KSM - bulletinen
Medlemsblad Kalmar Sjöfartsmuseum

Ordförandens spalt

En glad nyhet kom i början av året! Länsstyrelsen beviljar oss bidrag att renovera museets fasad och det är ett omfattande arbete som ska göras. Många kunniga menar att Sjöfartsmuseets fasad är en av de vackraste i sitt slag. Inte bara i Kalmar utan i hela länet. Det förpliktigar. Arbetet ska starta så snart som möjligt.

Det har blivit svårare för museet att hitta kanaler där vi kan nå ut till intresserade och i annonser, till en rimlig kostnad, berätta om vår verksamhet. Vi har därför satsat på vår hemsida som regelbundet uppdateras.
www.kalmarsjofartsmuseum.se .

Vi har också en Facebook sida med åtskilliga följare.
Men det kanske bästa sättet att nå ut är att för vänner och bekanta berätta om museet. På så sätt har vi fått flera gruppbesök från olika föreningar till Sjöfartsmuseet. Hjälp gärna till att locka ännu fler besökare.

I detta nummer av Bulletinen kan vi läsa om Briggen Gerda. Anders Nilson, som skrivit en bok om fartyget, berättar här om hennes historia illustrerat med hans porträtt av Gerda.
Under rubriken "En fartygs-förlisning" redogör Manne Dunge för hur man söker efter kunskap om sjöfolk och fartyg i arkiven.
På sista sidan finns kallelse till Sjöfartsföreningens årsmöte och programmet den 6 maj klockan 18.

Notera att museet har nytt telefon-nummer: 072-647 11 57 .

Claes Wollentz

KSM-bulletinen
Nr. 62 - 2026
Redaktör & ansvarig utgivare Claes Wollentz

Briggen Gerda

Briggen Gerda av Pataholm var under slutet av sin levnad ett av landets mest omtalade segelfartyg. Hennes berömmelse vilade främst på att hon lyckats överleva så länge som hon gjorde, även om slutet inte blev så vackert.

Gerda sjösattes i Gävle år 1869 och där slutade hon också sina dagar 90 år senare. Hon var då världens sista seglande handelsbrigg. Gerda var länge hemmahörande i skilda hamnar på västkusten och seglade mestadels i nordsjöfart, även om hon gjorde avstickare till Madeira och Oran i Algeriet. År 1923 köptes Gerda till Pataholm av ett partrederi med 14 delägare. Störst ägarpart hade skepparen Pehr Ohlsson och han utsågs därmed till briggens befälhavare.

Pataholm var då landets minsta köping och hade upplevt sin egentliga storhetstid som sjöfartsort under senare hälften av 1800-talet, men ännu en bit in på 1900-talet var seglationen livlig här. Anledningen var främst exporten av trävaror, framför allt pitprops till de engelska kolgruvorna. Under de sju år som Gerda hörde hemma här seglade hon emellertid enbart i östersjöfart och drog virkeslaster från Norrland till hamnar i Danmark. Och det betydde ganska korta seglationssäsonger, eftersom isen inte gick upp längs norrlandskusten förrän långt in på våren.

Gerda var vid det här laget till åren kommen och något uppseglad, men klarade sig hyggligt ändå. Någon snabbseglare hade hon aldrig varit. Då hon med virkeslaster från Norrland skulle kryssa sig ner genom Bottenhavet kunde det gå lite trögt.

De breda bogarna satte tungt i sjöarna och bromsade och högre än sex streck från vinden kunde hon inte komma. Med någon eller i värsta fall några strecks avdrift blev det inte vunnet mycket på varje slag.

De flesta av resorna skedde utan större dramatik, men år 1927 höll det på att gå riktigt illa. Med en last av vattendränkta sparrar från Luleå var hon på resa till Struer i Danmark då skrovet började läcka svårt i den grova sjön. Trots att besättningen slet vid pumparna steg vattnet i lastrummet och eftersom sparrarna redan var sura kunde besättningen inte räkna med att Gerda skulle hålla sig flytande på lasten. Man bärgade alla segel utom märsseglen och surrade ratten för att Gerda själv skulle segla sig ur fartygsstråket, varefter besättningen gick i livbåten. Men Gerda sjönk aldrig och medan besättningen räddades ombord i fyrskeppet Svenska Björn siktades Gerda av ångaren Wilton, som bogserade in henne till Sandhamn. Efter reparationer på varv kunde briggen fortsätta sin färd mot Struer, men den resan blev säsongens enda och resulterade i stor förlust för rederiet.

Tre år senare var seglationerna över för Gerdas del. Skeppare Pehr Ohlsson, som då var ensam ägare till briggen, ankrade upp henne i viken nedanför Pataholm. Under sex hela år låg hon här, omsorgsfullt ompysslad av sin ägare, som samtidigt ivrade för att hon i sin egenskap av den allra sista handelsbriggen skulle bevaras. Och han lyckades. År 1936 såldes hon till Gävle, där hon en gång byggts, för att bevaras som museifartyg. Det började bra, men slutade illa.

Som ny ägare stod Gestriklands Kulturhistoriska Förening och Gerda ställdes under Gävle museums vård. Det visade sig snart bli alltför kostsamt för föreningen att ha ansvaret för briggen och år 1943 överlämnades hon till Gävle stad. Alla fartyg, vare sig de ligger stilla eller är i trafik, kräver ständigt underhåll och här brast det.
Efter alla vackra ord och stolta framtidsplaner skrevs snart om den upprörande vanvården av Gerda som en komplett skandal för Gävle stad. År 1947 sjönk fartyget vid sin kajplats. Hon bärgades, riggades ner och bogserades till en mer undanskymd plats i hamnen. Några år senare sjönk hon igen och bärgades åter, men snart hade staden tröttnat på alla bekymmer med den sargade gamla Gerda. Det hela slutade med att man år 1959 först försökte elda upp vad som återstod av den en gång så stolta briggen, varefter man sprängde resterna i luften.

I Gävle kunde man emellertid inte glömma Gerda och 1993 bildades en ideell förening för att bygga en kopia av briggen. Två år senare sträcktes kölen och under fem år sysselsattes 800 arbetslösa med att som beredskapsarbete skapa den nya Gerda och resultatet blev därefter. Efter sjösättningen år 2000 kryssade hon med betalande passagerare under 10 år innan reparationskostnaderna för att hålla henne flytande drev föreningen i konkurs. Gerda såldes år 2010 till Finland, där problemen fortsatte innan hon slutligen sjönk år 2023.

Anders Nilson

En fartygsförlisning

På sjöfartsmuseerna får vi då och då frågor om släktingar som varit sjömän och som man söker uppgifter om. Vi försöker hjälpa till, antingen genom att besvara frågorna, eller att berätta hur man hittar dessa uppgifter. Detta är ett sådant ärende. Kanske kan det vara intressant för andra att veta vilka möjligheter det finns att söka efter sjömän.

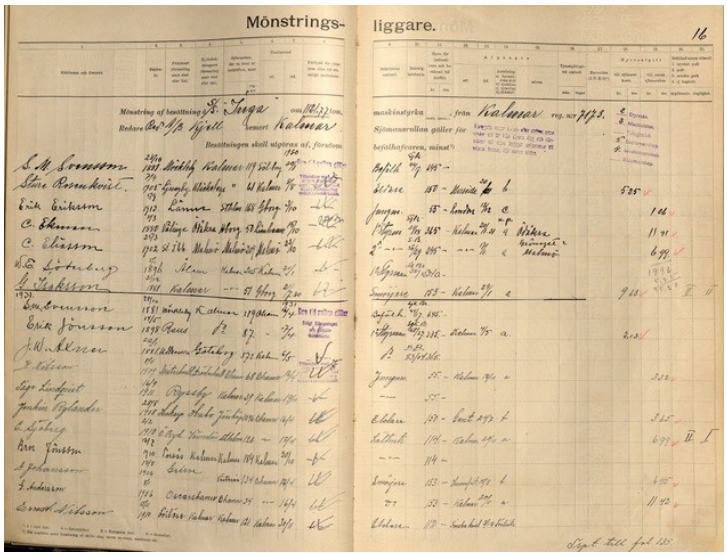
Min gamla seglingskompis på Stensö, Hans Martinsson, ringde mig en dag i höstas och frågade om vi på Kalmar Sjöfartsmuseum kunde hjälpa honom att ta fram uppgifter om en sjöolycka som hans svärfar varit med om. Hasses svärfar som hette Ernst Hjalmar Nilsson, hade varit till sjöss på 1930-talet, och berättat om en svår förlisning vid finska kusten som han hade varit med om. Hasse var nu intresserad av att veta lite mer om denna historia.

Ernst Hjalmar Nilsson som värnpliktig under krigsåren

Jag insåg att det inte var så lätt att hitta rätt sjöolycka bara utifrån de vaga uppgifterna om tid och plats. Man måste först veta på vilka fartyg som Ernst Hjalmar Nilsson varit mönstrad på. Jag tog därför kontakt med Riksarkivet i Göteborg / Landsarkivet och bad dem söka efter honom i Centrala Sjömansregistret som de förvarar. Det är ett centralt register på alla svenska sjömän, men det innehåller bara uppgifter från tiden 1939 till 1984. Men det är ett lätt sökbart register där man utgår från födelsedatum och namn. De hjälpte mig att mot betalning ta fram kopior.
Men på registerkortets baksida finns inga uppgifter om mönstringar. Bara hur långa tider som Ernst Hjalmar Nilsson varit mönstrad. Eftersom han således inte varit mönstrad 1939 eller senare fick jag söka i Kalmar Sjömanshus arkiv efter äldre uppgifter. Detta arkiv är nu digitaliserat och man kan själv söka det i något som heter Arkiv Digital, men där måste man betala för ett relativt dyrt medlemskap. Så jag kontaktade Riksarkivet i Vadstena som handhar arkivet från Kalmar Sjömanshus. Med samma uppgifter som tidigare, födelsedatum och namn, fick jag, mot betalning, kopior av av tio mönstringar, ommönstringar eller avmönstringar.

1928 11/6 Påmönstrad. Här saknas befattning och fartyg.
1928, 20/6 Påmönstrad s/s Gusten av Malmö som eldare. Avgången 27/11 1928
1929 27/5 Påmönstrad m/s Kalmarsund IX från Kalmar som jungman. Avgången i Kalmar 4/7
1929, 21/9 Påmönstrad s/s Alfa som jungman av Helsingborg. Avgången i Helsingborg 3/12 1929
1930, 14/3 Avmönstrad s/s Alfa i Marseille som lämpare
1930, 14/3 Ommönstring på s/s Alfa i Marseille som eldare,
1930 2/9. Påmönstrad s/s Dania från Stockholm, som eldare. Avgången i Kalmar 19/1 1931
1931 30/11 Påmönstrad s/s Inga av Kalmar, Red AB Kjell. som eldare. Avgången svenska kusten, 3/12, förlist.
1932 30/11 Påmönstrad s/s Drottning Sophia av Stockholm, som smörjare och eldare. Avmönstrad 15/4 1933
1933 15/4. Ommönstrad s/s Drottning Sophia av Stockholm, som smörjare och eldare. Avgången i Kalmar 7/2 1934

I ovanstående uppställning saknas ju vissa tider och det är osäkert om Ernst Hjalmar Nilsson varit ledig då eller om hjälpen från Vadstena missat honom vid kopieringen. Men som synes anger en av mönsternotiserna att han den 30/11 1931 blivit påmönstrad som eldare på s/s Inga av Kalmar som den 3/12 förlist. Här hade jag nog lite tur för det är inte säkert att alla förlisningar noterats av sjömanshuset.



Mönsterliggaren för s/s Inga, rederi AB Kjell Kalmar.

För att få uppgifter om s/s Inga kontaktade jag Sjöfartsmuseet i Göteborg som genom sina registerkort på fartyg gav mig en hänvisning till en artikel i Svensk Sjöfartstidning med följande text:

Kalmarångaren ”Inga” förlist i Ålandshav

En ohygglig sjöolycka inträffade i fredags i södra delen av Ålands hav, i det att Ångaren ”Inga” av Kalmar som var på resa i barlast från Kalmar till Kotka, strandade under hård storm och snötjocka mellan Utö och Venögrundet i Åbo yttersta skärgård.

Strandningen ägde rum vid ½ 2-tiden natten till fredagen, cirka 2 sjömil sydväst från Holmbåda.

Kalmarångaren ”Inga” förlist i Ålandshav.

Ångaren ”Inga” av Kalmar.

Kort efter strandningen sprängdes akterskeppet, varför besättningen, uppgående till 15 man, nödgades uppehålla sig i navigationshytten.

Här måste man nu tillbringa inemot 60 timmar, innan hjälp anlände.

De första som observerade den nödställda ångaren, voro två fiskare, som upptäckte haveristen på lördag eftermiddag. På grund av den svåra stormen kunde de dock icke göra något för de skeppsbrutna, men underrättade skärgårdsbor, vilka slutligen på söndagseftermiddagen med en större motorbåt lyckades taga sig ut till vraket.

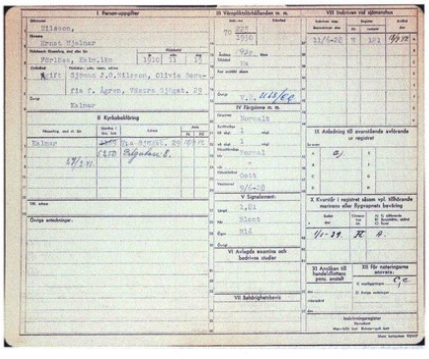
Besättningen togs med stora svårigheter ombord. Härvid inträffade en olycka, som krävde ett människoliv. Andre styrman och andre maskinisten skulle söka från båten medtaga något av sina tillhörigheter, men härunder spolades maskinisten, Alfrid Davidsson, av en störtvåg överbord och försvann i djupet.

Vid Venö togos de räddade på måndagseftermiddagen ombord på Hangö livräddningsbåt, men transporten denna måste ske med en mindre båt. De räddade måste så gott som alla bäras ned till stranden.

”Inga” är byggd i Helsingör 1907. Den var ursprungligen dansk och hette då ”Daneholm”. Hon lastade c:a 2000 ton och inköptes av det Jeansonska rederiet 1925.

Jag vet att Hans Martinsson blev nöjd med att få denna dramatiska berättelse om den tragiska sjöolycka som hans svärfar varit med om.

Manne Dunge.



Kalmar Sjöfartsförening

Välkommen till vårt årsmöte onsdagen den 6 maj klockan 18. (Se bifogad kallelse.)

Även om det gått några månader på det nya året önskar jag alla medlemmar ett Gott Nytt Sjöfartsår.

Och, det ser ut att bli ett gott år då inte mindre än 65 beställningar av nya svenska fartyg finns på olika varv i världen, de flesta i Kina. Bla har Wallenius 14 PCTC-fartyg bland dessa. Merparten av dessa kommer att få svensk flagga i aktern samtidigt som ett antal rederier flaggar tillbaka sina fartyg till svensk flagga. Stena och Wallenius är bäst. Ex kommer rederiet Sirius att sätta svensk flagga på alla sin kommande sju tankers!

Det här låter bra och då är det viktigt att vår fina Sjöbefälsskola får fortsätta leva som den alltid gjort nämligen att styra sig själv och inte tas över av någon obekant teknisk fakultet i inlandet. Det pågår inlägg från olika håll om detta!

Vårens två föreläsningar inom Öppna föreläsningar har redan varit när du läser detta. Det blev bra två föredrag i vår. Vi hade även planerat ett uppföljningsmöte om Tärntanks nybyggen med segel men var tvungna att flytta detta till hösten då leveransen av det fartyg där Chiefen Robert Friberg är ombord och som var hos oss förra året och berättade om rederiets planer. Vi vill ju gärna att Robert kommer tillbaka och berättar om hur det blev. Det blir nu första mötet till hösten i september. Information från rederiet säger att ”det ser bra ut!”

Under vårt årsmöte den 6 maj får vi lyssna till Pär Karlsson som är lärare på skolan. Ämnet blir ”sjöfart och miljö” och där Pär bl a kommer att berätta om nyttan med rotorsegel på moderna fartyg.

Kallelse till årsmötet finns som bilaga till denna Bulletin. Välkommen då! Allt blir som vanligt: lokal, program, årsmöte och ett föredrag följt av ”öl och macka”.

I övrigt noterar vi att för första gången på länge avrådde Sjöfartsverket nyligen sjöfarten från genomfart i Kalmarsund pga is. Senast det begav sig med en rejäl avrådan var väl 1987 då Hela Östersjön täcktes av is. Däremellan har vi haft ett par kortare avstängningar såsom under vintrarna 2006 - 2011 och 2021. Om Chat GPT har rätt?

Som ung elev på ”praktiskan” under 50-talet var jag så gott som varje dag ombord i BB EBBE. När sjöfarten i sundet efter avstängning skulle återtas var det EBBE som bröt isen inledningsvis. EBBE tog fart, körde upp på iskanten, blev liggande med slagsida på isen och så småningom sjönk hon tillbaka till vattnet tack vare egen tyngd. Backade tillbaka ett stycke och tog ny fart, upp på isen, om och om igen! Det pågick timma efter timma och jag undrade varje gång ”hur länge håller hon?”
Men, det gjorde hon och sjöfarten kunde återupptas! Vi hade också postångaren Öland i sundet då och som var en bra isbrytare.

Vårt sjöfartsår har nu inletts med två öppna föreläsningar, vi håller årsmöte i maj och kör tre öppna föreläsningar till hösten. Under tiden är museet öppet söndagar under vår och höst och varje dag under sommaren. Alltid mellan 12.00 och 16.00.

Sist men inte minst så blir mitt barnbarn Ella och som varit hos oss och berättat om sina praktiker klar sjökapten den 5 juni. Det blir ett fint tillfälle! Fyra år går fort - efteråt!

Hälsar Rolf B Bertilson
Ordförande Kalmar Sjöfartsförening

Stiftelsen Kalmar Sjöfartsmuseum

Kontaktpersoner för Kalmar Sjöfartsmuseum är:

Ordförande: **Claes Wollentz** tel 0733-40 50 12
Skattmästare: **Anita Sandström** tel 070-259 46 33
Sekreterare: **Manne Dunge** tel 0733-30 92 49

Kalmar Sjöfartsmuseum finns på Södra Långgatan 81, 392 31 Kalmar.

Museet är öppet söndagar kl 12-16. (Stängt vid större helger som till exempel midsommar.)

Sommarsäsongen 28 juni - 23 augusti har museet öppet dagligen kl 12.00 - 16.00.

Aktuella öppettider se museets hemsida. För bokning av besök, ring 072-647 11 57 (OBS nytt nummer.)

Museet drivs ideellt och vi har inte regelbunden bemanning, men vid frågor ring 072-647 11 57

Medlemsavgiften i Kalmar Sjöfartsförening är 150 kr per år för enskild person och 200 kr per år för familj. Plusgiro: 59 24 79-0. Medlem har fritt tillträde till museet.

e-post: kalmarsjofartsmuseum@gmail.com

hemsida: www.kalmarsjofartsmuseum.se