

Kol, koks, spökskepp och kallt krig

Gösta Bågenholm

Detta är en berättelse om kol, koks och pirater. Först berättar jag om Sveriges behov av kol och det polska kolavtalens tillkomst. Därefter berättar jag hur det polska kolavtalet blev bränsle i det kalla krigets ugn, och hur detta bränsle fördröjde moderniseringen av den svenska kustflottan. Mellan 1946 och 1963 totalförliste 238 svenska skepp. Det är två fler förlisningar än de 236 svenska fartyg och fiskebåtar som krigsförliste 1939–1945. Förlorarna i detta skådespel är svenska sjömän.

Var finns kol att köpa?

Nationalekonomer världen över slet sina hår i fåfänga försök att lösa efterkrigstidens akuta brist på stenkol. Brytningen i tyska Ruhr var reducerad och reserverad för segermakterna. De sovjetiska Donetskfälten låg svårt sargade. De brittiska gruvornas kapacitet hade sjunkit av föråldrad teknik och brist på arbetskraft. Bristen på kol hotade den internationella handeln och handelssjöfarten Kolbolagen fick problem att leverera till ångbåtarnas bunkringsstationer vid storhamnarna runt om i världen.

Bristen på stenkol påskyndade övergång från kol- till oljeuppvärmning och att ångmaskiner trängdes undan av diesel-, bensin- och råoljemotorer. Före kriget låg den årliga svenska stenkolförbrukningen på runt sex miljoner ton kol, och två och en halv miljon ton koks. Under världskriget var Sverige helt beroende av kol från Tyskland. Efter kriget upphörde den möjligheten. Förhoppningar knöts till brittiska, amerikanska och polska kolfält.

Storbritannien hade inte något kol tillgängligt för export före 1948, varken från egna gruvor eller från de av briterna kontrollerade kolgruvorna i tyska Ruhr. Demobiliseringen i USA ledde dessutom samtidigt till ett stort inflöde av arbetskraft på den amerikanska marknaden, en växande skara av arbetslösa och ökad konkurrens om arbetstillfällena och lönedumpningar.

I april 1946 gick 340 000 amerikanska kolgruvearbetare i strejk. Inför hotet om generalstrejk argumenterade USA:s president för att USA behövde det egna kolet för eget bruk. Inget fick exporteras. Alla utländska kolkontrakt annullerade, inklusive svenska kontrakt. Redan överenskomna skeppningar inställdes.

Den 9 juli 1945 slöt Statens Bränslekommission avtal med Polen. Polen förband sig att ställa en miljon ton kol och 200 000 ton koks till Sveriges förfogande 1945. Halvannan månad senare, den 20 augusti 1945 slöt handelsminister Gunnar Myrdal ett fyraårigt handels- och betalningsavtal med Polen.

Förenklat till årsbasis gav Myrdals avtal Sverige rätt att importera fyra miljoner ton kol och 800 000 ton koks år 1946, tre miljoner ton kol och koks år 1947 och fyra miljoner ton kol och koks år 1948. Sverige lämnade 100 miljon kronor i kredit för polska motköp i Sverige av bland annat fisk, hästar, järnmalm, kvalitetsstål, kullager, maskiner, nötkreatur, pappersved, props och viskosmassa. I avtalet ingick att svenska statens trafikkommission tillhandahöll fartyg och lastrum. Problemet var att svenska staten inte ägde några lastfartyg. För att dirigera svenska skepp till polska hamnar och samtidigt förhindra att fraktraterna rusade i höjden fastställde statens trafikkommission fraktpriserna. 1948 betalades mellan 13,1 kronor och 14,5 kronor i frakt per ton skeppat kol från Polen till svensk hamn. Det förhållandevis höga fraktpriset drog till sig för Östersjön mindre lämpade skepp, och för Östersjön otillräckligt utbildat befäl.

Lika väl som att höga assuranser kan bli en farlig last, som Evert Taube skaldat i *Karl-Alfred, Fritiof Andersson och jag*, kan också höga fraktpriser få fan att komma loss. Fartyg färdiga för skrot- och upphuggningsvarv får nytt liv och nytt värde i tider av högkonjunktur och tonnagebrist.

Var finns kolbåtarna?

Sveriges handelsflotta uppgick 1945 till 1 262 ång- och motorfartyg samt 814 segelfartyg, tillsammans 2 076 fartyg. Polen förfogade i september 1946 över 30 fartyg. Svenska rederiers förmåga att segla hem fem miljoner ton kol och koks från polska hamnar under ett års tid ser ut som följer:

1. Antag en genomsnittlig transporttid på två veckor per lastresa: Lasta motköpsvaror i svensk hamn, resa över Östersjön, lossa motköpsvaror, lasta kol/koks, Östersjöresa hem, lossa kol/koks. I exemplet ingår väntetider för eventualiteter i hamn och för dåligt väder.
2. Antag att en genomsnittlig lastförmåga per ångbåt och/eller motorseglare är 350 ton.

Är antagandena 1 och 2 riktiga krävs 550 skutor i kontinuerlig drift mellan Polen och Sverige för att segla hem fem miljoner ton polskt kol och koks under ett år: $(5 \text{ milj.}/350)/26 = 550$ fartyg). I exemplet bortser jag från att koks har en stuvningsfaktor på 0,55, vilket betyder att koks fyller en 350-tonnares lastrum strax före 200 ton: enligt formeln: $350 \times 0,55 = 192,5$ ton koks.

Fyrskeppet

Efter kriget svepte den svenska marinen en minfri farled i Östersjön, från Utklippans fyr i sydöstra Blekinge till halvön Hel, norr om Gdynia i Polen. Ett svenskt reservfyrskepp förankrades mitt i den minsvepta leden, sjuttiotvå sjömil från närmsta land. Yngve Gyllin skriver: "Så långt från land har varken förr eller senare något skandinaviskt fyrskepp och knappast något annat heller legat förankrat". Beslutet att placera ett fyrskepp mellan Gdynia och Utklippan har många orsaker, varav ett var att hjälpa befäl, ovana vid det öppna havet på små ång- eller segelförande kolbåtar, att hitta rätt. Med reservfyrskeppet i sikte kan navigatören korrigera sitt på död räkning beräknade bestick (sjökortsposition) mot fyrskeppets kända och i sjökortet uppgivna position. Reservfyrskeppet anger klart som himlens navigationsstjärnor att svenska sjöfartsmyndigheter räknade med fler faror för sjömännens liv och lem än hårt väder, undervattenshinder och minor.

Fred, infrastruktur och svenska ramavtal

Antalet tillgängliga kolvagnar på de polska järnvägarna beräknades efter kriget till 18 000 mot 70 000 före kriget. De polska hamnarna ansågs i stort sett återställda sommaren 1945. Lastkapaciteten i Gdynia och Gdansk uppgick till 16 000 ton per dygn. 1945 rådde brist på bogserbåtar, lyftkranar, tåg och godsvagnar i de polska hamnarna. Från polsk sida framställdes önskemål att få hyra 50 lok och 1 300 godsvagnar av Statens Järnvägar. SJ:s utgångsbud var tre kronor i hyra, per vagn och dygn. Svenska järnvägsfärjor mellan Trelleborg och Gdansk sattes i drift i november 1945. Cirka 14 % av Polens årliga kolexport stod till Sveriges förfogande.



Polskt frimärke 1947. Barfota polsk kolgruvearbetare.

I augusti 1945 bröts 120 000 ton kol per dag i Polen. På årsbasis beräknades brytningen bli 36 miljoner ton kol, eller ungefär hälften av brytningen före kriget. Det svensk-polska kolavtalet gjorde klart att 1,2 miljoner ton kol och koks kunde skeppas till

Sverige före den förste december 1945. Men, av dessa volymer importerade svenska kolhandlare endast 122 000 ton kol och 25 000 ton koks. Nästa år, 1946, fanns 4,8 miljoner ton kol och koks tillgängligt enligt avtal. Av detta skeppades 2,05 miljoner ton till Sverige. Varför landades inte mer polskt kol och koks i de svenska hamnarna? Vissa har påtalat den polska infrastrukturens bristande kapacitet. Träffar detta rätt har Warszawa medvetet falskt slutit avtal om volymer utan att säkert kunna garantera transportererna från gruva till hamn. Varför nagelfor inte allmänhet, politiker och svensk press en så horribel missbedömning? Kanske för att den inte är sann!

En bättre förklaring än att skylla på dålig polsk infrastruktur är att titta på de polsk-svenska kolavtalen, som sådana. De var ramavtal som gav svenska kolimportörer rätt att köpa och skeppa polskt kol och koks upp till avtalets tak. Avtalet var tvingande för Polen men inte för importörerna. 1945 importerades 12 % av ramavtalets möjligheter. 1946 importerades 43 %, 1947 80 % och 1948 importerades 92 % av tillgängliga kvantiteter kol och koks. Skillnaden mellan ramavtalets tak och importerade volymer har en mer komplex förklaring än ett krigshärjat lands brist på tåg, lastbärare och framkomliga vägar.

Infrastrukturen är *inte* boven i dramat. Svensk Sjöfarts Tidning (SST) hade en stående spalt, "Fraktmarknaden". Följer man denna spalt från 1945 till 1949 beror skillnaden mellan ramavtalets tak och importerade kol- och koksvolymer på de svenska handlarnas förmåga att dels få tag i lastrum, dels avsätta och lagra kol och koks i Sverige. Ingenstans i SST:s spalter kan man läsa om polsk oförmåga att transportera upphandlade volymer från gruva till hamn. SST skriver:

"(De svenska) Importörerna av koks från Polen ställa sig avvaktande till befraktning av ytterligare tonnage för resterande partiet (1949 års ramavtals sista kvartal). Detta beror i första hand på svårigheter att sälja lasterna då alla lager torde vara välfyllda." (SST 1949:206, *mina parenteser*).

Väntetidsersättningens förbannelse

SST skriver att ett fartygs väntetid i polsk hamn är tre till fyra dygn. En annan notis i SST säger att: "Väntetid över en vecka har rapporterats för en del fartyg beroende på anhopning av tonnage."

Anhopning (av tonnage i betydelsen fartyg), är inte det samma som oförmåga att leverera från gruva till hamn. Mitt intryck efter lusläsning av SST 1945-49 är att stockning av fartyg i polska hamnar ytterst beror på, att de svenska befraktarna skickar fartyg till Polen i större utsträckning än vad de polska hamnarna samtidigt kan betjäna. Importören säkerställer sig om lastrum. För redaren innebär väntetiden att han kan kvittera demurrage (väntetidsersättning). För besättningarna innebär väntetiden många

gångar just bara tröstlös väntan. I denna läsning är det befraktarna, det vill säga kolhandlarna i Sverige som stockar de polska hamnarna med skepp.

Reparationer och förbättringsarbeten av de krigshärjade polska hamnarna fördubblade omsättningen 1948 jämfört med året innan, meddelar Svensk Sjöfarts Tidning. Sådan positiv rapportering från Polen är sällsynt i slutet på fyrtioalet. Massmedia målade ytterst ogärna Efterkrigspolen i ljusa färger. Istället framställs sjömännens tröstlösa väntan på last som ett varnande exempel för kommunistisk planhushållning. Trolleriet i nedanstående *litterära text* är att beskriva väntans verkan och samtidigt förtiga, och förändra, den trista tövans orsak:

"(I oktober 1945) ... På Habanera (en krog i Gdynia) träffar vi också en mäklarrepresentant och han talar om att vi skall få kol snart. Det blir i morgon, säger han. Alldeles säkert. Det har dröjt lite, säger han, men det är inte mäklarens fel. Ånej. Kolvagnarna är på väg och s/s Egon hade redan haft last om man inte råkat få fel vagnar, som inte gick att använda för den kolspruta, som så småningom skall fylla lastrummen på vårt fartyg ... kapten Andersson sitter i sin hytt och svär över dröjsmålen och den ständiga opålitligheten i löftena."

Polens förment dåliga infrastruktur är varken orsaken till långa hamnuppehåll eller till skillnaden mellan kolavtalens tak och levererade volymer. Ytterst är sådana förenklade slutsatser avlade ur borgerliga skribenters dåtida antipati mot den socialdemokratiska regeringen Erlander!

Örjan Appelqvist skriver år 1999 och 2000: "Den borgerliga pressens kritik mot Myrdal och det polska kolet kom från två håll. Under våren 1946 kritiserades Myrdal för att kolleveranserna inte kom igång så snabbt som utlovats. Under hösten 1946, då Sveriges handel med östländerna överhuvudtaget blivit misstänkliggjord, fogades det polska kolet in som en pusselbit till bilden av den socialdemokratiska regeringens anpasslighet österut."

Arne Lellki skröder inte orden. Han tjänstgjorde som konsul vid de svenska konsulatet i Gdansk och i Szczecin 1945-54:

"Sommaren 1945 fick Gunnar Myrdal igenom ett avtal med den nya polska regeringen ... Statens bränslekommission såg till att alla tillgängliga trampfartyg och motorseglare sattes in i kol- och malmtrafiken. Eftersom ... det var ont om moderna fartyg, kom en stor del av det tonnage som stod till förfogande att bestå av halvt uttjänata ångfartyg med låg standard ... När den svenska fartygstrafiken var som mest intensiv kunde det hända att ett 50-tal fartyg samtidigt befann sig i de sju polska hamnarna (de tre storhamnarna Gdansk, Gdynia och Szczecin, småhamnarna Utska, Darlow, Kolobrze och fiskebåtshamnen Wladyslawowo) ... Fartygens besättningar hade som regel stort överflöd på tid att försöka fördriva under miserabla hamnförhållanden... Standarden

på de besättningsmedlemmar som var beredda att ta hyra på vad som nedlåtande kallades vodkatraden blev ofta därefter. Till sjömanshusen sökte sig gärna äventyrslystet folk ... Där fanns också inskrivna åtskilliga som vi på konsulatet flera gånger fick skicka hem som efterseglade. Det var inte svårt att genast få ny hyra i någon koltramp som inte fick lämna svensk hamn förrän besättningen var fulltalig (i fråga om antal om än långt ifrån alltid beträffande arbetsförmåga). Att åtskilliga fartyg lämnade polska hamnar med begränsad sjövärdighet ifråga om utrustning eller möjlighet att utöva effektivt sjömanskap är ingen överdrift att konstatera.”

Spökskeppen

Den 18 febr. 1948 lämnade motorseglaren *Kinneulle* Utska i Polen med 302 ton kol i två lastrum.



Kinneulle.

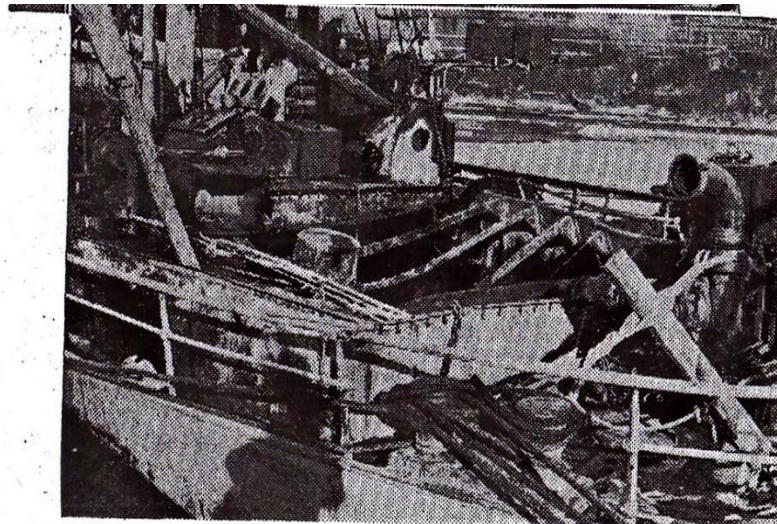
Det är två ton mer än *Kinneulles* tillåtna dödvikt. Betänker man att också bunkerolja, färskvatten, besättningens och fartygets lösa utrustning ingår i begreppet dödvikt, förstår man att *Kinneulle* lämnat hamn allt för tungt lastad.

Samma dag klockan tre lämnar även ångaren *Iwan* Utska. Med 348 ton kol i ombord var också hon överlastad. Det blåste halv storm



Hamnpirarna i Utska, förutvarande Stolpmünde. Vykort 1940-tal.

På utgång mellan pirarna i Utska mötte *Kinnekulle* stormvågor. I en vågdal mellan Utskas hamnpirar slog hon i botten. Hon lyftes över grundet av nästa stormvåg. Utan att stanna och rundpejla fortsatte resan i rytande vinterväder. Ett dygn efter bottenlaget fattar *Kinnekulle* eld. Hon brann i akterskeppet. När hon bordas av danska fiskare är besättningen spårlöst borta och elden har självdött. Borgerlig press gör gällande att *Kinnekulle* eventuellt var kapat av pirater. "Hade det varit i gamla tider, skulle man nästan ha anledning att tala om kaperi", skrev Expressen den 22 febr. 1948.



"Kinnekulle" i Kopparverkshamnen vid sidan av bärgningsångaren Svava och danska motorskutan Emanuel. Understa bilden visar det illa tilltygade akterdäcket.

Två dagar senare rapporterar Expressen ångaren *Iwans* försvinnande:

"Detta nya mystiska försvinnande ger ytterligare näring åt den uppfattning som gjort gällande att *Kinnekulle* bordats av ryssar ... Har även nu (ångartyget) *Iwan* fått dela

samma öde och förts till någon rysk hamn ... Rykten om att ryssarna kan ha ett finger med i spelet både när det gäller *Kinneulle* och *Iwan* börjar nu ta vild fart. Båda fartygen skulle sålunda enligt de teorier som framförts ha bordats och besättningen förts bort i all tysthet. I fallet *Iwan* även fartyget."

Andrestyrman Erik Gustafsson på ångfartyget *Jan* av Landskrona är den sista människa som sett *Iwan*. Han uttalar sig för Sydsvenska Dagbladet den 28 febr. 1948, under rubriken: "'*Iwan*' tålde inte den hårda sjön?"

"Vi gick ut från Stolpmünde (*Utska*) kl. 16,30 onsdag 18 februari. Utanför Stolpmünde (*Utska*) ligger ett stort minfält som gör att man måste gå i nordöstlig riktning ungefär sex sjömil innan man kan stäva nordvärt. Vinden var nordostlig och det blåste 15 sekundmeter. I det grunda vattnet bröt sjön kraftigt ... I det hårda vädret behövs inte mycket för att en sådan båt (*s/s Iwan*) skall gå under, och kanske nedisningen också bidragit. I varje fall är det absurt att tro att någon i hårt väder skulle ha bordat den (*Iwan*) och skjutit den i sank ... Nej, '*Iwan*' och dess besättning har drabbats av samma öde som så många andra på sjön. Det är vi sjöfolk övertygade om." (*Mina parenteser*)

År 1945 fanns alltså 2 076 last- och passagerarfartyg i svenskt skeppsregister. Åttiotre av dem totalförliste mellan åren 1946 och 1951. Nittiotre svenska fartyg totalförliste åren 1953 och 1957. Mellan 1958 och 1963 totalförliste ytterligare sextiotvå svenska fartyg. Kritiken mot östhandeln sammanvävs till ohyggliga konspirationsteorier. Fokus flyttas från sjösäkerhet till storpolitik. Detta grepp fick också ärliga journalister att blunda för det nära nog uppenbara:

(1) Hundratals äldre fartyg engageras för den vinstgivande Polentraden.

(2) Otillräckligt utbildat befäl anställs. I nästan varje nummer av Svensk Sjöfarts Tidning finns referat från sjöförklaringar. Nästan varje vecka kan man läsa om oskickligt befäl i Östersjöfart. Jag lämnar sex exempel från 1949. Jag kunde ha lämnat många fler. Skonertskeppet *Ida* om 100 ton dw grundstöter efter att skepparen genat över ett minfält. Den sjötekniske konsulten kommenterar: "En navigering som vittnat om en viss fatalism." Motorskonaren *Ingemar* om 170 ton dw grundstöter: "Vårdslös navigering från befälhavarens sida." Motorskonaren *Tessy* om 585 ton dw grundstöter: "Vårdslös och försumlig navigering." Galeasen *Stella* om 62 ton dw strandar: "Befälhavaren försummade att loda." Motorseglaren *Leckö* av Lidköping om 408 ton dw kolliderar vid insegling till Falsterbokanalen med ångaren *Triton* av Helsingborg om 3 200 ton dw: "Befälhavaren på *Triton* vägrade följa lotsens råd." Motorseglaren *Anita* om 115 ton dw

tar in vatten efter grundkänning: "Befälhavaren tillsatte en alltför oerfaren man att sköta navigeringen, medan han själv gick under däck."1[2]

(3) En båt är byggd av människor. Hon opereras på havet av människor. Hon leds från land av människor. Om en båt sjunker och om olyckan inte beror på krigshandling eller sabotage kan varken väder, vind eller vågor klandras. Varje fartygsförlust som inte beror på sabotage eller sjökrig är ett handhavandefel, såsom felnavigering, okunnighet, ödesdigert risktagande, otillräcklig kännedom om brister ombord, dåligt underhåll av skrov och maskiner. *Kinnekulle* och *Iwan* var alltför för tungt lastade när de lämnade kaj. De gick ut i hård vind och hög sjö väl vetande att klokare kaptener valde att avvakta bättre väder. Redan innan lotsen lämnat *Kinnekulle* i Utska fick fartyget bottenkänning. Befälhavaren avbröt inte resan, varav följer att han inte säkert visste om *Kinnekulle* var tät eller om bottenlaget skakat sönder något i maskin. Att fortsätta resan som om inget hänt är desto mer remarkabelt, då både sunt förnuft och Sveriges sjölag påbjuder resans avbrytande vid varje bottenkänning, om inte annat så för att utröna eller utesluta eventuella skador.

I ett anfall mellan galenskap och klarsyn skriver Aftonbladet 11 febr. 1953: "Det finns två alternativ som kan ge förklaring till fartygets (*motorskonaren Dan's*) försvinnande. Antingen har det prejats och sänkts av ryska krigsfartyg eller också gick skonaren under i den hårda stormen." (*Min parentes.*)

Det kom surt efterpå. På en enda vecka i januari 1963 förlorade *Kinnekulles* redare tre fartyg. *Östanhav* sjönk 16 januari 1963 femton sjömil söder om Öland, två man omkom. *Vestanhav* sjönk 17 januari 1963 i Zatoka Gdańska. Besättningen räddades. *Thuntank VII* slog runt i Nordsjön 22 januari 1963. Alla ombord drunknade.

1[2] - Samma öde och samma slut drabbade *Kinnekulle* 1975. Hon hette då *Condor* och gick på grund utanför Väderöarna därför att befälhavaren tillsatte en alltför oerfaren man att sköta navigeringen, medan han själv gick under däck.



Östanhavs kapten Göran Mörby, jungman Sven Olof Berntsson och lättmatros Tommy Wallin i kamp mot sjön, fotograferad från m/f Ingas däck. Istället för att fotografera nödlidande borde fotografen klättrat ner för lejdaeren och lagt livlinor om de våta och stelfrusna skeppsbrutne sjömännen. När fotot tas har två man bara minuterna kvar att leva. Fotot är ett skrämmande exempel på dålig säkerhetskultur ombord på det bärgande fartyget. Ur Jean Märby's klippalbum. Fotograf okänd.

Två veckor senare, 6 februari 1963, förlorar *Iwans* redare sitt andra fartyg. M/f *Anna Greta* trotsade isvarningar. Under gång i is sprang hon läck och tog in vatten. Besättning fick tross över till m/f *Ostkust*. Bogseringen började bra men trossen brast. *Anna Greta* sjönk. Alla överlevde (Ny Tid 7 febr. 1963).

För den oinvidige kan det tyckas märkligt att redarna till de båda sjörövade fartygen, motorseglaren *Kinnekulles* och s/s *Iwan* under loppet av tre vinterveckor 1963 förlorar fyra skepp. Märkligt? Nej. Bristande fokus på sjösäkerhet 1948 rättades aldrig. Fokus låg mer på polska pirater än på sjösäkerhet. Sextiotvå svenska fartyg totalförliste mellan 1958 och 1963. Fyra av dessa skepp ägdes av de två rederier som redade *Kinnekulle* och *Iwan*.

Låt mig avsluta denna artikel med en hyllning till Polen och de arbetare som barfota slet i polska kolgruvor just bara för att Sveriges folk inte skulle frysa om vintrarna det första efterkrigsåren.

"Polackerna har gjort storverk genom att snabbt få i gång sin rekordstora kolexport och dessutom stor import av svensk malm ... Vad förhållandena i hamnarna f. ö. beträffar, så är det ingen fara, men det är klart, uppträder man onyktert så tar man stora risker." (Nautisk Tidskrift 1949:221, ur artikeln 750 resor på Polen med samma fartyg.

Referenser:

Appelqvist Örjan 2000, *Bruten brygga. Gunnar Myrdal och Sveriges ekonomiska efterkrigspolitik 1943–1947*. Satérus förlag. Stockholm.

Gyllin Yngve 1964, *Förbund på sju hav. Händelser och gestalter i sjöfartens historia*. Svenska sjöfolksförbundet. Göteborg.

Gyllin Yngve 1953, *Över gränser och oceaner*. Framtidens bokförlag. Malmö.

Karlsson, Birgit 1992, *Handelspolitik eller Politisk Handling: Sveriges handel med öststaterna 1946-1952: Meddelanden från Ekonomisk-historiska institutionen vid Göteborgs Universitet 66*. Göteborg.

Olsson, Sven-Olof 1988, Swedish-Polish trade negotiations at the end of the Second World War and their results. *The Scandinavian economic history review*. Vol. xxxvi nr 2 1988 pp. 30-41. Jyväskylä.

Tidningar/tidskrifter

Svensk Sjöfarts Tidning 1949.

Sydsvenska Dagbladet 28 febr. 1948

Aftonbladet 1953 11 febr.

Expressen 1948 22 febr. 1948, 24 febr.

Nautisk tidskrift 1945, 1946, 1949

Ny tid 7 nov. 1963

Wikipedia

Engelska Wikipedia: *Strike wave of 1945-46*.

FÖRFATTARPRESENTATION

Gösta Bågenholm är fil.dr. och sjökapt. "Pappa seglade kol på Östersjön", berättar Gösta. "Hemma gick vi i ständig ängslan för stormvarningar, drivminor och Östersjöpirater. Mammans nerver svek. När hon skrek ut sin skräck och ängslan, brottades hon ner av ambulansmän, tvångsinskrivs på mentalsjukhus och lugnades med elchock. Barndomsoro för pappa, minor, vrak och röda pirater till trots, julen 1959 arbetade pappa och jag på samma Kinnekulleskepp som förlorat sin besättning 1948."