

# FARTYG OCH SJÖFART

Av Bengt Ohrelius

Den 15 juni 1979 öppnade Postmuseum en utställning kallad »Fartyg och sjöpost». Det var en mycket fin och mäktigt innehållsrik utställning som jag i min egenskap av informationschef vid Sjöhistoriska museet och Wasavarvet fick förmånen att högtidligt inviga. Min främsta merit för detta förtroendeuppdrag var för övrigt, att jag alltid tyckt mycket om att få brev. Jag delar också till fullo Postverkets uppfattning att »ett brev betyder så mycket». Dessutom har jag faktiskt haft en frimärkssamling, ur kvantitativ synpunkt en aktningvärd sådan. Jag fick den någon gång i mitten av 1920-talet av min affärsidkande morfar i lärdomsstaden Lund. Den bestod av åtskilliga tusen likadana frimärken — »Oscar II, 10 öre, röda». De var samlade i små prydliga buntar om hundra märken hopbundna med vit sytråd och förvarade i en vacker kakburk. Både burk och innehåll är nu för länge sedan borta. Men jag undrar ibland hur många burkar med samlingar av liknande slag som alltjämt kan finnas i svenska hem.

I mina gömmor har jag också sedan tio år tillbaka en filatelistisk dyrgris, åtminstone är den det för mig. Det är två kartor med sammanlagt 68



frimärken med fartygsmotiv. Det finaste med dessa frimärken är att jag fått dem av Harry Martinsson. Jag skall be att få återkomma till dem.

»Fartyg och sjöpost» det är ett utställningsnamn som sätter fantasin i rörelse. Ämnet är outtömligt, därom gav också Postmuseums utställning en klar anvisning. Det var kanske detta som gjorde att den filatelistiskt okunnige invigaren började fundera över sina enkla, postalt betonade hågkomster från ungdomsår till sjöss i örlogs- och handelsflotta. Det var då jag verkligen lärde mig förstå och uppskatta det internationella postväsendets betydelse. Att en pålitlig brevbärare är värd sin vikt i guld insåg jag för första gången på allvar år 1936, när vår andre styrman i början av en lång resa under segel till Australien glömde att lämna Vinga-lotsen de i all hast nedskrivna avskedshälsningarna till nära och kära anförvanter. Det var brev som just då föreföll oss oerhört betydelsefulla. Vägen till nästa brevlåda var också lång och kunde bjuda på många mer eller mindre angenäma överraskningar.

Sedan jag gick till sjöss i början av 1930-talet har det hänt åtskilligt inom telekommunikationernas område. Ombord på snart sagt varje fartyg världen över kan man numera ständigt följa världshändelsernas utveckling. Man kan ringa hem även från haven på andra sidan klotet, om andan faller på, och man kan bli uppringd. På 1930-talets seglande Australienfarare var radiobudskapen ytterligt sparsamma. Några korta meningar då och då, om den radioutbildade styrmannen lyckades få sin mottagare att fungera. Det var inte så lätt, eftersom skutorna seglade över avlägsna och öde vatten. Men för medborgarna i det isolerade fartygssamhället var det inte världshändelserna som i första hand var intressanta – ingenting kunde då, lika litet som nu, överträffa de personliga budskapen förmedlade per brev. Brev som sparades i sjöskrin, sjömanskistor och skåp. Brev som lästes och tummades många gånger. Ingenting var så efterlängtat, när man kom till en hamn efter många veckors eller flera månaders resa, som mäklaren med postsäcken eller örlogsfartygets postbud med breven som skickats via Malmö l.

Ombord på de flesta fartyg fanns alltid någon som aldrig fick brev. Det var sjömän som hade släppt kontakten med hemlandet. De gick undan eller försökte se oberörda ut, när breven delades ut. Svenska kyrkans sjömansvårdsstyrelse eller som det numera heter Svenska kyrkan i utlandet ger ut en tidskrift med namnet »Ute och Hemma». Denna publikation innehöll i många år ofta en spalt eller ibland en hel sida där bl a föräldrar och syskon bönföll en sjögående anförvant om ett enda litet brev. Ett brev som åtminstone kunde skingra en gnagande ovisshet om vad som hänt den tystlåtna. Både Frälsningsarmén och Svenska kyrkan i utlandet hjälper alltjämt till att leta världen över efter försumliga brevskrivare. Tyvärr ofta med klen resultat. Oskrivna brev har kanske förorsakat flera tragedier än skrivna.

Ombord fanns också de kärlekskranka som längtade extra ivrigt, men

som gång på gång fick uppleva det uteblivna brevets besvikelse. Det var kanske inte alltid Postens fel. Det finns många exempel på brev som jagat sjögående adressater kors och tvärs över världshaven. Brev som anlänt till bestämmelseorten kanske bara några timmar för sent och sedan fått jaga vidare efter mottagarens fartyg i hamn efter hamn för att till slut komma den brevsugne sjömannen till handa i hemmahamnen. I många fall returnerades brevet direkt till avsändaren, därför att portot inte räckte till för en eftersändning. När det gäller post till sjöfolk har det internationella postväsendet ännu många problem att lösa.

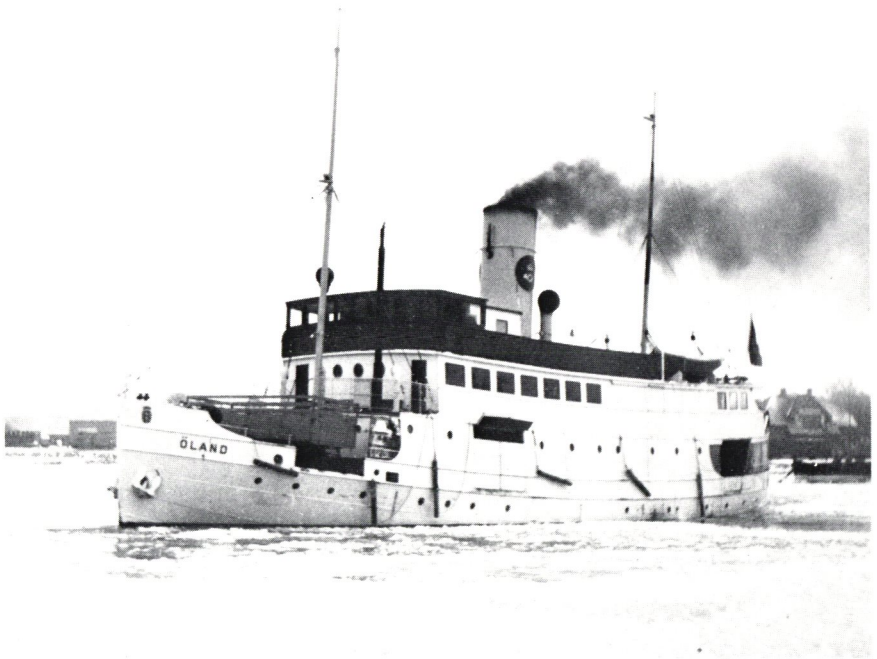
I utställningen fanns en liten avdelning med kuvert adresserade till personer ombord i örlogs- eller handelsfartyg. Denna lilla personligt präglade utställningsdel kunde ha förtjänat en egen presentation i Postryttaren. Det är synd att sjöfolk och deras anhöriga inte i större utsträckning har sparat kuverten till sina vältummade brev. Många av dem skulle nog idag kunnat vara filatelistiska rariteter.

Brev kan som bekant innehålla så mycket – kärlek och kyssar, bud om lycklig nedkomst eller om en nära anhörigs bortgång, en bön om mera pengar eller ett kortfattat kärvt besked om en uppslagen förlovning. De glada, vänliga budskapen gick lätt att ta emot långt borta i främmande land. Men de andra buden, de tunga, blev dubbelt svåra när man inte hade någon möjlighet att snabbt komma hem för att ställa allt till rätta eller räcka en hjälpande hand. Men man hade trots allt inte heller önskat vara ovetande.

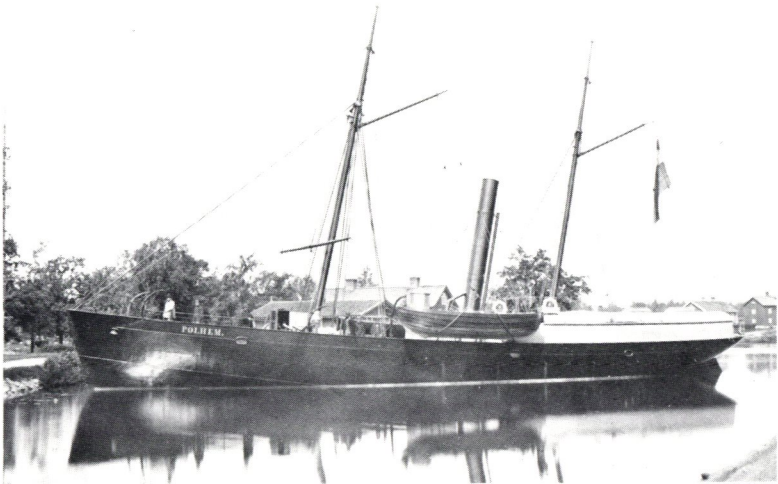
Det är märkligt och imponerande hur det internationella postväsendet under århundraden har kunnat förmedla alla sorters budskap mellan statsöverhuvuden och myndigheter lika väl som mellan enskilda individer på olika håll i världen; sirligt präntade brev lika väl som maskinskrivna – inspirerade brev och mödosamt formulerade rader. Alla har de fått ungefär samma behandling. Vi människor har alltid haft ett stort behov av kommunikation. Med ökat resande och ökad allmän skrivkunnighet har också det behovet ökat.

Det kan vara värt, att i detta sammanhang påminna om att sambandet fartyg – post har uråldriga anor. Duvan – brevduvan har ju blivit ett globalt postblem och den första brevduvan anses vara den som Noak släppte ut från sitt fartyg och som återvände dit. I vårt havsomflutna land med 2 700 kilometers kust var det en gång nödvändigt för Postverket att öppna en egen rederirörelse. Det är åtskilliga postjakter, segelbåtar och ångfartyg som under årens lopp har seglat i detta rederi. Men Postverkets generaldirektör är inte längre skeppsredare. Den sista postångaren *Öland (II)* gick i trafik till 1952. När hon såldes samma år, avbröts Postverkets postföring med egna fartyg. Den hade då pågått från 1684, alltså i nära 270 år.

Åtskilligt skulle kunna sägas om dessa postförande båtar och fartyg och deras envisa kämpande året runt i alla väder för att transportera både brev och människor. Johannes Rudbeck har på ett förtjänstfullt sätt skildrat



*Postångfartyget Öland II*



*Ångfartyget Polhem, byggt 1858 i Norrköping*



*Regalskeppet Wasa*

»Svenska postverkets fartyg och sjöförbindelser under tre hundra år» i ett verk som gavs ut av generalpoststyrelsen år 1933. Det finns alltså ingen anledning att här närmare utveckla detta väl dokumenterade tema.

Man kan möjligen beklaga, att inget av de större fartygen sparats åt eftervärlden som ett monument över en lång, spännande och händelserik period i det svenska postväsendets historia. Ett av de märkligare fartygen – *Polhem* – byggdes 1858 i Norrköping och var Sveriges första ångfartyg konstruerat för vintersjöfart. Hon slutade sina dagar som pråm under



Christopher Columbus fartyg Santa Maria

São Gabriel, Vasco da Gamas fartyg

Magellans segelfartyg Victoria

Sir Francis Drake's berömda fartyg Golden Hind

namnet Herräng II och lär sedan början av 1950-talet ligga som vrak utanför Skärhamn. Kanske hade den gamla trotjänaren varit värd ett bättre öde.

År 1974 tog Jonas Naucér i Grisslehamn och Roslagens Sjöfartsmminnesförening ett fint initiativ. De återupplivade den gamla postrodnen över Ålands hav. Det tycks som om vi här hade fått ett levande monument över strävsamma postbönder. Och nog kan evenemanget ses som en påminnelse om likartade strapatsrika postfärder mellan Öland och Gotland. Postverket har sedan begynnelsen på olika sätt stött postrodnen. En vacker dag ställer kanske Verket upp med egen båt och egna roddare.

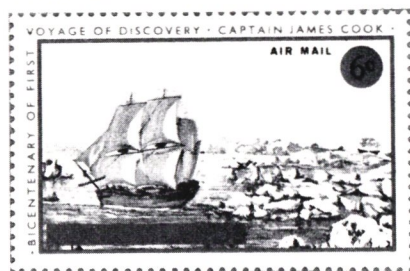
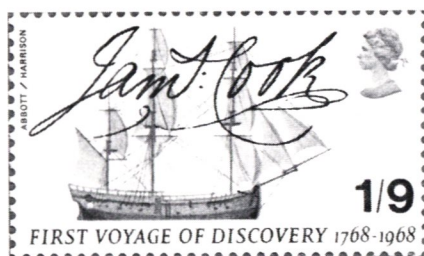
Att hav och fartyg kan fångsla frimärkssamlare har klart framgått av utställningen. Det lär totalt finnas närmare 10 000 frimärken i världen med fartygsavbildningar. På en del utgör fartyget huvudmotiv, på andra skymtar det i fjärran. Farkoster av alla de slag och för alla upptänkliga ändamål finns presenterade på vackra frimärken och fula. Det är inte bara sjönatio-

ner som avbildat fartyg på frimärken. På Sjöhistoriska museet blev vi rätt förvånade, när vi för något år sedan fick en försändelse från kustlösa Paraguay. På frimärket kom *regalskeppet Wasa* stolt seglande uppför Paranafloden ivrigt skjutande med sina 24-pundiga kanoner.

På Postmuseum seglade hela sommaren 1979 en armada om cirka tusen skepp från olika århundraden. Här fanns allt från de tidigaste roddfartygen via de första seglande skeppen till vårt århundrades supertankers, containerfartyg och atomubåtar. Det var en konstutställning i miniatyr, en utställning väl värd att stillsamt begrunda och beundra. Den handlade ju om de skönaste av fortskaffningsmedel – skepp, fartyg och båtar. Alla har visserligen inte varit postförande, men ändå . . .

Det är fartyg som varit bostad och arbetsplats för hundratusentals brevhungliga och brevskrivande sjömän av alla nationaliteter. Människor för vilka det internationella postväsendet betytt oändligt mycket och vilka i sin tur hjälpt till att göra postväsendet internationellt.

Den som vill skriva fartygets utvecklingshistoria skulle mycket väl kunna använda Postmuseums internationella frimärksarmada som underlag för sitt arbete. Det har Klaus-Peter Bock i viss mån redan gjort i en bildserie med texthäfte om »Fartygets historia på frimärken». Museets egen lilla katalog till utställningen gav också värdefull information i ämnet. Björn Landström har i sina böcker »Skeppet» och »Seglande skepp» skrivit och tecknat en fylligare skildring av denna utomordentligt spännande och händelserika historia. Jag vågar inte ens försöka att följa i dessa herrars



*Resolution, Endeavour och Adventure med vilka James Cook företog omfattande forskningsresor i Stilla havet*



*Cutty Sark, ett av världens mest berömda clipper skepp*

fotspår. Det vore för övrigt en överloppsgärning. Nej, jag skulle hellre vilja välja något eller några fartyg som av olika skäl tyckts mig speciellt intressanta. Redan detta är svårt. Det finns så många vackra fartyg, så många spännande sjöfartshändelser återgivna på frimärken. Det kunde vara frestande att presentera någon eller några av de tämligen oansenliga farkoster som användes då människan var i färd med att upptäcka sin egen planet. Många av dem fanns med på utställningen, mer eller mindre trovärdigt återgivna. Där seglade Columbus' *Santa Maria*, Vasco da Gamas *São Gabriel* och Magellans *Victoria* tillsammans med Francis Drake's *Golden Hind* och James Cook's *Resolution*, *Endeavour* och *Adventure*.

Medelhavets tidiga roddfartyg fanns väl representerade liksom de nord-europeiska långskeppen. Alla dessa farkoster är imponerande, var och en på sitt sätt. Men ändå föredrar jag att gå framåt i tiden, närmare vårt eget århundrade. Kanske skulle vi stanna ett slag bland mångbesjungna klipperskepp – Baltimoreclippers, opiumclippers, nitrateclippers och teaclippers. Ingen kan med säkerhet säga vem som »uppfann» klipperskeppet. Varje ny fartygstyp bör för övrigt betraktas som en länk i en utvecklingskedja, som resultat av erfarenheter mer eller mindre surt förvärvade under sekler. Ordet »clipper» torde ha sitt ursprung i verbet clip = klippa i dess överförda betydelse skynda, röra sig snabbt. Klipperskeppets främsta kännetecken var också dess förmåga att segla snabbt även i lätta vindar. Det skulle också ha goda manöveregenskaper, däremot ställde man inte så höga krav på lastförmågan. Den amerikanske sjö- och fartygshistorikern Howard I Chapelle har bl a skrivit en bok som heter »The Search for Speed under Sail». Det är en intressant och saklig skildring av den amerikanska skeppsbyggnadskonstens utveckling. Baltimore-clippern intar här en framträdande plats. Den börjar ta form redan i början av 1700-talet och nämns första gången i en tidningsnotis år 1746. Detta var en tid som präglades av långvariga krig, avbrutna av korta fredsp perioder under vilka laglösheten frodades. De osäkra förhållandena skapade behov av extremt snabba fartyg lämpliga som blockadbrytare och smugglare. Men även kapare och sjörövare var beroende av sådana fartyg. Baltimore-clippern var från början sannolikt kutterriggad men blev senare riggad som skonare eller



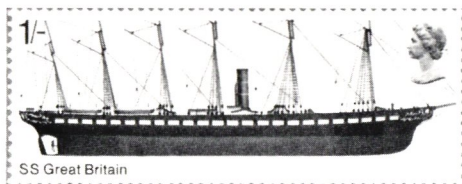
brigg. Det var flushdäckade, relativt långa och slanka skönheter. Kraftigt akterstagade master gav dem en mycket karakteristisk silhuett. De kunde föra mycket segel och behövde stora besättningar. Det är tråkigt, att man skall behöva sätta vackra fartyg i samband med smutsig verksamhet som t ex slavtransport och opiumsmuggling. Under perioden 1830 - 1850 talar man ofta om opiumclippers. Många av dessa påminde i hög grad om Baltimore-clippern. De sysslade med illegal införsel av opium till Kina. 1800-talets första tre – fyra decennier är den tid som tycks behövas för att skapa det första verkliga klipperskeppet d v s det stora, mycket snabbseglande skepp som byggts utan större hänsyn till lastdryghet och driftskostnader. Av många författare betecknas amerikanska *Rainbow* som det första riktiga klipperskeppet. Men meningarna är helt naturligt delade. »Hon skilde sig från tidigare skepp huvudsakligen genom det sätt på vilket man utnyttjat och kombinerat redan tidigare kända konstruktionsprinciper och på liknande sätt förhöll det sig med varje framgångsrikt fartyg på den tiden», säger en amerikansk expert (Carl C. Cutler). *Rainbow* sjösattes 1845 och hade ett displacement på dryga 1 000 ton. Efter att ha skaffat sig ett gott anseende som snällseglare rapporterades hon »saknad med man och allt» år 1848.

Det största av alla klipperskepp och det största fartyg som någonsin byggts av trä var klipperskeppet *Great Republic* på 4 555 ton. Hon var 99 m lång, 16,2 m bred, hade fyra master, de tre första var råtaacklade och den sista slättoppad. Idag skulle vi ha kallat henne fyrmastbark. Hon sjösattes den 4 oktober 1853 och dagen efter julafton samma år eldhärjades hon svårt i New Yorks hamn. Ett av många offer för en omfattande brand. *Great Republic* reparerades, byggdes om och riggades ner. Hon fick alltså aldrig riktigt fullfölja sin byggherres intentioner. *Great Republic* seglade fram till 1872, då hon förläste. Hon seglade då under brittisk flagg och hette *Denmark*. Ett hade de flesta klipperskeppen gemensamt, de seglades hårt och besättningarna styrdes med järnhänder av ett ofta mycket brutalt befäl.

Det finns knappast någon fartygstyp som blivit så omskriven och diskuterad som klippern. Sir Basil Lubbock har t ex skrivit om *The China Clippers*, *The Opium Clippers* och *The Nitrate Clippers*. Bland Lubbock's många böcker finns också *The Log of the Cutty Sark*.

Den som tycker om kombinationen fartyg och frimärken bör försöka få tag på några av dessa innehållsrika och mycket fascinerande böcker. Men det finns som sagt mycket mera. Besök på sjöhistoriska museer hemma och utomlands kan självfallet också ge åtskillig information.

Klipperskeppet betecknar inledningen till segelsjöfartens intensiva och långvariga slutkamp. Samtidigt som de snabbaste och största representanterna för denna så livligt uppmärksammade fartygstyp sjösattes började också ångfartygen växa sig allt större och effektivare. Redan 1843, alltså tio år före *Great Republic*, sjösattes den första propellerdrivna oceanångaren *Great Britain*. Hon återfanns också på Postmuseums utställning bland



*Världens första propellerdrivna passagerarfartyg Great Britain*



*Great Eastern, på sin tid världens största passagerarfartyg*

passagerarfartygen. Upphovsman och konstruktör var den engelske ingenjören Isambard Kingdom Brunel (1806 - 1859). Brunel var en dynamisk man med många originella ideer. Han var i allra högsta grad all-round och därtill något av arbetsnarkoman. Förutom fartyg konstruerade han bl a tunnlar, järnvägar, broar, torrdocor och hamnar. Great Britain växte, förändrades och bytte namn under sin tid på ritbordet. Hon planerades under namnet *City of New York* som hjulångare med skrov av trä och skulle egentligen bli systerfartyg till järnvägsbolaget Great Westerns första ångare *Great Western* som sjösatts 1837. När Bristol år 1838 fick besök av en hjulångare med järnskrov, beslöt Brunel att hans fartyg också skulle byggas av järn. Nu skulle det också bli dubbelt så stort och döpas till *Mammut*. År 1839 kölsträcktes detta fartyg som skulle bli världens största hjulångare. Snart döptes hon om till *Great Britain* och 1840 bestämdes att hon skulle få propeller i stället för skovelhjul. Hon blev en i många avseenden revolutionerande nyskapelse. Först och främst fick hon ett osedvanligt starkt skrov. *Great Britain* var nära 110 m lång och 17 m bred. Hon hade sex master med rigg av wire. Besättningen uppgick till 130 man och hon kunde ta 360 passagerare, varav 250 med hyttplats. *Great Western* och *Great Britain* skulle på allvar konkurrera ut amerikanska snabbseglande passagerarfartyg som länge dominerat trafiken mellan New York och Liverpool. Redan på sin femte resa från Liverpool grundstötte emellertid *Great Britain* i september 1846. Det blev ekonomisk katastrof för rederiet som tvingades sälja båda sina fartyg. *Great Britain* bärgades trots stora svårigheter och gick därefter på Australien. Hon slutade sina aktiva dagar 1886, då hon tvingades avbryta en stormig resa vid Falklandsöarna. Där har hon sedan legat tämligen ostörd sedan 1937, ett vrak tillhörande brittiska staten. År 1968

började man i England på allvar dryfta möjligheterna att ta hem det illa åtgångna fartyget till Bristol. Efter en unik bärgningsoperation och ett märkligt bogseringsföretag uppenbarade sig Great Britain i juni 1970 stående på en ponton i Avonmouth utanför Bristol. Hon har nu förvandlats till museifartyg – ett intressant minnesmärke från den transoceana ångbåts-sjöfartens första decennier.

Brunel hann med att konstruera och bygga ytterligare ett fartyg för långväga passagerarfart. Även det ingår i den internationella frimärksflottan.

*Great Eastern* var som många av Brunels skapelser långt före sin tid. Det blev också hennes olycka. Hon var med ett *deplacement* på nära 30 000 ton det största fartyg som någonsin byggts. Hon var 211 m lång och 25 m bred. Jättefartyget hade både skovelhjul och propeller, för säkerhets skull hade det dessutom sex master på vilka det kunde föra 5 400 kvadratmeter segel. Skovelhjulens diameter var 17 m och den fyrbladiga propellerns 7,3 m. *Great Eastern* hade hytter för 800 passagerare i första klass, 2 000 i andra och 1 200 i tredje klass. Besättningen utgjordes av 400 man. *Great Eastern* förföljdes av otur och svårigheterna började redan på stapelbädden. Sjösättningen blev en besvärlig procedur. Det första försöket misslyckades och det tog tre månader innan man äntligen lyckades få det tunga fartyget sidledes ner i Themsen den 31 januari 1858. Under den första provturen drabbades hon av en ångpanneexplosion som krävde fem människoliv. Brunel själv dog innan *Great Eastern* i juni 1860 kunde anträda sin jungfrufärd till New York. Brunel hade skapat sitt jättefartyg för Australienfart, men man struntade i konstruktörens intentioner och satte in *Great Eastern* på den välkända traden New York – Liverpool. Medelfarten var 14 knop och hon förbrukade 12,5 ton kol i timmen. Under sin andra resa år 1860 råkade fartyget ut för mycket hårt väder. Brunel hade trott, att ett fartyg med dessa dimensioner skulle gå tämligen oberört genom sjöarna. Men ute på oceanerna blir även de största fartyg ganska små. *Great Eastern* blev illa åtgången under sitt första möte med ett upprört hav. Reparationerna tog sex månader och kostade åtskilligt. Hennes tid som passagerarfartyg blev inte lång. Ägarna gjorde stora förluster och blev tvungna att sälja fartyget på auktion. Sina värdefullaste insatser gjorde *Great Eastern* som kabelut-lägningsfartyg på Atlanten 1863 - 1873. År 1891 såldes hon som skrot.

Låt oss än en gång gå tillbaka till de seglande skeppen. Det fanns på utställningen flera välkända skutor från den period som ibland brukar kallas segelsjöfartens efterblomstring. Eirik Hornborg använde bl a detta uttryck i sin ypperliga bok *Segelsjöfartens Historia* (Bonniers 1948). Suezkanalens öppnande 1869 innebar slutet för segelsjöfarten mellan Europa och Asien. Ångfartygen började på allvar tränga undan seglarna som huvudförmedlare av världens sjöhandel och järnet träet som huvudmaterial för skeppsbyggeriet. Detta innebar i dubbel bemärkelse en brytning med årtusendens traditioner. Efter 1870-talet har så gott som alla stora segelfartyg liksom



Den ståtliga femmastaren *Preussen*

ångfartygen byggts först av järn och senare av stål. Samma material användes också i allt större utsträckning i riggen. Master och andra rundhult tillverkades av långa ihåliga stålcyllindrar och tågverket ersattes där så var möjligt av vajer. Detta innebar att riggen i viss mån blev enklare och mindre arbetskrävande. Brass- och fallvinschar underlättade också arbetet på många skutor. Röst och röstjärn med jungfrur och taljerep lämnade plats för vantskruvar och den i träskutor nödvändiga regelbundna läns-pumpningen behövdes inte längre.

Från mitten av 1870-talet alltså tjugo år efter *Great Republic* riggar man allt oftare stora skepp med fyra master. Enligt sjökaptan Sam Svensson har sammanlagt byggts 465 fyrmastade järn- och stålskutor, därav cirka 120 fullriggare och resten barkskepp.

Eirik Hornborg säger om dessa skepp bla: »Om man tar hänsyn till förhållandet mellan lastdrygheit, driftskostnader och genomsnittsresetider, så måste man beteckna de yttersta dagarnas metallskepp såsom de bästa allroundseglare som över huvud ha funnits. Detta är i och för sig naturligt, ty de representera avslutningen och därmed också den tekniska höjdpunkten av en lång utveckling. Och de voro icke såsom klipperskeppen relativt fåtaliga undantag, som i seglingsförmåga höjde sig över massan: vissa betydelsefulla trader behärskades under decennier helt av dem.»

Två femmastare återfanns i den stora frimärksflottan, *Preussen* och *France*. De femmastade råriggade skeppen blev inte så många. Det första byggdes i Glasgow år 1890 för det franska rederiet A. D. Bordes & Fils i Bordeaux. Hon var riggad som femmastbark och fick namnet *France*. Det var ett stort och vackert skepp som kunde lasta 6 000 ton. De fyra fullriggade masterna reste sig 51 m över däck och segelytan var 4 520 kvadratmeter. Hon var 114 m lång och 14,9 m bred, med full last hade hon ett djupgående på 7 m. Besättningen uppgick till 46 man, varav 32 matroser och lättmatroser. Hon började sin första resa i november 1890. I maj 1901 kantrade hon och sjönk för alltid under en resa från England till Valparaiso med kol. Hela besättningen räddades.

Nästa femmastade barkskepp byggdes för en tysk beställare, Rickmers i Bremerhaven, också i Skottland. Hon var något större än France, kunde föra cirka 800 m<sup>2</sup> mera segel och fick namnet *Maria Rickmers*. Hon hade också utrustats med en hjälpmaskin på 720 hk. Litet fusk tyckte naturligtvis gammalt skutfolk. Maria Rickmers skulle sysselsättas på traden Fjärran Östern – Tyskland. Hon gick ut på sin första resa i början av 1892 och avgick från Saigon i juli samma år med 56 700 säckar ris i lastrummen. Den 24 juli siktades hon med full segelskrud, sedan dess har ingen sett henne. Hon förläste någonstans med man och allt.

Tyskarna lät sig inte avskräckas av Maria Rickmers olycksöde. Det välkända Laeisz-rederiet i Hamburg beställde i Geestemünde en ny femmastare avsedd att bli större än både France och Rickmers. Människorna förnekar sig sällan. Allting som du gör, måste jag göra bättre. Det nya skeppet som fick namnet *Potosi* blev mycket välbyggt och starkt. Hon skulle sysselsättas i den hårda salpeterfarten på Chile. Potosi kunde lasta 6 300 ton och seglades framgångsrikt av Laeisz-rederiets skickligaste och mest hårdföra befälhavare, kapten Robert Hilgendorf, allmänt kallad Djävulen från Hamburg. Under jungfruresan i juli 1895 loggade hon bli under en fyratimmarsvakt en medelfart på 16,5 knop. Potosi blev den mest långlivade av femmastarna. Efter första världskriget övertogs det stora fartyget av ett företag i Valparaiso. Hon döptes om till *Flora*. Efter att ha fört en salpeterlast till Hamburg år 1925 återvände hon sydvart med kol från Cardiff. Utanför Sydamerikas ostkust fick hon eld i lasten och så småningom sänktes hon genom artillerield från argentinska kryssaren *Patria*.

Den i alla avseenden lyckade Potosi inspirerade Laeisz-rederiet att beställa ytterligare en femmastare för salpeterfarten. Den skulle bli fullriggad och kunna lasta 2 000 ton mera än Potosi. Detta stora skepp, världens enda femmastade fullriggare, byggdes också i Geestemünde. Hon fick namnet Preussen och kunde föra 5 560 m<sup>2</sup> segel. Liksom Potosi var hon mycket välkonstruerad och starkt byggd. Det behövdes för den kärva traden runt Hornet från både ost och väst. År 1902 gjorde hon sin första resa. Redan på hösten 1910 var den stolta fullriggarens öde beseglat. Hon kolliderade i kanalen med ett passagerarfartyg och fick en del riggskador. På grund av en serie olyckliga omständigheter strandade hon efter kollisionen och blev vrak.

Nu var det åter Rickmers tur att försöka hävda sig i denna märkliga konkurrens. Han ville på sitt eget varv i Bremerhaven bygga en ersättare för den förlorade Maria Rickmers. Detta nya skepp, femmastbarken *R. C. Rickmers*, blev färdigt 1906. Hon hade samma lastkapacitet som Preussen men var några fot längre och hade något större djupgående. En hjälpmaskin på 1 000 hk skulle öka hennes effektivitet. Men trots maskinen lyckades hon aldrig motsvara de förväntningar rederiet hade på sitt stolta fartyg. När första världskriget bröt ut låg R C Rickmers i Cardiff. Engelsmännen tog



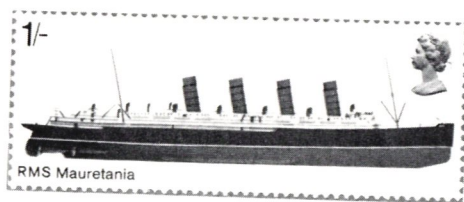
*Femmastaren France*

hand om henne och skickade besättningen i krigsfångläger. R C Rickmers blev *Neath* och under det namnet sänktes hon av tyska ubåten *U 66* under resa från Mauritius till Liverpool med last av 7 000 ton socker.

Den största råseglare som någonsin blivit byggd var fransk och hette *France* eller *France II*. Hon byggdes i Bourdeaux för ett rederi i Rouen och levererades år 1913. Hon var 128 m lång och 16,9 m bred. Galjonsfiguren befann sig 13 m över vattnet, när skeppet var nerlastat. *France II* kunde lasta 8 000 ton och hade fullastad ett *deplacement* på ca 11 000 ton. Från början utrustades fartyget med två dieselmotorer om vardera 900 hk. Men de tycks inte ha fungerat till belåtenhet utan togs så småningom bort och *France II* blev ett rent segelfartyg. Hon klarade sig under hela kriget undan minor och ubåtar, isberg och annat. Men 1922 drev hon i stiltje på ett korallrev och blev vrak.

Sist i raden av femmastare kom det danska skolskeppet *Köbenhavn* som beställdes strax efter första världskrigets slut vid ett varv i Leith för det danska Östasiatiska Kompagniet. *Köbenhavn* skulle användas som skolskepp och som sådant genomförde hon också ett flertal resor, den första år 1921. Men inte heller denna femmastare blev gammal. I december 1928 lämnade hon Buenos Aires för en resa till Adelaide. Ett par dagar före julafton hade den norska ångaren *William Blumer* radiokontakt med skolskeppet. De två kaptenerna önskade varandra god jul och det var det sista livstecknet från den sista femmastade råseglaren.

För de tidiga anhängarna av ångmaskindrivna fartyg måste klipperskeppen och deras samtida seglande lastdragare ha tett sig nära nog oövervinneliga. De första decenniernas fartygsmaskiner var svaga och slukade mycket bränsle. Skovelhjulen var också känsliga för yttre påverkan t ex av

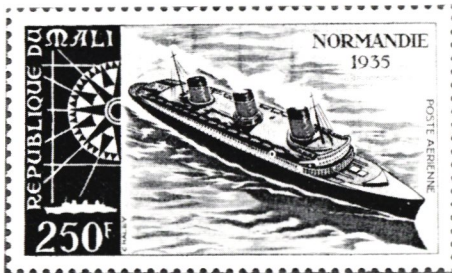


*Cunardlinjens stolthet Mauretania*

grov sjö. På fartyg avsedda för längre resor fungerade därför ångmaskinerna åtskilliga årtionden huvudsakligen som hjälpmaskiner, avsedda att användas vid svaga ogynnsamma vindar. Detta gällde i hög grad för *Savannah*, det första ångdrivna fartyg som tog sig över Atlanten. Hon inledde sin resa från Savannah i Georgia, USA till Liverpool i maj 1819. Färden tog 29 dygn och 11 timmar men fartygets kol- och vedförråd räckte inte till fyra dygns kontinuerlig drift. Först mot slutet av 1830-talet börjar maskinerna bli något mera pålitliga och ekonomiska i drift. Det välkända brittiska Cunardrederiet bildades 1839 och 1840 började rederiet regelbunden trafik över Atlanten med fyra nybyggda hjulångare, systerfartygen *Britannia*, *Acadia*, *Caledonia* och *Columbia*. Därmed inleds den drygt hundraåriga kampen om fartherraväldet över Atlanten, den av nationell prestige präglade striden om Atlantens Blå Band. Flera av de senaste deltagarna i denna tävlan finns självfallet förevisade på frimärken. På Postmuseum fanns nära dussinet. På ett märke seglade Cunard's stolta 32000-tonnare *Mauretania* som i 22 år (1907 - 1929) var atlantisk fardrottning. Hon var med sina fyra resliga skorstenar en imponerande uppenbarelse. Hennes marschfart var 27 knop. Andra rekordinnehavare bland passagerarfartygen var tyska *Europa*, italienska *Rex*, franska *Normandie* och engelska *Queen Mary*. Sist i den långa raden av exklusiva rekordhållare på den atlantiska rännarbanan blev USA:s *United States* på 53 000 ton. Hon klarade resan från USA till Europa år 1952 på 3 dygn 10 timmar och 40 minuter vilket innebar en medelfart på 35,6 knop eller 65 km/tim. Det var första gången USA lyckades erövra Atlantens Blå Band och det skedde tydligen i sista minuten. *United States* seglar inte längre. Men hon finns kvar bl a därför att hon har stor kapacitet som trupptransportfartyg. Cirka 14 000 man kan hon ta ombord. Nu har flyget tagit över den växande passagerarströmmen över Atlanten och dagens passagerarfartyg ägnar sig huvudsakligen åt kryssningar.

Tankfartyg har aldrig varit speciellt vackra. Frågan är om ett fartyg kan komma längre bort från traditionsrika maritima skönhetsideal än dagens trubbnosiga, lådliknande supertanker. Ändå har tankfartyg sin givna plats även på frimärken. Förklaringen är enkel – de är omistliga och kommer väl att så förbli ännu ett antal decennier. Glückauf 1886 stod det på ett av museets frimärken, ett annat märke visade ett nedisat tankfartyg som undsätts av en marin helikopter och ett tredje återgav en supertanker. Under 1970-talet råkade världens sjöfarts- och skeppsbyggarnationer förbygga sig på tanktonnage. Följderna blev katastrofala. Här hemma låg under flera år många sysslolösa tankfartyg upplagda i Brofjorden och på andra ställen. De kom dit direkt från nybyggnadsvarvet. Men det är en annan historia.

Man började faktiskt med oljetransporter redan på segelfartygens tid. Det anses att pionjärfartyget var en brigg som hette *Elisabeth Watts*. Hon gjorde sin första resa år 1861 från Philadelphia till London. Oljan var stuvad



*Passagerarfartygen Europa, Rex, Normandie och Queen Elisabeth*

i fat och cirka 15 procent förstördes genom läckage och svinn. Trots detta ansågs segelfartyg väl lämpade för transport av eldfarliga oljor. Oljetransporterna över världshaven lönade sig emellertid dåligt så länge man var tvungen att frakta oljan i träfat. Därför gjordes ett flertal försök att skapa fartyg som kunde föra oljan lös i lastrummen eller i inbyggda tankar. Oljetät nitning och svetsning var emellertid ännu okända begrepp och försöken slog inte särskilt väl ut.

Så småningom lyckades dock en norrman konstruera stora, tämligen täta cylindriska tankar av trä. År 1877 - 78 inreddes en brigg och två barkskepp



*Världens första tankfartyg Glückauf, från 1886*



med sådana tankar och sattes in i den internationella oljefarten med hyggligt resultat.

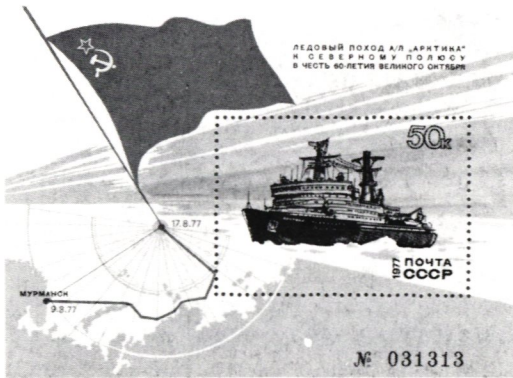
Några år senare lät en tysk skeppsredare (Riedemann) installera ett 70-tal järntankar i ett av sina segelfartyg *Andromeda* på 1 875 ton. Hon utrustades också med rörledningar och pumpar för snabb lastning och lossning. Detta tyska segelfartyg betraktas på sina håll som det första riktiga oljetankfartyget.

Försöket slog väl ut och Riedemann beställde i Newcastle-on-Tyne en tankångare på ca 2 500 ton. Hon döptes till *Glückauf* och gjorde sin jungfruresa över Atlanten i november 1886. Hon har ofta presenterats som världens första tankångare. Men när Glückauf gick av stapeln hade svenska varv redan byggt flera tankfartyg. De var alla konstruerade av ingenjör Sven Almqvist i intimt samarbete med Ludvig Nobel i S:t Petersburg och avsedda för trafik på Kaspiska Havet. Den första specialbyggda tankångaren hette *Zoroaster* och levererades redan 1878 från Motala Varv i Norrköping. (Ur Handelsflotta och Sjöfart, Ture Rinman, Malmö 1956.) Zoroaster kunde bara lasta 250 ton, men hon fick redan 1880 två större efterföljare från Lindholmens och Norrköpings varv, *Nordenskiöld* och *Budda* med lastförmåga på dryga 600 ton vardera. Innan Glückauf ännu hade tagit form på ritborden hade alltså svenska varv hunnit leverera cirka ett dussin tankångare. Världens första tankmotorfartyg byggdes också i Sverige. Det hette *Vandal* och började sitt arbete år 1903.

Vandal var ett ganska litet fartyg på 650 ton med tämligen svag maskinstyrka. År 1916 kunde Götaverken leverera tankmotorfartyget *Hamlet* på 7 200 ton. Hon var byggd efter helt nya och epokgörande principer. Beställare var Bröderna Nobel i Baku men på grund av kriget överlät detta företag nybygget till ett norskt rederi. Vår egen första större motortanker Transatlantics *Oljaren* på 8 200 ton blev färdig 1922. Nära trettio år senare, år 1950, var det största fartyget i den svenska handelsflottan en motortanker – *Atlantic Queen* – på 23 450 ton d w.

När Suezkanalen stängdes första gången år 1956 ökade efterfrågan på tanktonnage hastigt och därmed började också tankfartygen växa till cirka 40 000 ton d w. Under 1960-talet blev 50–60 000-tonnare aktuella, men även 100 000-tonnare började dyka upp på världshaven. När Suezkanalen stängdes på nytt år 1967 beställdes ett drygt hundratal tankfartyg på 200 000 ton och mera. År 1977 var Salénrederiernas *Sea Saint* om 356 000 ton d w vår handelsflottas nästa största fartyg – det största var Broströms *Hemland* på 370 000 ton. Ännu större fartyg har byggts ute i världen. Man har dock en känsla av att den översta gränsen är nådd. Lyckligtvis kanske man skall säga.

Isbrytare har varit populära frimärksmotiv i åtskilliga länder. Även helt isfria nationer som Panama och Cuba har presenterat sådana. Det är nog främst sovjetiska isbrytare som möter motivsamlaren och man känner bl a igen namn som *Krassin* och *Jermak*. Det är de gamla generationernas



*Atomisbrytaren Arktika*



*Det amerikanska atomdrivna handelsfartyget N/S Savannah*



*Atomisbrytaren Lenin, världens första civila atomdrivna fartyg*



*De bägge ryska isbrytarna Krassin och Jermak på sin tid världens största och kraftigaste isbrytare.*

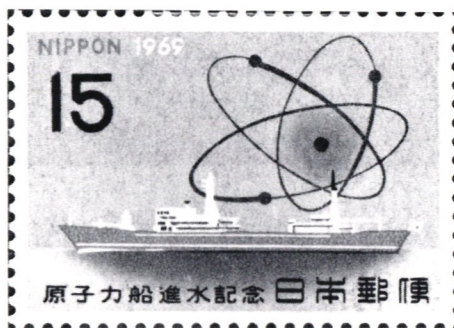
imponerande brytare som när seklet var ungt ofta figurerade i dagspressen. Jermak byggdes 1899 vid Armstrongs i Newcastle och var en bjässe med nära 8 000 tons displacement. Hon hade en maskinstyrka på 7 500–10 000 hk och två akterpropellrar. Ursprungligen hade Jermak också en förpropeller. Hon var 94 m lång i vattenlinjen och 21,4 m bred. Två slanka, höga och raka skorstenar gav det stabila skrovet en unik profil. Krassin byggdes också hos Armstrongs och blev ännu större och starkare än sin företrädare. Hon fick ett displacement på nära 9 000 ton och en maskinstyrka på ca 12 000 hk. Av allt att döma fick storebror Krassin inte någon förpropeller, däremot tre propellrar akterut. Förpropellrar är mycket användbara i isar som förekommer runt våra kuster. Däremot har de visat sig mindre lämpliga uppe i Norra Ishavets betydligt grövre isar. De moderna sovjetiska isbrytare som arbetar längs den norra sjövägen saknar också sådana.

Isbrytarfartygens historia är inte så lång. Kraftiga ångmaskiner, starka propellrar och skrov av järn eller stål var nödvändiga förutsättningar för vintersjöfart. Inte förrän i början av 1870-talet började man på allvar arbeta med riktiga isbrytarkonstruktioner. Men då hade vår första svenska vinterpostångare, Polhem, framgångsrikt arbetat i Östersjöisarna sedan 1858.

De sovjetiska isbrytare som idag pryder frimärken är kolossala. Det är världens första atomdrivna övervattensfartyg och på sin tid världens största isbrytare *Lenin* (1957) på 16 000 ton och hennes efterföljare den betydligt större *Arktika* på 25 000 ton. Enligt aktuella marinkalendrar har Sovjet för närvarande nära 50 isbrytare i olika storleksklasser.

Mot slutet av 1950-talet uppenbarade sig också världens första atomdrivna handelsfartyg, amerikanska *N/S Savannah*. Hon sjösattes 1959 och gästade skandinaviska farvatten år 1964, då författaren hade tillfälle att medfölja fartyget från Köpenhamn till Helsingborg. *Savannah* hade fått sitt namn efter den obetydliga lilla hjulångare som ångade och seglade över Atlanten år 1819. *N/S Savannah* var ett vackert fartyg med ett displacement på 21 840 ton med 10 000 ton last ombord. Hon var 166 m lång och nära 24 m bred. Maskinstyrkan var 20 000 ahk och farten 20,5 knop. Det är nu många år sedan *N/S Savannah* slutade segla. Hon blev inte den lönsamma lastdragare man hoppats på. Enligt uppgift ligger hon i malpåse. *Savannah*

Det japanska atomdrivna handelsfartyget *Mutsu*



betecknar trots allt en milstøpe i fartygets långa utvecklingshistoria och därför finns hon på frimärke liksom den japanska motsvarigheten *Mutsu*, färdigställd 1969. Ett västtyskt handelsfartyg för karnenergiforskning, *Otto*



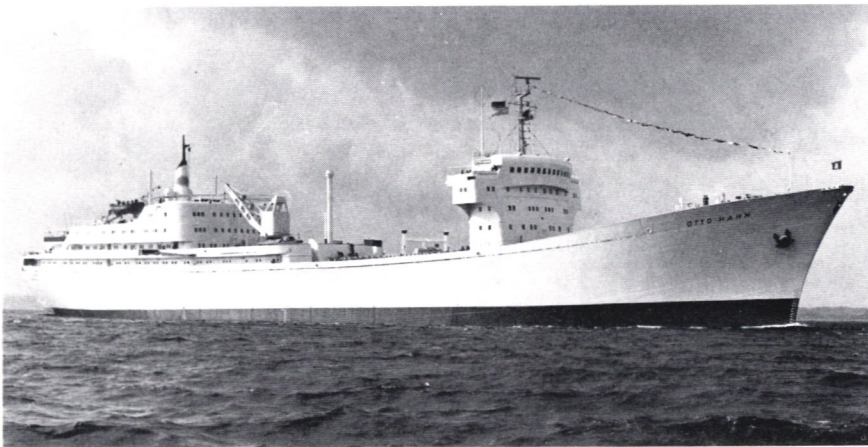
Några frimärken ur författaren Harry Martinssons frimarkssamling:

*Tyska passagerarfartyget Columbus, brevmarke med Lusitania som den 7 maj 1915 sänktes av en tysk ubåt, de bägge passagerarfartygen Normandie och France samt det argentinska skolfartyget Presidente Sarmiento.*

*Hahn*, togs i bruk år 1968. Det har emellertid varit ganska tyst om dessa fartyg under de senaste åren.

Postmuseums förnämliga utställning »Fartyg och sjöpost» är nu ett minne blott. De många frimärkena med fartygsmotiv är nedtagna men finns kvar på sina monteringsblad för att ånyo kunna visas. Åtskilligt har de att förtälja – de berättar ju i själva verket mänsklighetens historia. De talar om fredligt handelsutbyte, vetenskapliga upptäcktsfärder, örlogsfartyg och sjökrig, sjömansutbildning och sjöräddning för att nämna några exempel.

I samband med utställningens öppnande tog jag fram de frimärken som jag en gång fick av sjöfolkets egen författare och nobelpristagare Harry Martinsson. Jag nämnde dem inledningsvis och vill gärna som avslutning återkomma till dem. De utgör en osorterad miniatyrrupplaga av museets utställning kring temat fartyg på frimärken. De vittnar också om författaren Harry Martinssons världsomspännande korrespondens med människor som väl känt hans varma intresse för allt som hörde havet till. Här finns ett frimärke från »Freie Stadt Danzig». Det är avstämplat den 10 december 1938 och bär bilden av den ståtliga passagerarångaren *Columbus*. På ett annat märke står »Remember Lusitania, Torpedoed 7th May 1915». *Lusitania* var systerfartyg till Cunardlinjens framgångsrika *Mauretania* och sänktes utanför Irlands sydöstra kust av den tyska ubåten *U-20*, varvid 1 198 män, kvinnor och barn omkom. Detta grymma krigsdåd stärkte i högsta grad de antityska känslorna i USA. På ett märke från 1939 kommer argentinska skolskeppet *Presidente Sarmiento* stolt seglande, på ett par andra påminner Norges postväsende om alla de norska sjömän som fick slita ont till sjöss under krigsåren. »Glem ikke de skadelidte» står det på dem ovanför en bild av sjunkande handelsfartyg. För övrigt trängs här utriggare från Ceylon med kinesiska djonker och västerländska lyxfartyg som *Normandie* och *France*. Av äldre örlogsfartyg finns flera av olika



Det västtyska atomdrivna handelsfartyget *Otto Hahn*

nationaliteter, spanjorer, turkar, italienare, jugoslaver, engelsmän och amerikaner.

Ett brev betyder så mycket, valet av frimärke och frimärksmotiv kan ibland göra brev än mera betydelsefulla.



*Atomdrivna handelsfartyget Savannah på Hudson River, New York*

