

# Mat ombord och på krogen

Utmed kusten låg krogarna på lagom segelavstånd. De låg vid sund och i skyddade vikar där kunde man ankra upp för att invänta bättre väder. Några dagars storm kunde fördrivas där med mat och dryck, kortspel och historieberättande.

Krogarna var rena nyhetscentralerna. Här bytte sjömännen berättelser om båtar, hamnar, kvinnor och bra och dåliga befälhavare. Här fick sjunkande fartyg och drunknade sjömän liv igen. På det här viset spreds nyheter och historier vidare utmed kusterna. Inåt landet kom de sällan.

Sundet vid Oxelö var en skyddad plats, alldeles invid den inre farleden. Hur länge det har funnits en sjökrog här vet vi inte, bara att den nämns i skrift för första gången på 1670-talet. Under långa tider drevs krogen av extraknäckande lotsar och deras familjer.

När ångbåtstrafiken kom igång från 1820-talet fick krogen även andra gäster än sjömän. Passagerare från Norrköping eller Stockholm, som ville till Nyköping, fick stiga av och beställa krogens sjötaxi, det vill säga roddbåt, sista biten.

Att bli rodd från Oxelösund till Nyköping vid mitten av 1800-talet kostade i dagens penningvärde 35 kr. Det tog en dag att ro fram och tillbaka. Vid lämplig vind kunde man hissa ett enkelt segel.

Med tiden gick allt fler ångbåtlinjer ända in till Nyköpings hamn och rodderskorna fick färre kunder. När landsvägen till Nyköping blivit klar på 1860-talet, så blev den gamla sjökrogen gästgivaregård och gästerna skjutsades med häst och vagn. Krogen lades ner i slutet av 1800-talet, blev bygdegård 1943 och är nu åter krog.

Fortsättning på nästa sida



Roddbåt med eller utan mast och segel var det sätt på vilket man tog sig fram i skärgården. Anna Hultin på besök hos sin syster i Oxelösund, omkring 1918.

” Min mormors mormors mor var piga på Oxelö krog i början av 1840-talet. Förutom att servera och hjälpa till i hushållet så skulle hon ro passagerare till Nyköping. Taxan var 50 öre.

Hon hette Eva Johanna Sundström och gifte sig senare med en lots och fick åtta barn. I sin gamla bönbok, som jag nu har, har hon sirligt antecknat barnens namn och födelsedatum.

För drygt tio år sen rodde jag och min bror i Eva Johannas kölvatten, från Gamla Oxelösund till Nyköping. Det tog oss närmare tre timmar att ro de 15 kilometrarna. För fem år sen rodde min dotter och snart är det dags för mina söner.

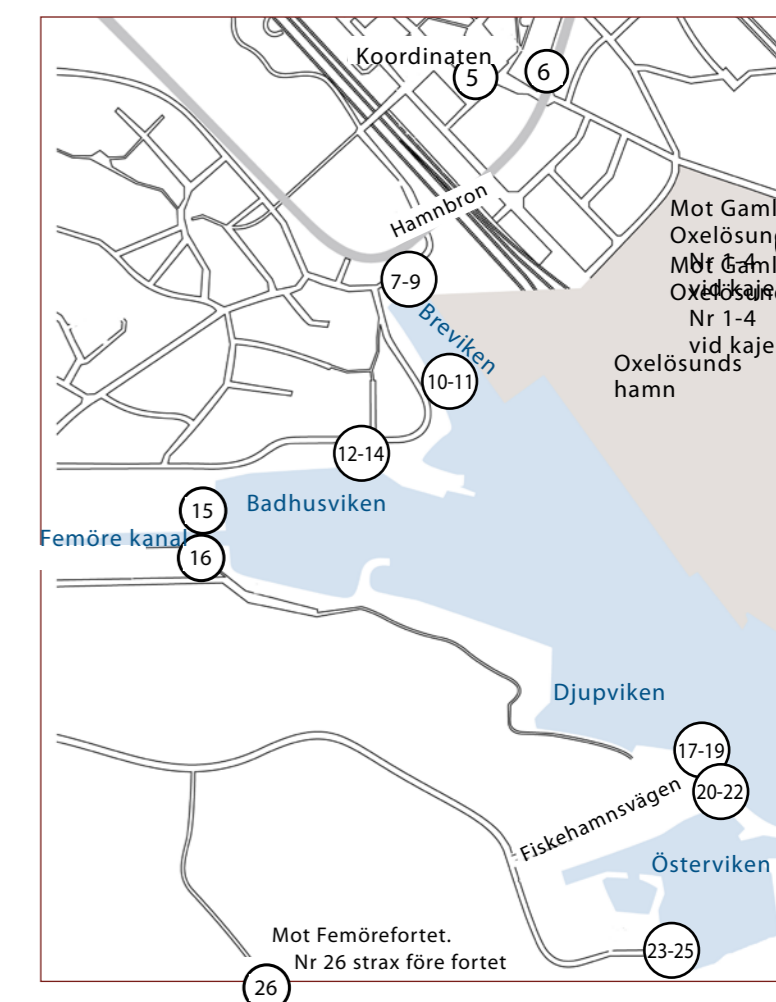
Lasse Lindberg, Nyköping f 1956, uppvuxen i Oxelösund

” Vid oväder fylldes sundet av skutor som sökte lä. De låg för ankar och det berättas att det kunde bli så många att man torrskodd kunde gå från udden här vid Gamla Oxelösund till Korsholmen.

Karin Granrot-Ringshagen f 1948, Oxelösund

” Det finns en mörk fläck på golvet i ett av rummen på övervåningen. Den går inte att få bort trots att man försökt på alla vis. Fläcken sägs vara blodet från en sjöman som dödades i ett bråk här på Oxelös krog.

Ulla Britt Ericson f 1927, Oxelösund



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rå och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjömän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönod, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## mat ombord och på krogen

texten börjar på andra sidan

Ärter, korngryn, potatis och salt sill. Ibland en bit saltfläsk. Egentligen fick sjömännen samma mat ombord som hemma på land. Ändå klagade de allt som oftast. Och det fanns en skillnad, maten ombord lagades under primitiva former och ofta av dåliga råvaror.

Ombord på segelskeppen var det skepparen som bestämde allt. Inklusivt mathållningen. Skepparnas snålhet när det gällde inköp av matvaror var så känd att handelsmän i hamnstäder kunde annonsera ut varor av sämre kvalitet som "lämpliga för sjömän".

Inte nog med det. Kocken kunde vara oduglig. Skepparen ville gärna ha duktiga sjömän ombord men när det kom till maten så kunde han gladeligen anställa en elvaårig pojke för lägsta möjliga lön.

Besättningen hade ju inte något val, inte så länge de var ute till sjöss. Men det hände att de rymde i nästa hamn. Under senare delen av 1800-talet valde många svenska sjömän att jobba på utländska fartyg där de fick både högre lön och bättre mat.

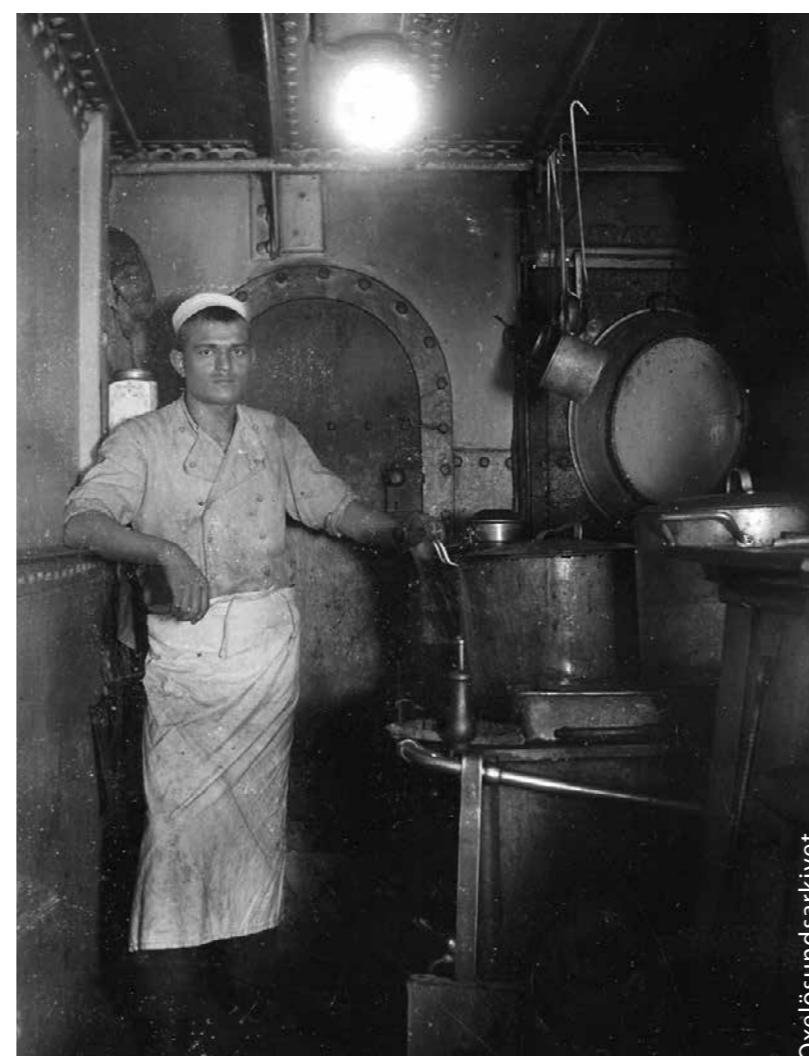
Segelfartygen var männens värld. Så kom ångmaskinerna och från mitten av 1800-talet växte passagerartrafiken. Ombord fanns nu resenärer som hade betalat för sin resa och som inte nöjde sig med vad som helst.

Därmed kom kvinnorna ombord. De skötte maten och städningen. Men det skulle dröja en bra bit in på 1900-talet innan de släpptes in i fraktfartygens kök, i byssan.

Till vänster: Okända jungmän på en segelskuta.



Sjöhistoriska museet



Oxelösundsarkivet

Ovan: Bästa sättet att få färskt fläsk ombord, var att hålla det levande. Foto från den fyrmastade barken Svithiod, troligen 1921.

Till vänster: Okänd man i byssan. Fotot finns i ett familjealbum från släkten Carlén i Oxelösund, året är 1917.

” Där köpte jag för mina sista pengar en säck potatis som vi alla behövde ty maten var skämd och oduglig, så att svinen ej åt den, utan vi levde mest vid kaffe, som jag befarar stulits från lasten.

Ur anteckningar 1827-28 av Govert Adolf Indebetou f 1807. Han var några år i handelsflottan innan han blev sjöofficer. I Sörmlands museums arkiv

” Lunch och middag, man har ju inte så mycket annat att se fram emot. Får man inte bra mat så fungerar ingenting. Jag har varit ombord på båtar med sagolik mat men också där det har varit ren katastrof. Generellt sett så är det sämre mat på passagerarfartygen tycker jag. Besättningen får ju inte samma mat som passagerarna och det blir väl de sämsta kockarna som får laga besättningens mat.

Anders Eriksson f 1980, 2:e fartygsingenjör, Oxelösund

” I stor utsträckning inom den svenska handelsflottan upphandlas blott det som går under beteckningen skeppsproviant och som ingen i land vill förtära.

Socialstyrelsens utredningar 1920-talet

## Mast, rår och segel

Ett stort segelskepp är en mäktig syn. För den oinvigde verkar det närmast obegripligt att någon har kunnat fästa ihop detta virrvarr av linor kors och tvärs i master och bommar på olika led. Och dessutom få upp alla segel i rätt ordning.

En sjöman på ett segelfartyg fick inte ha anlag för vare sig sjösjuka eller svindel. Han måste kunna klättra längs masterna och ta sig ut på de tvärgående bommarna, rårna, för att ordna med seglen. Det var krävande i vackert väder. I regn, kyla, och hård sjö var det livsfarligt.

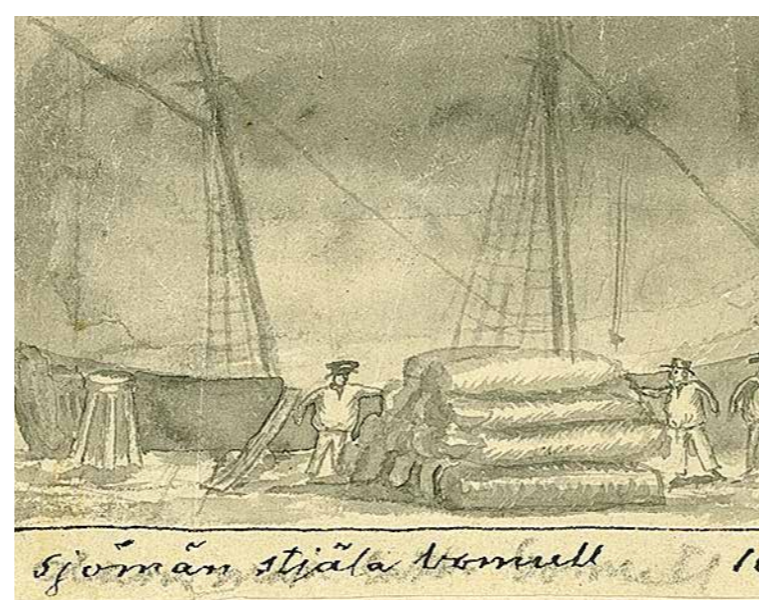
Ofta var det de yngsta som skickades upp i riggen. De som just hade gett sig iväg hemifrån för att bli sjömän. De stod lägst ner i rang och fick ofta göra de smutsigaste och farligaste jobben.

Segelfartyget var en sluten värld för män. Jobbet var hårt och farligt och ombord rådde en strikt hierarkisk ordning där kaptenen hade alla makt. Många har berättat om psykisk och fysisk misshandel men också om kamratskap och hjälpsamhet. Allt berodde på kaptenen.

Den som mönstrade på ett segelfartyg och gav sig ut på världshaven kunde bli borta många månader, kanske år. När han kom tillbaka hade han mycket att berätta. Han hade sett och upplevt saker som ingen här hemma hade kunnat föreställa sig.

I en tid då det inte ens fanns stillbilder var sjömannens berättelser fantastiska vittnesmål om andra världar. Om människor som var mörka i skinnen och där elefanter, krokodiler och papegojor var lika vanliga som harar och rådjur.

Till vänster: Del av rigg.



Teckningarna gjorde Govert Adolf Indebetou under sin resa till Savannah, se citatet till höger.

Kanske hade han presenter med sig hem. Elfenben, ormskinn, uppstoppade krokodilungar, snäckskal och andra märkvärdigheter. De fick hedersplatser hemma på väggar och byråar. Idag kan vi kanske hitta dem på någon loppis.

Fortsättning på nästa sida

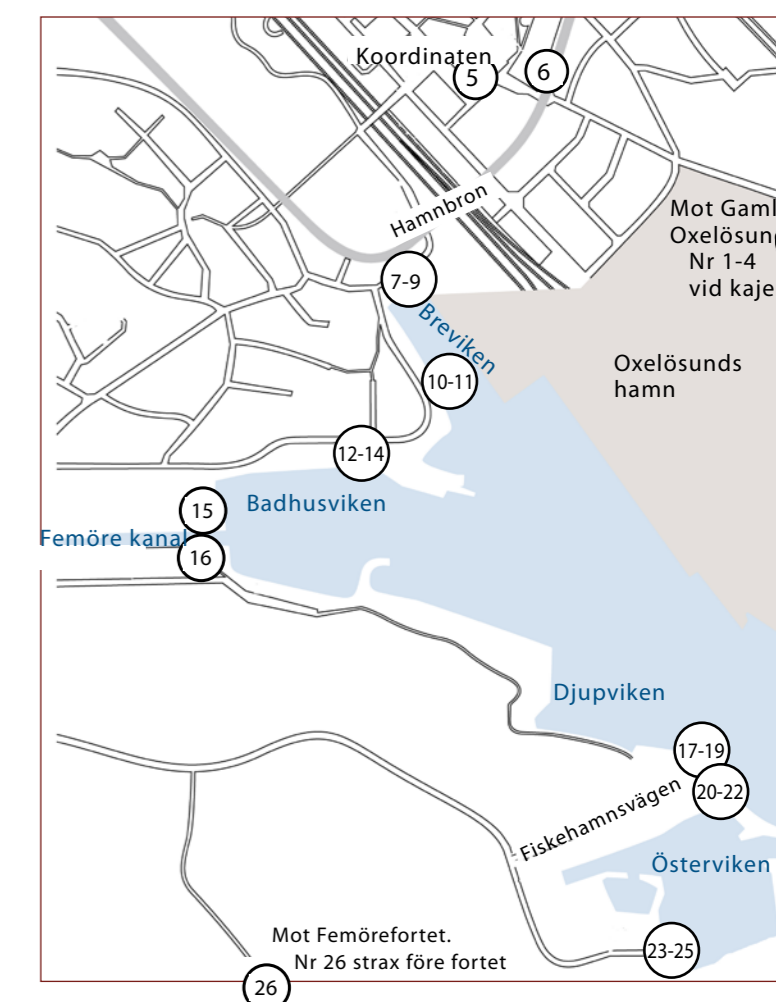
” I America låg skeppet vid den lilla sandiga staden Savannah att lossa sin saltlast, putsas och intaga bomull men engelsmän äro tjuvaktiga, så att flera man tog av de på land uppstaplade bomullsbalarna att fylla sina kojmadrasser..

Savannahfloden har sumpiga stränder (där en slags krokodiler fanns).

Ur anteckningar 1827-28 av Govert Adolf Indebetou f 1807. Han var några år i handelsflottan innan han blev sjöofficer. I Sörmlands museums arkiv

” Kina är det besynnerligaste land jag någonsin sett; allting upp- och nervänt. Karlarna flätar sitt hår och rakar av det vid tinningarna, även som att de begagna parasoll och solfjädrar. Båda är för övrigt likadant klädda, vida byxor och jackor. Karlarna har långa tunna naglar och fruntimren förskräckligt små fötter.

Werner Kjellström f 1856 i Nyköping i brev till en barndomsvän. Avskrift i Sörmlands museums arkiv



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rår och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjömän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## Mast, rår och segel

texten börjar på andra sidan

Fregatt, bark, fullriggare, skonare, brigg, jakt, clipper, slup... Skeppstyperna låter som hämtade ur äventyrsromaner och filmer. Men de var högst verkliga och många av dem seglades långt in på 1900-talet.

Från mitten av 1800-talet hårdnade konkurrensen, först från ångbåtarna och senare från motorbåtarna. Längre kombinerade man segel och motor. På de långa linjerna över världshaven var det nödvändigt att segla när det var bra vindar eftersom motorerna till en början inte klarade så långa resor utan bränslepåfyllning.

I den svenska handelsflottan fanns det vid sekelskiftet 1900 mer än dubbelt så många segelfartyg som ångfartyg. Ändå fraktade ångfartygen betydligt mer eftersom de var större och kunde ta större laster.

Under 1930-talet började skorstenar bli vanligare än segel. Då hade dieselmotorn utvecklats men det skulle dröja innan den tekniken tog över, åtminstone utmed Östersjökusten. Andra världskriget kom emellan och oljan ransonerades. För Sveriges del betydde det att de gamla segelskutorna fick leva i tio år till.

Till vänster: Skeppsgossar sätter segel på ett norskt skolfartyg.



Överst: Johan Petter Holm f 1841 med en modell av en bark. Notera den lilla båten bredvid.

Ovan: Govert Adolf Indebetou illustrerade passage-rarnas värsta gissel, sjösjukan. Se fler teckningar och ett citat på andra sidan.

Till höger: En skonare passerar Hävringe. Seglen är från vänster jagare, klyvare, stagflock, kryssflock, försegel och storsegel.



” På kusten av Kalifornien hade vi en så kallad vit stormby, vilken kom utan att vi var det ringaste beredda på den. Vi kunde nästan ingenting göra till vår räddning, och vi voro på ögonblicket att kantra, när några av seglen söndersletos och inom några ögonblick voro alla seglen i trasor, och detta räddade oss.

Werner Kjellström f 1856 i Nyköping i brev till en barndomsvän. Avskrift i Sörmlands museums arkiv

” Jag fick börja som kockjungman när jag var 14 år. Det var en motorseglare och vi var tre mans besättning, det var gubben (skepparn), bästeman (styrman) och jag. De var bra båda två. Jag fick laga mat, städa, jobba på däck och lite allt möjligt. Vi gick oftast med motor, seglen var mest till för att staga upp när det var grov sjö.

Skutan lades upp till jul så över vintern var jag springschas. Senare var jag på större båtar som gick hela vintern.

Åke Olofsson f 1933, blev Oxelösundsbo och började jobba iland 1956.

” Jag lotsade en skonare en gång i december månad. Det blåste nästan orkan. När jag kom ombord då låg hon så vattnet gick ända upp till masterna. Jag ska till Norrköping idag, sa skepparn. Ja, kan vi komma in till Oxelösund, sa jag, så är det nog stort men det tror jag inte går med den här skutan.

Vill ni vi ska sätta mer segel, sa han. Nej kapten, sa jag, jag tror för min del att skutan har alldeles för mycket segel. Ja det har lotsen rätt i, sa styrman. Men kapten var full. Jo vi ska sätta mera segel sa han.

Mästerlotsen Gunnar Sundström f 1870, intervjuad i Sveriges Radio 1950. Intervjun finns i sin helhet på [www.koordinaten.se/oxelosundsrummet](http://www.koordinaten.se/oxelosundsrummet)

# Hitta rätt på sjön

Sverige har bland de största skärgårdarna i världen. Enbart den sömmländska delen består av 3 000 öar och skär. Under ytan finns ännu fler. Där kallas de grund och har i alla tider varit en skräck för sjöfarare.

Ett sjökort är en karta över kusten där man ser land och vatten, öar och grund. Här syns alla de prickar, fyrar, och sjömärken som hjälper de sjöfarande att hitta rätt. Här finns också farlederna inritade, vägarna man bör följa ifall man inte vill gå på grund.

Den äldsta farledsbeskrivningen över Sömmlandskusten är faktiskt dansk. Den heter Navigato Danica, kallas på svenska Valdemarsleden, och beskriver hur man tar sig utmed ostkusten, från Blekinge till Uppland, och därifrån över till Åland och vidare till Tallinn i Estland.

Danska munkar skrev ner den under 1200-talet, på latin. Varför, kan man undra, och för vem? Inte för sjöfararna i alla fall. De visste ändå hur de skulle segla och vilka vägar de skulle följa. Dessutom kunde de inte läsa latin.

En erfaren kustskeppare klarade sig utan kartor. Åtminstone så länge han rörde sig i hemnavattnen. Han tittade på landmärken som toppiga berg och höga träd. Om han till exempel tog sikte på en viss udde och samtidigt såg en viss bergknalle strax bakom, så visste han att kursen var rätt.

På viktiga inseglingsplatser byggde man stenkummel eller träbåkar för att vägleda fartygen. Den rödvita båken på Hävringe har funnits sedan mitten av 1700-talet.

Fortsättning på nästa sida



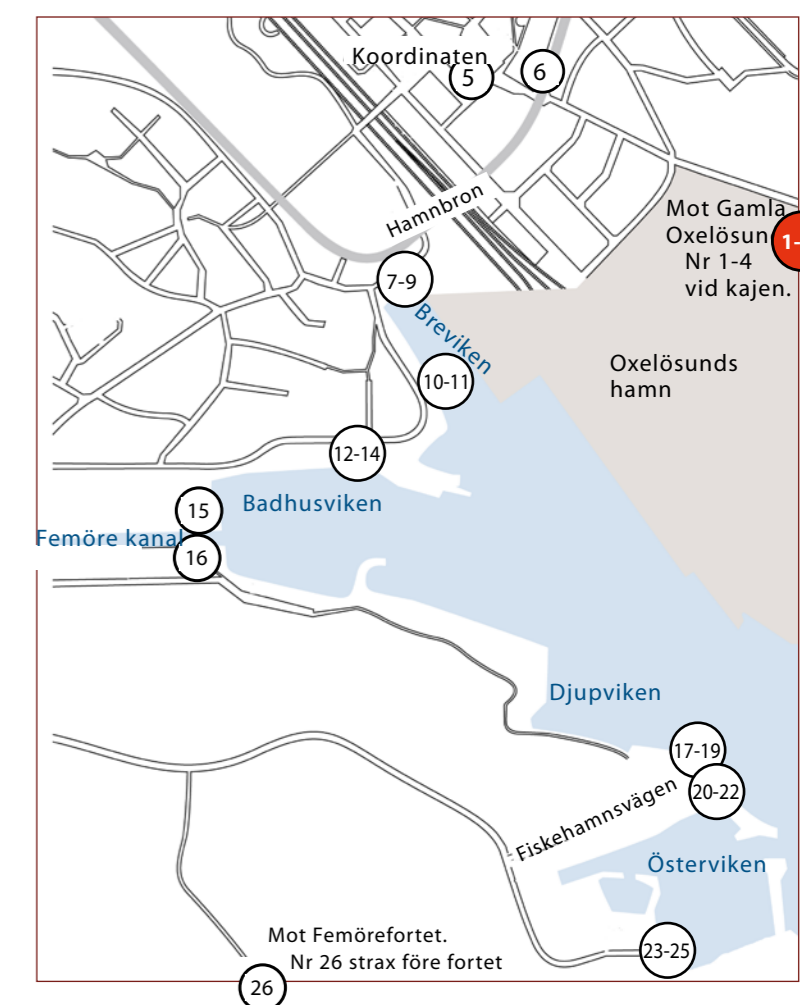
Foto: Bo Trenter

Ovan: Gustaf Dahlén står på botten 16 meter djupt. Fyren ersatte 1967 Hävringe fyrskepp. I förgrunden ett av de många sjömärkena som används för att vägleda sjöfarande.

Till vänster: Den sexkantiga båken på Hävringe är 19 meter hög och syns långt väg. Den var klar 1752. Hävringe har i alla tider varit viktig för sjöfarande och sjömärken har funnits på platsen långt tidigare. En stenkummel på Hävringe nämns i en seglingsbeskrivning från 1567.

”Efter att ha överfart Bråviken uppnår man först en ö vid namn Vinterklasen och därefter Ålö. Därefter Rågö. Därefter Ringsö, därefter Lacka. Därefter Askö.

Ur Navigato Danica



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rår och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjömän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## Hitta rätt på sjön

texten börjar på andra sidan

En skeppare kunde med sitt tränade öga se grunden. Han noterade färgskiftningar, vågrörelser och sjöfågelnas kretsande över ett fiskstim på grunt vatten. Kort sagt han kunde läsa naturen.

Inne i skärgården seglade man inte gärna i mörker. Lite hjälp kunde man få av eldar som tändes på särskilda platser, så högt som möjligt, i eldkorgar eller fyrtorn. Ett av de äldsta fyrtornen är Landsort som har funnits sedan 1669.

Ute på öppet hav var det främst kompassen och stjärnhimlen som vägledde.

Att ta sig fram utan att gå på grund var en kunskap som gick i arv från generation till generation. Den var nödvändig för att man skulle överleva i skärgården. Och det var en kunskap man kunde tjäna pengar på, kanske som skeppare eller lots, en kunskap man inte gärna delade med sig av. Idag skulle vi kalla det affärshemlighet.

Från mitten av 1900-talet och framåt har det utvecklats en mängd tekniska hjälpmedel. Ofta har tekniken utvecklats av militären för att sedan användas av civil sjöfart. I enklare varianter hamnar den därefter hos fritidsfolket. Navigationssystemet GPS är ett sådant exempel.

Men tekniken ersätter inte människan. Trots GPS, AIS, radar, digitala tredimensionella sjökort och andra tekniska system så behövs fortfarande det mänskliga ögat.

Till vänster: Lotsen Carl Ördén med förstoringsglas.



Foto: Hans-Åke Berg



Foto: Ingegerd Wachtmeister

” Idag behöver man inte veta att det är Orions Bälte eller Stora Björn som syns snett upp där på himlen. GPS:en talar om var man är.

Jag gillade det gamla sättet att navigera. Att stå där med en sextant och mäta solhöjd och planeter och beräkna sin position. Det gav en känsla av ödmjukhet att se hur vår lilla planet hänger ihop med hela universum.

Per Carlsson f 1955, lots Oxelösund

” Vi åkte ofta med morbror på söndagsutflykt till någon ö utanför Oxelösund. Jag fick ibland styra.

Jag minns hans instruktioner som var i stil med: Håll på tallen där tills du är tvärs på märket där. Jag tyckte att det var lite konstigt när det nu fanns en märkt farled. Men prickarna brydde han sig inte om. Han litade mer på sina egna landmärken.

Astrid Wårdh f 1943, uppvuxen i Oxelösund

**Veckosjö** användes i den medeltida seglingsbeskrivningen Navigato Danica. Det är sträckan som ett roddarlag orkade ro innan de måste vika sig, få avlösning. Avståndet är flexibelt men beräknas till närmare 8 km

**Distansminut** eller nautisk mil är 1.852 meter

**Svensk sjömil** är ett gammalt mått 7.420 meter, idag används uttrycket även för nautisk mil

**Knop** är hastigheten distansminut per timme

” Det är spännande att sitta där med sjökortet och ta ut kompassriktningen. Hans-Åke skötte seglingen och jag navigerade. Det gick bra. Vi gick inte på grund och vi kom dit vi skulle.

Kerstin Berg f 1949 Oxelösund

Ovan: Kerstin Berg tar ut kursen 1971.

Till vänster: I Kina kunde man redan runt år 0 använda sig av jordens magnetfält för att navigera, en kunskap som vikingarna inte kände till ens tusen år senare. Kompassen på bilden tillhör Klubb Maritim i Oxelösund.

# LOTSAR

Alla fartyg över en viss storlek måste ta hjälp av en lots för att trafikera svenska farvatten, såvida man inte har ett särskilt tillstånd.

Den första lagen om lotsplikt kom i slutet av 1600-talet men lotsar har funnits längre än så. Kustborna har i alla tider kunnat sin skärgård och extraknäkte gärna som vägvisare eller styrmän som de kallades.

De turades om att speja mot horisonten efter fartyg att lotsa. Till en början användes höga träd, senare byggdes utkikstorn.

Så snart lotsen såg ett fartyg med lotsflaggan hissad, gav han sig ut. På sitt segel hade han en röd rand så att det tydligt skulle synas att en lots var på väg.

Det var lotsens ansvar att hjälpa skepparen ta sig fram på ett säkert sätt fram till att nästa lots skulle komma ombord. Lotsarna från Oxelösund skulle också passa trafiken ute vid Hävringe. Det betydde att de måste vara där ett antal dagar i följd, en sorts jourtjänstgöring.

Söderut fanns lotsar vid Arkösund och norrut vid Landsort. Utmed den inre farleden fanns lotsar vid Sävsundet fram till 1967. I äldre tid fanns flera små lotsplatser.

Resorna till och från fartygen kunde vara riskabla. Lotsen måste åka ut i alla väder och för en liten lotsbåt kunde det bli farligt. Olyckor var vanliga.

De mest kritiska momenten var och är fortfarande när lotsen ska ta sig mellan

*Lotsbåtarna hade en röd rand i sitt segel. Lotsen Albert Ahlin till vänster, med lotskollegan Ivar Åhlström, foto ca 1915.*



*På väg från Hävringe i Mulle, Sveriges första lotsbåt med motor, byggd 1905. Närmast fr v lotsarna Axel Peilot, Albert Ahlin och Ragnar Sandin, 1920-talet.*

lotsbåten och fartyget. I hård sjögång gäller det att inte hamna mellan båtarna och bli krossad.

Trots att lotsyrket har blivit bekvämare de senaste decennierna, så är detta en manöver som inte går att ersätta med teknik. Den kräver fortfarande smidighet, träning och hög precision av alla inblandade, av fartygets befälhavare, av lotsen och inte minst av båtmannen som kör lotsbåten.

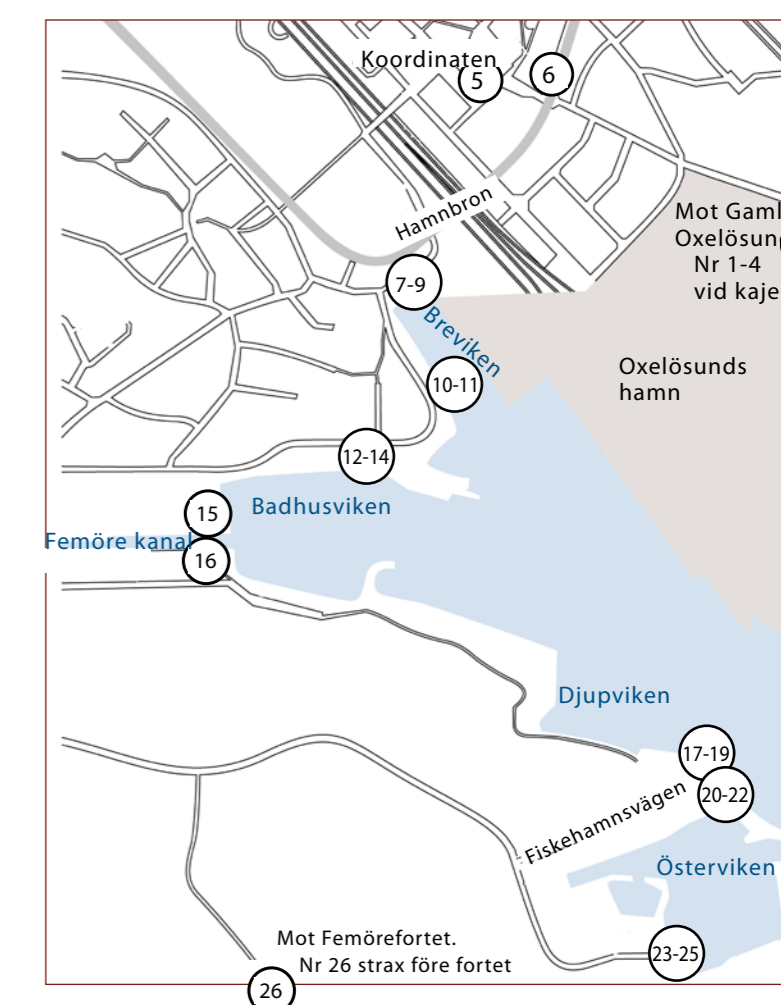
Annars har det mesta förändrats vad gäller lotsarnas arbetsvillkor, från slutet av 1900-talet och framåt. Tack vare den digitala tekniken behöver ingen längre sitta och spana ut över horisonten. Lotsningarna beställs flera dagar i förväg och lotsarnas arbete planeras centralt.

Oxelösund ingår numera i Stockholmsdistriktet som sträcker sig från Kalmar till Gävle. Flesta lotsningarna görs till/från Oxelösund och Norrköping.

Numera är lotsbåtarna statligt ägda och lotsarna är statligt anställda. Utbildningen är kvalificerad och kräver att man först är behörig sjökaptän. Den tidigare så obligatoriska uniformen är utbytt mot moderna tjänstekläder.

” Jobbet som befälhavare har ändrats och nu förtiden ägnar man sig mycket åt administration. Som lots får jag göra det roligaste.

*Per Carlsson f 1955, lots Oxelösund*



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rår och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjomän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## Lotsar

texten börjar på andra sidan

” En lots måste vara en person som passar in. Det räcker inte med att bara kunna navigera. Man kliver alltid rakt in i existerande team ombord och det gäller att känna av stämningen. Vi kommer ju som konsulter och det handlar om att etablera förtroende och respekt från båda sidor.

Lotsyrket är väldigt ensamt. Vi utgår hemifrån och kollegerna träffar man mest vid möten och utbildningar.

*Hanna Odengrund f 1979, lots Oxelösund*

” På vintern kunde det vara snöstorm och nedisning. Jag minns en gång när pappa kom hem, sydvästen och oljerocken var fastisade. Han hade mustasch och den satt fast i oljerocken så nedisade var dom. En gång segla han bort sin persianmössa i en vinterstorm.

Vår farfarsfar och farfars farfar, har vi hört, har varit lotsar.

*Ingrid Sundström f 1909. Hennes far Gunnar Sundström började jobba som lots 1894. Hela intervjun finns på [www.koordinaten.se/oxelosundsrummet](http://www.koordinaten.se/oxelosundsrummet)*

” Det är ytterst sällan som vår roll ifrågasätts. Befälhavaren vill ibland manövrera själv, speciellt vid ankomst eller avgång från kaj. Det får han men jag släpper inte min koll för det. Jag har ansvar för att fartyget kommer rätt men det är befälhavaren som har ansvaret för fartyget.

*Per Carlsson f 1955, lots Oxelösund*



Överst: Lotsarna Nils Eriksson och Albert Ahlin, till höger, på väg i lotsbåten 1936.

Ovan: Kaffe med avec i lotsstugan på Hävringe., fr v Kalle Bergström, Ivar Åhlström, Alrik Bäckström och en okänd.

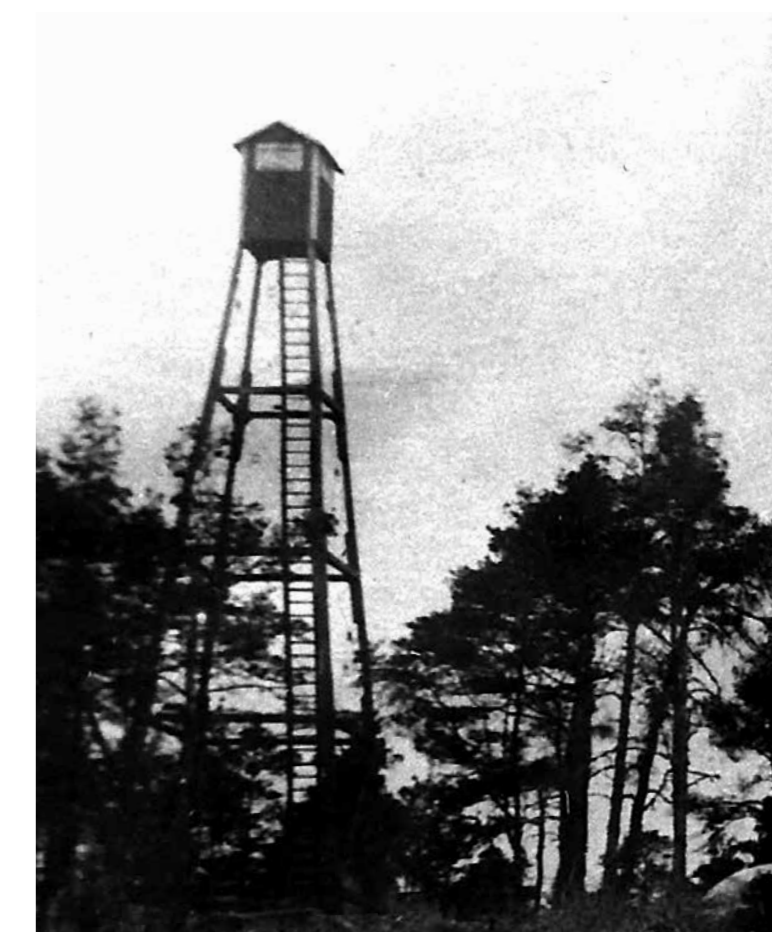
Till höger: Med tiden fick den vakthavande lotsen i Gamla Oxelösund en liten kur som skydd för väder och vind. År 1921 byggdes ett stabilt torn i betong och från 1927 fanns telefonförbindelse med Hävringe.

” Under hela min uppväxt var pappa hemma sex julaftnar. Det var en vecka på Hävringe och en vecka i land, utan ledigt emellan.

*Ulla Britt Ericson född Sandin 1927 Oxelösund. På sin fars sida har hon lotsar i många generationer*

” Ja det var ju en förskräcklig skillnad mot förr i världen. Då fick man ju segla och ro. Vi hade en lotsbåt här som var byggd 1905, gamla Mulle. Men den fick vi inte använda på Hävringe när vi skulle hämta lotsar ifall det var vackert väder. Då fick man ro ut, för det vart dyrt med oljan och så slet man ju motorn.

*Mästerlotsen Harald Blomqvist f 1897, Oxelösund. Hela intervjun finns på [www.koordinaten.se/oxelosundsrummet](http://www.koordinaten.se/oxelosundsrummet)*



Lotsen G Andersson antrar ett fartyg som är på väg in i Oxelösunds hamn i mitten av 1900-talet.



# Sjöfart och kustliv - en introduktion

Hur var det att bo och arbeta ombord på ett fartyg, långt ute till havs? Eller leva sitt liv i en fyr ensligt på en klippa?

Sjömän, lotsar, fyrvaktare, sjörövare, tullare, fiskare och söndagsseglare. Alla har de varit beroende av havet, av väder och vind. Och av konsten att navigera så de inte gick på grund.

Läs om dem, och många fler kustboende, i texter och bilder på skyltar, runt om i Oxelösund. Det spelar ingen roll i vilken ordning du läser, numren före rubrikerna till höger är bara till för att du ska hitta rätt på kartan.

En hamn vid kusten var som en port ut mot en större värld. Eller in, för det var hit nyheterna kom, berättelserna och de främmande varorna. Numera kommer nyheterna från andra håll. Men varorna tar fortfarande helst sjövägen och 95 procent av den svenska utrikeshandeln går med båt.

**HISTORIEN I SÖRMLAND** är en utställningsform där Sörmlands museum berättar historia utomhus på skyltar med vimplar. De finns på många platser runt om i Sörmland och varje ort eller område har sitt eget tema. Gemensamt är att historien berättas med människorna i centrum. Se mer på [www.sormlandsmuseum.se](http://www.sormlandsmuseum.se)

Det var just det utmärkta hamnläget som lade grunden för det moderna Oxelösund. Först byggdes järnvägen och hamnen, så småningom också järnverket.

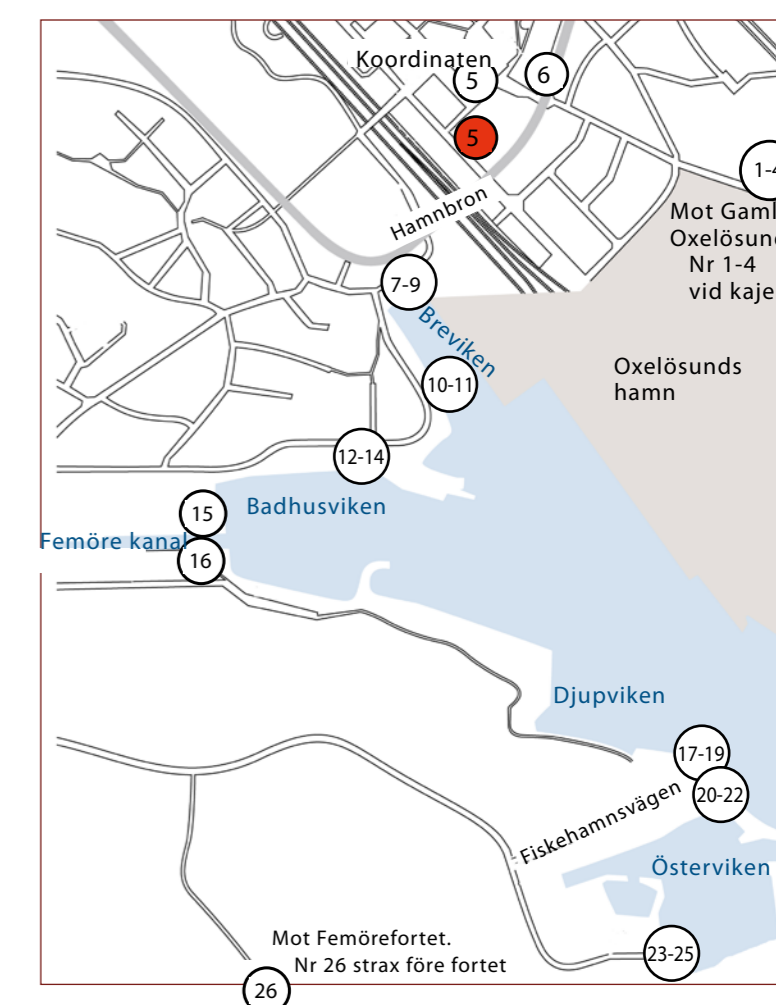
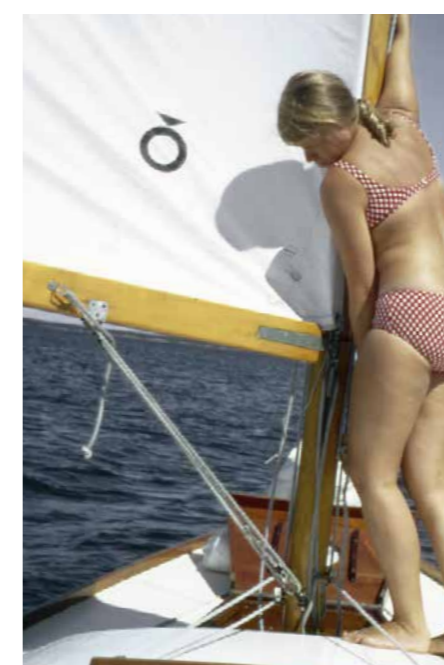
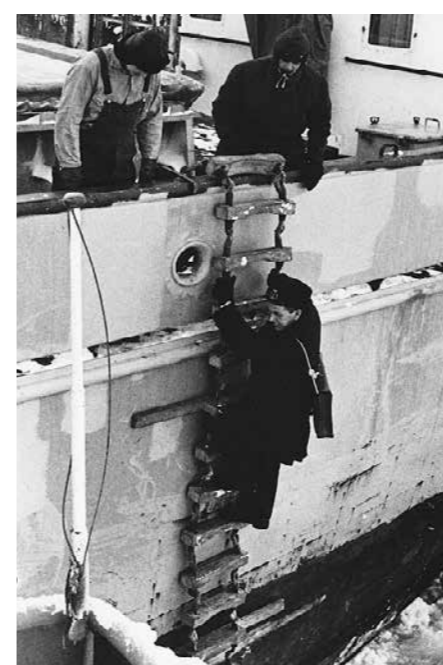
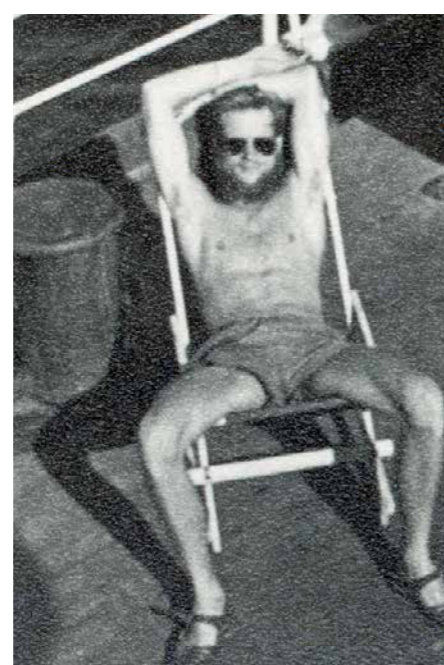
Det lilla samhället blev en industri- och hamnstad, en stad som fortfarande är präglad av sjöfart och kustliv. En stad omgiven av kajer och bryggor, med lastfartygen inom synhåll för fritidsbåtarna i långa rader. En stad med lotskontor, varv, bogserbåtar, isbrytare och skärgårdsälskande fritidsfolk.

Mer om Oxelösund hittar du inne på Koordinaten. Besök också det digitala arkivet: [www.koordinaten.se/oxelosundsrummet](http://www.koordinaten.se/oxelosundsrummet)

I Oxelösund finns flera föreningar som bevarar och visar den lokala historien:

Klubb Maritim  
Fiskebåtens Vänner  
Föreningen Femörefortet  
Oxelösunds hembygdsförening  
Skärgårdsmuseet i Gamla Oxelösund

*Bilderna här finns på skyltarna tillsammans med bildtexter.*



*Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst*

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rå och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjömän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

# Sjömän i hamn

Bo Ossian Ericson gick ibland till sjömanskyrkan. Inte för att han var särskilt religiös utan för att det kändes som ett stycke Sverige med tidningar, böcker, kaffe och bullar. Och för att han kanske hade post att hämta.

Bo Ossian var 22 år när han mönstrade på för att ge sig ut på världshaven i slutet på 1940-talet. På den tiden låg fartygen betydligt längre tid i hamnarna än nu, eftersom lastning och lossning gjordes mer manuellt.

I hamnkvarteren i alla större städer fanns gott om barer och bordeller. Där var livligt, högljutt och ofta bråkigt. Så hade det alltid varit i hamnstäderna.

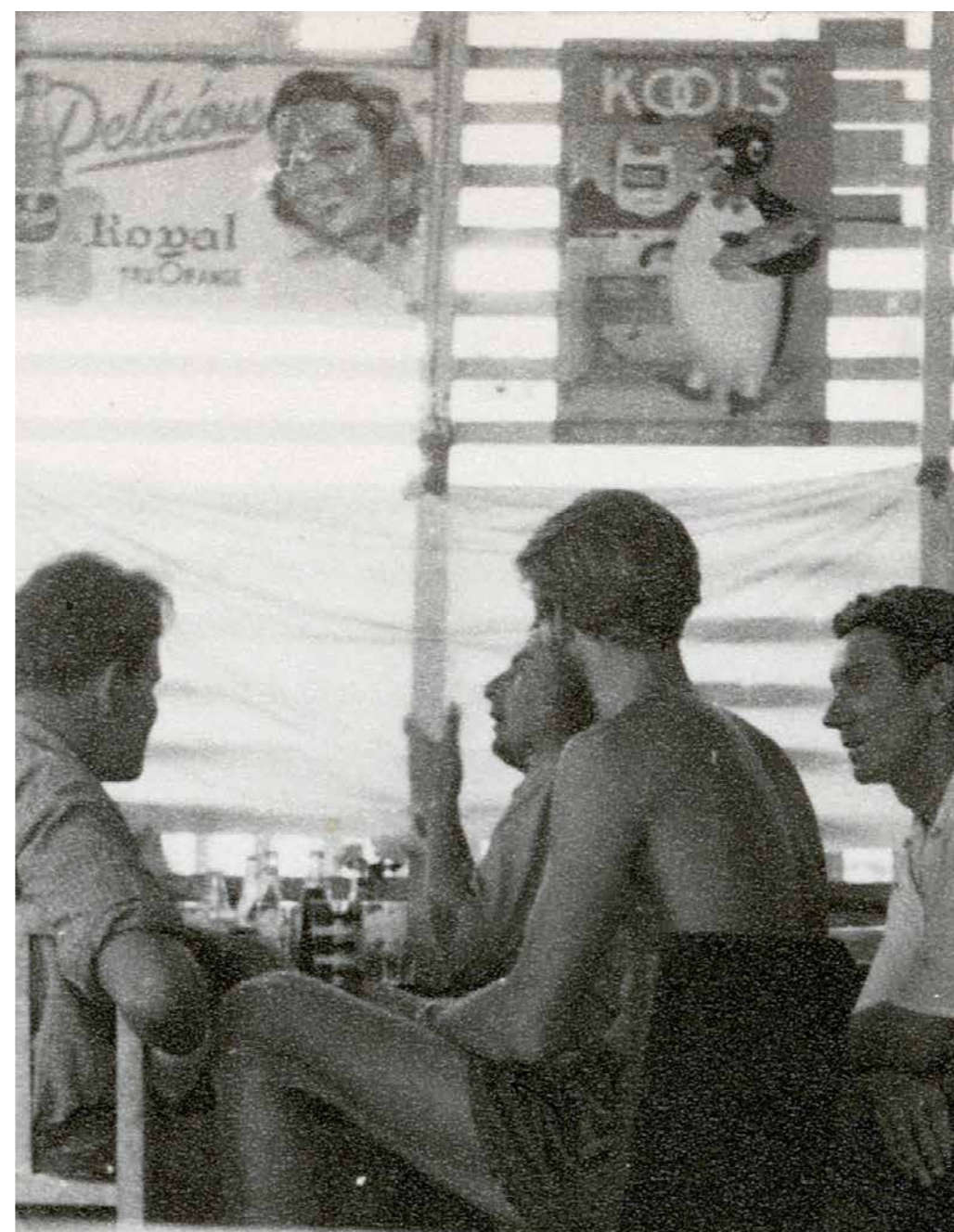
Från olika håll, inte minst från de frikyrkliga, engagerade man sig under senare delen av 1800-talet för att ge sjömännen en bättre tillvaro i hamn, ett alternativ till hamnkvarterens krogar.

Svenska kyrkan skickade ut präster till de största hamnarna. Därmed föddes sjömanskyrkorna som etablerade sig i allt fler städer runt om i världen. Ungefär samtidigt inrättades den första sjömanskyrkan på svensk mark, i hamnstaden Göteborg.

Hit var sjömännen välkomna för att vila, läsa, fika och träffa landsmän, förutom att delta i gudstjänster. Här kunde man också hämta sin post och få hjälp med praktiska problem. Verksamheten finns kvar men heter numera Svenska kyrkan i utlandet och vänder sig till alla utlandsresenärer, inte bara sjömän.

*Fortsättning på nästa sida*

*Bo Ossian Ericson på däck år 1950.*

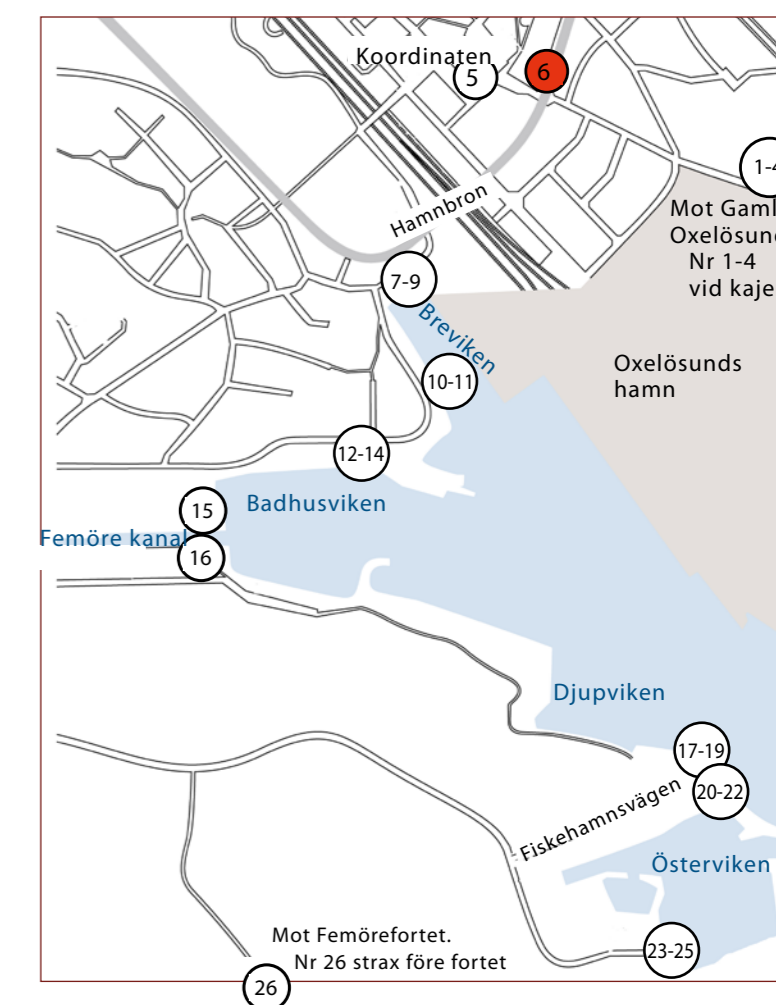


” Valfördrådet kom ombord när vi låg i hamn och erbjöd olika aktiviteter. Så fort det fanns en chans så spelade man fotboll och de ordnade planer, minibussar och allt som behövdes. Matcherna stärkte sammanhållningen i besättningen.

*Bo Ossian Ericson f 1927, Oxelösund*

*T.v.: På hamnkrog i Cebu City, Filipinerna, Bo Ossian Ericson med ryggen åt kameran, 1949.*

*Nedan: Svensk besättning på fotbollsmatch i Port Said vid Suezkanalen, 1949.*



*Skytlarna kan läsas i vilken ordning som helst*

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, råv och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. **Sjömän i hamn**
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

# Ordningst

illträde till Läsestugan, dess läs- och sk  
indsk sjöman, som mot uppvisande av legitim  
Dapper och kuvert samt övrig skrivm  
Tot skriftligt erkännande, mottages penni  
nsättes på bank eller hemsändes till an  
Då servering förekommer, sker detta til  
Pör att befordra den gemensamma trevna  
Det är förbjudet inom Läsestugan:  
att införa spritdrycker av vad slag det v  
att uppträda berusad;  
att öva svordomar eller annat rått och o  
att spotta på golvet;  
att spela kort;  
att borttaga tidningar, böcker eller andra  
Alla böcker i Läsestugans bibliotek äro t  
da för biblioteket gällande bestämmelse  
Var och en besökare iakttaga ett värdigt uppf  
med vänlighet och aktning och uppmanas e  
Den person, som stör ordningen i L  
laga avläsas

sjöfart  
OXELÖSUND I MA  
kustliv Styre

## Sjömän i hamn

texten börjar på andra sidan

En sjöman vid kaj bodde på sitt fartyg. Men den som hade mönstrat av och som väntrade på en ”ny hyra” var tvungen att skaffa husrum och hamnade oftast på ett lusigt och bråkigt ställe, till låg kostnad. Därför gjordes försök att erbjuda sjömännen bättre bostäder.

Särskilda sjömanshem inrättades, både i Sverige och utomlands, där sjömännen kunde bo till ett lågt pris bara de visade upp sin sjömansbok. Och i en rad svenska hamnstäder öppnades sjöfartshotell. Hotellet i Oxelösund byggdes 1956.

1948 bildades Handelsflottans Valfärdsråd, med uppgiften att ge sjöfolket en bra fritid.

I de svenska hamnstäderna fanns också sjömanshus. Alla sjömän inom handelsflottan skulle enligt en lag från mitten av 1700-talet vara inskrivna vid ett sjömanshus. Sjömanshusen fungerade som arbetsförmedling, försäkringskassa och pensionskassa och bekostades av sjöfartsnäringen.

Under 1900-talet tog staten över allt fler av arbetsuppgifterna och verksamheten lades ner helt 1969. Ett par år senare bildades Stiftelsen Sveriges Sjömanshus som stödjer forskning och utbildning, delar ut stipendier med mera. Förmedlingen av lediga jobb sköts numera av en avdelning inom Arbetsförmedlingen.

Ordningsregler för Oxelösunds läsestuga för sjömän 1942. I Klubb Maritivs arkiv.



” Smörjaren var en mogen man som hade familj i Göteborg, han sa: Nu eleven ska du följa med mig, så ska jag visa dig stan. Akta dig för att följa med de andra, dom vill bara slå runt.

Bertil Nyman f 1920 i Nyköping, var maskinelev hösten 1945. Ur boken Bertil Nyman, pojken som lockades av världen utanför, utgiven av Sörmlands museum

” Skandinaviska föreningen härstades gifver allt som oftast teatraliska föreställningar och föreläsningar, och jag är alltid välkommen dit i sällskap med Axel och en dansk kapten. Och varje kväll kl 6 är det skandinavere nere vid fartyget för att taga oss med på någon bjudning eller dylikt. Härondagen gingo vi igenom Palais Hotell helt och hållet.

Werner Kjellström f 1856 i Nyköping i brev till en barndomsvän. Avskrift i Sörmlands museums arkiv



Överst: Läsestugan för sjömän i Oxelösund bildades 1904. Den flyttade så småningom in i huset i korsningen Styrmansgatan/Timmermansgatan och blev kvar där tills verksamheten upphörde 1964 och Sjömansklubben tog över lokalerna.

Undre bilden: Sjömansklubbens husmor Ghislaine Köhler hade själv varit ute till sjöss i många år som steward. Här med gäster från ett fartyg i hamnen.

” Sjömansklubben bildades i början på 60-talet efter önskemål från ombordanställda. De ville ha något ställe i Oxelösund dit de kunde gå. Jag blev föreståndare. Sjöfolksförbundet och Handelsflottans välfärdsråd delade på min lön. Vi började i källaren under Folkets Hus men det blev trångt så när läsestugan lagt ner 1964 så flyttade vi över till deras lokaler.

Vi hade biljard, pingis och olika spel. Enligt tevehandlaren var vi först i Oxelösund med färgteve. En jukebox gick mest hela tiden och ibland hade vi dans. Vi ville att folk från land också skulle vara med, inte bara sjömän. Vi serverade mellanöl och mackor och hade öppet till midnatt.

Det var det mest tacksamma jobb jag har haft. Efter fyra år gjordes en omorganisation och mina lönepengar drogs in. Sjömansklubben sköttes med ideella krafter några år. Men tiderna förändrades. De ombordanställdas tid i hamn blev allt kortare samtidigt som mer gjordes för deras fritid ombord. Så intresset minskade och hela verksamheten lades ner.

Är det något jag saknar från mitt yrkesliv så är det kompisskapet nere på klubben.

Åke Olofsson f 1933 var föreståndare för Sjömansklubben i Oxelösund. Han skötte också Sjömansbibliotekets boklådor och filmväskorna som fartygen kunde låna och byta i nästa hamn

# En järnväg till havet

Visst hade Oxelösund det bästa läget för en hamn. Men det spelade ingen roll så länge man inte kunde ta sig vidare inåt landet. Därför passerade fartygen Oxelön och gick vidare med sin last in till Nyköpings hamn. Men med järnvägen skulle allt ändras.

Från mitten av 1800-talet byggdes järnvägar i Sverige. Det betydde att man kunde börja frakta varor på ett sätt som ingen hade kunnat drömma om tidigare.

I Bergslagens bruksbygder ville gruvbolagen gärna ha en förbindelse med Östersjön för att skeppa ut järnmalm på ett så enkelt sätt som möjligt. Med järnvägen öppnades möjligheterna och valet föll på Oxelösund.

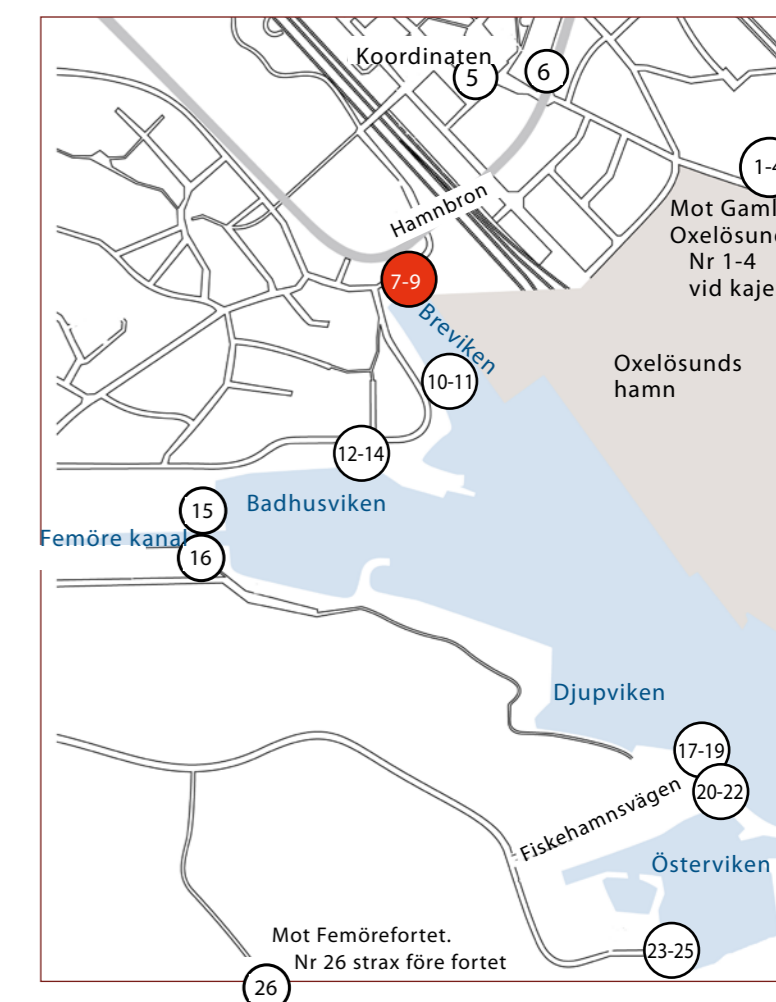
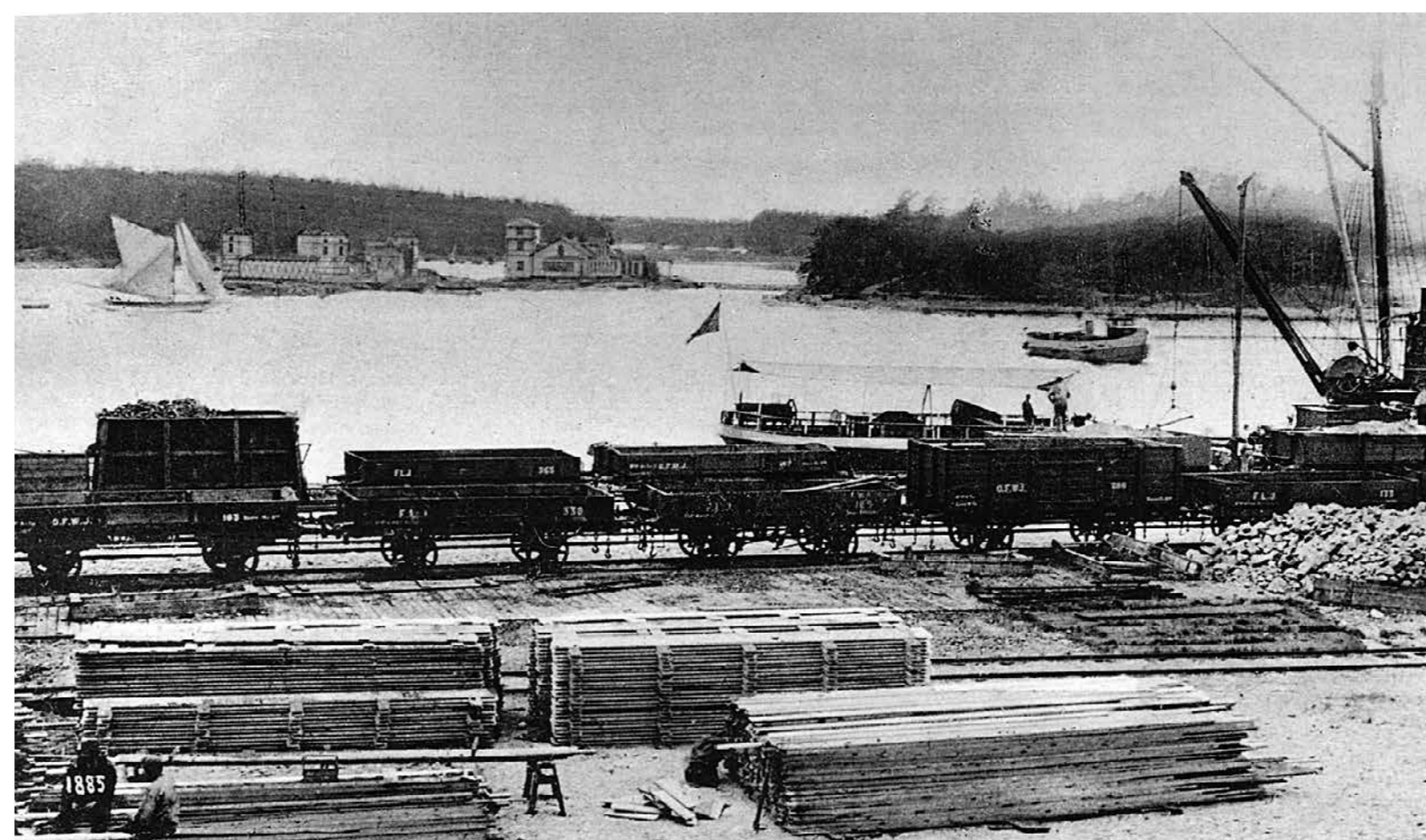
Järnvägen var klar 1877 och företaget kom så småningom att heta Trafikaktiebolaget Grängesbergs-Oxelösunds järnväg, TGOJ.

Med järnvägen kom också hamnen. Den började med en träbrygga längst in i Breviken men växte snabbt ut till allt längre kajer. Härifrån skeppades främst järnmalm. Den östes från järnvägsvagnarna ner på kajen och vidare ombord på fartygen.

Men varför skicka iväg malmen när den kunde förädlas på plats? År 1913 bildades Oxelösunds Järnverk AB, och en masugn byggdes. Det var den första i Sverige där man använde stenkol istället för träkol.

*Fortsättning på nästa sida*

*Med järnvägen fick gruvbolagen vid Grängesberg en bra förbindelse med Östersjön 1877. Hamnen byggdes ut och verksamheten växte. På den unde bilden syns även kallbadhuset och varmbadhuset som båda byggdes i slutet av 1800-talet.*



*Skytlarna kan läsas i vilken ordning som helst*

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rå och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjomän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## En järnväg till havet

texten börjar på andra sidan

Malmen kördes till masugnen där det bearbetades till tackjärn som lastades på fartyg i hamnen. I processen användes koks som framställdes av stenkol som importerades och som lossades i hamnen.

Cirkeln var slut och alla tjänade på affären. Grängesbergslaget fick sälja mer malm och fler tågtransporter, Järnverket kunde växa, liksom hamnen och därmed hela Oxelösund.

År 1955 köpte Grängesbergslaget merparten av aktierna i Oxelösunds Järnverk och började bygga om och bygga nytt. Det var en stor satsning som innebar att antalet anställda beräknades öka från 700 till 3000 personer.

Det ledde till att stora delar av Oxelösund jämnades med marken för att ge plats, dels för industrin, dels för ett nytt samhälle med bostäder och köpcentrum, planerat och byggt enligt det tidiga 1960-talets ideal. Utbyggnaden betydde att järnet förädlades ännu längre, till stål och vidare till stålplåt.

Från 1978 ändrades ägandeförhållandena och järnverket blev en del av SSAB, Svenskt Stål AB. Tio år senare återtog namnet Oxelösunds Järnverk, nu som ett helägt dotterbolag till SSAB. Fortfarande är järnvägen, hamnen och industrin starkt beroende av varandra.

SSAB är kommunens i särklass största arbetsplats med 2400 anställda år 2011.

Oxelösund är inte den enda hamnstaden som har fötts med järnvägen. Till exempel Nynäshamn har en liknande historia men där var det fråga om olja istället för järn.

Från stålverket i Oxelösund 1962.



Hamnen i Oxelösund bestod av en träkaj längst inne i Breviken och var klar ungefär samtidigt med järnvägen 1877. Där var inte mer än drygt 2,5 meter djupt och en utbyggnad blev snabbt nödvändig. Sedan dess har hamnen gjorts allt längre och allt djupare.

” Skulle man till stan så var det antingen till att gå eller åka med häst innan järnvägen kom ner. Eller också åka sjövägen. Och det fanns ingen handelsbod här utan endast en i gamla Oxelösund. En mindre diversehandel.

Mästerlots Gunnar Sundström f 1870, intervjuad i Sveriges Radio 1950. Hela intervjun finns på [www.koordinaten.se/oxelosundsrummet](http://www.koordinaten.se/oxelosundsrummet)

” Ja, det var ett litet samhälle, det var det. Jag kom hit på sista tåget, och det var inte mycket inte. Men det har utvecklat sig undan för undan och fort har det gått här i Oxelösund. Det är ju mycket storslaget och fint här kan man säga.

Axel Andersson f 1884, kom till Oxelösund 1911 för att söka arbete. Jobbade i hamnen till 1951. Hela intervjun finns på [www.koordinaten.se/oxelosundsrummet](http://www.koordinaten.se/oxelosundsrummet)

# Percy Tham och andra redare

Percy Tham kunde sätta skeppsredare på sitt visitkort. Han kunde också kalla sig skeppsklarare, agent, konsul och verkställande direktör. Han var 26 år när han grundade sin första egna firma 1895 och började exportera malm från hamnarna i Luleå och Oxelösund. På vägen tillbaka importerade han kol. Största kunden var förstås Grängesbolaget.

Branschen hade han lärt sig genom att vara representant i Oxelösund för en holländsk firma som var huvudagent för Grängesbergs exportmalm. Det var hans pappa Vollrath som bett honom ta jobbet. Pappan var bruksägare och satt i ledningen för Grängesbolaget.

Percy Tham fick hjälp av sin far i början. Därefter tycks han ha klarat sig framgångsrikt alldeles själv. Mellan 1908 och 1924 blomstrade alla hans företag som bäst.

Han lät bygga ett stort hus i Villabacken, längst in i viken ovanför hamnen i Oxelösund. Här bodde han med sin familj. Hit flyttade han också huvudkontoret 1924. Det hade han haft i Stockholm i 18 år, i ett pampigt hus granne med Rosenbad.

I början av 1900-talet lastades och lossades fartygen i hamnen med muskelkraft. Minst 500 man, ibland uppåt 800 eller mer, jobbade och deras arbete styrdes från stuverikontoret. När chefen där började se sig om efter en efterträdare så köpte Percy Tham hela verksamheten.

*Till vänster: Percy Tham byggde upp en stor verksamhet med Oxelösund som bas.*



*Så färdas en betydande man i Oxelösund. Percy Tham till vänster låter sig ros. Mannen i fören är okänd men tydligt är att han inte är lika betydelsefull.*

Percy Tham ville ha kontroll över hela kedjan, från export och lastning till import och lossning. Därför skaffade han sig egna fartyg och grundade Oxelösunds Rederiaktiebolag. De tre första drevs med ånga och hette Start, Mineral och Oxelösund.

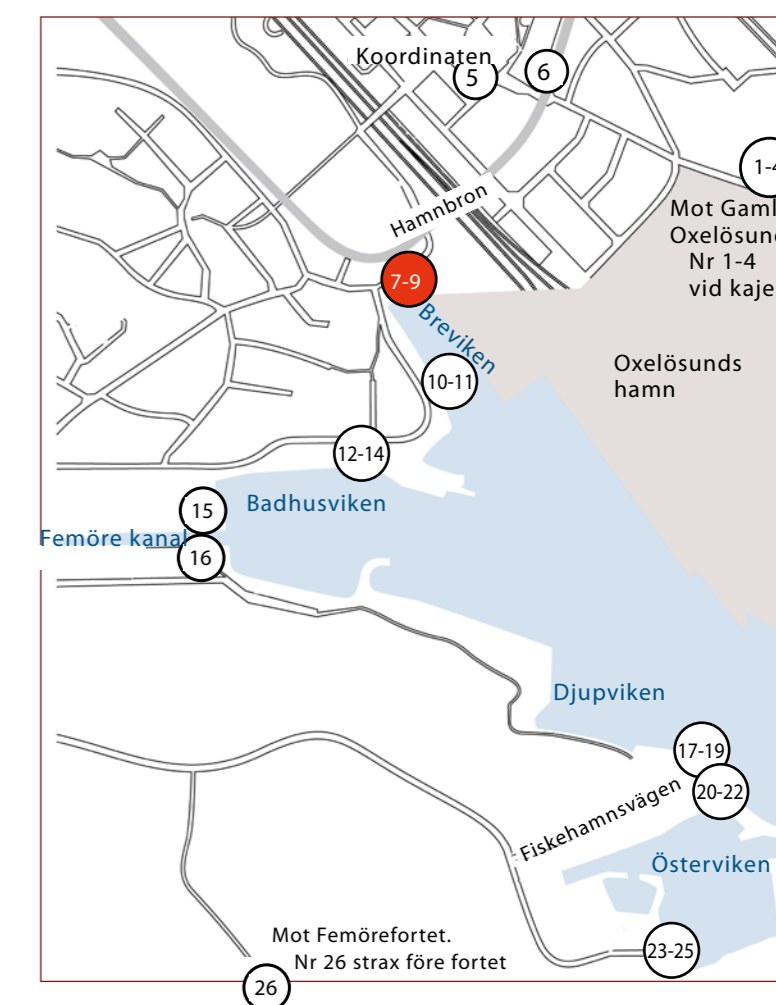
Percy Tham avled 1931 och efterträddes av sin svärson och därefter av sin son Percy Tham d.y. Fortfarande finns företaget, men bara till namnet. Sedan 2007 ägs det av Transatlantic efter att tidigare ha ägts av bland annat Broström.

*Fortsättning på nästa sida*



*Fartyget ovan ägdes av Percy Tham och var döpt efter fadern Vollrath Tham. 1941 gick den på en mina och sjönk utanför Borkum. Besättningen räddades.*

*Undre bilden: Sjökaptenernas väntrum på Percy Thams kontor i Oxelösund, enligt företagets egen presentation i en skrift 1904.*



*Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst*

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rå och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjomän i hamn
7. En järnväg till havet
8. **Percy Tham och andra redare**
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## Percy Tham och andra redare

texten börjar på andra sidan

I början av 1900-talet var det fortfarande möjligt för någon som hade tillräckligt mycket pengar att köpa egna fartyg och bedriva transportverksamhet. Titeln var skeppsredare. I Sverige fanns en mängd svenska rederier, många var rena familjeföretag med namn som Salén, Brodin, Broström, Thulin, och Johnson.

Vid den tiden fanns också många gamla skutskeppare kvar. De seglade utmed kusten och fraktade ved, kalksten, potatis med mera. De var en sista rest av en gammal form av redarverksamhet där skepparen själv ägde eller var delägare i sin skuta och själv skötte sina frakter och sin besättning.

I takt med att fartygen blev allt större och därmed allt dyrare har rederinäringen fått en annan struktur. De har slagits ihop eller köpts upp eller lagts ner. Den största förändringen skedde några år in på 1970-talet då cirka 35 svenska rederier försvann.

Som i de flesta andra branscher har ägandet blivit mer komplicerat med många bolag som på olika sätt står i förbindelse med varandra. Rederinäringen är också i hög grad multinationell.

Allt färre fartyg har svensk flagga. Rederierna registrerar sig i andra länder med generösare lagstiftning. Det handlar om billig arbetskraft men också villkor som rör arbetstider, försäkringar, arbetsmiljö med mera. Den så kallade utflaggningen har pågått i flera decennier för att öka drastiskt åren runt 2010. 2012 finns endast drygt hundra svenska handelsfartyg kvar.

En svensk flagga på ett handelsfartyg, en allt mer ovanlig syn i hamnarna världen över.



”Förr fanns en yrkeskår med väldigt duktiga kustskeppare. De kunde farvatten. Nu med utflaggningen så kan fartygen föras av folk från var som helst i världen. De må vara skickliga sjömän men de är ju inte vana vid våra förhållanden med fartygstafrik i skärgård.

Därför har lotsarna en ännu viktigare roll nu, trots alla tekniska hjälpmedel.

Per Carlsson f 1955, lots Oxelösund

Överst: Kontorspersonalen utanför stuverikontoret 1925. Fr v kamrer Axel Wällgren, speditör Elis Björklund, kassör Bror Carlén, korrespondent Sven Larder, konsul Oscar Helander, avlöningsbokförare Rathsmann, kontorist Gustav Pettersson, hamnkaptan Ture Wickström, speditör Gusten Carlén.

”Jag tänkte att tre år behöver jag vara ute för att kunna betala tillbaka studielånet, det ska jag väl stå ut med. Det blev tretton år. Jag trivdes så bra. Men när vi blev utflaggade då slutade jag. Numera finns yrket inte ens kvar.

Astrid Wårdh f 1943 i Oxelösund, telegrafist till sjöss i 13 år

”Min farfars far Gustav Källman kom från Söderhamn till Oxelösund 1881. Han var anställd av Kloten som exporterade trävaror från Oxelösund och blev snart ansvarig för verksamheten. När Grängesbolaget senare köpte Kloten så fick han ansvara för malmutskeppningen också.

Han blev alltså Oxelösunds första hamnchef och hade periodvis uppåt tusen anställda stuveriarbetare. När han slutade så köpte Percy Tham stuveriverksamheten. Järnmalmshanteringen togs över av Grängesbolaget.

Gustav Källman var tydligen omtyckt av sina anställda för fackföreningen skrev i sin historik att han var en ”human arbetsgivare och en god och hederlig representant för den liberala åskådningen”.

Christina Hjalmarson f 1943

# Tullare och kustbevakare



tema sjöfart  
och  
kustliv

Det är lätt att tänka sig varför hertig Karl, blivande kung Karl IX, började organisera upp den svenska tullverksamheten i början på 1600-talet. Hans favoritslott var Nyköpingshus och därifrån såg han handelsskeppen lägga till i hamnen som då var en av landets största.

Han såg alla varor som lossades och tänkte på hur mycket pengar staten hade kunnat få in, ifall tullavgifterna hade skötts effektivt. Han funderade över nya regler och lade därmed grunden till den organisation som skulle gälla i 200 år framåt.

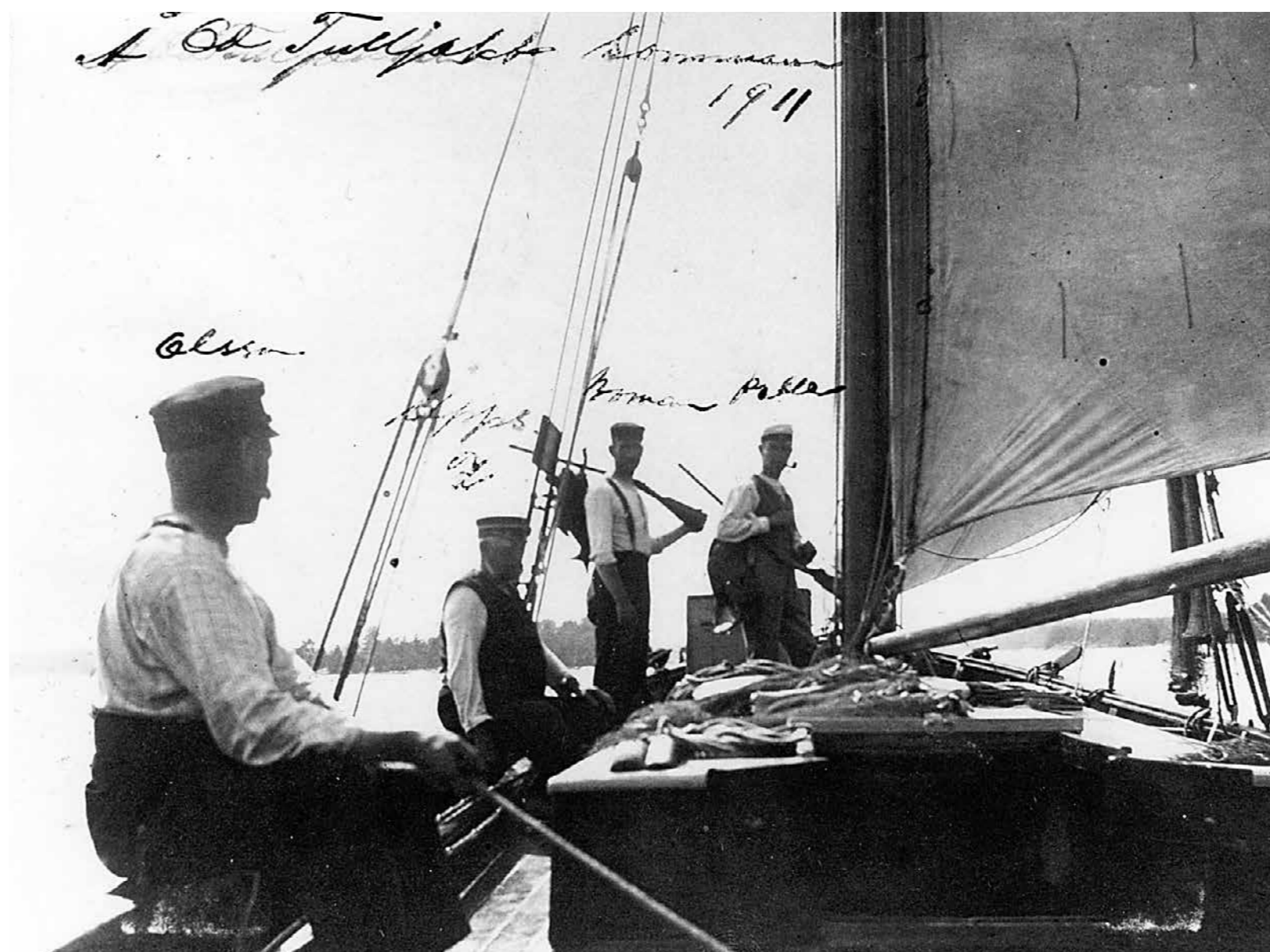
Vi fick två sorters tull: lilla tullen och stora tullen för respektive inrikes och utrikes handel. Lilla tullen gällde införsel av alla varor till städerna. Eftersom handel bara fick ske i städerna, så var i praktiken lilla tullen en avgift på allt som bönder och hantverkare från landsbygden ville sälja. Lilla tullen avskaffades successivt från 1810.

Stora tullen som reglerade utrikeshandeln kallades också sjötullen. Endast vissa större städer hade rätt att importera och exportera. Till dem hörde Nyköping och där låg ett tullkontor.

Kusten är lång och det gällde att se till att all handel gick via rätta hamnar. Därför inrättades ett antal tullstationer där tulljänsmännen hade i uppgift att kontrollera fartygslasterna, att alla papper var i ordning och att fartygen inte lastade eller lossade varor utan att passera tullkontoret.

*Fortsättning på nästa sida*

*Okänd tullare undersöker skeppslast i Oxelösund.*

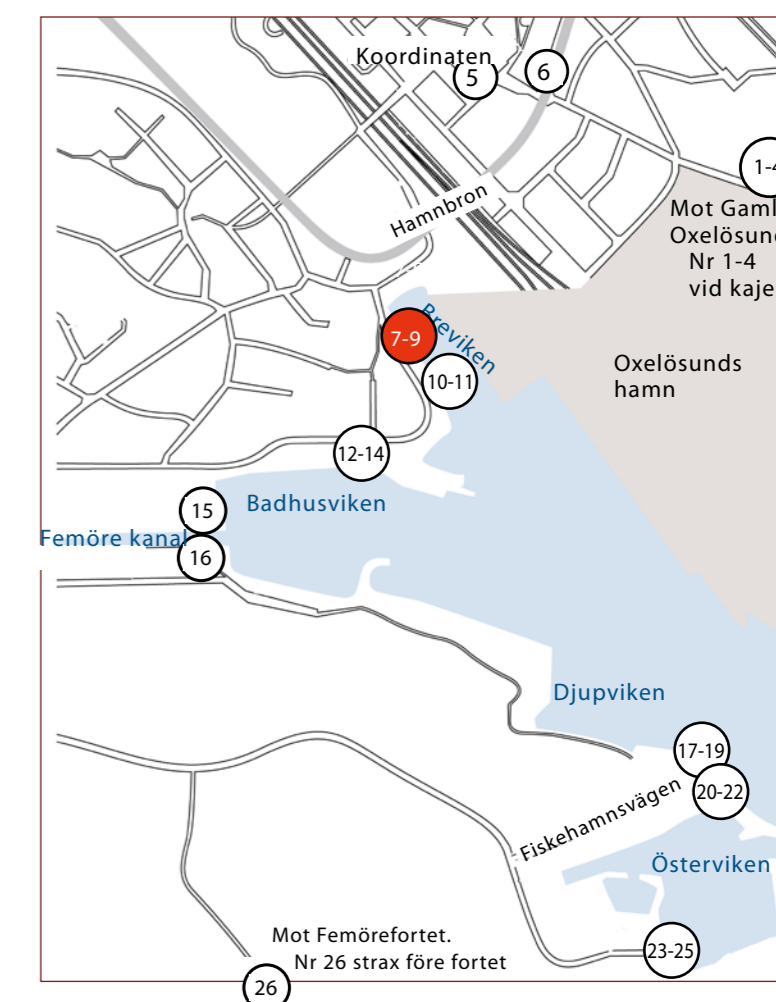


”Pappa jobbade som tullare i hamnen. De kollade fartygen som kom in, att det var plomberat som det skulle och inte fanns något undanstoppat. Mest var det väl sprit och cigaretter de hittade. Jag tror inte att det var fråga om några större och mer organiserade smuggelförsök.

*Tommy Bäckström, f 1943 Oxelösund*

*Överst: Tulljakten 1911, från vänster kustroddare Johan Gustaf Ohlsson, tulljaktuppsyningsman Johan Zettergren, kustroddare Olof Manfrid Boman och Pelle Källman.*

*Skeppshandlaren Åke Ljungqvist och tulltjänsteman Olsson. Stenberg's skeppshandel hade öppnat ett spritlager i Oxelösund 1956.*



*Skylltarna kan läsas i vilken ordning som helst*

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, råv och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjomän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst



## Tullare och kustbevakare

texten börjar på andra sidan

På ön Beten utanför Oxelösund inrättades en tullstation 1845. Härifrån skulle man kontrollera alla inkommande lastfartyg på väg in i Bråviken eller Nyköping. Fartygen som kom in mot kusten från öppna havet hade Hävringe som riktmärke och där fick de hissa både lotsflagga och tullflagga.

Tullarna måste precis som lotsarna hålla ständig utkik och när de såg den hissade flaggan var det bara att ge sig iväg ut till fartyget. De hjälptes åt med vakthållningen men skötte i övrigt sina egna transporter.

Tulltjänstemannen kontrollerade lasten och kunde plombera den med kraftiga snören och lack med sigill. Dessa skulle vara obrutna när fartyget kom in i hamn för att betala tullavgiften. Det var kaptenens ansvar. Istället för att plombera, kunde tullaren personligen följa med fartyget ända fram.

Med telegraf och telefon behövde tullarna inte längre sitta i sitt vaktorn på Beten. 1928 kunde de flytta in till Oxelösund som från 1975 också blev distriktskontor. Vid det laget hade Oxelösunds hamn vuxit i ungefär samma takt som Nyköpings hade minskat och flyttningen var nödvändig.

Förutom att kontrollera fartyglaster så har tullmännen också haft rollen som allmän ordningspolis utmed kusterna, som att bevaka gränser, fiske, jakt och utsläpp.

Och inte minst att ta fast smugglare. För lika länge som det funnits tull har det funnits smugglare.

Från 1988 är Kustbevakningen en egen myndighet, skild från Tullverket.

Nils Lindén på Tullverkets båt TV112.



” Min pappa han var ju tullvaktmästare på Beten, han och två till. De hade en stor stege och de höll utkik utåt Hävringe på alla båtar som kom. Tullvaktmästaren skulle ut och preja varenda båt som var på väg mot Norrköping och då samtidigt fick dom varsko lotsarna i land.

På båtarna hade dom en flagga på förmasten, och på natten en stor lanterna på styrbords bog som tecken på att dom skulle till Norrköping. Jag minns en tullvaktmästare som hette Lundkvist. Han hann inte purra den andra så han rodde ut ensam. Sen försvann han bara, de fick aldrig se'n mer.

Mästerlotsen Harald Blomqvist f 1897, Oxelösund.  
Hela intervjun finns på  
[www.koordinaten.se/oxelosundsrummet](http://www.koordinaten.se/oxelosundsrummet)



Överst: Tullvaktmästarens arbetsplats på Beten. Masten till vänster användes för att hissa signalflaggor. Bilden togs 1940 och då var tullstationen nedlagd sedan 12 år.

Oxelösunds tulljakt vid Gökholmarna 1905. Tulljakterna måste vara snabba seglare.

# Badgästerna kommer

Med ångmaskinerna kom badgästerna till Oxelösund, med tåg och med ångbåtar.

Badgäster var en annan sorts folk än sjömännen som brukade gästa krogen vid Oxelösundet. Badgästerna var grosshandlare, officerare, disponenter och andra som befann sig högt på den sociala skalan.

De var människor som hade råd att resa och tid att vara lediga. Hit hörde inte arbetare som jobbade sex dagar i veckan året om.

Redan 1820 gjordes de första försöken med en ångbåtlinje mellan Norrköping och Stockholm men det dröjde innan det blev någon riktig ordning på trafiken.

De tidiga ångmaskinerna krävde bränslepåfyllning ofta. Man måste gå in till kaj för att lasta ved eller kol och här blev Oxelösund ett naturligt stopp på vägen.

Oxelösund långt också bra till när de välbeställda i Nyköping började bygga sommarhus i skärgården De gjorde samma sak som de välbeställda i Stockholm och andra städer där industriröken låg tjock och tät. De gav sig iväg sommartid för att andas frisk luft och leva en romantiserad dröm om ett naturligt liv. De sökte sig ut i skärgården där de byggde sommarhus utsmyckade med verandor och snickarglädje.

De kunde också vårda sin hälsa mer aktivt genom att åka till någon badort. Sådana var högsta mode och badhotellen växte i antal, särskilt i skärgården. De kan närmast liknas vid våra dagars spa-anläggningar med en blandning av mat, dryck, behandlingar och angenämt sällskapsliv.

Fortsättning på nästa sida



Foto i August Kling.

” Genom mycket arbete och helt säkert ganska stora kostnader för villornas egare har platsen nu blivit förvandlad till en sund och behaglig vistelseort för många som här med ”Glunten” kunna sjunga: Hvad det är skönt ändå här i naturens rike, långt bort från stadens å, långt från dess gator grå. Skulle du vilja se på festligheterna härstädes om söndag – kappsegling, kapprodd och folkfest – så är du hjärtligt välkommen till vännen.

Ur brev skrivet i juli 1885, undertecknat Mårten Brevet finns avskrivet i häftet Oxelösund och badortsepoken, finns att läsa i biblioteket, Koordinaten

Till vänster: Okända seglare i Oxelösund vid sekelskiftet 1900.

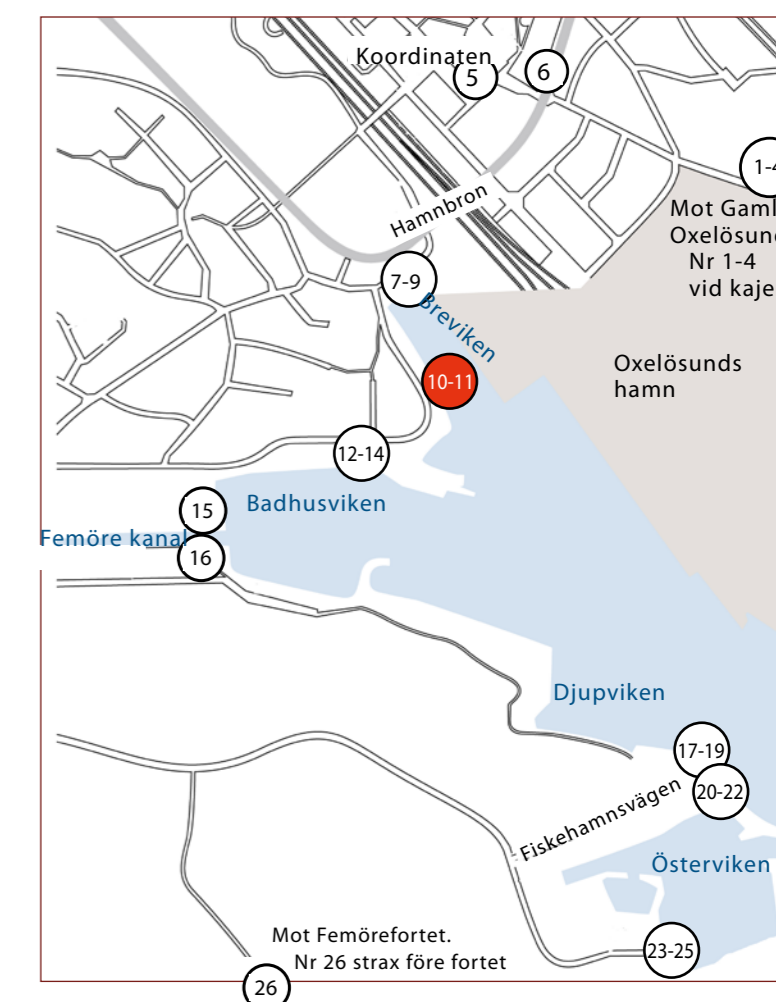
Ovan: Ett av sommargästernas stora nöjen var att spela krocket, här i Gamla Oxelösund 1878.

” Många skola säkerligen sakna den herliga ozonmättade luften från havvet, de lummiga promenaderna ut efter hafsstranden och de ljufliga seglatserna. Låt oss hoppas att det ljufliga och hälsosamma Oxelösund inte ännu är förloradt för älskare av saltbad, seglatser och hafsluft.

Nya Dagligt Allehanda 1910

” Kommunikationerna på platsen underhållas genom omkring 25 anlöpande ångbåtar samt 10 à 11 dagligen afgående och lika många ankommande bantåg.

Inormation från Oxelösunds hafsbadanstalt 1901



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rå och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjömän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönod, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## Badgästerna kommer

texten börjar på andra sidan

I Oxelösund byggdes hotell, kallbadhus och varmbadhus. "Oxelösunds hafsbadanstalt" blomstrade runt sekelskiftet 1900. Hotellet hade 43 rum och sällsapsrum. Gästerna kunde välja mellan olika sorts behandlingar i varmbadhuset som gyttje- tallbarr- eller tvåmassagebad. Nyttiga bad ansågs kunna bota det mesta.

En liten bit ut, på badholmen, låg kallbadhuset. Stadiga väggar förhindrade insyn och en vägg skiljde damernas bassäng från herrarnas. Att visa sig i baddräkt var smått oanständigt.

Var man inte tillräckligt rik för att bo på hotell kunde man hyra rum hos någon familj. Sommargästerna blev en bra inkomstkälla för många Oxelösundsbor, vid sidan av fisket och andra näringar. De hyrde ut rum och sålde fisk och grönsaker och gjorde tjänster, allt från städning till båtturer.

Ortsbor och badgäster, de levde i skilda världar men blev ändå mer eller mindre beroende av varandra.

Men Oxelösunds tid som badort varade inte länge. För medan badgästerna spelade krocket och umgicks, så växte hamnen. Här jobbade flera hundra man med att skyffla kol och järnmalm och hösten 1913 började man spränga för det planerade järnverket.

Badgästerna försvann. Varmbadhuset revs 1915 och två år senare såldes badhotellet för rivning. Kallbadhuset blev kvar, om än illa underhållet, till 1946.

Till vänster: Badhotellet i Oxelösund byggdes 1885 med 43 gästrum, sällsapsrum och restaurang.



Översta bilden: Kallbadhuset byggdes 1896 och bestod av fyra bassänger, en grund och en djup för damer och en grund och en djup för herrar. Det var samma vatten innanför som utanför och väggarna sattes upp enbart för att förhindra insyn.



Ovan till vänster: Promenera med hunden och skriva vykort hörde till sommargästernas tidsfördriv

Ovan till höger: Små utflykter i skärgården var populära, till Hävringe och till öarna runt om.

# Sjönöd, förlisning och vrak

Vad hände med det präktiga handelsskeppet, så plötsligt, en halvmil utanför Oxelösund? Vad fick det att sjunka rakt ner och ställa sig på botten, som om det fortfarande seglade, fast 30 meter under vattenytan.

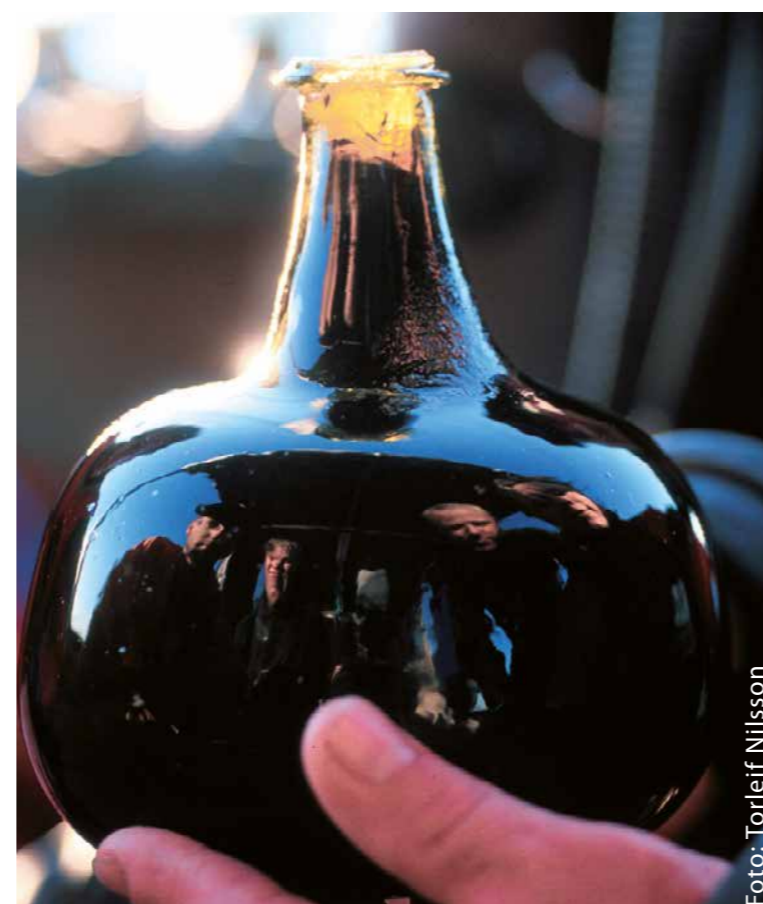
Där stod det kvar när dykaren Torleif Nilsson hittade det 1994. Trots att det hade tillbringat närmare 300 år på sjöbotten var skeppet tämligen oskadat. Den ena av de två masterna stod fortfarande rakt upp och skeppet fick därför namnet Mastvraket.

Det riktiga namnet är, med största sannolikhet, Femb Wänner. Det kom från Amsterdam och hade med sig varor till tre köpmän i Nyköping. Efter den långa resan hade de inte mer än kanske en dagsresa kvar när katastrofen inträffade och skeppet sjönk i oktober 1714. Uppgifterna har Torleif Nilsson hittat efter att ha finkammat arkiv av olika slag.

Några föremål har bärgats, som vinflaskor, porslin och kritpipor. De ingick inte i lasten utan tillhörde manskapet. Vinflaskorna låg under kaptenens koj. De finns numera i Sörmlands museums samlingar.

Östersjön anses vara en av världens mest välbevarade skeppskyrkogårdar. Det beror på att skeppsmasken, som annars äter upp alla träskepp, inte trivs i bräckt vatten. Det som förstör vraken är vägrörelser, ankare, fiskeredskap och vrakplundrare.

Enligt lagen får man inte röra vrak som är äldre än 100 år, inte utan länsstyrelsens tillåtelse. När Torleif Nilsson hittade Mastvraket, var han ute på dykuppdrag åt



Ovan: Flaska från Mastvraket, med dykarnas ansikten som speglar sig i glaset.

Till höger: Delar av servis och flaskor från kaptenens hytt på Mastvraket. Tratten lär ha använts till att lägga tebladen på. Vinflaskor och fint porslin var verkliga lyxföremål vid den här tiden. Samtliga föremål finns i Sörmlands museums samlingar.

Sjöhistoriska museet. De fortsatta undersökningarna av Mastvraket har hela tiden skett i samråd med marinarkeologer och efter tillstånd från Länsstyrelsen i Sörmland.

Numera är platsen där Mastvraket ligger fredat område där man inte får vare sig dyka eller fiska.

Det mest kända vraket är regalskeppet Vasa som förläste 1628 och lyftes upp ur Stockholms ström 333 år senare. Idag är Vasa en attraktion i världsklass som årligen lockar mer än en miljon besökare.

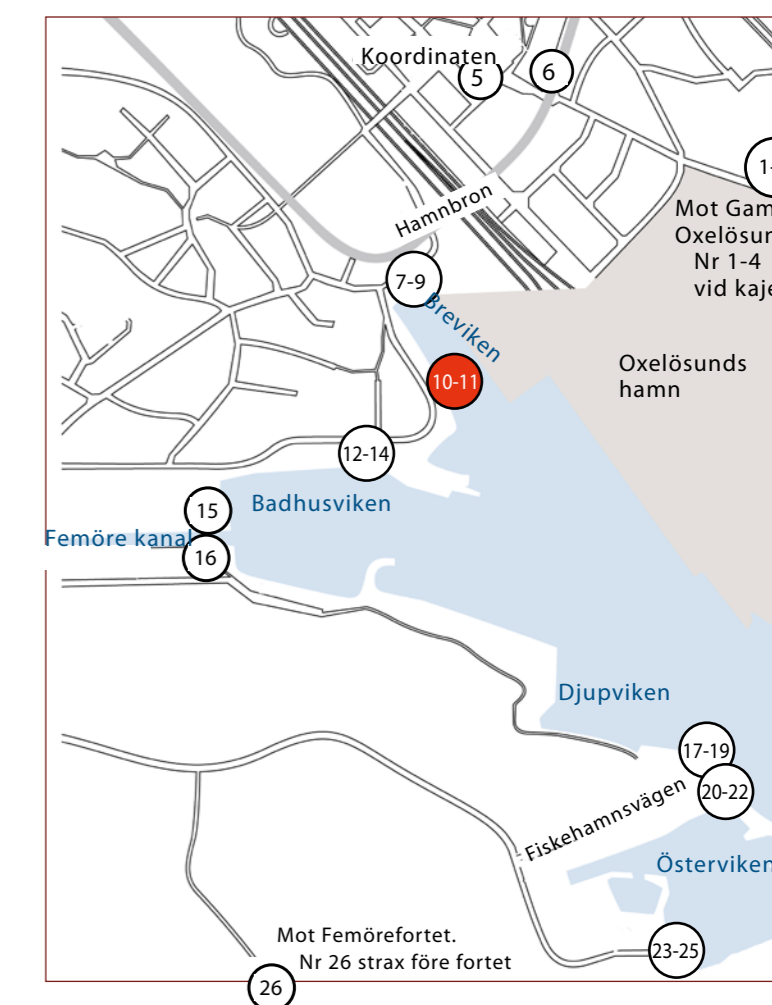


” Första dyket vid Mastvraket gjorde vi 1994. Det var fruktansvärt dålig sikt men vi såg direkt att det var något gammalt som låg där. Det var en märklig känsla att se masten som fortsatte 17 m rakt upp.

Vi letade länge i arkiv för att ta reda på vad det var för ett skepp. Till slut fick vi napp och är nu rätt säkra på att det är Femb Wänner.

Vi har hela lastlistan. Här finns bland annat socker, tobak, mandlar, sy- och sticksilke, bomull, franskt vin och saltade lemonger. Allt som var dyrt på 1700-talet.

*Torleif Nilsson f 1960, dykare och en av dem som undersökt Mastvraket*



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rå och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjömän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare
10. Badgästerna kommer
11. **Sjönöd, förlisning och vrak**
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## Sjönöd, förlisning och vrak

texten börjar på andra sidan

” I området utanför Oxelösund finns det många vrak. En orsak är att kustlinjen vid Oxelösund böjer av österut bort mot Landsort och därmed oundvikligen fångar upp nordgående fartyg som av något skäl hamnar mer västerut än de tänkt sig.

Detta tillsammans med det faktum att botten i Hävringsbukten är full av malmfyndigheter, som får kompassen att på vissa ställen visa upp till sextio grader fel, gör det ännu lättare att förstå att många sjöolyckor inträffat här.

*Torleif Nilsson f 1960, dykare och en av dem som undersökt Mastvraket*

” Två gånger har jag varit med om att hjälpa ensamglare. Den allvarigaste händelsen var när vi gick från Kap Verde till Sydafrika.

Det var stiltje och seglaren hade legat där så länge att han gjort slut på sin proviant. Vi hade radiokontakt med honom och han var helt virrig och bad om hjälp. Vi gjorde iordning en stor låda med flytmaterial och la ner vatten, bröd, konserver, öl, apelsiner, ja allt han kunde behöva och skickade iväg till honom. Han var så glad att han grät.

Det känns lite speciellt att stanna med en stor oljetanker i en sådan här situation.

*Hanna Odengrund f 1979, lots i Oxelösund*

*S/s Mona från Helsingborg gick på grund utanför Oxelösund 1951. Hela besättningen landsattes.*



*Storm vid Hävringe, målning "plansch nummer 2" av Frans Österberg, se citatet nedan.*

” Dessa bränningar äro en mängd låga, kala klippor, bergklintar och skrävlor som formara sig i en halvcirkel, där vågen brusar emot alldeles vitfradgat och står i famnars höjd under ett hemskt och rysligt sorl och vinande, vilket man av plansch nummer 2 något kan föreställa sig.

*Frans Österberg berättar om sin målning från Hävringe 1823. I Sörmlands museums arkiv*

## Pirater, sjörövare, kapare

När de avslöjades var Gustav Drake 27 år och Gustav Skytte 24 år. Två adelsmän från ansedda familjer. De hade studerat vid universitet och hade gjort militär karriär. Drake hade just gift sig med Skyttes lillasyster. Framtiden tycktes utstakad men de hade redan valt en annan väg. De var sjörövare.

Gustav Skyttes farfar Johan hade varit kronprinsens lärare på Nyköpingshus. Den prins som så småningom blev kung Gustav II Adolf. Och kanske var det därför som Gustav Skytte fick sitt mellannamn Adolf. Han var född 1637, fem år efter kungens död.

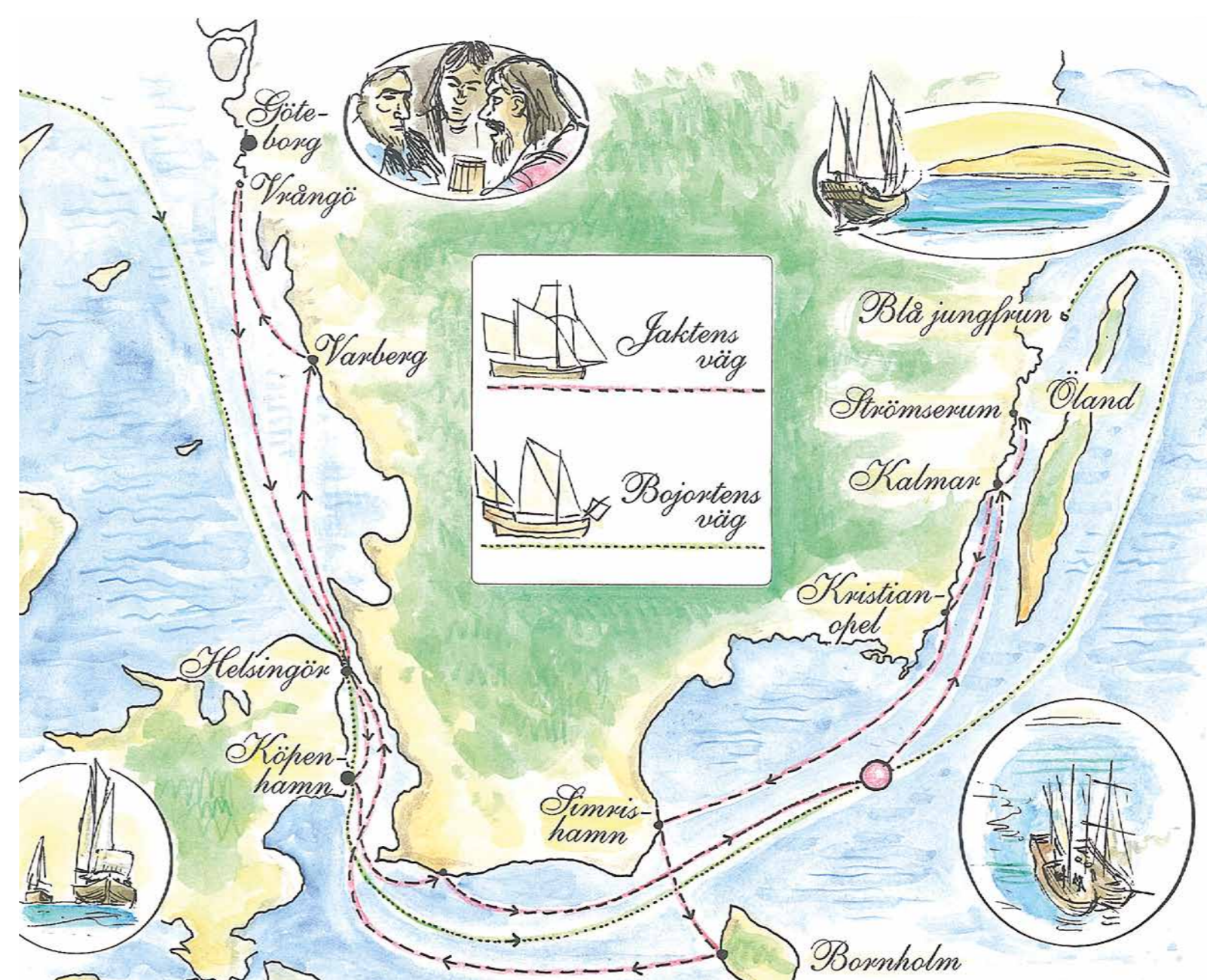
Gustavs farfar hade då hunnit bli en av landets mest inflytelserika män. Gustavs pappa var universitetsrektor. Själv blev han alltså sjörövare och plundrade handelsfartyg tillsammans med sin vän Gustav Drake.

De tog lasten, dödade sjömännen och sänkte skeppen. Inga spår blev kvar och de kunde fortsätta. Till sist blev de ändå avslöjade. De hade plundrat ett holländskt handelsfartyg mellan Öland och Bornholm. Den gången var också Anna Christina med, Skyttes lillasyster, 18 år och gift med Drake.

Inför avslöjandet flydde Anna Christina och Gustav Drake till Tyskland men kom tillbaka efter några år och blev benådade. De bosatte sig på Edeby gård nordväst om Nyköping. Gustav Skytte däremot tillfångatogs. Han avrättades 1663.

Farfar Johan Skytte hade då varit död i 18 år och slapp därmed ta del av sina båda barnbarns livsöden.

Viktor Rydberg fascinerades av Skyttes och Drakes äventyr vilka inspirerade honom till romanen Fribytaren på Östersjön som kom ut 1857.



På kartan kan vi följa Skyttes och Drakes väg när de lämnar sina hem norr om Kalmar och ger sig iväg söderut i Skyttes båt, en jakt. Utanför Skånes kust möter de ett handels skepp från Amsterdam, en bojort med namnet "Det förgyllda lejonet".

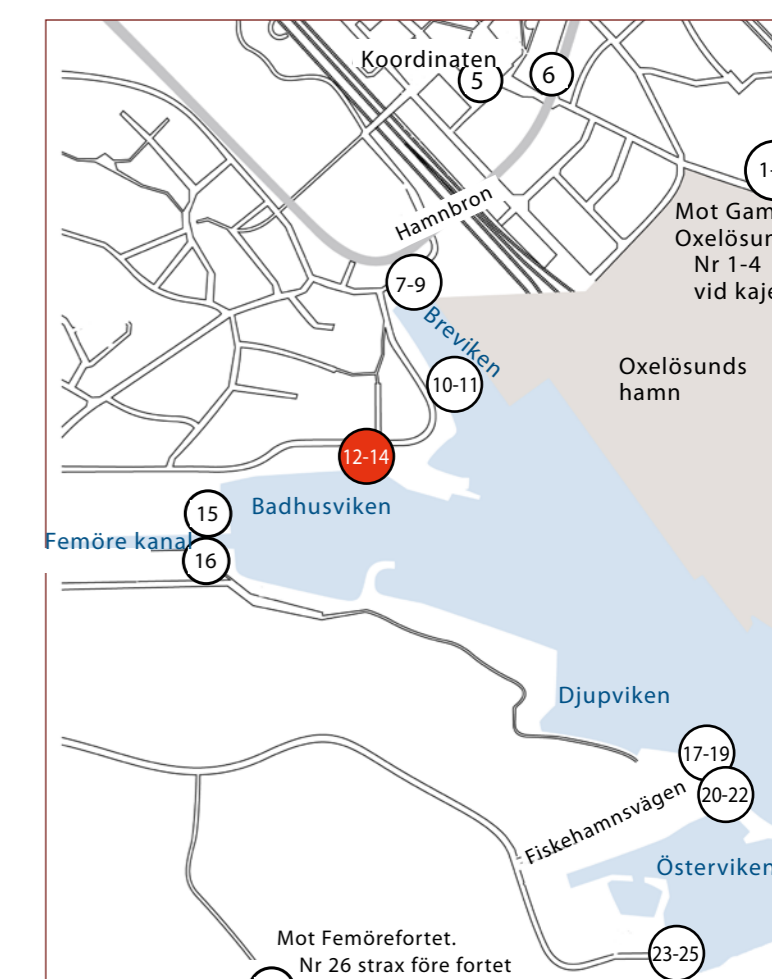
Skytte och Drake fortsätter upp mot Göteborg innan de bestämmer sig för att vända och försöka komma ikapp handels skeppet. De lyckas, se den röda punkten på kartan.

De tar sig ombord och dödar den holländska besättningen. Några från Skyttes besättning seglar sedan vidare med handels skeppet, rundar Öland, tömmer lasten utanför ön Blå Jungfrun och sänker skeppet.

Men den här gången kommer de inte undan. Några börjar undra vart det holländska skeppet tog vägen och någon kommer på idén att förhöra en av Skyttes besättningsmän.

Stefan Gustafsson har gjort teckningen för Sjöfartsmuseet i Göteborg.

Fortsättning på nästa sida



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rå och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjömän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## Pirater, sjörövare, kapare

texten börjar på andra sidan

Så länge som det har funnits handelsfartyg med dyrbara laster, lika länge har det funnits sjörövare. Fast idag kallar vi dem oftare pirater. Sjørövaren ser vi mest som en sago-boksfigur med randig tröja, träben och svart lapp för ögat.

Dagens pirater kommer i snabba motorbåtar, utrustade med GPS och automatvapen. Överfallen görs av välorganiserade ligor där anställda gör grovjobbet. Ledarna befinner sig på land, planerar, skaffar utrustning och tar hand om bytet. De egna ländernas rättssystem kan inte hindra dem.

Piratverksamheten är ett internationellt problem och bland annat FN arbetar för att skydda trafikfartygen. År 2009 skickade Sverige för första gången militärfartyg till farvattnen utanför Somalia. Med uppgift att i första hand skydda FN:s mattransporter in till hamn och att upprätthålla ordning.

Dagens pirater kallas också kapare. I äldre tid var kaparen en laglig sjörövare, en sjökaptan som hade fått i uppdrag att plundra handelskepp från fiendeland. Kapningen var alltså en krigshandling men drabbade handelsfartyg istället för krigsfartyg.

Den mest kände svenske kaparen var Lasse i Gatan från Göteborg. Han hade fått sitt kaparbrev av Karl XII och för sina insatser adlades han 1715 och fick namnet Gatenhielm.

Den här sortens krigföring användes i många länder. Gränsen mellan laglig kapning och olagligt sjöröveri var hårfin och kaparna tog ofta mer än de hade rätt till. Genom en internationell överenskommelse förbjöds kaparverksamheten 1856.



Foto: Anna Noren, Försvarsmakten, Combat Camera



Foto: Karin Andersson

Piratflaggan med dödskepp och benknor är en internationell symbol och kallas Jolly Roger. Örjan Laving målade piratsymbolen på bogsprödet, bilden till vänster. Inför fotograferingen hissade han också piratflaggan på sin skuta, bilden ovan.



Överst: Svenska soldater går ombord på ett fartyg utanför Somalias kust för att skydda det mot piratangrepp.

Under: Porträttet används ofta som en bild av Lars Gatenhielm men det är högst osäkert om det verkligen är han. Troligare är att det är en dansk kapare från samma tid. Något annat porträtt finns inte.

” Vi låg för ankar utanför Jamaica. Det var en tankbåt. På natten kom pirater som klättrade upp för ankarkättingen. En matros som gick brandrond såg dem och de hann ge sig iväg.

De fick med sig våra nya trossar och två heltäckande kemdräkter plus lite annat. Som tur var hann de inte till kassaskåpet.

Hanna Odengrund f 1979, lots i Oxelösund

” Jag tror att det var vid Suezkanalen vi möttes av en bogserbåt. De bad oss slänga ner en tross vilket var helt normalt. Vi släppte efter på trossen men de ville bara ha mer och mer.

Vi började undra och tyckte att det blev för långt. Då kapade de trossen och stack.

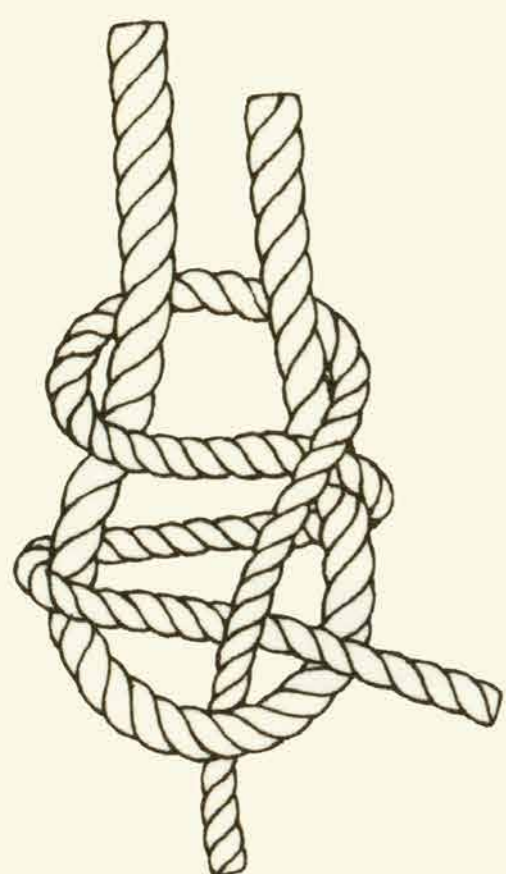
Bo Ossian Ericson f 1927, Oxelösund

” Vi låg i hamn på Gotland och en kompis målade en dödskepp på bogsprödet. Barnen som gick förbi frågade om vi var sjörövare. Vi sa att vi var det, men att vi var snälla sjörövare.

Det blev en kul grej så jag skaffade en sjörövarflagga också. Den passar bra på skutan som är byggd 1918. Men jag brukar inte ha den hissad.

Örjan Laving f 1956, uppvuxen i Oxelösund och delvis boende i en seglarskuta i Stockholm

# Pålstek, skotstek och skepp i flaska



Man kan knyta ihop linor och snören på en mängd olika sätt. Till sjöss heter de knopar och varje knop har sin speciella funktion. Namn som pålstek och skotstek visar hur just de ska användas.

På de större segelfartygen var det nödvändigt att ha goda hantverkare ombord. Gick något sönder, måste det lagas under färden. Yrkesmän som timmerman och segelmakare ingick i besättningen.

Lediga timmar ombord kunde man fördriva med att slöjda för nöjes skull. Ur nyttohantverket växte skaparglädjen och hantverksskickligheten. Man tog vad som fanns ombord, rep, snören, läder och träbitar. Så fick händerna och fantasin göra resten.

Komplicerade slöjdarbeten framställdes för uppvisning och för nöjet att tillverka. Inte sällan gjordes de som fästmansgåvor. Kanske var det lättare att stå ut med avstånd och längtan när fingrarna fick jobba.

Sjömanshantverket fördes vidare när man träffades i hamnarna och när man bytte fartyg och därmed arbetskamrater. Det är i högsta grad internationellt och man kan spåra influenser från olika världsdelar.

Knoparbeten som konstform har alltså sin ursprung i praktiskt arbete ombord. Ett annat rephantverk som var nödvändigt att kunna var splitsning. Man skarvar två rep genom att fläta in tamparna i varandra. Ett annat var tagling där man surrar en tamp så att den inte ska dela sig.

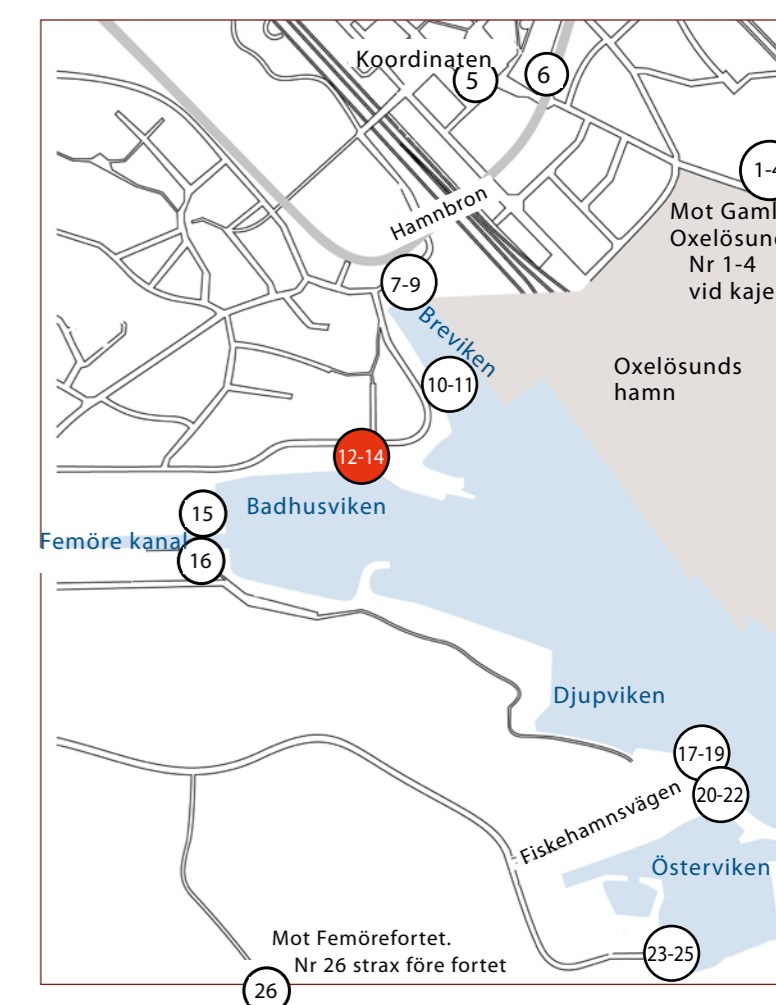
Fortsättning på nästa sida

Till vänster: Dubbel skotstek och enkel pålstek.



Att skarva en lina genom att fläta ihop den kallas att splitsa. Det är viktigt att splitsen är slät och rak för att den ska kunna löpa fritt genom block. För att splitsa en wire, dvs en lina av stål, krävs extra hårda nypor. Båtsmannen på fotot ingick i samma besättning som Bo Ossian Ericson år 1950.

Säg aldrig snöre ombord på en båt...  
Säg hellre rep, lina, tågvirke eller tross.  
Änden av repet heter tamp.



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rår och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjomän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst



## Pålstek, skotstek och skepp i flaska

texten börjar på andra sidan

Förutom rep och snören fanns andra material att arbeta med ombord. Trä kunde täljas och formas till figurer, som fiskar, fåglar, skepp och kvinnor. Snäckor kunde läggas i komplicerade mönster och klistras fast på ramar eller skrin. Fjädrar, tändar, horn och skinn kunde användas, liksom plåtbitar.

Med tusch och färg kunde man också släppa loss fantasin. Ofta målade man det som var närmast, nämligen hav och skepp.

Man kunde också tillverka miniatyrer av fartyg. Komplicerade och detaljerade skapelser med master, segel och allt. Ett riktigt mästarprov var flaskskeppet med en hel båt innanför den trånga flaskhalsen. Hemligheten är att skeppet förs in i flaskan hopfällt för att sedan vecklas ut med ett sinnrikt system av trådar.

Sjöfolkets fritid ombord blev längre från mitten av 1900-talet och samtidigt började man förse fartygen med gemensamma utrymmen som dagrum, hobbyrum och motionsrum. Här fanns plats för bibliotek, film och musik, så småningom följt av datorer och internet.

Intresset för hantverk minskade ombord. Men det blev kvar på landbacken, som hobby och som bas för konsthantverk.

Makramé blev till exempel mycket populärt hos studieförbunden på 1970-talet. I hela landet lärde man sig knyta garn runt flaskor och blomkrukor, göra väggprydnader och annat. Det var nog inte så många som tänkte på att det var ett gammalt sjömanshantverk de ägnade sig åt.

*Sjömansarbete, i Klubb Maritims samlingar, Oxelösund.*



Foto: Ingegerd Wachtmeister



Foto: Ingegerd Wachtmeister



” Farfar var bara 13 år när han mönstrade på ett segelfartyg som jungman 1885. Han lärde sig så småningom till segelmakare. Han seglade på de stora världshaven och jag tror att han hade varit i de flesta hamnar jorden runt. Efter 16 år till sjöss gick han iland och började jobba i hamnen i Oxelösund. Farfar hette Petter August Adamsson och blev en känd profil här i stan, inte minst för att han motionerade varje dag och gärna simmade. När han var 90 år tog han simborgarmärket för sista gången. Han blev 97 år.

*Kerstin Berg f 1949, Oxelösund*

Överst: Flaskskeppet fick Bo Ossian Ericson i avskedsgåva av en sjömanskamrat i början av 1950-talet.

Ovan till vänster: Dörrmattan tillverkade Petter August Adamsson alldeles i början på 1900-talet.

Till vänster: Sjömannen, segelmakaren och senare hamnarbetaren Petter August Adamsson f 1872.

Till höger: Dejsbox tillverkad av Bo Ossian Ericson. Spelet påminner om Yatzy eller poker, det engelska ordet för tärning är dice.

” Vi hade seglat ihop i två år. Vi var matroser och hade samma vakt så vi träffades ju hela tiden. Vi blev vänner.

När jag skulle mönstra av och skulle säga adjö, så såg jag att han hade något gömt under jackan. Just när vi skulle skiljas tog han fram det och gav mig. Det var en flaska med ett skepp. Han hade gjort det själv.

Jag blev glad och rörd. Han sa att han inte trodde att jag skulle spara den.

Vi tappade kontakten. Femtio år senare gjorde jag ett försök att hitta honom. Jag ville säga att jag fortfarande har kvar flaskan. Men det fanns flera med hans namn och tyvärr sökte jag inte vidare.

Jag har aldrig ens försökt göra flaskskepp. Men jag tillverkade en dejsbox. Jag fick spillbitar av tjockt läder som de använde till packningar i maskin. Man spelar med tärningar. Vi brukade dejsa om vem som skulle bjuda på drinken före middagen.

*Bo Ossian Ericson f 1927, Oxelösund*



Foto: Ingegerd Wachtmeister

# Passagerare ombord

Mellan Oxelösund och Nyköping fanns egentligen bara en väg – sjövägen. Den som inte hade egen båt fick anlita någon av de bofasta för transport, med åror eller segel.

I Stockholm och andra stora hamnstäder var den här sortens sjötaxi så vanlig att färjekarlarna hade en egen yrkeskår, ett skrä, på samma vis som skräddare och skomakare. I yrket fanns också många kvinnor, ofta kallade roddarmadamer.

De konkurrerades ut, såväl i Oxelösund som på andra platser, i slutet av 1800-talet. Järnvägen, ångbåtstrafiken och så småningom landsvägarna tog över passagerarna.

Redan 1820 öppnade den första ångbåtlinjen utmed kusten. Den gick mellan Norrköping och Stockholm. Oxelösund blev ett stopp på vägen, egentligen mest för att man måste fylla på mer bränsle.

Det nya var att passagerare kunde färdas efter tidtabell istället för att vara beroende av vindarna. Men det skulle dröja ett tiotal år innan trafiken kom igång på allvar.

På 1830-talet kunde man resa mellan Norrköping och Stockholm på 12 timmar. Det var snabbt för den som visste att resan med häst och vagn skulle tagit flera dygn.

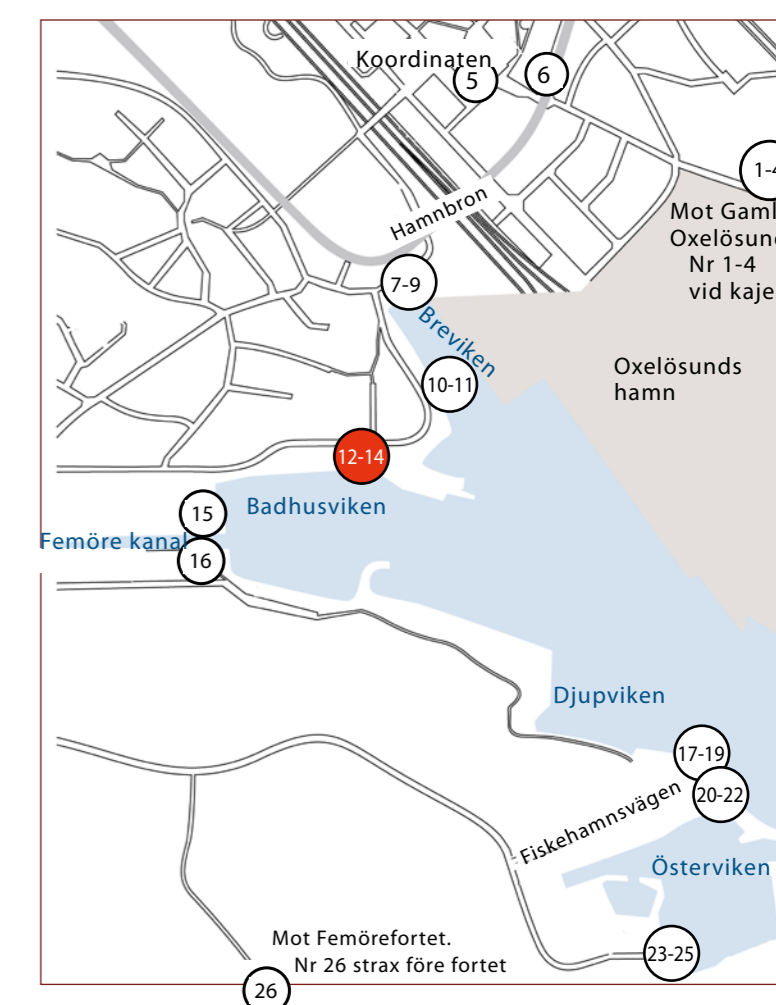
Ångmaskinerna krävde ständig påfyllning av ved eller kol. De lämpade sig därför bäst för trafik utmed kusterna och i insjöarna. Med tiden blev pannorna mer effektiva och man kunde ge sig ut på större vatten, ofta med segel som komplement.

*Fortsättning på nästa sida*

*På 1960-talet hade Oxelösund en färjelinje till Gotland, i början från från Gamla Oxelösund, senare från det nybyggda färjeläget i Badhusviken.*



*Med ångbåtarna kom turisterna till Oxelösund. På båda bilderna syns kanalbåten Pallas. På den undre bilden från 1898 lägger Pallas till vid den allra äldsta kajen. Den övre bilden är tagen sex år senare och visar en utbyggd hamn och en ny ångbåtsbrygga.*



*Skylltarna kan läsas i vilken ordning som helst*

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rå och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjömän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## Passagerare ombord

texten börjar på andra sidan

Svenskar som ville resa till Amerika var tvungna att via Göteborg ta sig till England för att där gå ombord på en amerikabåt. En dryg miljon svenska utvandrare gjorde den resan under senare delen av 1800-talet och början av 1900-talet.

Först 1915 kunde man resa direkt från Göteborg till New York. Fartyget hette s/s Stockholm och drevs av ett alldeles nybildat rederi som senare skulle bli Svenska Amerika Linien.

Det var början på en epok där amerikarenärer kunde ägna resan åt mat, dryck, nöjen och sällskapliv som på ett hotell. Här erbjöds den yttersta lyxen. Men det fanns också billigare biljetter. Resan tog ett par tre veckor.

Gripsholm blev det första passagerarfartyget med dieselmotor som gick till Nordamerika, år 1925. Tre år senare sjösattes systerfartyget Kungsholm. Inredningen var otroligt påkostad och var en uppvisning av det bästa av svensk konst och hantverksskicklighet. Stora delar av inredningen tillverkades på NK:s verkstäder i Nyköping.

Som transportmedel blev Amerikabåtarna utkonkurrerade av flyget under senare delen av 1900-talet. Men båtarna fick efterföljare i kryssningsfartygen. Flytande hotell där själva båtresan är viktigast, inte att ta sig mellan två hamnar.

Under 2000-talet har kryssningsfartygen vuxit både i antal och storlek. En del är så stora att de knappt kan gå in till kaj.

Bertil Nymans matsedel från resan med m/s Gripsholm 1949. Den finns i Sörmlands museum arkiv.

” Exakt tretton minuter i sex drogs den sista trossen till fartyget. Serpentinerna i luften och ur hytterna hade en del av passagerarna tagit lakanerna ur bäddarna och använde dem nu som viftande jättenäsdular. Fartygsorkestern hade just avslutat "Under stjärnbaneret" och medan vi sakta drogs ut på Göta Älv spelades "Du gamla du fria".

Obeskrivbart och förtäat var detta ögonblick, fyllt av skratt, gråt, sång och smärta. Vid sjutiden försvann den svenska kusten ur sikte.

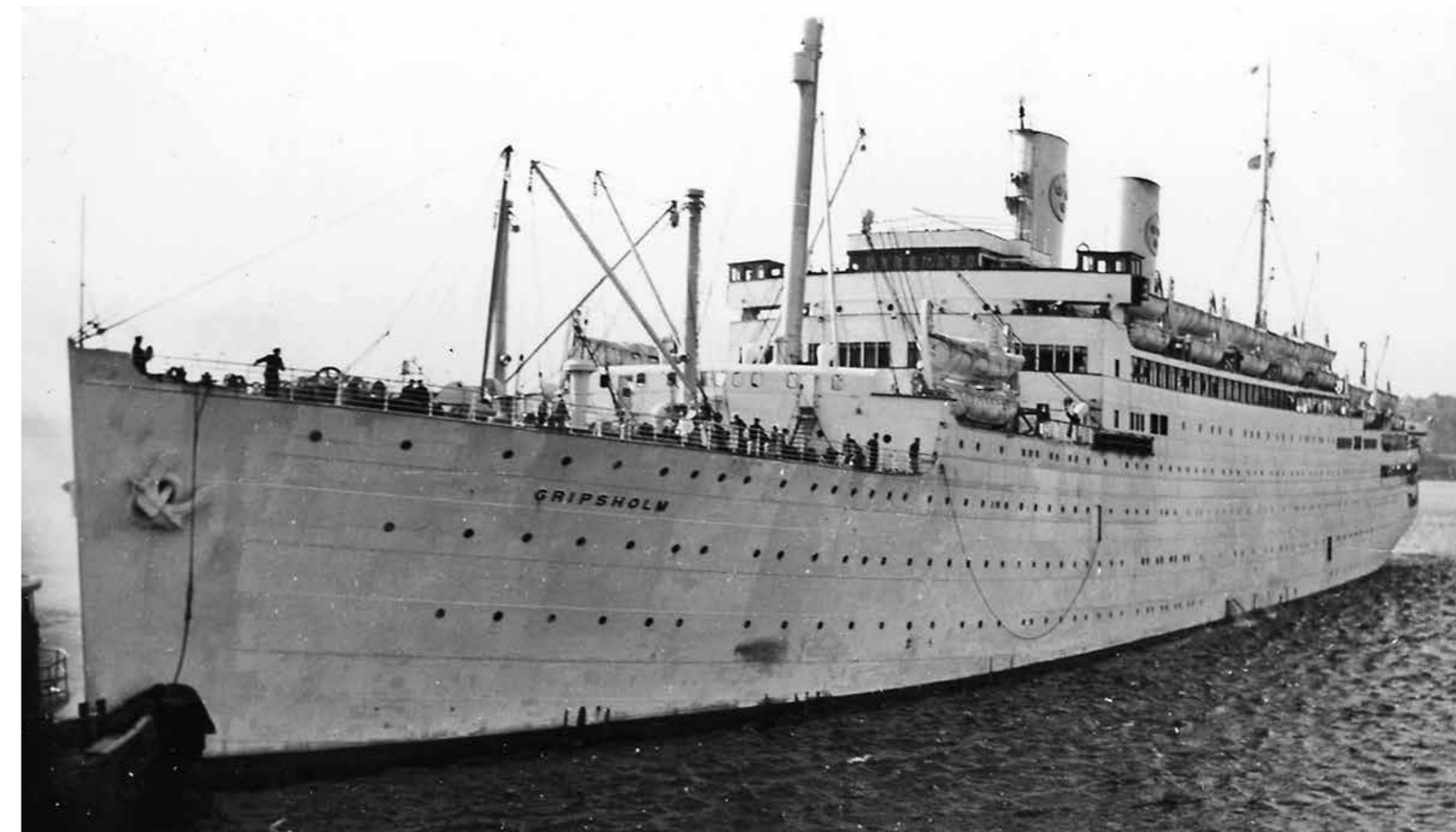
Bertil Nyman f 1920 i Nyköping, reste med m/s Gripsholm till Amerika 1949. Ur boken Bertil Nyman, pojken som lockades av världen utanför, utgiven av Sörmlands museum



” Jag var tvungen att ta på mig uniformen när jag skulle gå från maskinrummet till hytten. Trots att sträckan bara tog fem minuter. Så fort man kunde möta någon passagerare så måste man ha uniform. Nu jobbar jag på ett fraktfartyg, det är en mer avslappnad stil där.

Kryssningsfartygen försöker behålla den gamla bilden av lyx. Men jag tycker att det är en falsk fasad. Det handlar mest om att transportera folk.

Anders Eriksson f 1980, 2:e fartygsingenjör, Oxelösund



Överst: M/s Gripsholm lägger ut från kaj.

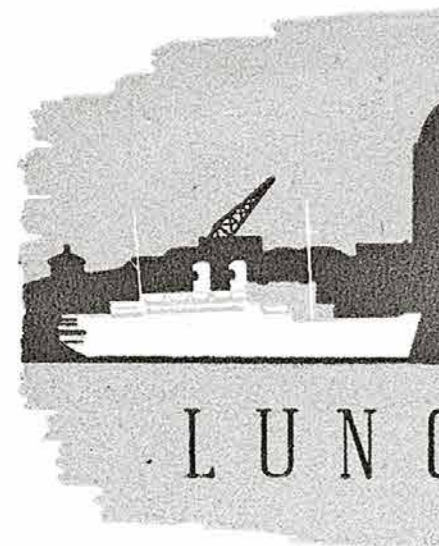
Ovan: Under i stort sett hela 1960-talet hade Oxelösund färjeförbindelse med Gotland.

Till höger: Under 1990-talet hade Oxelösund en färjelinje till Polen. Då gällde de gamla reglerna om taxfree-försäljning även mellan EU-länder. Den upphörde 1999.



Foto: Olle Brännius

TOURIST



Bröd Smör Ost Dugasill

Vitkålsoppa med Korv

Ugnstekt Skinka med Äpplemos  
Stuvad Majs Potatispuré

Gräddbakelse

Kaffe - Té

Kl. 3 e. m.

Kaffe - Té Vetebröd



SVENSKA  
SWEDISH A

sörmlands  
museum

En del av Region Sörmland

Oxelösund

# Fiska och jaga

Havets silver, har den kallats. Det är lätt att förstå när man ser strömmingens silverblanka fiskfjäll glänsa.

Man kan gott påstå att strömmingen har hållit liv i en stor del av svenska folket i århundraden. Salt strömming var vardagsmaten i hemmen i stora delar av mellersta och norra Sverige. Längre söderut och västerut var det sillen, egentligen samma fisk fast större.

Att det blev så berodde på att den fanns i mängder, den var lätt att fånga och man kunde bevara den genom att lägga den i salt och packa i trätunnor. Tunnorna transporterades med båt in till städerna och såldes på marknaderna.

De flesta skärgårdsbor kombinerade fisket med ett litet jordbruk. De var självförsörjande på mat och kunde sälja av överskottet. Periodvis kunde de också jaga sjöfågel som gav både mat och dun. Även säljakten var viktig. Den gav mat men också päls och tran som användes bland annat i lampor.

Strömmingsfisket pågick främst höst och vår. Under sommaren drog sig strömmingen ut till djupare och kallare vatten och vintertid var det besvärligt med isbildning. I första hand använde man stora nät med små maskor, så kallade strömmingsskötar. Vintertid kunde man dra isnot, ett stort nät som med hjälp av störor fördes fram under isen.

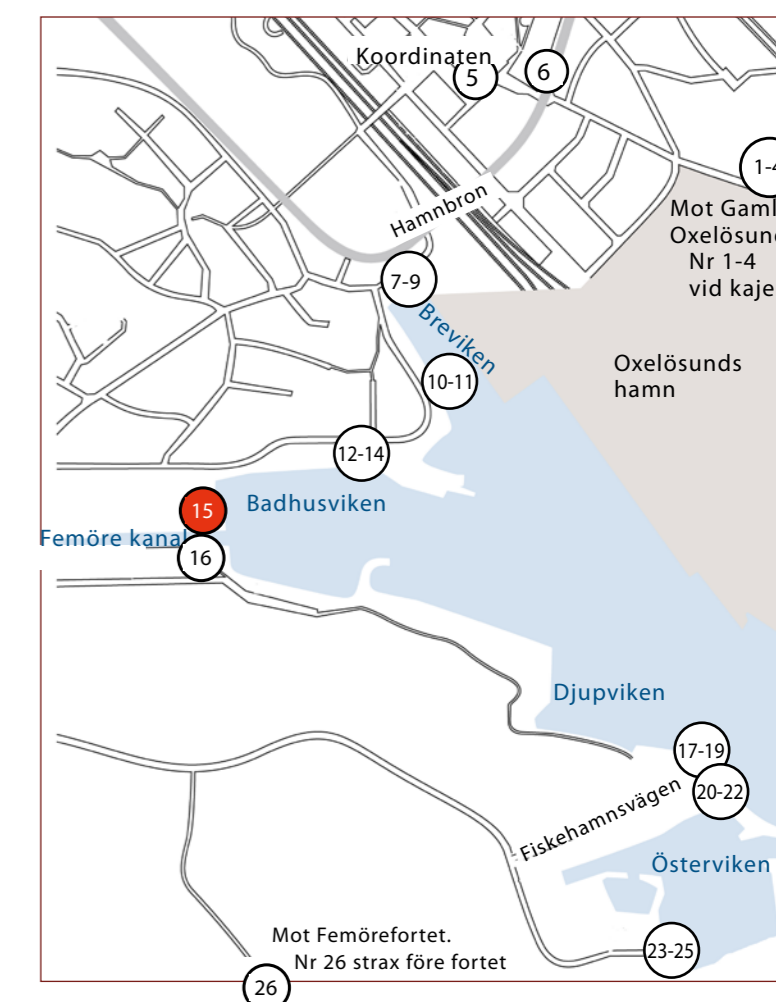
Fortsättning på nästa sida

Till vänster: Efterfrågan på strömming var stor under 1940-talets ransoneringstider och periodvis var det trångt vid kajen i Gamla Oxelösund.



Överst: Lennart Zetterlund och hans kompanjon Eklund ombord på Bris i början av 1950-talet. Fångsten var 3 ton strömming och platsen var utanför Häradsskär.

Under: Fiskebryggan vid Femörekanal. Till vänster syns gistgården där man hängde skötarna på tork.



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, råv och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjömän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## Fiska och jaga

texten börjar på andra sidan

Andra sorters fisk fångades också, som torsk, lax, gädda, flundra, abborre, sik och ål. Dessa kunde man, till skillnad från strömmingen, förvara någon tid i en sump vid bryggan. En sump är en stor trälåda som läggs under vatten, försedd med hål så att vattnet kan flöda igenom. Vissa av de gamla båtarna hade inbyggda sumpar för att man skulle kunna leverera färsk fisk.

Järnvägen ströp en del av strömmingsfisket i slutet av 1800-talet. För med tåg kunde man frakta saltad sill från Västkusten till hela Sverige. Och i valet mellan att köpa stor, salt sill och liten, salt strömming så valde de flesta sillen.

Men utvecklingen gick vidare. Med en motor i båten och lådor med is, så kunde fiskarna sälja sin strömming färsk. Därmed ökade efterfrågan igen. Bäst gick det under och strax efter andra världskriget då mycket var ransonerat, men inte fisk.

Fisket blev allt mer specialiserat och en fiskare hade inte längre tid att också sköta ko och gris. En kår med bara yrkesfiskare bildades. Skärgårdsbönderna fortsatte visserligen att fiska, men mest för husbehov och lite försäljning hemmavid.

Från slutet av 1950-talet drog allt större båtar allt större nät, i första hand trålar, som fångade in allt som kom i vägen. Då kunde man också gå längre ut på öppet vatten och fiska året om. Ordet rovfiske myntades.

Så kom miljöarmen. Strömmingen visade sig innehålla en rad giftiga kemikalier. Den är så påverkad att man inte bör äta den för ofta. Ändå har den numera tagit sig från vardagsköket till lyxkrogen.

Säljakten var viktig för skärgårdsborna.



Till vänster: Ovan: Ingeborg Ahlin med dotter Gun-Britt rensar flundrar på klappbryggan i Sandviken i Gamla Oxelösund år 1920.

” Min far han fiska ända ut åt Hävringe och det var ju bara roddbåt och segelbåt. Skulle dom in till Nyköping med sina fångster, för Oxelösund var ju ingenting på den tiden, så då var det ro eller segla. Det var ju en bra bit. Men sen undan för undan kom ju maskinerna till och han skaffa sej en motorbåt och då blev det ju högtid riktigt när man skulle komma lite fortare och komma längre ut och fiska också.

Ur intervju med Magda Berg f 1897 på Ålö.  
Hela intervjun finns på  
[www.koordinaten.se/oxelosundsrummet](http://www.koordinaten.se/oxelosundsrummet)

” Det var varannan vecka som dom fick ligga på Hävringe och då när dom var fria från lotsning så kunde dom ju skjuta. Vi fick plocka fågel. Det var mycket dun. Det var svårt.

Någon gång före första världskriget så var det en konserveringskurs i föreningslokalen. Sedan konserverade mamma fågel och den var väldigt god att äta kall.

Varje höst skulle det ju läggas in till vintern, saltströmming och flundror saltade vi. Ål köpte vi från Harstena. I kaggar kom den.

Ingrid Sundström f 1909 Oxelösund.  
Hela intervjun finns på  
[www.koordinaten.se/oxelosundsrummet](http://www.koordinaten.se/oxelosundsrummet)

” Det bodde fiskare på Hasselö, Korsholmen, Ålö, Beten och så inne i Oxelösund. Det fanns ju fiskare överallt. I början på 1950-talet var det mycket strömming. När de stora stimmen kom, så kom det båtar från alla håll till Oxelösund, från Västervik, Karlskrona, ja till och med Haparanda. Till en början hade vi inga ekolod. Det var ett roligt fiske när man inte riktigt visste var stimmen fanns. Det blev ju så att några fick mycket och några fick lite men det brukade jämna ut sig.

Det var fisk i någon form på matbordet för jämnan. Strömming, abborre, gädda, braxen, sik, lax, flundra, ja alla sorter. Nu lägger jag nät för husbehov. Köper fisk gör jag inte. När man vet hur färsk fisk smakar så vill man inte ha någon annan.

Men det är stor skillnad mot förr. När vi för tio-femton år sen satte några nät ute vid Ljungholmen så kunde vi få hundra flundror. Nu är det knappt man får fyra-fem stycken.

Lennart Zetterlund f 1924, yrkesfiskare fram till 1960, Oxelösund.

# Med egen motorbåt

Med tio båtar och trettioåtta medlemmar bildades Oxelösunds Motorbåtsklubb år 1922. Liknande klubbar bildades på andra håll i Sverige men särskilt många var de inte, eftersom det inte var så vanligt med motordrivna småbåtar vid den här tiden.

De flesta motorbåtarna ägdes antingen av kustbor, som lotsar och fiskare som använde sin båt i jobbet, eller av välbeställda stadsbor som hade tillräckligt av tid och pengar för att ha båt för nöjes skull.

Det skulle dröja innan en vanlig fabriksarbetare hade råd att skaffa sig en fritidsbåt.

I början av 1930-talet ritade C G Pettersson en ny sorts båt. Han var känd för sina långa och smala träbåtar, skönheter i glänsande mahogny och mässing, exklusivt ritade på uppdrag av köparen.

Den här gången hade han ritat en enkel båt som kunde serietillverkas och säljas till ett överkomligt pris. Det var en liten, lätt träbåt med kort fördäck, kapell och vindruta. På akterspegeln hängde en utombordsmotor, en aktersnurra. Båten var förhållandevis snabb och lätt att sköta.

Det var en ny typ av båt som passade in i idén om folkhemmet. Den kallades allmänt för campingbåt och den fanns i olika varianter, gjorda av olika konstruktörer.

*Fortsättning på nästa sida*

*Båtutflykt på Marsviken 1945. Pojken är Claes Lindqvist och bakom honom är hans pappa Ruben och framför sitter farmor Emma. De andra två är släktingar från Stockholm, Gerda Zetterlund och Erik Malmqvist.*



Överst Lena och Leif Berg med dottern Catrin i deras campingbåt, år 1969.

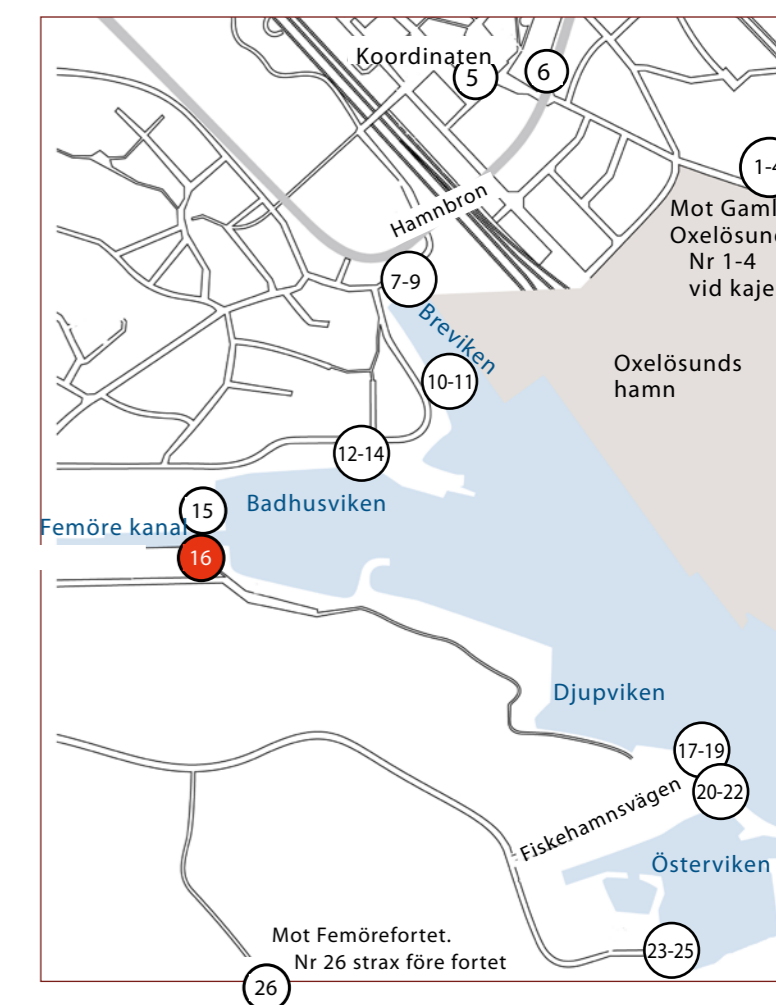
Nedre bilden: Lennart Borg med barnbarnet Catrin Berg i Söderkvistaren, år 1971.

” När jag var femton köpte jag en liten plastbåt med utombordare. Arton knop, det var snabbt när de flesta gjorde sex. Gubbarna i hamnen tyckte inte om det.

Lena och jag köpte en campingbåt. Senare köpte vi en Uttern med hardtop och kapell. Numera har vi en Tompasnipa. När vi har legat ute lite längre så har vi haft svärfarsans båt, en Söderkvistare.

Jag minns när Söderkvistarna kom, i början på sextitalet. Vilken lyx det var med ståhöjd, plats för matlagning och med toalett.

*Leif Berg f 1944, ordförande i Oxelösunds Motorbåtsklubb*



*Skyllarna kan läsas i vilken ordning som helst*

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rår och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjomän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## Med egen motorbåt

texten börjar på andra sidan

I slutet av 1930-talet fick alla löntagare två veckors betald semester. Men andra världskriget bröt ut och det hann bli slutet av 1940-talet innan det blev någon riktig fart på semestrandet.

Campingbåten blev snabbt en favorit. Under 1950-talet fylldes skärgårdsvikarna av badande semesterfirare. När solen sjönk och kvällen kom, kunde de fälla upp kapellet, vika ihop sätena, blåsa upp luftmadrasserna, rulla ut sovsäckarna och övernatta. Obekvämt visserligen, men inte värre än i dåtidens tält.

Redan i början av 1960-talet började campingbåten kännas trång. Hushållens ekonomi växte och pengarna räckte till större båtar med ruff och riktiga kojor, ståhöjd och plats för både spis och packning. Modellerna hade namn som Vindö och Solö. Från Oxelösund kom Söderkvistaren som följdes av Oxelö med plastskrov.

Seglarna fick också en folkhemsbåt, den nordiska folkbåten. Den konstruerades i början av 1940-talet på initiativ av skeppsredaren och segelentusiasten Sven Salén som tyckte att den skulle vara så praktiskt inredd att den kunde bli en flytande sommarstuga.

Med 881 000 fritidsbåtar är Sverige ett av de länder som har flest fritidsbåtar per person, i hela världen, enligt Sweboat, Båtbranschens riksförbund, år 2012.

Görel Taawo ute på "ön". i början på 1950-talet.



Båttur i Breviken med ångpanna och vedkraft 1925. Emil Karlsson till vänster ägde båten. Damerna är Emils fru Edla samt fru Ljungqvist och Alma Karlsson.

” Granngrabben och jag byggde en båt av masonit och spontade bräder. Vi tätade med modeller. Den läckte som ett såll men i land kom vi. Efter det byggde min far en segelbåt åt mig. Jag tror att han köpte den i byggsats.

Hans-Åke Berg f 1948, Oxelösund

” När jag var liten tog dom mig på cykel i en låda ner till båten. Den var alltid fullastad med allt som skulle ut till ön. Det var nog lite äventyrligt ibland och inga flytvästar hade vi.

Görel Taawo f 1945, Oxelösund

” Min gammelmorfar Karl Hellberg var den första i Oxelösund som hade en bensindrivna inombordare. Han var stationskarl och hade inte råd att köpa en motor, det var ju en otrolig lyx vid den här tiden.

Så han konstruerade en motor och byggde den själv, plus en båt. Han var verkligen driftig och begåvad. Motorn kallades Förstingen och finns nu i Sörmlands museums samlingar.

Anna Hedtjärn Wester f 1970, Stockholm

” Ålö var Oxelösunds Motorbåtsklubbss egen ö under 1960-talet. Här firades midsommar och andra festligheter. Det skulle vara nyplockade bär direkt från jordgubbslandet på midsommartårtorna. Och till sillsexan var det potatis som medlemmarna hade odlat. Man hjälptes åt.

Leif Berg f 1944, ordförande i Oxelösunds Motorbåtsklubb

” Vänner till mina föräldrar hade flyttat till Oxelösund och köpt båt i början på 1960-talet. Det var en sån där i mahogny med ruta fram och flagga bak. De bjöd oss på båttur. Jag minns att de var så noga med allt och att vi måste ta av oss skorna. Där satt vi i strumplästen, alldeles stela för vi visste inte hur man betedde sig.

Catarina Turén f 1956, Nyköping



Karl Hellberg byggde själv både båt och motor, den första bensindrivna inombordaren i Oxelösund. Här bjuder han på kaffe i gröngräset, omgiven av familj och vänner, omkring 1925.

# Hamnen en port mot världen

Hamnar anlades där åar från inlandet mötte kusten. Här uppstod handelsplatser som sedan blev till städer. Under 1600-talet skrevs lagar som innebar att handel fick ske endast inom städerna och att alla måste betala tull. Än mer reglerad var utrikeshandeln, bara ett fåtal städer hade den rätten.

Vid mitten av 1800-talet togs begränsningarna bort. Järnvägarna började byggas och nya möjligheter öppnades. Gruvföretagen uppe i Bergslagen såg möjligheterna att få en enkel förbindelse till en bra exporthamn vid kusten och satsade på en järnväg till Oxelösund. Den invigdes 1877 och samtidigt byggdes den första kajen i hamnen.

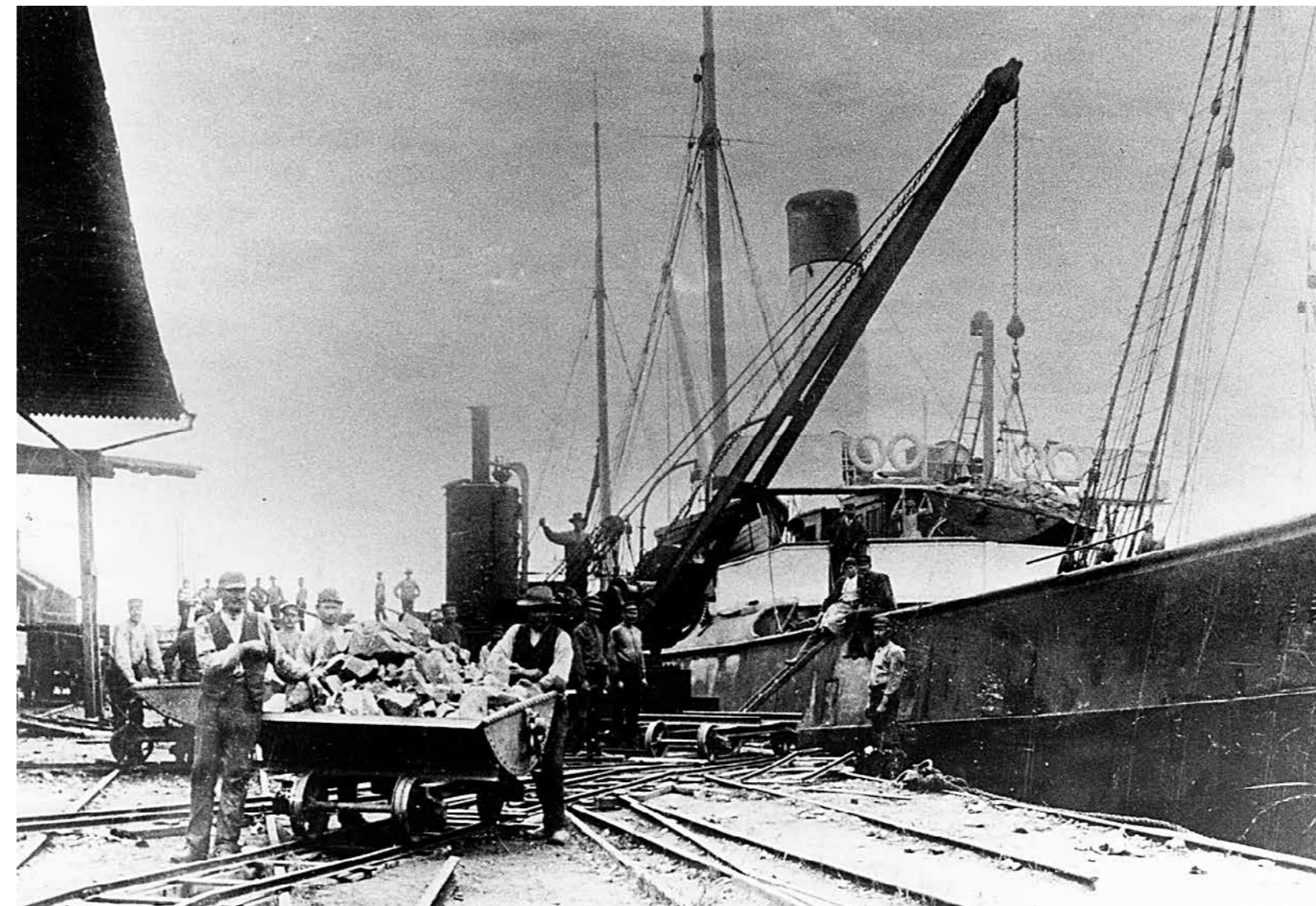
Med hamnen fick Grängesbergsbolaget en port mot världen, en port varifrån den tunga järnmalm kunde fraktas vidare. Med tiden insåg man att det skulle löna sig bättre ifall man förädlade malmen innan den såldes. 1913 började järnverket byggas.

Hamnen växte och allt fler anställdes. Till Oxelösund kom många unga, arbetslösa män från landsbygden. Arbetet var tungt och slitsamt. Stuveriarbetarna, hamsnjäarna är en yrkeskår som ofta haft rykte om sig att vara starka och stöddiga.

Tyngsta jobbet var att ösa malmen med armkraft från järnvägsvagnarna och över till kärror. De var tre i varje arbetslag, en i mitten och en på var sida. Under 1910-talet kunde så många som 800 personer jobba i hamnen under högsäsong.

Till vänster: Några av hamnarbetarna runt år 1900.

Ovan till höger: Ångdrivna lyftkranar installerades från slutet av 1800-talet för lyften i och ur fartygen.

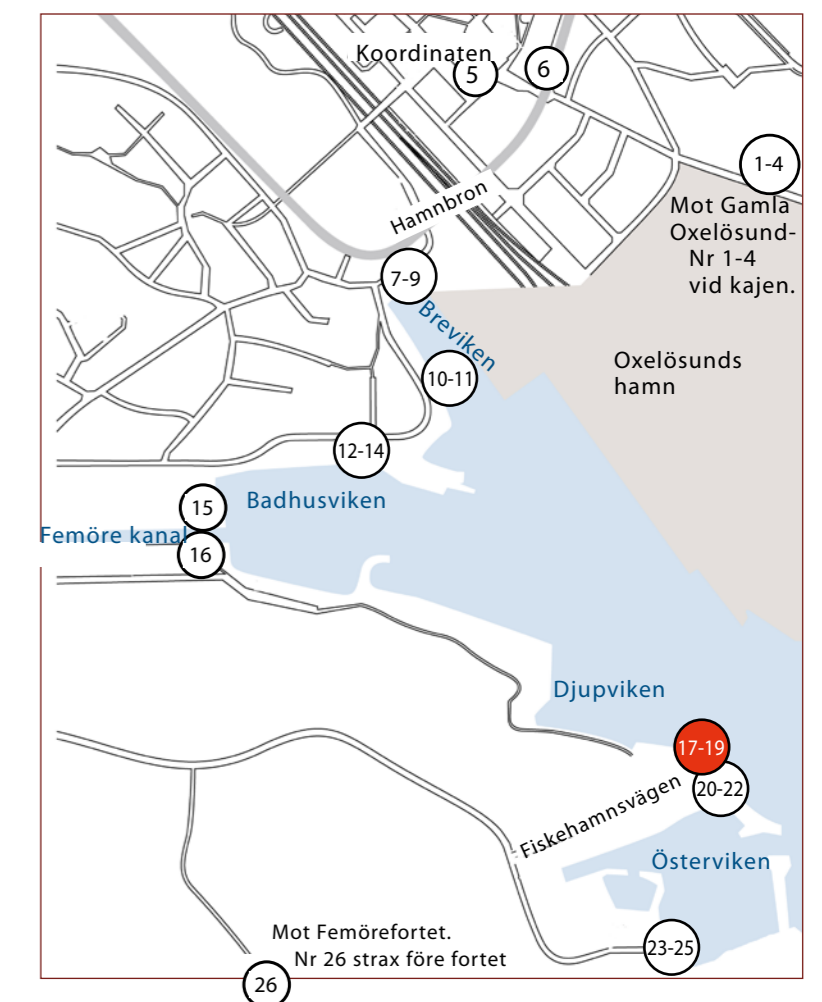


År 1921 byggdes en stor kran på 10:ans kaj. Det betydde att arbetet förenklades men också att ungefär halva arbetsstyrkan blev av med jobbet. De flesta gick istället till järnverket som då behövde anställa fler.

Fortfarande är det järn och stål som är grunden för trafiken i Oxelösunds hamn. Fartygen kommer in med kol och olja och går ut med stålprodukter. Hamnen ägs numera till lika delar av SSAB och Oxelösunds kommun och är klassad som ett riksintresse för sjöfarten.

Med ett djup på 16,5 meter kan den ta emot de största fartygen som kan gå i Östersjön. Närheten till öppet hav och att hamnen är mer eller mindre isfri gör den attraktiv. Inom hamnområdet finns berggrum för lagring av en miljon ton olja.

Fortsättning på nästa sida



Skyllarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, råar och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjömän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönod, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

” Hade man otur och fick ett par 30-tonsvagnar då fick man slita hårt. Det vart i alla fall över 100 ton att ösa i kärror och karrar ut på dan på 3 man. Så det vart ju omänskligt egentligen.

Ur intervju med Axel Sundell f 1884. Han jobbade i hamnen 1912 och ett stycke in på 1930-talet. Hela intervjun finns på [www.koordinaten.se/oxelosundsrummet](http://www.koordinaten.se/oxelosundsrummet)

” Vi hade mellan 6 och 7 kronor om dagen, när vi höll på med malmen. På kolbåtarna var det lite mindre. Dit fick dom gå, dom som varit på malmen och inte orkade med malmöset.

Axel Andersson f 1884, kom till Oxelösund 1911. Jobbade i hamnen till 1951. Hela intervjun finns på [www.koordinaten.se/oxelosundsrummet](http://www.koordinaten.se/oxelosundsrummet)



## Hamnen en port mot världen

texten börjar på andra sidan

En hamn var för hundra år sen en plats dit man kunde gå för att titta på båtarna som låg vid kajen. Man kunde se säckar med potatis, vete och kaffe, se lådor och tunnor med välkända firmamärken som skvallrade om innehållet. Man kunde känna främmande dofter och höra andra språk. Hamnen var en spännande port mot den stora världen, både lockande och skrämmande.

Varorna stuvades direkt i lastrummen och det var viktigt att det gjordes rätt. En last som började flytta på sig vid sjögång kunde i värsta fall leda till att fartyget kantrade. Trots kranar och annan teknik gjordes det mesta manuellt. Och det tog tid.

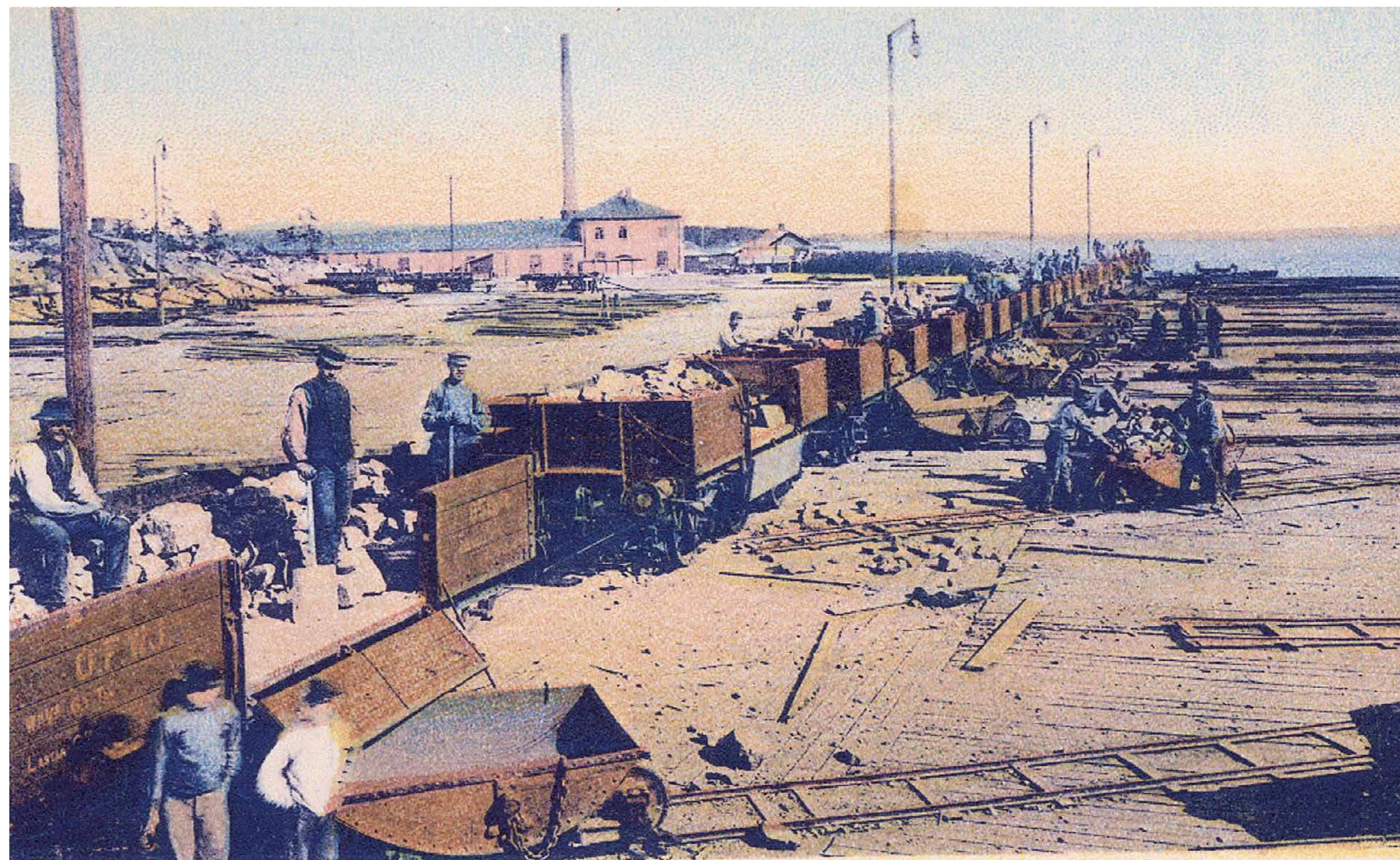
För att snabba på lastning och lossning utvecklades containerhanteringen i mitten av 1950-talet. Varorna packas först i plåtlådor, containrar, som ser ut som stora färgglada byggklossar. Alla har samma mått så att man ska kunna stapla dem så tätt som möjligt.

Lådorna körs till hamnen färdigpackade och lyfts i och ur fartygen med hjälp av kranar. Ett fartyg kan ta cirka 10 000 containrar, de största betydligt fler. Containerlådorna lyser lång väg men själva varorna har blivit osynliga.

Vissa varor som kol, flis och spannmål behöver inte fyllas i containrar. De kan lastas direkt i fartygets lastutrymmen, precis som olja, så kallad bulkfrakt.

*Till vänster: En hamn var länge en öppen plats där man kunde gå och titta på varorna.*

*Ovan: Malmlastning i Oxelösunds hamn i början av 1900-talet, ett tungt jobb där det mesta gjordes med muskelkraft.*



” När jag slutade var de bara 32 stycken. Det var skillnad det när de var 700 stycken. Men då hade vi ju hela 10:ans kaj som vi handjobba på, både lossning och uppifrån högspåret och utkörning på kajen.

*Erik Augustsson f 1890., var 16 år när han började jobba i Oxelösunds hamn år 1906. Han blev kvar till sin pensionering 51 år senare. Under hans tid förändrades arbetsituationen radikalt. Hela intervjun finns på [www.koordinaten.se/oxelosundsrummet](http://www.koordinaten.se/oxelosundsrummet)*

” Hamnarbetarkåren var ju de där stabila människorna som har rekryterats eller kommit från kringliggande socknar. De var ilska ibland och det är ju förklarligt. Men de var hederliga framför allt.

*Mauritz Nyberg f 1872 var fjärdingsman (polis) i Oxelösund från 1929. Hela intervjun finns på [www.koordinaten.se/oxelosundsrummet](http://www.koordinaten.se/oxelosundsrummet)*

” Längs Sveriges kuster finns ett 50-tal allmänna hamnar och ett antal industriägda lastageplatser genom vilka i stort sett hela den svenska utrikeshandeln passerar.

*Sjöfartsverket 2012*

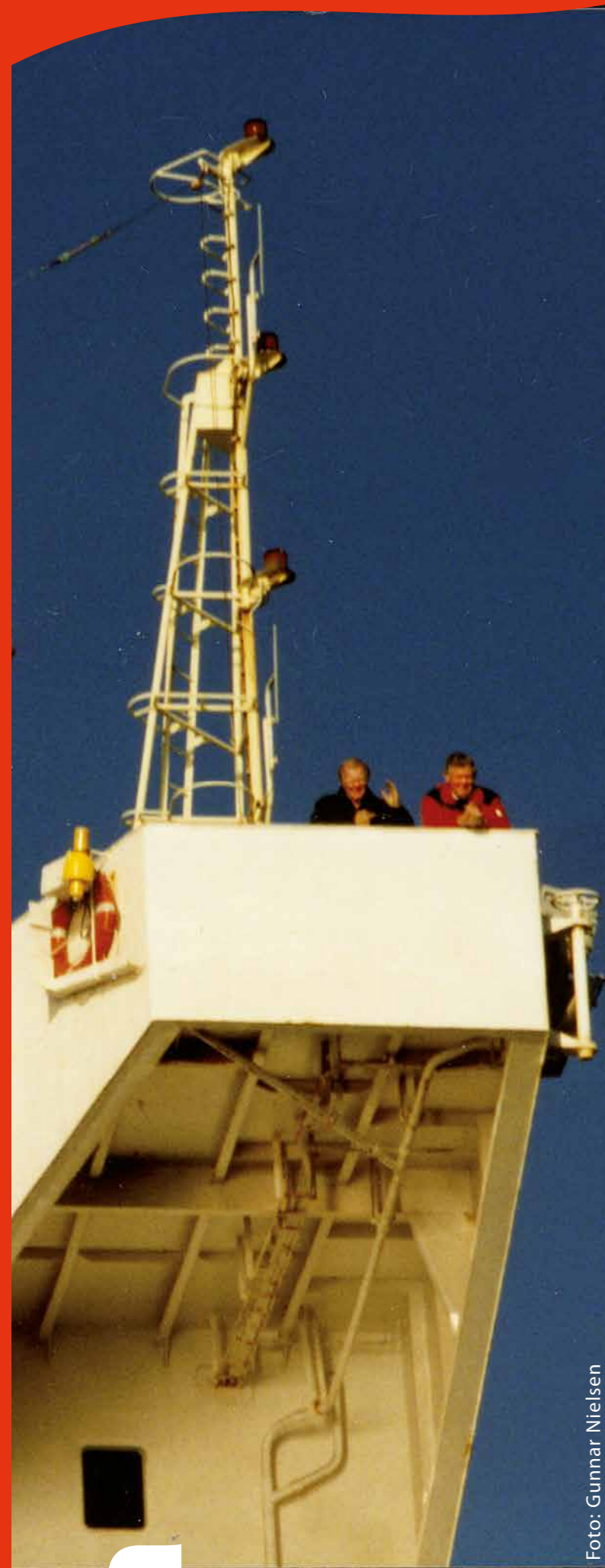


Foto: Gunnar Nielsen

# Vattenvägar och bananer

Det var sjövägarna som räknades. Att köra med häst och vagn på en smal och krokig landsväg var ett mycket sämre alternativ. Därför ligger alla äldre städer vid vatten, helst där olika vattenvägar korsar varandra. Därför byggde godsägarna sina herrgårdar med den finaste ingången åt sjösidan.

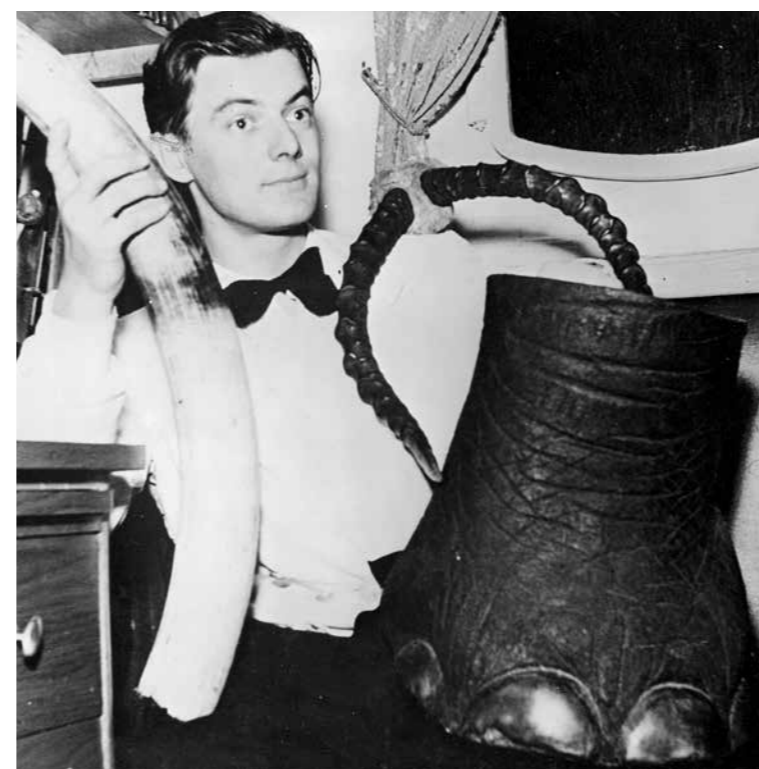
Och därför vågade man lägga ner ofattbart mycket pengar på att gräva Göta kanal som kopplade ihop Östkusten med Västkusten. Kanalen med sina 58 slussar invigdes 1832. Ingen kunde då ana att bara 30 år senare skulle det första ångtåget gå på nylagd räls mellan Stockholm och Göteborg. Tågen var både snabbare och effektivare än kanalbåtarna och kanalen blev snart omodern.

Ångmaskiner började ersätta segel under 1800-talet. Därmed kunde man beräkna restider vilket inte hade gått då man varit helt beroende av vindarna. Linjetrafik efter tidtabell blev nu möjlig och etablerades på såväl varor och passagerare i insjöarna som över Atlanten.

Men det gick långsamt att byta till ånga. I början av 1900-talet fanns det fortfarande fler segelfartyg än ångfartyg i den svenska handelsflottan. Å andra sidan transporterade ångfartygen mer varor eftersom de var större.

De första bananerna kom till Sverige i början av 1900-talet. Ganska många var ruttna eftersom de hade färdats i flera veckor i dåligt kyllda utrymmen. Kyltekniken blev bättre och under 1920-talet etablerades en stadig import av frukt och andra färskvaror från exotiska länder.

Fortsättning på nästa sida



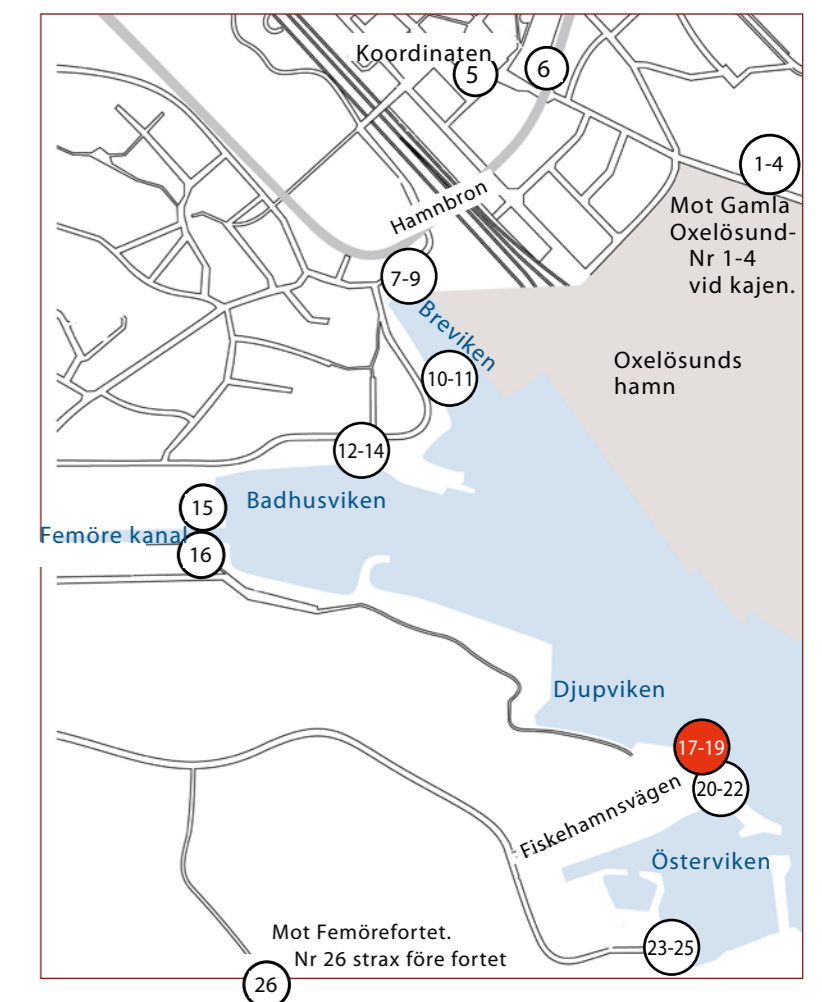
Ovan: Salongsuppassaren Lindström på Vretaholm med några av sina souvenirer, horn, bete och en elefantfot. Foto mitten av 1940-talet.

Till vänster: Gösta Nilsson och lotsen Lars-Erik Ekström, t h, på babords bryggvinge 40 meter upp. På väg från Oxelösund mot Norrköping år 1993.

” Bosses syster hade önskat sig en krokodilväska. Men han tog med sig två levande krokodiler hem istället. Som styrman hade han ju egen hytt och krokodilerna var så små att de inte var farliga. Efter en tid i Sverige dog de och grävdes ner i trädgården. Ingen hade lust att flå dem.

Ulla Britt Ericson f 1927, Oxelösund

Ovan: Direktör Carl Mathiesen till vänster kallades banankungen. Han var en av dem som blev förmögna på import av exotiska varor. Fotot togs i december 1944 då den första lasten med bananer anlät sedan andra världskriget brutit ut. Fartyget var ett så kallat lejdfartyg och hette Sparreholm. Bananerna, 20 ton, kom inte ut i affärerna utan gick direkt till sjukhus och andra inrättningar. Mathiesen ägde vid den här tiden huset som nu är Stensunds folkhögskola norr om Trosa.



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rå och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjomän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönod, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## Vattenvägar och bananer

texten börjar på andra sidan

När andra världskriget bröt ut 1939 så innebar det att världshandeln ströps, eftersom oljan var ransonerad och transportererna var riskfyllda. En svensk skeppsredare lyckades förhandla sig till att båda krigförande sidor tillät att hans fartyg fick korsa Atlanten. På fartygssidorna stod Sverige målat i stora bokstäver tillsammans med svenska flaggan. Totalt gjordes 500 sådana här så kallade lejdfresor till eller från Göteborg.

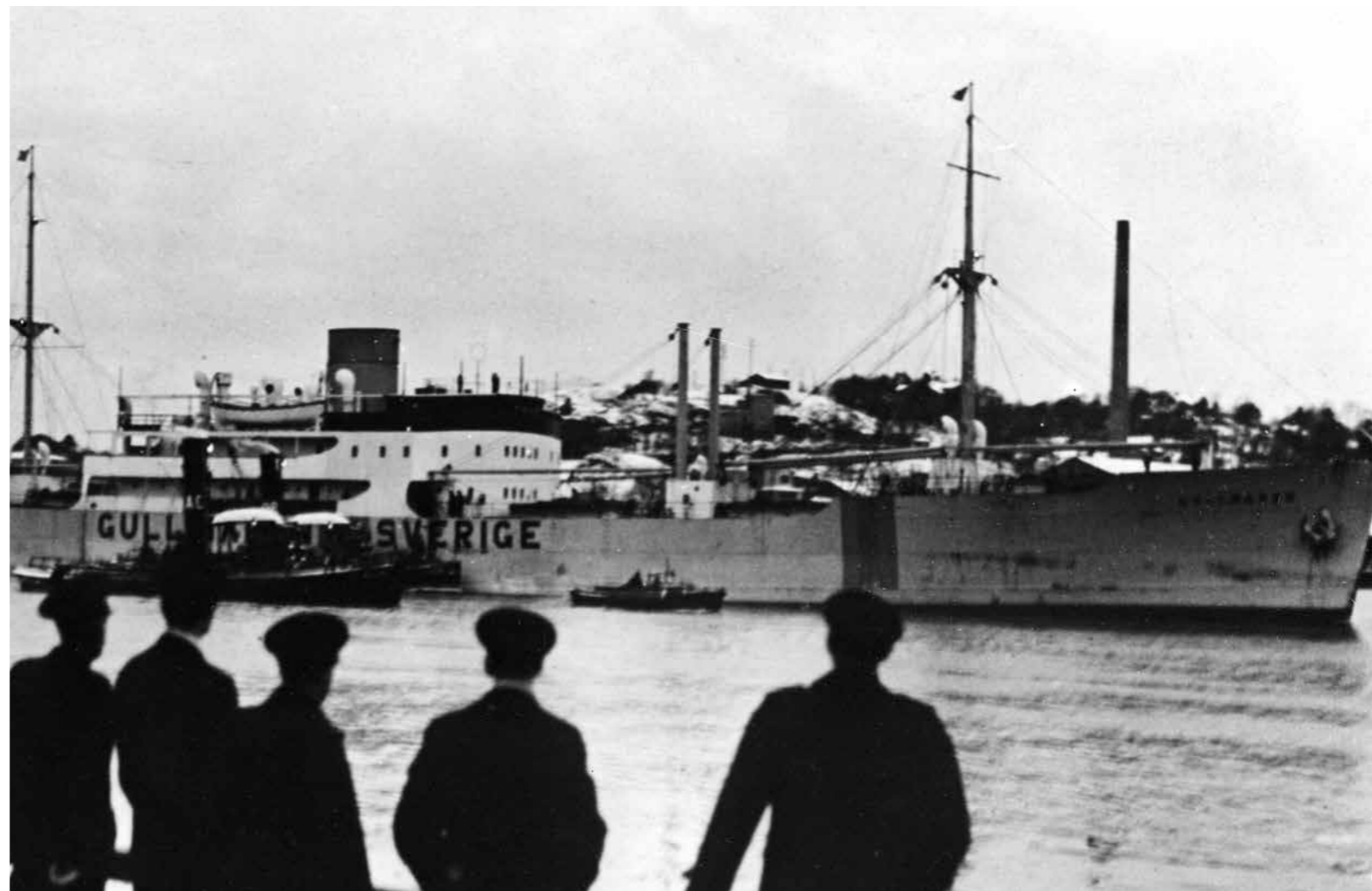
Trots att Sverige inte deltog i kriget drabbades vi. Drygt 200 handelsfartyg sänktes med långt över 1 000 svenskar ombord. Ytterligare cirka 600 svenskar omkom ombord på utländska fartyg.

Några bananer importerades inte under krigsåren, undantaget en last bananer för sjukhusen, se skyltens andra sida. När de fanns i affärerna igen, så var det en bekräftelse på att världshandeln åter hade kommit igång. Fartygstrafiken hade återupptagits men inget blev så som det hade varit.

Seglen var borta, också ångan var på väg bort. De nya fartygen var större och drevs av dieselmotorer som gjorde transportererna både snabbare och säkrare. Färsksvaror kunde utan problem fraktas från ena sidan jordklotet till den andra och bananer blev billig vardagsvara.

Från 1950-talet och framåt har fartygen blivit allt mer specialiserade för olika ändamål som tankfartyg, containerfartyg och ro-ro-fartyg, det senare är en benämning på fartyg där man kör bilar ombord istället för att lyfta dem. Fartygen har blivit allt större, vissa tankfartyg är så stora att de inte ens kan komma in i hamnarna.

Vipparmskranar i Oxelösunds hamn 1951.



” Vi gick från Kapstaden samma dag som andra världskriget bröt ut. I Durban lastade vi mahognystocker, manganmalm och kopra och vi fyllde på med bananer på Kanarieöarna. Malmen skulle vi egentligen ha lossat i Polen men vi fick order om att gå till Orkney och sedan Skottland. Engelsmännen tog hand om malmen. Bananerna rutnade och blev till en enda sörja. De kördes iväg till en tvålfabrik.

Det var samma fartyg, m/s Gullmaren, som ett drygt år senare blev det första lejdfartyget från New York till Göteborg. Men det var med en annan besättning.

Bengt Ahlin, f 1921, Oxelösund.



” Så gick vi som lejdfartyg för svenska livsmedelskommissionen med vetelast från Amerika och hem till Sverige. Hyran var 30 kronor i månaden, med krigsriskan, den som vi hade var 10 kronor för Östersjön, det var 25 kronor för Nordsjön och så var det 15 kr för Atlanten.

Erik Spångberg f 1900 började som mässgrabb på Oxelösund 1916. Hela intervjun finns på [www.koordinaten.se/oxelosundsrummet](http://www.koordinaten.se/oxelosundsrummet)

” På 60-70 dygn kunde vi angöra upp till 40 hamnar. Vi lastade nästan vad som helst från mjölkpulver till tunnebanetåg på vägen mot Japan. Därifrån tog vi bilar. 6 000 bilar kunde vi lasta. Kofångare mot kofångare hade det blivit en bilkö på 45 km.

Per Carlsson f 1955 lots i Oxelösund om sin tid till sjöss

” Cirka 95 procent av den svenska utrikeshandeln går sjövägen.

Transportstyrelsen 2012

Överst: M/s Gullmaren blev det första lejdfartyget som tog sig över Atlanten och kom till Göteborg i december 1940, lastad med i huvudsak livsmedel. Se även Bengt Ahlins berättelse här till vänster.

Mitten: Fyrmästare August Bark har blivit pensionär och flyttar från fyren på Femörehuvud 1941.

Nederst: Varorna packas i förväg i stora plåtlådor, containrar, som väntar på kajen.

# En smutsig baksida

Så länge båtarna var byggda i trä och drevs av segel och åror lämnade de knappt några spår i miljön. Materialen var hämtade från naturen och återgick dit efter användning.

Med motorerna kom utsläppen, röken från ved- och koleldning, senare från råolja och diesel. Skroven började byggas i järn och stål och allt fler nya material användes i inredningarna. Också lastrummens innehåll blev allt skadligare för miljön. En grundstött oljetanker kan vara en katastrof.

Ur miljösynpunkt är det som regel bättre att transportera sjövägen istället för på landsväg eller i luften. Men det betyder inte att sjöfarten är ofarlig. En rapport från SMHI i maj 2019, visar att den inrikes fartygstrafiken släpper ut mer koldioxid och andra luftföroreningar än inrikesflyget.

Mycket görs för att minska påverkan. Fartyg som aktivt minskar sina utsläpp av kväveoxid belönas till exempel genom att de får lägre hamn- och farledsavgifter. Sverige var det första landet i världen som införde den här sortens miljörabatt.

Sjönärigen är i högsta grad internationell. Därför måste också miljöfrågorna hanteras på en mellanstatlig nivå. Inom FN finns en särskild organisation som heter IMO, International Maritime Organisation, och som tar fram regler för sjöfarten.



Foto: Lef Jönasson

” Förr fanns ju inga regler alls. Det var bara att tömma allt, även oljerester, så snart man gått ut från hamnen. Passagerarfärjorna hade alltid stora flockar med måsar efter sig, för de slängde ju allt matavfall.

Nu är det väldigt hårda regler. Men de kan vara svåra att följa. För det är inte alla hamnar som vill ta emot avfallet.

En gång körde vi omkring med ett helt lastutrymme fullt av sopor som vi inte blev av med. I en månad, i juli, i ett sydliga breddgrader.

Jag är glad att jag slapp vara med och ta hand om det till slut.

Anders Eriksson f 1980, 2:e fartygsingenjör, Oxelösund

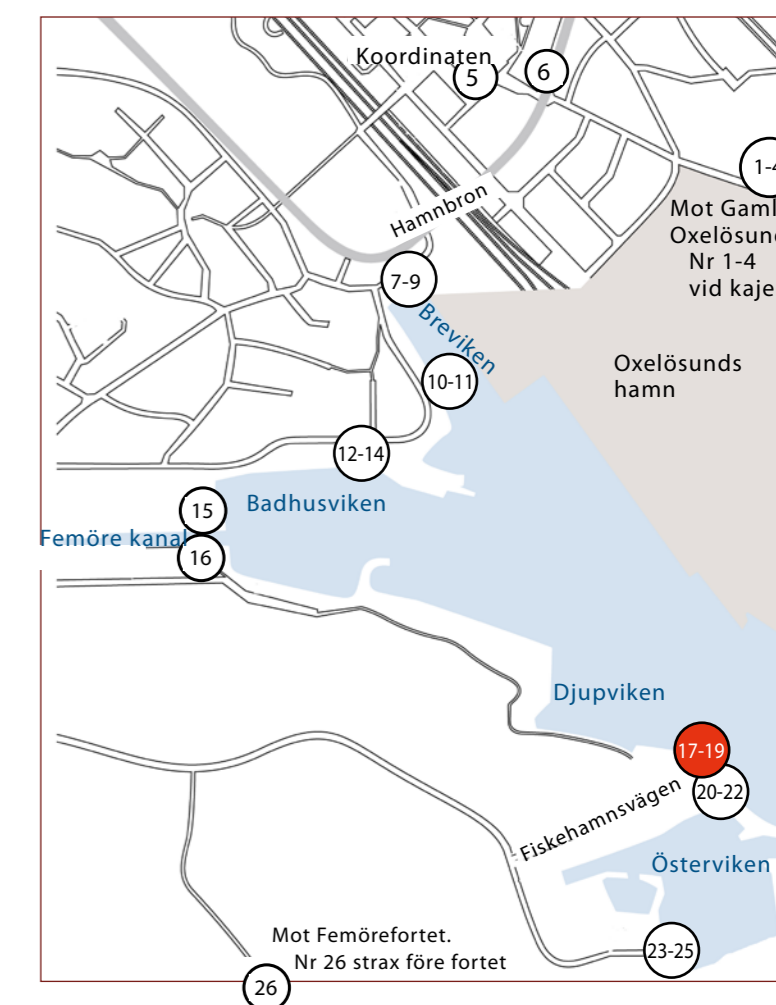
” Det blåa skåpet, pratade man om när man slängde avfallet i sjön. Nu har mycket ändrats till det bättre.

Men jag tycker att debatten är skev. Man har gynnat landsvägs-transporterna genom att ställa hårdare miljökrav på sjöfarten än på långtradarna. Trots att merparten av föroreningarna i sjön kommer från landsvägar och jordbruk.

Vi har Europas längsta kuststräcka ändå är det så klent intresse från politikerna att lyfta fram sjöfarten.

De nya gränserna för svavelutsläpp är bra men borde gälla alla vatten. Trafiken i Östersjön kan komma att missgynnas.

Per Carlsson f 1955, lots Oxelösund



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rå och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjomän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

Till vänster: Med last av olja till Oxelösund

Till höger: Sjöfart på lika villkor, för olika behov i ett rent vatten?

## En smutsig baksida

texten börjar på andra sidan

Varje år upptäcks flera hundra utsläpp av olja i Östersjön. Oljan skadar såväl växter som djur. Hur mycket barlastvatten som släpps ut är svårare att veta. I vattnet kan finnas främmande organismer som påverkar den ekologiska balansen.

Såväl tankrengöring som utsläpp av barlastvatten är numera förbjudet. Men det är ett förbud som är svårt att kontrollera.

Passagerarfärjorna måste införa slutna system och tömma allt sitt avfall i hamn. Nya regler för lastfartygen väntas följa efter.

Även semesterfirarnas toalettbesök påverkar miljön. En undersökning som gjordes vid Göteborgs universitet 2009 visade att fritidsbåtarna släppte ut 3,4 miljoner liter toalettavfall vid Sveriges kuster på ett år. Från april 2015 är detta förbjudet.

Ett annat miljöhot är båtbottnfärgerna. De används både av fritidsfolket och inom yrkessjöfarten. I Östersjön vill man i första hand skydda skroven mot havstulpanerna som annars växer fast och bildar hårda snäckaktiga skal.

Färgerna innehåller giftiga ämnen. Eftersom många av dem blir kvar och påverkar både växt- och djurliv, har man försökt begränsa användningen. Vissa färger har förbjudits men nya har tillkommit.

Det bästa för miljön är att inte måla alls. Istället tar man bort havstulpanerna med högtrycksvätt eller borsttvätt då de börjar sätta sig fast i slutet av juli. Rester av gammal bottenfärg måste då tas om hand så att inte gifterna sprids.

Till vänster: Vårbild från stranden.



Länstyrelsen

” Det var en skrämmande upptäckt att marken vid båtupptagningsplatserna innehöll så extremt mycket gifter.

Här finns cancerframkallande och hormonstörande ämnen och en rad andra gifter. Får ett barn i sig några gram av den jorden så kan det skadas för livet.

En del av gifterna kommer från gamla färglager, eller från nya. En del kommer från andra kemikalier som allmänt används i samband med underhåll och skötsel av båtarna.

Jag tror att folk inte riktigt förstår hur farligt det här är.

*Britta Eklund, forskare vid Institutionen för tillämpad miljövetenskap vid Stockholms universitet*



Överst: Havstulpaner.

Mellanbilden: I Oxelösund finns en båttvätt med tillhörande spolplatta där man tar hand om de giftiga ämnena i både avskrap och spolvatten. Den ägs av Oxelösunds Motorbåtsklubb OMBK men är tillgänglig för alla.

Underst: Borsttvätt är ett annat sätt att bli kvitt oönskad påväxt.

” Släng skiten i sjön. Så sa man. Och så gjorde alla. Det är jag uppväxt med. Sjön var som en stor soptipp där allt kunde slängas. Så fort det hade sjunkit så var det borta. Idag är det svårt att förstå att man kunde tänka så.

*Åke Olofsson f 1933 Oxelösund*

Skräpiga stränder började bli ett problem i början av 1960-talet. I en instruktionsfilm från 1964 försökte man lära folk att inte skräpa ner. Rådet är enkelt och klart - se till att soporna sjunker ner till botten!

Se en kortad version Sjövett 1964 på webben: <http://www.youtube.com/watch?v=t03saJVFkv4>

Eller använd QR-koden här intill.



Blå flagg är en utmärkelse som delas ut av Stiftelsen Håll Sverige Rent till de hamnar som uppfyller en rad krav vad gäller miljön. Gästhamnen i Oxelösund är en av dem.

# Havet som arbetsplats

Att bli sjöman var ett sätt att komma ut och se världen. Främst var det unga män från kusten som gick till sjöss. De var vana vid havet och visste vad som väntade. Ett hårt och riskfyllt arbete.

I breven hem skulle de berätta om främmande platser, stormar och äventyr. Och om hemlängtan.

De fick börja med att göra de tråkigaste och smutsigaste jobben som att knacka rost och svabba däck. Inte sällan också de mest riskabla som att klättra högt upp i riggen ifall det var ett segelfartyg.

Snabbt lärde de sig att ombord råde oskrivna lagar där alla visste sin plats och där skepparen var kung. Det var skepparen som anställde och avskedade folk, som köpte och sålde varorna i lasten och som svarade för att fartyget kom fram. Han var alltså arbetsgivare, affärsman och sjöman i en och samma person. Hans ord var lag.

Äldre tiders sjömän anställdes oftast för ett visst uppdrag. Tog det slut i en främmande hamn fick de vänta där på att få ett nytt jobb, en "ny hyra". Under tiden fick de klara sig bäst de kunde.

Ibland lämnade sjömännen båten trots gällande kontrakt. Att rymma var deras enda sätt att visa sitt missnöje med dåliga båtar och dåliga befäl.

Under senare delen av 1800-talet var majoriteten av de svenska sjömännen anställda av utländska skeppare. Där fick de bättre mat och högre lön. Trots att de var bland de sämst betalda ombord. Dåtidens svenska sjömän kan jämföras med dagens filippinska.

Fortsättning på nästa sida



” 4 månader kommer jag att vara till havs och ej se annat än himmel och vatten. Tänk en sådan lång resa, man vet ju ej, om man kan komma fram eller ej med livet, och många besvärigheter kommer man att genomgå, innan man kommer fram.

Werner Kjellström f 1856 i Nyköping i brev till en barndomsvän. Avskrift i Sörmlands museums arkiv

” Jag konfirmerades pingsthelgen och veckan efter klev jag ombord på Fortuna 3. Det var inte mycket att välja på. Om man hamnade i en skans eller i en drängkammare, det spelade inte så stor roll. Man måste ut och jobba.

Åke Olofsson f 1933, Oxelösund, tidigare ordförande i Klubb Maritims Oxelösundsavdelning

” Vi som växte upp i lotsfamiljerna, alla vi pojkar skulle gå till sjöss. Det var bara så. Och jag tror att med något undantag så blev det så. Alla valde yrken som på något sätt haft sjöanknytning.

Pappa följde mig och hjälpte mig med sjömanssacken första gången jag skulle mönstra på. Innan vi skildes åt sa han: Akta dig för fruntimmer. Det var all upplysning jag fick.

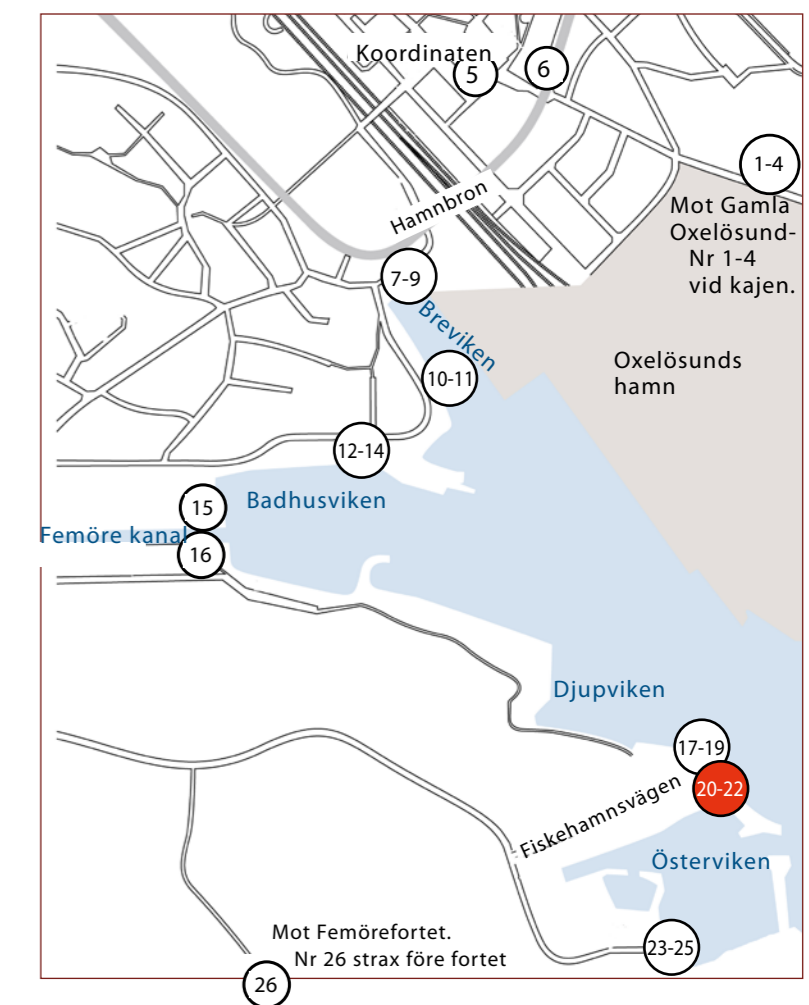
Bengt Ahlin f 1921, Oxelösund.



Längst till vänster: Bengt Ahlin mäter solhöjden, ute på Atlanten, en veckas gång från Kapstaden, 1948.

Ovan till vänster: För pojkarna i "lotsbyn" Sandviken i Gamla Oxelösund var det självklart att välja sjön som arbetsplats. Bengt Ahlin till vänster och Sune Lönnberg provar pappornas uniformer med kompisen Ingvar Peilot.

Ovan: Isbildning är riskabelt eftersom is blir tungt och i värsta fall kan sänka fartyget.



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rår och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjömän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## Havet som arbetsplats

texten börjar på andra sidan

Ett segelfartyg var en manlig och konservativ värld. Med ångbåtarna kom en ny yrkesgrupp ombord, maskinisterna. De ansågs inte som riktiga sjömän och de fick ta de sämsta kojerna.

Fackföreningsarbetet gick till en början ganska trögt. Det är ju inte lätt att samla en yrkeskår som nästan alltid är ute till havs. Med växlande framgång bildade de olika yrkesgrupperna egna föreningar. År 1934 slogs de ihop så att allt däckfolk samlades i Sjöfolksförbundet. Även befälen och redarna organiserade sig.

Det här betydde att arbetsförhållandena reglerades. Kaptenerna fick även i fortsättningen bestämma över det som de var bäst på, nämligen att föra fartyget. Anställningar och frakter fick istället redarna sköta. Men det dröjde till 1973 innan det blev lag på att endast rederierna fick anställa sjöfolk.

Från 1950-talet har villkoren för sjöfolket stadigt förbättrats vad gäller arbetstider, arbetsmiljö, anställningstrygghet, bostadsstandard med mera.

Samtidigt har besöken i främmande hamnar blivit allt kortare. Att lossa ett fartyg kunde förr innebära en vecka eller mer i hamn. Idag kan lastning och lossning göras på några få dagar. Vissa fartyg går inte ens in till kaj, alternativt går till stora oljehamnar där det är omöjligt att lämna fartyget.

*Till vänster: Anders Eriksson vid aktern på m/t Bro Promotion. Fartyget låg i flytdocka på det polska varvet Remontowa i Gdansk i två månader sommaren 2007 för planerat underhåll och ombyggnation.*

*Ovan: Bo Ossian Ericson 1950.*

*Till höger: Vardagsbestyr ombord.*



” Det finaste med sjölivet var kamratskapet.

*Bo Ossian Ericson f 1927, Oxelösund*

” Jag gav mig ut för jag ville se världen. Och jag har varit nästan överallt där det växer bananer och där man äter bananer. Men det är inte alltid jag haft tid att gå iland. Mest har jag sett vatten.

En gång anlöpte vi Oxelösunds hamn. Det var en upplevelse att komma till min hemstad på det sättet. Hamnen såg så liten ut uppifrån fartygets brygga.

*Astrid Wårdh f 1943 i Oxelösund, telegrafist i 13 år*

” Det hade väl gått an om inte sjösjukan satt in med full kraft. Maskinisten såg på mig skrattade och ropade: Jasså, är det så dags eleven, du får spy i kolboxen.

*Bertil Nyman f 1920 i Nyköping, var maskinelev hösten 1945. Ur boken Bertil Nyman, pojken som lockades av världen utanför, utgiven av Sörmlands museum*

” Egentligen har jag upplevt en hel epok under mina 23 år som ombordanställd. Under 13 år var jag på en och samma typ av fartyg och under den tiden minskade arbetsstyrkan från 28 till 15 man. Med samma arbetsinsats. Många yrkesroller är helt borta. Hela den sociala miljön förändrades.

Driften ombord har genomgått stora förändringar. Elektroniken, och satelliten, har gått ombord, på gott och på ont enligt min mening.

*Per Carlsson f 1955, lots. Oxelösund*

” Bosse var borta nio månader i sträck, hemma fyra dar och så ut igen. Vi var förlovade i tre år för vi hann ju aldrig gifta oss. Inte förrän han blivit kapten och fått lite mer ledigt.

*Ulla Britt Ericsson f 1927, Oxelösund*

” Skepparn och chieffen hade en egen mäss. Där fick överstyrman sitta ifall han varit anställd i rederiet i mer än tio år. I annat fall fick han sitta med oss i befälsmännen.

*Astrid Wårdh f 1943 i Oxelösund, telegrafist i 13 år*

” På min fars sida är alla sjömän. Jag ville också ut men jag var inte myndig och min far vägrade skriva under. Skaffa dig ett riktigt jobb, sa han.

*Hans-Åke Berg f 1948 Oxelösund*



# Kvinnor till sjöss

En kvinna ombord betydde otur. De gamla segelfartygen var männens värld. Kvinnor hade inte där att göra. Till och med köksarbetet, det som på land var kvinnogöra, sköttes ombord av män, oftast de yngsta pojkarna.

Med ångbåtarna ändrades läget. Passagerartrafiken kom igång på allvar under 1830-talet. En ångbåtsfärd kunde pågå i många timmar och passagerarna hann bli både hungriga och törstiga. De betalade för maten och nöjde sig inte med sur potatisvälling lagad och serverad av en utbildad jungman.

Nu kom restauratriserna ombord, eller trissorna som de kom att kallas. Oftast drev de sin verksamhet som ett eget företag där de fick hålla sig med både utrustning och anställda. I början hade de inte ens hytter ombord utan fick sova i serveringsutrymmena, efter det att de sista gästerna gått.

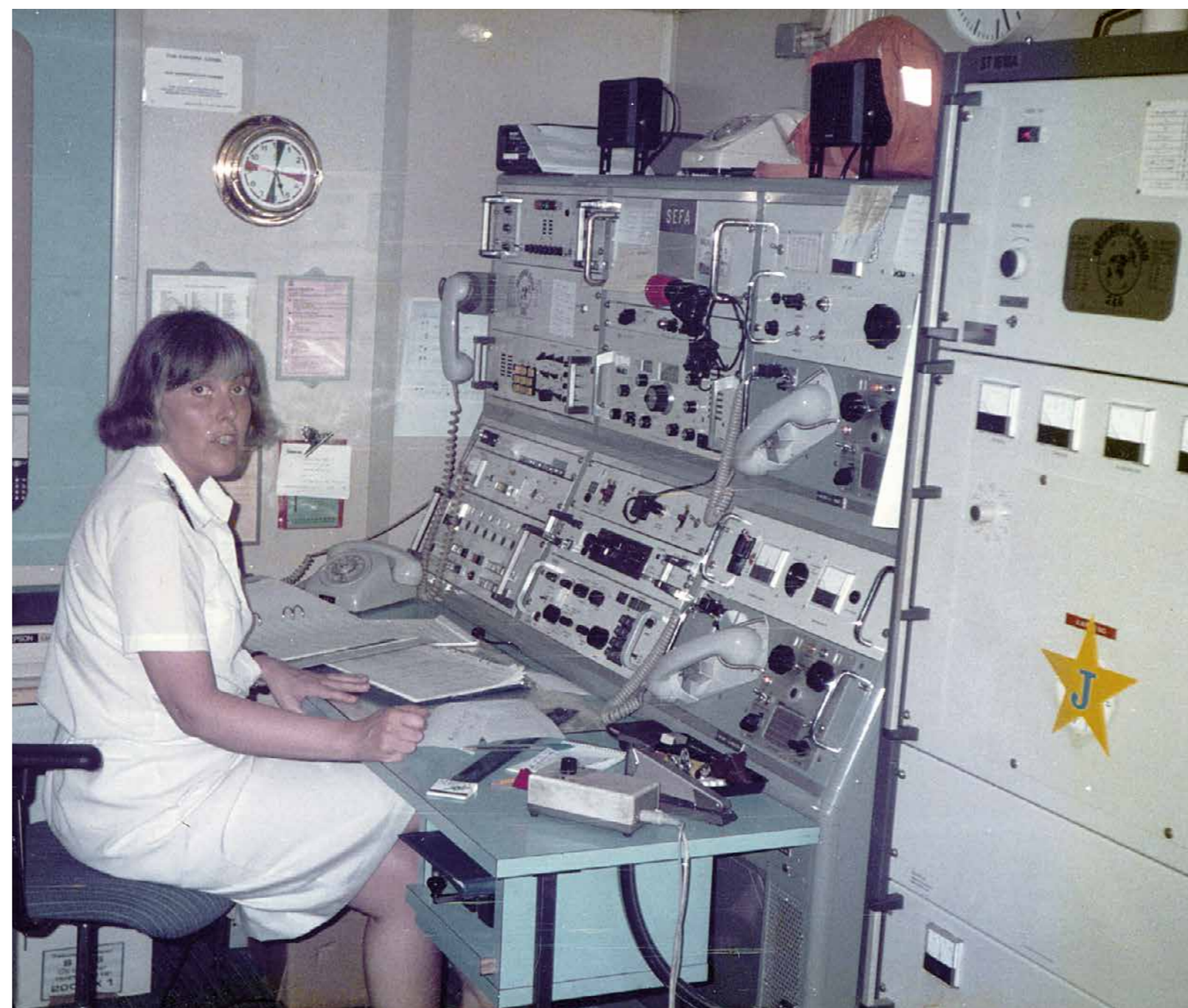
De räknades inte till sjömännen. Men de banade väg för flera kvinnor, också på fraktfartygen.

I början på 1900-talet utgjorde kvinnorna närmare en tiondel av alla ombordanställda på svenska fartyg. I huvudsak arbetade de fortfarande med de traditionella kvinno- sysslorna som att laga mat, städa och tvätta. Få tillhörde manskapet, ingen var befäl.

*Fortsättning på nästa sida*

*Till vänster: Kocka på isbrytaren Isbrytare II, 1936.*

*Ovan till höger: Astrid Wårdh i radiostationen ombord. På väggen syns stationsuret som var en förutsättning för den internationella radiotrafiken.*



” Rederiet hade aldrig haft en kvinnlig radiotelegrafist när jag började som gnist 1973. Det väckte en viss uppmärksamhet och jag blev uppkallad till huvudkontoret. De ville väl se att jag var helt normal.

Oftast var jag ensam kvinna ombord men det var inga problem med det. Jag har alltid blivit bemött med respekt. Självt såg jag också till att hålla mig neutral och att respektera övriga ombord. Men lite skinn på näsan var bra att ha ibland.

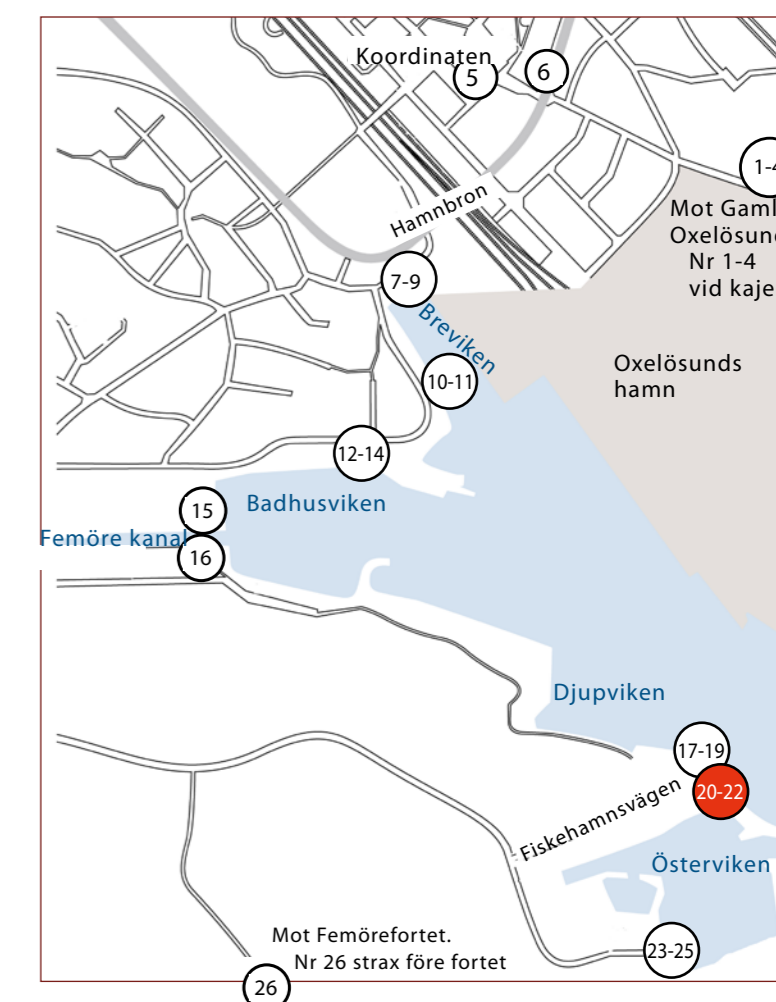
Jag skötte kommunikationen med ytttervärlden men också löner,

mönstringar, inklareringar och mycket annat. Pappersexercisen ombord var omfattande.

Mitt arbetsområde var lite vid sidan av. Ett befältsjobb som styrman hade nog varit svårare.

En lustig sak var att ifall det mönstrade på någon mer kvinna så trodde många att vi automatiskt skulle umgås, sitta och sticka i ett hörn eller så.

*Astrid Wårdh f 1943 i Oxelösund, var telegrafist till sjöss i 13 år*



*Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst*

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, råv och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjomän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjonöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaskor
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst



## Kvinnor till sjöss

texten börjar på andra sidan

Kvinnorna ombord hade ändå blivit så många att de uppfattades som ett hot. Under 1920-talet drevs en riktig häxkampanj i riksdagen där målet var att inga kvinnor över huvudtaget skulle få arbeta ombord på fartyg. Motiveringarna rörde alla områden, från fysiska svagheter till psykiska och moraliska. Men kampanjen misslyckades.

Istället stärkte kvinnorna sina positioner. Föreningen Sjöfarande kvinnor bildades 1921 och rörelsen växte under några år till en riksorganisation med 1 200 medlemmar. År 1934 enades sjömännen på däck och i maskin och gick in i samma organisation. Även kvinnorna anslöt sig. Namnet blev Sjöfolksförbundet, alltså ett könsneutralt namn.

Men det skulle dröja länge innan kvinnorna fick räknas som sjömän på riktigt, det vill säga jobba med däckfolket eller maskinfolket.

Den första kvinnliga eleven på sjömansskolan i Kalmar väckte stor uppståndelse när hon började 1961. Journalisterna köade för att få intervjuer.



” Jag har haft flera kvinnliga maskinkollegor. Det är inte så ovanligt längre. Jag bryr mig bara om ifall folk är bra eller dåliga, inte om det är en man eller kvinna.

De flesta kvinnor jobbar väl annars inom intendenturen, dvs kök, servering och städning.

*Anders Eriksson f 1980, 2:e fartygsingenjör, Oxelösund*

” Jag ville gå till sjöss men pappa, som var lots, sa att det blir inget av med det. Kvinnor passar inte på sjön. Jag lydde och blev tandsköterska.

*Ulla Britt Ericson f 1927 Oxelösund*



Överst: lotsar Hanna Odengrund ett fartyg in till Norrköping och på den undre bilden deltar hon i en räddningsövning och manövrerar en MOB-båt, uttytt man over board.

” Gubbarna var nog lite skeptiska när jag kom och gjorde min första praktik som däckselev. Jag var 20 år och dom frågade om jag visste vad en skiftnyckel var. Men det gick över, det gällde att visa att man kan och att man vågar. Det här gäller ju unga killar också, inte bara tjejer.

Mycket beror på en själv. För mig är det kamratskap som gäller. Jag har haft kolleger som spelat på sin kvinnlighet i jobbet och det tycker jag är störande.

Som kvinnlig lots blir man lite extra uppmärksam. På ett positivt sätt tycker jag. Befälarna är artiga och vänliga och jag märker att de ofta är både nyduschade och nyrakade. De vill göra ett gott intryck.

Rätt ofta vill de ta kort på mig. Det finns inte så många kvinnliga lotsar och utanför Europa knappast någon alls. Så de tycker att det är häftigt.

Praktikanter som jag har haft med mig har berättat att de märker skillnaden. När de följer med mina manliga kolleger är det annorlunda, inga chokladbitar till kaffet till exempel.

*Hanna Odengrund f 1979, lots i Oxelösund.*

*Hanna Odengrund ombord p å m/t Toccata.*

# Skrock och romantik

Masten måste stå på ett mynt, helst ett silvermynt. Det visste båtbyggarna och det visste sjömännen. Utan myntet kunde seglatsen sluta illa.

Kvinnor, paraplyer och blommor skulle man inte ha ombord. Vissla fick man inte göra för då kunde det bli storm. Fast var det stiltje kunde man vissla lite för att få en lagom vind.

De gamla segelfartygen var otrygga arbetsplatser. Livet som sjöman var hårt och ibland farligt. Vädrets makter var oberäkneliga. Det var viktigt att hitta förklaringar till varför stormar och olyckor drabbade fartyget. Och viktigt att försöka förebygga.

I alla sammanhang där människor varit utsatta för händelser de inte förstår, har de försökt hitta orsaker och hitta vägar att besvärja makterna. Idag kallar vi det skrock och vidskepelse.

Numera jobbar kvinnor ombord och de visslar så mycket de vill. Utan att något farligt händer. Ändå lever många av de här föreställningarna kvar, fast mer som skämtsam kulturhistoria, inte minst hos fritidskepparna. Törs man verkligen byta namn på sin båt hur som helst?

En tradition som i högsta grad lever vidare är linjedopet. När en sjöman passerar ekvatorn för första gången så ska han döpas av Neptun, havets konung. Ritualen går ut på att sjömannen ska gå igenom vissa prov för att slutligen visa Neptun sin vördnad genom att kyssa hans fot. Är man en gång döpt så gäller det för resten av livet.

Fortsättning på nästa sida



Ovan: Bilder från Anders Erikssons linjedop där näst sista momentet var att knäböja framför havsguden Neptun och kyssa hans illaluktande fot. Det hela avslutades med ett dopp i polen.

Till vänster: Olle Brennius var motorelev och passerade ekvatorn i augusti 1958. Enligt dopbeviset fick han namnet Delfin efter att han "enligt urminnes traditionella former döpt blivit". I Klubb Maritims samlingar i Oxelösund.

Vid lunchen blev vi kidnappade av Neptuns poliser i vita kläder. Vi fick ta på oss pappersoveraller och första anhalten var frisering. Det blev inte snyggt.

Därefter var det "läkarundersökning" med bland annat fejkat blod. Så skulle vi dricka Neptuns skål och det var en vidrig blandning av bävergäll, surströmmingsspad och saltvatten.

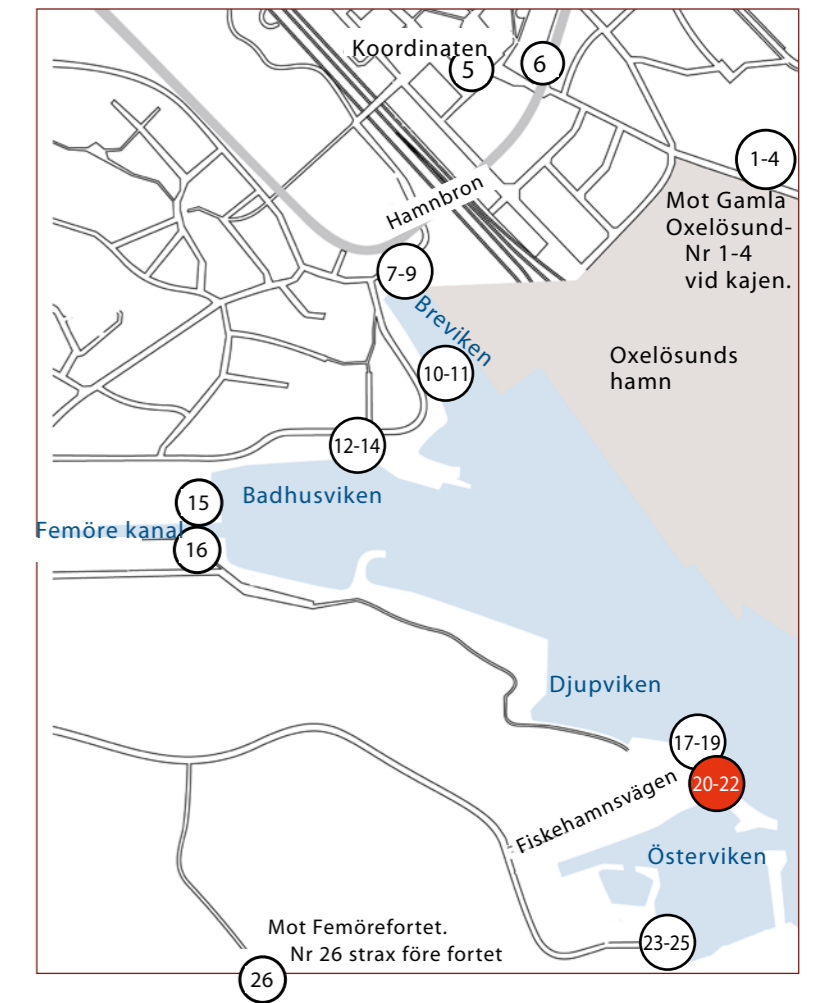
Efter diverse frågor och praktiska prov så var det dags för oss att träffa Neptun och kyssa hans fot. Och den luktade förstas riktigt illa av surströmming.

Alltihop avslutades med dopp i poolen och på kvällen var det grillfest och utdelning av våra dopbevis.

Det finns kanske dom som ser det här som ett utslag av pennalism men jag tyckte det var enbart roligt. Vi utsattes inte för värre saker än att vi hade kul. Det här är ju en gammal tradition som jag tycker man ska hålla liv i.

För min del blev det extra roligt att jag blev döpt exakt på linjen. Just när det blev min tur så signalerade styrman att vi passerade ekvatorn.

Anders Eriksson f 1980, 2:e fartygsingenjör, Oxelösund



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rår och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjömän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

gå i däck  
ro i hamn  
haverera  
stranda  
förankra  
vind i seglen  
bli akterseglad  
gå av stapeln  
kusten är klar  
lotsa

tema sjöfart  
och kustliv

## Skrock och romantik

texten börjar på andra sidan

Hej å hå, Jungman Jansson  
redan friskar morgonvinden  
sista natten rullat undan  
och Constantia ska gå.  
Har du gråtit med din Stina  
har du kysst din mor på kinden  
har du druckit ur ditt brännvin  
så sjung hej å hå!

Dan Andersson

Dan Andersson skrev visan om jungman Jansson år 1917 och i några få strofer målar han upp allt som hör till den romantiserade bilden av sjömannen. Från det tårfyllda avskedet till det äventyrliga havet där "döden står och lurar bakom trasiga koraller" och de lockande kvinnorna och suparna i främmande hamnar.

Livet till sjöss har lockat en mängd författare, musiker och konstnärer. Evert Taube hör till de mest produktiva och mest välkända. Hans visor är ofta långa och spännande berättelser om seglatser och äventyr en sjöman kan råka ut för.

Och det är lätt att förstå att så många har inspirerats av livet till sjöss, av dramatiken, längtan och kärleken. Allt handlar om starka känslor och modiga män. Om dem som vågade ge sig av. Den som stannade hemma för att bli bonddräng eller industriarbetare var inte lika spännande.

Till vänster: Några vanliga uttryck som används i dagligt tal utan att vi tänker på att de ursprungligen är sjötermer.

Överst: Plats för sjömansvisor? Besättningen på s/s Cairo år 1910. Sittande till vänster är Algot Ahlin som med tiden blev lots i Oskarshamn.



” Vi såg en råtta i vår skans. Vi yngre ville slå ihjäl den men då blev den gamle eldaren arg. Han menade, att fanns det bara råttor ombord så skulle vi klara oss. Det här var under kriget och jag minns att jag accepterade vad han sa. Men att tro på sånt här kallades för drängfasoner.

Bengt Ahlin f 1921, Oxelösund

” Man får inte vissla ombord. Det gäller i viss mån fortfarande. Det har hänt att jag blivit tillsagd när jag har visslat.

Anders Eriksson f 1980, 2:e fartygsingenjör, Oxelösund

” Ett mynt under masten. Det är viktigt. Det har vi alltid på segelbåten. En tid hade vi en segeljolle som man kunde fälla masten på. Då limmade vi fast myntet för att det skulle bli kvar.

Ulla Britt Ericson f 1927, Oxelösund



Foto: Ingegerd Wachmeister

Ovan: Åke Olofssons tatuering efter 63 år. Motivet var vanligt och fanns i en rad olika varianter.

” Byta namn på fartyg skulle man inte göra. Det betydde otur. Men på sextitalet kom en lag om att ifall två eller flera fartyg har samma namn och någon av dem säljs så måste den ena få ett nytt namn. För att slippa byta, så var det många som la till ett af och hemorten efter det gamla namnet.

Åke Olofsson f 1933, Oxelösund

” Flaggan var blågul och bladen var gröna men färgerna är borta. Det är ju 63 år sen jag gjorde tatueringen.

Det var i Köpenhamn hos den legendariske Tattoo-Jack i Nyhavn. Jag var väl sexton, sjutton år och jag följde med några dit, jag ville väl vara karl. Det fanns hur många motiv som helst. Jag valde en frälsarkrans med ett skepp i och texten "sailors grave". Jag tyckte den var snygg. Men den kostade nästan en månadslön.

I tre veckor var det en enda stor sårskorpa som kliade nåt infernaliskt.

De första åren var jag stolt som en tupp. Sen förstod jag hur dumt det var. Då var det mest kåkfarare och sjömän som hade tatueringar och det ansågs som något dåligt.

Nu har det blivit ett mode men jag tycker ändå att det är dumt. Man blir märkt för livet.

Åke Olofsson f 1933, Oxelösund

# Med segel för nöjes skull

Segla kunde alla, det var livsnödvändigt om man bodde i skärgården. Åror och segel var sätten man tog sig fram på och båten var ett transportmedel. Man åkte inte ut på sjön utan att ha ett ärende, inte bara för att ”komma ut i den friska luften”.

Det första segelsällskapet bildades i Stockholm 1830. Medlemmarna var rika stadsbor som seglade enbart för sitt nöjes skull. De anordnade kappseglingar och ägnade sig åt umgängesliv.

Inom den medvetna överklassen växte under slutet av 1800-talet ett intresse för friluftsliv, motion, frisk luft och gärna lite strapatser. Fjällvandringar stod högt i kurs. Idealerna passade bra också för seglare och segelsporten växte.

Allt fler lämnade städerna sommartid. De som hade tillräckligt med pengar byggde egna sommarhus, gärna vid kusten. Andra hyrde in sig, privat eller på hotell. Ångbåtsbryggor och badhotell anlades. Sommarvästerna ägnade sig gärna åt promenader, umgängesliv och segling.

I Oxelösund bildades ett segelsällskap i slutet av 1800-talet. Det bestod av några av traktens lotsar och sommarboende fabrikkörer från Nyköping. Segeltävlingar var ett av sommarens stora nöjen.

*Kerstin Berg i Oxelösund har varit på sjön varje sommar sedan hon var liten. Här i familjens segelbåt, en Nordisk folkbåt, i slutet av 1960-talet.*



Regatta utanför Oxelösund.

Men intresset avtog i samma takt som badgästerna lämnade Oxelösund efter 1913, då järnverket började byggas. Lotsarna fanns kvar men de började intressera sig för det senaste på båtfronten, nämligen motorbåtar.

Segelsällskapet upphörde men 1962 återbildades Oxelösunds Segelsällskap, OXSS.

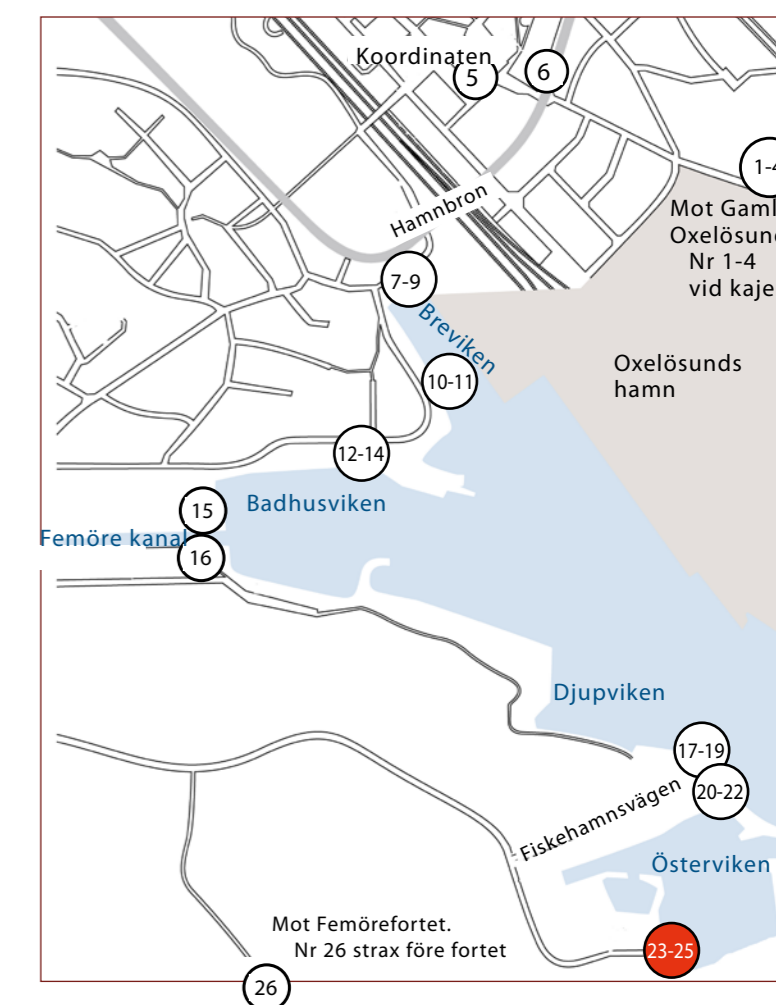
” Skulle du vilja se på festligheterna härstädes om söndag – kappsegling, kapprodd och folkfest – så är du hjärtligt välkommen till vännen.

*Ur brev skrivet i juli 1885, undertecknat Mårten Brevet finns avskrivet i häftet Oxelösund och badortsepoken, finns att läsa i biblioteket, Koordinaten*

Fortfarande är det segelsporten som står i fokus med en stor ungdomsverksamhet. Stora tävlingar hålls i Oxelösund varje år. Och varje sommar arrangeras Arkö Runt som är en lättsammare tävling för familjebåtar.

” Jag tycker att vi skall instifta en nordisk folkbåt, oöm och praktiskt inredd, så att den kan bli ett slags flytande sommarstuga. Framför allt bör den vara sjösäker.

*Sven Salén till Skandinaviska Seglarförbundet 1940.*



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rår och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjömän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönod, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## Med segel för nöjes skull

texten börjar på andra sidan

” Man ska ha koll på båten, koll på medtävländena, koll på väder och vind och på vad som kan komma att hända härnäst.

Det är fråga om vägval hela tiden, samtidigt som man måste vara fokuserad på att driva båten framåt. Den här känslan av total koncentration tycker jag är största tjusningen med att tävlingssegla.

*Petter Eriksson f 1978, uppvuxen i Oxelösund. Som tonåring var han framgångsrik med bl a SM-guld och han tävlade i såväl VM som EM*

” Ska du gå uppåt eller neråt i år? Så låter det när det börjar bli dags för semester. Det har blivit som ett språkbruk.

För dom flesta blir det så att man gör en större tripp på sommaren. Väder o vind får styra. Segling är lite som att gå på tur i fjällen.

Vi är ju bortskämda med att ha en fantastiskt skärgård här omkring. Tyskarna har förstått det. De flyger till Skavsta och en timme senare sitter de i båten.

*Roger Eriksson f 1950, aktiv i Oxelösunds Segelsällskap*

Till vänster: Petter Eriksson f 1978.

Till höger: Petter Eriksson i VM-kval utanför Oxelösund 1992. Han deltog i två VM i optimistjolle.

Längst till höger: Petters pappa Roger Eriksson under en tävlingssegling Gotland Runt 1997.



” När man seglar så måste man vara med hela tiden. Med en motorbåt åker man från ett ställe till ett annat. Det händer inte så mycket mer.

*Tommy, Tompa, Bäckström f 1943, Oxelösund*



” Varje år har Oxelösunds Segelsällskap något stort arrangemang. Vi har räknat ut att vi har dragit in 53 000 gästnätter mellan 1972 och 2011.

Det är roligt att även de som kanske är lite mer kräsna kommer hit. En gång stod norske kungen här och vägde in sig inför en tävling.

Vi har många duktiga seglare i OXSS. Både OS-seglare och VM-seglare har vi fostrat i klubben.

*Roger Eriksson f 1950, aktiv i Oxelösunds Segelsällskap.*

# Bygga båt

Oxelö kunde man se i de svenska småbåts-hamnarna från slutet av 1950-talet. Detta tack vare båtbyggare Sven Söderkvist som hade döpt sin mest framgångsrika modell efter hemstaden.

Under 1950-talet ville många ha en fritidsbåt. Till att börja med var det ofta en enkel båt med vindruta och litet fördäck. Men i takt med att man fick mer pengar i plånboken, ökade kraven på bekvämlighet. Båtarna blev större och mer utrustade för övernattning och semesterboende.

Sven Söderkvist förstod vad folk ville ha och byggde därefter. Det blev Söderkvistaren eller Oxelösundaren som den också kallades, en stabil träbåt, cirka 8 meter lång, med en ordentlig ruff fram, alternativt även bak. Modellen blev snabbt populär.

Under 1960-talet började allt fler båtbyggare använda det nya materialet plast. Söderkvist var en av dem. Hans första plastbåt lämnade varvet 1967. Modellen var densamma som träbåten och fick namnet Oxelö. Totalt byggdes 420 Oxelöbåtar.

Sven Söderkvist var snickare, uppfinnare, konstruktör och tekniskt geni. Han hade mer eller mindre lärt sig själv och han började med att snickra åror och öskar. Båtbyggaryrket var annars något som ofta gick i arv. Pojkarna fick börja tidigt som hantlangare och lärde sig yrket efterhand.

Fortsättning på nästa sida

Till vänster: På Oxelösunds båtvarv byggdes också båtar. Varvet grundades 1946 av Harry och Tage Eriksson.



” Det gick åt mycket virke till båtarna. På vintrarna var vi ute och avverkade skog, furu och ek. Alla bottenstockar gjordes i ek, även på plastbåtarna.

Jag började jobba hos Sven Söderkvist 1948. Då var vi tre anställda. Sen ökade det på undan för undan och till sist var vi tjugoåtta. Han var skicklig, hade alla ritningarna i huvudet, kunde lägga upp en masonskiva och rita upp en modell.

I början gjorde vi fem-metersbåtar med aktersnurra, typ campingbåtar. Så blev det den som kom att kallas Söderkvistaren, först med framruff och från 1958 en längre båt med akterruff.

Den blev snabbt så populär att vi hade tre års väntetid. Tio år senare gick vi över till plast.

Jag fortsatte som snickare, gjorde inredningarna som alltid var i trä. Jag brukar säga att jag är den enda som har varit inne i alla Oxelöbåtarna.

Agne Bergman f 1924, båtbyggare Oxelösund

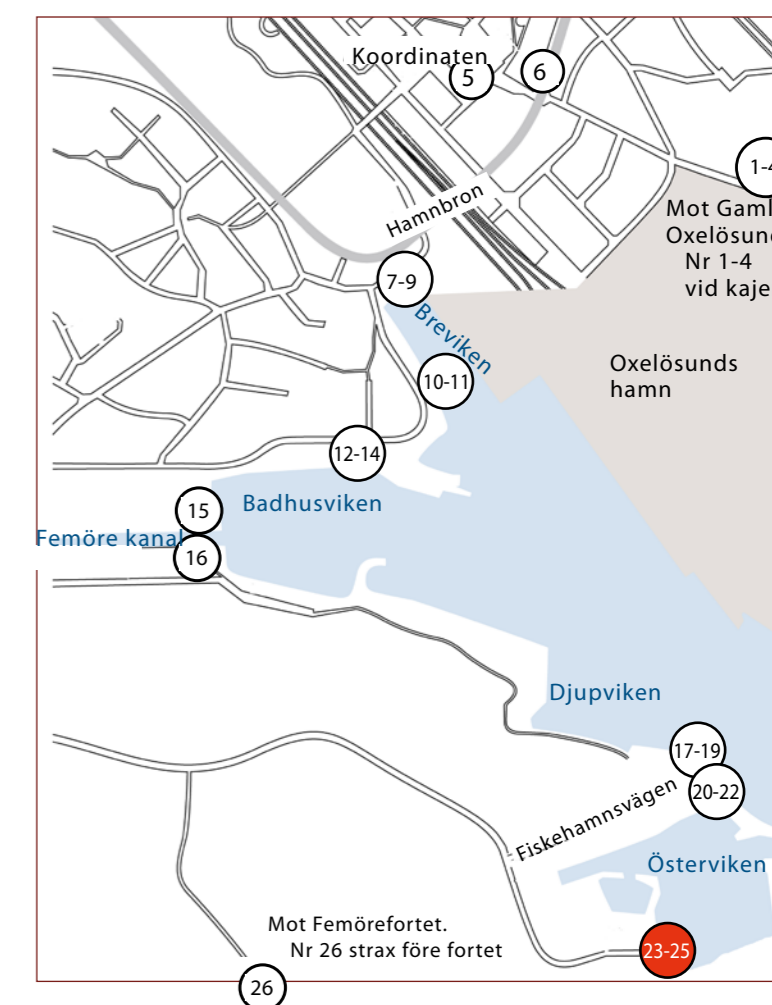
” Det var många i Oxelösund som hade Söderkvistare. Pappa köpte en när jag var elva år. Vi var ute på sjön varje sommar.

Lena Berg f 1945, Oxelösund



Överst: Agne Bergmans egen Söderkvistare, byggd 1965. Den var familjens sommarnöje i många år.

Undre bilden: Tre plastbåtar från Söderkvists varv: Från vänster Saltö, Oxelö 27 och Oxelö 30. Modellen Saltö kom in så sent som på 1980-talet och hade inte Sven Söderkvist som upphovsman.



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rår och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjömän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

skott

durk

styrbord

babord

skans

spygatt

spant

koj

kabyss

mäss

kölsvin

tema sjöfart  
och  
kustliv

## Bygga båt

texten börjar på andra sidan

Det fanns många båtbyggare utmed kusterna fram till mitten av 1900-talet. Kunderna gick till dem med önskemål om storlek och utseende, ungefär som man gick till skräddaren. Bruksbåtarna byggdes i furu eller ek. Till de mer påkostade fritidsbåtarna använde man ofta mahogny.

Varje båtbyggare hade i regel sin egen lilla formspecialitet som en rak stäv, en bred akterspegel, en sväng här eller där. Kännetecken som visade om båten var en Söderkvistare eller Bäckströmssnipa från Oxelösund, en Kjellbergseka från Trosa eller en Kvarseboeka.

Tompa Bäckström i Oxelösund är tredje generationens båtbyggare. För pappa och farfar var det trä som gällde och de byggde främst öppna roddbåtar. Tompa började använda plast i slutet av 1970-talet.

Många av de gamla båtbyggarna lade ner sin verksamhet när plasten tog över. De slutade göra nya båtar och ägnade sig enbart åt att reparera och sköta om andras.

Med fritidsbåtarna öppnade sig nämligen en ny marknad, servicevarven. Hit kan båtägarna lämna sina båtar för vinterförvaring, och hämta dem nyputsade till sommaren. Varven tar också hand om motorhaverier och lagar andra skador.

I Sverige har också funnits ett antal riktigt stora fartygsvarv. När andra världskriget tog

*En båt har inget golv. Benämningarna till vänster skulle på land heta: vägg, golv, höger, vänster, tjänstebostad, öppning så vattnet kan rinna av däck, stomme eller reglar, säng, kök, matsal, utrymme under durken, egentligen plankan längst ner mot kölstocken.*



slut hade vi en oskadd varvsindustri som snabbt kunde ta sig an nya beställningar. Efterfrågan var stor och industrin växte.

Under 1950-talet var Sverige bland världens största båtbyggerländer. Men redan i slutet av 1960-talet blev det svårare för de svenska varven att hävda sig i konkurrensen, främst från Japan. Välkända storvarv som Kockums, Arendalsvarvet och Uddevallavarvet tvingades lägga ner i slutet av 1980-talet.

”Mamma och pappa byggde den första lilla roddbåten av plast i Oxelösund redan på 1950-talet. De ville slippa skrapa och fernissa eller tjära. Men det var inte populärt här i Oxelösund. Det ansågs att en båt måste vara av trä.

*Görel Taawo f 1945, Oxelösund*



Överst: Bäckströms båtvarv på Hävringe 1920.

Undre bilden: Tompa Bäckström bygger båtar endast på beställning, den här gången något så ovanligt som en träbåt.

”Farfar började bygga båtar ute på Hävringe. Han var fyrvaktare och började bygga på sin fritid, mellan fotogenpåfyllningarna. Pappa fortsatte här inne vid Femörekanalen, också på fritid. Och jag har gjort som dom, fortsatt bygga båtar, vid sidan om andra jobb.

I slutet av 1970-talet började jag göra plastbåtar. Jag arbetade fram en form som jag tyckte blev bra. Det är en snipa, först gjorde jag den som en helt öppen båt med trädäck fram. Numera har jag en något större variant med styrhytt.

Jag bygger bara efter beställning. Intresset har ju gått upp och ner under åren. Nu verkar det som om många vill ha mindre båtar med mindre motorer igen. Bränslet har ju blivit så dyrt.

Promillegränsen har också betydelse. Ifall båten kan göra över 15 knop så kan du åka dit för sjöfylleri. Jag vet att många vill komma under den farten bara därför.

*Tommy "Tompa" Bäckström f 1943, båtbyggare, musiker med mera Oxelösund*

# Fyrar och fyrvaktare

Månljusa nätter kunde man möjligen segla. Annars var sjöfart något som helst pågick i dagsljus. så länge det inte fanns pålitliga ljus från fyrar.

Vissa öar och uddar tjänade som riktmärken och där byggde man stenkummel och träbåkar. Där tände man vid behov också eldar så högt upp som möjligt, på stenar eller i eldkorgar på höga stänger.

Några av de här platserna övergick till att bli fasta fyrplatser. En av de äldsta fyrarna är Landsort som byggdes på 1600-talet. Den typen av fyr kallas anöringsfyr. De ligger ut mot öppet vatten och de visar vägen in mot kusten. De är höga för att synas riktigt långt och de fungerar som riktmärken även i dagsljus.

Utmed svenska kusten fanns totalt elva fyrar vid slutet av 1700-talet. Tekniken utvecklades därefter snabbt med glas och speglar och olika former av ridåer som kunde stänga av och släppa fram ljuset. Koleldningen byttes ut mot fotogen, gas och så småningom el.

Ett stort antal fyrar byggdes under 1800-talet, många i den inre skärgården. Alla fick sin egen unika signatur där blänkens intervaller fungerar som fingeravtryck. På så vis kan man identifiera fyrarna i mörkret och på sjökortet.

I början på 1900-talet konstruerade Gustaf Dalén en ny sorts fyr, så kallade AGA-fyren. Den drevs med acetylengas och kunde själv sätta igång och stänga av sig morgon och kväll. Förutom att den sparade bränsle så skötte den också fyrvaktarens jobb.

Till vänster: Fyren Gustaf Dahlén är fast i botten på 16 meters djup.



Uppfinningen blev en världsartikel och Dalén fick Nobelpriset. Vid mitten av 1900-talet blev allt fler fyrar obemannade. Numera är många nedlagda. Resterande är i stort sett alla eldrivna och fjärrmanövrerade.

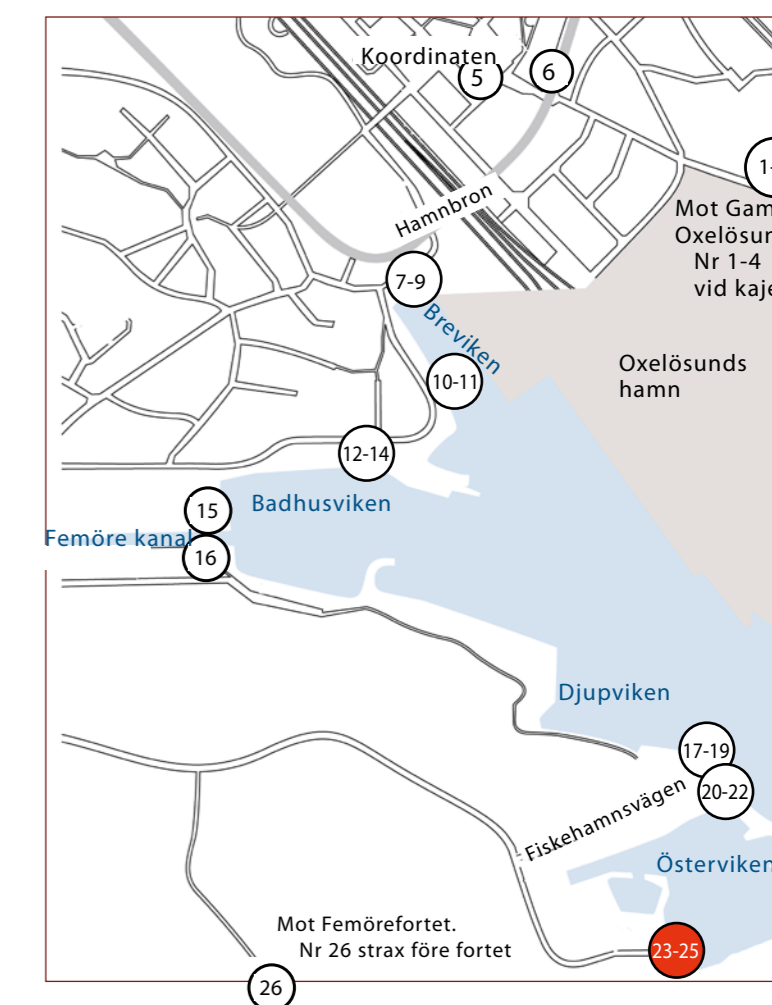
Ute på öppet vatten finns grund som är lömska för djupgående fartyg. För att markera dem byggdes särskilda fyrskepp som förankrades i botten. De saknade motor och de var ständigt bemannade.

Ett av dem låg drygt 8 km öster om Hävrings fyrplats. Det ersattes år 1966 av fyren Gustaf Dahlén som står på ett betongfundament 16 m djupt.

Fortsättning på nästa sida

Ovan: Hävrings fyrskepp låg utanför Hävrings åren 1927 -1951 och blev med tiden museiskepp under sitt gamla namn Almagrundet.

Till höger: Landsorts fyr är en av de äldsta i landet.



Skyltarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rår och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjömän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjönod, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst



## Fyrar och fyrvaktare

texten börjar på andra sidan

Fyrmästare Viktor Gynnmark tyckte att fyren vid Femöre var liten och lättskött. Han tillträdde tjänsten 1941 och flyttade in med fru och två barn. För den som bott 23 år på en klippa i havet i Blekinge var det en ny upplevelse att bo nära ett samhälle.

Fyren skötte Viktor själv tillsammans med ett fyrbiträde. Själva fyren var inte märkvärdigare än en stor fotogenlykta invid huset. Den skulle hållas tänd från skymning till gryning, vilket gjorde att arbetspassen blev olika långa under olika delar av året.

Efter tre år fick Viktor ett nytt jobb, på Hävringe. Familjen följde med men flyttade iland efter något år. För Viktor blev det ensamt, särskilt på vintern när inte ens lotsarna var kvar. Så ensamt att han en dag åkte skridskor hela vägen in till Oxelösund, bara för att få träffa sin familj.

Fyrarna på Hävringe illustrerar utvecklingen, från stenkummel till träbåk till fyr. I mörker tände man eldar och för att ljuset skulle synas långt hissades den upp på en hög stång. Under 1880-talet började man använda tidens nymodighet, en fotogenlampa som hängdes i ett fönster på den höga båken. Och några år senare hade man byggt de båda fyrarna.

Vid dimma syntes inte ljuset från fyrarna så bra. Istället vägledde man sjöfararna med ljudsignaler som kanonskott och klockringning. I början på 1900-talet ersattes de av nautofonernas brölände. Idag sköts både ljus och ljud på elektronisk väg.

Till vänster: Kopparnageln nordost om Hävringe. Med en elkabel till fyren behövs ingen fyrvaktare.



Foto: Dan Samuelsson?

”Huset var fint men fyren var pytteliten mot den vi kom ifrån. Bara en glugg i väggen där fyrlyktan var placerad på ett slags spår som gick ut till en liten utbyggnad dit man förde ut fyren. I en liten stuga bredvid bodde fyrbiträdet.

May Nilsson f 1926, har berättat om sin uppväxt i skriften "Från fyr till fyr", utgiven 2003.



Till vänster: Fyrmästare Viktor Gynnmark putsar fyrglaset på en av fyrarna vid Hävringe.

Ovan: Femörehuvud med fyrmästarbostaden och den äldsta fyren som bestod av en glugg med låda ut från väggen där fotogenlyktan placerades. I mitten syns klockan som fyrmästaren ringde i vid dimma och dålig sikt. I förgrunden står fundamentet till AGA-fyren som installerades 1955 och togs bort 1972.

# Kanonerna mot öst

Aldrig någonsin har Sverige haft ett så kraftfullt kustförsvar som på 1960- och 70-talen. Enorma summor satsades på att bygga försvarsanläggningar.

De var stora och tekniskt avancerade och låg till större delen under jord. Kanonerna som stack upp under camouflagenäten var riktade ut över vattnet. För fienden skulle komma från öst.

Efter freden 1945 hade kartan ritats om så att stora delar av kusten på andra sidan Östersjön tillhörde Sovjetunionen. Det ”kalla kriget” rådde med kapprustning mellan de två stora blocken öst och väst. Och i Sverige fanns en rädsla för att Sovjet en dag skulle vilja göra Östersjön till sitt eget hav.

Under krigsåren hade en mängd skyttevärn byggts på öarna i skärgården. Minspärar hade lagts ut. Men beredskapen hade inte varit så god som statsministern Per Albin Hansson hade försäkrat.

Efter freden kom eftertanken. Och beslutssamheten. Den här gången skulle Sverige vara berett att stå emot ett angrepp.

Kriget hade gjort oss rika. Vi sålde material och expertis till alla som behövde bygga upp sina länder igen. Därför hade vi råd att satsa enorma summor på försvaret.

På strategiska platser utmed kusten byggdes gigantiska anläggningar nersprängda i berg. De rymde bostäder, kök, kontor, sjuksalar och fritidslokaler. Förutom stridsledningscentral, ammunitionsförråd och kanoner med stor räckvidd.

Allt var gastätt och atomsäkert och mycket, mycket hemligt. Svensk ingenjörskonst blomstrade.

Fortsättning på nästa sida



Foto: PO Johansson, Nyköpings Tidningsförst

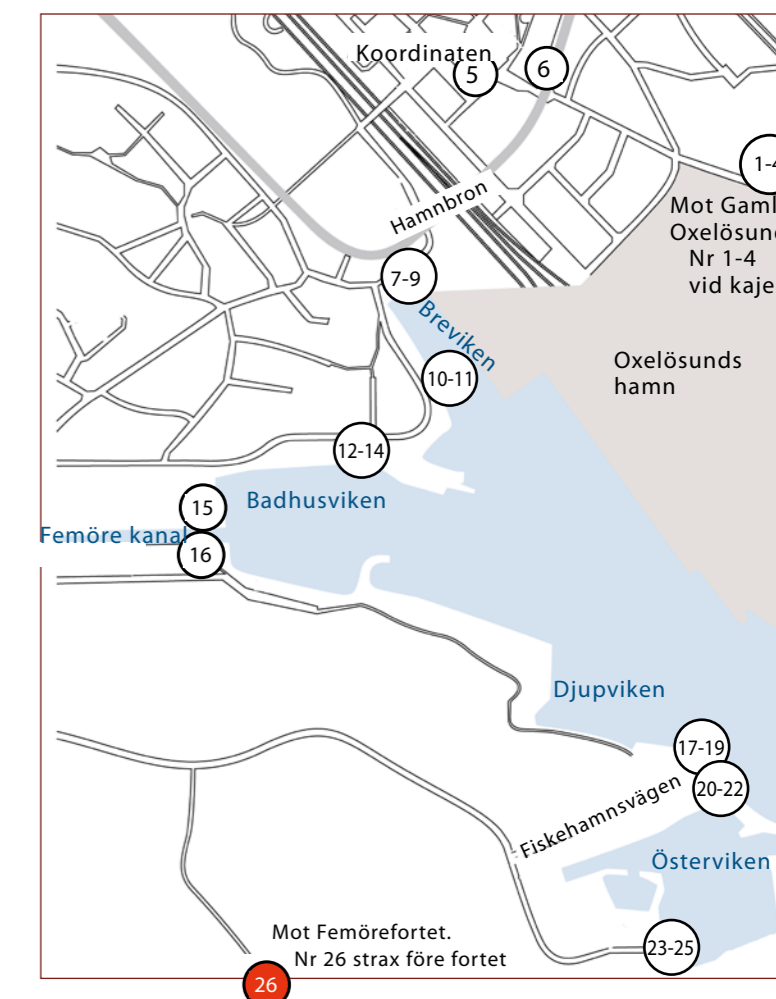


” Till Hävringe kom jag aldrig som barn. Där var ju militärt område och landstigningsförbud i många år. Bara lotsarna och andra behöriga fick komma dit.

Görel Taavo f 1945, Oxelösund

Ovan: En stor övning hölls vid Femörefortet i september 1975.

Till vänster: Om kriget kommer, en vägledning för Sveriges medborgare. Den lilla boken på 48 sidor delades ut 1961 till alla hushåll i hela landet av Kungliga Civilförsvarsstyrelsen. Här fanns råd om hur man skulle bete sig i olika situationer.



Skyllarna kan läsas i vilken ordning som helst

1. Mat ombord och på krogen
2. Mast, rå och segel
3. Hitta rätt på sjön
4. Lotsar
5. Info
6. Sjomän i hamn
7. En järnväg till havet
8. Percy Tham och andra redare
9. Tullare och kustbevakare  
Veva och lyssna - en ljudburk med berättelser
10. Badgästerna kommer
11. Sjonöd, förlisning och vrak
12. Pirater, sjörövare och kapare
13. Pålstek, skotstek och skepp i flaska
14. Passagerare ombord
15. Fiska och jaga
16. Med egen motorbåt
17. Hamnen en port mot världen
18. Vattenvägar och bananer
19. En smutsig baksida
20. Havet som arbetsplats
21. Kvinnor till sjöss
22. Skrock och romantik
23. Med segel för nöjes skull
24. Bygga båt
25. Fyrrar och fyrvaktare
26. Kanonerna mot öst

## Kanonerna mot öst

texten börjar på andra sidan

Fortet vid Femörehuvud var färdigbyggt 1964. Här, 20 meter under jord, skulle 70 personer kunna leva i en månad. Anläggningen var en av tre som skulle skydda Bråviken och Örsbaken. Ett annat system skulle skydda inloppen till Södertälje och Stockholm. Askö, Landsort och Järflotta var viktiga baser norrut.

Dessbättre kom de aldrig till användning annat än för övningar. Sovjetunionen upplöstes i slutet av 1991 och kalla kriget var slut. Hotet från öster var borta. Dessutom hade tekniken blivit föråldrad. Kanonerna ovanpå bergrummen skulle inte längre kunna skydda oss.

Bergrummen började tömmas på utrustning och många har fyllts med sand. Några ägs numera av Statens fastighetsverk för att visas som kulturminnen. När anläggningen på Femöre skulle skrotas lyckades en grupp privatpersoner med överste Lars Hansson i spetsen hindra detta. Oxelösunds kommun köpte anläggningen och en ideell förening bildades för att sköta och visa den.

Under 30 år fanns alltså en av Sveriges modernaste försvarsanläggningar strax utanför Oxelösunds hamn. Tidigare hade det fasta kustförsvaret här i stort sett bestått av ett par fort på land och några mindre anläggningar på öarna, främst på Hävringe. Under andra världskriget upprättades en minspärr.

Det var med hamnens och järnverkets tillkomst som Oxelösund blev intressant att försvara. Tidigare var det hamnen i Nyköping. Ett gammalt och mycket synligt exempel är Nyköpingshus, i murarna döljer sig resterna av det försvarstorn som byggdes på 1100-talet.



” Femörefortet är en fantastisk underjordisk anläggning, en av de få av den här sorten som finns bevarad.

Fram till föreningen tog över, var hela anläggningen extremt hemlig. Inte ens i Oxelösund var det många som visste vad som fanns i berget.

Man kunde bokstavligen gå ända fram och klappa på kanonen, vilket var ganska ovanligt för den här typen av militäranläggningar. Men det skulle förstås aldrig ha gått att på 1960-talet spärra av hela udden. Det hade utlöst en folkstorm.

Vi har mycket stora kostnader för el, hyran till kommunen och löner till sommarpersonalen. Men hittills har vi lyckats klara det med inkomster från visningar, sponsorer och försäljning. Och att vi i föreningen jobbar gratis.

*Per Rödseth f 1946, ordförande i Föreningen Femörefortet*



Till vänster: Sängar inne i Femörefortet.

Ovan till vänster: I berget vid Femörehuvud finns tunnlar med en sammanlagd längd av 450 meter.

Överst: Besökare tas emot för guidade visningar och får bland annat se stridsledningscentralen med periskopen.

Ovan: Via periskop kunde man överblicka havet utanför Femöre och ställa in kanonsiktet på rätt mål.

” Som längst bodde jag i berget i fem veckor i sträck. Vi var 70 personer men jag tror inte det var någon som kände något obehag av att bo så där.

Största problemet för de meniga var nog syssellosheten. Att inte göra något annat än stå eller sitta och vänta, 95 % av tiden var väntan. Men sammanhållningen var god och skjutresultaten alltid på toppnivå.

Vi funderade ju ibland över om vi verkligen skulle klara oss ifall det blev krig på allvar. Och i så fall hur länge? Det var en viss skillnad i uppfattningarna mellan befälen och de meniga. Befälen var mer optimistiska.

*Örjan Ek f 1943, Västerås, deltog i sex repövningar vid Femörefortet mellan 1969 och 1986, som pjäs- och pjäsplutonchef.*

” Jag fick börja som smedhalva och hjälpa till ute vid Femöre. Då hade man sprängt ut berget och vi skulle göra rammar för dörrarna och annat järnarbete. Sen blev det hemligare och hemligare och till slut var det bara militären som fick komma in dit.

Många trodde att det var en ubåtshamn, att man sprängt hål rakt ut i Bråviken för att ta in ubåtar i berget

*Hans-Åke Berg f 1948, Oxelösund*

Se mer på Föreningen Femörefortets hemsida [www.femorefortet.se](http://www.femorefortet.se)