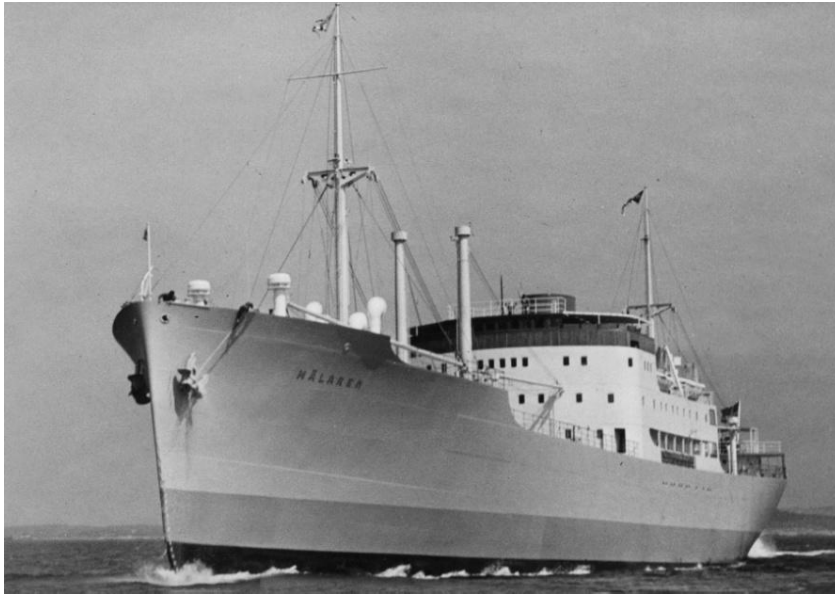


## MÅNADSFARTYG September 2023 – Mälaren

Rederi AB Transatlantic i Göteborg beställde den 30 juni 1943 två lika lastlinjefartyg på Eriksbergs Mekaniska Verkstad. På grund av kriget kölsträcktes det första bygget, *Hjelmaren*, inte förrän den 11 januari 1946. System *Mälaren*, nybygge 352, som detta handlar om, kölsträcktes ett halvår senare den 10 juni 1946.



Efter kölsträckningen fortgick arbetet med nybygge 352 fram till sjösättningen måndagen den 17 februari 1947. Dagen var mycket kall och hamnen var mer eller mindre igenfrusen.

På Stenpiren väntade ett par bussar för att transportera de inbjudna gästerna till Eriksbergs varv för dop och sjösättning av nybygget som döptes till *Mälaren* av gudmodern fru Kapten David Loid. När dopet var avklarat ville inte skrovet lämna stapeln, men efter en stund gled hon ner i den isfyllda bassängen. Isen var så kompakt att Röda Bolagets bogserare hade ett styvt arbete med att få henne ut i älven och in till utrustningskajen.



På Stenpiren väntade bussar på gästerna



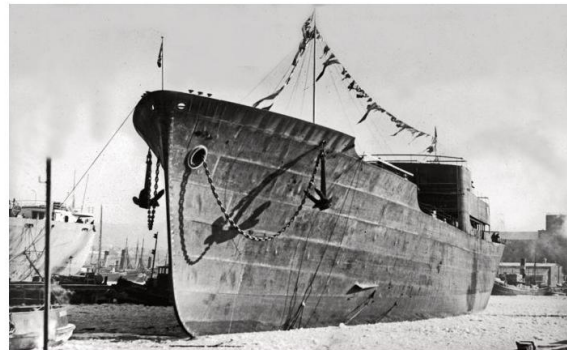
På väg mot Eriksbergs Mekaniska Verkstad



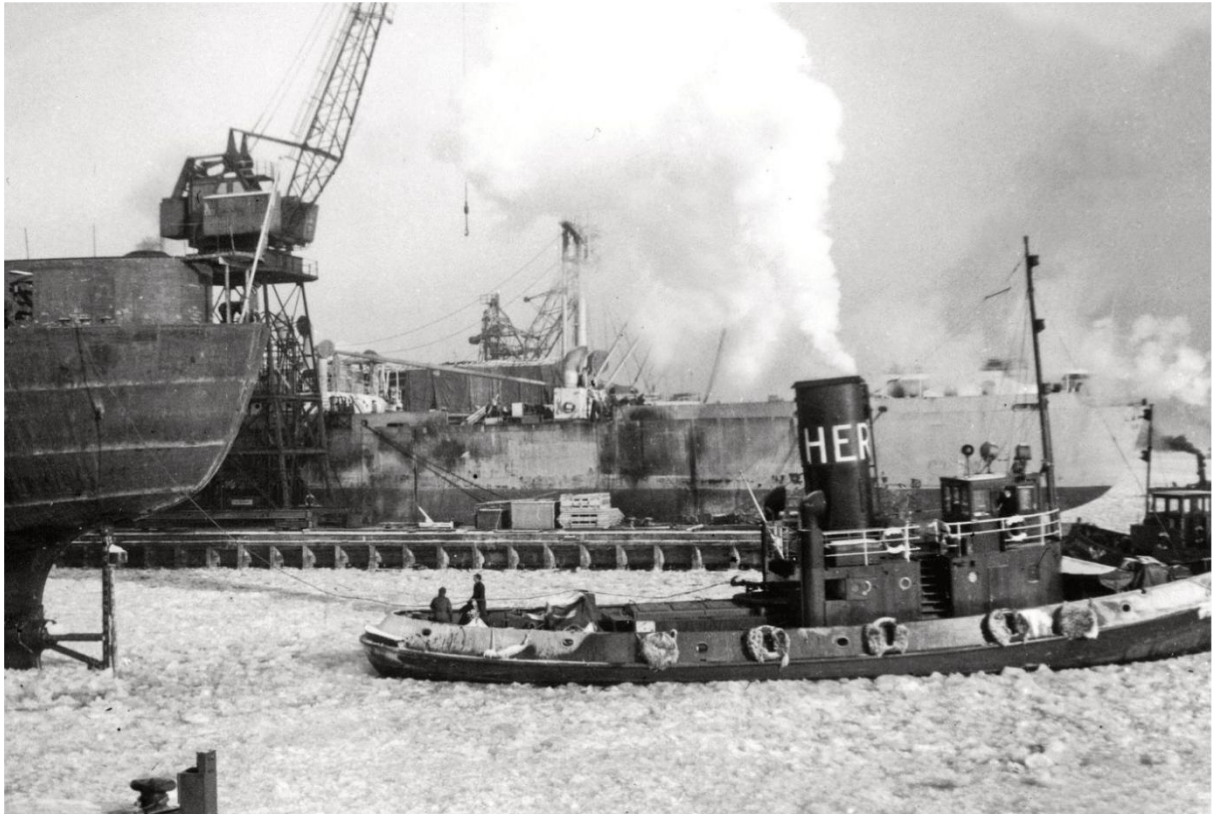
Uppvaktande doggäster direktör Gunnar Engberg, gudmodern fru David Loid, direktör B Sandström, grosshandlare med fru Robert Ljunglöf samt fru B Sandström.



Så fort skrovet gled ned i issörjan började man göra ren stapeln för nästa kölsträckning.





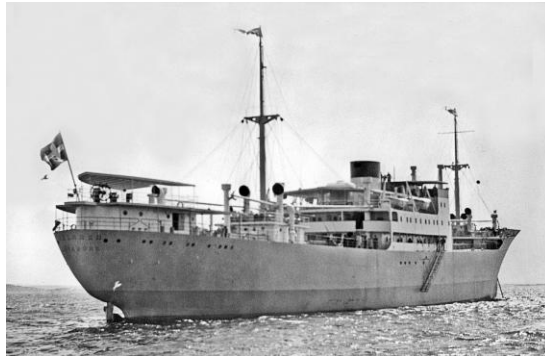


*Herbert är också ett Eriksbergs bygge. Hon levererades 1944 till Röda Bolaget och var en stark isbrytare. Mälaren sitter fast i issörjan och man håller på att koppla henne till Herbert.*



*Fyra bogserbåtar, Herbert, Birger, Oskar och Victor behövdes för att hantera skrovet i ismassorna. Till vänster syns Broströms Libertyfartyg Lappland.*

Systerbåten *Hjelmaren* hade levererats i mitten på september 1946. Båda fartygen var byggda för rederiets Sydafrika linje och skilde sig i huvudsak från de tidigare fartygen med en högre fart från 14,5 till 16,5 knop. De var shelterdäckare med lång låg back och ett stort däckshus midskepps. I däckshuset fanns även inredning för 12 passagerare i fyra enkelhytter, två dubbelhytter och två lyxsviter, vardera med badrum. Även inredningen för befälet var förlagd där. Manskapet bodde akterut men hade mäss i ett däckshus vid stormasten, där även en sjukhytt fanns. *Mälaren* hade högsta isklass.



*Mälaren* för ankar på Rivöfjorden i väntan på gästerna.

### Leverans på Rivöfjorden den 14 maj 1947

Rederiets företrädare med inbjudna gäster transporterades med bogserbåten *Balder* i strålände solsken från Stenpiren ut till *Mälaren* som låg för ankar på Rivöfjorden.









När gästerna kommit ombord och rederiet godkänt nybygget skiftade man flaggor från Eriksbergs vimpel till Transatlantics rederiflagga. Därefter gick *Mälaren* på sin jungfruresa.

*Mälaren* blev inte länge i fart för rederiet. Redan under den andra resan utbröt brand ombord och fartyget blev totalförstört.



År 2000 fick jag en förfrågan om jag hade några foton på Mälaren av Elmer Eliasson, 3:e maskinist på Mälaren då branden bröt ut. När han fått fotona av mig fick jag som tack en artikel som han skrivit om branden och livet på den utbrunna Mälaren under bogseringen till Dakar med Röda Bolagets bärgningsbåt Fritiof. Artikeln var införd i Svensk Sjöfarts Tidning nr 51 – 52 - 2000. Härnedan följer texten kompletterad med eget urval av bilder.

## Branden på m/s Mälaren

Av Elmer Eliasson 3: maskinist på Mälaren



Middagsrasten åt vi på däck. Samtliga foto från Elmer Eliasson.

Fartyget hade lastat i Ostafrika, Durban, East London, Elisabeth och Kapstaden. Och var på hemväg till Skandinavien. Vi kompletterade lasten i Lobito i Portugisiska Västafrika, där vi lastade sisalbalar, när elden bröt ut i 2:ans lastrum den 27 december 1947.

Trots tappra försök att släcka elden spred den sig. I maskinrummet kände vi hur skottet mot 3:ans lastrum blev varmare och varmare. Det bestämdes att fartyget skulle sänkas på så djupt vatten att lastrummen skulle vattenfyllas och elden bromsas vid högvatten.

När lotsen valt ut en lämplig plats, öppnades bottenventilerna i maskinrummet. Vi plockade med oss några få tillhörigheter, gick i livbåtarna och rodde iland. Det var varmt och svettigt och solen brände het. Jag hade på mig en kortärmad skjorta och märkte hur skinnet flagade på överarmarna medan vi rodde.

I Lobito fanns ett stort fint hotell och där det högre befälet tog in. Vi andra inkvarterades i provisoriska rum runt om i staden. Mitt rum hade en dörr som vette ut mot bygatan. Nedtill var en öppning på någon centimeter. Stora

kackerlackor pilade över golvet men det var inget bekymmer för mig. Men när jag upptäckte en råtta i rummet och berättade om det, insåg man att vår inkvartering var i enklaste laget. Vi fick då samtliga flytta till hotellet och det var som att komma till himmelriket. Det var ett modernt hotell, rent och propert och vi hade egen dusch och toalett.

Ombord på fartyget hade elden spritt sig. Troligen hade det sänkts på för grunt vatten. Vi såg med sorg hur lågorna slog upp när det brann i midskeppssektionen. Vid ett tillfälle hördes en explosion, som medförde att skorstenen flyttade på sig. Fartyget brann i ca fem dygn innan vi kunde åka ut till det. Vid högvatten var det släckt, men vid ebb flammade elden upp i lastrummen. Vid lågvatten åkte vi ut till fartyget för eftersläckningsarbete och hade med oss en motordriven brandpump, som vi arbetade med för att släcka branden i lastrummen tills högvattnet kom.

Midskepps var helt utbränt. I min hytt hade jag haft ett toalettskåp av plåt med rakgrejer, som jag möjligen tänkte kunde vara kvar. Jag kunde knappt hitta hytten utan fick räkna ventilerna för att över huvud taget se var hytten hade varit. Den var helt utbränd med endast några brandrester på golvet. Det måste ha varit en enorm hetta, allt järn var utglödgat. Man kunde ta spikar och böja dem som om de var av gummi. Elden hade nått ner till huvudmotorns topplock, som var något skadade. Efter en vecka hade vi elden i lastrummen under kontroll och det hade bestämt att fartyget skulle bogseras till Dakar. Bottenventilerna i maskinrummet stängdes av dykare och maskinrummet länspumpades. Maskinbesättningen, jag var tredjemaskinist, gjorde allt för att skyd-



*Fritiof bogserar Mälaren på ett lungt hav.*



*Den inte ont anande geten på väg till slaktbänken.*



*Det var flugor överallt när vi skulle äta.*

da maskineriet. Vi demonterade detaljer från hjälpmotorer och annat maskineri, som vi lade i fat fyllda med smörjolja. Vi oljade in och konserverade så mycket vi hann med.

Bärningsfartyget *Fritiof* hade dirigerats till Lobito och vårt fartyg gjordes klar för bogsering. Vi lämnade Lobito den 17 februari 1948 och det skulle ta 22 dygn innan vi den 11 mars kom till Dakar. Vi hade ingen ström ombord och följaktligen inga kylmöjligheter. Som proviant tog vi ombord bl a salt mat, ett tjugotal höns och fyra getter. Djuren skulle slaktas under resan som i gamla tider. Jag kommer ihåg att besättningen på *Fritiof* skakade på huvudena och var lite förvånade när vi lastade ombord levande djur och undrade hur vi skulle klara oss under bogseringen.

Bogseringen gick över ekvatorn, så det var mycket varmt och vi sov ibland ute på däck för att få svalka. I maskinrummet var det jobb från morgon till kväll med att rädda maskineriet. Bogseringen gick långsamt, ca fyra knop, och från *Fritiof* menade man att propellern bromsade och att farten skulle öka om man kunde få

propellern fri från huvudmotorn så den kunde rotera. Flera gasflaskor transporterades från *Fritiof* och axeln brändes av vid huvudmotorn. Men det arbetet blev en besvikelse, propellern rörde sig inte. Det var alltför mycket motstånd i axelledningens lager. Det blev vi medvetna om när vi senare baxade för hand och märkte hur trögt det gick. Vi monterade utrustning för att baxa för hand. På baxmaskinen sattes en lång arm som vi hivade hem med hjälp av en talja som tre man drog i för full kraft. Det var ett tungt jobb i värmen och vi avlöste varandra med jämna mellanrum. Efter en dags baxning hade axelledningen vridit sig bara någon decimeter. Vi höll på med baxningen i flera dygn innan vi vridit axelledningen ett varv.

Vid lunchtid brukade besättningen på *Fritiof* skicka över en båt för att diskutera bogseringen och höra hur det var ombord och berätta lite nyheter. Vi var inte bortskämda med nyheter och visste knappt vad som hände ute i världen. För os var det en stor händelse när båten kom och alla stod vid relingen och lyssnade. En gång när båten från *Fritiof* kom och alla stod



uppställda vid relingen ropade styrman i båten: "Hej pojkar, är allt väl ombord? Vem står i tur till geten?"

Alla drog på mun utom kapten, som var lika bister som vanligt.

Ett stort bekymmer ombord uppstod efter några dygn. En del av lasten hade lossats i Lobito. Kvar var bl a ett parti hudar som ruttnade och spred en olidlig stank och där kläcktes flugor i mängd. När vi åt var det flugor överallt och över tallrikarna kunde det stå ett moln av dem som man fick schasa bort för att inte få dem i maten.

De levande djuren slaktades efter hand, även getterna som slaktades och styckades av kocken assisterad av två hantlangare och med oss andra som åskådare. Allt avbrott i tristessen ombord, även slakten, var en stor händelse.

När vi sent omsider, den 11 mars 1948 efter 22 dygns bogsering, kom till Dakar var det en stor upplevelse att besöka en restaurang och sätta sig vid ett bord med vit duk och njuta av mat med färska grönsaker och dricka en kall öl.

Strax efter ankomsten kom en man från Assuransföreningen och gjorde en inspektion. Båten bedömdes som totalhavererad. Det var en besvikelse för oss, som trott att fartyget skulle kunna repareras och sättas in på sin trad igen.



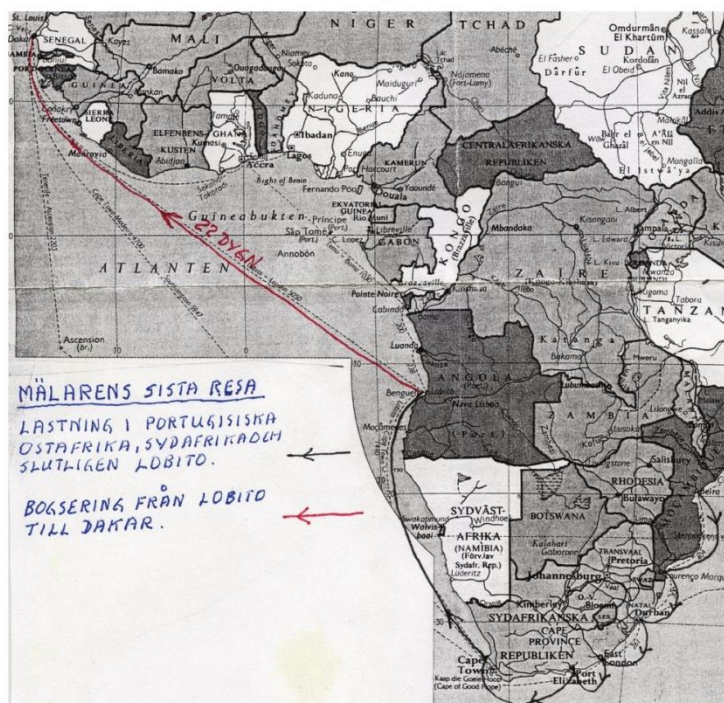
Chifren Halldin i mitten med 2:e och 3:e maskinisterna på väg till flygplatsen för hemresan.

Nu hade vi istället varit med om att bogsera ett vrak till Dakar.

Den 7 april 1948 mönstrade vi av och flög hem. Vid sjöförklaringen i Göteborg framkom ingenting om anledningen till branden, men den troliga orsaken antogs vara att någon stuvare rökt och slarvat med elden.

Mälaren övertogs av assuransen, som sålde fartyget till ett spanskt rederi.

Efter omfattande reparationer seglade fartyget under namnet *Mar Adriatico*.



## Epilog

Den 31 mars 1948 kondemnerades *Mälaren* och övertogs av Sveriges Ångfartygs Assuransförening. De sålde fartyget vidare till Filipe de Atrola i Bilbao, Spanien. Nu bogserades vraket till Cartagena för reparation. Man bytte namn på båten till *Loyola* men det registrerades aldrig. 1950 var det slut på pengarna och fartyget såldes till Cia Maritima Del Nervion i Bilbao. I oktober 1951, efter renoveringen, var *Mälaren* som ett nytt fartyg och hon omdöptes då till *Mar Adriatico*.



Ex. *Mälaren* i hemmahamnen Bilbao renoverad och i fart som *Mar Adriatico* den 21 juni 1967. Foto Tore Granath

Den gamla *Mälaren* kom att segla i många år fram till maj 1973 då hon åter drabbades av brand ombord, men den kunde släckas. Bara några månader senare den 1 augusti utbröt ännu en brand ombord när hon låg i docka i Barcelona. Den branden knäckte *Mar Adriatico* och fartyget såldes till upphuggning. Hon ankom den 22 september 1973 till Agiulary Peris, Burriana i Spanien för skrotning efter 26 års färder på haven.

### Källor

*Svensk Sjöfartstidning*  
*Fakta om fartyg*  
Elmer Eliasson  
*Författarens Eriksbergs samling*

### Mälaren

Dimensioner: 124,39 x17,61x6.34 m.  
Brt/Nrt/Dwt: 4128/2185/6275.  
Maskin: En 7-cyl. B&W diesel.  
Effekt: 6700 ihk. Knop: 16,5.

Text: Bertil Söderberg