

SVENSK SJÖFART FÖR 100 ÅR SEDAN

Eric Hallberg

Eftersom jag har tillgång till äldre årgångar av Nautisk Tidskrift, så var det lockande att läsa vad som var aktuellt 1920. Nautisk Tidskrift gavs ut av Sjöbefälsföreningen vilket ju påverkar ämnen som behandlas och åsikterna om vissa händelser och beslut. Tidskriften upphörde 2011.

År 1920 var första världskriget slut, men någon fred mellan de krigförande hade inte kommit till stånd, så optimismen efter krigsslutet hade dämpats en del. Efter kriget tog dock den tekniska utvecklingen stora steg, inte minst när det gällde radiotekniken som förutom för kommunikation kunde utnyttjas för positionsbestämning. När det gäller varvsindustrin började svetsningstekniken komma igång och fartygen kunde drivas med olja i stället för kol. Även ångfartyg kunde vara oljeeldade. När det gällde livet ombord kom också en hel del nya tankar och bestämmelser att bli aktuella.

Kriget kom också under efterkrigstiden att göra sig påmint genom att orsaka fler sänkningar på grund av minor. Under 1919 förolyckades tolv svenska fartyg till följd av minolyckor. Antalet totalhaverier under det året var högt: hela 54 totalförluster, och 111 personer saknades i samband med haverierna.

Den optimism som berodde på att kriget tagit slut kom under 1920 att ersättas av en tilltagande pessimism som berodde på den begynnande ekonomiska depressionen. Fraktmarknaden minskade påtagligt och raterna sjönk rejält samtidigt som bunkerpriserna också ökade kraftigt. Det ökande kolpriset var kanske en förklaring till att Transatlantics *Kratos* tog en last med kol från Sydafrika till Göteborg. Arbetslösheten bland sjöfolk ökade: i exempelvis Göteborg hade man under april haft 527 platssökande till 460 lediga platser. Denna utveckling kom att förstärkas under de kommande åren.

LIVET OMBORD

Flera stora besättningsrelaterade ämnen togs upp till behandling under denna tid: förslag till en ny sjömanslag, bemanningsföreskrifter och arbetstider för sjöfolk. Sjömanslagen antogs under 1922. Bemanningbestämmelserna var tämligen komplicerade och detaljerade. Arbetstiderna till sjöss behandlades både i Sverige och internationellt under den så kallade Genuakonferensen, som en internationell arbetsorganisation var ansvarig för. Hela 48 länder var medlemmar i organisationen.

Förslaget var att begränsa den dagliga arbetstiden till 8 timmar, sex dagar i veckan. Detta kunde man emellertid inte enas om.

Ett annat ämne som även i dagsläget är aktuellt var kvinnors yrkesverksamhet till sjöss. Tidigare hade det funnits ganska många kvinnor bland kökspersonalen ombord på båtarna, antagligen för att de fick mindre i lön än män, men nu blev deras möjligheter att arbeta ombord på båtar starkt beskuren. Märkligt nog finns det flera dikter i tidningen som behandlar denna fråga, både ur mans- och kvinnoperspektiv. En orsak till att kvinnor inte längre hade samma möjlighet till arbete ombord var troligen att arbetslösheten för ombordanställda ökade kraftigt under året. Kvinnorna till sjöss hade också en egen organisation: Sjöfarande kvinnors förening.

Man anar att bostäderna ombord ofta under denna tid inte var så värst tilltalande. Skeppstjänstkommitterade presenterade under året ett förslag till bostadsförordning som bland annat begränsade antalet inhysta i samma hytt till två personer. Var fartygets bruttodräktighet under 400 ton kunde dock hela manskapet inhysas i samma hytt eller skans. Vidare skulle samma hytt ha luftväxlingsanordningar samt vara försedda med fönster samt artificiell belysning. Dessutom skulle skott och tak målas i ljus oljefärg. Även sjömannasjälén skulle få bättre förutsättningar och i riksdagen motionerades om statsunderstödda bibliotek ombord på fartyg för att leda sjömannens håg från *"hamnstädernas ruskiga bordellkvarter"* till *"livets ljusare sidor."*

SKEPPSBYGGNAD OCH VARV

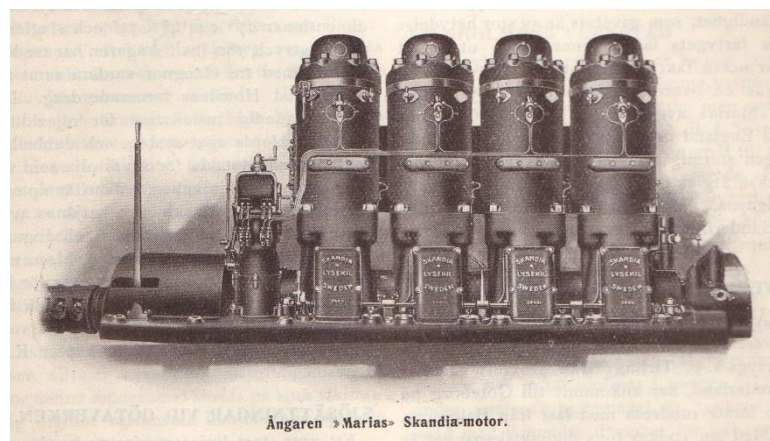
Vid den här tiden var de svenska varven många. Speciellt var att flera skeppsvarv i Stockholmsregionen byggde fartyg i betong. Detta berodde antagligen på att plåt till fartygsbyggnation under kriget blivit allt för dyrbar och svår att komma över. Flera mindre specialvarv med inriktning på att bygga båtar av betong fanns under denna tid. Även traditionella skeppsvarv som Bergsunds Mekaniska Verkstad byggde betongfartyg.

Annars var det i huvudsak stålfartyg som byggdes, även om en del träfartyg och kompositbåtar framställdes. Under 1919 byggdes vid svenska varv 70 ång- och motorfartyg, varav sextiotvå i stål och åtta av trä, därutöver tre segelfartyg i trä.

En viktig teknisk utveckling för skeppsvarven var svetsningen som nu började bli alltmer nyttjad inom varvsindustrin. Det var inte i första hand vid nybyggnation som den utnyttjades utan för olika reparationer, framförallt när det gällde ångpannor och olika axlar, exempelvis propelleraxlar. Man hade börjat med denna teknik redan 1904 i Göteborg, och sedan dess hade man där exempelvis reparerat 2 068 ångpannor med svetsning. Att svetsningen skulle komma att användas vid nybyggnation av

fartygsskrov låg inte långt borta. Göteborgsföretaget ESAB (Elektriska svetsningsaktiebolaget) som utvecklade svetsningstekniken var i gång med ett helsvetsat fartyg, en demonstrationsbåt som sjösattes under 1921 och som gavs namnet *ESAB IV*. Det är dock intressant att det första svetsade lastfartyget sjösattes i Birkenhead vid Cammell Laird Shipyard under 1920. Fartyget gavs namnet *Fullager* och var dessutom försett med dieselmotor (se artikeln om *Fullager* som finns på Länspumpens hemsida).

En annan teknisk nyhet som nu skulle komma att bli alltmer betydelsefull var dieselmotorn. Flera större fartyg som byggdes försågs med sådana, och vissa äldre ångdrivna båtar utrustades också med dieselmotorer eller tändkulemotorer. Exempelvis försågs ångaren *Maria* från Karlstad med en Skandiamotor.



Ångaren »Maria» Skandia-motor.

Oljan blev nu alltmer betydelsefull; olika bunkringsstationer började etableras och ett bunkringsföretag bildades, där bland annat Dan Broström och Gunnar Carlsson var bland initiativtagarna. Tydligt var det avsevärt billigare att bunkra olja i USA än i Europa. Den engelska oljeeldade Atlantångaren *Aquitania* bunkrade alltid i New York för en rundresa. Man började redan då fundera på hur länge oljan skulle räcka, men tröstande ord förmedlade: "Så påstå dock fackmännen, att ingen fara föreligger inom det närmaste århundradet för något utsinande av jordens oljeförråd." Och det stämde ju väl!

Två stora ångdrivna linjefartyg levererades under året från varvet i Doxford (William Doxford & Sons Ltd) i Sunderland; *Sydland* (10 800 ton dödvikt) till Broströms Rederi AB, och systemen *Anten* till Rederi AB Transatlantic i Göteborg. De var då de största fartygen i den svenska handelsflottan, men det fick de inte vara särskilt länge; senare under året sjösattes motorfartyget *Formosa* vid skeppsvarvet Burmeister & Wain i Köpenhamn för Broströms Rederi AB. Hon hade en något högre dödvikt, 11 000 ton. Ett annat nybyggt fartyg för Rederi AB Transatlantic levererades

från Götaverken, motorfartyget *Elmaren* (8 400 ton dödvikt). Man hade lagt ner mycket arbete på att göra inredningen komfortabel i överensstämmelse med bostadsutredningens förslag: *Det övriga manskapet logerar två och två i stora och ljusa hytter. Dessutom finns här rymliga mäsrum, bad- och tvättrum samt WC för motormän och däckfolket. Till logementen leda elektriskt drivna fläktar för att göra vistelsen i varmare klimat mer behagligt.* I övrigt noteras att på bryggan har en gyrokompass installerats och att det i navigationshytten finns en Paulins patentlogg. *Elmaren* var dessutom utrustad med trådlös telegraf.

Under året levererades också motorfartyget *Finn* till Sveabolaget från Finnboda Varf i Nacka. *Finn* hade en dödvikt om 2 860 ton och var bolagets första dieselfartyg, och speciellt var att hon hade två dieselmotorer. Fartyget kom att få en lång historia och skrotades först under början av 1970-talet.

PASSAGERARFARTYG

Under 1920 levererades Canadian-Pacificångaren *Virginian* till Svenska Amerika Linien, och namnet ändrades till *Drottningholm*. Hon hade under första världskriget använts som hjälpkryssare, och i samband med det demonterades inredningen. Efter krigsslutet renoverades fartygets inredning till ett skick som passade ett passagerarfartyg under denna tid. Hon hade kapacitet för runt 1 500 passagerare.



Förutom *Drottningholm* var också *Stockholm* sysselsatt i Amerikatrafiken. Under årets första nio månader hade man totalt transporterat 14 640 passagerare inom denna trafik. En speciell händelse som inträffade var att *Stockholm* under hemresan från New York i mars 1920 kolliderade med ett mindre isberg utanför Newfoundland och fick skador i bogen. Det var dock inte allvarligare än att en provisorisk tätning höll ända till ankomsten till Göteborg, där fartyget reparerades.

Svenska Lloyds *Patricia* hade under ett år legat för ombyggnad vid Lindholmens Varv. Det var främst inredningen som fräschades upp. *Patricia* som sysselsattes i Englandstrafiken på Newcastle hade kapacitet för 203 passagerare: 137 i första klass, 44 i andra, och 33 i tredje.

TEKNIK

Under den här tiden gjorde tekniken stora framsteg förutom själva skeppsbyggnationen, där svetsningen kom att bli mycket viktig, liksom att fartygen försågs med oljedrivna maskiner eller motorer. Det var framförallt olika tillämpningar av radiotekniken som kom att bli mycket betydelsefulla, inte bara för kommunikation utan också för säkerheten till sjöss då man med radions hjälp kunde bestämma sin position med hjälp av radiofyror.

Det var tydligen obligatoriskt för utländska fartyg över 1 600 ton brutto att ha en telegrafist ombord när man befann sig i engelska vatten, något som svenska ambassaden i London sökte om uppskov för. Men trots detta låg radiotekniken i tiden och många telegrafister utbildades i Sverige. Det var också vanligt att styrmän hade kompetens som telegrafister, vilket var ekonomiskt gynnsamt för rederierna. I början av 1920 var trådlös telegraf installerad i runt 100 svenska fartyg.

Radiopejlingen började också bli utnyttjad under den här tiden. Metoden som användes då var att fartyget via radio kontaktade landbaserade stationer som pejlade in fartyget.



Vinga fick en pejlingsstation under 1919. Ett fartyg som ville pejlade från Vinga fick kontakta radiostationen på Nya Varvet som i sin tur med trådtelegraf kontaktade stationen på Vinga. Nya varvet bad därefter fartyget att under några minuter avge en bestämd signal som pejlades från Vinga. Därefter telegraferades pejlingen till Nya Varvet som med radiotelegram vidarebefordrade pejlingsresultatet till fartyget. En ganska komplicerad process! Genom att två stationer lämnade uppgifter om bäringen kunde man alltså bestämma sin position, men ofta nöjde man sig med svar från en station. Den här typen av pejling kom att ersättas av annan där man från fartyget pejlade in stationer som sände ut signaler. Antalet pejlstationer kom att öka under åren och det förenklade krysspejlingen. Andra områden där radion kunde användas var väderrapportering och automatisk sändning av trådlösa nödsignaler.

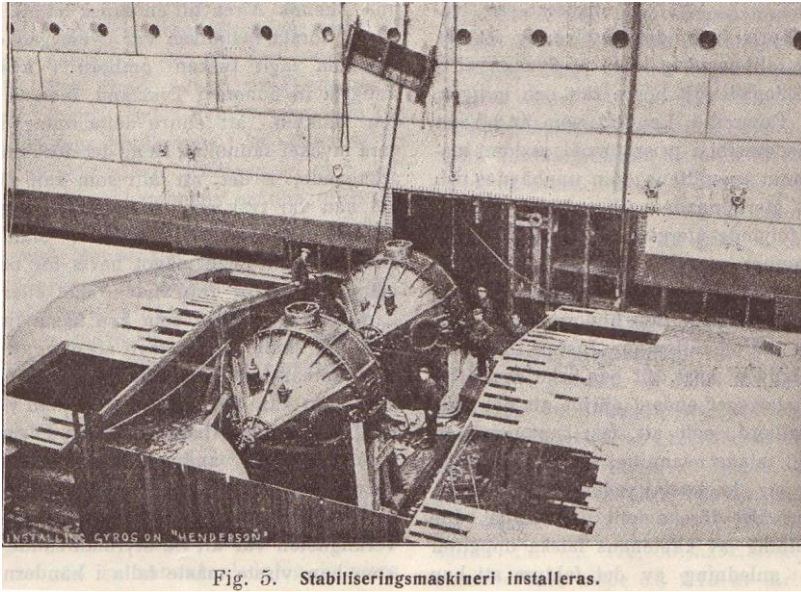
Även i andra sammanhang kom nya tekniska lösningar, exempelvis inom avståndsmätning och styrkontroll. Avståndsmätarna liknade en kikare med linser i varsin arm med ett ganska långt avstånd emellan sig. Genom att ändra vinkeln emellan dem sammanföll bilden och då kunde avståndet till föremålet bestämmas. Troligtvis hade dessa apparater ett förflutet ombord på örlogsfartyg. Styrkontrollapparaten visade helt enkelt roderutslagen och ritade upp dem på en pappersremsa. Dessa två apparater fick inte något större genomslag.

ANNAN TEKNIK

Förutom radioteknikens tillämpningar dök det upp andra teknikaliteter för sjöfarten under denna tid. Till skillnad från radiotekniken hade de inte så lång livslängd.

Kitchenrodret gavs sitt namn efter konstruktören, engelsmannen John G. A. Kitchen. Rodret bestod av två böjda och svängbara metallplåtar som omgav propellern. Rodret manövrerades från bryggan och genom att variera deras läge kunde fartyget givetvis styras, men man kunde också genom att föra ihop de två plåtarna akter om propellern åstadkomma att fartyget backade.

En annan typ av utrustning som konstruerades under denna tid var ett gyroskop som skulle användas för att motverka fartygs krängande genom att de inte följde med i krängningen utan motverkade den genom att hålla sig vertikalt. Exakt hur det hela kom att fungera är det svårt att hitta uppgifter om. I ett fartyg på 10 000 ton skulle det behövas två gyroskop som vägde 25 ton vardera. Denna uppfinning verkar inte ha haft någon större genomslagskraft, men andra metoder för att undvika krängningar kom att dyka upp senare: kommunicerande tanksystem och stabilisatorer. En fördel var kanske att dessa inte vägde så mycket och antagligen inte var lika känsliga mekaniskt.



En något mer jordnära teknik som presenterades var att använda sandblästring för att avlägsna rost i stället för den vanliga rostskrapningen och knackningen. Exakt hur vanlig denna metod blev ombord på båtarna vet jag inte, men jag gissar att den kom att användas en hel del på varven.

HUR GICK DET SEDAN?

På den allra första sidan i den samlade årgången finns en krönika med titeln: *Vid årsskiftet. Här står det bland annat: Hopplös och mörk ter sig framtiden, meningslösa det stora offren. Men mänskligheten är seg. De förtryckta folken skola åter resa sig. Nya släkten skola stå upp, som av världskriget draga de lärdomar, vilka skymmas av hat och hämndbegär.*

Dessa förhoppningar kom inte att förverkligas, tyvärr. Depressionen kom att förvärras, och avslutningen av den kom omsider att övergå i ett nytt världskrig.