköter sig väl få en viss del av vinsten medan man i krigsflottan endast riskerar att bli dekapitaliserad!

Fiskare

Det finns två huvudkategorier fiskare, yrkesfiskare och fritidsfiskare. Den senare kategorin är ojämförligt större än yrkesfiskarna. Fast yrkesfiskarna är mer synliga varför de avhandlas först. På den svenska Västkusten har det sedan länge varit vanligt att fiska sill. Dessa, dvs. fiskarna, men även fiskarna, har i omgångar kommit i ofantliga stim. För yrkesfiskaren har det då gällt att snabbt som nejonögat dyka upp med båt och nät för att fiska upp sillarna innan de dyker ner i underhavet igen. Vissa yrkesfiskare var lite långsammare i sin fattningsförmåga och åkte ut med båten för sent, dvs. när sillarna redan dykt ner i sjön. Eftersom god fiskelycka är A och Ö för att kunna försörja den väntande familjen därhemma, så grät de flesta som missat stimmen. Därav kommer uttrycket *lipsill*, vilken än idag används om en misslyckad yrkesfiskare.

Yrkesfiskarna är då de kommer till grund och botten och finner en massa fisk ena riktiga busar. Så förleds man i alla fall att tro så eftersom det i dagsläget här i Sverige går mer än en fiskebyråkrat på varje aktiv yrkesfiskare, byråkrater som kontrollerar att fiskarna inte tar upp för stora mängder kolja, räkor, maneter med mera. Tillika kontrollerar myndigheterna att

maskorna på näten stämmer överens med vad fiskarna för tillfället ska fiska. Det här leder ofta till rena absurditeter såsom att yrkesfiskarna står inför valet och kvalet att slänga stora delar av fångsten i sjön (död, naturligtvis) för att kunna gå in till en svensk hamn och få sin fångst granskad av myndigheterna, vilka är de som avgör om fiskarna följer EUs regler. Eller så kan yrkesfiskarna välja att gå till en dansk eller tysk hamn där man tolkar EUs regler på ett mer verklighetsbaserat sätt. För paragrafryttaren kan det ju se rimligt ut att man mycket noga kontrollerar alla yrkesfiskare. Tyvärr så visar det sig vid ett skärskådande av den mängd fisk som fångas, att det är Sveriges fritidsfiskare som totalt sett tar upp den i särklass största skörden ur havet. En stor del av myndigheternas missbedömningar av hur mycket som kan tas upp ur djupet beror på deras brist på koppling till den etablerade forskningen vid universiteten. På universiteten pågår, bland annat, en djup och grundlig marin forskning, medan myndigheterna, t.ex. Fiskeriverket, ägnar sig åt hafsforskning!

Fritidsfiskare är egentligen av två arter som delvis sammanfaller. Den första består av människor som arbetar alldeles för mycket. Och dom fiskar alltid efter en gnutta fritid. När de väl blir lediga så ger de sig i kast med att snabbt åka ut på sjön för att glömma jobbet. Efter två kast utan napp med kastspöet gasar de på med motorn till nästa ställe där de tror det kan nappa. Notera att dessa människor aldrig har ro att ro! Efter att en hel kväll irrat omkring bland vassruggar och skär kommer de sällan hem med mer än någon enstaka småfisk eftersom de större fiskarna naturligtvis har lärt sig simma undan för varje hörbar fara. Fiskarna, men inte dessa fritidsfiskare, är väl medvetna om regeln att de som vill fiska upp dom ska vara tysta då de fiskar. Då blir de lugna och nappar gärna på betet eftersom de vet att de slutligen kommer till ett hem som uppskattar dom!

Den andra arten av fritidsfiskare är dom som med lugn och ro tar fiskandet som en del av livet, och lika mycket njuter av naturen som att de hoppas på att de ska få fisk att nappa. Det är fråga om en livsstil för dom. Där som den stressade fritidsfiskaren kastar sig hit och dit med fiskespöt i sin desperation efter fritid och fiskelycka stannar den sanne fritidsfiskaren kvar på sin plats och lugnt och metodiskt inväntar att havets konungar ska simma förbi och lockas av hans eller hennes bete. Och trägen brukar vinna! Samtidigt som den fritidsfiskare som stått i lugn och ro har fått ro (utan att behöva ro eller fara omkring med motorbåt) har han fått en hel del fler (och större!) fiskar än den stressade som åkt hit och dit på sjön för att få både ro och fisk innan det är dags att åka till arbetet igen.

En underart av den andra arten fritidsfiskare är dykaren. Denne är mest nere under ytan för att njuta av mångfalden och artrikedomen som finns mellan vattenytan och havs-

botten. Fastän flertalet av de fritidsdykande fiskarna endast beundrar havets frukter så finns det vissa som även fiskar med harpun där under ytan. Personligen tycker jag att det är ett fegt sätt att få tag i fisk eftersom denne sätter sig i en alltför fördelaktig position i förhållande till den glada amatörfiskaren som bara ser vattenytan och hoppas att hans bete eller fiskdrag ska attrahera fiskarna därunder.

Om nu fritidsdykarna är en del av den andra arten av fritidsfiskare så finns det en kategori dykare som starkt påminner om den första arten, de som jobbar alldeles för mycket och aldrig riktigt kan varva ner efter sitt ordinarie arbete – yrkesdykarna. Dessa människor har ett arbete som innebär att de blir lediga först när de blir upptagna! Det här är naturligtvis en vits dykare emellan som läsaren inte behöver fundera alltför mycket på. En variant av lustigheten, som tyvärr drabbar en del barn, är de kvinnor som arbetar som flygvärdinnor. Deras barn växer upp i en värld som är genusmässigt förvirrande eftersom de har en mor som far! Fast detta tar oss lite väl långt från ämnet, varför jag övergår till att avhandla hamnens funktion

Hamnen

Hamnen är den plats där alla slutligen hamnar. Om nu inte skeppet går på grund, till botten eller till skrotning. Arbetet i hamnen leds av en hamnkaptän. Denne har oftast varit kapten i Flottan, men genom Försvarsmaktens tidiga pensioneringar vill han arbeta några år innan den riktiga pensioneringen. Vanligtvis kännetecknas hamnkaptänen av att han bär enkel vanlig skärmössa, men de absolut skickligaste hamnkaptänerna som gjort något alldeles extra har av Svenska Nordenskiöldssällskapet förärats en Vegamössa. För att få denna fina utmärkelse måste de med segelfartyg ha besökt minst tre av de mest betydelsefulla hamnarna i Nordpolen: Gdansk, Gdynia och Szczecin samt hittat Nordostpassagen därifrån. Särskilt att segla åt nordost från Szczecin brukar vara problem för de flesta kaptener, vilket alla som konsulterar en vanlig karta lätt kan förstå. Endast de skickligaste lyckas och belönas därför med denna fina Vegamössa.

Flertalet hamnar skyddas av en pir, vilken likt obeliskan är en fallossymbol fast med olika läge på de tänkta x- och y-axlarna. Piren ger ett gott skydd för sjöfararen och kan samtidigt ses som hans symboliska yttre skydd för sjukdomar som han kan få väl i hamn (se även avsnittet ”sextant” nedan); hamnen innanför piren brukar benämnas ”det lugna skötet”.

Det finns åtskilliga slag av hamnar: allt från ett enkelt lä bakom en holme eller kobbe till det mest raffinerat byggda Rotterdam i Holland. Av ekonomisk betydelse är de större hamnarna som tar emot yrkestrafiken. Som nämnts är Rotterdams hamn i en klass för sig, men enligt mina egna observationer så torde Göteborgs hamn komma som klar tvåa här i världen. Särskilt utbredd är färjetrafiken. I ett antal hamnar inom Göteborgs hamn så lastar vi på ett antal livströtta människor, för att från ett halvt upp till flera dygns resa till andra länder återvända mycket glada för att de bland annat kan snuva vår finansminister på en massa skatt när de bär iland ett stort antal pavor och burkar med alkoholhaltiga drycker. Att nu finansministern tycker att det här är fruktansvärt och förkastligt har ju egentligen inte så stor betydelse eftersom hans chef uttryckligen sagt att det ju ”är trevligt att komma hem med en påse med skattefritt”. Fast å andra sidan kanske hans finansminister oroar sig mer över att man nuförtiden tar med sig två eller fler *säckar* skattefritt till den svenska hamnen?

I hamnen där handelsfartygen anlöper är det ett myller av människor och maskiner. Eller har i alla fall varit, för nu idag är det väl mest ett myller av maskiner med ett fåtal människor som styr maskinerna. Annat var det under mina tidiga år på sjön i nära anslutning till det då nyligen avslutade andra världskriget. En del lyftkranar fanns det förvisso, men det myllrade av folk som hade ett otal uppgifter. När jag i början av 1990-talet avslutade min aktiva sjötjänstgöring för att bli professor på universitetet kunde jag notera att vi låg i hamn under bara några timmar för att snabbt förflyta oss till nästa hamn.

Säckar förflyttades hit och dit av arbetare i inte alltför rena overaller, lyftkranar tog ombord eller lossade lite tyngre och mer otympligt styckegods, tjänstemän i slips sprang hela tiden runt med fraktsedlar hit och dit och fick dom aldrig att stämma med vad fartyget borde ha som last, lastbilschaufförerna och truckförarna tutade för att komma fram. Det var en kakofoni utan dess like, men ett organiserat kaos där människorna visste sin plats – och visste vilken plats de *borde* befinna sig på, fast dom inte var där! Vid den här tiden var jag förstestyrman och eftersom lastning och lossning skedde under överinseende av andrestyrman kunde jag tämligen avslappnat gå runt i hamnen och studera dess liv. Som sagt, massor av folk i rörelse, men en hel del också sysselsatta med kortspel och pilsnerdrickande bakom alla travar av gods. En lite sorglustig händelse skedde i maj '52 då jag låg i hemmahamnen i Göteborg. Bakom en trave massaved satt fyra gubbar och spelade med, för dom, blygsamma insatser. Efter att jag tittat på en sund bjöd dom in mig i spelet. Första omgången blev min. och andra, tredje, fjärde och ett antal till. Stämningen blev hotfull – jag satt där med flera tusen kronor och ännu fler tusen kronor i skuldsedlar och takt med framgången sjönk glädjen att

vinna. Så jag satsade hela tiden på att förlora, men hade jag dåliga kort så hade dom andra ännu sämre. Till slut hade jag flera miljoner kronor i skuldsedlar och visste inte vad jag skulle göra med allt. Till slut var det en som kom med två förslag: ”Vi slår ihjäl honom. Eller så låter vi pengarna gå tillbaka till läget innan Tallgren kom med spelet.” Flera av spelarna var ganska råa sällar, men att slå ihjäl någon lät ju inget vidare. Så alla, inklusive mig, röstade för det senare förslaget. Efter det så gick vi över till Kafé Japan i Haga och drack en massa pilsner och i fyllan och villan råkade jag rekrytera pokergänget som sjömän till mitt fartyg. Under alla mina år på sjön så följde dom mig från fartyg till fartyg och var den trognaste och mest tillförlitliga besättning man kunde ha. Och kortleken lade dom på hyllan för gott!

Sjösjuka

Blotta tanken på sjösjuka kan få mig att spy. De flesta människor är dessbättre inte lika känsliga för sjösjuka, utan måste vanligtvis gå ombord på en båt eller fartyg för att få sådana symptom. Orsaken till sjösjuka har länge diskuterats men det är först under de senaste decennierna som läkarvetenskapen gjort ett genombrott i sökandet efter orsaken. Längre har misstänkts att det har med höger och vänster hjärnhalvor att göra. Men inte förrän 1982 då sjömansläkarna höll sin årliga internationella kongress i Järna i Södermanland skedde det stora genombrottet. Det är nu klarlagt att flertalet sjömän saknar såväl vänster som höger hjärnhalva – istället har de en babords och en styrbords hjärnhalva! Petitesser, kan den ointresserade och oinvigda allmänheten tycka. Men så är det inte.

Sjösjukan är en komplex process som, något förenklat, innebär att babord försöker styra styrbord. I normala fall har styrbord full kontroll och är den oemotsagde kaptenen i hjärnan. Men om fartyget p.g.a. sjögång rullar från sida till sida blir babords hjärnhalva efter hand alltmer aggressiv och attackerar styrbords hjärnhalva. Attackerna sker oupphörligt och efter hand omtöcknas styrbord alltmer. Styrbords auktoritet ifrågasätts. Den första som gör uppror (”myteri”) är hypofysen som gör hela kroppen konfys. Därefter börjar tarmarna bli vreda (s.k. ”tarmvred) och knyter sig i magen. Till slut öppnar sig även den annars så tystlåtna magmunnen, en av de öppningar som omgärdar magsäcken, och mellangärdet får möjlighet att kasta ur (eller i detta fall upp) sig de hemligheter som magen döljer. För vissa människor kan kroppens myteri hålla på i dagar och nätter.

Man kan med fog säga att dessa "sjömän" borde hålla sig på land och hellre skaffa sig ett annat yrke, t.ex. snickare där de med fog kan arbeta med fogsvans för att såga ur en spygatt där bättre lämpade sjömän kan häva ur sig magsäckens hemligheter!

Dikt babord, dikt styrbord och dikt ombord

Ute på det öppna havet är man ofta ensam med sina funderingar. Visserligen har man en massa vänner omkring sig, men det kan vara svårt att dela med sig av de innersta funderingarna med dom. Då kan det vara bra att skriva av sig. Sedan mina första år på sjön har jag skrivit dikter – djupa saker som jag både har och inte har velat dela med mig till någon annan. Som nämns på annan plats i denna bok så förknippas babord med det enkla, det arbetsmässiga, medan styrbord är det finare – det som mer går ihop med min ställning som befälhavare. Att jag länge tillhört befälet ombord diskvalificerar mig inte att känna för arbetarna på fartyget. Faktiskt är det så att olika sinnesstämningar för mig till en av de två markanta sidorna på fartyget och att jag då gärna sätter mig ned för att skriva några anteckningar, helt utan tanke på att de senare ska publiceras. Men eftersom jag har blivit ombedd att skriva denna bok vore det ett förräderi mot läsaren att undanhålla mina djupsinniga tankar, så håll i er!

Dikt babord

Fartyget girar dikt babord

Jag tänker på dom därhemma

Det är fredag, måntro de har girerat alla räkningar?

Mitt fartyg girar fortfarande

Frugan säger att hon tar emot checkerna

Men giroblanketterna ger hon fan i

Och ungarna ger hon fan i: skicka en ny giroblankett

Min frus man är ny

Men checkar jag ändå sända, förty

Hon är ju fortfarande min hustru

Viv, å du viv

Varför har du övergivit mig?

Jag girerar och girerar så mitt fartyg grundstöter
Å, lönegud – varför har du övergivit mig?

Den här dikten skrev jag i en av mina mörkaste stunder, baserad på uppgifter som visade sig felaktiga angående hustruns snedsprång. Följande dikt är betydligt ljusare och, som läsaren förstår skriven som

Dikt styrbord

Jag, vi, ja alla girar styrbord!
Solen går upp i öst eller väst
Skiter jag i
Skiter i allt. Solen har ju gått upp!

Idag legat i hamn
Intendenten hade ordnat underhållning
Den Store Poeten H.C. Andersen lovade komma
Och han kom

Ett av mina största ögonblick
Andersen läste sin egen poesi
Great! En sån människa att uttrycka sig

Presenterade några av mina alster
Det här ska jag torka mig i aschlet med!
Sa han
Ooo, vilken framgång!
Att få sina alster använda av Den Store Poeten!

Sedan jag skrev dessa enkla rader har H.C. Andersen fått mottaga Nobels litteraturpris och jag är oerhört stolt över att han har uppmärksammat mig och mina dikter.

Dikt ombord

Hit och dit

Fartyget skvalpar

Utan att veta destination

Besättningen frågar vart vi är på väg

Befälhavaren bestämt försäkrar att riktningen är rätt

Slutligen order: gå mot Rotterdam, invänta order

Besättningen fortfarande oroligt

Kapten förklarar

Besättningen lugn

Kapten orolig

Varthän för oss rederiet härnäst?

Sextant

En sextant hjälper sjöfararen att glömma dom som väntar därhemma. ”En flicka i varje hamn” syftar på denna sextant, vilken vanligtvis är prostituerad. Längre tillbaka kunde äventyren med sextanten utvecklas till ren kärlek eftersom fartyget, och därmed sjömännen, låg många dagar i hamn för att lossa och lasta. Nuförtiden lossas fartyget på så få timmar att denna relation sällan utvecklas på det psykologiska planet. Men på senare tid har Internet blivit ett hjälpmedel för sjömännen att utan fysisk närvaro hålla kontakt med dessa sextanter, vilket även påverkar det emotionella planet – efter att relationen till sextanten under några decennier hållits till en strikt fysisk nivå finns nu elektroniska hjälpmedel för att även underhålla den kärleksmässiga sidan.

De högsta befälen på ett fartyg har ofta privilegiet/oturen att ha sin hustru ombord. För dessa sjömän har sextant en annan innebörd, nämligen att vara en liten mojäng – ett in-

strument som inte avger musik – som via ett sinnrikt spegelsystem mäter olika himlakroppars höjd över horisonten. Personligen har jag endast kommit i kontakt med denna så kallade mojäng (på franska *moyenne*) då jag gick på sjöbefälsskolan där vi på kvällarna på studenthemmet brukade leka lite med mojängen samtidigt som vi vinklade speglarna mot sovrummen i sjuksköterskeskolan mittemot. Det var det närmaste jag då kom i närheten av en sextant!

Någon praktisk betydelse har sextanten absolut inte för den moderna sjöfararen, utan har nuförtiden mest nostalgisk betydelse för oss män av havet; den får oss att tänka på våra förfäder, de som var tvungna att navigera utan satelliter och endast förlita sig på att solar och stjärnor finns där de sedan evinnerliga tider funnits.

Enligt den genomgångna litteraturen inför skrivandet av föreliggande bok, lär det ha förekommit avarter till användningen av sextanten för att fokusera på mer avlägsna solar och planeter, t.ex. när man istället hellre riktat sitt intresse på det stora berget på Venus, Venusberget. Andra sinnrika sjöbefäl lär till och med ha använt speglarna för att titta in i de underlydandes hytter då dessa haft besök av sextanter. Vad de då har fått se är jag alldeles för pryd att säga, utan överlåter tanken till läsarens fantasi.

Ratt eller styrpinne?

Just innan jag lämnade det aktiva livet på sjön började elektroniken på allvar att pocka på. Jag är uppvuxen med fartyg där det finns en rejäl ratt som påverkar rodret. Längre tillbaka, på de stora segelfartygens tid, hade man en stor ratt som var direktverkande på rodret. Fartyget var både lätt och svårt att styra – lätt då rodret inte påverkades av vind, stormar och strömmar; svårt då det påverkades av strömmar, stormar och vind.

Under hela min tid så har styrningen påverkats av hydraulik eller styrsystem som fungerat som en talja där kraften fördelats till rodret. Under mitt sista år till sjöss fick vi en styrpinne som ledde ner signaler till en databox i maskineriet. Nuförtiden skyller man aldrig ifrån sin på att det ”är inte mitt fel utan datan” (alltså med dagens vokabulär datorn). Men på 1970-talet kunde man göra det. Och datortekniken krånglade verkligen, vilket jag ger exempel på nedan.

Trots protester från mig och befälskolleger fick mitt dåvarande fartyg (av hänsyn till Brodströmsrederiet så uppger jag inte dess namn) fick vi som första fartyg i Brodströmskoncernen ett sådant här styrverktyg. Nu cirka tre decennier senare fungerar dessa styrpinnar säkert alldeles utmärkt, men på min tid kunde hända de allra märkligaste saker. En av dessa

var när jag skulle landa i Trelleborg. Sakta men säkert tuffade vi in i hamnen och öppnade bogvisiret. Men helt plötsligt blev det full fart framåt och vi slog i kajen med hård kraft. Den polske motorcyklisten som stod längst fram fick en jätteknyck på sin maskin så han drog upp till Trelleborgsringen där det var speedwaytävlingar. Han kom upp dit och direkt in på banan till det prestigefyllda åttonde hitet som hade en vandringspokal. Precis när startsnöret öppnades kom han susande i åtti knyck och intog tätpositionen. En Honda 650 CC Touring är väl inte det första man tänker på när det gäller speedway. Detsamma gällde hans medtävlare som istället för den vanliga strängen av kolstybbsprut låg bakom ett veritabelt moln av kolstybbskaskad. De hade inte en chans att ta sig förbi och den okände motorcykelföraren tog för ett år framåt den åtråvärda vandringsstrofén.

Tyvärr så hann motorcykelturisten inte i tid till detta speedwaylopp året därpå eftersom färjan då fungerade som den skulle. Automatiken/elektroniken hade kommit för att stanna. Tråkigt nog för en av de mest lovande speedwayförarna från Polen!

Fast dessa styrpinnar har efter hand visat sig ha sina goda sidor, trots de fel som de visade i sin barndom. Yngre kolleger har talat sig varma för dessa styrpinnar som bland annat ersatt ratten; det här är fråga om kolleger som för länge sedan som jungman stått vid den ganska otympliga ratten för att hålla fartyget på rätt kurs över de stora oceanerna. Idag har de bara att med styrpinnen koppla in autopiloten som styr bättre än de någonsin själva skulle kunna göra. Och manskapet finns inte längre kvar på bryggan för att styra: istället samlas befälen för att spela dataspel mot varandra med den lilla styrpinnen som verktyg. Så medan fartyget stävar mot det förprogrammerade målet tävlar kaptenen och styrmännen om att skjuta ner flygplan, sänka ubåtar eller döda monster och liknande.

Bord

Med bord på båtar menas dess sidor. För fartyg är det mer komplext eftersom de sidor som kallas bord endast är två till antalet, medan det i massen eller restaurangen finns åtskilligt fler bord. För att inte tala om salongen: på en kryssning anses det förnämast att sitta vid kaptenens bord. Varför det är så har jag aldrig riktigt förstått. För när jag själv är ute på nöjeskryssningar vill jag naturligtvis inte sitta och äta bland personalen!

Om kaptenens bord bland passagerarna anses finast, så finns det en annan inställning bland sjömännen. Där är styrbord förnämast. Det är från styrbord som man går ombord och, innan fartygen hade portar i för och akter, var det där man tog in vatten, proviant och annat gods. Längre tillbaka – faktiskt så långt tillbaka som forntiden! – så var styråran placerad långt akterut utanför högra sidan, det så kallade ”högra bordet”. Därav namnet styrbord. Den andra sidan, babord, har alltid varit styvborderligt behandlad. Det var där som de lägsta manskapskategorierna höll till. Likaså var det hit som skeppsgossen var förvisad för att baka bröd åt besättningen, därav det äldre namnet ”bakbord”, vilket med tidens tand förändrats till att kallas babord. Kocken däremot hade högre social position och tillredde maten på styrbords sida.

Att vara kock ombord betyder att man är chef över alla besättningsmäns och passagerares matsmältningssystem, därav det brittiska och franska ordet *chef*. Likt en orkesterledare dirigerar kocken tillagningen av rätterna och vad som ska serveras på borden. Utom i svenska farvatten. Så fort ett fartyg träder in på svenskt territorialvatten inträder de av svenska regeringen bestämda bestämmelserna att all mat måste tillredas med hänsyn tagen till *kostcirkeln*, vilken alla svenskar födda från slutet av 1940-talet och framåt känner till. Det här har särskilt skapat förvåning bland kryssningspassagerare, i huvudsak amerikanska, som kommit in på svenskt territorialvatten. Till exempel måste kocken på torsdagar servera ärtsoppa med fläsk, eftersom rätten ingår i kostcirkelns cirkel. Det hävdas att så varit fallet sedan urminnes tider, men den minnesgoda läsaren kommer säkert ihåg Fälldins regering som i andra halvan av 1970-talet bytte ut det obligatoriska fläsket i ärtsoppan mot ett lika obligatoriskt fårkött. Det här var ett rejält politiskt övertramp som fällde den fälldinska regeringen. Och sedan sossarna återkom till makten har det beslutats att det på alla bord inom svenskt territorialvatten ska serveras ärtsoppa *med fläsk* på torsdagar! För att tillfredsställa besättningsmän, och i tillämpliga fall passagerare, förvaras i ett utrymme längst ned i fartygets utrymmen ett eller flera kölsvin!

Epilog eller slutsats eller nåt i den stilen

Det här har varit en uttömmande förklaring av begreppet sjöfart. Min förhoppning är att ingen har blivit särskilt behjälpt i sitt eget sjöfärereri av den här boken, utan endast roats och kanske en och annan gång till och med dragit på smilbanden åt mina fånerier. Om ni nu anser er fullärda om sjöfart och tycker att det nog är bäst att stanna på landbacken så bör ni bereda er på att det kanske inte är säkert där heller, eftersom min kommande bok heter **Allt du inte**

behöver veta om bilar och bilism: *En ytterst onödig bok som aldrig borde ha skrivits.* Den är ännu inte helt färdigskriven, ja faktiskt inte ens påbörjad. Men när jag, förutom att ha varit sjökapten även arbetat som yrkeschaufför i många år, har många synpunkter som kan hjälpa bilister i det komplicerade samspelet mellan självgående maskin och människa, så är det en bok som är väl värd att vänta på! Tips på innehåll i den nya boken, såväl som förbättringar till nästa upplaga av denna bok, mottages tacksamt via e-mail: henriktallgren@hotmail.com

Slutligen vill jag tacka, utan inbördes rangordning, följande personer, grupperingar och institutioner som har betytt mycket för mig:

- The Beatles: tack för den musik ni spelade
- Elvis: du var ju egentligen bra trots alla konstiga filmer – att du hamnade som nolla i avsnittet om sjökort var endast för att krydda poängen något
- Sveriges politiker, fast kanske alla politiker: det var ni som gjorde svamlandet till en konst – att kunna säga en massa ord utan att säga något. Och egentligen mena något annat!
- Alla sponsorer, för utan er hjälp hade boken blivit bra mycket torftigare
- Hela världens kemister: utan er skulle vatten inte finnas som grundämne i skolan och många skulle vara okunnig om dess betydelse
- Alla Sveriges kulturjournalister och litteraturkritiker: jag hoppas att ni skriver och talar väl om mig (särskilt när jag nu tackar er (ni vet: ”betalt – kvitteras”)!)
- Gustaf II Adolf för att ha grundat Göteborg
- Alla människor som gett sig till tåls att läsa den här boken från pärm till pärm och finner mer nöje av den än att läsa nobelpristagaren Grzyinie ”Grzysk” Vlofdogzgz samlade verk
- Robert Lind i Kramfors AB: har ju funnits i alla tider enligt Hr Lindemann, så för att garantera mig ett liv efter detta tackar jag även det här företaget (som inte ens är sponsor!)
- Alla (utom HSB) som heter Göran Persson: enligt telefonkatalogen är ni fler än 250 personer (den elektroniska katalogen ger maximalt 250 svar) som alla människor skäller på (eller prisar) utan att ni gjort er förtjänta av detta
- Föreningen Svenskar *Mot* Fred: utan er lobbyverksamhet skulle vår krigsindustri tvingas avskeda tusentals personer

Ajö för den här gången!

Fyll. dr. Henrik Tallgren

”Den mest inträngande och djupgående analys av vad sjöfart innebär. Detta är en bok som jag ständigt ska bära med mig på mina resor på de åtta världshaven!”

Kapten Jan-Erik Abrahamsson, korrespondent på tidskriften Svensk Lots- och Linjetrafik.

”Boken har bättre tryck än Pascal!”

Nordisk Havs- och Atmosfärstidskrift

”Få böcker har så glasklart fått mig att förstå så svåra saker på ett så lättförståligt sätt. Eller om det nu är tvärtom? Tallgrens lysande författarskap markerar en ny era i fackbokslitteraturen!”

Simrishamns och Ystads Nyheter

”Om jag finge välja mellan att ta med denna bok eller min hustru till en öde ö är valet självklart: min hustru!”

Henrik Tallgren, författare

”Om jag fick välja så skulle jag varken vilja ha denna bok eller Henrik med på en öde ö! Jag skulle vilja ha Arnold Schwanzenegger eller någon annan som inte sitter uppe halva nätterna och skriver fåniga böcker!”

Lena Andersson-Tallgren, författarhustru

”Författaren är fortfarande på rymmen från Dårhuset. Vi utlovar en riklig belöning för hans infångande och den som kan *garantera* att han aldrig skriver något igen!”

Förlaget

”En bok som alla skeppare på Fryken, Rottnen och Klarälven bör ha i sin ägo! Författaren har trots sin akademiska bildning lyckats föra ut ett svårt budskap till en trögfattad publik.”

Karlstads-Allehandas med Fröken Fräken-Posten