

Resan med Sofia 1964

Efter tjänsten som polis i Grebbestad fick jag i augusti möjlighet att mönstra på segelfartyget Sofia från Kämpersvik som kock. Ivan Jansson och hans bror Henning Jansson skulle hämta gatsten i Rixö, nära Lysekil, och lossa i Uppsala. Därefter skulle vi segla tomma till Mäntyluoto i Finland och lasta props till Kiel i Tyskland. Props är en sorts timmer som användes i saltgruvorna i Tyskland för att stötta taket i gruvgångarna. Från Kiel skulle vi segla tomma till Lübeck för att lasta salt som sedan skulle levereras till Höganäs. Där skulle jag mönstra av för att ta mig till Lund för höstens studier.

Sofia var ett segelfartyg byggt på varvet i Pukavik under 20-talet. Jag citerar här Per Jansson, Kämpersvik, som beskrivit sin fars fartyg:



”SOFIA byggdes 1921 på Pukaviks varv av skeppsbyggmästare Sven Johannesson. Beställare var fartygsriggare August Carlsson i Göteborg. Tremastskonaren var kavelbyggd i ek och fura. Vid sjösättningen fick hon namnet "Sofia", med hemmahamn i Göteborg. Den 22 augusti 1923 installerades en hjälpmaskin på 80 hk i skutan. Hemmahamnen ändrades den 12 februari 1927 till Donsö. Den 10 januari 1929 sålde August Carlsson hälften i fartyget till ett partrederi på Donsö, där han själv blev huvudredare. I juni 1943 avled sjökapen A. Carlsson, varefter hans oskiftade dödsbo övertog hans halva del i fartyget.

Huvudredare blev Sofia's befälhavare och tillika delägare, Nils Ossian Fhager. Han efterträddes den 1 april 1947 av Carl Olof Fhager, Donsö. Den 7 april installerades en begagnad 2-cylinders June Munktell motor på 120 hk. Motorn blev överflyttad från M/S Donia av Donsö till "Sofia". År 1955 köptes "Sofia" av ett partrederi i Skärhamn med Karl Bernard Pettersson som huvudredare. Efter fem år i Skärhamn köptes skutan av Gustav Ivan Jansson i Kämpersvik. I början på 60-talet blev "Sofia" omriggad till skonare med två master. Ivan och brodern Henning fraktade olika laster mellan svenska, danska och norska hamnar. De gjorde också några trälaster från Vasa och Mäntyluoto i Finland till tyska hamnar. I början på 1969 sålde Ivan Jansson "Sofia" till Barbro Johansson i Kalmar för 32500 SEK".

Det var mycket spännande att följa med på denna resa. Matlagningen var ganska enkel, den bestod för det mesta av kaffe tillsammans med smörgåsar och pålägg. Vi bredde smör på kortändan av sirapslimpan och sedan skar vi av limpan till en smörgås. Sjömansmässigt. En dag när vi låg vid Stäkets järnvägsbro söder om Uppsala och väntade på broöppning, så passade jag på att laga "bondomelett". Ivan och Henning åt med förtjusning, men kunde inte låta bli att undra: "Det här var verkligen gott, men vi har inte sett att du varit i land och handlat. Var kommer allt det goda ifrån?" Jag svarade att jag gjort en storstädning i fartygets skafferier och sedan använt mig av det som jag hittade. Ivan och Henning blev gröna i ansiktena och Henning gick snabbt från matbordet. Han visste kanske hur gammalt innehållet i skafferiet var.

I Mäntyluoto i Finland skulle vi lasta props för Tyskland. Här behövde inte vi ombord hjälpa till med lastningsarbetet utan det sköttes av hamnens stuveriarbetare. Det bestämdes att Henning skulle lämnas ombord och Ivan och jag skulle gå iland. Först var vi i svenska sjömanskyrkan och läste tidningar. Därefter tog vi bussen till staden Pori, som på svenska heter Björneborg. Här strövade vi runt och imponerades av trästaden med sina tvåvåningshus vid breda gator och ett stort torg i centrum. Efter ett rejält besök på ett café, så tog vi på kvällen bussen tillbaka till

Mäntyluoto. Här besökte vi brandkåren, som hade ordnat med dans. Vi fick inte komma in utan slips, men det fanns slipsar att låna i garderoben, så det var inget problem. De spelade mest tango och de finska flickorna frågade: ”Dancingtango Ruotsin poika?” Jo, jag fick väl försöka. Men Ivan han ville inte dansa, hellre läska sig med en öl. Men vi skulle upp tidigt nästa morgon för att starta återfärden till Sverige.

Från Mäntyluoto styrde vi ut över Östersjön norr om Åland. Det skulle blåsa upp en sydlig kuling och vi skulle få skydd av öarna. Plötsligt slutade motorn att gå. Det lade bara av mitt ute på havet. Det enda vi såg var några öar i horisonten i söder. Vi fick driva med vågor och vind. Ivan sprang ner i maskinrummet och kom snart upp och berättade att axeln till dieselpumpen hade gått av. Vad göra? Det fanns ingen radio ombord, så vi kunde inte kalla på hjälp. Då kom jag på idén att fråga om vi inte kunde hissa segel och segla över till ett varv i Sverige. Både Ivan och Henning var tveksamma, ”Den här skutan har inte seglat sedan efter andra världskriget”. Nåväl de började lossa surringarna runt de segel som var fastsatta runt bommarna och så hjälptes vi åt att hissa upp dem längs masterna. Medan Ivan och Henning hanterade skoten och ställde in seglen lagom i vinden, så fick jag ta rodret och styra fartyget mot svenska kusten. Henning hissade även en fock och en klyvare som fanns nedpackade i en skeppskista på fördäck. Nu seglade hon fint och stadigt om än inte så fort. Vi hade lämnat Mäntyluoto tidigt på morgonen och kom fram till Öregrundsgrepen söder om Gävle i kvällningen. Plötsligt kom Ivan upp från maskinrummet och visade upp ett föremål inlindat i vaxat papper. ”Här är en alldeles ny axel till dieselpumpen!” skrek han. Det dröjde inte länge förrän vi hörde det bekanta ljudet från dieselmotorn som startats. Den gick att köra sakta, men vi kunde inte öka varvtalet. Dieselpumpen måste justeras in. Nåväl vi hade styrfart och det fungerade bra. Vi tog ner seglen och beslog dem och styrde mot Öregrund där det fanns ett varv. Strax innan vi styrde söderut ner mot Öregrund, så fick vi se svenska flottans stolthet ”Älvsnabben” på styrbords sida. Då flög en idé i mig och jag sade till Ivan att styra med stadig kurs. Sedan sprang jag ut på avsatsen bakom kabyssen och slet ner den svenska

flaggan och höll den vågrätt rakt ut. Nu blev det liv på Älvsnabben. Det blåstes i visselpipor och högtalarna kommenderade: ”Vakten till aktern. Hälsa med flaggan”. Jojo, nu blev det fart och vi såg hur ett par flottister sprang till aktern på Älvsnabben och hissade ner flaggan, räknade till 10, och så hissade de åter flaggan i topp. Då satte jag lugnt tillbaka vår flagga i aktern på Sofia. Ivan och Henning skämdes och tyckte att jag plågat de stackars sjömännen. Sent på kvällen kunde vi tryggt förtöja vid varvet i Öregrund.

Nästa dag justerades dieselpumpen in och motorn gick bra igen. Vi seglade vidare med vår virkeslast längs den svenska kusten, rundade Smygehuk och kom nästa dag till södra Östersjön. Här styrde vi via de danska sunden mot Kiel. Flinka stuveriarbetare lossade vår last medan Henning, Ivan och jag gick iland och handlade både mat och kläder. Det var ganska billigt i Tyskland vid denna tid.

En av anledningarna till att Ivan bett mig mönstra ombord var att jag kunde tala tyska. Jag fick därför agera som tolk när de tyska myndigheterna kom ombord. Dessutom kunde jag hjälpa till med inköpen, så att det blev rätt. Nästa dag seglade vi tomma till Lübeck via Travemünde. Först passerade vi Fehmarn Belt och färjetrafiken mellan Danmark och Tyskland och sedan via floden Trave upp till Lübeck. På den här tiden var Tyskland delat i en östlig och en västlig del. Gränsen gick längs den östra sidan av floden Trave. Vi seglade uppför floden på kvällen och fick hänga upp en elektrisk lampa som lyste på vår svenska flagga och en annan lampa som lyste på fartygets namn. På den östtyska sidan var det mörkt och det enda jag såg var vaktorn och taggtrådshinder. På den västra sidan var det däremot upplyst och jag hörde glad musik från nöjeslivet i Travemünde.

Nästa dag lastades fartyget med salt i säckar och vi kunde segla norrut igen på kvällen.