



# KSM - bulletinen

Medlemsblad Kalmar Sjöfartsmuseum

## Ordförandens spalt

Ärade läsare. Sommaren går mot sitt slut och andra aktiviteter kanske väntar.

I denna Bulletin får vi åter följa med **Nisse Gustavsson** på en av hans många synnerligen omväxlande och spännande resor, denna gång (som vanligt) till en plats väldigt få av oss hört talas om tidigare.

Dessutom berättar han om det första fartyget med den sedan länge helt dominerande "sneda rampen" akter.

Höstens öppna föreläsningar på Sjöfartshögskolan är nu spikade och bifogas. Som vanligt gäller att om någon har en idé eller önskemål om något specifikt ämne, så tar **Jonas Hagström** eller **Rolf B. Bertilson** gärna emot förslag.

Under vintern presenterade **Rolf B Bertilson** och **Per-Ingvar Sandberg** skriftligt till styrelsen ett förslag till stadgeändringar gällande Sjöfartsföreningen. Både på e-mail och vid styrelsemöten har förslaget diskuterats för att slutligen läggas fram vid årsmötet.

Den fortsatta handläggningen redovisas av **Rolf B. Bertilson** på sid 4.

På denna sida finns också några funderingar kring begreppet "**Sjömanshistorier**" Bidrag gärna!

Kännetecken:

1. Av sjömän – för sjömän
2. Behöver inte vara sann- men måste vara sannolik
3. Helst självupplevt
4. Skall känna igen sig: Plats, båt, rederi, personer (ex.vis "Oskar med dojan", "Kalle Gapa")
5. Helst lära sig något
6. Poäng, bra, men ej nödvändigt.
7. Sällan gapskratt, men gärna: "Det var som tusan"

**Hans Rosengren**

## KSM-bulletinen

Nr. 36– 2016

Ansvarig utgivare Hans Rosengren



## KITIMAT

### GRIZZLYBJÖRNARNAS FÖRLORADE PARADIS

I början på sjuttioalet var jag ordinarie överstyrman och avlösande befälhavare på världens första ro/rofartyg med vinklad låringsramp, Transatlantics *m/s Paralla*. Vi gick på traden Australien – USA: s västkust.

Vi anlöpte för det mesta bara de stora hamnarna som Sydney, Melbourne etc. i Australien och San Francisco, Vancouver och andra stora hamnar på USA: s västkust.

En rundresa tog exakt sextiotre dygn. Tidtabellen gick att hålla, eftersom vi lastade och lossade dygnet runt veckans alla dagar i alla hamnar vi angjorde. Vi kunde i nödfall öka vår fart till tjugofem knop, när och om det skulle behövas, vilket sällan inträffade.

Resorna gick hela tiden i ett och någon tid för sightseeing, sociala kontakter eller rena nöjen fanns sällan eller aldrig.

Det blev ganska långtråkigt och enformigt att köra efter tidtabell som vilken långtradarechaufför som helst.



*m/s Paralla*

Visserligen var jag glad att vara till sjöss igen. Jag hade varit placerad ett helt år som nybyggnadskontrollant, på Eriksbergs Varv i Göteborg, under tiden fartyget byggdes. En del av tiden hade jag även suttit på rederiets lasthanteringsavdelning och gjort diverse beräkningar men även varit delaktig i, att författa en lärobok i den nya sortens lasthantering, som nu tog sin början i och med att ombordkörningsrampen placerades på styrbords låring och att alla däck blev förenade med fasta ramper.

Fartyget hade enkelt uttryckt förvandlats till en flytande, mobil lagerlokal. Det nya konceptet gav helt nya möjligheter till snabb och avancerad hantering av alla slags styckegodslaster inklusive containers.

Kontorsarbete har aldrig varit min melodi. Bara tre år tidigare hade jag genomlidit samma process vid bygget av det tredje Skandiafartyget, Transatlantics, *m/s Woolahra*.

På kontoret kände jag mej alltid som en sjöman till häst och hästen, det var kontorsstolen.

*Forts.*

