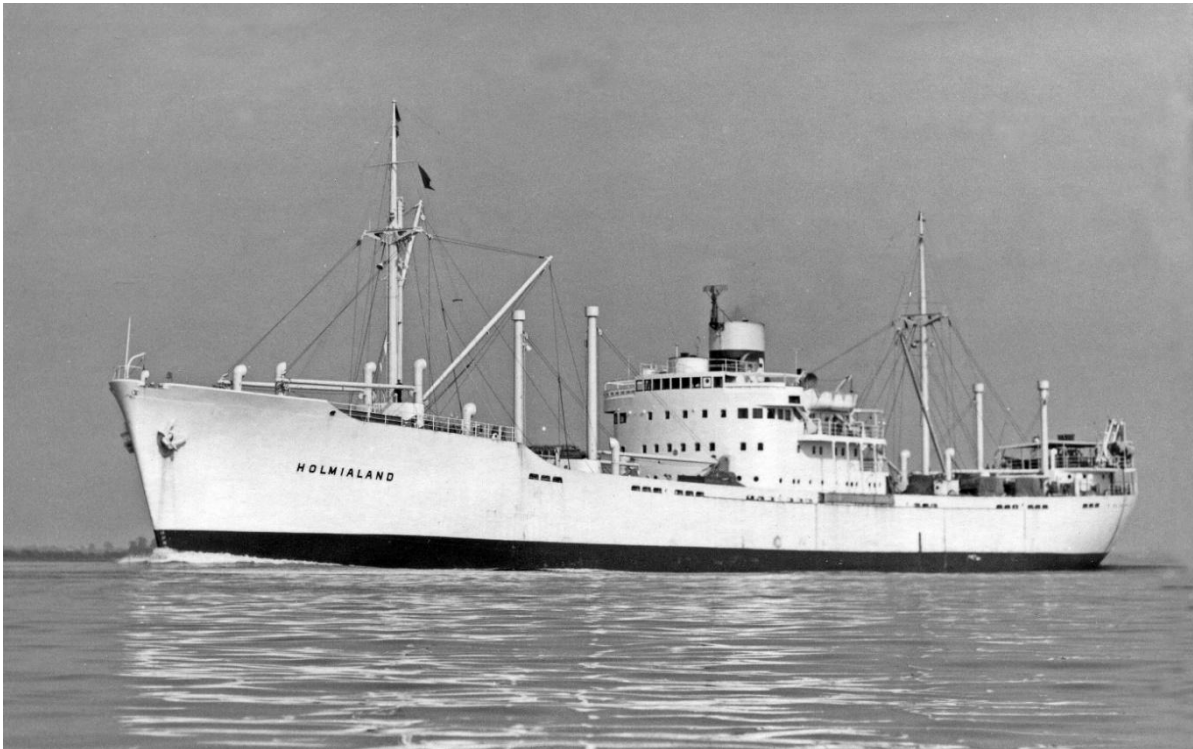


MÅNADSFARTYG Mars 2025 – Motorfartyget *Bromalm*

För 80 år sedan, år 1945, byggde man vid Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö ett fartyg för Ångfartygs AB Tirfing. Kölen sträcktes den 25 september 1944 och hon sjösattes den 16 augusti 1945, överlämnades till Tirfing 12 februari 1946 och döptes till *Holmialand*. Hon var på 10 925 tdw och med en tvåtakts dubbelverkande MAN-diesel av varvets eget fabrikat kunde hon komma upp i 13,75 knop



M/S Holmialand. Ångfartygs AB Tirfing. Foto från Bertil Söderberg.

Holmialand tjänstgjorde ofta i linjetrafik både för Svenska Orient Linien och Svenska Ostasiatiska Kompaniet fram till och med 1960. Hennes första resa 1946 gick på läppen till Newport News i USA för att lasta kol till Sverige. Det blev sedan flera resor med kol från USA till Sverige. Några resor gick via Narvik med malm på utresan. Från oktober 1947 gick hon i charter för SOL, som då hade etablerat linjefart mellan USA och Sydamerika men även till Medelhavet.

Holmialand gick så med resor mellan Orienten och Skandinavien med avbrott för några resor med malm mellan Narvik och Antwerpen. Hon fortsatte på detta sätt ända fram till 1952 då det i stället blev charter för Svenska Ostasiatiska Kompaniet

och seglade Skandinavien–västra Indien till och med 1953. Åren 1954–1955 gick *Holmialand* med malm mellan Puerto Ordaz i Venezuela och Morrisville (New York) innan hon 1956 återkom till Ostasiat och sattes in på Indien/Ostpakistan/Burma. Sista resan för *Holmialand* gick mellan Oxelösund och Emden med malm innan hon i januari 1961 övertogs av Timex.

En ålder på 14 år är kanske inte så mycket för ett handelsfartyg men eftersom Broströmskoncernen ville förnya sin flotta hade man sedan en tid beslutat sig för att föra över flera av de äldre fartygen till ett dotterrederi som hette Timex.

Timex hade bildats redan 1939 men sedan varit i stort sett vilande ända fram till 1960 då Paul Pålsson fick ansvaret för detta rederi. Paul Pålsson hade gjort sig känd som expert på trampfart och avsikten med Timex var att sätta dessa äldre fartyg i tjänst i trampfart, eventuellt i väntan på att hugade spekulanter skulle dyka upp. Redan under 1960 hade fyra fartyg från Broströmskoncernen sålts till Timex, nämligen Tirfings *Halland* i januari, Svenska Amerika Mexiko Linjens *Vretaholm* i mars, Ostasiats gamla *Tamara*, byggd 1931, i april och Svenska Orient linjens *Birkaland* i september.

Gemensamt för dessa fartyg blev att de alla fick ett namn som började på *Bro-*. *Halland* blev *Broland*, *Vretaholm* blev *Broholm*, *Tamara* blev *Brosea* och *Birkaland* blev *Browind*. De äldre linjefartygen hade normalt vitmålade skrov, men nu målades de alla med svart skrov. Timex skorstensmärke blev ett tydligt svart T i en vit cirkel på en botten av svarta och orangea vågräta fält.



Holmialand såldes som femte fartyg till Timex i januari 1961 och döptes omgående till *Bromalm*. Eftersom jag själv seglade telegrafist i *Bromalm* 1964–65 blir följande skildring en i vissa delar mycket personlig berättelse.



Bromalm utanför Borneo i maj 1965 efter lastning av teak- och mahognylogs.

Bromalm blev ett riktigt trampfartyg med lossning och lastning av olika slags gods över hela världen. Hon gick tre gånger jorden runt under sina färder, och besökte alla världsdelarna flera gånger. Det var oftast bulklast, t.ex. fosfat, socker, lin/vete, malm, guano men också teak- och mahognylogs och en gång en verkligt udda last av 352 sportbilar av märkena MG och Triumph.

Jag mönstrade som telegrafist hösten 1964 i Bremen och via Antwerpen gick vi över Atlanten till Quebec och Trois Rivières med last av malm. Redan före ankomsten till Quebec fick jag telegrafera efter en ambulans som mötte på kajen och tog hand om vår jungman vars blindtarm hade spruckit. När jag besökte honom på sjukhuset meddelade läkarna att hade vi kommit några timmar senare så hade hans liv inte gått att rädda.

Vi fick tillbringa både jul- och nyårshelgerna i Kanada och på julafton var det stort partaj ombord. Vår trevlige skeppare, som var både religiös och nykterist, hade för denna gångs skull inte några invändningar mot alkoholintaget, men han avkrävde oss löfte att samtliga befäl skulle följa med på en midnattsmässa i Quebec. En skara svenska sjömän i uniform kunde därför delta i denna för många av oss exotiska katolska mässa, och trots att flera var lindrigt nyktra avlöpte hela besöket utan några incidenter.



Större delen av befälet ombord i Bromalm, julafton 1964 i Quebec.

Som sista fartyg den säsongen lyckades vi med isbrytarhjälp ta oss ur Saint Lawrence Seaway tidigt på nyårsdagens morgon den 1 januari 1965. Vår last bestod av lin och vete som vi lossade i Greenock, Skottland. Så en kort resa på läppen till Southampton där vi under fyra dagar lyckades knô in 352 små MG och Triumph i våra fem lastrum. Bilarna var avsedda för den amerikanska marknaden. Det var ett träcklande utan all like och det gick åt mycket surringar. Dessutom vägde de små bilarna bara 700 kilo styck, vilket innebar en last på ca 2 500 ton, jämfört med vår dödvikt på 10 950 ton. Timmerman skakade bekymrat på huvudet: "Nordatlanten på läppen i februari. Det blir ingen barnlek!"

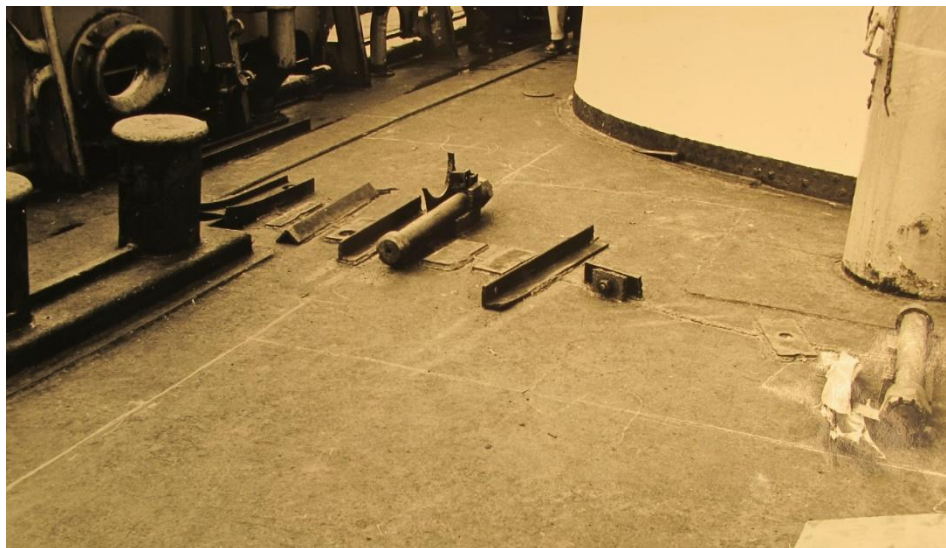
Timmermans farhågor besannades, vi råkade ut för riktigt svåra stormar, på gränsen till orkan, och resan från Europa till Nordamerikas ostkust som normalt skulle ha tagit sju dygn tog nu hela 15 dygn. Nåväl, bilarna hade klarat sig, men överstyrman fick sjukavmönstra i Philadelphia på grund av överansträngning och lunginflammation. Han hade varit nere i lastrummen stora delar av överfärden för att bevaka att sportbilarna inte kom på drift.

I Tampa, Florida, tog vi in full last av fosfat i pulverform. Hela fartyget såg ut som om det hade snöat en hel del. Det enda anmärkningsvärda som hände här var att vi fick en ny överstyrman som kom inflygande från Göteborg. Problemet var bara att det första han gjorde var att ta på sig arbetsoverall för att inspektera fosfatlasten. När

han klättrade ner i lejdaren i ettaluckan halkade han på en stegpinne och föll handlöst ner. Resultatet blev en hjärnskakning, brutet ben och bruten arm och ny sjukavmönstring!

Att en olycka sällan kommer ensam besannades redan dagen efter vår avfärd från Tampa. Fosfatlasten var destinerad till Japan, men vi hade bara kommit en bit ut i Gulfen då vi råkade ut för en besvärlig storm. Första natten efter avfärden vaknade alle man av en förfärlig knall på efternatten. Jag blev omedelbart uppkallad till bryggan, där vår skeppare stod och pekade ner på fördäck strax akter om trealuckan. En rejäl spricka i däcksplåten som gick 6-8 meter över däck och ner över relingen glipade otäckt. *Bromalm* var uppenbart i fara att spricka i två delar.

Jag satt två dygn i telegrafisthytten och hade kontakt med både rederiet, försäkringsbolag, bogserbåt m.m. Som tur var hade stormen bedarrat och besättningen hade lyckats surra kraftiga vajrar för och akter om sprickan medan maskinisterna hade svetsat fast diverse järnstycken över själva sprickan. Vi lyckades avstyra bogserhjälp och med 10 graders slagsida, fosfatlasten hade förskjutit sig, linkade vi in till Mobile, Alabama, vars varv var det mest närliggande.



En del av stora sprickan för om midskepps. Foto från haverikommissionen.

Vid sjöförklaringen som ägde rum i Mobile kom man fram till flera orsaker till haveriet. Den stormiga överfarten över Nordatlanten hade satt sina spår och fosfaten hade lastats fel. Nå, efter en vecka i Mobile med byte av däcksplåtar och omskiftning av fosfatlasten kom vi äntligen i väg mot Japan. Efter passagen av Panamakanalen fick vi en månadslång resa över Stilla havet. Vi gick inte den normala och kortare

storcirkelkursen söder om Aleuterna med större risk för stormigt väder eftersom skepparen fruktade att *Bromalm* då kunde utsättas för ytterligare påfrestningar på skrovet. I stället gick vi den längre vägen och passerade nära Hawaii innan vi anlände till Miyako i norra Japan.



Bromalm i Panamakanalen 19 mars 1965.

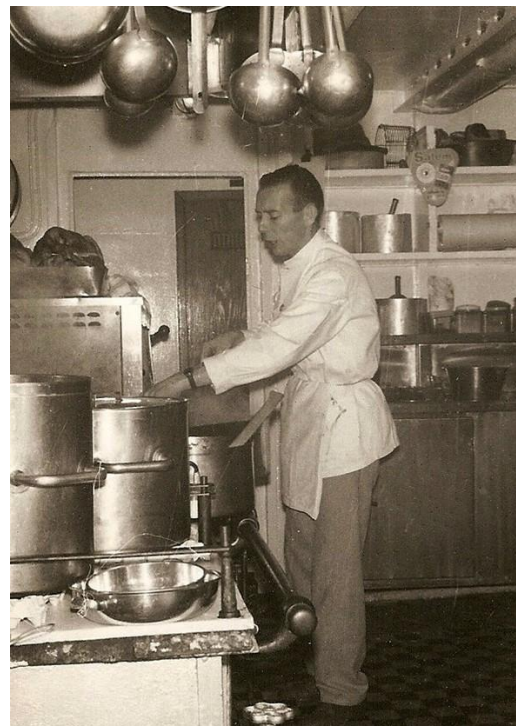
Stilla havsresan var händelselös under stora delar av vägen. Havet gjorde verkligen skäl för sitt namn, och jag hade dragit ut min madrass på däck utanför min hytt. Där sov jag gott och kunde då och då betrakta Södra Korset. Livet gick sin gilla gång, maskingänget passade på att kannhala en kolv i maskin, båsen körde vinsch, och förstekocken excellerade i fantastiska maträtter.



Kannhalning på Stilla havet.



Båsen kör vinsch.



Förstekocken i byssan.

Det enda av vikt som hände var att vi blev attackerade av amerikanskt stridsflyg, men det är en helt annan historia. Vi anlände till staden Miyako i norra Japan den 19 april och sedan lossade vi fosfatlasten på denna plats plus Osaka och Ube.

Via ett telegram fick vi reda på att vi blivit chartrade av Danska ØK för en last av mahogny och teak logs till Europa. Det vara bara att sätta kurs mot Filippinerna där vi låg i två veckor på svaj vid några små byar medan alla teak- och mahognystockar bogserades ut till oss. När lastrummen var fyllda fick vi fortsätta med däckslast.

En mycket otrevlig händelse inträffade när delar av besättningen hade varit i land i den lilla byn där ett amerikanskt timmerbolag skötte avverkningen. Vår svarvare hade på natten i fyllan och villan råkat pinka på en bil som stod vid en trottoarkant. Problemet var att bilen tillhörde byns hövding och en av hans livvakter kom ut och sköt svarvaren i benet. Nästa dag besökte jag svarvaren på byns sjukstuga och det var ingen vacker syn som mötte mig, hela benet gipsat och blodigt. Läkaren visade röntgenplåtarna där man såg att bägge benpiporna var genomskjutna. Tack vare vår mäklare kunde svarvaren transporteras till Manila och därifrån till Sverige.

En riktigt märklig händelse inträffade några dagar senare när andrestyrman och jag tog oss i land för att söka efter något trevligt ställe att inta en öl. Vi fick beskrivning av en lokalinånare som beskrev vägen för oss. Vi fann efter lite sökande en liten hydda med palmtak och en Carlsbergskylt utanför. Nöjda satte vi oss i den lite skumma hyddan och njöt av den goda drycken. Plötsligt öppnades dörren och en person steg in och kisade lite i skumrasket. Jag tyckte att personen verkade bekant så jag ropade på försök: "Jonas!" Han reagerade genast och kom fram till vårt lilla bord. Det var en skolkamrat från Samrealskolan i min hemstad Kungsbacka! Hur sannolikt är detta på en skala?

Efter Filippinerna fortsatte vi för slutlastning i Wallace Bay, som låg i Brittiska Nordborneo. På stranden fanns ett artillerivärn där skotska soldater sköt in i djungeln. Det visade sig att det rådde krigstillstånd mellan denna del av Borneo och resten som tillhörde Indonesien, styrt av Sukarno. Han erkände inte briterernas del och därav krigstillståndet. Några av oss gick ändå i land och fraterniserade med de brittisktrogna soldaterna.



Andrestyrman med brittisktrogna soldater.

Snart anträdde i alla fall hemresan till Europa. Återigen kunde vi njuta av mycket fint väder med många tillfällen till solbad.



Förste maskinisten och salongsuppassaren solbadar.

Efter att ha angjort Singapore några timmar för bunkring med mera var det Indiska oceanen och därefter Aden där vi åter stannade över dagen för tandläkarbesök och post. Vi anlände till Suez den 26 juni och nu hände saker. Telegram från rederiet omtalade att vi skulle få några grekiska redare med ombord under kanalfärden. Medan större delen av besättningen gjorde en resa till Kairo och pyramiderna satt skepparen, en mäklare och grekerna i salongen och diskuterade ett övertagande av *Bromalm*. I efterhand visade det sig att man kommit överens om att sälja fartyget till grekerna och att det skulle registreras i Casteltown CIA NAV med Panamaflagg. Köpesumman blev 3 miljoner svenska kronor.



Strålkastare monteras före resan genom Suezkanalen.

Hemresan fortsatte med fyra lossehamnar: La Pallice, Le Havre, Emden och Sønderborg. Alla kände att tiden ombord i *Bromalm* närmade sig sitt slut. Att segla ombord i ett trampfartyg var förstås en stor skillnad mot att gå i linjetrafik, särskilt vid denna tid, på 1960-talet. Besättningen var mycket större. Vi var ett tag 33 personer ombord. Dessutom var det många olika nationaliteter; som mest var vi från nio olika länder. Det förekom faktiskt ofta kontakter mellan befäl och manskap, och inte bara i tjänsten.

Sammanhållningen besättningen emellan var oftast god, även om alla var tvungna att under veckor och månader tillsammans samsas på det lilla utrymme som ett handelsfartyg utgjorde. Ibland kunde förstås vissa egenheter hos någon leda till irritation och någon gång till och med handgemäng. Jag minns själv hur irriterad jag blev på en av mina befälskollegor som hade vanan att vid varje måltid stoppa kniven i mun och smacka ljudligt.



Bromalm i Le Havre 12 juli 1965.



Bromalm i Sønderborg 19 juli 1965.

Vi anlände till Malmö den 20 juli 1965 kl. 22.00 och därmed var *Bromalm* tillbaka till den stad där hon byggdes som *Holmialand* tjugo år tidigare. Efter avveckling och slutbetalning av löner kunde så fartyget övertas av sina nya ägare i början av augusti. *Bromalm* fick behålla sitt namn under Panamaflagg ända till februari 1966 då hon döptes om till *Aristaios* med Pireaus som hemort.



Aristaios, ex. Bromalm, ex Holmialand. Foto: Okänd.

Efter avmönstringen i Malmö kunde jag börja att studera i Göteborg och en dag på våren 1967 tog jag en promenad nere i hamnen. Döm om min förvåning när jag såg ett lite skamfilat och rostigt fartyg med namnet *Aristaios*! Jag äntrade förstås ombord, berättade att jag tidigare tjänstgjort ombord och fick då tillåtelse att se mig omkring. Mycket var sig likt men man märkte tydligt att underhållet var klart eftersatt.

Aristaios gick under flera år i vanlig trampfart. Under 1969–1972 gick hon mestadels på Japan, Kina, Sovjet och även Nordkorea. Hon fick ett abrupt och tragiskt slut då hon med last av järnmalm gick på grund utanför Malaysias ostkust den 8 augusti 1973. Hon var på resa till Osaka men grundstötningen resulterade i att hon sprang läck och gradvis vattenfylldes. Man gjorde försök att med bogserare dra henne loss, men det var helt utsiktslöst, och *Aristaios, ex Bromalm, ex Holmialand* slutade därför sina dagar här.

Text: Göran Sändare

Bilder: Göran Sändare där ej annat anges.