

Medlemstidning för Västra Kretsen av Klubb Maritim Förening för fartygshistorisk forskning

Utkommer med fyra nummer per år.

Årgång 29. Nummer 111 från starten. ISSN 0281-4242.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Krister Bång 031 – 26 38 38

Övriga i redaktionen:
Lennart Bornmalm 031 – 25 77 42

Jan Johansson 031 – 12 26 14

Bertil Söderberg 031 – 45 91 98
E-post: bertil.soderberg@telia.com

Redaktionens adress:
Box 421, 401 26 GÖTEBORG
E-post: lanspumpen@partille.mail.telia.com

Årsavgift år 2001: 180 kr. Postgiro: 81 57 68-7

Tidningen får citeras om källan anges. För återgivande av
signerade artiklar och illustrationer erfordras dock författarens
och redaktionens tillstånd.

Förutom tidningen Länsypumpen har Västra Kretsen egen klubblokal
med stort bibliotek och omfattande fotoarkiv.

Sjökortet på omslaget är *Sjökort nr 70 Marstrand, kartplåt 1911, utgåva 1
juni 1926*. Sjöfartsverkets publiceringstillstånd dnr 2905-9250589 t o m
år 2002.

Tryck: Litorapid Media AB, Göteborg.

Redaktionellt

Härmed har vi nöjet överrätta årets sista nummer av
Länsypumpen. Som Du ser har vi ökat sidantalet genom att
lägga till ett lite styvare omslag vilket vi hoppas skall
förbättra tidningen ytterligare.

Som en extra bonus bifogar vi också historien om Gote-
nius Varv genom 50 år. Det blir således hela 20 extra sidor
att gotta sig åt nu över jul.

Inför 2001 kan vi nämna att vi har många spännande
artiklar i lager. Vi kommer att presentera Vieille Montagne-
båtarna, vi kommer att vara ute på Nordsjön i rykande storm
ombord på en borrhög, vi kommer att fiska corvina utanför
Brasiliens kust. Vi kommer också att få mer av Lundbybåtar
och Hemmahamn Gullbergskajen. Vi kommer att publicera
spännande intervjuer med intressanta kustbor. Dessutom
blir det mer registeruppgifter och fotoerbjudanden. Sedan
skall vi ta speciellt vara på just det Du skriver om, antingen
det är till Horisonten Runt eller egna artiklar. Tveka inte att
kontakta oss om Du vill ha hjälp eller råd.

Avgiften för 2001 är oförändrad 180 kr inom Sverige. När
detta läses är det många som redan har betalt avgiften,
kanske med ett litet extra bidrag. Annars ser vi gärna att
Du betalar så fort som möjligt. Det blir mindre besvär för
oss och vi får mer tid över att göra nästa nummer.

En God Jul och Ett Gott Nytt År önskar

Redaktörerna

Innehåll

- 3 Linjetrafik till norra Bottenviken Arne Sundström
- 12 Trafiken till Hven Lennart Petersson
- 19 Ångaren Åke N Williams
- 30 Svenskflaggade tankfartyg Lennart Rydberg
- 41 Horisonten Runt Jan Johansson
- 46 Vingafjord levererad Krister Bång

Omslagsbilden

Västsveriges egen ångare *Bohuslän* på väg över Sletta vid Haugesund
till Bergen för att delta i veteranbåtarnas fest Nordsteam 2000. Foto
Alf J Kristiansen den 3 augusti 2000. Se även baksidan.

Manusdag för nästa nummer

31 januari 2001

Länsypumpen på turné

Av framlidne medlemmen Ingvar Holmqvist har Länsypumpen fått ett testamente på 150 000 kronor att användas till förbättring
och utveckling av tidningen. Vi har därför beslutat att besöka alla kretsar och avdelningar inom klubben för att höra vad just Du
förväntar Dig av tidningen. Vi vill också stimulera till ökat skrivande. De flesta har något i byrålådan som man inte gett offentlighet
åt. Att forska utan att publicera är ju att forska i onödan. Det finns alltid bröder och systrar som vill ta del av just Ditt kunnande.

Nu i höst har vi besökt Karlshamn, Helsingborg och Uddevalla. Vi fortsätter den

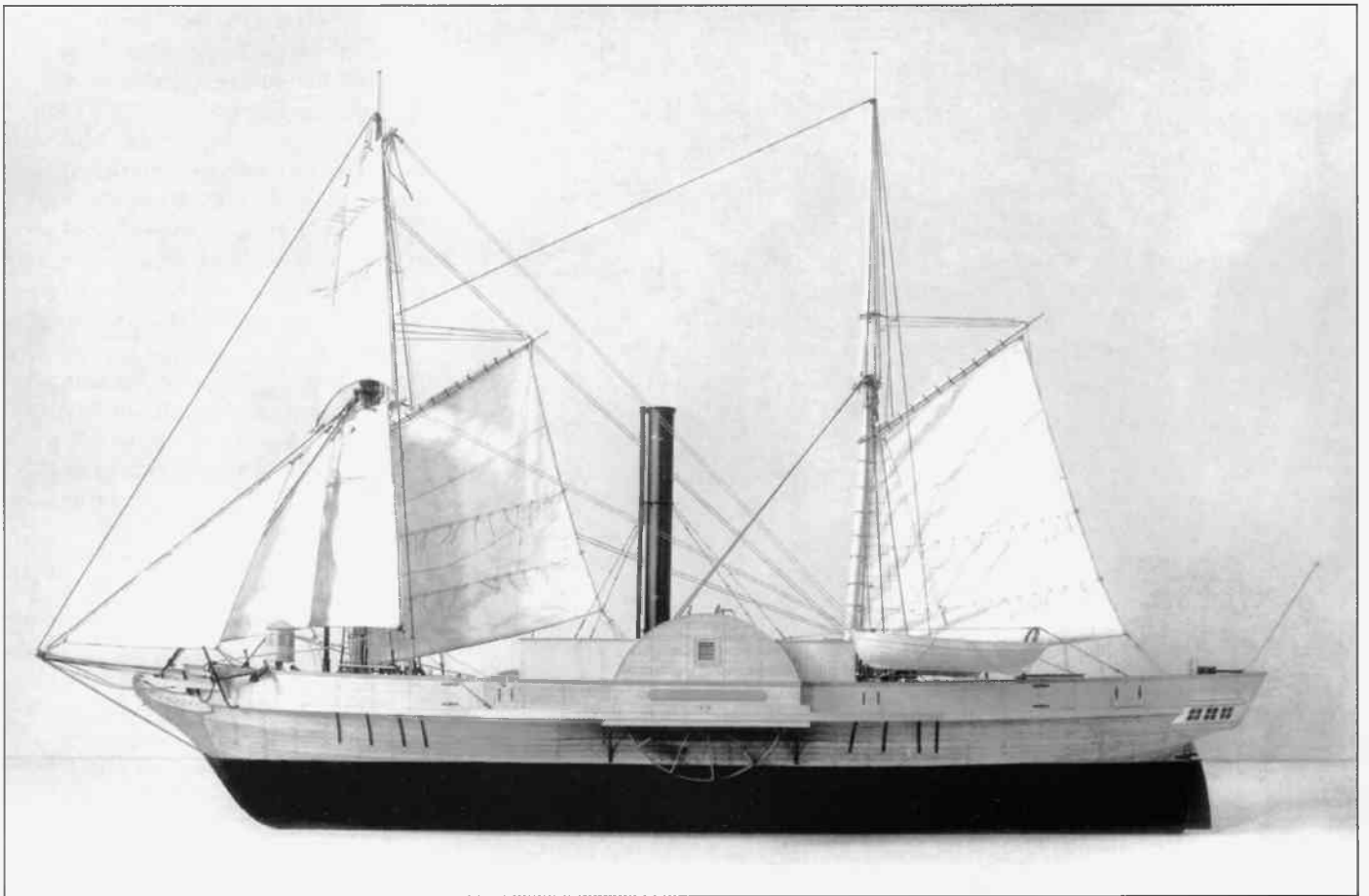
- 27 januari 2001 kl 14 i **Stockholm** på Sjömansinstitutet
- 1 februari 2001 kl 19 i **Göteborg** på Nakterhuset

Välkommen dit!

Under våren kommer vi sedan att besöka *Oxelösund*. Datum för det mötet kommer i nästa nummer.

Väl mött!

Krister Bång



Fartygsmodell av hjulångaren *Norrland* i skala 1:32, byggd av Sjöhistoriska museets modellverkstad 1935–1942.

Linjetrafik till norra Bottenviken

Av Arne Sundström

Det är märkligt hur lite som finns utforskat och skrivet om vissa delar av den svenska ångbåtssjöfarten. Ett sådant ämne är linjetrafiken längs våra kuster. Jag märkte detta särskilt tydligt när jag härom året samlade in uppgifter om kusttrafiken i nordöstra Småland, vilket resulterade i några artiklar i *Länspumpens* temanummer.

Ett liknande fall är trafiken till och mellan orterna längst upp i Bottenviken: Råneå, Töre, Nederkalix, Karlsborg, Båtskärsnäs, hamnarna på och vid Seskarö samt Haparanda. Jag har därför försökt reda ut vilka ångare som skött denna trafik under olika tider. Som källor har jag främst använt de tryckta årsberättelser från rederierna, som finns på Kungliga Biblioteket, och notiser och annonser från åren 1837–1918 i *Norrbottenskuriren*, *Haparandabladet* och *Norrlandsposten*. Här är först en berättelse om den ångbåtstrafik som gick hit från Stockholm och andra städer söder om Luleå.

Norrland

första ångaren till Haparanda

Ångbåtstrafiken från Stockholm upp till Haparanda inleddes redan på 1830-talet. På hösten 1835 bildades nämligen i Stockholm Norrländska Ångfartygs-bolaget, vars syfte var att få igång ångbåtstrafik längs hela norra kuststräckan ända upp till Bottenviken.

Rederiet fick snabbt ihop tillräckligt många aktietecknare och beställde så hjulångaren *Norrland* enligt ett förslag av

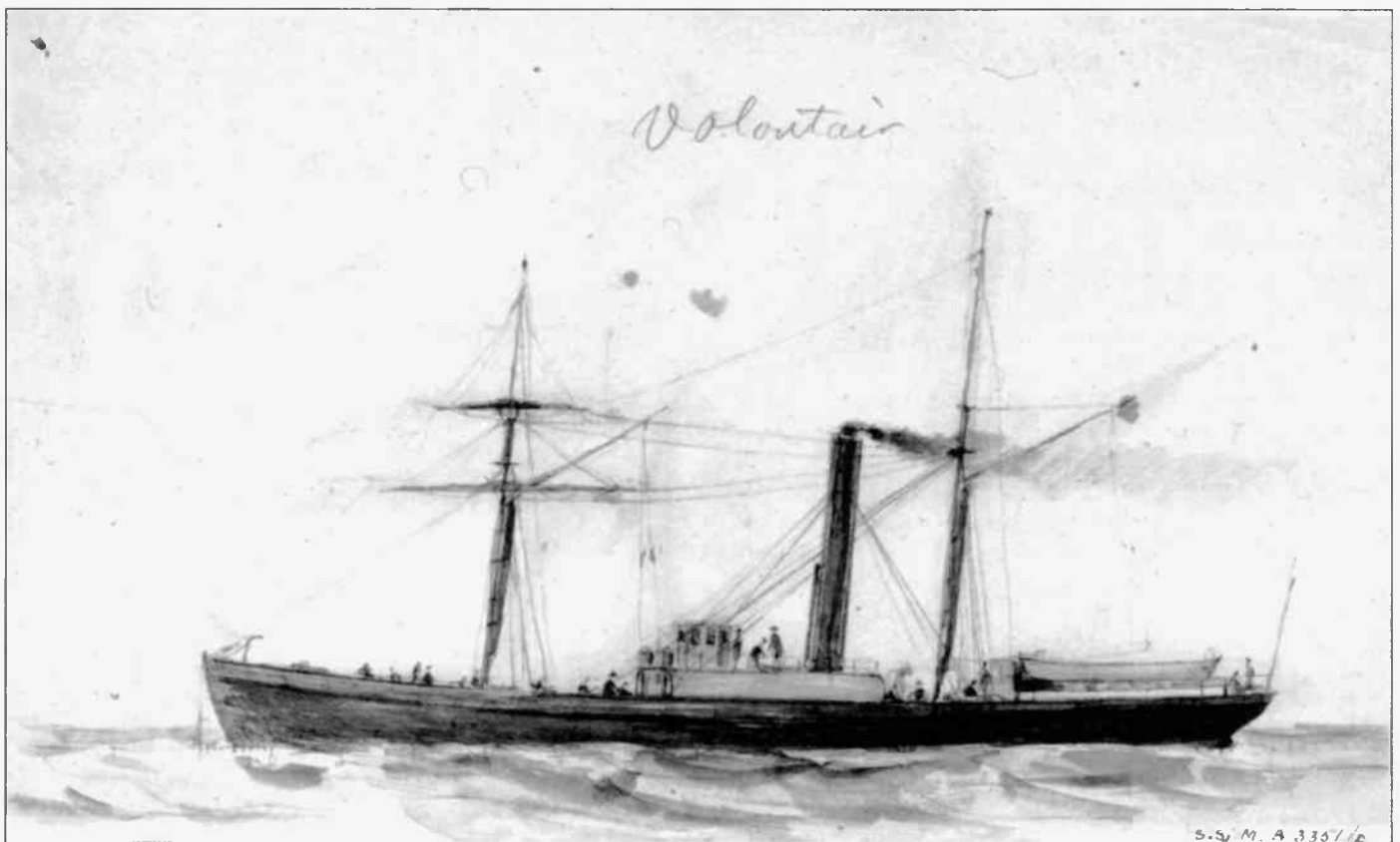
Otto Edvard Carlsund. Det gick ut på att ångarens maskineri skulle bestå av två encylindriga ångmaskiner av en ny Carlsundkonstruktion utan balanser, som skulle tillverkas vid Nyköpings Faktori. De hade en cylinderdiameter om 36 tum, pistongernas lopp var lika stort, och maskinerna drev varsitt sidohjul. Ångpannan skulle vara en ny, nitad konstruktion av tjocka järnplåtar från Nyby bruk, med ett maximalt ångtryck av 7 skålpund per kvadrattum. Maskinerna arbetade då med

25–29 slag i minuten, vilket borde ge en sammanlagd maskinstyrka om 64 nominella hk och ångaren en fart av 8–9 knop.

Skrovet till *Norrland* ritades också av O.E. Carlsund och byggdes av ek och furu på brodern Clas R. Carlsunds varv i Kolboda strax söder om Kalmar. Det var 105 fot långt i vattenlinjen och 18 fot brett mellan hjulhusen och av särskilt kraftig konstruktion, enligt den s k Seppingska metoden med diagonalförstärkningar.

I mitten av juli 1836 var skrovet klart och fördes till Nyköping. Ett problem var där att stadens faktori låg 1 800 alnar (mer än en kilometer) från hamnen, och den 130 skeppund tunga ångpannan måste föras dit i färdigt skick. Vägen dit var också ganska krokig och hade först en uppförbacke. Man fick därför låta ett hundratal man föra ner ångpannan mycket försiktigt och med hjälp av rullar, vilket tog nästan en hel dag. Maskineriet var däremot isärtagbart och delarna gick lätt att montera.

När allt var hopsatt och klart gjorde verkstaden först några provresor med



P.W. Cedergrens akvarellskiss från 1860-talet av ångaren *Volontaire*. I Sjöhistoriska museets samlingar.

Norrland tillsammans med beställaren, och den 1 november 1836 avgick hon så till Stockholm för besiktning. Här hade hon fått den finaste tilläggsplatsen, vid Logårdstrappan nedanför Kungliga Slottet. Som befälhavare tjänstgjorde O.E. Carlsson själv och som maskinist den unge ingenjören William Lindberg, som praktiserat på Nyköpings Faktori. Dessa två var sedan kvar i tjänst hela första trafikåret.

Trafikstart 1837

På våren 1837 visade **Norrland**s rederi genom stora annonser i Aftonbladet hur man tänkte lägga upp trafiken. Tanken var att ångaren skulle göra åtta tur- och returesor till Umeå via Arholma, Öregrund, Gävle (med övernattnig), Söderhamn, Hudiksvall (nästa övernattnig), Sundsvall, Härnösand (tredje övernattningen) och Strömsundet. En av resorna skulle också fortsätta upp till Piteå och Torneå. På alla mellanstationerna skulle man också fylla på ved, ångarens bränsle.

Detta år var istället tyvärr inte borta förrän en bra bit in i juni. På första resan till de norrländska orterna 6 juni 1837 fick **Norrland** därför vända redan vid Sundsvall. Vid midnatt mellan den 19 och 20 juni kunde hon dock avgå på specialresan till hamnarna längst upp i Bottenviken, Luleå och Haparanda. På denna resa hade **Norrland** fått med sig 42 passagerare och full last (ca 30 läster gods). Det var ändå ingen trängsel – ångaren kunde erbjuda 50 perso-

ner sängplats ombord. Den 4 juli gjorde **Norrland** sedan sin första ordinarie umeåresa, vilken dessutom förlängdes till Vasa i Finland.

I sina *Några anteckningar angående de märkligaste händelser i mitt framfarna lif, till ledning för mig sjelf och mina Barn*, som William Lindberg skrev ner 1874–1875, berättade han följande om sin tid på **Norrland**:

”Lemnade Stockholm den 6 Januari 1836 för att i Nyköping söka arbete å Werkstaden, hvarest jag efter åtskillige swårigheter från Th: F. Morsings sida genom O.E. Carlsunds mellankomst erhöi anställning, der jag arbetade med lust och glädje till den 1 Nov: då jag blef antagen som förste machinist i Ångfartyget **Norrland** Captain O.E. Carlsson, Styrman C. J. Kempff. Afgick samma dag till Stockholm der Fartyget efter verkställd Profresa af Rederiet antogs, återvände derefter till Nyköp: der Fartyget blef upplagd för Wintern - - .

Anlände till Nyköping d: 27 Feb: 1837, sammansatte Norrlands Machinerie, lemnade N: den 2 Maj för Stockholm hvarefter fartyget började sina resor på Norrländska städerna, detta var för mig i många afseenden särdeles roligt, synnerligen som den tiden aldrig någon ångbåt varit norr om Gefle och Norrlänningarne woro högeligen förvånade öfver Eldbåten, de woro då som nu (1874) särdeles fallne för att rumla hvarföre båtens restauration alltid war upfylld med supiga Gubbar, så snart

landgången blifvit utlagd.”

Under hösten förkortades resrutten, och sista resan gick bara till Sundsvall. På återfärden till Stockholm 1 november 1837 utbröt en förfärlig sydlig storm. Vedförrådet tog slut, och **Norrland** fick söka lä vid Jättholmarna norr om Hudiksvall och hämta ved från skogen där. Detta räckte inte länge i den kraftiga motvinden, och (som det berättas i den tryckta rapporten till bolagsstämman 1838) slutligen fick man ”gripa till det ombordvarande Reserv-förrådet av Stenkol”. Att en vedeldad ångare kunde vara försedd med ett sådant reservbränsle har jag aldrig tidigare sett beskrivet!

Trafiken gick bra, och det totala resandantalet under året var 1 987 passagerare. Av dem var det bara 497 som avreste från Stockholm och 570 som anlände dit. Nästan hälften färdades alltså med ångaren enbart mellan två norrländska orter.

En andra ångare, Örnsköld

Rederiledningen beslöt därför redan på hösten 1837 att beställa en andra något större ångare, nu med maskineri från Samuel Owens verkstad i Stockholm och med skrov från Kalmar skeppsvarv.

Vad denna ångare skulle döpas till diskuterades noga. Ett förslag var **Vikingen**, ett annat **Örnsköld** efter Per Adam Örnsköld, vars insatser som landshövding i länet (som omfattade Medelpad, Ångermanland och Jämtland) var i kärt minne.

Man fastnade för det senare. Namnet **Vikingen** ansågs nämligen mindre lämpligt, eftersom fartyget skulle användas för fredliga näringar och vikingarna uppfattades som stridsmän.

Ångaren **Örnköld**, som hade 60 sängplatser och kunde ta dubbelt så mycket gods som **Norrland**, sattes i trafik 1839. Liksom **Norrland** gick hon därefter vanligen från Stockholm till Umeå och Vasa, tidvis istället till Kåge lastplats vid Skellefteå.

En eller två resor till Luleå och Haparanda ingick också i hennes program. Även **Norrland** fortsatte med någon resa till Haparanda varje år, vanligen vid midsommartid.

Första norrlandsångarna med järnskrov

Sju år senare var båda dessa ångare en smula omoderna, och det uppstod en viss oro inom ledningen för Norrländska Ångfartygs-bolaget. Det gick nämligen rykten att ett annat bolag var på gång för liknande trafik med en helt ny ångare.

Otto Edvard Carlsund tog därför fram ett förslag på en modernare kustångare. Den skulle ha järnskrov och ett maskineri om hela 120 hk. Priset skulle dock bli hela 121 000 riksdaler banko, och rederiet hade redan förbrukat sin reservfond genom att förse **Norrland** och **Örnköld** med nya ångpannor. En ny aktieteckning med 200 aktier behövdes därför för att åtminstone få in en tredjedel av beloppet.

På en extra bolagsstämma 14 december 1846 beslöt Norrländska Ångfartygs-bolaget därför att öka sitt aktiekapital med 44 000 riksdaler och beställa den föreslagna hjulångaren från Motala Verkstad. Skrovet till den skulle byggas på Motala Varf i Norrköping, en filial till Motala Verkstad som tillkommit för att verkstaden skulle



Hjulångaren Thule och Waxholmsbolagets första propellerångare Fredriksborg vid Slottsbacken i Stockholm, 1870-talets början. Foto i Stockholms stadsmuseum.

kunna åta sig större fartygsbyggen än vad Göta kanal gav plats för. Den nya norrlandsångaren skulle nämligen bli hela 168 fot lång.

I kontraktet, som skrevs under den 9 februari 1847, lovade varvet att nybygget skulle vara klart före 1 juni 1848. Skrovet till den nya ångaren gick dock av stapeln först den 11 december detta år. Ett skäl var nog att Motala Varf hade fullt upp med arbetena på varvets (och landets) två första propellerdrivna ångare med järnskrov, **Westergöthland** och **Götheborg**.

På bolagsstämman 1848 var en viktig diskussionspunkt vad den nya ångaren skulle heta. Ett namnförslag var **Thule**, ett annat **Njord** – bägge namn med norran-knytning. Man fastnade för det första alter-

nativet, med motiveringen att det redan fanns andra fartyg som hette **Njord**.

Misstankarna hösten 1846 om att ett annat rederi höll på att bildas för norrlandstrafik var alldeles riktiga. Initiativtagarna fanns i Gävle, där Norrlands Nya Ångfartygs-Bolag som rederiet kallade sig höll sin konstituerande stämma i början av 1847.

Även detta rederi beställde sin kustångare från Motala Varf. Denna var i minsta detalj var en systerbåt till **Thule**, vilket framgår av ritningarna som finns i Sjöhistoriska museets arkiv. De två ångarna gjorde till och med sina provresor i Norrköping tillsammans den 19 augusti 1849 och gick sedan upp till Stockholm för besiktning.



Berzelius vid Logårdstrappan i Stockholm, något av åren 1865–1870. Foto i Stockholms stadsmuseum.

Nederkalix ny tilläggsplats

Till seglationen 1849 hade Norrländska Ångfartygs-bolaget lovat fler Haparandaresor samt att man skulle börja gå in till kyrkbyn i Nederkalix vid Kalix älvs utflöde.

Nederkalix var en gammal bruksort, där kopparverket Eriksberg bearbetats redan på 1690-talet. På 1700-talet drev vidare kapten Meldercreutz två kalkbrott på Vitgrundet och Lutskäret, och ett sågverk anlades senare vid Björkfors. I mitten av 1800-talet inleddes en betydande utskepning av trävaror via Risö hamn utanför Nederkalix.

Förseningen för **Thule** medförde att Norrländska Ångfartygs-bolaget fick låta **Örnköld** bli premiärbåt till Nederkalix på sin haparandaresa den 13 juni 1849. Först på sensommaren kunde **Thule** göra två



Chapman och en mindre, oidentifierad norrlandsångare (kanske Söderhamn) vid Logårdstrappan i Stockholm, mitten av 1860-talet. I bakgrunden det i huvudsak färdigställda Nationalmuseum. Foto i Stockholms stadsmuseum.

resor till Haparanda via Nederkalix.

Även det nya rederiet, Norrlands Nya Ångfartygs-Bolag, hade bestämt att systerbåten **Berzelius** skulle göra vissa resor till Haparanda. Första resan dit avgick från Stockholm den 2 september, och även **Berzelius** gick in till Nederkalix fast bara på norrgående tur.

Ingen norrlandsångare hade vid den här tiden Haparanda som slutmål på alla sina resor. **Norrland**, **Örnsköld** och **Thule** gick istället vanligen till Umeå eller Vasa, och **Berzelius** vände ofta vid Sundsvall, Skellefteå eller Vasa. Några år senare var Härnösand ett vanligt slutmål för henne.

Krimkriget inledde en förnyelsetid

Så kom Krimkriget, med främmande makters krigsfartyg inne i Östersjön. Åren 1854–1855 anlöpte därför inga norrlandsbåtar finska Vasa. Turerna med **Norrland**, **Örnsköld**, **Thule** och **Berzelius** avslutades redan i Umeå, utom de ca tio resor som någon av dem gick ända till Haparanda.

Under och efter detta krig började en förnyelsetid för ångbåtstrafiken. I flera städer efter norrlandskusten började driftiga affärsmän ta initiativ till lokalt anknutna rederier. Snabbast att agera var man i Sundsvall, och år 1854 levererade Motala Varf i Norrköping den stiliga ångaren **Sundsvall** till Sundsvalls Ångfartygsbolag. Denna kustångare var till skillnad mot de tidigare propellerdriven och främst avsedd för direkttrafik Stockholm–Sundsvall, en resa som hon klarade på 24 timmar. Hennes maskineri var på 80 nominella hästkrafter, vilket var mycket för en pro-

PELLERMASKIN.

Den 9 augusti 1854 gjorde **Sundsvall** också en tur till Haparanda via Luleå och Nederkalix. Hon var därmed den första propellerångare som sökt sig så långt upp.

Norrländska Ångfartygs-bolaget försökte hänga med och anskaffade 1855 sin fjärde ångare, **Njord**. Hon var liksom rederiets övriga fartyg hjuldriven och liksom **Thule** byggd vid Motala Varf i Norrköping, men **Njord** var längre och hade ett maskineri om 160 nominella hk. Hon var enligt ritningarna i huvudsak en systerbåt till kustångaren **Bore**, som varvet hade byggt två år dessförinnan.

Njord hade fått en modern överbyggnad av amerikansk typ, med hytter längs akterdelens yttersida och ovanpå ett akterdäck med soffor, där förstaklasspassagerarna

kunde vistas utan att behöva samsas med vanliga däckspassagerare. Rederiet beställde samtidigt en motsvarande ombyggnad av **Thule**.

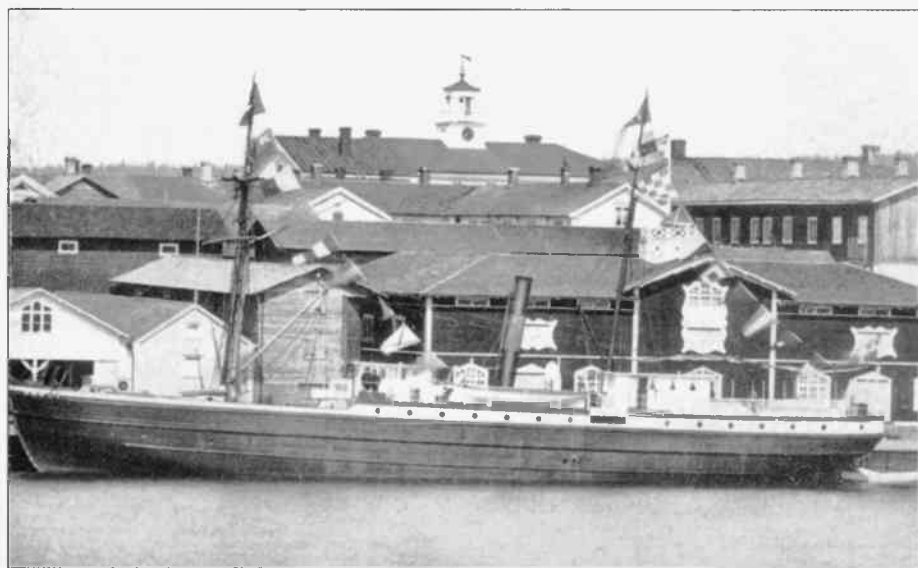
Nu fick dessa två ångare sköta Norrländska Ångfartygs-bolagets turer till Haparanda under högtrafiksäsongen, tillsammans tolv resor, medan de äldre **Örnsköld** och **Norrland** vände redan i Umeå. De såldes en tid därefter. Även den i Gävle hemmahörande **Berzelius** fortsatte med turer till Haparanda och gjorde 1855 ju resor dit.

Detta år bildades för övrigt ett nytt rederi i Gävle, Gefle Ångfartygs AB, som beställde en hjulångare med 100 hk maskineri vid Motala Varf i Norrköping vilken enbart skulle gå Stockholm–Gävle. Hon levererades 1856 och döptes till **Sten Sture**.

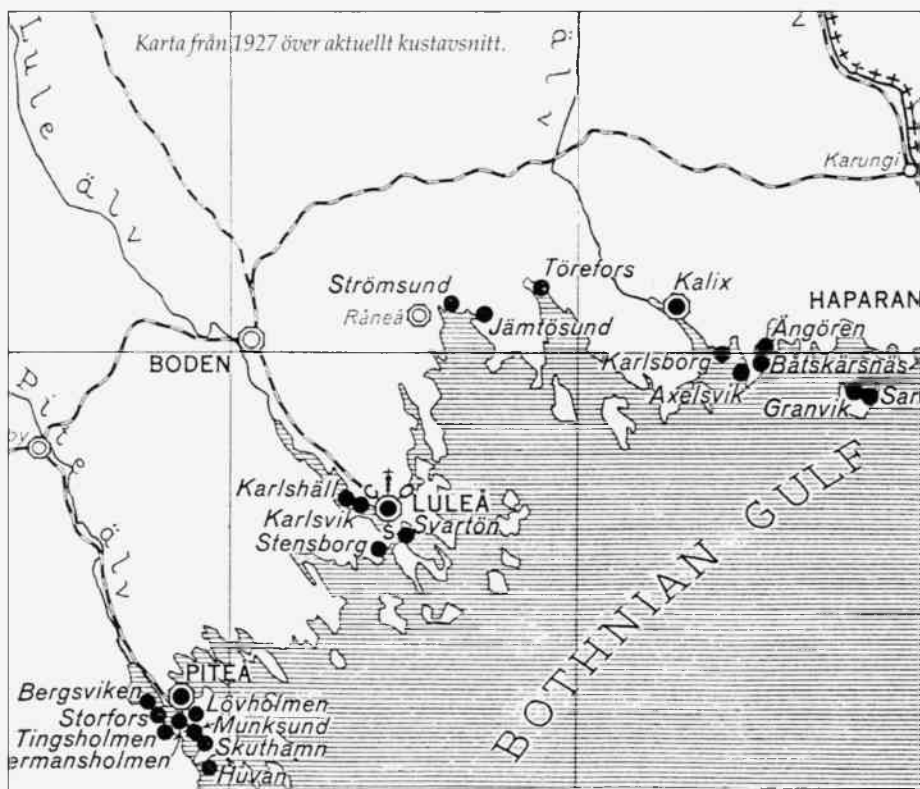
Även andra skeppsvarv gav sig nu in i kustångarbranschen. År 1855 byggde William Lindbergs verkstad vid Södra varvet i Stockholm propellerångaren **Söderhamn** och året därpå den likaledes propellerdrivna **Hernösand**. År 1856 levererade även Motala Varf en första propellerdriven norrlandsångare, den samma år totalförlistade **Umeå**.

Ett annat varv som nu försökte hänga med trenden att bygga kustångare var Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm. Detta företag drevs vid den här tiden av kompanjonerna Oscar Telander och Anders Petter Ludvig Hammar och hade sedan 1851 levererat flera mindre hjulångare för trafik bland annat på Mälaren.

Nu började verkstaden åtaga sig att bygga större, propellerdrivna ångare. Första leveransen var norrlandsångaren **Hudiksvall** som var klar 1857. Bergsunds mekaniska verkstad hade därutöver fått order på två andra propellerångare för 120 000 riksdaler per styck, **Oscarshamn** och **Malmö**, för trafik från dessa städer.



Thule i Umeå, 1880-talets början (före stadens brand 1888). Detalj av panoramafoto.



Första planen på egen haparandaångare i stöpet

Även uppe i Bottenvikens norra del väcktes tankarna på ett eget rederi.

I början av 1856 gick några intresserade i framför allt Haparanda och Luleå ut med ett prospekt om ett sådant rederi, som skulle låta bygga ett propellerångfartyg främst för fraktfart mellan orterna Haparanda, Nederkalix, Råneå, Luleå, Piteå, Skellefteå och Stockholm. Ångaren, som föreslogs få heta **Norden**, skulle inte lägga till vid mellanliggande platser söder om dessa orter och därmed ge dem en snabb

förbindelse med huvudstaden. För att ge tillräcklig fart borde maskinen därför ha hela 120 hästars kraft.

Rederiet, som antog namnet Bottniska Ångbåts-Bolaget, beställde nu en sådan ångare från Bergsunds Mek Verkstad.

Denna verkstad drabbades emellertid av allvarliga ekonomiska problem och begärdes i konkurs 22 januari 1857. På två av de beställda ångarna, **Oscarshamn** och **Malmö**, hade arbetena kommit så långt att de borde byggas färdigt, menade konkursboets godemän, också av omtanke om de anställda.

På ångaren **Norden** hade arbetet där emot knappt påbörjats. Direktionen för Bottniska Ångbåts-Bolaget inbjöd därför sina aktieägare till en extra bolagsstämma den 31 mars 1857. Borde man försöka träffa ett nytt avtal med varvets godemän, köpa in ett färdigt fartyg eller kanske beställa en ny ångare från annat håll? Lösningen blev tydligen att man beslöt vänta och se.

Fler ångare till Haparanda

År 1857 började **Njord**, **Thule** och **Berzelius** samannonsera sina turer under rubriken Norrländska Ångfartygen. Detta år hade Norrlands Nya Ångfartygs-Bolag gått upp i Gefle Ångfartygs AB.

Intresset för trafik ända upp till Haparanda växte, i takt med att skogstillgångarna här uppe började exploateras. Åren 1858–1859 gjorde den nybyggda propellerångaren **Bråviken** turer på den långa sträcken Norrköping–Stockholm–Haparanda. Dess rederi förmedlade även fraktgodis till och från Lübeck, ett tecken på att handeln började bli vittomfattande också för Norrbottens del.

Från och med 1859 samverkade hela fyra ångare i den vanliga haparandatraffiken. Utöver **Njord**, **Berzelius** och **Thule** gick nämligen nu också nybyggda hjulångaren **Chapman** hit upp. Tillsammans gjorde de 38 turer Stockholm–Haparanda via Gävle och de andra mellanstationerna under tiden maj–oktober 1859.

Chapman hade liksom de andra byggts vid Motala Varf i Norrköping, efter ritningar som O.E. Carlsund upprättat 30 januari 1857. Hon var större än **Njord**, hela 209 fot lång och 27 fot bred, och hade ett maskineri om 180 hästars kraft, vilket fick sin ånga från fyra ångpannor. **Chapman** hade därför två skorstenar och såg mycket pampig ut. På provturen gjorde hon också 13,2 knop på utresan i motvind och 14,5 knop på hemfärden.

Ombord fanns 33 hytter för passagerare, rymliga för- och aktersalonger och där under stora lastrum. Till skillnad mot de föregående ångarna styrdes **Chapman** inte med en ratt i aktern utan från en glasrotunda på kommandobryggan mellan de två skorstenarna, varifrån kättingar ledde till en roderkvadrant akterut. Hon hade vidare en dubbel botten i förskeppet, flera vattentäta skott och fyra båtar varav två var särskilt inrättade för livräddning.

Som beställare till **Chapman** angavs på ritningarna till ångaren, som finns på Sjöhistoriska museet, direktörerna Göransson och Murén i Gävle, två av stadens ledande företagare. Leveransen av henne gjordes ändå till **Berzelius** rederi, Gefle Ångfartygs AB.



Thule efter ytterligare en ombyggnad. Vykort, 1900-talets början.



117-åriga f d *Thule* i sitt sista skick som danska prämen *Ernst C.* Hon var nu spannmålsupplag i Bandholm. Foto Arne Sundström 26 juni 1966.



Wilhelm Röhss i Umeå, 1880-talets början (före stadens brand 1888). Detalj av panoramafoto.

Turer också till Råneå

År 1859 började de samseglande ångarna gå in till Råneå på en del turer. Denna ort vid Råne älvs utlopp i Jämtöfjärden var liksom Nederkalix ett brukssamhälle med anor från 1600-talet. Härintill fanns Meldersteins järnverk och Strömsunds maskinverk.

För ångbåtsintresserade kan nämnas att kyrkoherden i Råneå, Jonas Nordvall, död 1768, var far till den senare så kände teknikern Erik Nordvall, adlad Nordevall, som fick ge namn åt den hjulångare på Göta kanal som ännu finns kvar i sjunket tillstånd och av vilken man nu byggt en replik.

I övrigt gick dessa ångare fortfarande in till alla städer från Gävle och norrut och dessutom till en del mindre hamnar. Detta

väckte allt mer irritation för de som ville komma fram till Haparanda snabbt.

Konkurs gav ny möjlighet

I februari–mars 1860 ordnades därför i Haparanda, Luleå och Piteå aktieteckning i ett bolag som döptes till Norrbottniska Ångfartygs-Bolaget.

För att snabbt komma över ett lämpligt fartyg beslöt man att köpa in den salubjudna ångaren *Volontaire*, som var den tidigare nämnda propellerångaren *Malmö* vilken under 1858 hade byggts färdig.

Vid konkursen för Bergsunds Mek Verkstad hade den ursprungliga beställaren av *Malmö* redan betalt in halva priset eller 60 000 riksdaler som förskott. Någon ersättning härför fick man inte utan bara ett erbjudande att köpa ångaren för kontrak-

terat pris, men det tackade beställaren nej till. Bergsunds konkursbo försökte sedan hitta en annan köpare, men utan resultat. Ett särskilt problem var att den andra kustångaren *Oscarshamn* på sin provresa i juli 1858 drabbades av en förödande ångpanneexplosion, som helt rev upp däckets och en stor del av skrovet. Vid undersökningen av orsaken till explosionen kom man fram till att ångpannan var felkonstruerad.

Både den färdigbyggda ångaren *Malmö* och vraket efter *Oscarshamn* utbjöds så på stadsauktion 9 maj 1859. I handlingarna till auktionen beskrevs att *Malmö* var en ångskonert, värderad till 75 000 Rdr, med en längd av 146 fot 10 tum över stävorna, 22 fot 8 tums bredd i lastlinjen och ett djupgående av 9 fot 6 tum med 80 läster ombord. På provresan hade hon gjort en fart av 10,4 knop trots att maskineriet bara var på 60 nominella hästkrafter. Det fanns 22 liggplatser under halvdäcket, där hon hade aktersalong och fem passagerarhytter.

Budgivningen var ändå så gott som obefintlig på auktionen, och *Malmö* övertog till slut för bara 50 000 rdr av konkursmassans störste fordringsägare, grosshandlaren A.W. Frestadius.

Tillsammans med mäklaren Fröberg samt ingenjör Lindberg satte han därefter in ångaren i utrikesfart, omdöpt till *Volontaire*, med tre resor till Amsterdam i augusti–oktober 1859.

Sedan initiativtagarna till det nya Haparandarederiet fått olika intressenter att teckna 400 aktier à 240 riksdaler fick man våren 1860 in ett tillräckligt kapital för att våga köpa in *Volontaire* för 95 000 riksdaler. Avsikten var först att ångaren i fortsättningen skulle få heta *Norrbotten*, men detta namnbyte genomfördes inte, av oklara skäl.

Kanske berodde detta på att hon under första provresan råkade ut för ett pinsamt problem. När ångaren var på väg söderut från Haparanda råkade maskineriet på *Norrbotten* nämligen "gå varmt", vilket enligt Norrbottens-Posten berodde på att maskinisten på grund av försumlighet och underlåtenhet låtit bli att i behörig tid och ordning smörja detsamma. (Han var kanske inte helt nykter?)

I varje fall valde rederiet att låta ångaren återfå/ha kvar sitt gamla namn *Volontaire*, men i annonserna lade man därefter till (*Norrbotten*). Dessa annonser omtalade att ångaren bara behövde fyra dagar för sträckan Stockholm–Haparanda, med tillägg vid Piteå, Luleå, Råneå och Nederkalix. Detta var ett par dagar snabbare än de andra kustångarna. Man avstod alltså från att ha med den ursprungligen utlovade hamnen Skellefteå, men på resorna

söderut gick ångaren istället in till Ratan. Utöver dessa turer gjorde hon även en resa ner till Lübeck, för att ta med gods till och från Norrbotten.

Med Volontaire till Töre

På en av sommarturerna anlöpte **Volontaire** också ännu en av hamnarna uppe i norra Bottenviken, Töre med bruksegendomen Törefors vid Töre älvs utlopp. Här hade i början av 1800-talet anlagts stångjärns- och manufakturverk av den driftige Samuel Gustaf Hermelin, och det fanns nu en stor ångsåg.

Volontaire blev mycket populär, särskilt som man annonserade om ett 20 % lägre biljettpris än de andra ångarna. (Året därpå sänkte också dessa sin taxa.) Norrbottniska Ångfartygs-Bolaget fick dessutom 1861 ett särskilt avtal med Generalpoststyrelsen om att sköta posttrafiken till Haparanda och de andra orterna häruppe.

De följande åren var trafiken upplagd på ungefär samma sätt, inklusive en tur till Lübeck varje sommar, och resande- och fraktmängderna ökade så att man för 1863 kunde dela ut 30 % per aktie. Detta år gjorde **Volontaire** tio resor till Haparanda, en till Lübeck och dessutom en mellan Åhus och Hudiksvall och Sundsvall med fraktgods.

En andra egen Haparandaångare

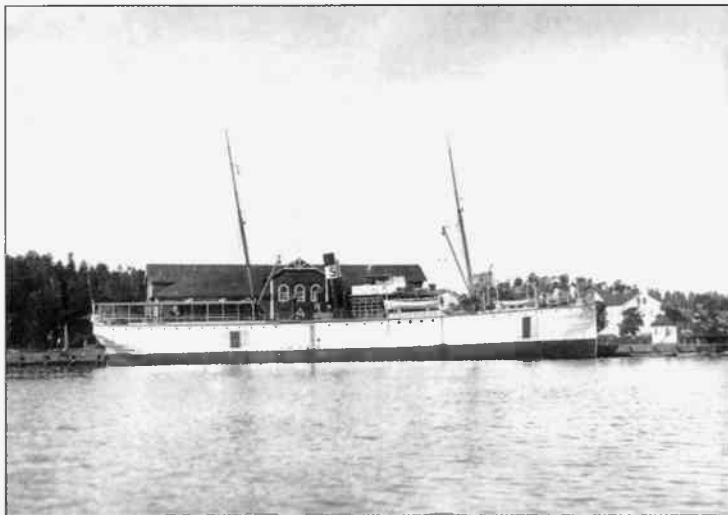
Våren 1863 började rederiet därför en ny aktieteckning för en ångare som skulle alternera med **Volontaire**. Man fick 650 aktier tecknade, och en propellerdriven ångare med två maskiner om tillsammans 50 nominella hästkrafter beställdes vid Bergsunds Mek Verkstad till en kostnad av 156 000 rdr. Eftersom det tidigare rederiet var ett enkelt bolag beslöt man också formellt att för enkelhets skull bilda ett nytt gemensamt bolag för båda ångarna, vilket därefter kallades Bottniska Ångfartygs-Bolaget.

Innan nybygget, som döptes till **Haparanda**, kunde börja sina turer hade det gamla Norrländska Ångfartygs-bolaget och dess samverkanspart i Gävle beslutat om en total omläggning av sin trafik.

Istället för att gå in i alla större hamnar mellan Gävle och Haparanda lät man 1864 **Njord** och **Chapman** bara gå från Stockholm till hamnarna från Gävle och upp till Umeå. **Thule** och **Berzelius** gick istället direkt Stockholm-Umeå och fick därefter

gå in till flertalet stora hamnar norr därom, dock med undantag av Skellefteå, Råneå och Törefors. Nederkalix anlöptes också bara på vissa resor. En del av dessa ångares turer fortsatte till Haparanda, medan andra istället gick över till Uleåborg.

Detta gav ungefär samma typ av trafik som Bottniska Ångfartygs-Bolaget ordnat, men för de passagerare och det gods som



Samuel Gustaf Hermelin i Stugsund under första världskriget. Foto ur Lars Brolins samlingar.

kom från eller skulle till någon av hamnarna söder om Umeå var det nu nödvändigt med båtbyte där.

Salmis, uthamn till Haparanda

De första ångbåtsturerna till Haparanda gick ända upp till tullkajen inne i staden, vilken också förbättrades 1861.

Det blev ändå med tiden allt svårare att ta sig dit upp, särskilt med propellerångare, delvis en följd av landhöjningen men också av uppslamningen i älven. År 1865 beslöt de styrande i Haparanda därför att bygga en ordentlig uthamn i viken vid Salmis, ca tio km utanför staden. Den stod färdig i juli 1871, och i fortsättningen var det där som kustångarna från Stockholm lade till.

Byte till modernare tonnage

Det gamla Norrländska Ångfartygs-bolaget moderniserade stegvis sin flotta genom att bygga om inredningen och däckshusen. År 1867 ändrades **Njord** så om till propellerdrift, en ombyggnad som även **Thule** sedan fick genomgå 1874.

Det Bottniska Ångfartygs-Bolaget svarade med att 1869 beställa en tredje ångare, som liksom de tidigare byggdes vid Bergsunds mekaniska verkstad. Hon fick bära namnet **Luleå** men blev försenad och levererades först den 29 september 1870. **Luleå** hann därför bara med en resa till Haparanda detta år men därutöver en till Luleå och en till Åhus.

Av de äldre ångarna gjorde **Volontaire** år 1870 tretton resor till Haparanda och **Haparanda** elva resor dit. Hon gjorde även en resa till Stettin, medan den som **Volontaire** skulle ha gjort till Lübeck stoppades p g a tysk-franska kriget.

Förnyelseivern fortsatte. Under 1871 gjorde **Luleå** sju haparandaresor, och en tur som vände i Piteå men även en resa till Rouen i Frankrike. Dessutom en till Lübeck och en från Åhus till Sundsvall. Rederiets övriga ångare höll sig inom landet och gjorde vardera nio resor till Haparanda.

I början av 1872 beställde Bottniska Ångfartygs-Bolaget ytterligare en kustångare från Bergsund, snarlik **Luleå** men med 10 extra hyttplatser. Huvuddelen av kostnaden fick man fram genom att 16 februari 1872 sälja **Volontaire** till Siemssen & Larson i Stockholm.

Man hade därefter bara två ångare i drift till dess nybygget, som fick namnet **Piteå**, kunde tas i trafik till Haparanda 1874. Detta år var det sista som **Berzelius** gick ända hit upp.

Fler rederier söker sig hit

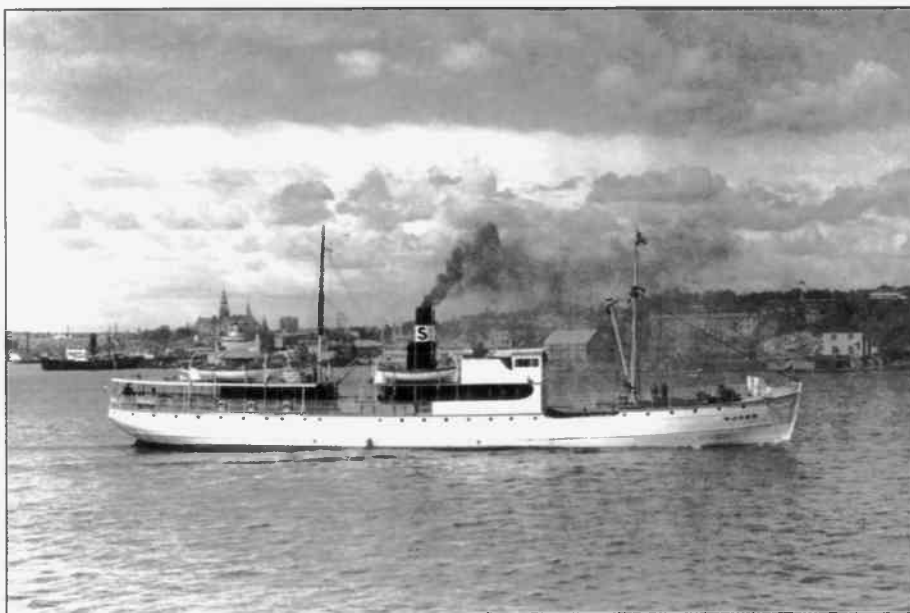
Framgångarna för Bottniska Ångfartygs-Bolaget förde med sig att flera nya ångbåtsrederier startades i städerna vid Bottenviken.

Det första av dessa var Norrbottens Ångfartygsbolag i Piteå. I denna stad kunde man relativt snabbt sälja 250 lotter à 500 riksdaler och beställa last- och passagerarångaren **Norrbotten** vid Oskarshamns mekaniska verkstad. Denna hade liksom flera andra fartyg från detta varv ett skrov av ek och furu på järnspant. **Norrbotten** anlände till Piteå i början av juni 1874, efter endast 52 timmars resa från Stockholm.

Avsikten var från början att ångaren skulle gå från Stockholm direkt till Piteå, men man lade också till Byske (Ytterstfors) som mellanstation. Ångaren fortsatte sedan från Piteå till Ersnäs och Luleå, men man anlöpte även bl a Råneå och Törefors längre norrut om tillräckligt mycket gods anmäldes.

Nästa nya rederi var Haparanda Ångbåts-Bolag, vars bolagsordning fastställdes 2 maj 1875. Det beställde en propellerångare vid Gefle Varfs AB i Brynäs, vilken sjösattes 1875 och döptes till **Norra Sverige**.

Det är något oklart vad syftet med detta bolag egentligen var, eftersom det i Haparanda redan fanns ett kustångbåtsrederi som verkar ha skött trafiken väl. **Norra**



Njord i sitt sista skick som Sveabåt. Foto Bertil Norberg 1930.

Sverige gick dock in till fler mellanstationer: både Gävle, Jättendal, Sundsvall, Umeå, Skellefteå, Byske, Piteå, Luleå, Råneå och Kalix anlöptes på vägen från Stockholm till Haparanda. Detta liknar den uppläggning av trafiken som det gamla Norrländska Ångfartygs-bolagets fartyg använde. I annonserna sommaren 1876 skröt Haparanda Ångbåts-Bolag vidare att **Norra Sverige** var "nybyggd, bekvämt och elegant inredd".

Också i Luleå växte ambitionerna. En grupp företagare bildade Luleå Ångbåts-AB, som lät bygga **Samuel Gustaf Hermelin** (vanligen skrivet **S G Hermelin**) vid Motala Varf i Norrköping. Denna ångare insattes 1876 på haparandatraden via Sundsvall, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Råneå och Kalix. Även i hennes annonser skröt man om att ångaren var "nybyggd, snabbgående, särdeles bekväm och elegant", något anmärkningsvärt eftersom namnet **S G Hermelin** senare brukade uttolkas som Sakta Går Hermelin.

Konkurrens byts mot samsegling

Det fanns nu fem rederier som trafikerade hamnarna i Norrbotten, vilket utan tvekan innebar en överkapacitet.

Luleå Ångbåts AB och Bottniska Ångfartygs-Bolaget träffade därför 1876 en överenskommelse om en seglationsförening, där intäkterna fördelades enligt vissa regler. Bottniska Ångfartygs-Bolaget hade nu sålt sin äldsta ångare **Haparanda** till Ångfartygs AB Pehr Brahe i Åbo, viket döpte om henne till **Pehr Brahe**.

År 1879 gick rederiet för ångaren **Norrbotten** också med i samarbetet, och 1884 även Haparanda Ångbåts-Bolag. Detta innebar att även **Norrbotten** fick framöver

Bolag och **Njord** av Luleå Ångbåts-AB. **Thule** gick dock på grund 29 oktober 1880, skadades svårt och fick sedan nya ägare längre söderut.

År 1884 beslöt vidare bolagsstämman för Bottniska Ångfartygs-Bolaget att ombilda detta rederi till ett aktiebolag, och 1894 bildades på samma sätt Norrbottens Ångfartygs AB för ångaren med samma namn.

En följd av samseglingen var att inte alla ångarna gick in till de mindre hamnarna mellan Luleå och Haparanda. I början av 1890-talet var det bara **Luleå** och **S G Hermelin** som anlöpte Råneå och bara **Piteå** och **Norrbotten** som gick in till Töre, medan **Nederkalix** anlöptes av alla sex ångarna.

Bottniska Ångfartygs AB beslöt dessutom 1892 att inte längre gå in till **Nederkalix kyrkostad**, vars djup bara var ca 2,5 meter, utan istället anlöpa **Karlsborg** längre ut, och de andra följde efter. I annonserna



Reklamvykort från Sveabolaget med ångaren **Norrland** och på baksidan turlistan för resorna med henne och **Thule** på traden Gävle-Karlsborg 1927.

Passagerareångarna NORRLAND och THULE
(Kapten C. A. Nordquist) (Kapten C. J. Johansson)
trafikerar sommarsäsongen 1927 linjen
Gävle - Härnösand - Luleå - Karlsborg
och vice versa
(Reservation för eventuella förändringar)

Sönd. kl. 2 e. m.	från Gävle	ank.	sönd. e. m.
eventuellt	från Sandarne		
Månd. kl. 9 f. m.	från Härnösand	från	sönd. kl. 2 e. m.
Månd. kl. 5 e. m.	från Hudiksvall	från	onsd. kl. 8 f. m.
Tisd. kl. 12.30 f. m.	ank. Sundsvall	från	torsd. kl. 8 e. m.
Tisd. kl. 12.30 m.	från Sundsvall	från	fred. kl. 7 e. m.
Tisd. kl. 8 e. m.	från Härnösand	från	fred. kl. 7 f. m.
Onsd. kl. 9 f. m.	från Örnsköldsvik	fr.	
Onsd. kl. 3 e. m.	från Nordmalång		
Onsd. kl. 9 f. m.	ank. Umeå		
Torsd. kl. 9 f. m.	från Umeå		
Torsd. kl. 12.30 m.	från Holmsund	från	månd. kl. 8 e. m.
Torsd. kl. 6 e. m.	från Sikeå	från	eventuellt
Fred. kl. 9 f. m.	från Skelleftehamn	fr.	månd. kl. 9.30 f. m.
Fred. kl. 12.30 m.	från Käge		
Fred. kl. 10 e. m.	från Byske		
Lörd. kl. 2.30 f. m.	från Piteå	från	sönd. kl. 7 e. m.
Lörd. kl. 11 f. m.	ank. Luleå	från	sönd. kl. 3 f. m.
Lörd. kl. 11 f. m.	från Luleå	från	sönd. kl. 8 f. m.
Lörd. kl. e. m.	ank. Karlsborg	från	

Turlista från baksidan av vykortet ovan.

Haparanda som slutmål.

En annan följd av konkurrensen var att Norrländska Ångfartygs-bolaget beslöt att upphöra med sin trafik. **Thule** övertogs därefter i maj 1879 av Haparanda Ångbåts-

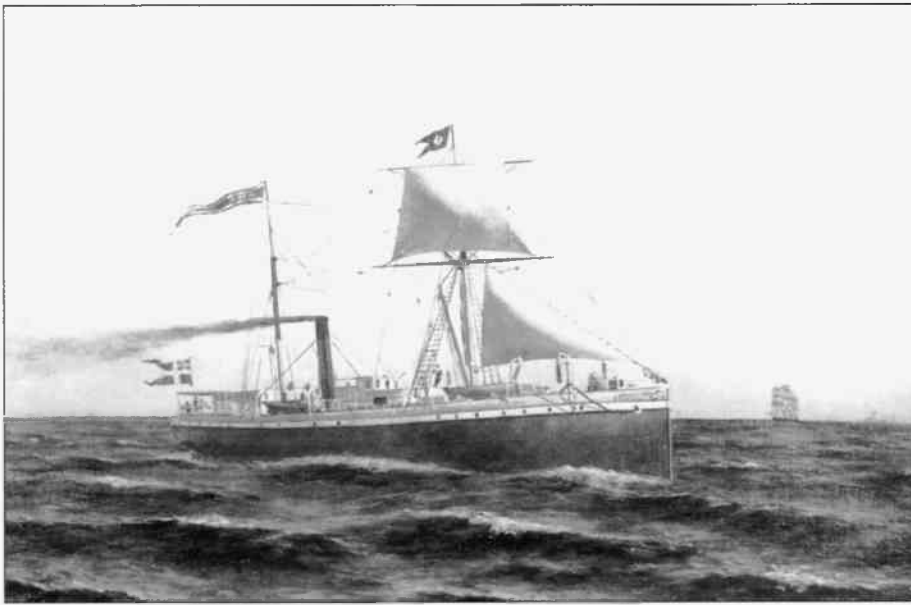
skrev man sedan oftast bara 'Kalix'.

Efter bildandet av det gemensamt ägda Ångfartygsföreningens AB, som 1894 lät bygga den grundgående **Haparanda** vilket jag avser berätta om i en annan artikel, prövade man t o m att låta **Njord** och **Luleå** vända redan i Haparanda med passning till **Haparandas** turer, men det var bara ett tillfälligt experiment.

Haparandatrafik från andra norrlandsstäder

Utvecklingen av skogsindustrin hade nu tagit fart, och några rederier i andra norrlandsstäder började nu bedriva trafik till Haparanda och de andra orterna här i norr.

Ett kortvarigt försök gjordes av den lilla ångaren **Wilhelm Röhss**, som ägdes av Ångfartygs AB Blixt och sommaren 1889



Ångaren Luleå i ett tidigt utförande. Foto ur Arne Sundströms samlingar.

sattes in på traden Sundsvall–Haparanda via bl a Luleå, Råneå, Töre och Kalix. Hon var byggd på Göteborgs mekaniska verkstad 1872 för trafik Göteborg–Arvika men hade redan 1874 kommit hit upp.

Från 1888 hade **Wilhelm Röhss** tillsammans med Ångfartygs AB Norrlands **Elias Sehlstedt** skött trafik Sundsvall-Luleå, men till säsongen 1889 hade det senare rederiet låtit bygga en ny ångare, **Norrland**, för denna trad. Från 1890 valde man dock att inte låta någon av de tre ångarna gå längre norrut än till Luleå, men 1895 fick **Norrland** göra ett nytt och mera lyckat försök med trafik Sundsvall-Haparanda via bl a Töre och Nederkalix. Detta ledde till att hon från 1897 insattes i reguljär trafik på denna trad.

Nästa satsning gjorde Ångfartygs Ab Trafik i Gävle, som 1893 satte in den på O A Brodins varv nybyggda ångaren **Nordkusten** på linjen Gävle-Haparanda via en rad mellanstationer, bland annat Luleå, Kalix och Haparanda. Rederiets äldre ångare **Gestrikland** fick de andra söndagarna gå Gävle-Töre via bland annat Luleå och Råneå. Denna satsning misslyckades dock. Året därpå såldes **Nordkusten** till Finland, och **Gestrikland** fick återgå till den trafik hon tidigare skött med turer från Gävle till Luleå varje söndag.

Ny konkurrens från järnvägen

Utbyggnaden av Norra Stambanan pågick i rask takt under 1880- och början av 1890-talet, och 1894 var hela sträckan upp till Boden färdig. Där passerade sedan 1888 malmbanan Gällivare-Luleå, vilken också öppnats för persontrafik 1891, så i fortsättningen kunde man färdas med tåg hela sträckan Stockholm-Luleå.

Redan före sekelskiftet hade styrelsen för Luleå Ångbåts AB fått i uppdrag att

försöka sälja rederiets ångare **S G Hermelin** och **Njord**, eftersom utdelningen på aktierna bara uppgick till blygsamma 4%. På bolagsstämman 1903 tvingades man t o m redovisa att seglationen 1902 gått med förlust. Detta berodde dels på att sommaren var kall och blåsigt och dels på osund konkurrens från ångaren **Galatea**. Även de följande åren var i regel förlustår, och 1908 beslöt man sälja **Njord** och **S G Hermelin** till ett nybildat konsortium, vilket ledde till att de övertogs av det nya Ångfartygs AB Norra Sverige.

Även Bottniska Ångfartygs AB hade ett förlustår 1902, vilket förstärktes av ett haveri för ångaren **Piteå**. Året därpå hade man däremot en hygglig vinst, och även de följande åren t o m 1907 gav **Piteå** och **Luleå** skapliga överskott.

Ett rederi som redan 1904 lade ner sin haparandatrafik var Norrbottens Ångfartygs AB, som detta år sålde sin ångare **Norrbotten** till ett konsortium i Luleå. Hon övertogs senare av Rederi AB Norrbotten i Piteå.

Under denna tid tillkom några nya tilläggsplatser. Från ungefär 1904 anlöpte **Piteå** vissa år någon av Seskarös hamnar Granvik och Sandvik, och 1906 gick **Njord** in till den betydande träindustriorten Båtskärsnäs.

Över till Sveabolaget

I början av 1911 började ledningen för Stockholms Rederi AB Svea underhandla med de norrländska rederierna om att överta deras fartyg och trafik. Man kom snabbt överens med Bottniska Ångfartygs AB om att ta över dess ångare **Piteå** och **Luleå**, med Haparanda Ångfartygs AB om att överta **Norra Sverige** och med Ångfartygs AB Norra Sverige att **Njord** och **S G Hermelin** också skulle bli Sveabåtar. Även

ångaren **Norrbotten** förvärvades från Rederi AB Norrbotten.

År 1914 övertog Stockholms Rederi AB Svea även ångarna **Norrland** och **Elias Sehlstedt** från Ångfartygs AB Norrland, där **Norrland** hade fortsatt att gå Sundsvall-Haparanda.

Tågtrafik till Haparanda blev knäcken

Järnvägens fortsättning vidare mot Haparanda dröjde rätt länge, men år 1902 var rallarna framme vid Morjärv vid Kalix älv och till Karungi nådde spåren först år 1914. Liksom i andra delar av landet hade Järnvägsstyrelsen valt att dra fram Stambanan en bra bit från kusten, främst av försvarsskäl. Detta gjorde att det inte var särskilt lätt att ta tåget mellan även närliggande kuststäder som Piteå och Luleå, vilket gjorde att ångbåtstrafiken dit inte slogs ut omedelbart av järnvägstrafiken, och sista sträckan ner till Haparanda skulle egentligen inte öppnas för reguljär trafik förrän något år därefter.

Ännu 1914 skötte därför Stockholms Rederi AB Svea reguljär ångbåtstrafik till Haparanda tre gånger i veckan med **Piteå**, **Luleå**, **Norra Sverige**, **S G Hermelin** och **Njord**.

Krigsutbrottet förde dock med sig ett tryck att få järnvägen klar snabbare än planerat, och den 16 juni 1915 öppnades provisorisk tågtrafik till Haparanda. Detta år gick bara två ångare, **S G Hermelin** och **Njord**, reguljärt på linjen Stockholm-Haparanda. Sveabolaget hade dessutom satt in **Elias Sehlstedt** på traden Luleå-Haparanda via Råneå, Töre, Nederkalix, Karlsborg, Båtskärsnäs och Seskarö.

År 1916 var sista trafikåret för stora kustångare på traden till Haparanda. Då fick ångaren **Vesternorrland** göra en del turer hit upp ända från Stockholm via bl a Luleå, Råneå, Töre, Karlsborg, Båtskärsnäs och Seskarö, och **Elias Sehlstedt** gick Luleå-Haparanda men bara t o m 1 juli.

Under resten av första världskriget fick Luleå vara sluthamn för Sveabolagets trafik, men 1918 utökade man denna med en expresstur direkt hit från Stockholm med **Södra Sverige**, och i annonserna påpekades att det gick att genomteckna gods även till stationer norr om Luleå.

Sträckan Luleå-Haparanda trafikerades nämligen varje år från 1894 t o m 1930 med hjulångaren **Haparanda**, men den trafik som hon och andra mindre fartyg skötte här längs kusten får jag berätta om en annan gång.

Efter kriget återupptogs trafik upp till en av hamnarna i norra Bottenviken, Karlsborg, dit man kunde resa från Gävle via alla norrlandshamnarna ännu 1927, med **Norrland** och **Thule**. ■



Hamnen i Landskrona en vårdag. *Bore* har ångan uppe. Några studenter står i fören. Vykort ur Bertil Söderbergs samling.

Trafiken till Hven med maskindrivet tonnage

Av Lennart Petersson

Den reguljära trafiken till Hven med maskindrivet tonnage inleddes den 13 april 1876 med ångslupen *Svea*. En viss trafik, lustturer, hade förekommit redan mellan åren 1838–1840 med ångslupen *Landskrona*, men med *Svea* inleddes den reguljära trafiken. Låt oss nu bege oss ut på en resa i tiden. Från 1870 till 1999 med ånga och diesel till Hven.

1800-talet

Svea byggdes på Landskrona Nya Mekaniska Verkstads AB i dess verkstad i Kvarteret Gräset, där *Tempo* nu ligger. Vid sjösättningen drogs hon på rullar genom gatorna ned till Nyhamn där hon sjösattes. *Svea* redades av ett aktiebolag vars stiftare var hamnmästare A.P. Möller, kolhandlare J.M. Ohlsson, varvsdisponent Wilhelm Olsson, trävaruhandlare J.M. Hjort, byggmästare P. Avenstrup, lotsälderman F. Månsson, telegrafexpeditör P. Weberg och C. Thestrup.

Rederiet gick med förlust och när pannan i *Svea* år 1880 behövde bytas, utlystes en offentlig auktion på fartyget. Auktionen hölls på Stadshotellet den 22 maj kl 13.30. Lägsta bud var satt till 2 750 kr och ingen bjöd över detta, varför rederiet återtog fartyget och beslöt att byta pannan och utföra diverse andra reparationer för totalt 7 500 kr.

Svea fortsatte med Hventrafiken i ytterligare 10 år. Den 22 maj 1890 såldes hon till Norrtelje Ångslups AB för 5 000 kr.

Efter *Sveas* försäljning hyrde S:t Ibbas kommun in ångfartyget *Axel* från Malmö för att ombesörja trafiken till Hven. *Axel* var byggd år 1882 i Kristinehamn och ägdes av Malmö Bogser AB. Hon var på 9 nettoton och maskinen utvecklade 20 hk. Enligt *Axels* turlista för år 1890 utförde hon på tisdagar, torsdagar och lördagar en tur på morgonen och en på eftermiddagen. Under sommaren utförde hon även turer på söndagar och extraturer arrangerades vid tex torgdagar i Helsingborg. Biljettpriset till Landskrona var 50 öre för enkel tur, och 75 öre tur och retur. Post och färskvaror transporterades även med *Axel* mot särskild avgift.

Vicekonsuln F. Hansson, som även var ordförande i hamnstyrelsen, yrkade i februari 1897 i en motion till stadsfullmäktige

att staden tecknade 25 000 kr i ett under bildande varande aktiebolag vars syfte var att inköpa en isbrytare till Landskrona. I en insändare i Landskrona Tidningen-Correspondenten påpekade signaturen E. G. att:

”Och den tanken är väl icke heller förmäten att trafiken på Hven skulle kunna upprätthållas af en Landskronabåt? Vi sågo nyligen hurusom den här stationerade lilla Malmöångaren icke kunde rå med att frakta halfva antalet af de passagerare som i anledning af en festlighet å Hven ville öfver till Tychos ö, utan en Helsingborgsångare passade också på att vid tillfället göra ett godt kap.”

Vicekonsul Hanssons motion översändes till hamnstyrelsen för yttrande och hamnstyrelsen föreslog att staden i egen regi inköpte en bogserbåt och isbrytare inredd även till passagerartransport.

Detta blev även stadsfullmäktiges beslut och hamnstyrelsen fick i uppdrag att anskaffa ritningar och kostnadsförslag. Fartyget beställdes vid Göteborgs Mek Verkstad till en kostnad av 72 000 kr.

Tisdagen den 18 april 1899 gick ångfartyget *Bore* ut på provtur i Göteborgs skär-

gård. Med ombord var bl a Landskronas hamnkaptén L. Jacobson och **Bores** blivande befälhavare Fr. Brandberg. Landskrona Tidningen-Correspondenten meddelade att:

”Bores dimensioner äro längd 77 fot, bredd 18 fot 6 tum och djupgåendet 7 fot 6 tum. Maskinen utvecklar vid normal gång 200 ind hk med en kolåtgång af 0,75 kilogram per hk och farten var härvid 9,6 knop. Vid forcering uppnåddes en maskinstyrka af 280 hk och farten blef dervid 10,5 knop, en ganska stor hastighet för ett så kort och brett fartyg.

Fartygets skrof är särskilt starkt byggt, då ångaren ju skall användas till isbrytning. Under provturen förmärktes knappast någon skakning, oaktat maskinen gjorde 180 slag i minuten.

Inredningen utgöres af en större salong akterut under däck samt hytter för befäl och manskap förut.

I egenskap af bergningsångare är Bore försedd med en kraftig centrifugalpump som kan lemna 400 tons per timme, samt en barlastpump om 7 tons vattengifningsförmåga.”

S:t Ibbs kommuns kontrakt med Malmö Bogser AB gällde t o m tillfället då det varit konkurrens på linjen.

Trafiken till Hven i hamnstyrelsens regi

S:t Ibbs kommun skrev nytt kontrakt med Landskronas hamnstyrelse om trafiken till Hven och den förste januari 1900 övertog **Bore** trafiken mellan Landskrona och Hven.

Hamnstyrelsen erhöll förutom frakt- och biljettinkomsterna även ett bidrag om 1 500 kr per år för trafiken av S:t Ibbs kommun samt postbefodringsavgift på 1 200 kr från Postverket.

Det praktiska arbetet med gods och passagerare utfördes av skeppshandlare A.P. Andersson, som utsågs till kommissionär med först 1 och sedan 2 % av bruttointäkten. År 1916 avsåde sig A.P. Andersson kommissionärskapet vilket övertogs av hamnkaptén, som hade sysslan vid sidan om sitt ordinarie arbete. År 1937 övertog hamnkantoret arbetet.

I Bäckviken, som då var privatägd, anställdes hamnfogden Gustaf Weberg som trossförare och ansvarig för godset av Landskrona hamnstyrelse mot en årlig lön av 100 kr. Sedermera höjdes lönen och Gustaf Weberg efterträdades av sin son Ivar Weberg som i sin tur ersattes av sin son Ingvar Weberg. Under 1980-talet var Bengt Persson hamnfogde. Då trafiken övergick till Ventrafiken AB och bedrevs med bilfärja avskaffades hamnfogdesysslan i Bäckviken. Det praktiska arbetet i hamnen utförs nu av Bäckvikens Intresseförening

och främst av Ingvar Webergs son Caj-Ingemar och hans son Herman. Sedan Bäckvikens hamn byggdes har så gott som hela tiden varit en Webergare som hamnfogde.

Redan i mars månad år 1900 avskedades befälhavaren F. Brandberg. Enligt en insändare från ett antal Hvenbor i Landskrona Tidningen-Correspondenten så förnekades det att kaptén under sin tjänsteutövning varit onykter utan att han i stället var en mycket ansvarskännande och pålitlig person, som vunnit stort förtroende på Hven. I nästa nummer av Landskrona Tidningen svarade hamnstyrelsen att avskedandet berodde på att Brandberg under sin tjänsteutövning ett antal gånger kolliderat med kajen både i Landskrona och i Bäckviken, grundstött med fartyget utan att meddela detta till styrelsen samt att många klagomål om bristande snygghet på fartyget nått hamnstyrelsen.

Bore utförde även bogseringar och hamnstyrelsen inköpte år 1900 en ångslup för att avlasta **Bore** i Hventrafiken och för att bogsera mudderverkspråmar m m för hamnen. Ångslupen **Oscar** inköptes i Kristiania och fartyget var byggt år 1895.

År 1906 skriver hamnstyrelsens ordförande, Carl August Petersson i en skrivelse till fullmäktige att:

”Enär ångslupen **Oscar** numera är af den beskaffenheten att hamnstyrelsen inte vågar låta den göra turer i öppna sjön och den således ej kan uppehålla Bores turer till Hven de dagar då sistnämnda båt årligen måste upptagas å slip samt då den samme hvar sexveckodag har pannrensning, har under sista tiden dryga belopp måst utgifvas för att kunna uppehålla

förbindelsen med Hven. Denna trafik förorsakar visserligen förlust för båtarna men är af sådan betydelse för samhället att den ovilkorligen måste ordentligt vidmakthållas.”

Av skrivelsen framgår det att staden årligen hyr in fartyg till Hventrafiken för ca 1 200–1 500 kr. Hamnstyrelsen vill sälja **Oscar** och i dess ställe inköpa en mindre bogserbåt, lämplig till bogsering, med passagerarinredning för trafiken till Hven och även utrustad som brandspruta. Man hade tagit in anbud från Kockums och Göteborgs Mek Verkstad på ett lämpligt fartyg.

Efter ett antal remissrundor till bl a brandstyrelsen beslöt stadsfullmäktige att bemyndiga hamnstyrelsen att sälja **Oscar** till bästa pris och att hos Göteborgs Mek Verkstads AB beställa en bogserbåt med passagerarinredning och utrustad med brandsläckningsutrustning. Fartyget döptes till **Ran**.

År 1906 blev det dagliga turer även vintertid. Men posten transporterades som tidigare endast två dagar per vecka på grund av en tvist om vem som skulle transportera posten till båten. Hamnen ansåg att Posten skulle avlämna posten ombord på båten, Postverket ansåg att posten skulle avhämtas på poststationen.

År 1910 begärde hamnstyrelsen förhandlingar med postverket som inte ville förhandla så länge det fanns ett gällande kontrakt. Hamnstyrelsen sade då upp kontraktet med S:t Ibbs kommun om transporten och ombad i en skrivelse kommunen att säga upp sitt kontrakt med Postverket. Ett nytt kontrakt om daglig postbefodran förhandlades sedan fram.

Det ursprungliga transportkontraktet



Bogserbåten **Bore** byggdes 1899 på Götaverken. Förutom att vara bogserbåt gick hon i hamnens trafik till Hven och hon vikarierade även på kommunens trafik till Köpenhamn. Sommartid spände man upp ett tätt över akterdäck till skydd för passagerarna. Arkiv L Petersson.

med kommunen sades upp år 1908 och ett nytt kontrakt förhandlades fram.

Vid krigsutbrottet 1914 inställdes omedelbart en daglig tur till Hven inför risken av kolbrist.

Den äldsta bevarade frakttaxan för Hventrafiken är från år 1915. Ur den kan man se att det t ex kostade 25 öre för en säck mjöl, 50 öre för ett fat olja, 20 öre för en säck gödning. En gris kostade 50 öre och en häst 5 kr och samma kostnad drabbades släkten av om en Hvenbo dog på fastlandet och liket transporterades till Hven.

År 1917 inskränktes trafiken till fyra dagar per vecka på grund av kraftigt höjda kolpriser. Men då mejeriet på Hven brann ned, inkom en skrivelse från Is- och Ångmejeriet i Landskrona om att **Ran** måtte gå de tre dagar då inte **Bore** gick för att transportera mjölken till Landskrona. Mejeriet var villigt att erlægga 5 kr i frakt per tur. Hamnstyrelsen biföll ansökan trots att kostnaden var 15 kr per resa. Man räknade med att få in resterande på gods och passageraretransport.

På hösten 1917 höjde Hamnstyrelsen ensidigt gods- och passagerartaxan med 50 %. S:t Ibbs kommun protesterade men förklarade sig villig att diskutera en smärre höjning. Hamnstyrelsen sade upp kontraktet och begärde förhandling om ett nytt kontrakt.

Kontraktförslaget från hamnstyrelsen översändes till kommunen samt den nya, med 150 % höjda godstaxan. S:t Ibbs kommuns förhandlingsdelegation, M. Nelander, A. Alm, P. Christensson och Conrad Betzholtz förhandlade från underläge. Man lyckades dock få igenom att **Ran** på försök skulle trafikera Kyrkbacken en dag per vecka. Försöket påbörjades 3 juli 1918 och avslutades den 2 oktober samma år.

Under 1930-talet inkom det klagomål



Även lille **Ran** byggdes på Götaverken. Dess offert var betydligt lägre än Kockums. Arkiv L Petersson.

från både S:t Ibbs kommun och Landskrona Handelsförening på bl a godshandteringen på **Bore**, på att salongen på **Bore** var ostädad och framförallt på att **Ran** ofta sattes in i trafiken även vintertid. Detta var till stort men för handelsidkarna i Landskrona. Hamnstyrelsen tillsatte en kommitté för att utreda frågan om ytterligare ett bogserfartyg.

Till septembermötet år 1938 med stadsfullmäktige hade det inkommit en skrivelse från hamnstyrelsen:

”Det har under de senare åren blivit allt mera uppenbart att hamnens nuvarande båtbestånd, vilket utgöres av bogserbåtarna **Bore** och **Ran**, icke förmår att på ett tillfredställande sätt uppehålla den trafik, som med dem skall utföras, d v s bogsering inom hamnområdet samt förbindelsen mellan Landskrona och Hven.”

Det framgår av skrivelsen att **Ran** är för liten till bogsering och även för liten till Hventrafiken.

Hamnstyrelsen hade tagit in preliminära anbud från Öresundsvarvet på en bogserbåt av samma typ som varvet nyligen levererat till Norrköping och Göteborg. Bogserbåten blev 23 meter lång, bredden är 6,2 meter och djupgåendet 2,6 meter. Fartyget framdrevs av en dieselmotor på 450 hk och kunde ta ca 160 passagerare, varav ca 100 under tak. Kostnaden blev ca 220 000 kr.

Från Gustavsson och Söners Skeppsvarv hade man fått ett anbud på en liten motorbogserare till att bogsera mudderprämar och utföra smärre bogseringar inom hamnen. Fartyget byggdes i trä, blev 12 meter långt och framdrevs av en råoljemotor på ca 80–100 hk. Det utrustas även som flodspruta. Kostnaden för ett sådant fartyg blev ca 30 000 kr. Vid oktobermötet beslöt stadsfullmäktige att tillstyrka att dessa fartyg beställdes. Man anslog 225 000 kr och resterande kostnad skulle täckas av reserverade medel på ca 16 000 kr samt vad man fick in vid **Rans** försäljning.

Tidningen Arbetet arrangerade en pristävling om namnet för de nya fartygen. Segrade gjorde förslagen **Hven** för det stora fartyget och **Gräen** för det lilla. Tyvärr så accepterade inte Landskrona Stad den hävdvunna stavningen utan namnet blev **Ven**.

Ran utbjöds till försäljning.

Andra världskriget 1939

Vid krigsutbrottet beslöt man att tills vidare behålla **Ran**.

Detta visade sig vara klokt eftersom **Bore** vid krigsutbrottet rekvirerades av marinen och utrustades som hjälpkanon-



Bäckvikens hamn på Hven. Vykort ur Bertil Söderbergs samling.

båt och sattes in i neutralitetsvakten. **Ven** var dieseldriven och man fick snabbt problem med att få olja. Under isvintern 1939–1940 fick **Ven** verkligen bekänna färg som isbrytare. Förutom att ombesörja den p g a kriget krympta trafiken till Hven, var hon flitigt anlitad som isbrytare. Hon var bl a i Köpenhamn och assisterade in det infrusna kolfartyget **Weichsel** till Landskrona. På den tiden var kol det stora bränslet och Landskrona hade på grund av isen inte fått in någon kol på länge. Kolhandlarna hade börjat sopa sina upp-lag för att ta tillvara det sista kolstoffet berättas det.

Den 12 februari 1940 assisterade **Ven** och isbrytaren **Valkyrian** in ångaren **Etna** till Landskrona. Därefter var hamnen, med undantag av trafiken till Hven, stängd till den 8 mars då motortankern **Alfred Olsen** ankom.

Under tjänst som hjälpkanonbåt i neutralitetsvakten gick **Bore** den 25 november 1940 på grund vid Barsebäck. Fartyget vattenfylldes men bärgades den 29 och bogserades till Kockums för reparation. **Bore** var inkallad under hela kriget.

Under kriget skars trafiken till Hven ned så att man gjorde dubbelturer endast onsdagar, lördagar och söndagar. **Ran** skulle i största möjliga utsträckning sättas in i trafiken. I augusti 1940 drogs all tilldelning av olja till bogserbåtar in varför **Vens** trafik beskars ännu mer. Senare samma år erhöll **Ven** 500 liter olja per månad. På grund av risken för drivminor utfördes inga turer under mörker. Biljettpriset höjdes den 1 januari 1941 till 1 kr per enkel resa.

Tidigt 1941 erhöll man 5 000 liter olja. Ytterligare olja detta året kan inte påräknas meddelade myndigheterna, varför dubbel-



Då Ven kom, 1939, var hon ett under av komfort. Tänk att kunna sitta skyddade för väder och vind. Fotot är från andra världskrigets tid, därför den svenska flaggan på sidan. Arkiv L Petersson.

turen på onsdagar ströks. Hamnstyrelsen begärde att **Bore** återlämnades från marinen och att militärerna själva ombesörjde sina transporter till Hven. Om detta tog skruv eller om försörjningsläget ljusnade är ovisst men man erhöll extra oljetilldelning för sommartrafiken.

År 1942 ansökte man om extra tilldelning av olja. Finns inte, men ni kan få motorfotogen svarade myndigheterna. Efter en utredning om att det gick att bygga om **Vens** motor till drift med motorfotogen ansökte man om största möjliga tilldelning. Motorfotogenen är slut blev svaret.

En tur till Hven under gång i is drog 200

liter olja mot normala 80 liter. Man övervägde att skära ned trafiken ytterligare under vintern 1942 och eventuellt lägga upp **Ven**. Då lyckades S:t Ibbs kommun utverka 1 500 liter olja och trafiken räddades. **Ran** utförde turerna även vintertid då isförhållandena så medgav.

År 1944 byggdes **Ven** om till drift med tjärolja (En blandning av terpentin och tjära.). På grund av tjäroljedriften kunde **Ven** i större utsträckning än tidigare sättas in i trafiken. Hamnstyrelsen beslöt att tills vidare köra två dubbelturer per dag.

Efterkrigsperioden

S/s **Ran** såldes år 1946 till Groggbolaget i Stockholm. Hamnen hade nu de två stora bogserfartygen **Bore** och **Ven** samt den lilla **Græn**.

Vid fastställandet av sommartidtabellen år 1946 hade man mycket att ta hänsyn till. Först kolliderade önskemålen från som-margästerna att ta sig till Hven med Öre-sundsvarvets behov av bogsering. Efter löftet att i största möjliga utsträckning använda **Bore** i Hventrafiken var varvet nöjt. S:t Ibbs kommun påpekade att den föreslagna turlistan passade dem som kom med tåg och skulle till Hven, inte dem som kom från Hven och skulle vidare. Även tidningen **Arbetet**, då middagstidning, hade synpunkter eftersom tidningen inte hann med sista båten till Hven. det var som synes många olika önskemål som skulle uppfyllas.

År 1947 lades mejeriet på Hven ned och mjölken transporterades till Landskrona. Lastningstiden på Hven för morgonturen måste därför utsträckas. Mjölkrakten fastställdes till 1:50 kr per 100 liter.



Samma år som Ven byggdes Græn. Hon användes då och då i trafiken till Hven, främst på en sommarlinje till Kyrkbacken. Arkiv L Petersson.

För passagerartrafik med **Gråen** inköptes år 1948 ett solsegel och stöttor till detta. Då tegelbruket på Hven lades ned måste många Hvenbor söka arbete i Landskrona. S:t Ibbs kommun begärde att en tidig avgång sattes in för att transportera dessa till Landskrona. Styrelsen beslöt att låta **Gråen** ombesörja turen på försök mot att S:t Ibbs kommun garanterade en intäkt av 25 kr per tur. Försöket upphörde efter 3 månader på kommunens förslag.

År 1950 sade hamnstyrelsen upp det sedan år 1918 gällande kontraktet om Hventrafiken. Ett nytt kontrakt förhandlades fram med kommunen och Postverket. Hamnen begärde 3 000 kr per år av postverket men fick nöja sig med 1 800.

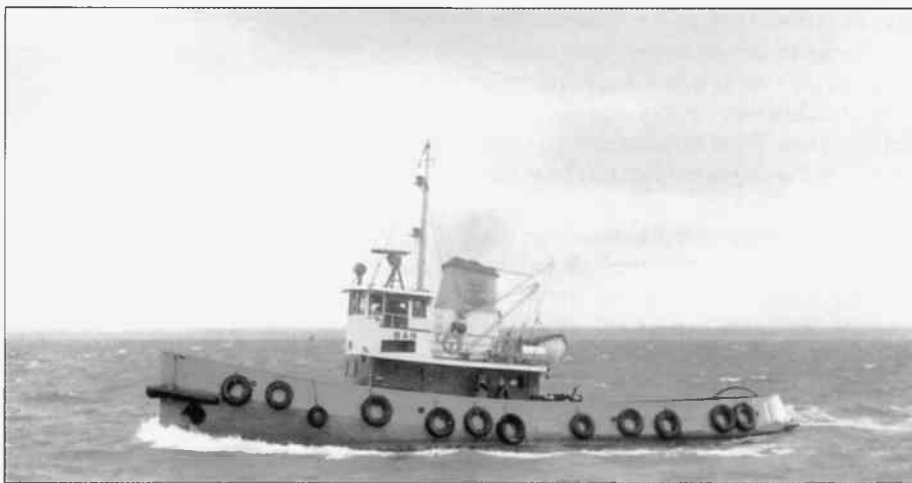
Ur frakttaxan för 1951 kan man se att det nu kostade 12 kr att transportera en häst. Ett lik kostade 10 kr och för gödningsämnen, skrot m m kostade det 60 öre per 100 kg. Lägsta avgift var 40 öre per sändning.

På stadsfullmäktiges möte i september 1951 beslöts att man enligt en insänd skrivelse från hamnkontoret skulle anslå en miljon kr till inköp av en bogserbåt samt att bygga om **Bore** från kol till oljeeldning. Enligt hamnstyrelsens skrivning krävde det allt större nybyggnadstonnaget vid Öresundsvarvet en kraftig och effektiv bogserbåtsservice. Dessutom hade trafiken till Ven kraftigt ökat och den tenderade att fortsätta öka.

Bogserfartyget beställdes vid Öresundsvarvet och var av samma typ som **Ven** men utan den passagerarinredning på däck som **Ven** hade. Kontraktets pris var 900 000 kr men med glidskala som var en vanlig beställningsform. Det slutliga priset blev 1 037 851:51 kr.

Vid leveransen år 1953 döptes fartyget till **Ran**.

Efter många års förhållande från Landskrona stads sida om att upplåta en väntsal



Store Ran i öppen sjö fotograferad av Bernt Fogelberg.

till Hventrafiken hyrdes år 1952 en f d affärslokal som väntrum för Hventrafiken. Men den glädjen varade bara ett år. Sedan hyrdes lokalen ut till Skandinavisk Linietrafik.

År 1953 började en sen tur, avgång 21.20 från Landskrona, att gå på söndagarna. Biobåten kallades den.

Efter en motion av Sigurd Hånell och en av Fredrik Åkerberg i Stadsfullmäktige år 1959 utarbetade Hamnstyrelsen ett PM om trafiken till Hven och den fortsatta bogseringen i Landskrona hamn. Ett antal förslag om modernisering av tonnaget behandlades. Stadsfullmäktige fann att alternativet att låta bygga om **Ven** till passagerarfartyg för 700 000 kr och att för 1 700 000 kr beställa en ny modern bogserbåt var det förmånligaste. **Bore** och **Gråen** skulle samtidigt försäljas.

Det var inte nog att fullmäktige beslutat. Ärendet måste utredas först. Ett antal olika förslag togs fram. Bl a att bygga om **Ven** till att kunna ta en lastbil eller två personbilar och köra i land via en klaff i aktern. För dyrt tyckte drätselkammaren. Ett för-

slag från Karlskronavarvet om en bilfärja avslogs på grund av att biltrafiken på Hven var så ringa. Hamnchefen påpekade i en skrivelse till drätselkammaren år 1961, att det inte var ekonomiskt försvarbart att klassa **Bore** år 1962. Tiden började bli knapp för att få fram nytt tonnage i tid.

Bore kolliderade den 19 juni 1961 med kajen i Kyrkbacken. Ett formstycke sprack i maskinrummet varvid ånga strömmade ut. Eldaren, Elof Hammarberg, skadades lätt och maskinisten, Jacob Rossing, skadades så svårt att han efter några dagar avled på Lunds lasarett.

Den i det första förslaget föreslagna bogserbåten beställdes vid Öresundsvarvet och var av en ny typ framtagen vid varvet. Fartyget sjösattes den 6 mars 1962 och döptes till **Bore**. Gästerna till sjösättningen transporterades till Öresundsvarvet med gamla **Bore** som dagen till ära var flaggprydd. Nya **Bore** sjösattes med hjälp av en kran eftersom den byggts på kajen av så gott som enbart lärlingar vid varvets stora lärlingsskola.

Vens ombyggnad till passagerarfartyg var klar den 15 september 1962 och samma dag gick gamla **Bore**, nu omdöpt till **Bore II**, sin sista tur till Hven. I november månad såldes hon till Danmark.

Den tredje juni 1963 påseglades **Nancy**, som låg vid Gustavssons Varv, av **Ven** på väg in till kaj. Smärre materiella skador men tre passagerare skadades av glassplitter.

Gråen byggdes för att bogsera mudderpåmar och annan mindre bogsering i hamnen. Då staden inte längre hade eget mudderverk sattes **Gråen** in i trafiken till Hven sommartid. Hon gick på Kyrkbacken och även extraturer till Bäckviken men i början av 1960-talet lades trafiken på Kyrkbacken ned. Någon bogseringsverksamhet lämplig till **Gråen** förekom inte varför hamnstyrelsen år 1965 sålde fartyget till Köpenhamn.

Den 11 september 1965 kolliderade **Ran**



Kyrkbackens hamn på Hven med många skutor. Vykort ur Bertil Söderbergs samling.



Nancy på slip i Landskrona efter kollisionen. Foto Krister Bång.

i tät dimma med **Dana Scarlett** i inseglingsrännan till Landskrona. **Ran** gick en extratur till Hven med en last byggnadsmaterial. Inga personskador men **Ran** fick en del skador i stäven.

Hvenborna begärde att en väntsal ordnades i Landskrona men stadsfullmäktige sköt frågan på framtiden.

På grund av minskande antal vanliga bogseringar såldes år 1967 **Ran** till Halmstad. Visserligen krävdes det många bogserbåtar vid sjösättningarna på varvet men det normala underlaget var för litet för två bogserbåtar. Det blev billigare att hyra in bogserbåtar från Malmö eller Helsingborg.

Bilfärjeplanerna

Under 1960- och 1970-talet utfördes det många utredningar om trafiken till Hven men ingen fann nåd inför kommunstyrelsen. För dyrt var det vanligaste alternativet. Hamnchefen och Öresundsvarvet utförde några utredningar. Fartygsentreprenader AB i Uddevalla tog fram ett alternativ. Samtliga alternativ förordade en bilfärja.

Under tiden fortsatte trafiken på sedvanligt sätt.

Under 1971 drabbades trafiken till Hven av många störningar p g a ett antal maskinhaverier på **Ven**. **Bore** fick rycka in men komforten var dålig. Hamnstyrelsen utredde problemet och lade fram ett förslag till stadsfullmäktige år 1972. Stadsfullmäktige beslöt enligt förslaget att modernisera **Ven** och att byta ut maskinen. Under vintersäsongen skulle **Ven** upprätthålla trafiken. Sommartid skulle hon få hjälp av en nybyggd passagerarbåt. Den beställdes vid Boghammars Marin på Lidingö, levererades i april 1973 och döptes till **S:t Ibb**.

Vissa transporter t ex av olja eller tyngre lantbruksmaskiner ombesörjdes även i fortsättningen av **Bore**. Hon lastade brännolja i sina eldsläckningstankar och i Bäckviken pumpades oljan över till en tankvagn. Problemet med transporter till Hven blev akut i slutet av 1970-talet då bogseringsverksamheten med **Bore** gick med stora underskott. Nya utredningar och förslag togs fram till hur trafiken skulle ordnas.

Den som offentligt 'fick stå till svars' var hamnchefen men de som sade nej var inte hamnchefen eller hamnstyrelsen. Nejsägarna satt i stadshuset.

År 1980 sålde hamnstyrelsen **Bore** till Västerås och inköpte en begagnad gods-färja som fick namnet **Backafall**. För första gången kunde man utan problem ta in lastbilar, traktorer och annat rullande gods till Hven.

Efter ombyggnaden till passagerarfartyg försämrades **Vens** isbrytande egenskaper och under isvintern 1982 befarade man att **Ven** inte kunde klara trafiken utan att man måste hyra in en isbrytande bogserbåt från Helsingborg. Om så måste ske skulle trafiken dragas ned till en tur per dag. Då **Ven** klarade av trafiken skulle tre, alternativt fyra, turer utföras. Söndagen den 31 januari togs **Ven** ur trafik p g a propellerhaveri, axeln var krökt. Fr o m den 1 februari utförde Helsingborgs Bogser **Kärnan** två dagliga turer till Hven. **Vens** reparation varade i tre veckor och kostade 194 372 kr. Chartern av **Kärnan** kostade 132 746 kr.

Den 23 augusti 1982 kolliderade **S:t Ibb** med ett pråmslöp, tre st 1 140 meter långa plastslangar. Vid torrsättningen av fartyget konstaterades skador på bl a propellar och propelleraxlar.

Hittills hade Landskrona Hamn ensam skött trafiken till Hven. Under tiden som Hven var egen kommun utgick ett årligt bidrag från S:t Ibb's kommun men i och med att kommunen inkorporerades med Landskrona Stad så fick staden täcka underskottet. Under 1970-talet uppgick detta till 250 000–350 000 kr årligen.

År 1983 övergick trafikeringen till Malmöhus Läns Trafik AB. Fartygen var fortfarande stadens och bemannades och sköttes av hamnen. Men trafiken och det ekonomiska ansvaret övergick till MLT som även uppbar statsbidrag. Hamnstyrelsen hade tidigare ett antal år sökt statsbidrag men fått avslag. Till jordbrukarna utgick vissa år fraktbidrag för deras transporter som gick med lastbåt.

År 1984 var det tid att på nytt utreda nya fartyg i Hventrafiken. CLC Marine projekterade 2 olika fartyg för trafiken.

År 1985 blev det på nytt is i Öresund. Fr o m den 13 januari drogs en daglig tur in. **Ven** skadade propellern under isbrytning i Landskrona hamn och togs ur trafik mellan den 8 och 14 februari och mellan den 14 mars till den 26 mars. På nytt hyrdes **Kärnan** in och turer ströks i tidtabellen. Det var dyrt att hyra in **Kärnan**. Helsingborgs Bogser tog ut full bogserbåtstaxa.

Av turlistans 450 turer under januari t o m mars utfördes 248 av **Ven**, 10 av **S:t Ibb**, 45 av **Kärnan** och 40 av **Backafall**. 107 turer ställdes in.

År 1986 drev man projektet att göra linjen till Hven till allmän väg. Då skulle den trafikeras av Vägverket och vara avgiftsfri.

Under sommarsäsongen gick backslaget på **S:t Ibb** sönder. Reparationskostnad 100 000 kr och John Löfström hyrdes in för att upprätthålla trafiken.

År 1987 var det på nytt is i Öresund. I januari drogs trafiken ned med en tur. Den 31 januari fick **Ven** propellerhaveri vid Pilhakens boj kl 17.45. Hon var på väg till Hven med tio passagerare. Kl 20.30 bärgades fartyget av Helsingborgs Bogser **Kullen** och bogserades in till Landskrona. Fr o m den 1 februari utfördes två dagliga turer med **Kärnan**.

Den 16 februari återkom **Ven** och gick fyra dagliga turer tom den 25 februari då turlistan följdes.

Vid reparationen av **Ven** så svetsade man på isfenor för att minska riskerna för framtida haverier. Bärgningen av **Ven** kostade 42 600 kr, reparationen 153 000 och inhyrningen av **Kärnan** 294 084 kr

I slutet av 1980-talet började man bygga nya äretrunthus på Hven och ett behov av pendlingsresor till Landskrona för de som arbetade i Landskrona, men bodde på Hven, uppstod. Nytt modernt tonnage behövdes även till den ökade turistrafiken

som bl a den nya semesterbyn medförde. Det planerades på nytt för en bilfärja. Det krävde att hamnen i både Landskrona och framförallt den i Bäckviken byggdes om. Det framlades många förslag och många var diskussionerna om hur framförallt Bäckvikens Hamn skulle byggas om. Enligt det ursprungliga förslaget skulle Bäckviken förvandlas till enbart ett färjeläge. Efter några förändringar godkändes förslaget av Hvens Byalag men inte av de bofasta i Bäckviken. De bildade Bäckvikens Intresseförening som efter många förhandlingar fick gehör för en del av sina synpunkter. Bäckviken blev inte bara en färjehamn utan det blev även plats för en del lustbåtar. I samband med ombyggnaden av hamnen revs den gamla bedetippen som använts vid utskeppningen av betor och spannmål. Det var den sista bedetippen i Skåne. Även när det gällde färjan fanns det åsikter. Kommunens ursprungliga förslag var en färja liknande de som vägverket har men med en stor passagerarinredning under vattenlinjen. Bäckvikens Intresseförenings förslag var en stor färja med plats för 4 traktortåg och med huvuddelen av passagerarinredningen över däck. Till slut blev det ett kompromissförslag som beställdes i Kolvereid i Norge. Vid sjösättningen döptes hon till **Stjerneborg**.

Gamla **Backafall** säljs 1995 till en firma i Malmö. I dess ställe inköper bolaget färjan **Dumle** från ett rederi i Brantevik. **Dumle**, som var inköpt från Norge, kom till Landskrona för att transportera byggnadsmaterial ut till den konstgjorda ön utanför Gråen. Ön är uppbyggd av gips från Supra. Nu täcktes ön med matjord och 12 vindkraftverk uppsattes.

Det var tänkt att **Dumle** skulle vara vinter- och reservfärja i trafiken till Hven. Men då **Dumle** inte får lämna hamnområdet då, som det heter, signifikant våghöjd överstiger 0,8 meter, ligger hon mest stilla.

Ventrafiken AB

Allt sedan 1899 har Landskrona Hamn haft hand om Hventrafiken. Men i slutet av 1980-talet blev det en trend att privatisera kommunal verksamhet. Så Landskrona kommunfullmäktige beslöt att privatisera Hventrafiken. Man bildade ett aktiebolag, Ventrafiken, i vilken kommunen hade alla aktierna. Bolaget övertog trafiken från den 1 juli 1990. Fartygen ägdes av Landskrona Hamn men hyrdes av det nya bolaget, som samtidigt förband sig att anställa den personal som sysslade med Hventrafiken. Det visade sig att nästan ingen av personalen önskade att följa med till Ventrafiken AB.

Under sina första år var det mycket turbulens inom bolaget. På tre år bytte man



S:t Ibb trafikerade Helsingborg under några år. Här lämnar hon staden för sin resa till Hven. Foto i Helsingborg den 29 juni 1966 av Krister Bång.

VD lika många gånger. Nu går det lite lugnare till, den nuvarande har suttit i fem år.

Ventrafiken driver trafiken till Hven på uppdrag av och med bidrag från Läns- trafiken. Trots detta går inte bolaget ihop utan kommunen får gå in med ytterligare bidrag.

Från och med 2001 skall trafiken till Hven övertagas av Läns- trafiken och lämnas ut på anbud.

Man driver åretruntrafik mellan Lands-

krona och Bäckviken med färjan **Stjerneborg**. Reservfartyg är **Dumle**, passagerarfartyget **S:t Ibb** och det kraftiga passagerarfartyget **Ven**. Denna skall framförallt användas vintertid på grund av sina isbrytaregenskaper.

Under 1993 utökade man trafiken genom att sommartid gå från Helsingborg till Bäckviken med **S:t Ibb**. En trafik som lades ned efter några år.

(Fleetlist över fartygen i nästa nummer av Läns- pumpen.)



Stjerneborg skulle bli det stora lyftet. Omtalad var hon, och förväntningarna var stora. Vad kom? Jo ett stort fuskbygge som det tog många år att göra båt av. Foto L Petersson.

På nästa sida följer fjärde och sista avsnittet av Åke N Williams 'Ångaren'



Tänk om mannen i informationskiosken på Grand Central menade lokal tid när han sa att tåget skulle gå klockan tio! Utroparen i Albany hade ju sagt lokal tid!

Jag funderar snabbt på vilka konsekvenserna blir om jag missar tåget som är det sista för dagen.

Det var bestämt att **Mirafjord** skulle avgå tidigt på söndagsmorgonen.

De finns ju ingen chans å hinna upp till Albany!

Inte ens me första morrontåget! Jag kommer å missa båten!

JAG BLIR AKTERSEGLAD!

Alla dessa hemska utsikter skriar inom mig under ett par sekunder.

Omedelbart efteråt infinner sig en annan fråga: Vart ska ja ta vägen under natten här i New York om ja tar ett morgontåg? Å chans på att dom väntar på mej me båten där uppe i Albany!

Knappast troligt att de skulle ge sig till tåls. Inte flera timmar i alla fall! De skulle naturligtvis tro att jag hade passat på att rymma.

Efter en kort stund börjar jag springa. Hur mycke tid har ja på mej? Bara knappt tjugo minuter. Kanske ja klarar de!

Knuffar till människor till höger och vänster under min vilda färd nerför avenyn. Rundar hörnet till 42:a gatan i ilfart. Inte fullt så mycket folk där så jag kan öka farten till som man springer sextio meter i skolan. Det har jag alltid haft en fin tid på, mest av ursinnig vilja. Den kommer väl till pass här.

Klockan utanför Grand Central Station visar fem minuter i nio, järnvägstid, när jag kommer störtande in genom de stora portarna in i den väldiga hallen.

Hur ska ja hitta till rätt tåg då? Hallen är ganska tom på folk så här sent. Dessutom är det lördagskväll. Därför är det raka spåret för mig när jag spurtar fram till informationskiosken mitt i hallen.

Herregu! Måste ja verkligen ställa mej i den här kön för å få reda på vilket spår tåget ska avgå från? De e du tvungen till, svarar jag mig själv. De finns ingen chans å komma till rätt plattform annars!

Kön till informationsdisken är inte lång men minuterna håller på att ta slut. Klockan på taket ovanför informationskiosken visar precis nio när jag når luckan.

"T-r-a-c-k t-h-i-r-t-y-s-i-x", säger gubben bakom disken, oändligt långsamt.

Jag rusar till öppningen med "TRACK 36" ovanför, ilar nedför trapporna till spåren. Grinden till plattformen är stängd och ett par svarta män går masigt därifrån, den ene med nycklar i hand. Jag gestikulerar ivrigt att jag vill med tåget.

Faktiskt går inte mannen med nycklarna

tillbaka och låser upp för mig. Jag rusar till sista vagnen och hoppar på. Sekunden därefter går tåget igång.

Amerikanarna är i alla fall ett vänligt folk, tänker jag hastigt. Åtminstone de svarta.

Alltså är detta det tåg jag skulle ta. Jag hade således rätt i mina senkomna misstankar att det var lokal avgångstid jag hade fått. Mer tänker jag inte på det. Nu får jag sätta mig ner och hämta andan efter allt flåsande.

Jag ställer mig strax i fönstret som jag vevar ner. Mitt obändiga intresse för tåg och spår och bangårdar tar överhanden över tröttheten. Jag lutar mig ut för att se så mycket som möjligt.

De e ju för sjutton en hel rangerbangård här nere i underjorden! Och ytterligare en våning under finns det också en bangård, förstår jag. Jag ser nämligen flera sidospår på bangården som sänker sig nedåt till en lägre nivå.

Tåget kränger sig igenom en massa växlar. Stolpar och stöttor står farligt nära där tåget går fram. En signalstolpe snuddar vid mitt huvud och jag blir försiktigare.

Snart kommer vi upp ur underjorden. Dagsljuset har försvunnit men svagt upplysta gator kan man se. Husen är bara svarta siluetter. De e annat än Broadway!

I mörkret ser inte Harlem fullt så hemska ut som i dagsljuset.

Bunkring om natten

När jag går ombord på **Mirafjord** framåt tvåtiden på natten efter besöket nere i New York City sitter den gamle vaktmannen på sin pall och sover. Men han vaknar tvärt av det lilla ljud jag åstadkommer när jag kommer uppför landgången.

"Had a good time down there?" frågar han vänligt.

"Yes, thank you!"

Vaktman är vi tvungna att ha dygnet runt så att inte Oskarshamn kan smita iland. Hans sjöfartsbok är och förblir borta. Så länge den är försvunnen får han inte sätta sin fot i Amerikas Förenta Stater

Det är synd om Oskarshamn. Med tillkämpat lugn sitter han under hela sin fritid ombord på en lastlucka och tittar med sorgsen min på oss som går iland och kommer ombord.

I hytten ligger Suit och sover. Jag ser en skymt av honom genom kojgardinerna i halvmörkret. Han är tack och lov av den typen att han sover ljudlöst. Inte ett susande en gång. Därför är jag tvungen att se in i kojn om han verkligen är inne.

Det blir avgång senare på söndagen. Jag hade nog hunnit till båten även om jag hade missat tåget i New York City på

lördagskvällen och tagit första tåget på söndagsmorgonen. Men då hade jag förstås under natten fått sälla mig till uteliggarna i staden.

Uteliggarna gör iordning sina kyffen företrädesvis i bankentréerna, utanför ytterdörrarna förstås, som på kvällarna är nedsläckta och folktomma.

Många banker ligger lite bortanför Broadway och Femte avenyn. Under dagen är det fullt av människor där dessa banker är belägna men på kvällen är det tomt. Under mina sista timmar i New York City hann jag se lite av dessa människor när de började etablera sina nattläger.

Under uppehållet i Albany har maskinens tre stora vevlager tagits ned och skavts in så att det inte skall bli varmgång mer. Detta sker med hjälp av skavstäl som man jämnar till vitmetallen i lagret med. Även mellanläggen mellan lagerhalvorna kan ändras så att lagret inte 'kniper' i lagergången.

Det får heller inte vara glapp i lagret för då stöter det i gången. Lagret kan på så sätt bli fördärvat. Allt det där är knepiga saker som jag är säker på att chieffen behärskar, bara han klarar av den hemska värmen i maskin.

Vid avgången från Albany saknas sex man. De har rymt. Bland dem som avvikit är Tattaren och Polisen. Det är nog ingen som saknar dem, i alla fall inte jag. Det blir förstås färre 'hands on deck'. När vi gör loss från kaj får både andre och tredje styrman själva utföra det arbete de i vanliga fall ger order om.

Salongsuppassaren har också rymt så stuerten får sköta salongen med upppassning och disk. Salongsuppassaren är en smart typ; han klarar sig nog. Men hur kommer det att gå för Engblom, som också har rymt? Han är ju inte skrivkunnig och förmodligen inte läskunnig heller. Jag hade vid ett tillfälle ombord sett hur han bad en av matroserna läsa upp för sig vad som stod på ett papper han hade fått.

Chieffen, som på ett större fartyg som **Mirafjord** normalt är vaktfri, är nu tvungen att gå ner i maskin och ta 4-8 vakten. Donkey som vikarierar tredje maskinist får återgå till smörjarjobbet. Gotland blir åter eldare.

Det går på nerresan som på uppresan; efter knappt ett halvt dygn är vi tvungna att stoppa maskinen. Vevlagren börjar åter skära ihop. Under denna övernattnings på floden får jag vara med på arbetet.

Vi sliter som djur i hettan med de tunga lagerskälarna som måste slås loss, skavas, justeras och sätts upp igen. Min del av arbetet är väl inte så betydelsefullt men jag får hala och dra i taljor och block, sätta an



Gripsholm i New Yorks hamn. Fotoarkiv Göteborgs Sjöfartsmuseum.

och pumpa upp domkrafter. Jag får göra det jobb som den förrymde Engblom hade gjort på uppresan.

Vi svettas fruktansvärt. Flaskan med Lime Juice som hänger i en lång tamp vid manöverplatsen dricker vi ivrigt ur, en och en efter varandra. Jag får ideligen springa upp till byssan och fylla på den.

Nästa dag på eftermiddagen glider vi genom New Yorks hamn. Alla atlantjätarna ligger där vid sina pirar och jag har ingen film i kameran! Jag tröstar mig med att det hade nog inte blivit så bra bilder ändå med den enkla 16-kronorskameran.

Varken **Queen Mary** eller **Queen Elizabeth** ligger inne, vilket orsakar besvikelse. Ett passagerarfartyg tillhörande Svenska Amerika Linjen, det måste vara **Gripsholm**, ligger vid sin pir högt upp på Manhattan. Det ser litet ut trots sina två skorstenar.

Vi ankrar upp längre ner i hamnen, förbi Frihetsgudinnan men med Manhattan fortfarande inom synhåll.

På kvällen kommer en av Morans bogserbåtar släpande med en stor svart oljepräm som vi skall bunkra ifrån. På däck står min morbror Arne som nyss slutat hos Galeen. Han är nu anställd hos en firma i New York med anknytning till fartyg och sjöfart.

Om min morbror har något med bunkringen att göra får jag inte veta. Han vill förstås hälsa på mig men när det är gjort far han iland med stuerter som han tydligt känner sedan tidigare.

Bunkringen från prämen pågår under hela natten. Det sölas och spills olja lite här och var. Spannväs av den utspillda svarta, kletiga brännolja hamnar i vattnet. Men natten är mörk och oljespillet flyter snart iväg från fartyget med strömmen.

Jag börjar förstå varför man inväntade kvällen innan bunkringen påbörjades.

Tidigt nästa morgon är vi klara att gå. Oljan är ombord och bunkerprämen borta. Vattnet runt om oss ser inte skitigare ut än på andra ställen i hamnen.

Strax före avgång kommer stuerter fram till mig där jag står på akterdäck nära nedgången till maskin. Jag skall snart törna till. "Va de din morbror, han Svensson?"

Stuerter ser mer än vanligt röd och pussig ut i ansiktet. Han luktar sprit. Han har tydligen ganska nyligen kommit ombord för han är fortfarande landgångsklädd men ser sjaskig ut. Det syns att han har festat om.

"Jovisst va de min morbror!" svarar jag så avmätt som möjligt.

"Han å ja va iland å tog oss en riktig jävla runda i natt!"

"Han dricker inte!" försäkrar jag.

Ända sedan min barndom har jag hört vilken präktig morbror jag har. Han använder aldrig alkohol. Dessutom är han med i Christian Science, det vet jag säkert.

Stuerter slänger upp ansiktet i en förvånad och samtidigt arrogant gest:

"Va? Gör han inte? Kom inte å säj de!"

Han fixerar mig nu med sina vattniga ögon. De lyser upp för ett ögonblick av skadeglädje.

Han dräper till: "Vi söp oss asfulla båda två!"

Kaffebryggare överbord

Ska ja behöva snacka me kockjäveln om de här me kaffebryggarn, tänker stuerter för sig själv. Nä, de ger ja fan i! Han kommer nog inte å minnas så mycke av de i alla fall!

Han va ju bra dragen i går kväll! Han e nog inte så värst skärpt nu på morronen heller! Ja, han står ju förstas på benen i byssan me frukosten!

Ja får bju honom på nåra supar i da me för säkerhets skull!

"Ha, fan va lite han tål, kockjäveln! Va lätt de e å fylla honom!"

Stuerter börjar prata för sig själv i sin munterhet. Men han får snart allvarligare funderingar.

Å den där jävla eleven då! Undras om han såg när ja kom ombord å inte hade nån kaffebryggare me mej i båten! Nä, han måtte väl för helvete ha sovet då! Ja, de e klart att han gjorde! Han skulle ju inte törna till förrän åtta! De va ju strax före då ja snacka me an!

Stuerter sitter i sin hytt och går igenom situationen. Han känner sig bakfull efter festandet i land under natten men är ändå tvungen att reda upp sina tankar. Han har kommit ombord vid femtiden på morgonen med en taxibåt.

Ingen hade stått uppe på däck och sett honom när han gick uppför fallrepet.

Inte ens den där nyfikne eleven som går omkring å glör överallt!

Stuerter känner sig nöjd. Så här långt har allt gått enligt beräkningarna.

Kvällen före, då han åker i land med min morbror, har han ett ärende som han först måste få utfört. De skiljer på sig men kommer överens om att träffas på ett ställe senare under kvällen. Stuerter tar en taxi från kajen vid Battery Park där proviantbåten som de åker i med släpper av dem.

Han stiger ur taxin på en skum baggata lite högre upp på Manhattan, i närheten av Chinatown. Han känner en skeppshandlare där. Han har gjort inköp hos honom många gånger tidigare. De känner varandra väl och har genomfört flera goda affärer tillsammans.

Den här gången gäller det en kaffebryggare att sätta i byssan på fartyget. Det skall vara en stor, modern, rostfri sak med både vattenståndsrör och automatisk dosering av det malda kaffet. Så många finesser som möjligt!

Fina blanka kranar skall det finnas så att det ser ut som en verkligt dyrbar sak. Priset kan vara högt.

Inget knussel! Inget prutande!

Skeppshandlaren ler underfundigt medan stuerter skroderar om den stora, fina båten han nu är ekonomichef i. Den är värd en verkligt högklassig automatbryggare!

"Du har väl nån i prisklassen några hundra dollar!"

Riktigt muntert blir det när stuerter fortsätter med att beskriva den nuvarande kaffekokaren ombord, anno 1919.

"Den jävla kopparpottan duger ju inte ens å värma rakvatten i!"

Båda flabbar våldsamt.

"De tar vi oss en ordentlig whisky på!" skrockar skeppshandlaren och går till skåpet.



”Men sen får vi övergå till affärerna, ja har inte tid å sitta här me dej hela natten!”

”De har inte ja heller!” genmäler stuer-ten. ”Ja ska träffa en hederlig karl om en stund!”

Skeppshandlaren förstår insinuationen men fortsätter bara att skratta: ”Umgås du me ärligt folk också?”

Papper med leveransbesked, följesedel för underskrift av mottaget/erkännes, faktura för senare avsändning till rederiet, med mera ställes iordning snabbt men med omsorg. Ingenting får se skumt ut!

Papperen skrivs under. Stuer-ten erkänner med sin namnteckning mottagandet av kaffebryggaren.

”Du orkar väl å ta den me dej, va! Haha!”

”Äh, håll käften, din skojare där!” kont- rarer stuer-ten muntert.

”En sån stor pjäs får de va två man som tar å hivar upp! Så purra ett par matrosar när du kommer ut till båten!”

”Stå inte där å va spydig för då sätter ja dit dej, din jävla skeppshandlare! Du har gjort en bra affär!”

”De har du också, din jävla hökare! Du har ju fått din del i kontanter!”

De bryter upp.

”Å faan tar dej om inte rederiet betalar fakturan!” hojtar skeppshandlaren i dörren efter stuer-ten.

De här ska gå vägen! Stuer-ten fortsätter sina funderingar där han sitter i sin hytt.

De ska ju bli ett satans väder när vi kom- mer ut! Då åker den nya kaffebryggaren överbord! Haha!

Va ska ja göra me kockfan? Stuer-ten börjar åter att tänka på honom.

Han får ju inte säja att han aldrig sett en ny kaffebryggare ombord! Va fan ska ja göra?

Stuer-ten funderar.

Jo, nu vet ja! Ja tror ja går me honom till hans hytt å håller i honom så mycke så han lägger sej i kojen nån timme! Så säjer ja till honom mens han ändå kan lyssna att ja går å sätter upp en ny fin kaffebryggare i byssan som ja köpt i New York!

Innan kockfan kommer tillbaks till köket har de blivit en sån jävla sjö att kaffebryg- garn ramlar ner från spisen å rullar rakt ut på däck å ner i spat! De ska ja tamefan övertyga honom om!

Stuer-ten har tur. Medan han gör upp sina planer för hur kocken skall förmås tro att en kaffebryggare verkligen kommit om- bord, och sedan rullat överbord, försämras vädret påtagligt.

S/s **Mirafjord** som nu går i ballast börjar rulla allt häftigare i den växande sjön.

Möte med oceanångare

Vi har nu ingen last ombord. Vi är på ’lät-

ten’. Det märks med en gång vi kommer ut till havs. Fartyget känns verkligen lät- tare, det rör sig som om det vore ett mindre fartyg.

Samtidigt är rörelserna häftigare. Till detta bidrar naturligtvis det allt sämre vädret. Det är nästan skönt att krypa ner i maskin.

I maskinrummet och i stockhålet märks rullningen mindre. Gungningen upp och ned är inte heller så stor midskepps.

Det verkar som om jag fått sjöben nu. Jag klarar mig från sjösjuka nu när fartygs- rörelserna åter är intensiva. Både rullning och stampning är värre nu än då jag mådde illa på Nordsjön.

I det hårda vädret är det farligt att gå över akterdäck. Det är ingen direkt över- spolning, vi ligger ju högt på vattnet. Men slungas man mot relingen kan man lika bra åka över denna som att fastna innanför. I det förra fallet är man såld, i det senare fallet säkert något revben fattigare.

Som fortfarande nästan obefaren sjöman väljer jag i det här vädret att gå tunnel- vägen till maskin. I massen finns det en nedgång rakt ner till ’kyrkan’. Jag får veta att så kallas det vidgade utrymmet i pro- pelleraxeltunneln längst akterut.

Den här förbindelsen heter egentligen Tunnel Escape och är alltså en slags nöd- utgång för folk som skulle kunna bli in- stängda i maskinrummet eller i tunneln på grund av till exempel brand.

Skanskalle och jag och en del andra av främst maskinmanskaper utnyttjar denna väg för att komma midskepps i det hårda vädret.

Hur Skanskalle får med sig sina mat- backar när han tar sig upp för stegpinnarna i det trånga schaktet förstår jag inte.

Allra värst har maskinisten på vakt det när fartyget är lätt och vädret hårt. I och med att vi ligger så högt på vattnet kom- mer en stor del av propellern att ligga ovan vattenytan. När sedan stampningen sätter in kan propellern tidvis ligga helt ovan vattnet och då sätter huvudmaskinen igång att rusa. Blir rusningen för häftigt kan delar av maskinen skadas.

Det är en skön konst hos ångfartygs- maskinister att parera med ångpådraget så att strypningen av ångan kommer i rätt ögonblick, strax före aktern lyfter.

Jag får motvilligt erkänna för mig själv att min ärkefiende ombord, andre maski- nisten Lövgren, är mycket skicklig i kons- ten att hantera den stora maskinen i det besvärliga vädret.

Chiefen, som nu går vakt, ser ut att bli mycket uttröttad av sin vaktjänst särskilt som även han får stå där och ständigt passa ångpådraget. Samtidigt får han ideligen

skicka ut sin smörjare i tunneln för att titta till axellagren där.

Nu när fartyget är utan last är skrovet inte riktigt lika rakt som vid lastat läge. De tomma lastrummen gör att fartyget är mera böjt. Den långa axeln genom tunneln är tvungen att rätta sig efter fartygsskrovet med påföljd att de många lagren i tunneln värmer.

Kylning av axellagren i tunneln får till- gripas. Vattenstrålar sätts mot de delar av axeln som är närmast lagren. På så sätt krymper axeln något vilket minskar ’kni- pet’ i lagret.

I det blåsiga vädret drar det ner ordent- ligt med frisk luft genom luftrören. Det blir svalare både i maskinrummet och stock- hålet till allas lättnad.

Det verkar som om den nu lägre tem- peraturen i maskinrummet är hälsosam för vevlagren. Jag hör inget om att de värmer onormalt. Men jag tror att chiefen för säkerhets skull håller nere varvtalet, inte bara på grund av det dåliga vädret utan också av rädsla för att vevlagren skall börja värma igen.

Under dessa besvärliga förhållanden gör vi inte särskilt hög fart, kanske bara fem knop.

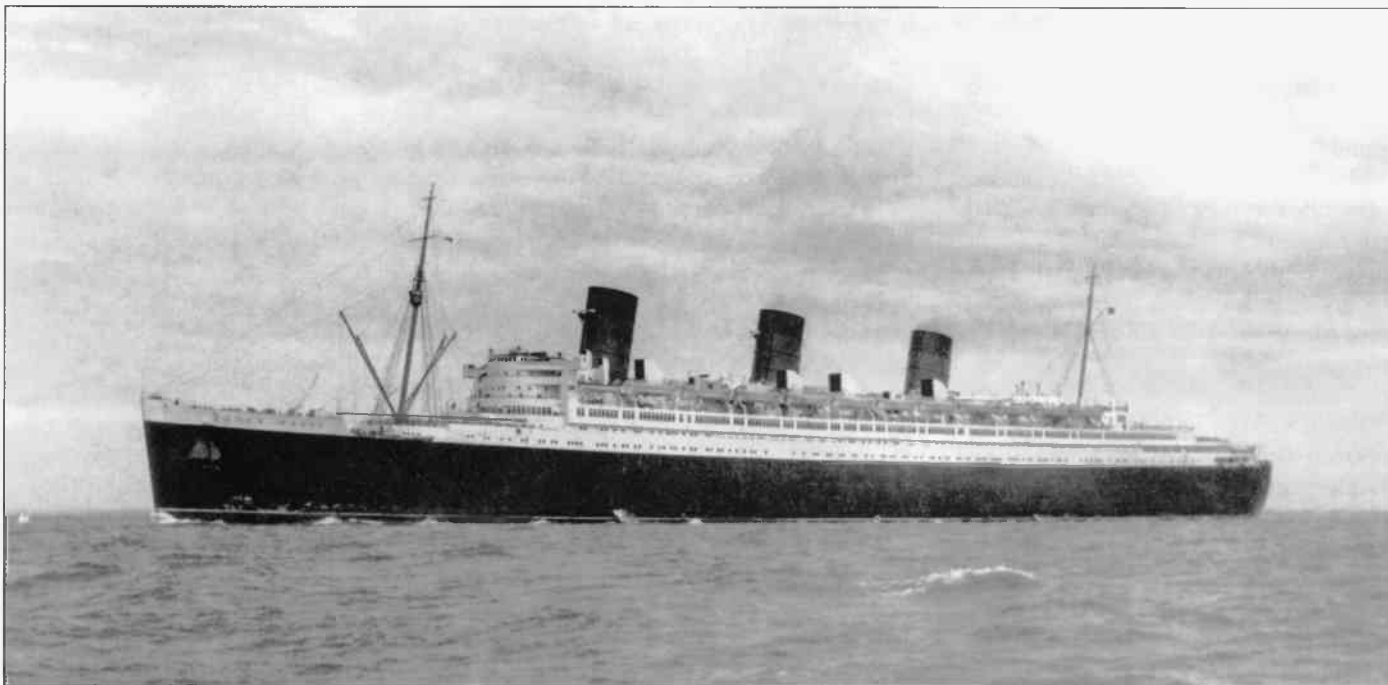
Det är mer eller mindre kaos ombord nu när så många har rymt från fartyget. Vi har inte fått några ersättare, varken i Albany eller New York, så det blir provisorier med många arbetsuppgifter. Bland annat har de tagit Oskarshamn, som är lättmatros, ned i stockhålet för att se om han kan läras att sköta eldarejobbet.

Det visar sig senare att Oskarshamn klarar av att vara eldare. Han är inte små- länning för inte!

Det blir heller ingen ordning på vak- terna. Av någon anledning får jag ta 4-8 vakten på eftermiddagen den första dagen till sjöss. När jag kommer upp från maskin strax efter åtta på kvällen, vi har då varit till sjöss ett halvt dygn, ser jag i töcknet akteröver ganska långt borta på havet ett passagerarfartyg komma ångande. Det ser ut att ha kurs mot New York.

Fartyget ser inte särskilt stort ut trots att det är en three-stacker, d v s har tre skor- stenar. Skorstenarna lyser röda i det av- tagande kvällsljuset.

Fartyg med flera skorstenar är inget ovanligt i den här delen av världen. Passagerarbåtarna på Hudsonfloden är inte större än Waxholmsbolagets **Norttelje**, som jag har åkt med under många somrar till Furusund, men de har ändå två skor- stenar. Ett par av de medelstora passa- gerarfartygen vid Manhattans pirar hade tre skorstenar, det såg jag när vi gick förbi där.



Havens drottning *Queen Mary* som jag ej förstod att jag såg. Fotoarkiv Göteborgs Sjöfartsmuseum.

Jag står kvar ute på däck en bra stund och njuter av den sköna havsluften och det friska stänket som slår upp mot mitt ansikte då och då.

Jag ser passagerarfartyget så småningom försvinna borta vid horisonten lämnande en svag strimma av rök efter sig. Jag tänker inte mer på den båten, jag har ju redan fått se så många andra stora fartyg när vi gick genom New Yorks hamn.

Det främmande fartyget hade hög fart. Vi själva rör oss knappast framåt i den höga sjön.

Stammis, 'den snälla' av de båda äldre matroserna ombord, kommer fram till mig där jag står vid relingen.

"Så... såg du *Queen Mary*?"

"Nä! Va säger du? Va de *Queen Mary*?"

Det är det enda jag kan få ur mig i min förvåning. Att jag inte har varit mer uppmärksam! Nu kommer jag knappt ihåg vad det var för något jag hade sett!

"Ho... hon har bara två timmar kvar till New York!"

The Chesapeake and Ohio Railroad

Mitt intresse för järnvägar är egentligen större än för fartyg. Överallt där jag kommer i kontakt med framilande tåg, med lok, vagnar, bangårdar, perronger och lokstall blir jag helt uppslukad av det jag ser.

Jag var mycket imponerad när jag på resan uppför Hudsonfloden såg New York Centrals alla tåg rusa upp och ner för östra stranden.

Vilka väldiga ånglok! Vilken fart sen!

Ångloken hemma i Sverige, de som fortfarande finns kvar, ser mera ut som växellok!

Jämförelsen jag gör med de mäktiga ångtågen utefter Hudsonfloden är kanske inte riktigt rättvis. Här i Amerika är snälltågen mellan storstäderna ångloksdragna medan motsvarande tåg i Sverige har elektriska lok.

De banor i Sverige som fortfarande har ånglok är ju de mindre banorna. En del av dessa är dessutom smalspårsbanor vilket ytterligare minskar storleken på loken.

Efter ett par gropiga dygn utefter den amerikanska ostkusten anländer vi den 20:e augusti till Newport News i Virginia. Här skall vi ta in full last av kol till Göteborg.

Att det är en stor hamn för utskeppning av kol förstår man genast. Hamnen dominerar dock inte av långa kajer och mängder av fartyg. Däremot av en massa stora järnvägsvagnar som står uppställda på en jättelik bangård. Vagnarna är av boogietyp och närmare dubbelt så långa som de gamla godsinkorna där hemma. På varje vagn står det med stora bokstäver:

CHESAPEAKE AND OHIO. Alla vagnarna är fyllda till brädden med kol.

Kolet kommer från de stora kolgruvorna uppe i Appalacherna som ligger ett antal mil in i landet. Järnvägsbolaget som transporterar ner kolet heter The Chesapeake and Ohio Railroad.

Vi hinner knappt gå till kaj och lucka av förrän de första kolstyckena kommer farande. Lastningen sätter igång med amerikansk fart.

Kolvagnarna hissas upp i ett stort stål-skelett till torn där hela vagnen tippas överända. Kolet kommer med ett fruktansvärt brak störtande ner lastrummen på **Mirafjord**.

De färgade arbetarna vid detta monster till lastningsanordning går hem på kvällen svarta som sotare.

Nästa morgon kommer de tillbaka iklädda bländande vita tröjor. Det är förvånande att se.

Järnvägsbolagets anläggningar upptar en stor del av stadens yta. Det väldiga tornet med vagnhissarna och anordningarna för vändning och tömning av de stora kolvagnarna syns över hela staden.

På totalt bara tio till tolv timmar med ideligen upphissade kolvagnar och nedstörtande kol är vi färdiglastade. Arbetet har pågått en eftermiddag, en kväll och påföljande förmiddag. Det är knappt så att man hinner iland och titta på stan.

Några timmar fritt får jag i alla fall. Stan har omkring fyrtio tusen invånare får jag reda på. En småstad efter amerikanska mått. Där finns ett Mariners' Museum blir jag också upplyst om men jag finner inte vägen dit förrän det är dags att återvända till båten. Jag är tvungen att arbeta i maskin på kvällen, där är mycket att göra.

Den effektiva kolutlastningspiren tar inte så mycket av stadens 'waterfront'. Desto mer av strandlinjen tar ett stort skeppsvarv som finns där, Newport News Shipbuilding and Drydock Company. Det ligger en massa stora krigsfartyg där.

Vi får lite reparationer utförda på varvet men det rör sig bara om en del arbeten på



maskindelar som vi inte själva kan utföra. De sändes över i stor brådska och kommer tillbaka snabbt.

Jag tror det är några delar till någon hjälpångmaskin ombord, antagligen till den som drar den stora fläkten som förser pannorna med förbränningsluft. Forcerat drag kallas det. Det kan också vara delar till någon annan maskin som är i dåligt skick.

Annars är det som vanligt kaos i maskin; en panna är läck, cirkulationspumpen och pannfläkten ur funktion, hjälpkondensorn otät och vevlagerna återigen smälta. Allt i femtio graders värme.

Nu är det ingen som bryr sig om någonting. Hur vi skall få fartyget sjövärdigt i maskin till avgången förstår jag inte.

Det tar ett dygn extra innan vi kommer iväg efter färdiglastningen. Men det är egentligen inte tillståndet i maskin som är orsaken. Anledningen är en annan: Ytterligare sex man har rymt från fartyget under den sistlidna natten.

Den här gången är det tvunget att ersätta de förrymda med nya. Det är inte gjort i en handvändning.

Skiftningar i besättningen

I Newport News rymmer alltså ytterligare sex man, bland andra vår andre styrman, vår tredje styrman, Mässkalle och Gotland.

Jag tänker mycket på varför folk rymmer på det här sättet. Det måste krävas en hel del mod att bara lämna fartyget och ge sig av till det okända.

De äldre och mer garvade har säkert rymt förut. De vet också hur man skall klara sig. De kan tillräckligt av språket och har säkert vett på att ta med sig pengar, kläder och naturligtvis eventuella papper som kan vara till nytta.

För styrmännens del har jag inga bekymmer. De är fullvuxna män, kan engelska bra och har naturligtvis sina behörighetspapper med sig. Men hur skall Mässkalle klara sig? Bara sexton år gammal. Till sjöss för första gången. Kan ingen engelska. Han har förmodligen också rymt ensam.

Sjöfartsbok och examenspapper är säkert tillräckligt för styrmännen att ha med sig för att få välbetalda jobb i den växande flottan av panamabåtar. Där är man inte så noga med vad det är för folk man får ombord. De låga kraven gäller såväl matros och eldare som styrmän och maskinister.

Vad som förvånar mig är hur de båda styrmännen någonsin har kunnat få mönstra på **Mirafjord**. Jag skulle tro att det inte är första gången de rymmer från sitt fartyg. Men det är väl den svåra befäls-

bristen i den svenska handelsflottan som gör att de sämsta fartygen också får ta emot de befäl som inte är skötsamma.

De som mönstrar på och som tänker rymma gör också sina val. De tar noga reda på till vilket land fartyget är destinerat.

Särskilt nu strax efter kriget är Förenta Staterna tydligen ett mycket bra land att komma till. Å andra sidan är polisen i det här landet effektiv. Det har man hört talas om.

Det är inte så lätt att komma undan, tror jag. Blir man fast blir det obehagligt. Fångelse är nog inte uteslutet. Även hemsändning är tänkbar. Om detta sker genom konsulatets försorg vet jag inte.

I sjöfartsboken finns en notering om 'Uppvisat vid avmönstring'. Där kan man se om vederbörande rymt någon gång tidigare.

Bland de nya som kommer ombord finns en svenskamerikan. Det är en lång, mager man som säger att han längtar hem och nu vill ta sig till Sverige på billigast möjliga sätt. Han har aldrig varit på mönstrad en båt tidigare och ser alldeles förvirrad ut när han kommer ombord kvällen före avgång.

Ett par befarna matros har man också fått tag på men dem lär jag inte känna under min återstående tid ombord. En ny uppappare till manskapet har man också lyckats mönstra på. Han får ersätta Skanskalle som nu blivit Mässkalle.

Det är tydligen svårt att rekrytera maskinmanskap. Att få tag i en ny maskinist är uppenbarligen helt omöjligt.

Nu är läget prekärt i maskin. Det kommer ingen ny behörig tredje maskinist som kan ta över chiefens vakt. Arrangemanget med Donkey som tredje maskinist var ju ett provisorium som bara skulle gälla på utresan.

Ingen ny eldare går att få efter Gotland. Men han måste naturligtvis ersättas. Enda möjligheten är att rekrytera någon som redan finns ombord och göra honom till eldare. Det har ju tidigare lyckats med Oskarshamn.

Chiefen har, enligt vad jag fått höra, vägrat att fortsätta att gå vakt. Nu får Donkey återgå till att vara maskinist, vilket han säkert också har krävt.

Det fattas en smörjare också. Ej heller en sådan finns att få tag i här i Newport News.

Smörjare blir man inte så där fort. Först måste man vara lämpare och eldare i många år. Nu gäller det även för den lediga smörjartjänsten att någon ombord måste hoppa in på jobbet.

Rymlingarna lämnar alltså stora hål efter sig i besättningslistan. Att i denna villervalla med vakanser, omöjliga att besätta med folk som kan jobbet, ändå lyckas få

ihop det hela kallas på ett finare språk för att göra skiftningar i besättningen.

På smörjaren hänger det om maskinen skall skära ihop i lagren eller inte. Att passa temperaturen på de stora och högt belastade lagren är mycket viktigt, det har vi sett de senaste veckorna då vi var uppe i Hudsonfloden.

Smörjaren har också uppgiften att passa vattnet i pannorna. Missar han det kan ångpannorna koka torrt eller koka över.

Det är lika illa vilket. Vid torrkokning skadas ångpannorna, i värsta fall han en panna explodera. Vid överkokning av pannorna skadas maskinen.

Chiefen kommer fram till mig. Det är på eftermiddagen dagen efter vi blivit färdiglastade. Vi kan inte avgå förrän det är klart med besättningslistan. Det pågår 'skiftningar i besättningen'.

"Tror han att han kan ta jobbet som smörjare?"

"Ska försöka", svarar jag.

Ryktet sprids fort på båten att jag återigen har befordrats. Denna gång till smörjare.

"Han slutar som chief här ombord!" hör jag en av de äldre matroserna, han som jag kallar Vrångis, säga surt till en av kompisarna på däck.

Full kollast

Lastningen i Newport News går snabbt. Koldammet yr hela tiden omkring båten. Dammet letar sig in överallt. Har man inte hyttddörren ordentligt stängd så kan det hända att man får lägga sig på kvällen i en koj full med svarta prickar.

Det finns ingen tid för någon förste styrman att gå ner i rummen och klaga på stuvningen såsom hade skett uppe i Norrland. Det är inte nödvändigt heller. Här stuvlar sig lasten av sig själv. Dock inte allra högst upp.

Eftersom **Mirafjord** har ovanligt små luckor i förhållande till fartygets bredd, nyare fartyg har mycket större luckor, kommer det efter färdiglastningen ombord en mängd 'trimmers' som med stor möda lämpar över topparna i lasten till sidorna i lastrummet. Full kollast skall det vara!

Kollasten är tung så **Mirafjord** kommer ner på 'märket' vad jag kan observera. Det noterar jag med tillfredsställelse för nu skall inte båten röra sig så kraftigt i sjön. Åttatusen ton kol kan väl för sjutton inte dansa omkring hur som helst på havet!

Upppe i Norrland hade vi farit omkring i ett par veckor till olika lastageplatser för att få ihop full last. Här får vi full last på en tid motsvarande en och en halv normal arbetsdag.

Chiefen kommer klättrande ner i ma-



skin. Han är inte särskilt vig av sig så han går ofta baklänges ned för lejdarna. Jag är för tillfället ensam nere på durken. Jag har passat på att se lite närmare på vad jag skall göra som smörjare.

Det där att se efter var de olika smörjställena finns, det får jag själv klara av. Jag vet att ingen kommer att visa mig. Att själv ta reda på saker och ting, det verkar vara stilen ombord, åtminstone på den här båten.

Chiefen med kippande maskintofflor på sig kommer ända ner på durken. Han tittar runt om sig som om han vill se vilka som befinner sig här nere vid manöverplatsen. När han förvissat sig om att jag är ensam kommer han fram emot mig.

"Han får väl ta 8-12 vakten då."

"Ska andren också ha den vakten nu?" frågar jag omedelbart.

"Jo. Men va e de me de då?"

Chiefen verkar överraskad. Han höjer ögonbrynen och blänger till mot mig.

"Honom vill ja inte gå ihop me!" säger jag bestämt.

"De va som faen!"

Chiefen vänder om tvärt, går fram till lejdaren och börjar mödosamt gå upp igen. Jag hör hur han pustar medan han går uppför alla de fyra branta lejdarna upp till översta gretingen. Ståldörren ut till inredningen smäller igen så det dånar om det.

Var chiefen förbannad på mig eller var de bara draget som gjorde att dörren slog igen så hårt? Hade han kommit ner i maskin bara för att prata med mig om vilken vakt jag skulle gå?

Så fort chiefen försvunnit skyndar jag mig upp för att få tag på Donkey. Jag förstår nu att Donkey skall återgå till att vara tredje maskinist. Jag finner honom uppe på däck på styrbordssidan midskepps. Där står han och tar sig en cigarett efter att ha varit inne i befälsmännen och druckit en kopp kaffe.

"Du, Donkey, kan jag få va smörjare på din vakt?"

Jag måtte ha låtit angelägen för han svarar med en gång:

"För helvete! Visst faan kan du de va! Men du vet väl att jag ska ha 12-4 vakten!"

Visst visste jag det. Hundvakten! Men hellre det än att gå och jobba ihop med andren. Han skulle säkert vissla på mig liksom han hade gjort med Donkey.

Donkey verkar road av min manöver. Han har talat om för mig flera gånger tidigare att han inte gillar den där kommisskillen till andre maskinist. Han tycker säkert att det är bra att jag demonstrerar min ovilja mot andren på detta sätt.

Från Donkey går jag raka vägen till chiefens hytt. Han verkar inte förvånad

över att jag kommer. Det låter sig göra, säger han, att jag går på Donkeys vakt. Han verkar inte ett dugg sur på mig.

"Klarar han av å gå på 12-4 vakten då? Ja, han får ju extra kompensation för de, de står i avtalet."

Sedan även jag fått mig en kopp kaffe går jag åter ner i maskin. Som vanligt åker jag på räckena ner. Efter att ha kanat ner för alla fyra lejdarna landar jag med en duns på durken.

Mitt framför mig och i vägen för mig står Lövgren med armarna i kors. Normalt ser han överlägsen ut men nu verkar han förbannad.

"Jaså! Williams tycker inte om andre-maskinisten!"

"De har ja inte sagt", svarar jag besvärat.

Jag tränger mig förbi honom och tar vägen ut i stockhållet.

Svenskamerikanen och helvetet

Bland de i hast påmönstrade männen i Newport News finns det alltså en svensk-amerikan. Han vill, som han uttrycker det, på ett billigt sätt komma hem och hälsa på hemlandet.

Svenskamerikanen skall jobba sig över Atlanten men åt andra hållet.

Han har inte helt glömt sitt modersmål så jag har många trevliga pratstunder med honom på hemresan. Jag gillar honom.

Han är senig och solbränd. Ser ut som en trapper som under flera år levtt ett hårdande vildmarksliv. Typen är densamma som man föreställer sig en guldgrävare på Vilda Västerntiden. Åldern kan vara så där femtio år. Han har aldrig varit sjöman, säger han.

Svenskamerikanen är således med i den brokiga skara som kommer ombord strax före avgången från Newport News. Ett par av dem som kommer ombord är befarna matroser med varierande förflutet och de får naturligtvis jobb som däcksmanskap. De ser lite lömska ut men alls inte så otäcka som Tattaren, den hemska killen vi hade med oss på utresan.

En annan i skaran är en ung holländsk grabb. Jag får den uppfattningen att han har rymt från någon båt men inte klarat sig i Staterna utan åkt fast.

Det är möjligt att den amerikanska polisen har satt honom ombord på **Mirafjord** för att få honom förpassad till hemlandet. Det ryktas nämligen att vi efter att ha lossat kollasten i Göteborg skall gå till Rotterdam, där vi i så fall skall sätta iland honom.

Den unge holländske grabben har kanske varit skansuppassare tidigare, han ser sån ut. Nu blir han det i alla fall.

Svenskamerikanen är mer svårplacerad.

Han har ju inte varit till sjöss förut. Jag kan tänka mig att kaptenen och chiefen efter överläggning beslutar att göra honom till eldare.

Det finns förmodligen inget annat att välja på. Det fattas en eldare sedan jag själv nu befordrats till smörjare.

Svenskamerikanen blir eldare. Kapten och chief tycker tydligen lika i det här fallet: Han skall klara arbetet, både vad fysiska och psykiska påfrestningar beträffar.

Karln ser verkligen ut som om han skulle kunna uthärda vad som helst!

Själv är jag övertygad om att han är kapabel att sköta det hemska eldarejobbet.

Har ja stått ut med de så . . . !

Jag ser honom återigen som guldgrävare i Vilda Västerntiden.

"Ja ska down an´ fire!" säger svensk-amerikanen till mig i en obekymrad ton som om det var fråga om att lägga in några vedträn i en värmekamin. Han kommer bort till mig där jag står på akterdäcket och hänger vid relingen. Han har varit hos chiefen där han fått beskedet att han nu blivit eldare.

Men han ser rådvill ut. Han har ännu inte varit nere i maskin.

"Where ska ja va?"

"Ja ska visa dej", säger jag. "Vi går ner i maskin me en gång."

Jag tänker att det är bra om han får en liten aning om vad jobbet rör sig om innan han skall törna till. Jag föreställer mig att han, liksom jag själv, kommer att få en mycket kort introduktion till det nya arbetet.

Jag har frivakt så vi kan ta det lugnt.

Vi kommer in på toppgretingen i maskinrummet. Het värme och dovt dunkande från maskinen slår emot oss. Vi har nyss lämnat kaj och är på väg ut genom Hampton Roads.

"E de down there ja ska va?"

Jag förstår att han känner det ungefär som jag själv gjorde när jag först gick ner i maskin på **Mirafjord**. Jag hade tidigare bara varit nere i tvåtusentonnare på varvet i Hälsingborg och mindes skillnaden. **Mirafjord** är tonnagemässigt ett fyra gånger större fartyg.

Svenskamerikanens reaktion nu är ännu kraftigare. Han har kanske inte ens tittat ner i maskinrummet på ett större fartyg förut. Han ser betänksam ut. Ju längre ner i maskinrummet vi kommer desto ängsligare verkar han bli.

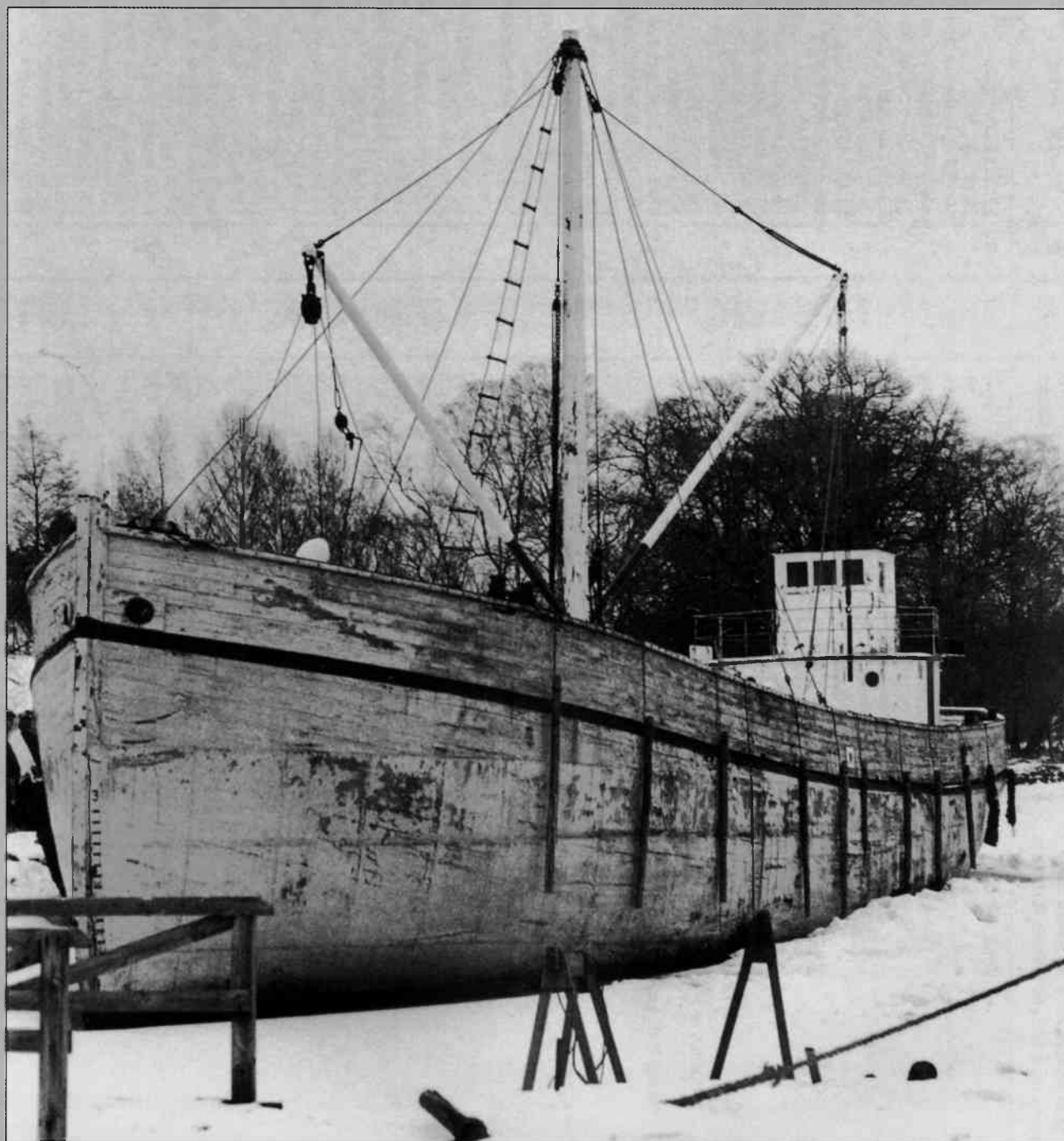
Vi kommer ner på durken.

"E de here?"

"Nä, vi ska runt ångpannorna. De här e baksidan av pannorna, de e här alla matarvattenventiler å vattenståndsror sitter."

Registersidorna

0001-0100



Billerud V i Sjötorp. Foto Krister Bång.

*Registerredaktörer:
Krister Bång
Tore Olsson
Gunnar Ståhl*

Reg. nr	Typ	Namn. Versaler = Namn under svensk flagg. Små bokstäver = utländsk flagg Namn med fet stil = finns foto som	Byggnadsår och plats	Tonnage		Inregistrerad	Avförd och anledning
				Brutto	Netto		
1	S	SIGNE ex Russia ex Richard Hutchinson	1880 Chatham	—	769	1892	28.2.1894 övergavs
2	S	MARIA	1891 Rättaregården	39	36		1909, såld No
3	S	TRURO	1873 Colchester, NS	941	882		1907 S Fi, haveri 9.1.1910
4	S	NORMA	1855 England	149	141		5.8.1892 strandat Jylland
5	S	THYRA ex Thorshavn ex Islandaise	1858 Dunkerque	113	102		31.10.1895 strandat Kotka
6	SS	FAUNUS	1891 Southampton	806	512		21.11.1916 minspr
7	SS	GUN ex GEVALIA ex ÖRNEN	1891 Sunderland	1222	812		30.9.1939 sänkt
8	S	HARALD	1855 Quebec	547	526		11.10.1899 sjönk Gbg
9	S	FRAMÅT	1875 Sölvesborg	24	22		1893 förolyckad Kalmar sund
10	S	HILDA	1888 Grönevik	32	30		1894 såld Dk, ej-11
11	S	EMIL	1877 Ö Brattås	—	39		17.11.1893 förlist Grenaa
12	S	Johanne ex ANNA	1876 Timmernabben	32	31		1909 såld Dk, upph 1944
13	S	SOLIDE	1847 Halmstad	37	334		1898 såld Dk, kond 1918
14	S	AXEL ex Axel ex OSCAR	1866 Svanösund	33	28		1893 såld Dk6.11.1903 sjönk Falsterbo
17	S	NICOLINA ex Nicoline ex Schlanke Maid 1852 Baltimore	127	108			1915 slopad
18	S	ALFA	1891 Råå	35	28		1946 upph Torekov
19	SS	Consul Hintz ex Marie Ferdinand ex THYRA ex Parklands	1880 W Hartlepool	1689	1023		1922 såld Tyskl haveri 11.7.1941
20	S	THOR	1868 Kristianopel	102	89		23.5.1902 sjönk Östersjön
21	S	MARIA ex Rosenfeldt	—	22	16		1898 avförd, underdräktig
22	S	THELMA ex Jahnis Pettak	1890 Haynach	188	164		11.11.1911 övergavs Sv Högarna
23	SS	JUNO ex Bollweiler ex JUNO ex Lurline	1871 S Shields	1029	746		1935 såld Estl, upph 1936
24	S	MARIA CHRISTINA	1863 Åsen	103	95		10.11.1895 strandat Svaneke
25	S	PHÖNIX ex Fenix	1839 Libau	281	270		1909 upph Torekov
26	S	BARTIMEUS ex Hermod	1860 Rönne	167	150		19.7.1909 sjönk Bottenhavet
27	S	WETSERIA	1891 Viken	30	30		seglar ännu
28	S	AXEL	1867 Sundsvall	378	341		19.10.1898 förlist May Island
29	S	BETTY	1874 Timmernabben	261	231		1906 upph Ålabodarne
30	SS	STANTON	1870 Sunderland	796	466		1906 såld Dk, sjönk 8.1.1909
31	SS	Marie ex MARIA	1892 Göteborg	437	265		1899 såld No, övergavs 4.12.1909
32	S	JOSEFINA	1855 Snäcke varv	69	62		13.11.1901 strandat Samsö
33	S	ALFIN	1886 S Garn	38	32		22.6.1917 strandat Höganäs
34	S	NAEMI ex Maria & Amalia	— Bahia	229	218		1892 kondemn
35	S	CAROLA	1855 Värnanäs	256	214		18.11.1893 strandat Whitby
36	S	BERTIOGA ex Jane Richardson	1871 Bridport	—	241		1893 såld Brasilien
37	SS	Gidrograf ex Pervor Maja ex DONAJ	1892 Lindholmen	1241	641		1892 lev rysk beställare
38	S	ANNIE	1875 Svineviken	36	31		1910 upph
39	S	OSCAR II	1873 Grötån	52	48		1913 såld Dk, ej 1920
40	S	GUSTAF DEN FÖRSTE	1875 Kristianopel	90	81		1921 sänkt Furusunds varv
41	S	LINNÉA	1854 Karlshamn	29	24		apr 1903 borta m m o allt
42	S	AXEL	1876 Järnavik	63	55		1911 pråm
43	S	HANNA	1874 Borgå	400	390		1908 kondemn N Shields
44	SS	RUMINA ex Mabel	1879 W Hartlepool	1121	794		31.5.1892 strandat Sandsänkan
45	S	HEBE	1854 Vänersborg	—	126		16.11.1897 strandat Packerort
46	S	EMELIA ex Excelcior	1865 Pr Edv Isl	302	279		1901 avriggad
47	SS	BILLERUD V ex WILHELMSBERG	1891 Sjötorp	165	116		1969 upplag/pråm Sjötorp
48	S	SOPHIE	1872 Motala	—	230		27.12.1907 strandat Terschilling
49	SS	Don ex FORSLIND ex Orwell	1864 Newc.on Tyne	646	477		1895 såld No, sjönk juni 95
50	S	MINNA	1859 Obernsdorf	89	81		9.11.1913 strandat Hasle
51	S	GUSTAFVA MARIA ex Haabet	— Danmark	29	28		nov 1906 förlist Blekinge
52	S	VICTORIA	1892 Halmstad	45	35		8.1.1911 brand Öresund

53	S		OLAUS	1869 Gävle	198	177	1906 pråm
54	S		ANNA ex Blanche	1859 Sunderland	308	301	1906 kond i Baltichport
55	S		Angelo Repetto ex LADY LINA ex Cape St Vincent	1877 Glasgow	1504	1422	1901 såld lt. Borta feb. 1910
56	S		ANNA	1875 Värnanäs	82	72	20.4.1903 övergavs Arkona
57	S		BOLETTE	1854 Svaneke	22	22	1897 underdräktig
58	S		HENRIETTE	1865 Ängelholm	29	25	1910 avtacklad, slopad
59	S		ELISABETH	1864 Arbroath	235	222	1897 kondemn Kirkwall
60	S		LAURA MARIA	1868 Danzig	-	500	7.9.1898 efter kollision, kond
61	S		CARL	1867 Barth	49	39	6.4.1898 övergavs Gedser
62	S		NAPOLEON	1856 Kilane	96	92	1907 pråm
63	S		ENIGHETEN	1824 Kiel	-	28	29.10.1894 sjönk Hanö
64	S		DOROTHEA MARIA	1801 Skelskör	-	29	16.7.1894 förlist Öresund
65	S		GLADAN	1873 Cederslund	31	30	1892 såld No
66	S		CARL ERIK	1892 Slite	42	38	apr 1903 borta m m o allt
67	S		PER ex KARL JOHAN	- Öland	31	26	13.4.1913 förlist Ölands södra
68	S		REGALIA	1863 Sunderland	342	332	18.11.1893 övergavs Nordsjön
69	SS		NORDANVIND ex EDITH ex Avance	1884 Kiel	343	221	16.3.1919 minsprängd
70	S		KRISTINA ex Christian	1825 Svendborg	77	69	1925 såld Tyskl
71	SS		HEROS	1884 Stockholm	350	225	23.8.1918 torpederad England
72	S		Pilen ex Admar ex Anna ex JENNY	1892 Assens	41	33	1905 såld Dk, sjönk 6.5.54
73	S		GÖTHA ex Hitterdal	1865 Skien	-	144	25.8.1907 övergavs, kond.
74	S		CARL MAGNUS ex Wilhelmine Brodersen	1854 Harburg	179	159	sept 1901 borta m m o allt
75	S		Jenny ex VANJA	1892 Helsingborg	413	384	1928 såld Estl, haveri sep 47
76	SS		HERMAN ex OTTO	1882 Torskog	348	226	13.2.1916 strandat Arkona
77	SS		WILLIAM	1884 Stockholm	340	152	1928 såld Finl. upph 1955
78	S		CAROLINA MATHILDA	1867 Sjötorp	104	104	30.4.1892 förlist Bohuslän
79	S		MAGNUS HUSS	1874 Ortviken	-	532	1908 avriggad pråm
80	SS		INGA ex AGGE ex Sif	1873 Odense	375	273	28.5.1914 sjönk Utklippan
81	S		GUSTAF ex Gustave ex GUSTAF	1858 Sundsvall	426	407	1900 avtacklad
82	S		LAURINE MARIE	1846 Apenrade	25	20	11.7.1906 strandat Byxelkrok
83	S		Cornelia ex Cornelia Scotto ex SIGVARD ex GADUS ex SKÅNE	1875 Oskarshamn	924	735	1913 såld lt, upph 1927
84	SS		ARES ex Magnolia	1883 Sunderland	1151	665	18.5.1906 kollision S Trelleborg
85	S		THOR ex Brödrene	1862 Risör	95	84	9.8.1902 kollision, kond
86	S		VEGA	1866 Danzig	-	679	13.7.1895 övergavs Nordsjön
87	S		PETER	1892 Bufvenäs	47	36	13.5.1922 strandat Maiö
88	S		SELMA ex ZELMA	1871 Krogane	185	159	1902 såld No, strandat nov 07
89	S		CATHARINA	1856 Söderköping	87	82	1897 upph till ved
90	S		ADELMA ex DÜPPEL	1866 Danzig	508	486	1910 upph Torekov
91	S		MELANCHTON	1869 Norge	45	38	22.5.1899 sjönk Hesselö
92	SS		H WICANDER	1892 Campbeltown	1256	887	17.10.1917 sänkt
93	S		GUSTAF	1853 Lingslåtöby	129	114	1897 avriggad
94	S		CARL JOHAN	? Luleå	61	51	12.10.1898 strandat Dagerot
95	S		LARS	1846 Påskallavik	-	53	1898 avriggad
96	S		FRU LONA	1827 Visby	90	86	15.8.1896 drev i land Westergarn
97	S		FAVORITEN	1862 Sundsvall	153	134	1912 pråm
98	S		ALBION	1848 Kolboda	47	44	18.8.1899 strandat Sproge
99	S		TOMMA	- Elsfleth	-	100	18.10.1896 förlist Käseberga
100	S		KRONAN	1819 Eckerna	25	22	1901 underdräktig

Böcker till salu

Ragnar Nilsson och Rederi AB Ragne



Format 24x21 cm.
152 sidor inbunden.
Över 600 ill.

Ett stycke svensk sjöfartshistoria under 1900-talet. Under Västerviks stora blomstringsperiod som sjöfartsort grundade Ragnar Nilsson och byggde upp sitt rederi AB Ragne. Från 1940-talet och framåt var det störst i Småland och ett av de ledande på ostkusten. Ragnar Nilsson var verksam i sjöfartsnäringsen i mer än 60 år och redade specialfartyg för fart till de Stora sjöarna i USA. Hans flotta omfattade tankers, bulkfartyg och färjor.

Under den svenska sjöfartskrisen på 1970-talet hamnade rederiet i centrum. Dess Björn Ragne blev pilotfall i en strid om utflaggning. Som slutresultat av konflikten förlorade Ragnar Nilsson sitt livsverk.

Priser för Klubb Maritim:

Ragnar Nilsson och Rederi AB Ragne 340 kr + posthantering 70 kr = 410 kr.

Tidigare publikation:

Olsson i Werkeback och hans fartyg 248 kr + posthant. 70 kr = 318 kr.

Båda böckerna vid samma tillfälle: **658 kr.**

Beställning sker skriftligen. Ange namn, adress och telefonnummer.

Impactum

Karlbergsvägen 53, 3 tr, 113 35 Stockholm, 08-32 07 34

Möteskalender Västra Kretsen

Torsdagen den 4 januari kl 19.00

Bertil Söderberg visar 16 mm filmer bl a m/s Nihon.

Torsdagen den 1 februari kl 19.00

Krister Bång talar om vår tidning Länspumpen och berättar om framtiden för tidningen.

Lördagen den 3 mars kl 14.00

Västra Kretsens årsmöte.

Välkomna!

Nakterhuset har som vanligt öppet tisdagar 18 00 till 21 00. Under hösten och vintern kommer Nakterhuset även att vara öppet torsdagar 12 00 till 15 00. I samband med månadsmöten kommer det att vara öppet 12 00 till 21 00.

Böcker till salu från Terje Fredh:

Dödligt dubbelspel. Berättar om de svenska tankbåtar som under kriget seglade för Deutsche Kriegsmarine. Bland annat med unikt dagsboksmaterial från en av båtarna. Pris 90 kr inkl frakt.

Dessutom finns i lager en del av de 35 böcker som jag tidigare givit ut om svensk sjöfart under kriget.

Önskas köpa:

Så stred vi i kriget • Neutralitetens pris • Kust och havshistoria • Utanför spärren del 1 och 2 • Innanför spärren • Nautisk krigsdagbok

Terje Fredh Grängsgatan 16 45330 Lysekil.

Tel och fax 0523-10421

E-post: fredh.terje@jobbet.utfors.se

FOTOARKIVET ● Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg ● OFFERT 17

Foton ur Calle Nyströms negativsamling

Kopiorna (R)=repro görs på plastpapper och levereras i format 10 x 15. Pris 9 kr/st plus porto och expeditjonskostnader 15 kr. Betalning vid leveransen. Vid betalning från utlandet tillkommer postgiroavgift på 50 kr eller kontant.

OBS! BILDERNA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN!

SKUTOR

Lea	Kalmar	8852
Lilly	Malmö	6234
Margot	Stockholm	5413

KUSTFARTYG

Lady Bos	Skärhamn	13920
Lana	Skärhamn	10849
Landskrona	Landskrona	12900
Lea	Kårö	13304
Leckö av Lidköping	Lidköping	12995
Lina	Kalmar	11081
Linda af Tynningö	Tynningö	5693
Lindfjord	Uddevalla	12697
Lindtank	Donsö	11138
Lindväg	Donsö	11148
Lindö	Donsö	10414

Listerland

Loke (Bogser.)	Djupekås	4861
Magda (Stena)	Uppsala	12660
Mare Altum	Göteborg	9319
(ex Rollo)	Rotterdam	10549
Margareta	Karlstad	11096
Margaron	Göteborg	13135
Margita	Karlskrona	11284
Margot	Göteborg	10677
Marine	Skärhamn	13186

ÅNGARE

Libra (R)	Råå	3133
Ligur	Helsingborg	6700
Marieholm	Göteborg	7958
Marisa Thordén(R)	Helsingfors	—
Mergus	Helsingborg	7606

MOTORFARTYG

Laponia	Stockholm	10428
Ledarö	Stockholm	10529
Lena Christina		
Brodin	Stockholm	10297
Lisa Brodin	Stockholm	10926
Lovisa Gorthon	Helsingborg	12539
Magne	Stockholm	8988
Mandalay	Göteborg	10048
Margareta Brodin	Stockholm	9820
Margit Gorthon	Helsingborg	12250
Maria	Skärhamn	11281
Maria Gorthon	Helsingborg	13250
Marina	Skärhamn	11305
Mattawunga	Göteborg	8608

Antal foton

Fotoarkivet. Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg Box 12322, 402 43 Göteborg

Namn

Adress

Sista beställningsdag

31 mars 2001

därefter leverans inom 6-10 veckor



Han verkar inte ta åt sig mina upplysningar. I stället säger han på ren och klar svenska:

"Fy för helvete va hett de e här!"

"Vänta, så ska du se på värme när vi kommer in i själva stockhålet! De e där brännarna e som du ska sköta!"

När vi kommer in i stockhålet är det varmare än vad jag har väntat mig. Oskarshamn sitter där på en pall med svettdraggen runt halsen. Oskarshamn är lättmatrosen som man har tagit ner i stockhålet och gjort till eldare sedan de första sex hade rymt i Albany.

Nu har Oskarshamn haft jobbet i en vecka och klarat det bra.

Sätt en smålänning på ett öde skär och han reder sig. Oskarshamn är ett levande bevis på att ordspråket är sant.

"Hur kan de komma sej att de e så hett här i da?" frågar jag.

Oskarshamn tittar upp på mig och flinar. På sin genuina småländska ger han förklaringen:

"Di sa uti maskin att di ente kunne få n igång, den där blåsmaskin!"

Jag börjar ana vad som står på. Hjälpångmaskinen som drar den stora fläkten till förbränningsluften har stannat igen. Den har krånglat flera gånger tidigare. Vi har fått hjälp med den från det stora varvet i Newport News.

Man hade kunnat köra igång fläkten medan vi låg vid kaj. Men nu är det tydligen något annat på maskinen som har gått sönder.

När ingen extra luft kommer till eldstäderna ökar temperaturen i stockhålet förutom att det också bildas betydligt mer sot i rökgastuberna.

"Men sotar ni inte då?" frågar jag.

"De ha di gett faen i på siste t'in."

Jag förstår på det han säger att det inte har kommit in någon smörjare och hjälpt till med sotningen. Ensam kan eldaren inte klara av sotningen som nu är mer nödvändig än tidigare eftersom fläktmaskinen står stilla. Jag börjar misstänka att smörjaren helt enkelt inte har tid med någon sotning. Huvudångmaskinen fordrar passning oavbrutet sedan flera lager nu börjar värma igen och alltså behöver oljas ideligen. Snart kommer jag själv att få erfara detta.

Om några timmar skall jag ner på min första smörjarevakt.

Svenskamerikanen ser nu skräckslagen ut. Svetten rinner av honom redan efter den korta stund vi har stått och tittat i stockhålet med Oskarshamn bredvid oss.

De va kanske dumt av mej å ta ner honom, tänker jag, när vi klättrar upp för alla lejdarna igen. Nu är han kanske så upprörd att han vägrar att gå ner på sin

första vakt.

När svenskamerikanen kommer upp från den första vakten, sotig och drypande av svett, säger han:

"Nu har ja sett helvetet!"

Efter en stund fortsätter han, begrundande:

"I'll be in the hell every day!"

Han gör plikttroget alla sina eldarevakter i maskin hela resan hem.

En välsnord maskin

Plötsligt står chiefen där. I randig pyjamas och med maskintofflorna på sig. Han har utan att jag hört honom kommit ner i maskin och gått fram till mig där jag befinner mig på maskinens mellangreting.

Jag står och sprutar oljeemulsion på lågtryckarens gejderplan. Jag har stått och gjort det i nästan två timmar nu. Satte igång med det i början av vakten.

Det är återigen problem med den stora ångmaskinen. De senaste timmarna har lågtryckscylinderns ena gejderplan, det som är belastat när maskin går framåt, varmt oroväckande.

Klockan är två på natten.

"Hur går de?" frågar chiefen bekymrat.

"Jodå, de ska klara sej!"

"Får han ner temperaturen nåt?"

"Jodå, nu kan man lägga handen på de!"

Chiefen går fram till maskinkolonnen där gejderplanet är monterat. Han kavlar upp ena ärmen på pyjamasen och känner med hela underarmen utefter sidan på gejdern.

Maskinkolonnerna är de stora snedställda pelare som förbinder de tre ångcylindrarna med det nedre fundamentet. På insidan av varje kolonnpar sitter gejderplan som det s k tvärstycket glider emot. I tvärstycket som är fast förbundet med kolovstången är vevstaken lagrad. Gejderplanet tar upp det kraftiga tvärtryck som uppstår vid vevrörelsen. Därför är det inte ovanligt att gejderplanet blir varmt trots smörjning och inbyggd vattenkyllning.

"Ja, de va som faen! Den e ju bara ljum nu!"

"Lövgren va uppe å knacka på när han gick av vakten å sa att gejdern hade blivit varm", säger chiefen vidare i en nästan förtrolig ton till mig.

"VARM!?" skriker jag. "DEN VAR JU GLÖDHET!"

Chiefen tar ett halvt steg tillbaka, överraskad av mitt utbrott. "Jaså, säger han de!"

Jag lugnar ner mig.

"Ja fortsätter väl me de här vakten ut då", säger jag medan jag med den stora sprutan ger gejdern en ny kraftig dusch.

"Jo, gör de! Nu går ja upp å lägger mej igen."

Vid vaktavlösningen två timmar tidigare lägger jag märke till hur andren informerar Donkey om gejderplanet som enligt hans uppfattning värmd lite grann. När han sedan går upp, utan att bevärdiga mig med en enda blick, naturligtvis, kommer Donkey fram till mig.

"Äh, gå upp å känn på de!"

Jag springer upp på mellangretingen men kommer snabbt tillbaka.

"DE E GLÖDHETT! VI MÅSTE STOPPA MASKIN!"

"Nej för faan! De blir ett jävla liv då!"

Donkey går absolut inte med på att stanna maskinen. Han funderar en kort stund.

"Gör kvickt som faan iordning en pyts me maskinolja å vatten!" ropar Donkey till mig medan han går utefter pannorna och tittar på vattenståndet.

"Han kanske inte passat vattnet heller den där jävla kommissmaskinisten!" väser Donkey halvhögt.

"Ta nu den där sprutan som ja lagt där på bänken! Å gå upp å spruta på å bara jävelen!" ropar Donkey till mig när han ser mig komma halvspringande med pytsen med oljeemulsion.

Donkey kan sånt här. Han har inte för inte blivit donkeyman. Det betyder att han varit smörjare i många år och antagligen också sett sämre maskiner än den här. En annan sak vet Donkey också. Stoppar vi maskin blir det ett "jävla liv" som han säger. Även om vi varskor bryggan om stoppet i god tid och även om vi är ute i öppen sjö så kommer chiefen att "få faan för de" som Donkey uttrycker det.

Stoppet, om än aldrig så kortvarigt, noteras naturligtvis i skeppsdagboken. Chiefen kommer att bli utskäld av redaren vid hemkomsten. Så illa tycker varken Donkey eller jag om chiefen.

Men den där jävla andren! På något sätt bör chiefen få reda på att han lämnat av maskinen med en brännhet gejder. Även i detta fall har Donkey och jag samma uppfattning.

Jag smiter ut i stockhålet en stund under senare delen av vakten. Jag har sett att svenskamerikanen har bytt med eldare Lundkvist och tagit 12-4 vakten den här natten. När jag kommer in sitter han, liksom Oskarshamn brukar göra, bara stilla på en pall under lufrörret och låter allting sköta sig själv.

Det sköter sig i allmänhet själv också. Det är inte så mycket lort i brännoljan nu för tiden så brännarna fungerar tillfredsställande. Det är inte som när jag var eldare i början. Då fick jag byta brännarmun-



stycken flera gånger på vakten.

Oljetemperaturen håller sig jämn här ute till sjöss när maskinen går med konstant ångförbrukning. Inte heller behöver man öka eller minska på brännarna så ofta.

"Hej! Har du de skönt i värmen?"

Jag ser på svenskamerikanen med en gång att det är ett dåligt skämt jag kommer med.

Hettan i stockhålet är denna gång fruktanvärd! Jag förstår efter en kort stund varför.

Jag ser att en av sotskåpsluckorna glöder svagt. Det brinner en soteld där inne som naturligtvis ytterligare höjer temperaturen framför pannorna.

Det här måste vara värre än till och med en finsk bastu. En sådan har jag aldrig upplevt själv men ofta hört talas om.

Jag har tänkt att prata lite med svenskamerikanen, kanske om behovet av sötning, men jag går tillbaka till maskinrummet. Jag är tvungen till det, dels på grund av den outhärdliga hettan som slår emot mig, dels för att jag känner på mig att jag måste fortsätta att spruta oljevatten på gejdern under lågtryckaren.

Jag varvar sprutandet på gejdern med de vanliga smörjargöromålen som omfattar tillsyn av alla andra lager och de övriga gejdplanen. Vissa mindre smörjställen erhåller olja från några centralt placerade oljekärl varifrån oljan får rinna ner med självtryck. Men det gäller att passa även denna smörjning så att den fungerar.

De besvärligaste lagren är de stora vevlagren. De är tillgängliga för kontroll eftersom hela vevhuset är öppet. Det är ju det som är det fascinerande med den tre våningar höga ångmaskinen; att man kan se vevaxeln och alla dessa kolvstänger, vevstakar och excentrar röra sig.

Vevlagren får avkännas genom att man för in handflatan mellan vevslängen och själva lagerskålarna. Sätter man in handen fel blev man invalid för resten av livet. Det går inte att tänka på vad som händer om vevaxeln tar tag i en och slänger en runt.

Någon gång mitt under hemresan över Atlanten kommer jag ner till min hundvakt, den som går mellan midnatt och fyra på morgonen. Som vanligt har jag inte kunnat hålla mig vaken hela kvällen utan somnat in vid elvatiden. När sedan Suit, som just den här kvällen är smörjare på 8-12 vakten, kommer och purrar mig känns det svårt att gå upp.

Någorlunda vaken kommer jag ner på durken och får då se en hemsk syn. Eldare Lundkvist, som skall gå av sin vakt, står vid manöverplatsen alldeles blodig på höger arm. Han är berusad, det syns och känns.



Hemresan över Atlanten. Släploggen skall registrera omkring fyratusen mil innan vi är hemma igen.

Jag får reda på vad som hänt. En kvart före vaktavlösningen, medan Suit försöker ruska liv i mig, kommer eldare Lundkvist raglande in i maskinrummet och får för sig att han skall känna på högtryckarens vevlager.

Innan förste maskinist Ozols hinner fram har Lundkvist satt in sin hand i vevlagret. Antagligen hade han inte kommit ända in till lagret med handen för då hade det gått riktigt illa. Nu fick han bara ett kraftigt slag av vevslängen som rev upp huden på underarmen.

Eldare Lundkvist hade tur. Det stora såret på armen är inte så djupt. Såret blir omplåstrat och kommer att läkas.

Jag blir mycket upprörd av händelsen. Lundkvist hade skött spriten ganska bra under uppehållet i Staterna. Jag hade absolut inte väntat mig att han skulle supa sig full till sjöss. Var spriten kommit ifrån begriper jag. Den där förbannade hökarn!

Vevlagren som har berett oss så stora bekymmer under resorna inom Staterna uppför sig nu väl. De värmer väl också nu en och annan gång men aldrig så att de blir riktigt heta.

Vi tar oss hem över Atlanten utan att behöva stoppa maskin en enda gång. Jag känner mig delaktig i detta. Vi har en vålsmod maskin!

Kaffesmuggling med Tuss

Händelsen med den överhettade gejdern gör att jag ligger bra till hos chieffen. Denna goodwill har jag nytta av vid ett senare tillfälle då något inträffar där jag verkligen gör bort mig.

När jag en gång under slutet av resan hem törnar till vid midnatt går jag som vanligt först en vända runt maskinen. Allt synes vara i god ordning, inget lager värmer onormalt. De här ska väl bli en lugn vakt, tänker jag.

Det jag alltid är mån om att göra allra först under vakten är att känna på vevlagren.

Egentligen bör jag först se på vattenståndet i pannorna. Är det något tokigt med vattnet fordras det snabba åtgärder.

Jag har emellertid kommit underfund med att det inte är nödvändigt att med en gång gå och se på vattennivån. Vattenståndsglasen är ganska höga så även om vattnet sjunkit eller stigit under föregående vakt så finner man nivån i glasrören.

Avviker vattennivån i pannorna allför mycket från den normala så är det bara att öka eller strypa på den för tillfället inkopplade matarpumpen.

Det är en annan orsak till att jag först går och känner på de tre vevlagren. Man är trots allt mest skärpt i början av vakten.



Senare under vakten kan det komma en viss dåsigheit och då är risken större att få handen i kläm när man känner på lagret.

Avståndet mellan vevslängen och lagret är obetydligt större än handflatans tjocklek. Sidan på pek- eller lillfingret måste komma alldeles intill lagerytorna längst in i vevslängen annars kan man inte avgöra om lagret värmer eller ej. Dessutom är man tvungen att hålla fingret intill lagerytan åtminstone under fyra, fem varv annars hinner man inte att uppfatta temperaturen. Ibland får man göra om 'kännandet' flera gånger för att man skall vara säker på sin sak.

Vakten verkar bli problemfri. Vevlagren är inte ens varma, ramlagren är också okej och alla gejderplan ljumma. På övriga ställen ser det bra ut också. Jag går bara upp på maskintoppen och fyller på de tre smörjoljebehållarna där som förser ett antal mindre smörjställen med olja.

Allt bör alltså vara i sin ordning. Andren hade heller inte sagt någonting utan bara nickat surt åt Donkey och mig när vi kom ner.

Eftersom allt tycks fungera väl kan vi kosta på oss att stå och prata en stund, Donkey och jag. När skall vi vara framme i Göteborg? Skall vi båda vara kvar på båten? Ja, kanske Donkey, men inte jag. Jag skall fortsätta plugget.

"Ska vi inte ta å titta på den där evaporatorn?" föreslår jag Donkey efter en stund.

Fartygets evaporator hade inte fungerat när man som bäst behövde den, nämligen när matarvattnet tog slut på utresan. Sedan dess hade man då och då gett sig på den men utan resultat.

"Nä, skit i den du! Den e kass!"

En evaporator har till uppgift att omvandla sjövattnet till färskvatten ombord. Något hundratal liter sjövattnet i sänder upphettas till kokning av friskånga som ledes in i rör i evaporatorn. Den avkokade ångan går till fartygets kondensator där den kondenseras och blandas sig med det övriga färskvattnet i systemet som således blir påspätt. Det utfällda saltet sätter sig utanpå evaporatorns ångrör som får rengöras efter varje omgång.

"Åh, ja går dit å kastar ett öga på den i alla fall!" säger jag lite trotsigt till Donkey. "Ja e snart tillbaka!"

Jag går runt den stora ångmaskinen och in på baksidan av denna där kondensorn och ett antal hjälpmaskiner är placerade. Mitt bland dessa och intill den stora cirkulationspumpen för kondensorn står evaporatorn.

Man hade alltså inte kunnat starta fartygets evaporator under utresan då man

upptäckte att allt matarvattnet hade runnit ut. Antagligen hade man överhuvudtaget aldrig undersökt om den fungerade.

Sedan en tid tillbaka försöker chiefen och försten att få igång evaporatorn igen men det verkar som om de gett upp.

Den stora luckan på vars insida ångrören är monterade står utfälld så jag kan se inuti evaporatorn hur den är konstruerad. Det ser intressant ut tycker jag så jag står där en bra stund och försöker komma underfund med vad det är för fel med den.

Nä, nu får ja gå å titta på smörjningen igen, tänker jag, så inte Donkey blir förbannad på mej. Han gillade ju inte att ja gick hit! Ja ska kika på evaporatorn mera en annan . . ! HERREGU! – VATTNET!

Det har gått en dryg halvtimme av vakten. De kan ha hänt nåt med vattnet, tänker jag, medan jag springer upp på mellangretingen och fram till vattenståndsroret på den närmaste ångpannan.

Normalt skall det inte ske några stora förändringar med vattenståndet ens på en halvtimme. Men jag kan inte veta hur vattennivån var när förra vakten lämnade av. Jag hade ju inte sett efter. Inte heller vet jag hur noga de har ställt in matarpumpen.

"HELVETE!" skriker jag och rusar till de andra pannorna. Jag ser samma sak där.

"VATTNET HAR SJUNKIT – !" får Donkey höra från mig medan jag i full fart flyger ner från mellangretingen, ner på durken.

"UNDER GLASRÖRET!" ropar jag och fortsätter springande ut i stockhållet.

Torrkokning och pannexplosion! Hemska tankar flyger genom hjärnan på mig!

"SLÄCK ALLA BRÄNNARNAN!" flåsar jag fram till Oskarshamn som i lugn och ro sitter vid lufröret och läser i en tidning! Han tittar förvånat upp men tycks vara beredd att göra det jag ber honom om.

Jag rusar ut i maskin igen och drar på maximal ånga till matarpumpen så att vattnet skall stiga i pannorna.

"Va faan har du nu ställt till me?" ropar Donkey till mig.

Han förstår vad som har hänt. Han tar det betydligt lugnare trots att han nu är klart förbannad på mig.

"Ja ska upp å blåsa glasrören!" säger Donkey och reser sig från pallen vid manöverplatsen. "Ja ska se om inte nivån kommer fram då!"

Vattenståndsroren är precis inte glasklara vilket de borde vara. Saltskummet i pannorna på slutet av utresan har naturligtvis också kommit in i glasrören och mattat glasytorna.

För att få vattenståndsroren rena finns det en utblåsningskran på undersidan av roret. Någon gång hade jag med största

svårighet lyckats öppna en kran men glaset hade bara blivit obetydligt klarare av det.

Vi har alltsedan "salttiden" haft svårt att läsa av nivån i vattenståndsroren. Nu syntes ingen nivå alls. Jag tar nu för givet att nivån har sjunkit och det betydligt under den tillåtna.

Donkey står uppe vid styrbordspannan och grejar med vattenståndsroret.

"De går ju för faan inte å blåsa de här röret! Kranen går inte å rubba!"

Han försöker även få öppnat de andra utblåsningskranarna. De sitter fast. Saltet har kittat igen dem definitivt.

"Satan också!" fräser Donkey.

Under det att Donkey kämpar med att få öppnat åtminstone en kran hör jag hur matarpumpen där borta i hörnet snörvlar och stånkar. Nu bör det väl komma in ordentligt med nytt vatten i pannan!

"Konstigt att inte nivån börjar synas! Matarpumpen går ju för fullt!" Jag vänder mig till Donkey och frågar om han kan se något.

Men vi står båda och tittar stint på det glaströr som är minst dimmigt. Vi ser ingen vattennivå.

"E du säker på att de inte e för MYCKE vatten i pannorna?" frågar Donkey till slut.

Jag hinner inte svara. Det smäller plötsligt till ordentligt uppe vid ångpådraget. Efter en stund smäller det till igen. Efter ytterligare ett tag kommer det mera knallar, nu ännu högre och mer mullrande.

Dånet verkar nu komma från högtrycks-cylindern. Jag har ingen aning om vad det betyder. Donkey står som paralyserad. Vet inte han heller va de e för nåt som låter så högt?

Jag hinner inte tänka mer på saken för i ett huj kommer chiefen farande ner för lejdarna.

Jag har aldrig förr sett chiefen komma ner så fort. Han har tydligen hört vad som står på, rusat upp ur kojen och farit direkt ner i maskin. Liksom den gången med den överhettade gejdern kommer han ner i bara pyjamas och tofflor.

"SAKTA MASKIN FÖR FAEN!" ropar han.

Chiefen springer själv fram till ångpådregsspaken som sitter vid manöverplatsen.

"Stoppa matarpumpen!" beordrar han.

"Begriper ni inte att pannorna kokar över!" fortsätter chiefen som förvånansvärt nog inte ser så arg ut.

Donkey har rusat bort till matarpumpen och jag hör hur han drar ner på ångan till den.

Sedan chiefen försiktigt saktat in maskinen och smällandet avtagit börjar han i nästan vänlig ton undervisa mig om faran



Mirafjord med full last av kol i Flackets bojar i väntan på kajplats i Sannegårdshamnen. Foto 17 september 1947 Curt S. Ohlsson.

med för mycket vatten i pannorna. Det kallas för vattenslag, säger han, när det kommer vatten med in i ångledningen.

Chiefen talar vidare om att det medrusande vattnet kan slå sönder både ventilkäglor och rörkopplingar. Kommer större mängder vatten in i cylindrarna kan dessa sprängas!

Så småningom kommer den lilla vätsketytan till synes i vattenståndsrören på pannorna. Men ytterst otydligt.

Faran är över!

Allting ordnar sig därefter. Chiefen lovar upp efter en halvtimme utan att ha skällt ut mig. När chiefen inte grålat på mig tycker väl Donkey att inte han heller skall göra det.

Vi blir vänner igen.

Jag har kommit lindrigt undan äventyret med överkokningen av pannorna men fått mig en ordentlig läxa.

Vi kommer lyckligt hem till Göteborg. Alla kajplatser i Sannegårdshamnen är upptagna av lossande koltrampar så vi får tillsammans med åtskilliga andra kollastade fartyg ligga i Flackets bojar och vänta på vår tur.

Jag hade köpt en massa burkar Maxwell House Coffee i Albany. Tio av dem tar jag vid första tillfälle iland med trafikbåten Tuss som passar upp alla de båtar som ligger i bojarna i hamnen.

Jag vet att jag kommer att bli mycket välkommen till de familjer där jag över-

bringar detta synnerligen åtråvärda kaffe.

"Gick du inte till tullen me kaffet?" frågar Donkey när jag kommer ombord senare på kvällen.

"Nä", svarar jag. "Skulle ja de?"

"De e ju en massa tull på kaffe, visste du inte de?"

Tuss hade släppt av mig precis vid tullhuset på Packhusplatsen.

Jag känner mig stolt. Jag har för första gången i mitt liv smugglat. Och det mitt framför näsan på tullen!

Epilog

Jag sitter åter uppe på det lilla rederikontoret. Jag har kommit tre veckor för sent till skolan och haft det jobbigt med att ta igen det som försumrats.

Därför dröjer det flera veckor efter avmönstringen innan jag kommer mig för att ringa redaren för att få ett betyg.

"Säg herr Williams någon ny rostfri kaffebryggare ombord? En stor blänkande kaffebryggare som de brukar ha på restauranger!"

Direktör Galeen ser mig rakt in i ögonen. Han framställer frågan som om den är mycket betydelsefull för honom.

"Nej, de såg jag inte till!"

Jag blir överraskad av den ovanliga frågan. Jag tycker den är konstig också. Hur skall jag kunna veta om det verkligen fanns en ny stor rostfri kaffebryggare ombord.

Därför frågar jag:

"Var skulle den ha stått i så fall?"

Redaren tycker inte alls att min motfråga är respektlös vilket jag väntar mig. Tvärtom, han betraktar mig nu som om han, som åklagare i ett stort kriminalfall, äntligen har funnit ett kronvittne.

Direktör Galeen är också en mycket pompös man, hans manér är en presidents. Han besvarar nu min fråga med högstämmd röst men låter samtidigt nästan omständlig:

"Kaffebryggaren inköptes i New York. När den levererades placerades den ovanpå spisen i fartygets kök. Enligt stuer-ten råkade den falla i sjön i hårt väder strax efteråt. Vädret var mycket dåligt, påstår han. Det stämmer förvisso med vad som står i skeppsdagboken, men . . ."

Direktör Galeen avbryter plötsligt sin utläggning om omständigheterna kring kaffebryggarens försvinnande. Han tycker tydligen att han har ödslat tillräckligt av sin vältalighet och dyrbara tid på mig.

Han upprepar sin fråga:

"Nå, säg herr Williams någon kaffebryggare?"

Jag hade nästan dagligen gått förbi byssan och kastat ett öga in där, om inte annat för att se vad det vankades för mat till lunchen eller middagen. Inte hade jag sett någon ny kaffebryggare! Den gamla kaffekokaren i koppar stod där hela tiden vad jag kunde minnas.



När jag hör vad redaren säger är jag snart på det klara med att skummisen till stuert har fixat ett luftköp. Men jag börjar ändå med att svara försiktigt:

"Nej, jag såg ingen. Men någon annan kanske . . ."

"Det är bra! Jag avskedade karln så fort jag kunde. Han har också haft andra oegentligheter för sig! Så det så!"

Galeen är civilekonom, vad jag vet, så inte ens den smarte stuerten har kunnat lura honom när det gäller ekonomiska transaktioner.

"Tack, herr Williams! Kom upp senare och hämta betyget!"

Några dagar efteråt är jag åter uppe på rederikontoret. Den manlige kontoristen överlämnar det utskrivna betyget, inlagt i ett fint firmakuvert, till mig. Jag är på väg ut genom dörren när direktör Galeen kommer ut i hallen och hejdar mig.

"Jag ber än en gång få tacka herr Williams för Ert goda arbete ombord!"

Jag känner mig naturligtvis glad för dessa ord, men tycker samtidigt att det är alltför pampigt, både vad han säger och som han framför det.

Galeen ber mig stiga in igen och komma in i hans rum. Han börjar prata om **Mirafjord** och kommer in på chieften. Han nämner något om att fartygets maskinchef inte var en god förebild för mig.

"Lyckligtvis har den mannen redan lämnat oss", säger han i allvarlig ton.

Jag sitter mittemot skeppsredaren vid hans stora skrivbord. Han berättar för mig om hur chieften har misskött fartygets maskineri. Nere i Nordafrika dit fartyget hade avgått efter Göteborg hade pannorna blivit uppeldade på endast tre timmar. Man hade därifrån gått till Rotterdam där ångpannorna fått repareras för flera hundra tusen kronor.

Jag är bestört! Har chieften verkligen fått sparken?

Jag kan naturligtvis inte kommentera det jag får höra. Hade jag varit äldre och modigare hade jag sagt till skeppsredare Galeen att det var betydligt fler fel på hans fartyg än på övermaskinist Andersson.

Typiskt, tänker jag, när jag går ifrån rederikontoret. Han börjar med att ta upp affären med kaffebryggaren. Först därefter talar han om den kostsamma reparationen av ångpannorna.

Kaffebryggaren kunde väl knappast ha kostat mer än tusen kronor, en försvinnande liten utgift för rederiet jämfört med pannreparationen i Rotterdam.

Övermaskinist Andersson kan skatta sig lycklig som undkommit s/s **Mirafjord** med livet i behåll. Detsamma kanske kan sägas om mig själv.



Trafikbåten *Tuss* passade upp fartyg som låg förtöjda i bojarna i Göteborgs hamn. Fotografierhålet av Curt S. Ohlsson.

Den nye chieften miste livet ombord vid en explosion i maskinrummet.

Det sades att han hade arbetat med evaporatorn.

Jag hör inte vidare talas om s/s **Mirafjord** förrän jag i Svensk Sjöfarts Tidning något år senare får läsa att fartyget har blivit sålt. Till Schweiz!

Detta land som alltid förbindes med kvalitet och precision! Att få ta emot en sån skorv!

En och annan gång blir jag påmind om min tid på **Mirafjord**.

Ombord på kryssaren **Tre Kronor**, som jag gör större delen av min värnplikt på, träffar jag en maskinist som i sin tur i något sammanhang har mött andre maskinist Lövgren efter dennes tid på **Mirafjord**. Naturligtvis har Lövgren berättat en hel del om hur det gick till ombord på den första civila båt han mönstrat ut på.

Maskinisten på **Tre Kronor**, en som jag tycker sur och vrång person, blir ytterligt intresserad av min person sedan jag talat om för honom att jag också farit med **Mirafjord**.

"Tänk att du har varit på den båten!" säger han i en ton som både uttrycker beundran för att jag stått ut med tillvaron där och förvåning över att jag kommit levande därifrån.

Ytterligare något senare, tre, fyra år efter det jag mönstrat av **Mirafjord**, stöter jag ihop med Lövgren. Vi arbetar då båda två i maskinverkstaden på Eriksbergs Varv i Göteborg.

Vi står flera gånger bredvid varandra vid tvätthoarna i omlädningsrummen och vaskar oss efter jobbet. Han låtsas inte se mig. För min egen del känner jag inget

behov av att ge mig tillkänna.

Så fortsätter det i många veckor. Först när vi formligen kör huvudena i varandra en kväll i trängseln framför brickskäpen, där man flyttar sin bricka från in till ut, är han tvungen att säga något:

"Jaså, jaha, de e Williams de här, förstår jag!"

Jag svarar honom inte.

Han tycker att han skall säga något mer:

"Ja, ja har snart verkstatiden klar för chiefpapperna å då ska ja lämna de här förbannade varvet!"

Åtskilliga år efter kontakten med Lövgren kommer jag att möta ännu en bekant från min tid på **Mirafjord**.

Jag har lämnat sjön nu och har gift mig sedan jag gått iland från min sista båt år 1951. Vi bor i Göteborg.

Året är 1956. Vi har en liten pojke på tre år och vi är i den mörka höstkvalen på väg hem från svärföräldrarna i Majorna. Vi skall till de östra stadsdelarna där vi bor just nu. På väg till Majorna har vi tagit buss nummer 36, trådbussen över Masthugget.

Vår pojke för under resan till min frus föräldrar ett visst oväsen för att han inte får sitta i bussen som han vill. Han skriker alls inte högt men tillräckligt för att konduktören skall be oss hålla honom tyst.

Vi blir uppbragta av tillsägelsen och lämnar bussen flera hållplatser före där vi egentligen skall gå av.

Samma busslinje tar vi när vi skall hem. Vi stiger på bussen på Karl Johans Torg där den kommer som en lysmask i mörkret. Den elektriska bussen spinner lätt uppför den branta Kleven och fortsätter Fjällgatan fram i Masthugget.

Medan vi fortfarande befinner oss i

Majorna hör vi en onykter man sitta och prata för sig själv ett par bänkar framför oss i bussen. Han är kvar i bussen när vi kommer upp i Masthugget.

Typiskt Spårvägen, tänker jag för mig själv. Ett fyllo kör dom ända hem men en familj med pratande barn tvingar dom av.

Plötsligt stannar bussen.

Vi är mitt uppe på den mörkaste delen av Fjällgatan.

Jag tittar ut och ser att vi befinner oss mitt emellan två hållplatser. Chauffören reser sig, går bakåt i bussen och möter konduktören vid den berusades sittplats.

"Nu tar vi honom!" hör jag chauffören säga till konduktören. "Öppna mittdörren!"

Den berusade protesterar våldsamt när han kastas av bussen, rakt ut i mörkret. Jag hinner se vem det är.

Eldare Lundkvist!

"De där var väl onödigt!" säger två flickor med förebrående röst. De sitter strax framför oss i bussen. De ilsknar till mot föraren: "Han störde väl inte nån!"

Bussen fortsätter sin färd. Snart bär det nedför mot Jungmansgatan.

Min fru tycker som flickorna, det talar hon om för mig med dämpad röst.

Själv sitter jag i min tystnad och skäms över mina tidigare tankar. ■



Mirafjord som Chagres av Panama. Foto World Ship Society, Photo Library.



Mirafjord i Chittagong 1950. Foto Sigvard Stenkilsson, telegrafist på Mangalore. Bilden insänd av Sven Stenkilsson.



Sista namnet var San Salvatore. Foto World Ship Society, Photo Library.

Besättningen på Mirafjord sägs ha rymt

HAVANNA 7. Ass. Press. Den cubanska tidningen *Il Mundo* uppger att besättningen ombord på det svenska fraktfartyget *Mirafjord* deserterat i Port Santiago på grund av att de inte fått sina löner utbetalda. *Mirafjord* höll på att lasta 50,000 säckar socker för Rotterdam.

*

Mirafjord tillhör Rederi AB Erling i Göteborg och är på 4,700 nettoton. Enligt vad rederiet meddelar har ingen som helst underrättelse ingått om att besättningen "deserterat". Tvärtom har rederiet nyligen haft förbindelse med befälhavaren och då nämndes ingenting om några rymningar.

Det är emellertid en bekant sak att svenska sjömän i påfallande stor utsträckning rymmer från sina fartyg särskilt i sydamerikanska hamnar och därmed vållar sina arbetsgivare stora olägenheter, eftersom fartygen inte får avgå utan att ha besättningen fulltalig.

Göteborgsbåt i sjönöd ute på Atlanten

Ovan ur MP 18 april 1948.

Tv ur MP 23 juli 1950.

Maskinfel — undsättning på väg

HALIFAX, NOVA SCOTIA 22. Göteborgsrederiet Miras lastfartyg *Mirafjord* rapporteras från officiellt brittiskt håll befinna sig i en svår situation utanför New Foundland och räddningsfartyget *Vera* har sänts till det svenska lastfartygets undsättning.

Enligt den officiella kommuniken är fartyget ur stånd att fortsätta på grund av maskinfel.

Mirafjord är ett ångfartyg på 6.000 brutto reg. ton, byggt 1919 i San Pedro. (AP).





I Hamburg byggdes 1936–1937 en trio tankfartyg på 1 250 ton dw med midskeppsbyggnad. Här syns den tredje systemen, *Hamal*, under leveransprovturen. Foto från Erik Holmbergs samlingar hos Sjöhistoriska museet.

Svenskflaggade tankfartyg på 1 000–2 000 ton dw

Av Lennart Rydberg

Tankers i storleken 1 000–2 000 ton dw har funnits i svenska handelsflottan åtminstone sedan 1930-talet. Inte mindre än 37 stycken har funnits, eller finns, varav 12 stycken byggda i Tyskland (RIGEL, ALGOL, HAMAL, SOYA VII, NYNÄS, POLANA, SIRONA, ROLLO, NEPTUN, EIFEL, MARGARON, HALMIA). Sex tankfartyg i storleksintervallet har byggts i Norge (SERVUS, THUNTANK VI, VINLANDIA, VINDEMIA, BITFJORD, TRITON av GÖTEBORG), två i Holland (SIBRIS, BERGBRITT), ett i England (VÄSTSJÖ) och ett i Japan (SMARAGD). Av svenska varv har Falkenbergs varv bidragit med fyra (RUNO, THUNTANK 2, THUNTANK 3, BIA), Norrköpings varv tre (NORDHEM, THUNTANK VIII, THUNTANK IX), Lindholmen har bidragit med tre (ELFNÄS, FRAMNÄS, LINDESNÄS), Ekensbergs varv med två (KORSHAMN, LOVÖ), Eriksbergs Mekaniska Verkstad med ett (SOYA VI), Sölvesborgs varv ett (Vinia) samt Lödöse varv ett (BERGLILL). Fyra fartyg hade från början ett dödviktstonnage understigande 1 000 ton men har genom ombyggnader hamnat i intervallet (VINIA, THUNTANK VIII, THUNTANK IX, RUNO). Möjligen skall ett tankfartyg levererat från Lindholmens varv 1903 och som en kort tid var registrerad i handelsflottan inkluderas (HADSCHI HADSCHI AGA DADASCHEFF). Fartyg i denna storleksklass tenderar att bli mycket gamla vilket nedanstående historik för fartygen bekräftar i många fall.

Flera fartyg har slutat klassas i Lloyd's för många år sedan och existensen av vissa kan väl ifrågasättas. Historiken är sammanställd så långt mina efterforskningar lett. Om någon i läsekretsen vet mer om vissa fartygsöden välkomnar undertecknad kompletteringar.

Rigel (reg.nr 8117) byggd 1936 av Deutsche Werft AG, Betrieb Reiherstiegwerft, Hamburg för Trelleborgs Ångfartygs Nya AB, Trelleborg. *Rigel* utgjorde den första av tre systrar för rederiet. Hennes längd ö.a. var 63,80 m, l.pp 62,48 m, bredd 9,80 m, djup 4,57 m och djupgående 4,14 m. Dödvikt var 1 240 ton och bruttot 977 ton. Hon var försedd med en 8-cylindrig 4-takts enkelverkande MAN-diesel på 161 nom hk. Hon såldes i januari 1943 för 0,85 miljoner kr till Rederi AB Ericus (John Larsson), Stockholm. I februari 1943 flyttades Rederiets säte till Trelleborg med Jarl Malmros i ledningen. I april återkom John Larsson i ledningen och fartyget bytte namn till *Westbris*. Hon exploderade och sjönk den 3 januari 1946 när hon låg vid Hammarbyverken varvid två män dödades. Hon reparerades på Finnboða varv och återlevererades 10 juli 1946. I februari 1947

överfördes tankern på Rederi AB Bris. I februari 1949 blev hon såld för 1 milj kr till August Leffler & Son, Göteborg och döptes om till **Otis**. Hon förlängdes 1950 med 10 m (längd ö.a. 74,09 m, l.pp 70,89 m) varvid dödvikten blev 1 442 ton och bruttot 1 122 ton. Samtidigt byttes maskineriet till en 6-cylindrig 2-takts enkelverkande Nohab-diesel. Hon såldes i januari 1953 till 'Petromar', Petroli Soc Anon, Venezia, Italien och fick då behålla namnet under italiensk flagg. 1976 såldes hon till Cavo Gata Petrol Tankers Ltd, Limassol och fick under cypriotisk flagg namnet **Gata Petrol**. Hon grundstötte den 8 september 1976 i Jounieh med full last av bensin och sjönk 9 september på 13 meters djup, kantrade över på styrbords sida och blev vrak.



Algol gick länge i brittiska farvatten under namnet Peter M. Foto Skyfotos.

Algol (reg.nr 8207), syster till Rigel levererades 1937 från Deutsche Werft, Hamburg till Trelleborgs Ångfartygs Nya AB, Trelleborg. Måtten var identiska med systemens. Dödvikt 1 240 ton och brutto 989 ton. Maskineriet var en 6-cylindrig 4-takts enkelverkande Krupp-diesel på 550 hk. Hon minsprängdes 13 december 1939 i Falsterboleden på resa Tyne-Stockholm och klövs i två delar och sjönk. Hon bärgades sommaren 1940 och reparerades på Kockums varv. Hon såldes i januari 1941 av statens krigsförsäkringsnämnd till Rederi AB Soya, Stockholm och levererades i maj 1941 under namnet **Soya VII**. Redan i juni 1941 sålde hon till John T Essberger, Hamburg och fick åter namnet **Algol**. Vid krigsslutet 1945 övertogs hon av Ministry of War Transport och döptes om till **Empire Tigaven**. 1947 blev hon övertagen av Metcalf Motor Coasters Ltd, London och döptes om till **Peter M**. 1964 skedde ägarbyte till N E Vernicos Sh Co Ltd, Pireus och nytt namn blev **Motol V**. Hon skrotades i Perama med början 29 mars 1972

Hamal (reg.nr 8220), syster till Rigel och Algol, levererades i december 1937 från Deutsche Werft, Hamburg till Trelleborgs Ångfartygs Nya AB, Trelleborg. Mått och maskineri identiska med Algol. Dödvikten var 1 240 ton och bruttot 978 ton. Hon såldes i januari 1943 för 0,85 milj kr till Rederi AB Bellatrix (John Larsson), Stockholm och bytte namn till **Ostbris** (jfr Rigel). I februari 1947 överfördes hon på Rederi AB Bris. I oktober 1949 såldes hon till brasilianska staten (Conselho Nacional de Petroleo), Rio de Janeiro och fick namnet **Paraiba**. Fartyget finns också upptaget under namnet **Salte 50**. Rederiets namn ändrades i mitten av 1950-talet till Petroleo Brasileira SA – Petrobras Frota Nacional de Petroleiros. Hon skrotades hösten 1969 i Brasilien.

Soya VII (reg.nr 8406) byggdes 1938 som **Inger Benedicte** av Lübecker Flenderwerke AG, Lübeck för A/S Inger (Jacob Kjöde A/S), Bergen. Längd 70,53 m, bredd 10,54 m, djupgående 4,37 m. Dödvikt var 1 560 ton och bruttot 1 202 ton. Hon var utrustad med två st 8-cylindriga Deutsche Werft dieslar på 189 NHP. I december 1939 köptes hon av Rederi AB Wallenco, Stockholm och döptes om till **Soya VII**. Hon såldes Redan i september 1940 till Sovjet och skall då ha behållit namnet. Ej rapporterad efter 1950.

Soya VI (reg.nr 8446) levererades i september 1940 från Eriksbergs Mekaniska Verkstad, Göteborg till Rederi AB Soya, Stockholm. Hon hade en längd ö.a. på 78,01 m,

l.pp 74,73 m, bredd 11,56 m, djup 4,88 m och djupgående 4,56 m. Dödvikten var 1 755 ton och bruttot 1 336 ton. Utrustad med en 6-cylindrig 2-takts enkelverkande Nohab-diesel på 1 300 BHP gjorde hon en fart på 12 knop. I januari 1943 såldes hon till Rederi AB Reut, Göteborg och döptes om till **Svea Reuter**. Hon såldes i augusti 1969 av Rederi AB Reut, Stockholm till p.r. Ernst Norrthon i Stockholm för 1,25 milj kr och fick namnet **Nordica**. I augusti 1973 såldes hon till Luis Gómez Cevallos (Petromar Cia Ltd), Guayaquil, Ecuador för 130 000 US\$. Nytt namn blev **Rosarito**. Hon lades upp i augusti 1976 med maskinhaveri. I januari 1977 eldhärjades hon svårt. I mars 1980 sattes hon på land för att ej sjunka. Hon såldes i januari 1981 för



Det finns inte många fotos på Soya VII. Här ses hon strax före övertagandet som Inger Benedicte av Oslo. Foto från Erik Holmbergs samlingar, Sjöhistoriska museet.



Den lilla norska tankern **Biwi** havererade under andra världskriget och fördes till Ekensbergs Varv i Stockholm där hon iståndsattes under namnet **Servus**. Foto Per-Olof Johnsen.

upphuggning vilken startade i början av 1982 i Guayaquil, Ecuador.

Servus (reg.nr 8834) levererades som **Biwi** 1940 från Glommens Mek. Verksted, Fredrikstad till Skips A/S Gijoh (Gill-Johannesen), Oslo. Längd ö.a. 67,80 m, l.pp 62,01 m, bredd 9,66 m, djup 3,99 m, djupgående 3,73 m. Dödvikten var 1 107 ton och bruttot 745 ton. Hon utrustades med en 5-cylindrig 2-takts enkelverkande Atlas diesel på 860 BHP som gav en fart på 11 knop. Hon övertogs av Kriegsmarine vid den tyska ockupationen av Norge och torpederades i december 1944 nordost om Bergen varvid hon sjönk. Akterskeppet bärgades efter kriget och fördes för reparation på Ekensbergs varv, Stockholm 19 november 1945. Hon köptes av Rederi AB Saturnus i augusti 1946 och vid sjösättningen 26 november 1946 fick hon namnet **Servus**. Leverans skedde 11 april 1947. 1957 såldes hon till Rd AB Ankaret (A. de Joung), Slite för 1,25 milj kr och bytte namn till **Kolibri**. I mars 1958 såldes hon till Bruno & Eredi Arturo Montanari, Trieste för 1 milj kr och fick namnet **Bruno Montanari** under italiensk flagg. 1976 övertogs hon av Greek Tankershipping Co Ltd, Pireus och blev under grekisk flagg omdöpt **Verria**. Under 1981 ändrades namnet till **Verroia**. Hon skrotades 1990 i Italien och var då 50 år gammal.

Korshamn (reg.nr 8670), sjösattes 1944 vid Ekensbergs varv som **Granskär**. Hon levererades 18/7 1944 till Rederi AB Westindia, Stockholm. Längd ö.a. var 58,98 m, l.pp 54,82 m, bredd 9,00 m, djup 4,42 m, djupgående 4,10 m. Dödvikt 1 032 ton och

brutto 697 ton. Hon utrustades med en 4-cylindrig 2-takts enkelverkande Atlas-diesel utvecklande 680 BHP som medgav en fart på 10 knop. Hon såldes 1945 till The Eastern Shipping A/S (Roy Engelstad & Co, Mgrs), Oslo och döptes om till **Klövert**. 1949 såldes hon till Skibs A/S Otteid, Oslo och fick namnet **Veslefrik**. 1954 såld vidare till Turk Petrol ve Medani Yaglar TAS, Istanbul och under turkisk flagg omdöpt **Turkpetrol I**. 1977 överogs hon av Yilmaz-Osman-Ayanogullari, Istanbul och bytte namn till **Murat Ayanoglu**. 1980 blev namnet **Kurtlar**, fortfarande hos samma rederi. 1988 blev det namnbyte till **Konanlar**. 1997 döptes hon om till **Mithat Eregli**, fortfarande under turkisk flagg. Hon åter-

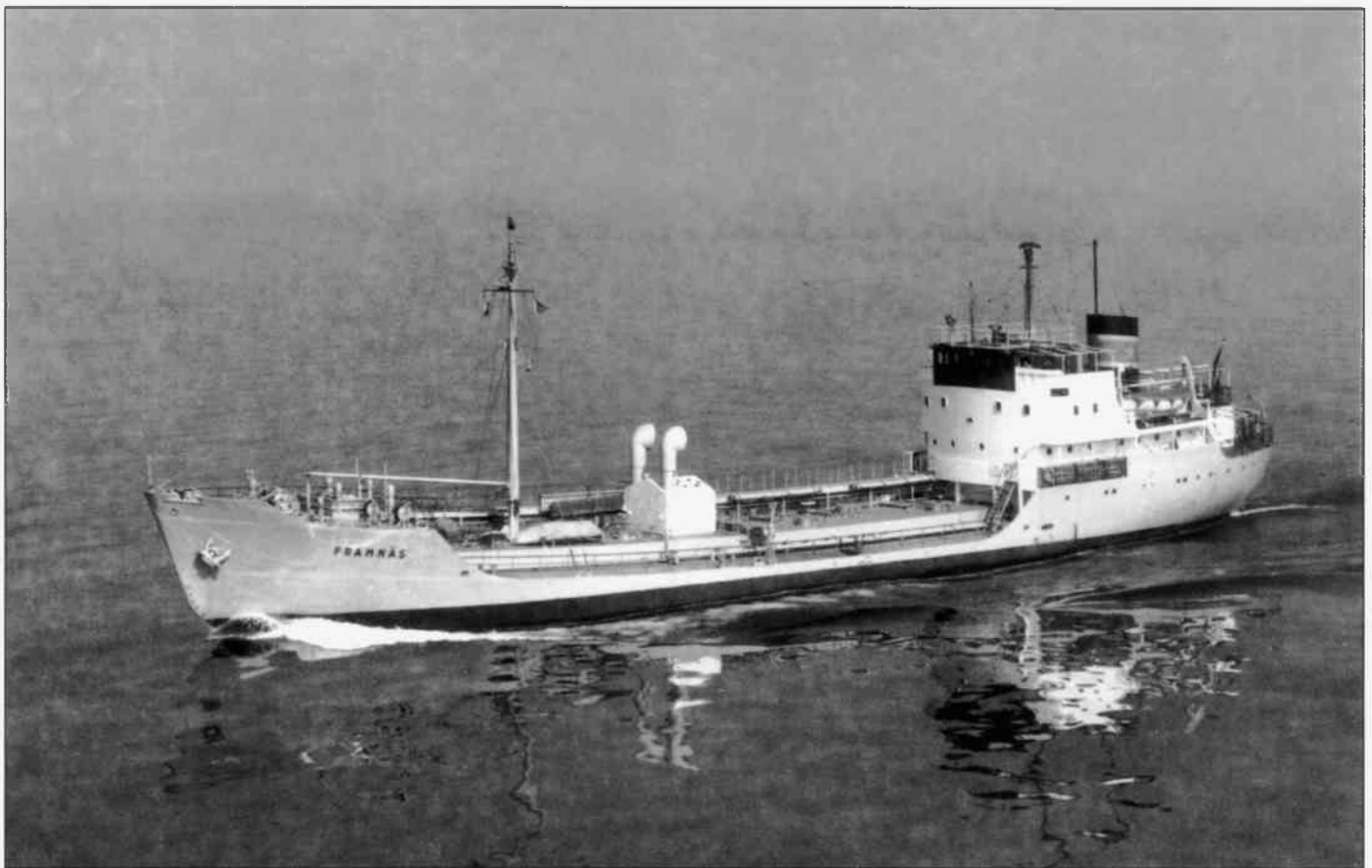


Korshamn fick en mycket kort tid under svensk flagg. Redan 1945 såldes hon till Norge. Foto ur Erik Holmbergs samlingar hos Sjöhistoriska museet.

finns i Lloyd's Register of Ships 1999–2000.

Lövö (reg.nr 8932) levererades i mars 1948 från Ekensbergs varv, Stockholm till Rexbolagen, Stockholm. Hennes längd ö.a. var 71,20 m, l.pp 65,54 m, bredd 10,80 m, djup 4,86 m och djupgående 4,57 m. Dödvikt 1 757 ton och brutto 1 248 ton. Utrustad med en 6-cylindrig 2-takts enkelverkande Atlas-diesel på 960 BHP gjorde hon en fart på 11 knop. 1950 såldes hon till Rederi AB Transocean, Göteborg och fick namnet **Bie**. 1951 döptes hon om till **Runn**, fortfarande med Transocean som ägare. 1953 såldes hon till Soc. Navale Delmas Vieljeux, La Rochelle och fick namnet **Jean Guiton**. Namnet ändrades samma år till **Louis Frederic Dewulf**. 1963 såldes hon till 'Bulmar' Compagnia Siciliana di Armamento SpA, Venezia och döptes om till **Caputerra** under italiensk flagg samt ändrades till vintanker. Jag har inga uppgifter om henne senare men hon återfinns i Lloyd's register of Ships 1999–2000.

Elfnäs (reg.nr 9073) levererades i maj 1949 från Lindholmens varv, Göteborg till Rederi AB Nordstjernen, Stockholm. Hon blev den första av tre systrar. Hon hade en längd ö.a. 73,48 m., l.pp 67,05 m. Dödvikten var 1 420 ton och bruttot 1 202 ton. Hon försågs med en 6-cylindrig 2-takts enkelverkande Sulzer-diesel på 900 BHP som gav en fart på 12 knop. Hon förlängdes 1963 och fick måtten längd ö.a. 83,24 m, l.pp 76,82 m, bredd 10,67 m, djup 5,11 m, djupgående 4,66 m. Ny dödvikt blev 1 770 ton och brutto 1 364 ton. 1968 såldes hon till K.G. Simonssons partrederi i Göteborg och döptes om till **Marlena**. I februari 1971 såldes hon till Maritime Co Ltd, Khorramshar, Iran och fick namnet **Kian**. Hon



Lindholmens Varv byggde tre systrar för Rederi AB Nordstjernen. Här kommer *Framnäs* farande i makligt tempo i engelska kanalen. Foto Skyfotos.

klassades i Lloyd's fram till 5 november 1984. Hon fanns med i Lloyd's Register of Ships fram till 1998–1999. I en anteckning i supplementet i maj 1999 ströks fartyget eftersom hennes fortsatta existens ifrågasattes.

Nordhem (reg.nr 9097) levererades 14 juni 1949 från Norrköpings Varv & Verkstad, Norrköping till Rederi AB Manhem, Stockholm. Hennes längd ö.a. var 69,09 m, l.pp 62,18 m, bredd 10,36 m, djup 4,34 m och djupgående 4,13 m. Dödvikten var 1 250 ton och bruttot 1 046 ton. Hon försågs med en 5-cylindrig 2-takts enkelverkande Atlas diesel på 850 IHK. Hon övertogs i november 1949 av Rederi AB Saturnus för 2,8 miljoner kr och döptes om till **Scandus**. Sålades redan i oktober 1951 till Republick Indonesia Serikat, Djakarta och döptes om till **Tjepoe**. Övertogs senare av indonesiska marinen varvid namnet skall ha ändrats till **901 Tjepu**. 1969 lades hon upp och skrotades troligen senare.

Framnäs (reg.nr 9107) levererades i oktober 1949 från Lindholmens varv till Rederi AB Nordstjernen som nummer två av tre systrar. Dödvikt 1 420 ton och brutto 1 266 ton. Hon utrustades med en 6-cylindrig 2-takts enkelverkande Karlstad MW diesel på 900 BHP. Längd 73,5 m ö.a., l.pp 67,05 m. Hon förlängdes 1963 och fick måtten längd ö.a. 83,24 m. l.pp 76,84 m, bredd

10,67 m, djup 5,11 m, djupgående 4,72 m. Ny dödvikt blev 1 798 ton och brutto 1 277 ton. 1967 såldes hon till Lars Johansson, Skärhamn för 0,5 miljoner kr och döptes om till **Tanus**. Redan i april 1969 såldes hon till Rederi AB Brännaren, Mariehamn för 1,39 miljoner kr och fick namnet **Tankmar** under finsk flagg. 1970 står Rederi AB Tankmar som ägare. Hon såldes 1976 till Mastil del Mar SA (Chandris), Panama. Under panamaflagg blev namnet **Cope-tank**. Sålades vidare 1980 till Fan Marine Co, Pireus (Chandris Mar Services SA, Pireus) och blev **Elata** under grekisk flagg. 1982 såld igen till Pyramid Nav Co (Fana Mar Co, Suez), Egypten och omdöpt **Al Fate-mah** under egyptisk flagg. I december 1985 kolliderade hon med en kaj vid Ras Shukheir. Hon sprang läck, sattes på grund och blev totalförlust. Hon skrotades på Gadani Beach med början september 1987 under namnet **Imperial**.

Lindesnäs (reg.nr 9133), syster till **Elfnäs** och **Framnäs**, levererades 1950 från Lindholmens varv till Rederi AB Nordstjernen, Stockholm. Hon hade längden ö.a. 73,5 m, bredd 10,7 m, djupgående 4,8 m. Dödvikten var 1 420 ton och bruttot 1 265 ton. Hon grundstötte 17 april 1957 utanför Hävringe och sjönk på 55 meters djup.

Vinia (reg.nr 9903), vintanker levererad i januari 1959 från Sölvesborgs varv till

Rederi AB Svenska Lloyd som den fjärde av fyra systrar där de tre första byggdes som torrlastfartyg (**Ofelia**, **Valeria**, **Octavia**). Längd ö.a. var 65,90 m, l.pp 59,25 m, bredd 10,00 m, djup 5,95 m, djupgående 3,74 m. Dödvikten vid leveransen 895 ton och brutto 499 ton. Hon utrustades med en 8-cylindrig 2-takts enkelverkande B&W Alpha diesel på 960 BHP som gav en fart på 12 knop. Hon förlängdes 1963 och fick måtten längd ö.a. 70,07 m, l.pp 67,21 m. Nytt tonnage blev 1 290 ton dw och 1 125 ton brutto. Hon såldes i mars 1979 till Bror Husells Rederier, Mariehamn för drygt 0,5 miljoner kr, fick namnet **Vingard** under finsk flagg. 1980 såldes hon till Nordlund Shipping Co Ltd A/B, Mariehamn. Hon byggdes om till torrlastare 1981 och fick namnet **Una**. I oktober 1986 döptes hon om till **Soile** hos Stock Lines Oy Ltd, Helsingfors, fortfarande finsk flagg. I augusti 1988 såld vidare till Sankt Vincent flagg och blev omdöpt **Mirella**. Hon såldes igen i april 1989 till E.H.Jalakh & A.A.Abdullah och döptes om till **Jetass** under St.Vincentflagg. I november 1989 lades hon upp i Beirut i krigsskadat skick. Under 1992 såldes hon till Lolita Jalkh, Kingstown och fick namnet **St. Christopher** under St. Vincentflagg. 1996 var det dags för ny försäljning till St. Mickel Nav. Co. Ltd, Belize City och namnet blev då **St. Mickel** under Belizeflagg. Hon skall under 1997 ha bytt namn till **JMI** under Belizeflagg.



Svenska Lloyd hade en rad vintankers. *Vinia* var en ofta sedd gäst i Falkenberg där fotot togs den 7 maj 1978 av Krister Bång.

Thuntank VI (reg.nr 10061), byggdes som **Utvaer** 1943 vid Porsgrunds Mek. Verksted i Porsgrund, Norge för norska staten. Måtten var längd ö.a. 66,19 m, l.pp 63,12 m, bredd 10,13 m, djup 4,37 m och djupgående 4,16 m. Dödvikten var 1 250 ton och bruttot 937 ton. Hon utrustades med en 4-takts enkelverkande 8-cylindrig MWM diesel. Hon fick senare namnet **Slotterøy** hos samma ägare. Efter kriget såldes hon till Skibs A/S Selje (A/S Rederi. Odfjell), Bergen och fick namnet **Selje**. Hon inköptes 1960 av Thunbolagen och sattes under svensk flagg med namnet **Thuntank VI**. Redan i augusti 1962 såldes hon till A/S Lemkuhl, Oslo och döptes om till **Skodvik**. Hon förlängdes 1964 till 78,1 meters längd och fick då dödvikten 1 610 ton. 1965 såldes hon till Rederi IS Nordtank I (A/S Terkol), Aarhus och döptes om till **Laura Terkol**. 1972 såldes hon igen, nu till Johan A Scheele A/S, Fredrikstad och återfick norsk flagg under namnet **Fjord-oil**. Sedermera omgjord till pråm med namnet **Fjordtank**. Hon blev upphuggen i Landskrona med början oktober 1983.

Thuntank VIII (senare 8) (reg.nr 10247) levererades i februari 1962 från Norrköpings varv & verkstad till Erik Thun AB, Lidköping. Måtten var längd ö.a. 60,76 m, l.pp 55,30 m, bredd 9,45 m, djup 4,05 m, djupgående 3,70 m. Dödvikt 935 ton, brutto 499 ton. Hon utrustades med en 6-

cylindrig KH Deutz diesel på 800 BHP som gav en fart på 11,5 knop. Hon förlängdes och förhöjdes 1972 i Falkenberg. Nya mått blev längd ö.a. 72,78 m, l.pp 67,90 m, bredd 9,45 m, djup 5,26 m, djupgående 4,45 m. Ny dödvikt blev 1 650 ton och brutto 811 ton. 1976 såldes hon till Rederi AB Brevik, Öckerö och döptes om till **Tankvik**. 1982 såldes hon till Messolongi Shipping, Pireus för 0,3 milj USD och fick namnet **Theodosia IV** under panamaflagg. 1983 övertagen av Astakos Sh Co SA (Messolongi



Thuntank 9 på lätten fotograferad av Bertil Zandelin.

Sh), Pireus och omdöpt **Roula**, fortfarande med grekflagg. I augusti 1989 övertagen av Gir Sh Co Ltd, Valetta. Under Maltaflagg seglar hon vidare med namnet **Gir**. Hon återfinns i Lloyd's Register of Ships 1999–2000.

Thuntank IX (senare 9) (reg nr 10298) levererades 19:e juni 1962 från Norrköpings varv & Verkstad till Erik Thun AB, Lidköping. Hon var syster till Thuntank 8. Dödvikten var 935 ton och bruttot 499 ton. Hon byggdes om 1972 i Falkenberg på samma sätt som systemen. Ny dödvikt blev 1 650 ton och brutto 812 ton. Hon såldes 1980 till ett partrederi i Karlshamn (Henrik Hermansson) för 3,55 milj kr och döptes om till **Matvik**. I december 1987 såldes hon till Copemar SRL, Montevideo, Uruguay för 0,16 milj US\$ och under uruguayflagg blev namnet **Copemar I**. Under 1999 överförd på Estimar S.A., Montevideo med bibehållet namn.

Nynäs (reg.nr 10402), asfalttanker, levererades i juli 1963 från Kremer & Sohn, Elmshorn till Nynäs Petroleum, Nynäshamn. Hennes längd ö.a. var 72,95 m, l.pp 66,50 m, bredd 11,21 m, djup 5,26 m och djupgående 4,64 m. Dödvikt 1 650 ton och brutto 1 368 ton. Hon är försedd med en 8-cylindrig 4-takts enkelverkande KH Deutz diesel på 1 000 BHP som ger en fart på 11 knop. Hon såldes 1976 till Knut Holger Hermansson, Skärhamn för 4 milj kr och döptes då om till **Redo**, ett namn som hon fortfarande bär. 1985 fick hon Sture Svanström som huvudredare.

Runo (reg.nr 10430), tanker som levererades 19 oktober 1963 från Falkenbergs varv till Donsötank, Donsö med måtten längd ö.a. 60,76 m, l.pp 55,60 m, bredd



Runo har just passerat järnvägsbron i Vänersborg när Tore Granath den 11 april 1966 tog denna bild av henne.

9,45 m, djup 4,05 m, djupgående 3,70 m. Hon hade dödvikten 900 ton och bruttot 499 ton. Hon var försedd med en 8-cylindrig 4-takts enkelverkande KH Deutz diesel på 1 060 BHP som gav en fart på 11,5 knop. Under 1972 såldes hon till K. Kindslätt, Mölndal. Vidare såldes 1975 till Göran Häggerud m fl, Kalmar för 2 milj kr. Hon förlängdes och fick däck förhöjt i Karlstad 1975. Nya mått blev längd ö.a. 73,97 m, djupg. 4,50 m, dödvikt 1 702 ton och brutto 882 ton. Hon såldes 1988 till Atlantic Trawlers Supply Co Ltd, Valetta för 0,29 milj USD och döptes om till **Ioannis** under maltaflagg. I april 1990 övertogs hon av J Rouvelas & Sons, Piraeus och fick namnet **Delta**. Under 1992 såldes hon till Sea Venture & Industrial Dev. Co. Ltd, Nigeria och bytte namn till **Eaglet**. Hon återfinns i Lloyd's Register of Ships 1999–2000.

Polana (reg.nr 10467) levererades 14 mars 1964 från Krögerwerft, Rendsburg till Rederi AB Concordia, Göteborg. Hon var den första av två systrar för rederiet. Längd ö.a. var 63,02 m, l.pp 56,82 m, bredd 9,45 m, djup 4,09 m, djupgående 3,76 m. Dödvikt 1 060 ton, brutto 499 ton. Utrustad med en 6-cylindrig 4-takts enkelverkande MWM-diesel på 900 BHP gjorde hon en fart på 11,5 knop. 1966 såldes hon till I Matsgård, Stockholm för 2,4 milj kr och omdöptes **Sirion**. 1971 såldes hon till Spirit Shipping and Transport Co SA, Panama för 332 000 US \$ och fick namnet **Elpida II** under panamaflagg. Hon konverterades till vin- och vegatibiletanker samma år. Under 1972 byttes flaggen till grekisk. 1976 såldes hon till 'Pibiemme', Compagnia di Navigazione SpA, Trapani, Italien. Under italiensk flagg omnamnad **Unione Secon-**

da. Jag har inga uppgifter om henne senare men hon återfinns i Lloyd's Register of Ships 1999–2000.

Sirona (reg.nr 10487) levererades i maj 1964 från Krögerwerft, Rendsburg till Rederi AB Concordia, Göteborg och var syster till **Polana**. Dödvikt 1 060 ton och brutto 499 ton. Hon såldes 1965 till IS Terkol Danmark för 535 000 US \$ och under dansk flagg fick hon namnet **Karen Terkol**. Under 1972 såldes hon till Map Tankers, Monrovia. Det blev liberiansk flagg och namnet **Makumba**. 1975 övertogs hon av Petrostar Co Ltd, Jeddah och omnamnades **Petrostar II** under Saudiflagg. Hon såldes 1993 till Abushal Shg & Trading Establishment, Saudi-Arabien och blev nu **Al**



*Även på 1960-talet byggdes tre systerfartyg. Nu var det Krögerwerft i Rendsburg som stod för leveranserna av **Polana**, **Sirona** och **Rollo**. Här kommer **Sirona** på väg ner genom Göta Älv den 25 september 1965 fotograferad av Krister Bång.*

Ma'a I. Även denna tanker återfinns i Lloyd's register of Ships 1999–2000.

Sibris (reg.nr 10542) levererades 1 december 1964 från NV Scheepswerf en Machinefabriek 'De Biesbosch', Dordrecht till Dalaröbolagen AB, Stockholm. Måtten var längd ö.a. 63,50 m, l.pp 57,50 m, bredd 9,40 m, djup 4,20 m, djupgående 3,90 m. Hennes dödvikt var 1 104 ton, brutto 499 ton. En Deutz diesel utvecklande 800 BHP gav en fart på 11,5 knop. Hon förlängdes 1971 i Karlstad och fick måtten l.ö.a. 75,44 och l.pp 65,51 m. Ny dödvikt blev 1 390 ton och brutto 826 ton. Hon såldes 1972 till Donata Nav Co Ltd, Famagusta för 340 000 US \$, men behöll namnet under Cypernflagg. 1974 överfördes hon på Phaedra Sea Transport Ltd, Famagusta. I mitten på 1993 bytte hon namn till **Simone** hos Simone Sh Ltd, Cypern. I juli 1996 omnamnad **Aesop** med ägare Anpo Sh. Co. Ltd, Piraeus. Flaggan i aktern är fortfarande Cyperns. Under 1998 bytte ägare till Fregata Sh. Co., Piraeus. Hon lär ligga upplagd i Eleusis sedan 1 april 1997.

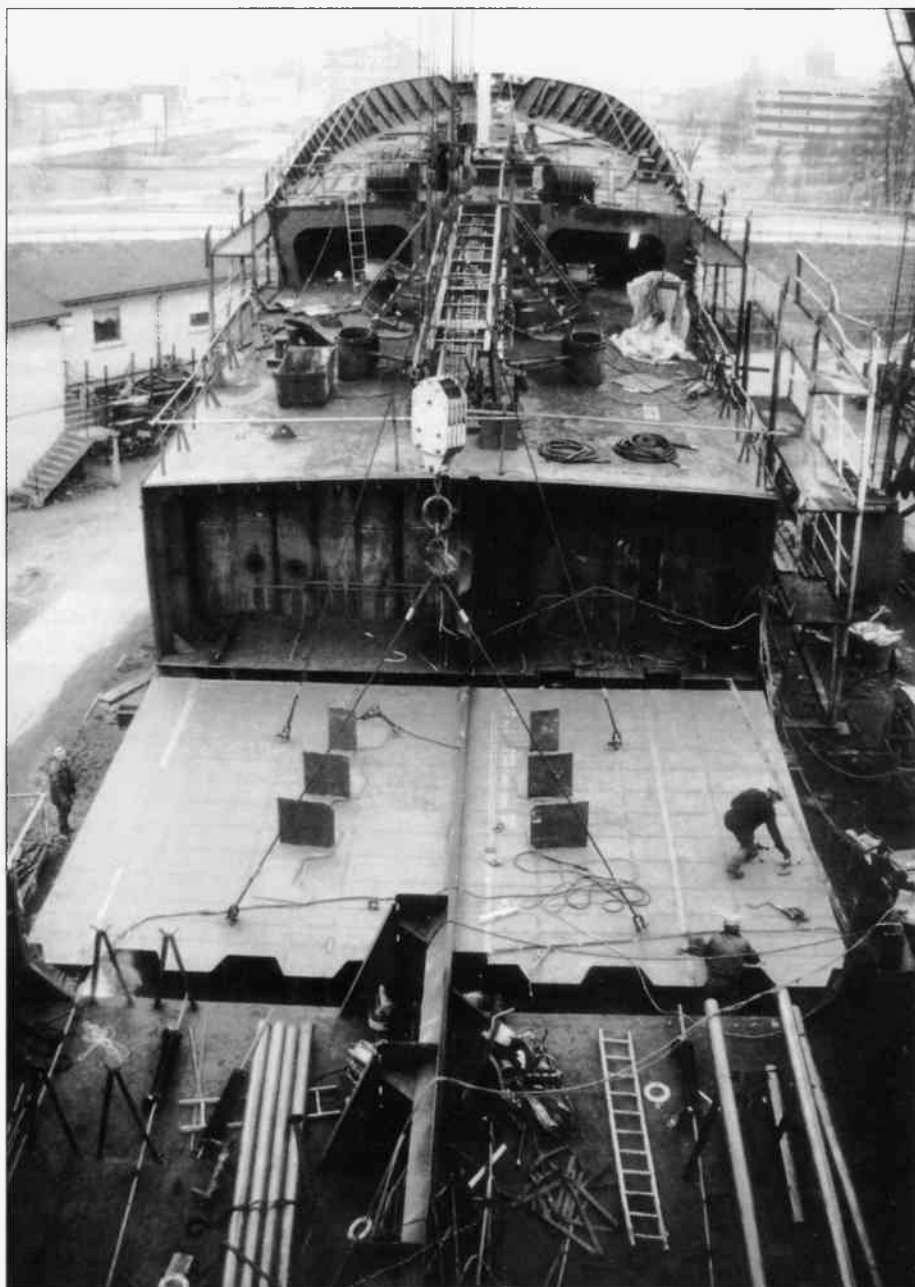
Rollo (reg.nr 10549) byggdes 1964 på Krögerwerft, Rendsburg för Karl Bertil Törnwall, Hovås. Sommaren 1965 ändrades hemorten till Karlstad. Dödvikten var 1 070 ton. Hon såldes 1970 till De Haas Scheepvaartmatchappij N.V. Rotterdam och fick då namnet **Mare Altum**. Under 1978 övertogs hon NedLloyd Bulkchem N.V. Rotterdam. Hon såldes till Effluent Services Ltd, Liverpool och döptes om till **Kinder**. Våren 1988 såldes hon till Tsilaires i Pireus och blev **Alex**. Under 1993 uppgavs att hon skulle huggits upp i Liverpool men denna uppgift dementerades senare och hon uppges fortfarande vara i trafik.

Bergbritt (reg.nr 10559) levererades i januari 1965 från 'De Biesbosch', Dordrecht till S Bergstrand & Co AB, Stockholm som en syster till Sibris. Måtten var längd ö.a. 63,45 m, l.pp 57,26 m, bredd 9,40 m, djup 4,20 m, djupgående 3,90 m. Hon var försedd med en 6-cylindrig 4-takts enkelverkande Deutz diesel på 800 BHP som gav en fart på 11,5 knop. Hon såldes 1971 för 300 000 US\$ till P.T. Inimexintra, Djakarta, fick Indonesisk flagg och namnet **Wangurer**. 1992 står P.T. Delima Mas Perkasa, Jakarta som ägare. Hon återfinns i Lloyd's Register of Ships 1999–2000.

Neptun (reg.nr 10585) levererades 6 mars 1965 från Rolandwerft, Bremen till Rederi AB Brevik, Öckerö. Måtten var längd ö.a. 61,91 m, l.pp 56,01 m, bredd 10,42 m, djup 3,99 m, djupgående 3,76 m. Hennes död-



Neptun tagen av Krister Bång från Jordfallsbron i Bohus den 18 juni 1966.

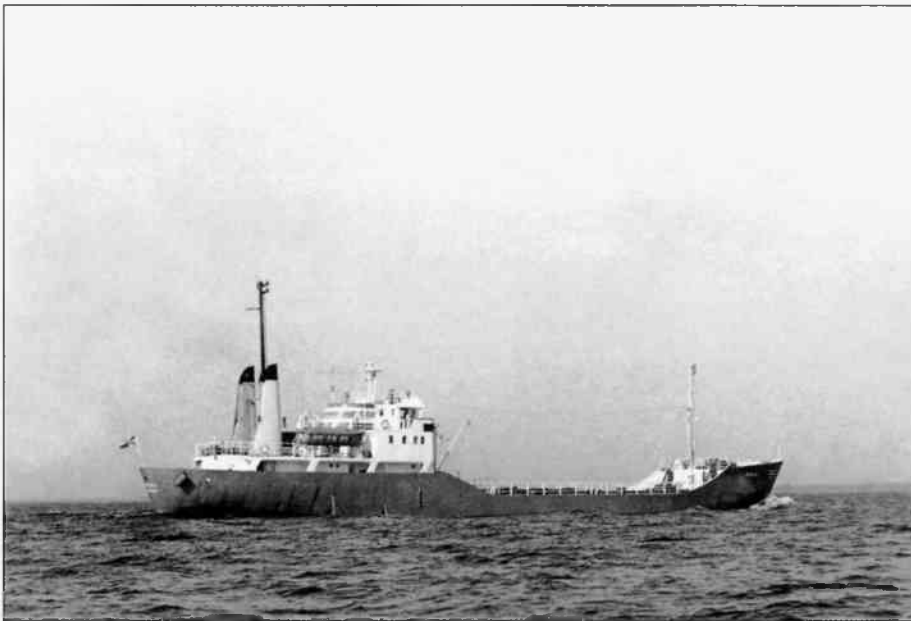


Situla under förlängning vid Karlstads Varv 1989. Foto J.C. Lund.

vikt var 1 100 ton och brutto 499 ton. Hon utrustades med en 6-cylindrig enkelverkande Deutz diesel på 900 EHP som gav en fart på 12 knop. Hon såldes 1968 till Rederi AB Jason, Stockholm (p.r. Claes Göran Karlsson, Vrångö) för 2,55 milj kr och fick namnet **Situla**. Såldes vidare till p.r. Jan-Christer Lund 1976 för 3 milj kr varvid hon bibehöll namnet. Hon blev ombyggd till produkttanker 1989 i Karlstad. Hon förlängdes och fick då nya mått l.ö.a. 69,80 m, l.pp 64,00 m och djup 6,01 m och djupgående 5,0 m. Dödvikt blev 2 000 ton och nytt brutto blev 1 049 ton. 1997 såldes hon till Lauter Sh. Ltd, Douglas, Isle of Man för 3,5 milj kr.

Vinlandia (reg.nr 10704), vintanker, levererades 29 juni 1966 från A/S Vaagens Verft, Kyrksäteröra till Svenska Lloyd och Svenska Orient linjen, Göteborg. Måtten var längd ö.a. 239,6 fot, l.pp 216,6 fot, bredd 10,60 m, djup 19,4 fot, djupgående 4,40 m. Dödvikt var 1 425 ton och bruttot 1 211 ton. Hon försågs med en 6-cylindrig 4-takts enkelverkande KH Deutz diesel på 1 500 EHP som gav en fart på 12,8 knop. Hon förlängdes i Falkenberg 1973 och fick nya mått: längd ö.a. 85,43 m, l.pp 77,86 m, bredd 10,60 m, djup, 5,92 m, djupgående 4,66 m. Ny dödvikt blev 1 987 ton och brutto 1 422 ton. Hon övertogs av Broströms Rederi 1978 och såldes 1985 till Vinalmar (Messrs YRU SA Compagnil de Navigation Maritime), Geneve för 0,25 milj US\$. Hon fick bibehålla namnet under schweizisk flagg. **Vinlandia** anlände 24 juli 1997 till Aliaga för skrotning.

Berglill (reg.nr 10787), shelterdeckad tanker som levererades 20 januari 1967 från Lödöse varv till S Bergstrand & Co AB, Stockholm. Måtten var längd ö.a. 70,7 m,



En udda båt var **Berglill** av Stockholm som den 6 augusti 1970 stävade bort över Vänern under Tore Granaths överinseende.

l.pp 65,0 m, bredd 11,0 m, djup 5,63 m och djupgående 3,75 m. Dödvikt 1 200 ton och brutto 499 ton. Hon försågs med en 6-cylindrig 4-takts enkelverkande MWM diesel på 1 100 EHP som gav en fart på 12 knop. Hon såldes 1970 till M.I. Transport C, Willemstad för 475 000 US\$ och döptes om till **M I Transporter I** under Nederländska Antillernas flagg. Hon konverterades till kemikalietanker 1971. Under 1973 överfördes hon på Industrial Waste Disposal (IWD), Willemstad men behöll namnet. 1978 såldes hon till Effluents Services Ltd, Liverpool och döptes om till **Yarrow** under brittisk flagg. Under 1993 vidare såld till Ioninan Pelagos (Hellas) Shipping Co., Grekland och omdöpt till **Agia Kiriaki**. Hon återfinns i Lloyd's Register of Ships 1999–2000.

Thuntank 2 (reg.nr 10831) levererades 16 maj 1967 från Falkenbergs varv till Erik Thun AB, Lidköping. Måtten var längd ö.a. 72,00 m, l.pp 66,50 m, bredd 11,50 m, djup 3,60 m och djupgående 3,55 m. Dödvikt var 1 300 ton och bruttot 499 ton. Hon utrustades med en V12-cylindrig 2-takts enkelverkande Falk-Brons diesel på 1 200 BHP som gav en fart på 12 knop. Hon förlängdes på Falkenbergs varv 1971. Djupgåendet ökades därvid till 4,60 m och ny dödvikt blev 1 940 och brutto 988 ton. Hon såldes 1981 till p.r. i Karlstad (Lars-Erik Johnsson) för 7,25 milj kr och döptes om till **Marga**. Under 1985 såldes hon till Seaship Holding A/S, Oslo för 1,45 milj kr och döptes om till **Smarga** under norsk flagg. I oktober 1988 övertagen av Florida Maritime Co, Pireus då hon fick namnet **Serifos** under grekisk flagg. Hon grundstötte i storm 28 oktober 1997 vid Cape

Pappas i Patrasbukten på resa Aghioi-Amfilochia. Hon togs flott 12 december 1997 och såldes i februari 1998 till turkiska köpare för upphuggning.

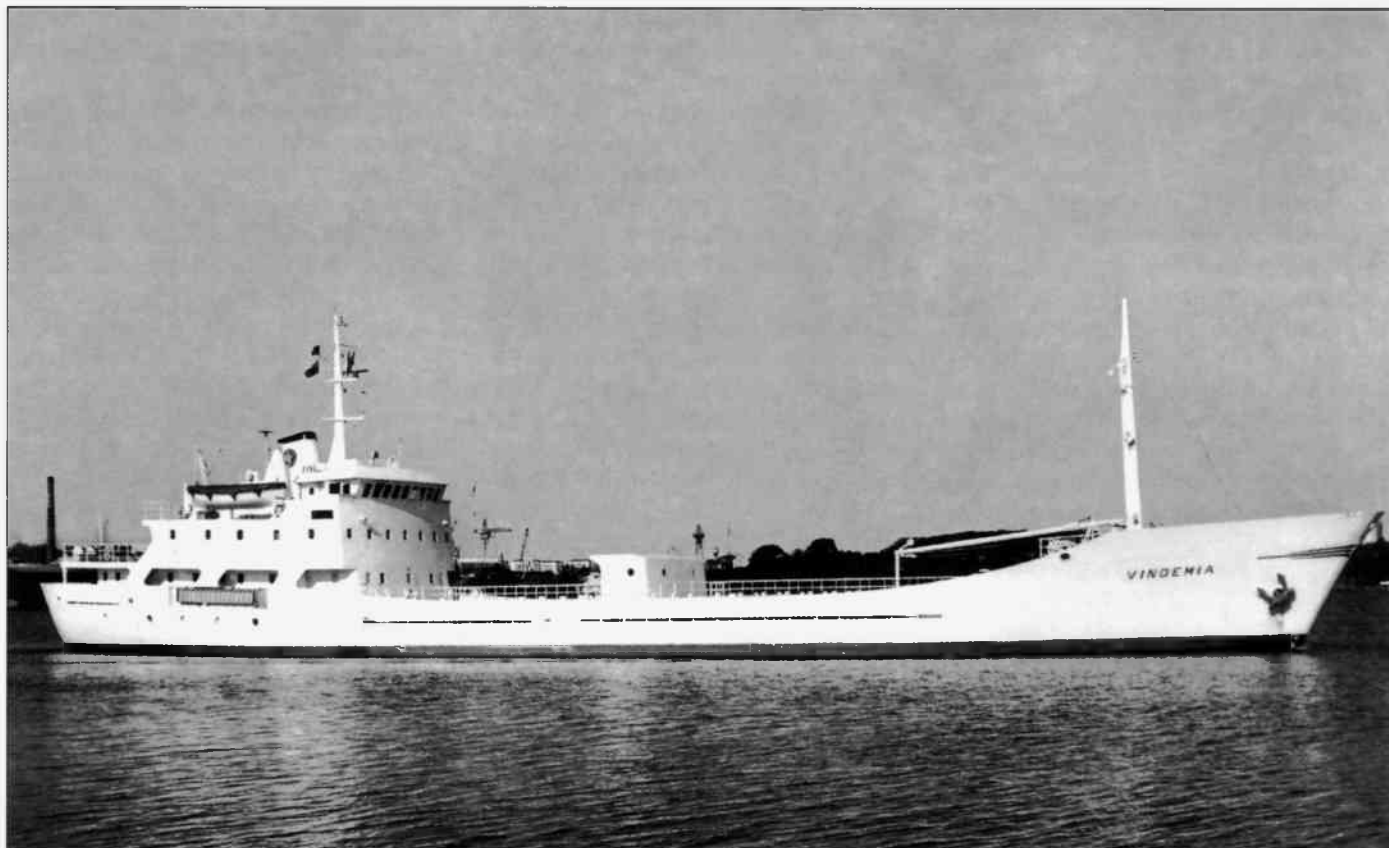
Eifel (reg.nr 10921) tanker byggd 1962 i Mainz som **Eifel KT 25**. Längd ö.a. 85 m. l.pp 82,86 m, bredd 9,50 m, djupgående 3,02 m. Dödvikt 1 550 ton och brutto 875 ton. Hon var utrustad med en Deutz diesel på 990 hk. Hon inköptes 1968 av Väner-tank, Jonsson & Co, Göteborg och namnet kortades därvid till **Eifel**. 1983 överfördes hon på Rederi AB Väner-tank för 0,75 milj kr. Hon såldes 1984 till Sea River Line NV, Essen, Belgien för 0,5 milj kr. Hennes vidare öden är okända för mig.



Thuntank 3 hette ett tag **Smarga** under norsk flagg. Foto från Donald MacFie.

Thuntank 3 (reg.nr 10932) kemikalietanker, levererades 15 maj 1968 från Falkenbergs varv till Erik Thun AB, Lidköping. Hennes mått var längd ö.a. 71,36 m, l.pp 66,50 m, bredd 11,51 m, djup 3,60 m, djupgående 3,55 m. Dödvikten var 1 300 ton och bruttot 499 ton. Hon försågs med en V12-cylindrig Falk-Brons diesel på 980 BHP som gav en fart på 12 knop. Hon byggdes om 1971 i Falkenberg varvid djupet ökades till 5,49 m och djupgåendet till 4,57 m. Dödvikt blev 2 003 ton och brutto 999 ton. Hon såldes 1981 till Ångbåts AB Kalmarsund (Rederi AB Tantus), Göteborg för 8 milj kr och döptes om till **Silvia**. Hon såldes 1985 till Oakwell Shipping Co Ltd, Gibraltar för 0,25 milj US\$ och döptes om till **Oakwell**. I september 1987 köptes hon av Transmarine Management ApS, Köpenhamn. Dauphine Mar Co Ltd, Pireus och fick namnet **Dauphine** under Panamaflagg. I januari 1991 köpt av Primero Nav Ind, Panama och omdöpt till **Emerald III**. Under 1992 såldes hon till Goldenwak Sh. S.de R.L., San Lorenzo, Honduras och döptes om till **Capital**. Hon återfinns i Lloyd's register of Ships 1999–2000.

Bia (reg.nr 11015), sjösattes som **Fenix** och levererades 10 oktober 1968 från Falkenbergs varv till Svenssons Textil AB, Göteborg. Måtten var längd ö.a. 72,01 m, l.pp 66,60 m, bredd 11,51 m, djup 3,61 m, djupgående 3,56 m. Dödvikt 1 375 ton och brutto 499 ton. Hon utrustades med en V12-cylindrig 2-takts enkelverkande Falk-Brons diesel på 980 BHP som gav en fart på 12 knop. Hon såldes 1972 till Jugoslaviska Tankerska Plovdiba (Jugotanker), Zadar. Under jugoslavisk flagg omdöpt **Razanac**. Sedermera blev det kro-



En strömlinjeformad vintanker var **Vindemia**. Hon seglar fortfarande under detta namn med Valletta som hemort. Foto C.G. Nyström, Fotoarkivet Klubb Maritim Västra Kretsen.

atisk flagga i aktern. Under 1993 såldes hon till Zogiorgia Naftiki Eteria, Grekland och i samband med detta blev hon omdöpt till **Agia Paraskevi**. Hon används för att frakta färskvatten och återfinns i Lloyd's Register of Ships 1999–2000.

Vindemia (reg.nr 11101), vintanker levererades 29 oktober 1969 från A/S Vaagens Verft, Kyrksäteröra till Rederi AB Svenska Lloyd. Längd ö.a. 73,00 m, l.pp 66,00 m, bredd 10,60 m, djup 5,90 m, djupgående 4,80 m. Hennes dödvikt var 1 660 ton och brutto 1 193 ton. Hon utrustades med en 6-cylindrig 4-takts enkelverkande KH Deutz diesel på 1 600 EHP som gav en fart på 12,8 knop. Hon förlängdes 1973 i Falkenberg och fick nya mått längd ö.a. 85,43 m, l.pp 77,86 m, bredd 10,60 m, djup 5,92 m, djupgående 4,66 m. Ny dödvikt blev 1 987 ton och brutto 1 421 ton. Hon såldes i april 1991 av Broströms Rederi till Tropicana Shipping Co Ltd, Valetta, Malta för 3,0 milj kr. Hon fick behålla namnet under maltesisk flagg.

Margaron (reg.nr 13135) byggdes som **Regine** 1970 vid Bayerische Schiffbau GmbH, Erlenbach/Main för Schiffarts- und Speditionskontor 'Elbe' GmbH, Hamburg. Hon har måtten längd ö.a. 65,99 m, l.pp 60,41 m, bredd 11,00 m, djup 5,47 m, djupgående 4,10 m. Dödvikt 1 400 ton och brutto 999 ton. Hon är utrustad med en 6-

cylindrig 4-takts enkelverkande MWM diesel på 1 050 BHP som ger en fart på 11,5 knop. Hon inköptes 1983 av p.r. i Göteborg med Algot Johansson i ledningen för 1,02 milj DM. Hon sattes under svensk flagg med namnet **Margaron**.

Bitfjord (reg.nr 14.705) byggdes 1971 på A/S Seutelvns Verksted, Fredrikstad, för Esso Norge med namnet **Esso Vallöy**. Hon lastade 1 445 ton dw och mätte 1 171 bruttoton. Hon är avsedd för asfalttransporter. Längden ö.a. var vid leveransen 73,2 m, bredd 12,2 m, djup 5,41 m, djupgående 3,47 m. Hon är utrustad med en 4-takts enkelverkande 8-cylindrig MAK-diesel på 1 600 BHP med vilken hon gör 12 knop med last. Hon inköpt i slutet av 1994 för 4,5 milj. norska kr av TSA Tanker Shipping, Skärhamn. Under 1997 förlängdes hon i Frederikshamn och fick ny längd ö.a. 85,21 m. Dödvikten ökade till 1 986 ton och bruttot till 1 573 ton.

Vid Appledore Shipbuilders byggdes 1970 för Cory Maritime Ltd, London, tankfartyget **Cordene** på 1 251 ton dw och 784 ton brutto. Hennes längd ö.a. var 60,98 m, bredd 9,76 m, djup 4,96 m. och djupgående 4,19 m. Hon är utrustad med två Paxman V-dieslar med 12 cylindrar som utvecklar 1 260 bhk med vilka hon gör 11,5 knop. 1972 blev hon förlängd till 69,83 m. Och fick dödvikten 1 435 ton och bruttot 913

ton. Hon bytte 1975 namn till **Pass of Chisholm** hos samma ägare. 1984 såldes hon till Leda maritime Co., Piraeus och blev hon **Danae** under grekisk flagg. 1988 återvände hon till England igen, köpt av John Whitaker (Tankers) Ltd, Hull. Namnet blev **Whitdale**. 1994 var det dags för nytt namn igen, **Doverian** hos C. Crawley Ltd, Hull. Hon köptes hösten 1996 för 3,3 milj av Ola Nilsson, Donsö och döptes om till **Västsjö** (reg.nr 14.863). Hon används som bunkerbåt.

Ett fartyg som också används som bunkerbåt är **Triton av Göteborg** (reg.nr 14.998). Hon byggdes 1979 vid Skaalurens Skibsbyggeri A/S, Rosendal, som **Esso Harstad** för Esso Norge A.S. Hennes dödvikt var 877 ton och brutto 751 ton. Längden ö.a. var 54,06 m, l.pp. 49,99 m., bredd 10,42 m, djupgående 3,83 m. Maskineriet var en 6-cylindrig 4-takts enkelverkande Normo diesel på 1 025 BHP som ger en fart på 11 knop. 1997 ändrades namnet till **Trondenes** då Esso avyttrade henne till Troms Fylkes Dampskibsselskap AS. Samma år såldes hon för 832 000 US\$ till Bunkerpojarna AB, Göteborg. Hon förlängdes på Kållandsö under 1998. Hon är nu 67,0 m lång och lastar 1 500 ton och har ett bruttotonage på 996 ton.

År 1964 levererades från Paul Lindenau varvet i Kiel tankern **Sioux** till Atlantic

Rhederei F&W Joch, Hamburg. Hon var på 1 229 ton dw och 893 ton brutto. Hennes längd ö.a. var 67,47 m, l.pp. 61,19 m, bredd 9,85 m, djup 4,50m och djupgående 4,24 m. Med en 8-cylindrig fyrtakts enkelverkande MAK diesel utvecklande 1 100 bhp gjorde hon 12 knop. 1971 bytte hon namn till **Litlafell**, ägd av Samband Islenzkra Samvinnufelagu & Oliufelagid H/f, Isafjord, Island. 1982 bytte hon namn till **Thyrill** hos samma ägare. 1984 köptes hon av Sigurour Markusson i Reykjavik och döptes om till **Vaka**. I slutet av 1980-talet står Bunaoarbanki Islands, Reykjavik som ägare. 1990 blev hon **Tarina** under grekisk flagg hos Gama Navigation N.E. Pireus. Under 1997 skulle hon ha döpts om till **Ramona** övertagen av okända köpare. Så tycks dock ej ha blivit fallet för 1998 köptes hon för 6 milj. kr från Donald Sh.

Co., St.Vincent till Sverige av Halmia Rederi AB, Halmstad fick namnet **Halmia** (reg.nr 15.051).

År 1980 levererades från japanska varvet Fukuoka Zosen KK, Fukuoka en tanker till K.K. Nippo Unyu Skokai i Tokyo. Hon fick namnet **Christian**. Dövikten är 1 767 ton och bruttotonnaget 1 147 ton. Hennes mått är längd ö.a. 69,52 m, bredd 11,80 m, djup 5,15 m och djupgående 4,31 m. Hon är utrustad med en 4-takts enkelverkande 6-cylindrig Yanmardiesel utvecklande 1 400 bhp och som medger fart på 11,3 knop med last. 1988 såldes hon till F.T.Everard Sh. Ltd, Greenhithe, England för 832 000 US\$ och registrerades i Bahamas under namnet **Amity**, ett klassiskt Everardnamn. 1999 köptes denna tanker av Krabbeskärs Rederi AB, Västra Frölunda, och döptes

om till **Smaragd** (reg.nr 15.207). Hon lär gå som bunkerbåt i Rostock.

Hadschi Hadschi Aga Dadascheff. (reg.nr 4133) levererades från Lindholmens varv 1903 till A.A. Dadascheff, Baku, Ryssland som kring sekelskiftet byggde flera tankbåtar vid varvet. Längd 75,94 m, bredd 10,06 m, djup 5,05 m. Bruttotonnaget var 1 309 ton och dödvikten angavs till 1 000 ton. Hon hade en 4-cyl. Lindholmen diesel 157 NHP. Hon såldes till Ryssland 1903. Återfinns i LR 1908-1909 men ej 1912-1913. Hennes öde är okänt för under-teknad. ■

Källor:

Svensk Sjöfarts Tidning

Båtologen

Lloyd's Register of Ships

Reg. nr	Namn	Tidigare namn	Senare namn	Öde
8117	Rigel		Westbris, Otis, Gata Petrol	Förlist 1976
8207	Algol		Soya VII, Algol, Empire Tigaven, Peter M., Motol V	Skrotad 1972
8220	Hamal		Ostbris, Paraiba, Salte 50	Skrotad 1969
	Soya VII	Inger Benedicte		Skrotad?
8446	Soya VI		Svea Reuter, Nordica, Rosarito	Skrotad 1982
8834	Servus	Biwi	Kolibri, Bruno Montanari, Verria, Verroia	Skrotad 1990
8670	Korshamn	Granskär	Klövertö, Veslefrik, Turkpetrol I, Murat Ayanoglu, Kurtlar, Konanlar, Mithat Eregli	I fart
8932	Lövö		Bie, Runn, Jean Guiton, Louis Frederic Dewulf, Caputerra	I fart
9073	Elfnäs		Marlena, Kian	Skrotad?
9097	Nordhem		Scandus, Tjepoe, 901 Tjepu	Skrotad?
9107	Framnäs		Tanus, Tankmar, Copetank, Elata, Al Fatemah, Imperial	Skrotad 1987
9133	Lindesnäs			Förlist 1957
9903	Vinia		Vingard, Una, Soile, Mirella, Jetass, St. Christopher, St. Mickel, JM I	I fart
10061	Thuntank VI	Utvaer, Slotteroy, Selje	Skodvik, Laura Terkol, Fjordoil, Fjordtank	Skrotad 1983
10247	Thuntank VIII		Tankvik, Theodosia IV, Roula, Gir	I fart
10298	Thuntank IX		Matvik, Copemar I	I fart
10402	Nynäs		Redo	I fart
10430	Runo		Ioannis, Delta, Eaglet	I fart
10467	Polana		Sirion, Elpida II, Unione Seconda	I fart
10487	Sirona		Karen Terkol, Makumba, Petrostar II, Al Ma'a I	I fart
10542	Sibris		Simone, Aesop	I fart
10549	Rollo		Mare Altum, Kinder, Alex	I fart
10559	Bergbritt		Wangurer	I fart
10585	Neptun		Situla	I fart
10704	Vinlandia			Skrotad 1997
10787	Berglill		M I Transporter I, Yarrow, Agia Kiriaki	I fart
10831	Thuntank 2		Marga, Smarga, Serifos	Skrotad 1998
10921	Eifel	Eifel KT 25		I fart?
10932	Thuntank 3		Silvia, Oakwell, Dauphine, Emerald III, Capital	I fart
11015	Bia	Fenix	Razanac, Agia Paraskevi	I fart
11101	Vindemia			I fart
13135	Margaron	Regine		I fart
14705	Bitfjord	Esso Valloy		I fart
14863	Västsjö	Cordene, Pass of Chisholm, Danae, Whitdale, Doverian		I fart
14998	Triton av Göteborg	Esso Harstad, Trondenes		I fart
15051	Halmia	Sioux, Litlafell, Thyrill, Vaka, Tarina		I fart
15207	Smaragd	Christian, Amity		I fart

BILDER UR GAMLA FOTOALBUM



Georg Johansson, Bleket har skickat reaktionen denna fartfyllda bild av bleketskonaren **Gunborg**. Hon byggdes vid det anrika skeppsvarvet A K Gustafsson & Söner i Landskrona till handlare Einar Persson m fl på Hven 1914.

Från Länsumpen 1985:4 har vi hämtat lite uppgifter om **Gunborg** skrivna av Lennart Petersson. "Hvens dittills största och även det största fartyget som byggdes av A K Gustafsson var tremastskonaren **Gunborg**. Hon var på 99 nettoton, 125 bruttoton och lastade 200 ton. Skeppare blev den 26-årige Gunnar Persson. Han var en av de få inflyttade skepparna på Hven, född i Nävlinge.

Efter 10 år, 1924, ombildades partrederiet och Gunnar Persson blev nu också huvudredare.

Fartyget motoriserades år 1928, då en 80 hästkrafters Skandia installerades.

Den 27 augusti 1936 grundstötte **Gunborg** vid Idö i Stockholms skärgård. Först efter sex dagar kunde hon dras flott och gå in till Blidösunds slip för reparation. Kapten Persson seglade med **Gunborg** i 30 år, men då började det att ta

emot. Inte nog med dåligt väder och många besvärliga laster under åren. Det förekom också bomber, minor och annat förtret med åren. Det berättas att kapten Persson låg två veckor i Höganäs hamn lastad med gods till Tyskland och väntade på bättre väder. Han seglade inte förrän en av partredarna rest till Höganäs och talat honom tillrätta.

År 1944 såldes **Gunborg** till Alsviken, med C E Johansson som befälhavare och hustrun Astrid Linnéa som redare. Redan 1945 var det slutseglat för detta rederi och **Gunborg** såldes till ett partrederi i Bleket på Tjörn med Bertil Alrik Andersson som huvudredare.

En ny motor B&W Alpha diesel på 185 hk installerades 1948. För detta partrederi seglade **Gunborg** i över 20 år.

Gunborg såldes 1965 till Danmark, där det ännu i mitten av 1960-talet fanns en marknad för skutor. Hon fick också ett värdigt slut. **Gunborg** slapp att sakta rutna ned vid en någon kaj/vik eller sänkas som brygga alternativt segla till Västindien och förlista längs Hallandskusten.

Den 8 april 1965 förliste hon vid Rasnäs. Förlisningen skedde på hennes första resa under dansk flagg och med hennes nya namn **Kongsmark** ".

Jan Johansson

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Skutförfrågningar

Jag söker bilder och övrigt material om:

Ellen (7680, SICW) byggd på Thurö 1908 och såld till Skärhamn 1930. Senare redad från Klåverön.

Trinité av Skärhamn, ursprungligen **Pays de France**, byggd 1926 i St Malo och förlist 1947, då redad från Malmö.

Stefan Docksjö

Svar om Glas Dower

Här några data om **Glas Dower**, (Länspumpen 2000:3).

Hon är en sk FPSO, (Floating Production Storage and Off-loading unit) dvs ett fartyg som används vid oljeutvinning till havs. **Glas Dower** ägs av Bluewater Offshore Production Systems Ltd, se t ex deras hemsida www.bluewater-offshore.com för mer info om rederiet, som har fyra egna FPSO.

Glas Dower är redan från början konstruerad som FPSO, till skillnad från många andra som är ombyggda gamla tankfartyg.

Glas Dower byggdes för ett kontrakt för Amerada Hess på Durward och Dauntless, fälten på engelsk sektor i Nordsjön, på Namura Shipyard i Japan 1997. Processdelen (toppsides) byggdes av Heerema Hartlepool, och H&W i Belfast stod för montaget av topsides. Hon är 232 m lång, 42 meter bred och 21 m djup, med ett max djupgående på 15 m. Dw 106 685 ton. Hon har två systerfartyg, byggda på Hitachi, **Bleo Holm**, som levererades 1999 och **Aoka Mizu**, som ännu ej levererats. Hon är anpassad för anslutning till en undervattensbrunn via swivelplatta i botten på fartyget. Max operationsdjup i nuvarande utförande är 83 m.

Glas Dower har en produktionskapacitet på 60 MBPD (miljoner barrels per dag), är försedd med gaseparering och

utrustning för vatteninjection.

Lagringskapaciteten är 650 MBBL, och förläggningsskapaciteten är för 96 personer.

"Brännaren" är ett sk facklingstorn för fackling av restgaser etc.

Klas Wallin

Emigrantfartyg

Det var roligt att läsa om öckeröbåten **Themis** som så småningom kom fram till Nordamerika. Nu minns jag henne förstås inte i första hand som öckeröbåt, ty i början av sitt liv hörde hon hemma på Rörö.

Hon byggdes år 1912 i Risør i Norge som GG 506 **Themis** av Rörö. Hon var till en början

utrustad med en 16 hk Avance som dock byttes 1917 till en Bolinder om 40 hk. Hennes första ägare var Bernhard Bryngelsson och Hilmer Olsson. Fartyget var en riktig turbåt och man lyckades bra med det fiske man företog sig. På den tiden var det mest garn- och snörpvadsfiske.

Sedan fiskelaget 1932 tagit emot en nybyggd båt (**Rymo**) från Hälleviksstrand såldes **Themis** till Fisketången. Hon fick behålla sitt fiskenummer 506 men fick förstås LL i stället för GG. Wille Berntsson hette skepparen. Även detta fiskelag bytte upp sig och köpte 1941 den tio år gamla **Urania** från

Hönö. Samtidigt såldes **Themis**.

Köpare var John Olofsson på Öckerö. Han behöll namnet **Themis** men ändrade fiskenumret till GG 275. Och det var därifrån hon såldes till Mang för vidare äventyr på de stora haven.

Som bekant har det funnits många fler **Themis** på Rörö. 1951 byggde man på Öckerö en ny **Themis** (GG 144) som man behöll till 1965 då nästa **Themis** kom. Hon var byggd i Råå 1948 som **Skantic** av Öckerö och stannade på Rörö fram till 1973. Detta fartyg återfinns numera i Skärhamn som **Lissabon II**.

Nästa **Themis** inköptes alltså

Baltskutor

Torsten Hagnéus skriver i Länspumpen 1999:4 om baltskutor och efterlyser foto av bland annat motorskonaren **Gudrun** (reg-nr 7548). Ett sådant, taget i dansk hamn, kan jag bidra med. Jag vet inte hur länge hon seglade, men ännu i mitten av 1940-talet låg

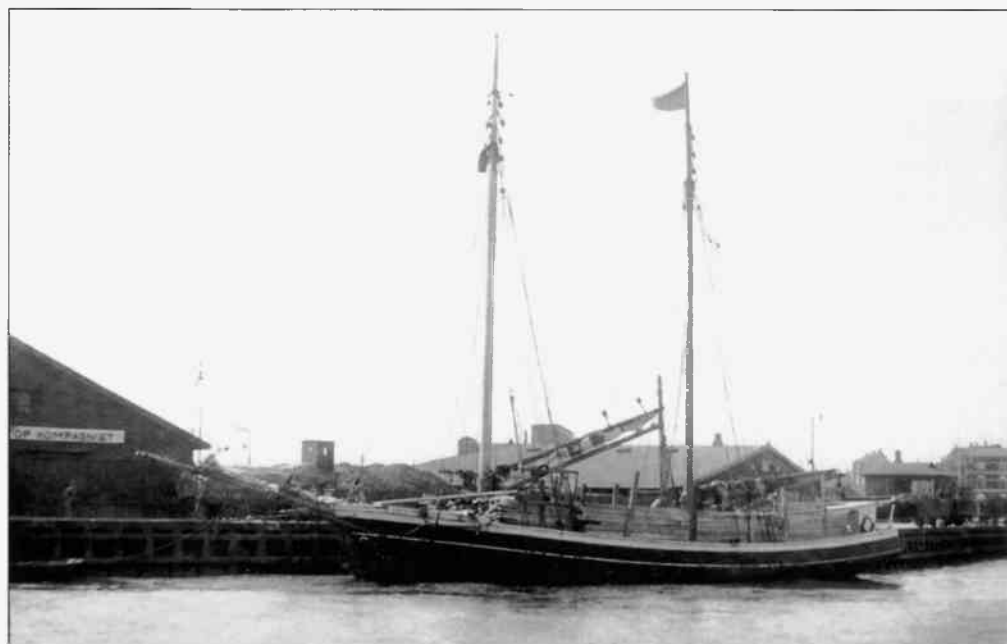
hon i Timmernabben i Småland och lastade trä från Ludvigssons sågverk. På denna ort hade ju också skepparen, Rudolf Jonsson, sin hemvist.

Enligt fartygets handlingar på Riksarkivet, såldes **Gudrun** den 5 november 1951 som pråm eller husbåt till kapten Alfred Lundgren i Kristian-

opol för 1 000 kronor.

Sedan all maskinell utrustning tagits ur bogserades skrovet från Kalmar till den nye ägaren i Kristianopol. I april 1959 skrev denne att fartyget var upphugget, ett arbete som hade avslutats redan under 1952.

Bernt Åhlund



Gudrun någonstans i Danmark. Foto från Bernt Åhlund.

1973 och kom närmast från Kalvsund där hon hetat **Kelly**. Hon var byggd 1957 i Skredsvik. Detta fartyg förliste den 2 oktober 1984 i Skagerack, men besättningen om sex man bärgades välbehållen av parbåten **Biscaya**.

Som ersättning inköpts stål-trålaren **Danö** (ex **Götaland**) från Fiskebäck som fick ärva både nummer och namn. Hon var byggd i Marstrand 1966. Detta fartyg finns fortfarande kvar på Rörö men döptes i september i år om till **Biscaya** (GG 1440).

Armand Olausson

Ledtråd?

I förra numret frågade jag efter jakten **Thule**. Sedan dess har jag hittat ett mätbrev från Marstrand från 1928 där man mätt en **Thule** för Svensk-Engelska Mineralolja AB i Göteborg. Måtten var 12,88x5,48x1,93. Kan det vara någon ledtråd?

Krister Bång

Fylligt om gamla skutor
Moody Nilsson efterlyste i förra numret uppgifter om tre skutor, varav två med namnet **Charlotta**.

Fribrev 52/1869 utvisar att skonerten **Charlotta**, signal HCSP var byggd 1868 av S. Abrahamsson på Krogane skeppsvarv av ek och fur på kravel. Den hade mätts i Uddevalla i mars 1869 till 45,5 nyläster och tillhörde ett rederi i Hälleviksstrand med 12 delägare och med kapten Jöns Larsson som huvudredare och befälhavare. År 1880 skedde byte av skeppare till styrmannen av andra klassen, Edvard Nilsson, som samtidigt köpte sin företrädares 1/24-del i skutan.

I nästa fribrev, 79/1889, var Lysekil hemort och rederiet bestod av 25 delägare med skiftande yrken, varav flera hade ingått i det gamla rederiet. Handlanden N.O. Lycke var huvudredare och D.O. Schiller skeppare.

Vid registreringen den 24 mars 1894 (reg-nr 1117) var redare och befälhavare desamma som i sista fribrevet.

På resa från Söderhamn till Wismar med trä sprang hon

läck i hårt väder och infördes den 15 november 1898 i havererat tillstånd till Hangö där besiktning företogs varpå lasten lossades. Efter ny besiktning kondemnerades hon och värderades i befintligt skick till 800 finska mark.

Det uppdagades att en stor del av skutan var rutten samt att akterstävén hade rubbats från sin plats. Dessutom befanns hon vara starkt ryggbuten. Besättningen hade avmönstrats och skickats hem till Lysekil på rederiets bekostnad. **Charlotta** inköptes efter besiktningen av Karl Erlund i Hangö.

Den andra skutan (reg-nr 1034) hette **Charlotte** och var en skonare med signal HFTP och byggd på Bassholmen i Dragsmarks socken 1871. För utförliga uppgifter om detta fartyg hänvisas till Gunnar Ståhls bok *Skillinge, skutor och sjöfart*. Det kan tilläggas att **Charlotte** efter försäljningen till Norge 1901 byggdes om två år senare och kom att benämnas skonertbrigg. Skeppare var från 1903 Arnt Olsen och därefter fram till 1910 T. Sternersen. Sistnämnda år blev skutan avriggad.

Slutligen briggen **Carolina**, signal HKJL, som var byggd i Sunderland 1856 av ek och fur och mätte 246 ton. Fram till 1873 hörde hon hemma i South Shields under namnet **Cactus** och ägdes av William Tode. Denne sålde i april samma år sitt fartyg för 1 500 engelska pund till ett rederi i Mollösund med skepparen J.A. Samuelsson som huvudredare och Bernhard Olsson som befälhavare. Samtidigt fick hon sitt svenska namn **Carolina**. I juni 1886 anmälde redaren att briggen hade blivit sönderslagen och slopad.

Bernt Åhlund

□

Moody Nilsson frågar i förra Länsumpnen om några **Charlottor** och bla om det är samma fartyg. Efter vad jag förstår rör det om tre olika fartyg, som här är sammanblandade.

Charlotta var ett mycket populärt namn vid denna tid på Skaftö eller i den omedelbara närheten. Här fanns nämligen fyra skonare samtidigt med

detta namn under sista hälften av 1800-talet. Det var inte så stor skillnad i storlek på dem och därtill var två byggda med endast två års mellanrum på samma varv – Bassholmen – och dessa två hade som nybyggda därtill samma huvudredare. Att försöka hjälpa Moody Nilsson är därför svårt, när man inte vet utgångspunkten för hans sökande.

För att komma rätt är det bäst att följa Fribrefsserien för varje fartyg på Riksarkivet i Stockholm och sedan eventuella registerhandlingar. Här följer en kort historik över dessa skonare och med första Fribrefsnumret för resp fartyg.

Charlotta (Fribref 74/1858) byggd 1858 i Dramsvik, Ljungs församling söder om Uddevalla. Förbyggd 1875 på samma ställe. Hemort Fiskebäckskil/Skaftö. 150,72 ton. Söld 1891. Troligen till Varberg. Ej inregistrerad.

Charlotta (Fribref 35/1869) byggd 1869 på Bassholmen till ett p.r. på Gåsö. 157,18 ton. Söld 1892 till Bergen (Norge) och omdöpt **Anno**. Sedan hemma i Kristiania. Använd i isfarten. 1902 såld till Frankrike.

Charlotta (Fribref 52/1869) byggd 1868/69 på Krogarne, Östra Orust. Reg.nr 1117. 158,14 ton. Hemmahörande i Hälleviksstrand. Efter 1889 i Lysekil. Havererade 1899 utanför Hangö och sedan kondemnerad.

Charlotta, skrivs även **Charlotte**, (Fribref 94/1871) Byggd 1871 på Bassholmen till Skaftö. Signal HFTP, Reg. nr. 1034. 186,51 ton. Hon kostade ny 28 000kr., som lär ha tjänats in på tre år. Söld 1898 till Skillinge och 1901 vidare såld till Langesund i Norge.

Anders Olsson

□

Moody Nilsson frågar om **Charlotta** i förra numret av Länsumpnen. Ett av de fartyg han nämner hamnade i Skillinge och inför min bok om skutorna därifrån gick jag genom de papper som finns bevarade på riksarkivet om detta fartyg. Alltså:

Reg.nr 1034 skonaren **Charlotte**, signal HFTP:

Byggd 1871 vid Bassholmens

varv av hemmansägare och skeppsbyggmästare Jacob Johansson.

När man fick ut fartygets första fribrev 1871 (nr 94) visade det sig att han också var huvudredare i det rederi som ägde fartyget och där dess befälhavare sjökaptan Carl J. Ödman var delägare. Dessutom handlare Johan Bernhard Jonsson i Lysekil och en man som hette Anders Johansson. Hemort var Dragsmarks socken och tonnaget 167,99 nettoton eller 55,5 nyläster.

År 1880 noteras att i stället för Joakim Bengtsson har II kl styrman J. Henrik Jacobsson tillträtt som befälhavare och 1882 kommer sjökaptan O.H. Kihlberg.

År 1884 utfärdas ett nytt fribrev (nr 35) där hemorten anges vara St. Grönshult med Carl J. Ödman som huvudredare. Delägare är J.B. Jonsson, Lysekil, Jacob Johansson och A Johanssons sterbhusdelägare samt J.H. Jacobsson, Gåsö. O.H. Kihlberg är fortfarande skeppare ombord men ej delägare.

När skutan 1894 registreras får man veta storleken på delägarnas lotter: C.J. Ödman äger 3/24 genom arv och 6/24 genom köp. J.B. Jonsson, Lysekil 8/24, riksdagsman Johan Alrik Johansson, Bastholmen 3/24 genom arv, sjökaptan Johan Hinrik Jacobsson, Gåsö, 2/24 genom köp, hemmansägare Anders Johansson, Skaftö, 2/24 genom köp. Befälhavare är nu Oscar Olsson, Skaftö.

År 1895 ommätt till 195,13 br. 175,96 n. med dim: 28,28 x 6,6 x 3,84.

I februari 1898 såld till Skillinge för 5 000 kr kontant. I det rederi som nu bildas blir köpman A.F. Norberg huvudredare och innehar 1/10-del. Skepparen Edvard Eriksson Skog äger 2/5-del medan sex åboar, en sjöman och en skeppare äger resterande.

I augusti 1901 beslutar man sig för att sälja sitt fartyg till Norge för 7 000 kr och de nya ägarna tar över i Köpenhamn.

I Lloyd's register för åren 1903–1910 finner man henne ägd av A/S Charlotte (Jacobsen & Co) i Langesund.

Namnet stavs nu **Charlotte** och det förekommer även denna stavning bland de svenska handlingarna. Tyvärr vet jag inte slutet för skonaren, men den är borta ur NV-11. Förmodligen upphuggen eftersom den inte förekommer bland de haverier som "Skipet" redogjort för.

Att en skuta såldes mitt under seglotionssäsongen var mycket ovanligt. Varför man sålde vet jag inte. Det berodde inte på att Skog hade hittat ett nytt fartyg att investera i. 1902 var han utan eget befäl och först på våren 1903 återkom han i det att han köpte röjelskonaren **Christine** (reg.nr 4153) från Danmark. Den köptes för 7 000 kr och han hade lika stor andel i den som han haft i föregångaren. När det gäller skillingeskutorna så var det den tilltänkte skepparen som var den ledande. Han valde ut ett fartyg

han ville köpa och sedan han fått den på hand bildades redariet och en huvudredare valdes, gärna en framträdande person, som exempelvis handlaren Norberg, som under sin tid i Skillinge redade ett tjugotal fartyg.

Det fanns en **Charlotta** med signal HCRT, som var byggd 1869 av samme byggmästare på samma plats och även redad av honom. Den hade fribrev 35/1869 och senare 66/1890, 45 nyläster, 159,33 ton. Om denna kan man läsa i Länsypumpen nr 1 för 1998 där Bernt Åhlund skriver bl a att den såldes till Norge 1891.

Så finns även reg.nr 1117 sk **Charlotta** vilken var byggd i Krogane 1868. Om detta fartyg har jag endast kortfattade anteckningar, men ett vet jag, den hade fribrev 52/1869 och när den registreras äges den av p/r handlare Nils Olausson Lycke

i Lysekil. I november 1899 inkom den till Hangö i havererat skick, kondemnerades och såldes till skepparen Karl Elund i Hangö, men har inte blivit re-

gistrerad i Finland enligt vad Erik Hag berättat för mig.

När jag läser Om Carl J. Ödman i boken om Fiskebäckskil finner jag att han redade ytter-



För identifiering

Bifogar ett foto av en okänd f d trälare som jag tog i Sjötorp den 20 september 1999. Vem hjälper mig med identifieringen?

Jan-Crister Hall



Från Curt S. Ohlsson har vi fått låna denna bild av **Meloile** där hon ligger på Hisingsidan i Göta Älv ovanför järnvägsbron vid Marieholm. Foto Leif Y. Ohlsson den 15 juni 1952.

Premier – Meloile

Det har berättats mig, att innan AB Göteborgs Torsmjölsfabrik byggde sin anläggning i Grönvik på Malön, hade man tillfälligt en "ångare" med namnet **Premier** liggande förtöjd utanför hamnen för att

ombord koka fisk och sill. Säkert den som J. Robert Boman nämner.

Meloile drog man i stället upp i älven och lade ovanför järnvägsbron på Hisingsidan. Jag tror att man gjorde det för att komma ifrån risken av

skeppsmaskens härjningar i ett träskrov och så luktade det inte så angenämt omkring den gamla skutan heller.

Malön hade ingen färja vid denna tid så allt gods mellan dessa fabriker fraktades med jakter och andra mindre sku-

tor. Var själv med om några resor med fiskmjöl och tran till Göteborg i slutet på 1940-talet. Passade då på att ta en titt på detta stora träskepp. Mycket spännande att ta sig runt på ett mycket sparsamt upplyst mellandäck och se de kraftiga träkonstruktionerna. Här hade verkligen inte sparats på dimensionerna. Den hade t ex sex tums bordläggning! Fascinerande var det också att se arbetarna skymta förbi som spökfigurer i skumrasket.

Var även akterut och såg på kajutan, som verkligen var imponerande. Tyvärr hade en brand ödelagt stora delar av akterskeppet, men man såg ändå vilka stora utrymmen det fanns.

Skutan flöt och var alldeles tät sade maskinisterna. Hade även varit i docka för bl a byte av bottenventiler.

J. Robert Boman har helt rätt i att ett par av undermasterna stod kvar. Man hade lastbommar till dessa för gripslossning av färskfisk och lossning/lastning av mjölet och tranet.

Anders Olsson

ligare tre skutor med anknytning till Skillinge, nämligen briggen **Benjamin Mollén** (reg. nr 1886), skonerten **Hilma** (2788) och skonertskeppet **Carl** (2974).

Gunnar Ståhl

Skandiamotorer

Här i Lysekil håller vi på att bygga upp ett motormuseum, främst med Skandiamotorer men vi även samlat på oss andra fabrikat.

De senaste månaderna har vi löst våra lokalproblem och har nu omkring 1 000 kvm som kan

användas i våra museiplaner. Vi kommer utöver motorer att ha annat intressant att visa av marin karaktär. *Skandiamuséet* är det tänkt det skall heta. Vi har två stycken större dieselmotorer. Den ena kommer från **Nolsö** och är en Skandia F-35 på 450 hk. Den är fullt körbar och vi har idéer om att bygga upp ett maskinrum kring motorn. Ge en bild av hur ett maskinrum kunde se ut i en fiskebåt eller mindre fraktbåt på 1950-talet.

Den andra motorn är en Götaverken typ G-5 tillverkad

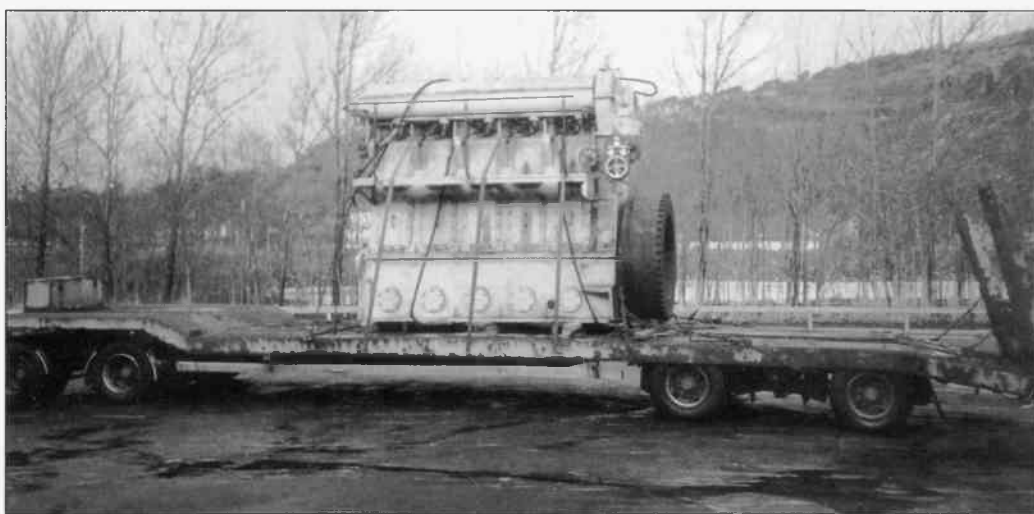
1980. Den har tillverkningsnummer 3896 och är på 300 hk vid 350 v/min. Motorn är endast provkörd och saknar generatordelen. Troligen skulle den ha suttit i ett sovjetiskt beställt fartyg, eftersom manövertavlans text är på ryska. I varvskrisens Sverige kring 1980 blev motorn av någon anledning över. En del av motorns gjutdetaljer är gjorda på Skandia-verken. Ett större antal av dessa motorer tillverkades på licens av Skandia-verken i slutet av 1950- och i början av 1960-talet.

Vi är intresserade av motorns

tidigare historia. Var tillverkades den? Till vilket fartyg och varför blev den aldrig inmonterad? Vem har konstruerat motorn och när? Den skall ha funnits i marin version. Vilka båtar hade en sådan motor? Finns det motorer av denna typ i drift idag?

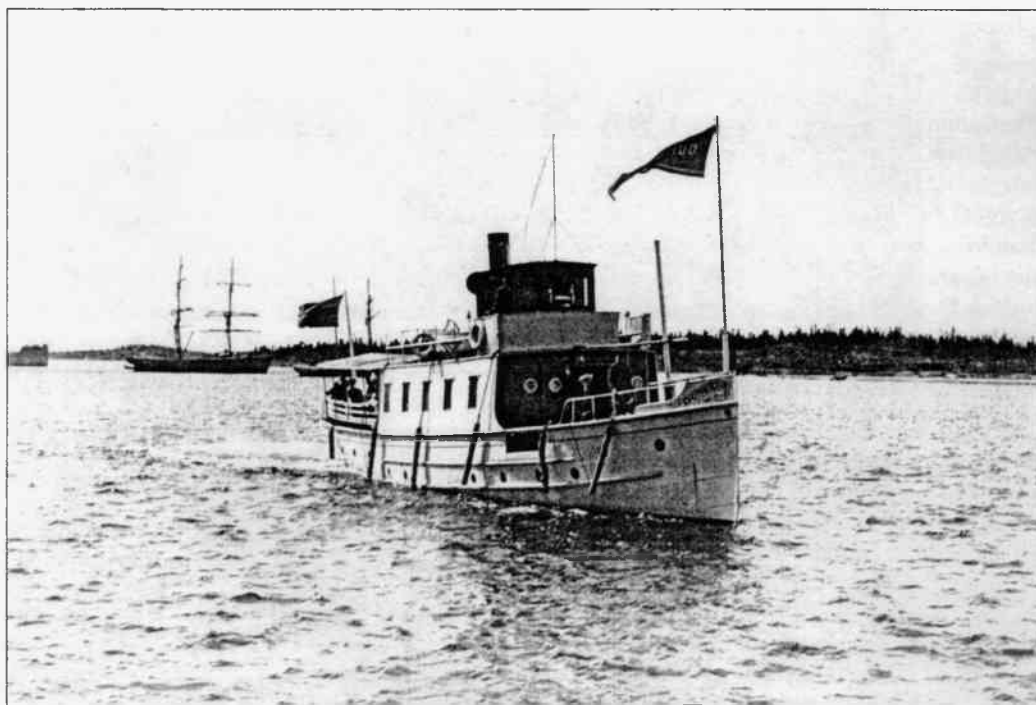
Vi fick motorn av Göteborgs stadsmuseum som inte kunnat hitta ett bra användningsområde för den. Vi skall placera motorn inomhus och sedan skall vi försöka starta den. Hopplas att Läns pumpens läsare kan hjälpa oss med en information vi söker.

*Lars Melkersson
N Kvarngatan 18,
453 34 Lysekil*



Den ena av Skandiamuséets två större dieselmotorer är en Götaverken typ G-5.

**Manusdag
för nästa
Horisonten Runt
31 januari 2001**



Duncker i Holmsund i början av 1900-talet. Vykort från Lennart Kron.

Mer om Kosterfjorden
I anslutning till Filip Anders-

sons notis om **Varö** ex **Duncker**, som fanns avbildad i LP 2000:1, får jag meddela att passagerarbåten **Duncker**

byggdes år 1879 på Wm Lindbergs varv i Stockholm (varvsnummer 145) för Ångfartygsbolaget Duncker i Umeå. Reg.nr. 2645. Hon mätte 41,36 bruttoton, hade en högttrycksmaskin om 64 hk och gick i trafik på Umeälven mellan Umeå och Holmsund fram till 1940, då hon som nämnts såldes till västkusten.

Min morfar, O.J. Sondell från Härnösand, var befälhavare på **Duncker** under åren 1906 till 1913.

Enligt mina anteckningar såldes **Kosterfjorden**, som hon då hette, till AB Göteborgs Torskmjölsfabrik 1954, förvandlades 1955 till präm och skrotades slutligen vid Skeppsupphuggning i Göteborg AB år 1970.

Jag bifogar ett vykort med bild på **Duncker** på ingående till Holmsund vid min morfars tid som befälhavare, troligen 1908.

Lennart Kron



Regnet låg hotande över Hönö, men plötsligt under någon minut tände solen ett strålkastarljus så att Vingafjord kunde fotograferas. Foto av Krister Bång den 28 oktober 2000.

Vingafjord levererad

Av Krister Bång

Just nu tillförs den svenska fiskeflottan en rad nybyggda fartyg. Sedan de i förra numret presenterade TORÖN och TORLAND kommit i fart har även STRANNEFJORD av Öckerö levererats från Ö-Varvet och den stora röröbåten ASTRID-MARIE från Mandal i Norge. I beställning finns bl a nya SANDEFJORD från Ö-Varvet, som man hoppas skall bli klar till nyår, LÖVÖN och CARMONA från Tjörnvarvet med beräknad leverans i februari nästa år och BRISTOL till Donsö som byggs i Rumänien. Detta fartyg är dock försenat och någon leveranstidpunkt är inte bestämd.

Lördagen den 28 oktober var det dessutom visning av nybyggda Vingafjord på Hönö. Mycket folk hade mött upp och det kom mer blommor som gratulation till nybygget än vad man vanligen ser i en blomsteraffär.

Fartyget, som är 18,37 meter långt, är utrustat med en Mitsubishi 6-cyl diesel om 650 hästkrafter. Propeller och växel är av Finnøys fabrikat. Priset uppges ligga runt 10 miljoner kronor.

Ägaren till Vingafjord, Jonas Abrahams-son, är av gammal fiskarsläkt. Så långt man har kunnat gå tillbaka i släkthistorien har man varit fiskare. Pappan, Stig Göran, fiskar med nybyggda Astrid Marie.

Jonas började med fiske i egen regi då han vid 19 års ålder 1984 inköpte GG 935 Vågspel från Gunnar Bulukin på Grötö som han gav namnet GG 173 Vingafjord. Detta fartyg var ett litet plastfartyg byggt i England 1976 och bara 9,85 meter långt. Hennes förste ägare var Kurt Andersson på Klädesholmen och då hette hon GG 274 Korall. År 1979 köpte Kurt ett större fartyg, Anne-Rita, från Danmark och Korall såldes till Grötö och blev Vågspel. Och när Gunnar 1984 köpte ett större Vågspel kom alltså båten i Jonas ägo.

Med Vingafjord fiskade Jonas mycket i Östersjön. Med tiden blev denna båt för

liten och i december 1990 inköptes det norska fiskefartyget Dybvaag som fick överta namnet Vingafjord försett med myndigheternas ändelse af Hönö. Distriktsbeteckningen blev som tidigare GG 173. Detta fartyg byggdes vid Ekstrand's Verksted i Stathelle, Norge med namnet Kjønnøy vilket 1988 hade ändrats till Dybvaag. Hon var 14,89 meter lång och hade ett brutto av 40 ton.

Den gamla Vingafjord såldes till Skåre



Gamla Vingafjord i hemmahamnen den 28 september 1991. Foto Krister Bång.



Skepparen, Jonas Abrahamsson, visade stolt upp sitt nybyggda fartyg. Foto Krister Bång den 28 oktober 2000.



Vingafjord på slipen i Simrishamn kort innan leveransen. Foto Krister Bång fredagen den 13 oktober 2000.

utanför Trelleborg där Jenny Fishing HB tog över. Man behöll namnet med ändrade distriktsbeteckning till TG 38. Här stannade hon inte så länge utan redan 1991 såldes hon till den nuvarande ägaren, SG 4 Ann-Catrin HB i Krokås på Listerlandet. Hon heter sedan dess SG 173 Sara och distriktsbeteckningen minner alltså från sin tid på Höno.

År 1999 beställde Jonas Abrahamsson ett nytt fartyg hos Skillinge Marin AB i Skillinge. Detta bolag uppdrog åt Tjörnvarvet i Rönnäng att bygga skrovet och den 20 mars i år anlände det till Skillinge.

Skillinge Marin AB är ett företag med fem anställda och har funnits i ca 10 år. Det ägs och drivs av Sven och Charlotte Johansson. Sven har tidigare varit resemontör för Caterpillar. För att klara ett så här stort jobb måste man hyra in olika företag från trakten. Ett av dessa var Skillinge Snickeri & Varvsindustri AB som i början av 1990-talet utrustade Nordanland, Kungsö och Emilia.

Skillinge Marin har sin basverksamhet i reparationer och motorbyten. I år har man t ex bytt maskin i både **Rönnskär I** av Trelleborg och **Camo** från Träslövsläge. Båda har fått Volvo Penta TAMD162. Och motorbyten är något man också kommer att satsa på i framtiden. **Vingafjord** är företagets andra nybygge. Det första, FG 137 **Eva-Marie**, levererades till Glommen under 1999 och är av ungefär samma storlek som **Vingafjord**.

För att kunna få ta ett större fiskefartyg i bruk köptes i våras det gotländska fiskefartyget **Björnö** som tonnageaffär. Innan man lämnade tillbaka det till sina förra ägare hann man att pro forma döpa om det till **Vingabus**.

Gamla **Vingafjord** såldes i april i år till Stefan Johansson på Dyrön som målade över en siffra och kallar sist nyförvärv GG 17 **Svanfors**.

När allt har kommit på plats skall Jonas Abrahamsson tillsammans med sin kompanjon Lars Arvidsson från Dyrön gå till Östersjön för att fiska torsk. Vi på Läns-pumpen önskar de båda fiskelycka. ■

GG 173 Vingafjord av Höno, Höno

Signal	SLBQ		Furuno ekolod med två frekvenser
Reg-nr (Klubb Maritim)	15301		Robertson autopilot m m
Längd	18,49 m	Trålvinschar, trålrummor	Skillinge Marin AB egen tillverkning, anslutna till Häggglunds motorer med en dragkraft på 12 respektive 16 ton.
Bredd	6,57 m		
Djupgående	2,71 m	Konstruktör	JEA Marine Consulting (Jan-Erik Abrahamsson), Rönnäng.
Huvudmotor	6-cyl. Mitsubishi typ S6R2 på 650 hk (480 kW)	Byggnadsvarv	Tjörnvarvet AB (skrov) och Skillinge Marin AB.
Hjälpmotor	4-cyl. John Deere på 70 hk	Levererad	28 oktober 2000.
Propeller och växel	Finnøy fabrikat	Ägare	Jonas (4/5) och Stig-Göran (1/5) Abrahamsson
Elektronisk utrustning	Furuno radar typ 1510		
	Furuno sonar CH 26, frekvens 150 kHz		



I början av augusti 2000 var det ångbåtsmöte i Bergen, Norge. Vår norske läsare Alf J Kristiansen tog några bilder på Bohuslän. Bilderna på denna sida är tagna den 5 augusti på väg till Storebø i Austevoll och förtöjd där. Det är spännande att se 'vår' ångare i ovanlig miljö.

