

Medlemstidning för Västra Kretsen av Klubb Maritim
Förening för fartygshistorisk forskning

Utkommer med fyra nummer per år.
Årgång 30. Nummer 112 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

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

Årsavgift för 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 Länspumpen har Västra Kretsen egen klubblokal med stort och omfattande fotoarkiv samt eget bibliotek.

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

Tryck Litorapid Media, Göteborg.

Omslagsbilden: Dagny vid sin plats på Klädesholmen en sen hösteftermiddag år 1999. Foto: Pelle Stavfelt.

Redaktionellt

Det känns väldigt skönt att börja ett nytt år med full fart. År 2000 blev ett rekordår för Länspumpens del, med en prenumerationsskara på nära 2200 st. Vi har under året knutit kontakter med flera maritima organisationer och vi hoppas mycket på detta samarbete.

Glädjande är också den stora tillströmningen av artiklar som kommit oss till del. Några har kommit som 'råmaterial' d v s att redaktionen skriver artiklarna efter samråd med läsaren. Detta är en form som vi tror mycket på eftersom många har mycket att berätta men inte känner sig mogna att skriva själva. När det gäller denna typ av artiklar tar det dock lite längre tid för införandet än för andra, eftersom redaktionen har många järn i elden.

För att lätta på trycket har vi beslutat utöka detta nummer med åtta sidor vilket vi hoppas skall glädja alla. Trots detta fick bl a den utlovade artikeln i serien "Båtarna från Lundby" stå över till nästa nummer. Även om vi har många artiklar på lager får Du inte sluta skriva till oss utan det är bara att köra på. Vi lovar att ta väl vara på det.

Redaktörerna

Innehåll

- 3 Min tid i Consafe Gunnar Heikenberg
- 20 Horisonten runt redaktör Jan Johansson
- 26 Bilder ur gamla fotoalbum Bengt Ahlin
- 27 Min fader – Oskar Anders Olsson
- 37 Trafiken på Hven del 2 Lennart Pettersson
- 39 Böcker på frivakten Lennart Bornmalm
- 40 Hon dammade en sommar Sture Appelblom
- 42 Till flydda tider återgår Bertil Palm
- 44 Skonaren Dagnys historia Krister Bång

MANUSSTOPP TILL NUMMER 2 30 APRIL

Länspumpen på turné

Under hösten och vintern har redaktionen presenterat Länspumpen på flera platser i Sverige. Det började i Karlshamn. Sedan kom turen till Helsingborg, Uddevalla, Stockholm och Göteborg. I Stockholm hade ett stort antal båtologer dykt upp vilket var mycket inspirerande eftersom hela Länspumpens redaktion var närvarande.

Många förslag från läsarna presenterades under denna turné. Påfallande många ville ha lite mer skutor i Länspumpen och därför har vi glädjen att i detta nummer kunna presentera två genomarbetade artiklar i ämnet.

Många efterlyser också artiklar om Broströms. Finns det ingen som seglat för dem som kan berätta? Finns det ingen

som farit med de stora kryssningsfartygen? Detta är frågor vi lämnar ut till läsarna och som vi hoppas någon skall nappa på.

Under våren kommer vi att besöka **Oxelösund**. Det blir **onsdagen den 16 maj**. Boka dagen redan nu och ta med Dig några intressanta uppslag eller tankar.

Vill Du att Länspumpen skall komma på besök för att berätta om tidningen och få inspiration till att skriva? **Tveka inte. Kontakta redaktionen!** Vi vill att det skall vara minst fem åhörare. Själva tycker vi det skulle vara inspirerande att komma till Lidköping och Kalmar. Det är kostnadsfritt för den som inbjuder. Länspumpen står själva för resan till orten.

Krister Bång



Safe Astoria bogseras ut till Danaffjorden från Cityvarvet i Göteborg. Arkiv Bertil Söderberg.



Min tid i Consafe

Av Gunnar Heikenberg



Den 29 december 1977 åkte min fru Maivor och jag upp till Göteborg. Jag skulle på en anställningsintervju hos ett relativt nybildat rederi som hette Consafe Offshore AB. Rederiet hade hos Götaverken – Cityvarvet beställt en bostadsplattform som skulle betjäna de bottenfasta installationerna inom oljeindustrin ute på Nordsjön. Rederikontoret låg på Traneredsvägen i Långedragssområdet.

Redaren Jan Christer Ericsson och rederiinspektör Björn Fridén, som jag kände sen tidigare, hade avsatt tid omkring klockan 10. Hur den intervjun avlöpte har jag inte något större minne av men antagligen var de nöjda med de svar de fick eftersom jag i januari månad 1978 fick besked om att jag fått jobbet som befälhavare senior på nybygget 520/645 som var under bygg-

nation på Cityvarvet i Göteborg. Jag skulle börja tjänstgöra på varvet som kontrollant den 1 maj 1978.

Då jag fick beskedet om att jag fått anställning i Consafe Offshore AB var jag fortfarande anställd som seniorbefälhavare i Lion Ferry AB på deras linje Varberg–Grenå. Ett bra jobb, men eftersom jag var rederiets yngste seniorbefälhavare så fanns det för mig ingen möjlighet att komma till någon mer attraktiv färjelinje under de närmaste 20 åren. De andra seniorskepparna var endast några år äldre än vad jag var. Dessutom var framtidsutsikterna inom Lion Ferrys färjelinjer inte så lysande. Därför anhöll jag om ett års tjänstledighet för att pröva på offshorenäringen. Det gick Lion Ferry med på. Man hade då överskott på fartygsbefäl så min tjänstledighetsansökan var för rederiet en skänk från ovan,

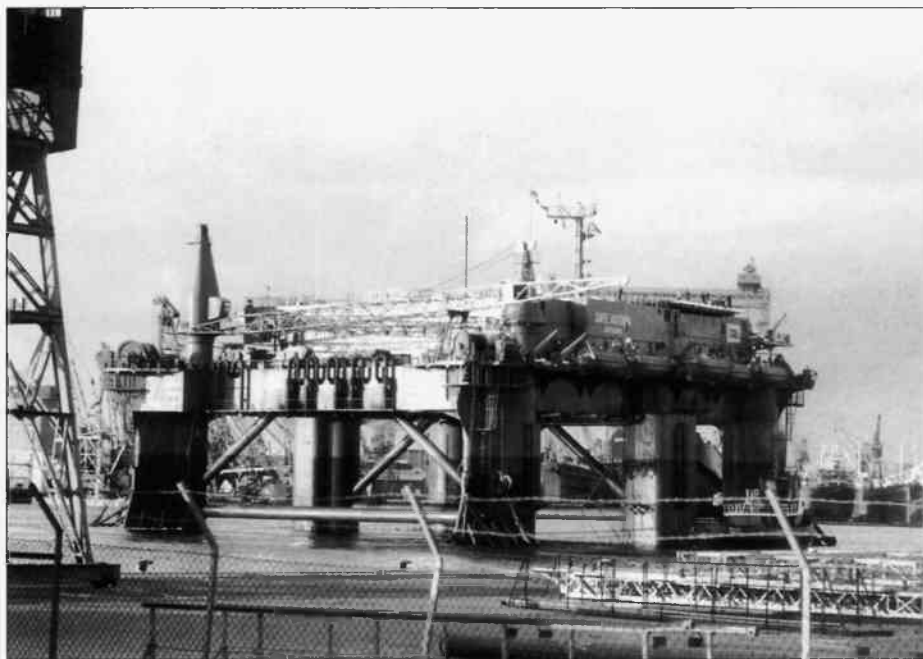
har jag förstått efteråt.

Den 31 mars 1978 avgick jag kl. 13.00 för sista gången från Grenå med **Europafärjan III**. Jag blev ordentligt avtackad av linjeförstaben Peter Lyngdorf, som jag hade haft ett mycket gott samarbete med. Det var med vemod jag lämnade färjetrafiken – det skall erkännas. Jag hade varit i rederiet i nästan 19 år.

Arbete som kontrollant

Efter en månads semester började jag den 1 maj 1978 på Cityvarvet i Göteborg för att vara kontrollant på byggnationen av världens första halvt nedsänkbara bostadsplattform. Det låter inget vidare utan vi skriver det på engelska; the worlds first purpose-built semi-submersible floating accommodation platform.

Den andre befälhavaren, Björn Lager, var



En ovanlig bild. **Safe Astoria** utanför Stenas Danmarksterminal i Göteborg. Foto av Krister Bång den 25 juli 1978.

redan i tjänst på varvet. Vi hade seglat ihop tidigare på **Europafärjan III** där Björn varit överstyrman. På maskinsidan fanns det två chiefar, Arne Johansson som senior och Christer Ohlsson som junior. Jag hyrde ett rum på det närbelägna bostadshotellet Svartedalen. Där bodde även Christer Ohlsson. Han hade bil, så jag fick åka med honom till jobbet på morgnarna, utom då vi blivit osams kvällen innan. Sådana morgnar fick jag gå till Cityvarvet. Christer var en lynnig man.

Från Lion Ferry-tiden hade jag flerårig vana från att vara kontrollant vid nybyggnationer, men då hade det alltid varit utländska varv. Här var det ett svenskt varv med svensk personal, en stor skillnad – men inte alltid till det bättre! Till saken hör att Cityvarvet var ett typiskt reparationsvarv och NB 520/645 var varvets första nybygge på 11 år! Det funkade inte alltid så bra mellan de olika avdelningarna på varvet. Högra handen visste inte alltid vad den vänstra gjorde. Vår inspektör Björn Fridén hade många hårda duster med varvsledningen.

För Björn Lager och mig var det i huvudsak viktigast att sätta oss in i hur en bostadsrigg skulle fungera, då den kom ut på arbete på Nordsjön. Vi fick var för sig göra studieresor ut till ombyggda borrhigg, som tjänstgjorde som bostadsplattformar vid bottenfasta installationer på Nordsjön. Det var ofta under rätt primitiva förhållanden som offshorearbetarna bodde. Det skulle inte vara svårt att bli bättre än dem – trodde vi. Men ack så fel vi hade!

Provtur med **Safe Astoria**

Den 6 juli 1978 döptes NB 520/645 till Ssv

Safe Astoria (ssv = semi submersible vessel). Plattformens gudmor var Mrs Lorraine Henderson, maka till John Henderson, som var chef för oljebolaget Chevron i Aberdeen. Det var också Chevron som chartrat **Safe Astoria** för att vi skulle betjäna deras installationer på Ninianfältet i Nordsjön öster om Shetlandsöarna och väster om Bergen i Norge. Alltså ganska långt norrut. Nästan ända uppe vid breddgrad 61 grader nord. Men innan vi gav oss av dit upp skulle vi ut på provtur.

Denna provtur blev en stor parodi. Mycket beroende på att ingen riktigt visste hur de olika detaljerna skulle fungera. För att det skulle gå någorlunda, hade Consafe hyrt in en norsk befälhavare som hette Eriksson från Dolphin Service A/S. Han tog provturen på **Safe Astoria** som en betald semesterresa och vi hade ingen hjälp alls av den mannen. Vi lät köra ut alla åtta ankarna, men när vi skulle belasta dem, skedde pretensionstest, så klarade ankarna ej att hålla mer än 50–60 ton, sen drog de. Pretensionstesten skulle varit på 100 ton på varje ankare. Vi frågade den norske kaptenen vad det berodde på att ankarna drog vid 50–60 tons belastning. Hans svar var att det med största sannolikhet berodde på att vinkeln mellan ankarfly och ankarstock på våra Flipper-Delta ankare var för liten. Han föreslog att den ändrades till maximum. Det var en manöver som ej lät sig göras under provturen. Därför överenskommes det med varvet att denna vinkel skulle ändras då vi kom tillbaka till Cityvarvet. Det var inte det allra klokaste beslut som fattades under provturen. För att lägga ut ankarna måste vi alltid ha hjälp av en

ankarhandlingsbåt. Denna tar upp ankaret på sitt arbetsdäck, fäster en skpendantwire i ankarets krona. Kör ut ankaret efter anvisning från **Safe Astoria**s kommandobrygga och när man är på plats firar man ner ankaret till havsbotten med hjälp av pendantwiren. Pendantwiren måste vara längre än det aktuella vattendjupet. I pendantwirens fria ända kopplas en boj som skall ha sådan kapacitet att den orkar hålla sig flytande på havsytan. Allt detta hade varvet missat. Man kom med bojar, stora som fotbollar. De hade ingen lyftkraft alls. Därför fick de sätta fast en polypropylenetross mellan pendantwiren och den lilla bojen. Det funkade några vackra somardagar under provturen utanför Göteborg. Men hur skulle det bli då vi kom ut på Nordsjön? Frågetecknen blev fler och fler. Hur skulle detta sluta?

Då vi kom in till Cityvarvet igen ändrades vinklarna på ankarna från normala 32 grader till 50 grader. Trodde vi. Den person som var satt att övervaka vinkeländringen förstod inte till fullo vilket viktigt uppdrag han hade och var inte så noggrann med kontrollen på fyra av ankarna. Men detta upptäcktes inte förrän i oktober månad 1978. Jag återkommer till det.

Ut på Nordsjön

Så kom då äntligen avgångsdagen den 25 juli 1978. Samma dag fick jag veta att min mor hade avlidit. Detta gjorde sitt till att jag hade lite svårt att till 100% engagera mig i avgångsbestyren. Inte nog med det, vår överstyrman söp till så vi blev tvungna att törna in honom för fylleri. På kvällen tycktes allt vara klart för avgång. Då visade det sig att upphängningen av pendantwirar som satt fast i ankarkronan inte fungerade. Då det äntligen var klart mycket sent på kvällen så kom dimman. Lotsarna nekade att ta ut oss. Vi fick vänta till den 26 juli fram på förmiddagen, innan vi kom iväg. Puh!

Vi hade eget maskineri, men försäkringsbolagen krävde att vi skulle ha en bogserbåt kopplad. Det var en dansk supplybåt, **Maersk Puncher** tror jag den hette. Den drog iväg med oss i tät tjocka genom Skagerrack, över norska rännan upp till Ninianfältet. Vi skulle ankras upp intill Ninian Center hade vi fått besked om innan avgång. Det var viktigt att vi var framme, uppankrade och klara att träda i tjänst innan den 1 augusti 1978. Vi kom fram till Ninianfältet söndagen den 30 juli på eftermiddagen. Dimman låg tät över hela fältet. Vi ropade på VHF upp Ninian Marine Control och anmälde att vi anlät och frågade vad vi skulle göra. En trött röst svarade: "Ankra upp norr om oss ca en sjömil bort."

Vi gick till den positionen, och **Maersk**

Puncher började lägga ut våra ankare. Då vi fått ut två eller tre ankare klarnade det upp. Vi kunde för första gången se Ninian-fältets tre bottenfasta installationer. Samtidigt fick man på Ninian-installationerna syn på oss. Vilket liv det blev, alla ropade på oss och frågade vad vi höll på med. När de fick höra att vi höll på att ankra upp trodde jag att de skulle få dändimpen. "Vem i helvete", skreks det, "hade givit oss tillstånd till det". Jag tyckte synd om den marine controller, som hade trott att vi var en supplybåt, och givit oss order om ankring en sjömil från Ninian Center. Han blev nog flädd levande.

Vi fick nya order att omedelbart ta upp de ankare som vi lagt ut och ankra upp fem sjömil från närmsta installation. Det tog oss ytterligare ca 12 timmar innan vi var ordentligt uppankrade.

Men vi hade kommit fram i tid och var klara att träda i tjänst den 1 augusti 1978 kl. 00.00. Det var det primära.

'Björnar' ombord

Ninianfältet låg i den brittiska sektorn och operatörer för fältet var Chevron. Man hade inte kommit igång med produktionen ännu utan var i den s k hook-up-fasen. Det var mycket folk som arbetade ute på fältet under denna tidsperioden. Folk av olika kategorier, de flesta var skottar, men där fanns även engelsmän och irländare. Några var riktiga avskum, men de flesta var OK. Man kallade dessa offshore-arbetare för bears = björnar. De hade yrken som svetsare, rörläggare, målare etc. De var inga sjömän utan hade rekviderats från olika firmor iland. De hade ingen större känsla för att installationen skulle bli färdig i tid eller att deras jobb skulle vara perfekt utfört. Jag avundades absolut inte Chevrons eget folk som var satta att kontrollera 'björnarnas' arbete.

Dessa björnar skulle bo ombord hos oss. Eftersom vi låg fem sjömil från Ninian Center, så fick de varje morgon flyga med helikopter mellan **Safe Astoria** och arbetsplatsen, s k shuttling. Därför var det inte så många som bodde hos oss i början.

Chevron hade en representant ombord, en f d engelsk marinofficer vid namn Mike Simpson. Det var en kanonkille och vi kom mycket bra överens och jobbade bra ihop. Han hade full förståelse för att vi var helt gröna inom offshore-näringen. Men han hjälpte oss in på den smala vägen. Heders Mike! Chef för alla marina operationer hos Chevron var en engelsman Captain John Leslie, en riktig tuffing. Vi har träffats åtskilliga gånger under mina offshore-år då jag varit engagerad i olika projekt på engelsk sektor i Nordsjön och Irländska sjön. Vi har utbytt artigheter men då **Safe Astoria** och hennes vistelse på Ninianfältet



Nu har **Safe Astoria** kommit ut på Älvsborgsfjorden. Foto Bertil Söderberg.

kommit på tal, så har John alltid skakat på huvudet och sagt: "Oh dear, oh dear". Vad menade han med det?

Vi fick aldrig ligga med landgång till någon Ninian-installation. Den första veckan var det dimma hela tiden. Ingen helikopterförbindelse med land vilket gjorde att jag ej kunde komma hem till min mors begravning, något som släkten hade svårt att förstå och acceptera.

Då vi varit på fältet i ca 14 dagar utbröt strejk bland björnarna. Eftersom det av och till fortfarande var disig väderlek, så bestämdes det att **Safe Astoria** skulle gå som färja med offshore-arbetarna till Bergen i Norge, varifrån de skulle flygas hem till Aberdeen.

Björnarna kom ombord på **Safe Astoria**. Det var många, omkring 500 personer. Från det ögonblick de kom ombord till oss hade de ingen lön från Chevron. Därför var det viktigt för oss att så snabbt som möjligt få upp ankarna och komma iväg.

Men allting gick snett. Vi fick inte börja ankarhantera förrän besättningen kompletterats med ytterligare en styrman, maskinist, kranförare etc.

Det tog tid att få ut denna extrapersonal från Göteborg. Därför begärde förtroendemännen för björnarna ett samtal med Mike och mig. Man ville veta varför vi inte omedelbart tog upp ankarna. Dessa 'gentlemen' hade absolut ingen förståelse för de lagar och regler som gäller bemanningsmässigt för fartyg. Därför föll mina argument om för lite driftspersonal verkligen på hållet. Man hotade mig med att om jag inte hade alla ankarna uppe inom ett dygn så kunde de inte hålla sina björnar tillbaka. De hotade helt enkelt med att slå sönder

all inredning. Det var ord och inga visor. Jag hade ingen anledning att tro att det var ett tomt hot. Naturligtvis hotade jag med polisanmälan, men det var inget som bet på de här 'herrarna'.

Därför satte vi igång med ankarhanteringen så fort vi fick bekräftelse på att planet med extra personalen hade lyft från Sverige. Vi fick en ankarhandlingsbåt som hette **Scotoil 3**. Under mina kommande år som befälhavare på olika plattformar skulle jag vara med om många konstiga, ibland otroliga ankarhanteringar. Men denna min första, den tar priset som den absolut värsta, tack vare **Scotoil 3**. Han lyckades köra sönder de flesta av våra pendantwires, få trossar i sina propellrar, råka ut för haveri på sin winchutrustning – ja, jag kommer inte ihåg allt.

Nästa dag klockan 12 hade vi nytt möte med björnarnas förtroendemän. Då hände något fantastiskt. De hade sett hur vi börjat ankarhantera och hur illa **Scotoil 3** bar sig åt. Deras ilska vände sig mot ankarhandlingsbåten som de påstod hade fått order från Chevron att fördröja avgången. Mina invändningar mot detta var naturligtvis inte alltför kraftiga.

Sent på kvällen hade vi äntligen fått upp alla ankarna, och kopplat **Scotoil 3** i stäven så att hon kunde bogsera oss till Bergen. Den natten blev det inte mycket sömn. Björnarna hade upptäckt att det fanns brandalarmsknappar i passagerarinredningen. Otaliga brandlarm utlöstes den natten, men någon inredning slogs inte sönder. Det tyckte vi var en liten seger. För att skynda på resan lite, eftersom **Scotoil 3** endast kunde bogsera oss med en fart på 4 knop, så startade vi våra maskiner. Efter en stund

anropades vi av **Scotoil 3** som bad oss sakta ned vår framfart, den var då ca 6 knop. **Scotoil 3** hade problem att hänga med i denna hiskeliga framfart!

Trots denna bedrövliga uppvisning i färjefart Ninianfältet-Bergen fick vi göra ytterligare resor med björnar på denna linje när strejken var över. Det var en vinst för Chevron att på ett bräde kunna byta ut ca 500 personer. En helikopter tog endast 10 till 15 passagerare och var mycket väderberoende. Men i oktober månad fick vi vår dom. De engelska myndigheterna tillät oss inte att tjänstgöra som bostadsplattform så långt norrut vintertid. Därför stävade **Safe Astoria** söderöver, tillbaka mot Göteborg för uppläggning.

Nytt uppdrag

Själv tog jag kontakt med Lion Ferry AB och frågade om jag fick komma tillbaka till färjetrafiken. Svaret var ja. Jag skulle bli seniorbefälhavare på linjen Trelleborg-Sassnitz. Inte drömtraden kanske men jag hade i alla fall ett jobb.

Under **Safe Astorias** resa mot Göteborg, så lyckades redaren för Consafe Offshore AB, Christer Ericsson, med bedriften att få plattformen uthyrd till ett nytt oljebolag på norsk sektor. **Safe Astoria** vändes och gick in till Stavanger. Där presenterades **Safe Astoria** för det nya oljebolaget Phillips Petroleum Norway. Christer Ericsson som var en handlingens man deltog själv i demonstrationen av plattformen för norrmännen ihop med Björn Fridén rederiinspektören och naturligtvis **Safe Astorias**

besättning.

Själv kom jag ombord i Stavanger efter en ledighetsperiod. Jag gick i valet och kvalet om jag skulle säga upp mig och återgå till det säkrare färjejobbet. Men de norrmän som jag träffade i och med presentationen av plattformen, var en helt annan typ människor än dem jag mött offshore under Niniantiden på engelsk sektor. Därför beslöt jag mig för att bli kvar offshore, något som jag aldrig ångrat! Norrmännen var mer sjömän, och hade förståelse för våra problem på ett helt annat vis än folket på brittisk sektor. Det var en sak som jag fick bekräftat åtskilliga gånger under de kommande åren.

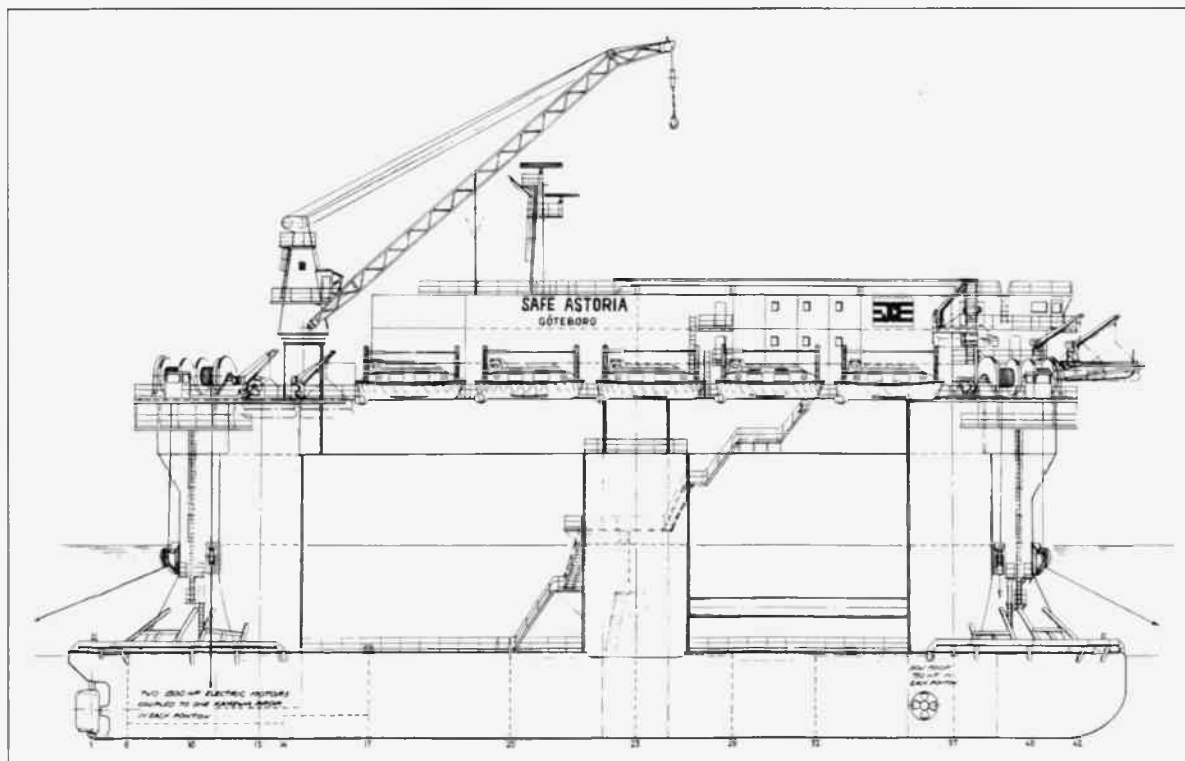
Efter några dagar i Stavanger blev det klart att vi fått kontrakt för några månaders arbete på Ekofiskfältet. Då hade jag ett allvarligt samtal med Christer Ericsson och kontentan av det samtalet blev att jag skulle vara kvar på **Safe Astoria**. Däremot slutade Björn Lager som återgick till Lion Ferry. Ny befälhavare blev Leif Nilsson, en mycket duktig teoretiker, men vi talade inte samma språk.

Då vi avgick från Stavanger på resa emot Ekofisk så fick vi ombord Phillips marine superintendent. Han hette Bremnes, en toppenkille. Vi fann varandra direkt. Jag talade om för honom om ändringen av vinklarna på ankarna, som gjorts på provturen efter inrådan av Dolphin Services kapten Eriksen. Bremnes blev betänksam och vi beslöt att före ankring ta upp samtliga ankare på Phillips MSV-plattform **Phillips SS** för kontroll. Vilken tur att vi gjorde det. Det visade sig att man på Cityvarvet slarvat

ordentligt. På tre ankare var vinkeln 90 grader, på ett ankare hela 110 grader. Detta bevisade vad jag hela tiden misstänkt: Under hela tiden på Ninianfältet så hade ankarna aldrig tagit. Vi hade legat kvar för vikten i wires och ankare. Om det blivit en riktig storm där så hade vi draggat. Man skall ha tur till sjöss, annars skall man sluta. Vi hade haft änglavakt under Niniantiden, det är helt klart. Vad jag tänkte om Cityvarvet och den överstyrman som var satt att övervaka vinkeländringen på våra ankare, det lämpar sig inte för skrift!

Bremnes lät aldrig med en min förstå vad han tänkte om **Safe Astoria** just då. Därför var det inte så konstigt att vi fick ankra upp på Ekofiskfältet flera sjömil från närmsta bottenfasta installation. Här låg vi som reservflygplats för helikoptrarna. Vårt helikopterdeck var osedvanligt stort, och kunde samtidigt hårbärgera två helikoptrar. Vi hade några hundra gäster som bodde ombord varje natt. De kom och reste med helikopter. Vi lärde känna vår plattform och hur den fungerade i alla sorters väder. De norska arbetarna som bodde hos oss var av en helt annan kaliber än dem vi haft på Ninian. De kallades visserligen även här för offshore-björnar. Men här var det inte sagt med den ringaktning som det gjordes på brittisk sida.

Ekofiskfältet var då ett av Nordsjöns största gas- och oljefält. Det ligger sydväst om Norge mitt i Nordsjön i höjd med Skagerrack. Skall man riktigt driva det till sin spets, så borde Ekofiskfältet ha varit svenskt. Men då Nordsjön delades upp på 1950- och 1960-talen var den då sittande



Ritning av **Safe Astoria** från styrbords-sidan.

svenska regeringens intresse för Nordsjön ganska ljust. Jag vet bara att ansvarig minister vid detta tillfället var Olof Palme. Därför delades denna del av Nordsjön upp mellan England, Norge och Danmark. Men detta är historia och inte göra något åt.

Ekofiskfältet var till stor del i produktion då vi anlände dit i oktober månad 1978. Det fanns många installationer här, bortsett från en 15 stycken. Ekofisk-Center var den största installationen som bestod av sju enheter som var sammanbundna med landgångar. Från ena ändan av Ekofisk-Center komplexet till andra var det över en sjömil, nästan 2 000 meter. Mellan de olika installationerna flögs det hela tiden med helikoptrar. Choppers som de kallades på offshore-språket. Därför var det inte så dumt att ha **Safe Astoria** som floatel med ungefär lika stort avstånd till de större enheterna. Helikoptertrafiken hos oss ökade hela tiden. Speciellt morgon och kväll.

Frammot jultid 1978 fick vi en dag besked om att vi skulle ankra upp intill installationen Eldfisk Alpha. Det var en enhet under uppbyggnad och behövde många sängplatser. Uppankringen tog tid, det var noga att ankarna kom i rätt position. Vi hade gjort upp ett s k 'anchorpattern', en ritning med **Safe Astoria** i centrum, som visade i vilka bäringar ankarna skulle ligga, och hur långa ankarwires skulle vara. Detta anchorpattern skulle först godkännas av Ekofisk marine superintendent Bremnes, med tanke på att vi ej kom för nära rörledningar på havsbotten med våra ankarwires. Men det ordnade sig till allas belåtenhet.

När alla ankarna var på plats gjordes en ordentlig pretensionstest som visade att varje ankare höll för 115 ton. Ihop med Bremnes var det inga större problem. Ankarna höll fint.

Sen fick vi order att hiva till en position som kallas för Gangwayposition. Det var 25 meter från den platta på Eldfisk FTP där vi skulle landa vår landgång.

Det var ett stort ögonblick då vi första gången hade landgångsförbindelse med en bottenfast installation. Landgången sattes fast på Eldfisk FTP, och på **Safe Astorias** sida fanns det en rulle på landgången, som kunde rulla på den stora aluminiumplatta som var ca 15 meter lång och fem meter bred, och som fanns på **Safe Astorias** övre väderdäck. Det funkade relativt bra, även om hjulen på landgångsrullen i början hade en tendens haverera. När det började blåsa upp och sjön växte, kunde det bli ordentliga rörelser på landgången vid vår sida. Vi hade satt ett maxvärde för hur mycket landgången fick röra sig. Det var +/- 5 meter runt mitten på landningsplattan.

På Eldfisk FTP var landgången fast, men kunde svängas i sidled.



Safe Astoria på gång ut mot oljefälten. Vykort.

Storm

Den första riktiga stormen för **Safe Astoria** på Ekofiskfältet kom några dagar innan nyårsafton 1978, och varade i fem dygn. Befälhavaren ombord var ny, och det var hans första pass någonsin som befälhavare, han var endast 29 år gammal men mycket ambitiös och duktig. Själv var jag hemma på ledighet i Falkenberg. Den 30 december runt midnatt satt jag och såg på en film på TV då telefonen ringde.

Det var inspektör Björn Fridén. Han sade att befälhavaren ombord **Safe Astoria** hade lyft landgången och hivat ut **Safe Astoria** till s k stand-off position. Ca 200 meter från Eldfisk FTP helt enligt gällande instruktioner. Men nu bad han om omedelbar avlösning. Därför skulle jag åka ut omgående. Jag skulle vara på Landvetter flygstation 0800 på nyårsaftons morgon.

Aldrig, svarade jag. Det klarar jag inte, förresten har jag druckit några öl och kan inte köra bil.

Taxi är beställt, och kommer och hämtar dig klockan 0600. Sov gott var Björns sista ord.

Mycket riktigt, 0600 på nyårsaftons morgon åkte jag med taxi till Landvetter. Man hade inte lyckats ordna någon flygbiljett Göteborg–Oslo–Stavanger utan jag fick biljett Göteborg–Köpenhamn–Oslo–Stavanger.

Då planet kom upp i luften sade piloten: "Det är snöstorm i Köpenhamn så vi kan inte gå dit utan fortsätter till Amsterdam." Man tog ingen hänsyn till att flera passagerare skulle till andra destinationer i världen. SAS är fantastiskt! I Amsterdam var det fullständig kaos. Ute snöstorm. Inne arga passagerare. De flesta flygresor var

inställda. Jag ringde till Björn Fridén och meddelade att jag nu var i Amsterdam. Jag tror att han satte förmiddagskaffet i vrångstruten. "Var i h-e gör du där?" frågade han. Då jag förklarat situationen för honom lugnade han ner sig, men det var inte mycket han kunde göra i detta läget.

Alla flygningar till Norge var inställda. Jag lyckades komma med samma SAS-plan som jag flugits till Amsterdam med. Man skulle försöka gå till Köpenhamn.

Då vi kom upp i luften igen meddelade piloten att det fortfarande var snöstorm i Köpenhamn. Han skulle antingen gå till Oslo, Göteborg eller Stockholm. Det blev Oslo.

I Oslo hade det mojnat och var riktigt fint väder. Jag fick ett flyg till Stavanger där jag landade omkring kl. 2100. Inga helikoptrar ut till Ekofiskfältet på nyårsafton. Därför fick jag ta in på hotell. KNA-hotellet (Kungl. norska automobilhotellet) hette det. Då jag kom dit sa portiern: "En hr. Björn Fridén har ringt och sagt till om att om Du vill ha så står rederiet för kostnaderna för mat, öl och genever."

Det tyckte jag naturligtvis var mycket gentilt.

"Men det går inte", fortsatte portiern: "Det är söndag och då får vi inte servera alkoholhaltiga drycker i Norge." Ridå!

Nästa morgon åkte jag ut till **Safe Astoria**. Jag förstod att man hade haft några riktigt tuffa dygn, och att den nye befälhavaren tyckte det var hopplöst när vinden aldrig tycktes mojna.

Då vi började på Ekofiskfältet i oktober 1978, var det, som jag tidigare nämnt, meningen att vi skulle vara där några månader. Men Phillips Petroleum Norway,



Drottning Silvia får de sista instruktionerna av varvschefen Rolf Bergstrand inför dopet av *Treasure Supporter* på Arendalsvarvet.

som operatören för Ekofiskfältet heter, var nöjda med vad **Safe Astoria** kunde prestera. Kontraktet förlängdes. Vi låg hela tiden intill Eldfisk Alpha-komplexet som var under uppbyggnad. Landgången satt fast på Eldfisk FTP (FTP = field treatment plattform), men ibland fick vi flytta hela landgångsarrangemanget ut till hörnet där Eldfisk Alphas säkerhetsventil senare skulle brinna. Den sk Flare stack eller på norska flammstårn. Där låg vi bäst. Där besvärades vi inte av konstiga turbulenta vindar som det kunde bli då vi låg i låv av någon stor installation. Helikoptrarna kunde alltid utnyttja vårt helideck. Något som piloterna uppskattade mycket.

Rutinerna fungerade bra ombord och med lokalkontoret iland i Tannanger, där Reidar Lund basade, hade vi ett gott samarbete. Chefen för Phillips Petroleum Norways marina avdelning var en engelsman. Han var nog med titlarna, den gode Captain Taylor, vi kom bra överens. Han pensionerades 1979 och efterträddes av en norrman som tidigare varit tankbåtsskeppare, Captain Per Rögenäs, en hyvns karl. Vi talade helt klart samma språk, och han hjälpte oss ofta när det kärvade till sig. Tex den gången då de norska björnarna började muttra om att **Safe Astoria** borde ha norsk flagg. Då var Per helt vår man och försvarade oss.

Åter i Göteborg

På sensommaren 1979 förflyttades jag från **Safe Astoria** till Arendalsvarvet i Göteborg där Consafe beställt två nya bostadsplattformar, NB 911 och NB 912. Det var plattformar som i sitt grundutförande var Pacetter-rigggar. En beprövad offshore-

modell som ofta förekom som borrhigg. Men som bostadsplattform ändrades den om. Bl a fick den en azimuthpropeller från KaMeWa (Karlstads Mekaniska Werkstad) i vardera hörnet, totalt fyra stycken. Dessa propellrar kunde som namnet säger svängas varvet runt. Det betydde att vi kunde köra med full kraft i alla riktningar utan att backa. Vi svängde bara propellrarna. För en f d färjeskeppare var det rena rama drömmen! Landgången var också av en annan typ. En teleskoplandgång som överlappade i mitten. Den hade en längd på 22 till 32 meter. Vi landade landgången på 27 meter, sen kunde den röra sig +/- 5 meter. Nu började det likna något. Alla hytterna ombord fick egen toalett och dusch. Men i övrigt var de spartanskt inredda och av offshore-björnarna ansedda som tråkiga. Man påstod att de liknade offentliga toaletter. Men de fungerade, och det var huvudsaken.

NB 912 blev först färdig i mars månad 1980. Consafe hade gått in i ett samarbete med norska rederiet Wilhelm Wilhelmsen (i sjömansmun kallat Black white and blue, nothing to eat but plenty to do). Gudmor till plattformen vid dopet var vår drottning Silvia, och plattformen döptes av henne den 8 mars 1980 till **Treasure Supporter** under mycket pompa och ståt. Stor baluns på restaurant Trädgård. Rederiet Consafe hade frångått sin filosofi att alla plattformars namn skulle sluta på -ia för att befästa sitt samarbete med Wilhelm Wilhelmsen.

Treasure Supporter chartrades på bare boat basis ut till Wilhelm Wilhelmsen. Befälhavare ombord var Göran Lindén och Lasse Åberg. Chiefar Jonas Hammar och Per Hök. Deras första jobb blev att avlösa

Safe Astoria på Ekofiskfältet. Detta skedde i mitten av mars månad 1980.

Safe Astoria hade chartrats ut till Pemex i Mexico och döptes om till **Jupiter**, och försvann för alltid från Nordsjön.

Treasure Supporter, eller TS, var på Ekofiskfältet den kvällen i slutet av mars, då den norskregistrerade bostadsplattformen, pentagonriggen **Alexander Kielland** kapsejsade i hård storm, och nästan 200 offshore-arbetare drunknade i det kalla vattnet. **Alexander Kielland** låg endast ca fem km. från TS. Den låg intill en Ekofisk-enhet som hette Edda. De överlevande från olyckan togs omhand på TS.

Det var otroliga historier man fick höra från räddningsarbetet. Tex kranföraren på Edda som kopplade en 'personell basket' till krankroken och firade ner den i havet där **Alexander Kielland** legat. I första hivet fick han upp åtta personer. Snabbt upp med dem och ner med korgen igen. I andra hivet fick han inte upp någon, de hade drivit iväg.

På supplybåten **Normand Skipper**, som var i närheten då olyckan inträffade där, gick hela besättningen ut på däck med båtshakar och linor och försökte få tag i de personer som drev förbi fartyget i havet. Man gjorde en verkligt heroisk insats men lyckades inte rädda en enda person. Flera av **Normand Skippers** besättningsmedlemmar slutade till sjöss efter den kvällen och natten.

Ännu ett bybygge

På Arendalsvarvet fortsatte arbetet med NB 911. Denna plattform skulle utrustas med Dynamisk Positionering = DP. Detta system går ut på att plattformen skall kunna ligga still mot en fix punkt på havsbotten. Det är datorer som styr propellrarna. Datorerna får information från olika vinkelinstrument om hur plattformen rör sig i förhållande till fixpunkten, och hur de skall köra propellrarna för att ligga kvar i samma position. Låter det invecklat? Det inget mot vad det är i verkligheten. Det vanligaste vinkelinstrumentet är en 'taut wire'. Från en dävart på plattformen sänks en cementklump på några hundra kilo ner på havsbotten med en tunn wire. Man sätter wiren under tension på ca 50 kilo, så att wiren hela tiden är stram och pekar i en rak linje ner mot cementklumpen. På dävartarmens huvud kan man läsa av hur vinkeln ner till cementklumpen förändras. Denna vinkel förändring meddelas datorn, som med ledning av uppgifterna styr propellrarna för att hålla plattformen i rätt läge emot fixpunkten.

Ett annat system som användes är att man placerar en transponder på havsbotten. Den sänder en radiosignal som tages emot av en mottagare i plattformens botten.



Treasure Supporter avgick från Arendalsvarvet kl 11 den 29 februari 1980 till Dana fjorden för propellermontage. I bakgrunden ligger vid kaj havens kommande stolthet, *Safe Concordia*.

Bäringen till transpondern meddelar mot-tagaren = transducern till datorn.

Det finns även ett radiosystem ovan havsytan. Det är Artemis. Man placerar en antenn på den fasta installationen. Denna antenn sänder en radiosignal till en antenn som finns på plattformen. Här avläses vinkelförändringarna och avståndet, och dessa uppgifter meddelas datorn.

Detta är i ett nötskal vad DP är för något.

NB 911 var en av världens första plattformar som utrustats med DP. Det fanns flera dykerifartyg som hade DP, men på en så stor enhet som NB 911 var fanns det ett fåtal, och de använde ytterst sällan eller aldrig sina system eftersom det ansågs osäkert och ej helt utprovat ännu. Man fortsatte att ankra upp plattformarna.

På Consafe Offshore AB:s huvudkontor hade gjorts flera personaländringar. 'JCE' hade bl a anställt en rederichef Lars G. Larsson och Björn Fridén blev teknisk direktör.

Den 20 maj 1980 döptes NB 911 till **Safe Concordia**. Gudmor var Mrs Janelle Boyce, maka till chefen för Phillips Petroleum Norway, mr. B.M. Boyce. Dopet förrättades på Arendalsvarvet och sen transporterades gästerna med ångaren **Bohuslän** till Stenpiren inne i Göteborg. Doplunch på Börsen där Maivor fick sitta vid honnörsbordet, vilken ära!

Jag hade utsetts till seniorbefälhavare på **Safe Concordia** och den andre befälhavaren hette Jörgen Cederfeldt, en ung

mycket ambitiös man som mycket fort gjorde sig hemtam med DP-systemet. Chiefar var samma som på **Safe Astorias** jungfrutur. Arne Johansson och Christer Ohlsson. En ny viktig befattning hade tillkommit ombord, nämligen el-ingenjörens. Där anställdes två verkliga praktkillar, Janne Ericsson och Heimo Majuri (Hempa). Utan dessa två undrar jag om vi någonsin skulle ha lyckats köra DP på **Safe Concordia**!

På svenska flaggans dag den 6 juni 1980 överlämnades **Safe Concordia** till Consafe. Det var L.G. Larsson som tog emot **Safe Concordia** från varvet och i sin tur överlämnade befälet till mig. Men var fanns JCE, vi saknade dig vid överlämnandet!

Tillbaka på Ekofisk

Direkt efter överlämnandet avgick **Safe Concordia** till Ekofiskfältet där vi den 8 juni 1980 avlöste **Treasure Supporter**, som hade fått ett längre jobb på Friggfältet, ett gasfält som ligger rakt ut i Nordsjön från Stavanger. Operatören för Friggfältet var franska Elf.

Då vi kom fram till Ekofiskfältet, så skulle vi visa hur duktiga vi var med att ligga på DP. Vi tyckte att vi kommit på en smart lösning. På taut-wirens cementklump fäste vi en transponder med flytkrage. På detta sätt tyckte vi att vi hade två av varandra oberoende referenssystem till DP-anläggningen. Vad vi inte räknat med var att

flytkragen på transpondern gjorde att vikten på cementklumpen minskades. Därför, så fort det blev lite sneddragning i taut-wiren så lättade den och ställde sig lodrätt. Ingen vinkelförändring, eftersom cementklumpen hoppade med oss meter för meter. Datorn fick besked om att vi låg kvar i idealläge och inte behövde köra med maskinerna. Vi driftade iväg. Som väl var kollade vi upp vår position med radarn. Därför upptäckte vi ganska snart att allt inte stod rätt till, men då hade vi driftat ca 100 meter. Ingen utom Jörgen och jag samt representanten från leverantörerna av DP-systemet, GEC engelsmannen Bryn Williams, hade noterat fadäsen som vi hemlighöll väl ända tills idag. Men både Jörgen och jag lärde oss en väsentlig sak av detta. Lita aldrig till 100 % på utrustningen då det gäller DP. Det var något som vi båda hade stor nytta av framöver.

När hjärtat hade kommit ner från halsgropen så ankrade vi upp, och landade vår finfina landgång på Eldfisk FTP kl 02 00 den 9 juni 1980. Här blev vi sen liggande i flera år. Men under den tiden inträffade det flera dramatiska händelser.

Den första endast några få dagar efter vår ankomst. Man hade på Eldfisk Alpha borrat ett nytt hål och det skulle testas. Det tillgick så att man lät det som fanns i borrhålet okontrollerat spruta ut genom säkerhetsventilen test-flaren. Där kom luft, vatten, gas och olja i en salig blandning. Man höll på och lät det spruta ut till dess det var ren olja som kom. Den nymålade och endast en vecka gamla **Safe Concordia** låg i vindriktningen från test-flaren. Vi fick allt över oss. Till en början var det mest vatten och gjorde ingen större skada, men allt eftersom timmarna gick övergick det att bli kletig olja. Naturligtvis försökte jag med alla medel att få stopp på förödelsen. Men det gick inte, man kunde inte avbryta operationen, trots att jag i min förtvivlan stängde helikopterdeck och förbjöd vidare trafik där av säkerhetsskäl.

Nästa morgon inspekterades förödelsen. Kletig olja överallt. På helikopterdeck låg decimetertjock illaluktande ävja av en kletig konsistens. Men Phillips var ok i ett avseende, de sände ombord ett 20-tal man som hjälpte oss att återställa **Safe Concordia** i ursprungligt skick, men i samma skick som då vi anlände till Ekofisk blev det naturligtvis aldrig. Om jag inte minns mig helt så blev Consafe ekonomiskt kompenserat för inoljningen.

Jag vet att jag är skrockfull. Om någon visslar ombord, dyker jag på honom och frågar varför han visslar på dåligt väder! Det finns vissa saker som man av hävd inte gör ombord och bland dem ingår vissling. Ett annat olyckstecken till sjöss är levande blommor och präster ombord. Till julen



Mrs Boyle, Phillips Petroleum's styrelseordförandes fru, var gudmor åt **Safe Concordia**. Här flankeras hon av kapten Heikenberg och redaren J.C. Ericsson.

1980 hade Phillips tagit ut en präst till Ekofiskfältet. Han skulle bo ombord på **Safe Concordia** nätterna mellan den 22 och 24 december. På morgonen den 23 december var vädret fint och väderleksrapporten talade inte om några tilltagande vindar. Vi skulle ha besättningsbyte, bl a skulle jag åka hem. Allt var frid och fröjd. Men ombord fanns det fortfarande en präst, som hade bestämt sig för att stanna ytterligare ett dygn. Fram emot 10-tiden på förmiddagen började det att blåsa ordentligt. Det var en ofördelaktig vind, som gjorde att helikoptrar inte kunde landa på **Safe Concordia** utan all helikoptertrafik fick gå via Eldfisk Alpha. Därför var det viktigt att vi låg kvar med landgångsförbindelse så länge som möjligt. Men fram emot kl 13 00 var vinden uppe i ca 90 knop = 45 m/sek. Sjön växte snabbt och rörelserna blev våldsamare på **Safe Concordia**. Det var inte försvarbart att ha kvar landgången, varför jag lyfte den kl 13 30. Det sved i sjömanshjärtat att behöva lyfta landgången en dag då det var besättningsbyte! Vi gjorde oss klara att hiva ut till stand off position, vi låg ju endast ca 25 meter från Eldfiskkomplexet och sjön hade växt till väl 15 meters höjd.

Då meddelade chieften att man inte kunde få igång ankarspelen. Någoting hade hängt sig, och man jobbade för fullt med att försöka finna felet.

Det blev att ligga kvar i en position, visserligen på läsidan, men endast ca 25 meter ifrån en stor dyrbar installation som producerade olja för fullt. Ibland var avståndet mellan oss och Eldfisk nere i 10

meter. Då stod jag med handen på quick-release knappen för ankarwirarna som höll oss kvar i denna farliga position.

Vinden ökade till omkring 100 knop i byarna, och sjön var över 15 meter. Då omkring kl: 16 00 så kom chieften, en dalmask, som hette – det har jag tyvärr glömt. Nu var ankarspelen ok. Vi kunde hiva ut till en säkrare position, något som vi gjorde snabbt som ögat. I denna position kunde helikoptrarna börja flyga på **Safe Concordia** igen, fast all helikoptertrafik var inställd p g a för hård vind. Men lika fort som det börjat, lika fort började vinden mojna.

Det första jag gjorde var att ordna så att prästen förflyttades till Ekofiskkomplexet med omedelbar verkan. Så skedde också.

Hur det gick med avlösningen: Jo, på julaftonsmorgon hade vinden mojnats och sjön lagt sig. Vi kunde hiva tillbaka till landgångsposition och hade besättningsbyte kl 06 00 på nämnda dag. Fram på förmiddagen på julafton var jag i Falkenberg och kunde tala om, för alla som ev. ville lyssna, hur farligt det är att ha präster ombord. Speciellt på bostadsplattformar inför julhelger.

Under 1981 hände ingenting speciellt på **Safe Concordia**. Vi låg kvar vid Eldfisk den mesta delen av året. De enda avbrotten var då vi fick förhålla ut då något dykerifartyg skulle in och göra någon sammankoppling av rörledningar till Eldfiskkomplexet, s k tie-in.

Safe Gothia

Men under 1981 tog Consafe Offshore emot

en ny bostadsplattform från Arendalsvarvet. Den fick namnet **Safe Gothia**. Denna plattform levererades i slutet av året 1981, och gick direkt upp till Statfjordfältet, där den blev kvar under flera år. Statfjordfältet ligger långt nordvärt i Nordsjön. Nordväst om Bergen. Jag vet att däruppe kunde det blåsa ordentligt. Därför avundades jag inte de två befälhavare på **Safe Gothia**, Lasse Åberg och Björn Lager, som tröttnat på färjorna och återvänt offshore.

En annan sak som hände var att Björn Fridén hastigt slutade som teknisk direktör, något som vi var många att beklaga. Hans efterträdare A. Hell hade inte på långa vägar samma kännedom om den praktiska delen av offshorenäringsen, som Björn Fridén hade inom vår nisch, bostadsplattformar.

Men 1982 då hände det grejor på Ekofiskfältet, och då tänker jag speciellt på **Safe Concordia**. Phillips Petroleum Norway fick en ny chef för underhållsavdelningen offshore. En amerikan från Utah, som hette Richard Dunham. Han gick alltid omkring med en bibel i handen, men jag såg aldrig honom öppna och läsa i den. Kanske kunde han den utantill, vad vet jag. I vilket fall som helst, var han mycket intresserad av DP. Vi hade långa samtal om detta.

Därför kom det inte precis som en överraskning när det beslutades att **Safe Concordia** skulle ligga med DP och ha landgångsförbindelse med Eldfisk FTP.

Dagen D skulle vara den 27 juli 1982. Klockan 06 00 efter att ha sänt över offshorebjörnarna till Eldfiskkomplexet, började vi plocka upp våra ankare. Det sista ankaret tog vi upp 10 timmar senare kl 16 00. Sen gick **Safe Concordia** över till DP. Vi gjorde några snabba tester och kunde konstatera att allt funkade ok. Vi ansåg oss mogna att gå intill Eldfisk FTP och sätta landgången. Det skulle bli första gången i världshistorien som en fritt flytande plattform hade landgångsförbindelse med en bottenfast offshoreinstallation ute till havs.

Klockan 17 58 den 27 juli 1982 sattes landgången på Eldfisk FTP. Vi låg kvar med den ca en timma, gick ut ca 100 meter. Gick in igen vid midnatt och låg där en timma. Så höll vi på en vecka. In var sjätte timma för byte av offshorefolk. Som kom ombord och åt och återvände till arbetet, eller stannade kvar för 12 timmars vila.

Det funkade perfekt hela tiden. Richard Dunham var ombord hela tiden, och i början trodde jag han skulle smälla av var gång vi låg med landgång, han var hypernervös för att något skulle gå snett. Hela denna operationen rönt stor uppmärksamhet. Rogalands Avisen från Stavanger hade hyrt ett flygplan som kom ut titt som tätt och kollade hur det gick för oss.

När hela operationen var klar så ankrade



Safe Concordia ute på Nordsjön en vacker sommardag.

vi upp igen som vanligt. Vi blev färdiga sent på kvällen. Då vi skulle hiva oss till landgångsposition så fick vi ett maskinellt haveri på ett av ankarspelen. Vi var då ca 50 meter från landgångsposition. Efter samråd med Dunham beslutade vi att låta maskin försöka reparera felet under natten och fortsätta med inhalningen nästa morgon. Allt var frid och fröjd.

Vid 10-tiden på kvällen kom det ett samtal från Rogalands Avisen där de bad att få tala med mig. Man frågade om det var någon fara för personalen ombord. Jag förstod inte frågan utan sa bara att allt var ok ombord, och lade på luren. Jag trodde någon skojade med mig.

Tidigt nästa morgon ville rederiet i Göteborg, Stavanger, ja alla möjliga människor tala med mig. Orsaken var att på hela första sidan hos Rogalands Avisen stod det med stora svarta bokstäver.

SVENSK PLATTFORM PÅ OKONTROLLERAD DRIFT PÅ EKOFISKFÄLTET

Någon från vår kökspersonal hade ringt

in till Rogalands Avisen och tipsat dem om den stora olycka som var under uppsegling på Nordsjön. Naturligtvis bad tidningen om ursäkt för sin fadäs att inte bättre kolla uppgiftslämnaren. Man dementerade det visserligen nästa dag. Men skadan var redan skedd.

Detta var avgjort smolk i bägaren. En operation som gått så fint utan problem fick ett sådant här tråkigt slut. Det bevisar åter igen, att inga träd får växa upp i himmelen. Vi ombord hade svävat på moln några dagar, men kom snabbt ner på jorden igen.

Kontorsarbete

Senare på hösten mönstrade jag av **Safe Concordia** för gott. Jag skulle börja på ett nytt projekt inom Consafe, nämligen MSV-projektet (multi-service-vessel). Jag fick börja på huvudkontoret som hade flyttat till Henriksberghuset i Masthugget. Den gamla anrika sjömanskroen hade gjorts om till Consafe Offshores nya fina kontor.

Från rederiets sida ville man att jag skulle börja på kontoret som någon form av

marine supervisor. Men jag som aldrig haft något riktigt landjobb tidigare vågade inte ta detta steg. Jag tackade artigt nej till det jobbet, och bad att få fortsätta som befälhavare. Nu efteråt är jag helt säker på att jag gjorde rätt. Ombord på plattformarna var jag det högsta hönset, men på kontoret iland så skulle jag komma långt ner på skalan.

Därför blev jag glad när det bekräftades från rederihåll att jag skulle bli seniorbefälhavare på den kommande MSV-plattformen NB 629, som börjat byggas på Arendalsvarvet i Göteborg. Ansvarig för projektet var Gösta Sallin. Han satt på Henriksbergkontoret. Det anställdes även en amerikan som hette Craig Carlson vars anfäder kom från Finland. Det han inte visste om dykeri var inte värt att veta, vi arbetade bra ihop. Han hade deltagit i Vietnamkriget där han hade haft hand om sprängning av alla möjliga olika saker och ting. Han hade tagit så illa vid sig under detta krig att han bestämt sig för att aldrig mer återvända till USA. Jag undrar om han fortfarande håller

fast vid det. Sist jag hörde talas om honom bodde han i London.

Hösten 1982 tog Consafe Offshore AB emot två nybyggen. Först ut var **Safe Jasminia** en ny typ av mindre bostadsplattformar, som tagits fram i samarbete med Götaverken-Arendal och fick namnet GVA 2000. Dess airgap (avståndet vattenytan-undersidan bostadsdelen) var betydligt mindre än på de större Pacesetterna. Därför kallades dessa plattformar för Taxarna. Den kommande NB 629, dykeririggen, som jag skulle vara befälhavare på, var också en modifierad GVA 2000.

Safe Jasminia levererades i september. Under provturen deltog jag som "ankrings-expert". Det går fort att bli "expert" inom en ny näring som offshore. Jag hade endast 4 års erfarenhet. Man märkte att alla komponenterna på **Jasminia** var dåligt utprovade. Ankarspelen var av en ny typ från Lidan i Sverige. Motorerna till dem havererade flera gånger under provturen och fick bytas ut. Men till sist var plattformen klar och kunde avgå till sitt första jobb som var hos Petrobras i Brasilien. Befälhavare ombord var Bosse Törnqvist och Ulf Lidén. Vad chiefarna hette kommer jag inte ihåg. **Safe Jasminia** blev kvar nere i brasilianska farvatten i över 10 år, men till det återkommer vi längre fram.

Den andra bostadsplattformen som levererades denna höst var **Safe Holmia** byggd på Kockums varv i Malmö. Det var en systerplattform till **Safe Concordia** och **Treasure Supporter**, en 'pacesetter'. **Safe Holmias** första jobb på Nordsjön var på engelsk sektor för det amerikanska oljebolaget Marathon vid deras under byggnation varande installation Brae. Befälhavare

ombord på **Safe Holmia** var Björn Lager och Tore Kindberg. Vilka de första chiefarna var kommer jag inte ihåg.

På Nordsjön igen

Jag blev involverad hastigt och lustigt då **Safe Holmia** för första gången skulle angöra Brae. De två ordinarie befälhavarna var lediga och den tredje Nils Westergren, skulle gå en kurs i Aberdeen innan Marathon accepterade honom som högsta hönset ombord. Eftersom jag satt på kontoret, och alla visste att jag inte trivdes med det, så ombads jag att åka ut. Något som jag blev glad för. Men Björn Lager, seniorbefälhavaren ombord, tyckte inte riktigt om det. Men det fick man ta med en klackspark, jag hade inte för avsikt att på något sätt lägga mig i deras interna arbete på plattformen.

Safe Holmia låg inte med landgång utan låg till ankars någon sjömil från Brae. Detta berodde på att landgångsplattan på Brae ej var klar. Man transporterade "björnarna" med helikopter mellan Brae och **Safe Holmia**, s k shuttle. Det var en behaglig tillvaro, det kunde blåsa hur mycket som helst, vi låg säkert med våra åtta ankare.

Men redan på min första dag ombord fick vi order att gå intill Brae och sätta landgång. Det skulle bli en invecklad ankarhantering eftersom det på motsatta sidan av Brae låg ett annat floatel, nämligen **DB 100** (derrick-barge) en Panama-registrerad amerikansk jätterigg som tillhörde Brown and Root och som ankrades med kätting, 12 st.

Vi skulle bara få använda 6 av våra ankare. Endast två av våra ankarwires fick gå över **DB 100:s** ankarkätting. Två ankare

skulle hålla oss intill Brae, fyra skulle hålla oss ifrån Brae. Alla insåg att detta skulle bli problematiskt utom Marathons operation manager Walter Anderson, en typisk amerikan från Utah, som drack Diet Coca-Cola och åt småkakor för att undvika viktökning! Han begrep mycket väl att det var besvärligt, men det var hans sätt att sätta sprätt på och trycka till alla underlydande. De som sade emot honom fick sparken på stående fot.

Walter talade om för mig att: "Se nu till att få tummarna ur arslet, och hiva intill **Safe Holmia** snabbt som tusan och sätt landgången, annars kan Du ta **Safe Holmia** och åka hem till Göteborg". Det var ju inte precis det språk man var van vid.

Men det var fint väder så vi ankrade upp intill Brae och satte landgången utan några större problem. Walter var nöjd, han t o m drog några historier för oss på bryggan, som vi av artighetsskäl skrattade åt.

Dramatiska ögonblick

Nästa dag började det blåsa upp. Väderleksrapporten talade om att vi skulle få en medelvind på ca 60 knop (30 m/sek). Jag lät meddela den gode Walter Anderson att om det verkligen blev så stark vind så ansåg jag att vi inte säkert kunde ligga kvar med landgång, utan jag hade då för avsikt att lyfta den samt hiva ut till stand-off position. Där skulle vi säkert kunna rida ut den annalkande stormen. Walter lät mig i klartext förstå, att lyfte jag landgången så skulle han personligen se till att jag aldrig mer skulle komma ut på någon plattform som befälhavare.

Ett par timmar senare ansåg jag att det började bli ett gränsfall för att vi säkert skulle kunna ligga kvar och lät meddela Walter och hans underlydande att jag om en timma tänkte lyfta landgången och hiva till stand-off.

Det blev ett helsikes liv, Walter bölade som en stor tjur. Men någon av Marathon-folket hade sinnesnärvaro nog att få ombord alla björnarna, som bodde på **Safe Holmia**. Walter skrek att: "Lyfter Du landgången, så får Du sparken." **DB 100** hade inte lyft sin landgång, de hade 12 ankare ute och deras displacement var minst dubbla vårt.

När timman gått lyfte vi landgången. Jag trodde en stund att den gode Walter Anderson skulle hoppa på mig och börja slå på mig. Men han insåg väl det olämpliga i ett sådant beteende. Vår vindmätare ombord visade på vindstötar upp mot 80 knop. Samtidigt meddelade **DB 100** att de lyft landgången och skulle hiva till stand-off.

När vi hade bemannat upp ankarboxarna för att hiva ut hände något som jag hoppas att jag aldrig skall behöva vara med



Landgångsförbindelsen med den bottenfasta installationen Eldfisk 2/7 FTP. Den viktigaste uppgiften oavsett väder och vind, var att försöka upprätthålla denna förbindelse.

om någon mer gång.

Walter stod på bryggan och talade om för alla som hade tid att lyssna hur fega svenskarna var. Då släppte ett av våra ankare emot Brae och vi draggade på några sekunder ca 50 meter bort från landgångspositionen. Tänk om det hänt 10 minuter tidigare då vi hade landgångsförbindelse med Brae! Walter blev alldeles tyst, jag tror att han blev riktigt rädd.

Vi slackade snabbt på det andra ankaret mot Brae, så att inte all kraft skulle ligga på detta ankare. Samtidigt minskade ju dragkraften i de fyra ankarwires som höll oss ifrån Brae. Naturligtvis körde vi alla thrustrarna. Då tension minskat i off-vajrarna, så kunde vi hålla **Safe Holmia** i en ungefärlig position 100 meter från Brae, trots att vi bara hade fem ankare som höll.

Från **DB 100** började man ropa upp oss på VHF och ville att vi skulle quick-release de två ankarwires som gick över deras ankarkättingar. Man hade fått för sig att våra ankarwires skulle kunna såga sönder deras ankarkättingar. Men jag nekade att göra det med motiveringen för att en wire skall kunna såga sönder något, så måste den dragas i ena eller andra riktningen, våra två ankarwires, som det nu gällde låg stilla och rörde sig inte. Tension i dem var dessutom låg. Man accepterade detta på **DB 100**.

Walter Anderson var helt tyst. Han stod i ett hörn på bryggan och följde med i vad vi gjorde utan att kommentera det. Både han och jag var på bryggan hela natten utan att prata med varandra.

På efternatten noterade vi att det ibland blev lite mer tension i den wire som draggat. Vi hivade på båda wirarna som höll oss mot Brae. På det viset fick vi stundtals upp till 100 tons tension i wiren som draggat då kraftiga vågor rullade förbi. Det var helt klart, ankaret hade turligt nog funnit sig en ny position och höll för 100 ton. Allt eftersom natten framskred så ökades tension i wiren. På morgonen höll den för 180 ton. Det började mojna också.

Frampå förmiddagen avtog vinden mer markant. Ögonblickligen var Walter uppe och frågade när vi skulle gå intill igen. Mitt svar blev att vi måste avvakta ytterligare, eftersom sjön fortfarande var alldeles för hög, och vi hade ett ankare som draggat, även om det med stor sannolikhet tagit igen.

Vi lunchdags kom han och talade om att **DB 100** börjat hiva till, och snart skulle sätta landgången. Walter började med en ny taktik, han tänkte spela ut **Safe Holmia** mot **DB 100**. Han sade helt sonika att den av oss båda som satte landgången först kunde räkna med förlängt kontrakt. Jag anser än i denna dag att det var ett smått idiotiskt erbjudande. **DB 100** hivade till, men när de



Safe Jasminia under förflyttning mellan olika uppdrag. Vykort.

försökte sätta landgången så lyckades det inte, utan de skadade sin landgång allvarligt. De fick ta ombord den och reparera den.

Tidigt på eftermiddagen gick vi intill och satte landgången utan problem. Då var Walter Andersson tyst. Han sade inte ett ord under resten av tiden vi båda var ombord.

Då jag blev avlöst och skulle åka hem kom Walter Andersson. Han hade ordnat en extra helikopter för sig själv och erbjöd mig att följa med den iland. Naturligtvis tackade jag ja. Vi fortsatte tillsammans till London och han bjöd på middag. Han erbjöd mig jobb som marine supervisor inom Marathon-koncernen med en lön som var mer än dubbelt vad jag hade i Consafe. Jag lovade naturligtvis att tänka på erbjudandet, men jag hade aldrig en tanke att ta ett sådant jobb. Ingen trygghet, jag hade

troligen fått sparken efter någon vecka. Vi skulle träffas fler gånger Walter Anderson och jag.

Till Brasilien

Då jag kom hem till Göteborg, efter gästspelet på **Safe Holmia**, så fick jag ett nytt trevligt jobb. Rederiets plattform **Safe Jasminia**, som jag nämnt tidigare var utchartad till det brasilianska oljebolaget Petrobras. **Safe Jasminia** låg uppankrad i Rio de Janeiro. Men nu skulle man ut på de brasilianska oljefälten.

Jag skulle åka ner och bistå befälhavaren ombord vid första uppankningen, eftersom det var första gången som Staffan Dyberg var befälhavare på en bostadsplattform. Det var ett sådant där drömjobb att åka ombord, inte ha något ansvar, bara tycka till med jämna mellanrum. Vilken skillnad mot Nordsjön!

Då jag kom fram till Rio de Janerio hade **Safe Jasminia** redan avgått. Jag fick flyga till Brasiliens motsvarighet till Stavanger, Bergen eller Aberdeen, som hette Campos. Jag kommer ihåg den rigorösa säkerhetskontrollen innan jag fick gå ombord på helikoptern. Två stora tungt beväpnade militärer (k-pistar, handgranater knivar etc etc) kollade mig mycket noggrant. Man tog ifrån mig en liten ynka pennkniv, som jag alltid haft med mig för att rensa bl a naglarna. Jag fick fylla i flera formulär och lämna ifrån mig kniven, som jag dock fick igen då jag återkom till Campos efter tiden ombord. Som kuriosa kan jag nämna, att en av de första personer jag såg då jag kom ombord var en stor svarthyad kock med en förskärarkniv på ca 30–36 cm. Min lilla fickkniv var på sin höjd 5 cm. Det är inte storleken som har någon betydelse!

Vi ankrade upp **Safe Jasminia** några sjömil från den bottenfasta installation, som vi senare skulle ligga intill med landgång. Den hette Enshova. Men landgångsarangemanget som var av samma design som på Consafes första bostadsplattform **Safe Astoria**, var inte klart, och det låg en ankrad dykeripräm intill Enshova. Därför fick vi avvakta en bit ifrån. Vi låg där i en vecka, två veckor, ingenting hände. Det var fint väder, solsken och laber bris tyckte vi, men för dykeriprämen gick det för hög sjö för att han skulle kunna slutföra sitt jobb. Så blir det gärna då man har ett kontrakt på day-rate som den amerikansktäggda Brown and Root-prämen hade!

Efter tre veckor ombord utan att något hänt, så stod jag inte ut längre utan åkte iland och hem till Sverige. Till saken hör att det tog ytterligare några veckor innan **Safe Jasminia** kom i landgångsposition och kunde sätta landgång till Enshova.

Nya besvärigheter

Jag kom hem på julaftonskväll 1982 från Brasilien, och fick vara hemma ända till nyårsdagen 1983. Då bar det av ut till **Safe Holmia** igen. Hon skulle på ett annat jobb och skulle ersättas av **Treasure Supporter**. Bytet mellan **Safe Holmia** och **Treasure Supporter** var beräknat att ta två à tre dagar men kom att ta 44 dagar. Allting som kunde gå snett gick snett och galet. **Safe Holmia** kunde plocka upp sina ankare och avgå till sitt nya jobb, det var inga problem.

Men då **Treasure Supporter** skulle ankra upp, började det blåsa så att det stod härliga till. Dag efter dag ingen ankring i sikte. Walter Anderson var ombord och gormade i vanlig ordning. Denna gången hade jag inte så ont av honom, eftersom jag var ombord som rederiets supervisor och ej befälhavare. Det skall dock i ärlighetens namn sägas att om man kunde motivera en sak på ett sätt som tilltalade Walter An-



När vi kom till Rio fanns det lite tid över till rekreation.

derson, så blev det också beviljat. Sålunda lyckades jag utfärda, att vi fick en egen meteorolog ombord. Han döptes till Black Cloud eftersom hans väderrapporter oftast talade om regn och blåst.

Men så efter ca 14 dagar så kom Black Cloud och sa att nu skulle vi få ett weatherwindow på ca 24 timmar. Då blev det fart på Walter, han ordnade snabbt fram fem ankarhandlingsbåtar. Nu skulle här ankras upp, och det skulle gå fort! En båt skulle kopplas i bogserarrangemanget, samt en båt i varje hörn med vardera ett av våra ankare på sina arbetsdäck, klara att lägga av.

Det var en pampig syn då vi stävade in mot Brae. Fem stora ankarhandlingsbåtar och **Treasure Supporter** i mitten. Laber bris med dyning på några meter samt solsken. Livet lekte igen. Alla log och var glada. 200 meter kvar till ankringsposition. Då hände det något på en av de två norska ankarhandlingsbåtarna. Den gjorde ett kraftigt ryck så att vårt ankare på deras arbetsdäck slets loss från sina surrningar och dråsade i havet. På grund av detta kom **Treasure Supporter** i svängning med ca 40–45 graders kursändring. Det resulterade i förlängningen att de resterande ankarhandlingsbåtarna kom i otakt. Ankarwires till dem stramades upp eller slackades, vilket fick till följd att dessa ankarwires fastnade i de bolstrade ankarnas flyn. Då ville jag bara dö!

Walter han tjöt som en ångvissla och förbannade den stackars norska skeppare på ankarhanteraren som tappat ankaret.

Han fick veta vilket land han kom från, och vad man borde göra med sådana som honom!

Det blev ingen ankring den dagen. Vi fick försöka få ombord ankarna igen, och det blev inte så lätt. Det ankaret som hade fallit överbord från ankarhandlingsbåten var svårt att få ombord beroende på att pendantwiren hängde ner i havet från ankarets krona. För att få tag i den beslöt vi att försöka dra upp hela ankaret på bolstret. Det gick fint, men då vi skulle sända ner två man för att försöka få en wire runt pendantwiren närmast ankarkronan så började det blåsa igen. Vi kunde inte sända ner någon för att göra jobbet, sjöar slog över bolstret hela tiden. Vi försökte med alla knep goda som dåliga att få tag om pendantwiren, men utan någon större framgång. I stället började ankaret att röra på sig i den tilltagande sjön. Den slog efter en stund sönder en tvärstötta i bolstret och hängde från fairleadsblocket rakt ner innanför bolstret. Eländes elände! I den tilltagande sjön var vi tvungna att ballasta ner till operationsdjupgående för att minska på plattformens rörelser. Samtidigt firade vi ner ankaret, innanför bolstret så att det skulle hänga lugnt i den tilltagande sjön.

Walter erbjöd oss dykare för att få upp ankaret, men det tackade vi nej till. Men han grejade fram en ROV (remote operated vehicle) en undervattenskamera med motor. Den kom ombord i en container med två man som skulle handha den, normmän. De lyckades med konststycket att köra fast den i bolstret och slita av kabeln till själva kameran. Så var det adios med den möjligheten.

Några dagar senare mojade det så pass att vi kunde pumpa upp oss till transitdraught och få ner folk som lyckades få en stropp runt pendantwiren. Vi lyckades få upp pendantwiren på däck och sen körde vi upp ankaret till fairleadsblocket, kopplade en ny stropp runt ankarkronan. Därefter skulle vi 'bara' lyfta ankaret fritt från bolstret med hjälp av vår kran. Naturligtvis strejkade kranen, hisswiren snodde sig, så den kunde vi inte använda för lyft över fem ton. Med hjälp av en vettig ankarhandlingsbåt fick vi ankaret över på hans däck i stället. Ankaret och pendantwires gjordes funktionsdugliga igen och ankaret bolstrades, redo att användas igen.

Under hela denna manöver hade vi flera olika inspektörer ombord. En av dem var Knut Eskeland som representerade ett norskt försäkringsbolag. **Treasure Supporter** var ju som bekant utlånad till det norska rederiet W. Wilhelmsen, Tönsberg, på bare boat basis. Befälhavare och maskinchef var svenskar, övrig besättning var normmän. Knut Eskeland hade sett hur ett av våra fairleadsblock hade slagit hårt emot benet

då vi tappade ankaret. Han ville att blocket undersöktes. Jajamensan, det var skadat.

Det beslutades att **Treasure Supporter** skulle gå tillbaka till en fjord i Norge och byta fairleadsblocket. Det fanns ett i reserv på Arendalsvarvet i Göteborg. När blocket transporterades på lastbil till Höylandsbygd i Hardangerfjorden, så kanade lastbilen av den glashala vägen. Men hör och häpna, blocket höll! Då det bytts ut återvände **Treasure Supporter** till Wilhelm-sen.

Men innan **Treasure Supporter** fick avgå till Norge med svansen mellan benen, så hade en ny bostadsplattform **Safe Felicia** kommit ut till Brae. **Safe Felicia** var byggd i Singapore och hade nu slutkompletterats på Arendalsvarvet i Göteborg. Den kontrollerades noga av Marathon innan den accepterades. Man dömde ut färskvatten-tankarna! Vi fick tömma dem, kolla och göra förbättringar samt fylla dem med vatten igen. Då gick det bra och plattformen accepterades.

Vädrret hade blivit bättre, och då vi ankrade upp intill Brae gick det fint och vi kunde sätta landgången utan några problem. Men det hade tagit 44 dygn sedan vi började ta upp ankarna på **Safe Holmia**. Denna ankarhantering var den utan jämförelse mest krävande och jobbigaste händelsen under mina 17 år i offshore-branschen! Den värsta var som bekant första ankarhanteringen med **Safe Astoria**!

Då jag flög hem, satt jag på planet och förberedde mitt försvarstal inför mötet med JCE och L.G. Larsson då jag kom hem. Döm om min förvåning när de klappade mig på axeln och sade: "Det gjorde Du bra Gunnar, vi tjänade bra med pengar, som Wilhelm-sen fick betala till stor del". Underliga faller livets lotter ibland. Det var alltså bra, att det tog lång tid!

Dykeririgg

I slutet av februari 1983 började jag på Arendalsvarvet och var nybyggnads-kontrollant på NB 629, dykeririggen. Det var intressant och lärorikt. Craig Carlsson, den amerikanske dykeriexperten, hade varit runt och kikat på flera firmor, som levererade själva dykarutrustningen. Han var kunnig inom sitt specialområde, och därför tror jag att den utrustning som slutligen beställdes från Dräger i Travemünde Tyskland var av hög kvalitet. Jag var med honom vid ett tillfälle nere i Travemünde och jag såg att Drägerfolket hade stor respekt för hans kunskaper inom dykeriområdet.

Det dynamiska positionssystemet kom denna gången inte från GEC i England, utan var norskt och kom från Kongsberg. Jag är inte helt säker på att kvaliteten på Kongsbergsutrustningen var bättre än den



Jan Christer Ericsson överlämnar befälet på **Safe Karin** till mig.

som levererades till **Safe Concordia**. Designen var avgjort elegantare, men vi hade många svåra inkörningsproblem med utrustningen, och reservdelarna var otroligt dyra!

Men vi var mycket väl utrustade. Vi hade en azimuthtruster i varje hörn, samt två fasta propellrar som stod på översidan av pontonerna förut. Som referenssystem till DP hade vi Artemis-antenn, transpondrar/transducers och taut wires, två stycken horisontal + vertikal.

Jag tjtade på Gösta Sallin att vi måste ha ett satellitnavigeringssystem. Det var då, 1983, dyra artiklar, men vi fick en Magnavox som rederiet fick betala 750 000 kr för. Den garanterade att vi var som helst på jordklotet skulle kunna gå till en punkt med noggrannheten ca 300 meter! Det ansågs som fantastiskt!

Men då fanns det inte så många satelliter som man kunde använda. Därför blir jämförelsen med dagens GPS för ca 10 000 kr inte rättvis. Det skulle visa sig att vi skulle få stor användning för Magnavoxen för att komma till rätt position fort och säkert.

I maj månad var det dags för dop som förrättades på Arendalsvarvet av maken till det mexikanska oljebolaget Pemex chef. NB 629 döptes till **Safe Karin**. Stor baluns på Börsen i Göteborg den 10 maj 1983, på kvällen. Maivor och jag var medbjudna. En annan gäst var Walter Anderson, och vi utbytte artigheter under kvällen. Jag fick bl a ett nytt anbud av honom att börja hos Marathon som marine supervisor. Men jag tackade artigast nej.

Efter provtur och kompletteringsarbeten, avgick vi i juni på vårt första uppdrag. Gösta Sallin som var den som ytterst ansvarade för att vi hade jobb, hade ordnat oss ett kortare jobb som bostadsrigg på oljefältet

Beryl. Vi låg där som bostadsrigg under en månads tid. Sen blev vi avlösta av **Safe Holmia**.

Skiftet mellan **Safe Holmia** och **Safe Karin** på Beryl var första gången som vi fick användning av vårt DP-system. Vi låg kvar med landgång till dess **Safe Holmia** hade ankrat upp och satt sin landgång, sen kunde offshore-björnarna gå från **Safe Karin** och över till **Safe Holmia**. Ingen spilltid här inte.

Gräva för pipelines

Vårt nästa jobb med **Safe Karin** var för det holländska bolaget Heerema. De hade en stor specialdesignad grävmaskin, Eager Beaver, som kunde gräva ner pipelines som låg på havsbotten. Detta monster vägde 150 ton och placerades på **Safe Karins** däck. Därifrån lyftes den 'ivrige bävern' med vår tyngdlyftskran ner till havsbotten där den placerades över pipelinen. Och likt en bäver grävde den med frambenen en två å tre meters djup ränna under pipelinen som denna kunde ligga i. Med bakdelen fyllde den igen rännan. Så enkelt kunde man begrava pipelines på havsbotten. Eager Beavern fjärrmanövrerades från en kontrollenhet i en container som stod på **Safe Karins** däck. Där fanns naturligtvis flera kameror på Eager Beaver så att Heerema-personalen kunde se, hur den skulle förflytta sig. Hela tiden var vår tyngdlyftskrok kopplad till Eager Beaver. För **Safe Karins** del gällde det att försöka ligga så still som möjligt på DP rakt över Eager Beaver. När den förflyttades, så flyttade vi med samma antal meter. Det kunde vi göra ganska enkelt genom att placera en transponder på toppen av Eager Beaver. Då kunde vi på våra DP-skärmar se när Eager Beaver flyttades. Naturligtvis hade vi tele-

fonkontakt med Heerema-containern.

Heeremas superintendent ombord, Frans Tettero, var en bjässe på över 2 meter och vägde väl över 100 kg. Vi fann varandra direkt och hade ett fantastiskt fint samarbete. Jag kommer speciellt ihåg ett tillfälle: Det hade blivit lite väl mycket onödigt folk i kontrollrummet för DP-manövrering, besök av folk från oljebolag etc. Här tjänstgjorde alltid två DP-styrmän, som övervakade **Safe Karinia** och gjorde förflyttningarna. Det krävdes att de verkligen var på alerten. Den gode Frans såg att jag blev mer och mer irriterad på alla högdjuren som försökte överglänsa varandra med frågor till DP-styrmännen. Frans viskade i mitt öra: "Ska jag hjälpa dig Gunnar?" Jag nickade. Då gav Frans till ett vrål så att gardinerna och håret på våra gäster stod rakt ut. Han liknade björnen Baloo. Han talade om för gästerna det olämpliga att irritera personalen. På någon minut var det tomt i kontrollrummet.

Statoilfältet

Hela sommaren 1983 var vi på Statfjordfältet som är norskt och ligger nästan uppe vid breddgrad 61. Det finns endast en installation längre nordvärt, nämligen BP:s Magnus.

Här på Statfjordfältet, som opererades av Mobil, fanns det tre stora bottenfasta installationer A, B och C. Vattendjupet var ca 150 meter. Jag kan försäkra Er att då det börjar blåsa från en nordlig riktning då kan sjön bli hög, ja t o m mycket hög. Vid ett senare tillfälle (december 1984) måtte vi upp det vertikala avståndet från vågtopp till vågdal till 32 meter på Statfjordfältet.

Därför var det inte så konstigt att de tre Statfjordinstallationerna var världens största. Jag vet inte om det på senare år byggts några större. Deras airgap, avståndet vattenytan–undersida av plattformen, vid normalvattennivå skall alltid vara mer än den högsta vågtopp som någonsin kan tänkas uppträda. Jag tror att det ligger på omkring 40 meter. Det var några ordentliga bjässar, dessa tre pampiga installationer.

Här jobbade vi med att gräva ner pipelines som sammanband de olika installationerna. Ibland låg vi endast ca 10 meter från någon av installationerna. Då kände vi oss små, eftersom vi nästan försvann under dem. Visst var jag nervös då vi låg så nära att det skulle hända något med DP-systemet, men oftast gick det bra – utom en gång men dit var det ännu några år.

Man fick lära sig ett nytt ord; off-hire. Det betydde, att då vi på grund av alltför kraftig sjögång inte kunde uppfylla våra krav på att ligga acceptabelt nära idealpunkten för att serva Eager Beaver, då fick vi lyfta upp Eager Beaver på däck, och därifrån avvakta bättre väder. Men Frans Tettero var bra, då



Den stora grävaren Eager Beaver har kommit ombord.

han såg att vädret skulle bli dåligt, ville han ofta ta upp Eager Beaver för service. Vilken hedersman han var! Heders Frans!

I september skildes våra vägar. Jobbet på Statfjordfältet var klart. Det blev en succé för både Eager Beaver och **Safe Karinia**.

Efter det hade vi inget jobb, utan låg till sjöss utanför Stavanger, mitt i Nordsjön, och drev omkring. En behaglig tillvaro, men ingen ombord trivdes, vi ville jobba och visa upp hur duktiga vi var, och vilka konster vi kunde utföra. Vi var ju alla ombord väl medvetna om, att rederiet förlorade pengar, var dag som vi drev omkring på det här viset. Ibland tvivlade jag starkt på att rederiet visste vad de höll på med. Ligga här och köra med full bemanning och bränna diesel till ingen nytta.

Vid ett tillfälle ombads vi att gå in till Kopervik på östsidan av Karmö i Norge för att bunkra. För att hålla nere kostnaderna tog jag ingen lots, trots att det var en resa inomskärs på ca 10 timmar. Det var dumt. Allt gick bra och det hände ingenting. Men tänk om våra motorer hade strejkat och vi kommit i drift i den relativt smala rännan in till Kopervik. Har i efterhand fått höra att rederiet fick böta för mitt dumdristiga tilltag, men man har aldrig sagt något till mig.

Reparation av pipeline

I november månad 1983 fick vi äntligen ett jobb. Man hade upptäckt ett rörläckage på en pipeline mellan Esbjerg och danska installationen Gorm. Vi fick en position ca 50 sjömil väst Esbjerg ute på det villande havet. Med hjälp av vår Magnavox, satellitnavigatören, fann vi den eftersökta punkten. Det fanns ingen installation i sikte så långt

ökat kunde se. Därför kunde vi ankra upp ovanför pipeline, som var nergrävd ca två meter. Vattendjupet var väl 30 meter. Ansvarig för själva jobbet var den skotska dykerifirman 2W (Wharton & Williams). Man grävde fram pipeline. Satte ner en stor kofferdamm i hålet. I kofferdammen satte man ett habitat (ett hus med hål för pipeline) över pipeline. Sen höjde man lufttrycket i habitatet, så att allt vattnet försvann och den trasiga pipeline var torrlagd. Man ordnade helt enkelt en luftficka på havsbotten. Därefter kunde dykarna skära ut den trasiga biten och placera dit en ny bit och svetsa ihop den med pipeline. Notabelt i detta projekt var, att då dykarna var inne i habitatet och svetsade, så tog de av sig dykarhjälmerna. De stod i denna lilla luftficka på 35 meters vattendjup och svetsade! Det skall till kalla nerver för att utföra sådana jobb! Jag var och är en stor beundrare av mättnadsdykare.

Själva jobbet gick på rekordtid. Det tog endast 18 timmar att svetsa ihop röret. Hela jobbet som vi var engagerade tog 26 dagar. Vid ett par tillfällen blåste det ordentligt med en styrka 10 på beaufortskalan. Men vi hade inte en enda minuts down time eller off-hire. Det var vi stolta över. Kanske inte rederiet, som nog gillat om vi fördröjt jobbet lite eftersom vi var på day rate.

I flera facktidningar skrevs det mycket om detta projekt. Man var förvånad över att vi, trots hårt väder, kunde ha dykare i arbete oavbrutet. Det var ju inte så märkvärdigt när man tänker efter. Vi låg upp-ankrade med åtta ankare. Vädermässigt skulle vi kunna ligga där i alla sorters väder. Men man behöver ju inte tala om allt, som bekant.

I upplag och i jobb

Efter Gormjobbet gick vi till Hakefjorden i Bohuslän och ankrade upp. Vi kom dit några dagar innan jul 1983, och blev liggande där till mars 1984.

I mars 1984 fick vi ett stort jobb på Rough gasfält i södra Nordsjön, engelsk sektor. British Gas, som var operatör för Rough, hade bestämt att överskottet på gas under sommarmånaderna på samtliga gasfält i engelsk sektor skulle lagras i Roughs reservoar. För detta behövdes det ordentligt tjocka pipelines, som låg väl förankrade på havsbotten. Det amerikanska bolaget Brown and Root hade fått jobbet och hade tagit in **Safe Karinia** som flytetyg. Dykerijobbet fick 2 W (Wharton & Williams), som vi hade erfarenhet av från Gormjobbet. Ken Finstead hette Brown & Roots superintendent ombord. En trevlig ung yankee, som var gift med en holländska och bodde i Holland. Han var en välväxt man på gott och väl 100 kg. Honom flyttade man inte på i onödan. Vi kom mycket väl överens och allt ombord funkade mycket bra.

Jobbet var för vår del mycket avancerat. Detta beroende på att tidvattenströmmen på Rough gasfält vid springvatten kunde komma upp till väl 3 knop. Vår maxfart då vi låg på operations-djupgående var 3,3 knop. Det var inte mycket att spela på när det strömmade som mest.

Eftersom vi var relativt nya inom DP-körning, så krävde Brown & Root att vi skulle gå igenom en ordentlig test innan vi fick gå in på fältet. DP-rummet var fullt av engelska experter, som gjorde upp en test, som vi skulle avverka till deras belåtenhet. Vi fick hålla på en hel dag. Det var massor av konstiga manövrar som DP-experterna krävde att vi skulle klara av. Tex att ta över från DP och manuellt ligga kvar mot en fix punkt på havsbotten under 15 minuter. Avvikelse max 5 meter, men för en f d färjeskeppare gick det galant. Jag var mycket nöjd när Brown & Roots project manager Bob Gifford på kvällen sade: "OK Gunnar, **Safe Karinia** är på charter för Brown & Root fr o m nu". Då var man inte lätt att växla!

Det var ett mycket tufft jobb beroende på den starka tidvattenströmmen. Jag tror inte att jag sov många timmar då jag var ombord på detta jobb. Var helt enkelt orolig för vad som skulle hända med dykarna på havsbotten om inte **Safe Karinia** kunde hålla sin position, utan drev iväg. Skulle vi hinna få upp dem, eller skulle de omkomma, det var hela tiden frågan.

Det är två episoder som jag speciellt kommer ihåg. Den första: Dykarna höll på med att placera tunga cementklumpar på ca 2-3 ton styck, en på vardera sidan om pipeline. Detta för att pipelinen ej skulle ha någon möjlighet att flytta på sig i den

starka strömmen. Cementklumparna kallades för dog-house. Dessa lyftes ned med vår kran, och via dive-control dirigerades vår kranförare (left 2 meters eller right 1 meter etc). Dive-control hade en kamera på havsbotten så att man därifrån kunde se arbetsområdet.

När dykarna skulle placera ett dog-house, kom det snett, och tippade emot en av dykarna som försökte få det i rätt position. The dog-house föll så illa så att dykarens luftslang kom under det. Dykaren låg fastnaglad emot havsbotten. Hans huvud var ca en halv meter från dog-house och kranens hisswire var fortfarande kopplad till den. Dykaren var hjälplös och kunde inte röra sig. Han var fjättrad till havsbottnen!

Ögonblickligen slackades hisswiren, så att inte kranen skulle rubba the dog-house om **Safe Karinia** ej kunde hålla sin position på +/- 1/2 meter.

Vår dykarklocka nr 2 gjordes klar i ett nafs och en räddningsdykare sändes ner för att undsätta sin kollega.

Då räddningsdykaren var på plats, så stramades kranens hisswire upp sakta, sakta och vi i DP-control-room, som också på en teveskärm kunde se vad som hände, försökte att hålla **Safe Karinia** så stilla man någonsin kan.

Sakta stramades hisswiren åt och dirigerades i en position rakt över dog-house. Sakta lyfte kranen, och hjälpdykaren stod beredd att dra undan den nödställda dykarens luftkabel. Det gjordes snabbt. Dykaren var räddad.

Hjälpdykaren togs ombord på **Safe Karinia** igen, den räddade dykaren fortsatte att arbeta på havsbotten som om ingenting hade hänt. Jag tyckte nog att det var väl tufft i överkant!

Denna operation tog ca en timma. Jag var uppskruvad till tusen under hela förloppet, som fick ett lyckligt slut. Men efteråt kom reaktionen. Tänk om o s v . . .

Den andra episoden hände några dagar senare, samma 14-dagars arbetsperiod. Först några förklaringar.

Dykarna hade byggt ett habitat (samma som på Gormjobbet) runt pipeline som skulle svetsas ihop. I detta hade man höjt lufttrycket så att allt vattnet var borta. En luftficka på havsbotten helt enkelt. Dykarna kröp in i habitatet, tog av sig dykarhjälmarna och började svetsa. Både i Dive-control och i DP control-room fanns det teveskärmar som var kopplade till kameran i habitatet. Vi kunde hela tiden följa med vad som hände. Arbetet dirigerades från Dive-control. Då dykarna varit nere och svetsat i åtta timmar, så var det vaktskifte. Dykarna tog på sig dykarhjälmarna, kröp ut ur habitatet och simmade till dykarklockan som tog dem upp till **Safe Karinia**. Avstån-

det habitatet-dykarklockan var omkring 50 meter. Detta berodde på att habitatet var placerat rakt under vår krans arbetsområde, ca 20-25 meter akter om **Safe Karinias** akterkant. Dykarklockan lyftes upp ca 25 meter för om akterkant. Ett dykerteam, då man jobbade i habitat, bestod av tre dykare. Två som simmade över till habitatet och svetsade, en som stannade kvar i dykarklockan (bell-watch). De två dykarna, som simmade till habitatet, hade naturligtvis under denna simtur luftslangar kopplade mellan dykardräkten och dykarklockan.

Vid detta tillfället så visste vi att tidvattenströmmen skulle komma upp i en fart av något över 3 knop. Som jag sagt tidigare, **Safe Karinias** maxfart i operationsdjupgående var 3,3 knop. Vi hade räknat fram att tidvattenströmmen skulle vara så stark under ca en timma. Jag hade pratat med dive-superintendent om tidvattenströmmen. Vi var överens om att dykarna av säkerhetsskäl skulle tillbaka till **Safe Karinia** ca 1 1/2 timma innan tidvattenströmmen blev som starkast. Allt var frid och fröjd.

När jag 1 1/2 timma innan maxtidvatten märker att man inte gör några arrangemang för att ta tillbaka dykarna, så snabbt över till dive-superintendenten. "Du förstår Gunnar, vi är inne i ett kritiskt moment med svetsningen och behöver en halvtimma till", sade han. "Jag ger fullkomligt fan i vilket moment ni är i, dykarna skall upp omedelbart", var mitt svar. Han insåg att nu var det allvar, inte läge för att spela någon sorts tuffing.

Gemensamt gick vi till Dive-control och han beordrade att dykarna omgående skulle upp. Men minuterna gick, när dykarna fått på sig hjälmarna var det endast en timma kvar till maxtidvatten. Då dykarna började att simma emot dykarklockan så hade de strömmen rakt emot sig. De orkade helt enkelt inte att simma mot 3 knops ström, trots att dykaren i klockan drog allt vad han orkade i deras luftslangar, för att hjälpa dem.

De fick återvända till habitatet. Tog av sig dykarhjälmarna och började svetsa igen. Kanske resonerade de som så, "vi kan lika gärna jobba, då går tiden lite fortare, tillbaka till **Safe Karinia** kommer vi inte i denna starka ström"

Dive-superintendenten insåg ju helt klart i vilken allvarlig situation vi var. Jag beordrade att vi för första gången skulle använda oss av möjligheten att ta ut 115 % av vårt maskineri. Chieften, Jonas Hammar, visste också att ett sådant maxuttag kunde skada maskineriet. Men han ifrågasatte aldrig mitt beslut. Heders Jonas!

Det gick bra, tidvattenströmmen blev som mest 3,2 knop. Men det var två svettiga timmar! Det är en sak som är säker. Dive-



Här ligger vi hopkopplade med en oljerigg.

superintendenten och jag jobbade ihop under flera andra jobb, vi blev med tiden goda vänner, och det hade mycket stor betydelse i **Safe Karinias** nästa jobb.

Den 29 april 1984 skulle jag fylla 50 år. Den 27 april skulle jag bli avlöst ombord. Walter Addison, som var min avlösare, kom ombord redan den 26 april, för att jag skulle sätta in honom i den resterande delen av jobbet.

En halvtimma innan helikoptern skulle komma, så blev det tät tjocka. Siktavstånd noll meter. All helikoptertrafik på Rough gasfield ställdes in för resten av dagen. Jag ylade som en stucken gris, men det hjälpte naturligtvis inte.

Men iland hade vi en kanonkille som Consafes representant. Han hette Alan Clark. Denne Alan ordnade en fiskebåt som kom ut och hämtade mig. Gud signe Dig Alan! Jag har åkt personell basket många gånger, men denna gången var det extra tufft. Vår kranförare, som jag litade på till tusen, svängde ut korgen med mig i över plattformssidan. Från hans synvinkel i kranens förarhytt försvann jag ut i dimman. Jag hade en walkie-talkie med mig så jag dirigerade honom ner med korgen till fiskebåten. Det var helt klart alldeles för riskfyllt, men det gick bra, och vad gör man inte för att komma hem till sin 50-årsdag!

Vårt nästa jobb var direkt efter Rough-jobbet. Vi körde upp **Safe Karinias** till Statfjord-fältet, där vi varit sommaren 1983. Denna gången skulle vi arbeta för Brown & Root som hade ett stort undervattensjobb på Statfjordfältet. Brown & Root hade

anlitat 2 W för dykerijobben och som flytetyg **Safe Karinias**.

Ett helt nytt gäng från Brown & Root kom ombord med deras superintendent Joe Evans i spetsen. En yankee från Louisiana som alltid gick omkring i blå mockaskor och rökte minst två askar cigaretter om dagen. Han hade fått klara direktiv från sina överordnande: TALA OM SÅ LITE SOM MÖJLIGT FÖR CONSAFE-FOLKET. Detta beroende på att Brown & Root hade fått för sig att i framtiden skulle Consafe bli en konkurrent om undervattensjobben på Nordsjön. Man skulle inte hjälpa oss att skaffa sig ytterligare lärdom om hur de olika jobben skulle handhas. Därför blev vår situation mycket jobbig. Vi fick order att placera **Safe Karinias** på olika positioner på Statfjord-fältet. När vi frågade varför, så blev svaret alltid detsamma: Ni har blivit inhyrda för att betjäna oss (Brown & Root), gör det, och forska inte varför. Punkt slut. Det blev de absolut tråkigaste och jobbigaste månaderna under hela Consafe-tiden. Tiden maj till jul 1984 vill jag aldrig ha igen.

Varje dag fick man väga sina ord på guldväg. Inte säga för mycket, inte för litet. Det var jobbigt.

Vid ett tillfälle skulle vi lyfta ena ändan på en pipeline som skulle svetsas ihop med pipelinen från installationen Statfjord C. Vi skulle flytta pipelinen i sidled ca 10 meter. Det var ett tungt lyft, därför kopplade vi pipelinen i en ankarwire efter att ha demonterat ankaret. Vi lyfte pipeline-ändan fri från botten genom att hiva på ankarwiren. När vi sen skulle flytta **Safe**

Karinias 10 meter, så brast den grova wirestroppen runt pipeline-ändan. Pipelinen föll tillbaka till botten, hur konstigt det än låter så kom den i rätt position. Men det hade blivit en skada på pipelinen. Jag fick skulden för den skadan, trots att det var dykarna som kopplat wirestroppen som tillhörde Brown & Root.

Man begärde hos Consafe att kapten Gunnar Heikenberg skulle bytas ut omedelbart. Men här var Consafe ståndaktiga och lät mig vara kvar ombord. Detta hände i juli månad. Årets resterande månader för mig på **Safe Karinias** på Statfjordfältet var ett rent helvete.

Joe Evans dog i slutet på juli i hjärtinfarkt. Det kom ingen ny superintendent ombord utan man gjorde en kranförare till superintendent. Han hette Martin Raynor. Han hade ingen skolunderbyggnad, men var säkerligen en duktig kranförare. Att läsa och förstå ritningar hade han inget begrepp om. Han sa att han kom från Australien, men vi visste att han var en grabb från den engelska bondvischan.

Jag glömmer aldrig då en skeppare på en supplybåt anropade **Safe Karinias** och bad att få tala med superintendenten för Brown & Root. Båten skulle leverera gods till oss. Skepparen bad om vår position. Då svarade superintendent Martin Raynor: "In the middle of the ocean asshole." Då jag försökte bryta in och tala med skepparen så hindrades jag från det handgripligen av Martin Raynor. Det gjorde inte förhållandet mellan oss bättre. Naturligtvis kallade jag upp skepparen på supplybåten senare och



Ankarnas storlek illustreras på ett utmärkt sätt då passagerarbåten *Hammeskär* använder ett av våra åtta ankare som tilläggsplats.

gav honom vår position.

Jag rapporterade händelsen till Consafe, men fick aldrig någon kommentar.

Fram i november månad 1984 skulle vi göra ett extra jobb. Intill en SPM (single point mooring = lastramp för tankbåtar), fanns det på havsbotten en stor bur 5x15 meter och 2 meter hög. Denna bur skulle placeras över pipeline, som gick till SPM över dess kopplingsarrangemang. Det var ett trixigt jobb. En dykeribåt hade tidigare försökt att göra det men misslyckats och gav upp efter två månaders försök. Jag vet att Brown & Root begärde extra för jobbet hos Statfjord en miljon US-dollar (i november 1984 stod US-dollar i över 9 kr = 9 miljoner kr) Jag meddelade detta till Gösta Sallin på Consafe. Jag ansåg att vi skulle vara med och dela på kakan. Fick inget svar. Vi gick till SPM och satte buren på plats på åtta timmar. Hjälte blev Martin Raynor, men den verkliga hjälten var vår kranförare, som gjorde jobbet åt honom. Han fick inte ens tack för gott jobb!

Det var med stor glädje jag åkte iland dagarna innan jul 1984, eftersom jag visste att jag inte skulle behöva återvända till Statfjordfältet ombord på *Safe Karin* mer.

I januari 1985 låg vi en tid upplagda i

Haugesund. Men efter en tid förhalade vi till Lahälla innanför Lysekil. Här låg vi akterförtöjda till kaj. Tyvärr blev vistelsen lång. Inte förrän på försommaren fick vi ett nytt jobb. Vi skulle lägga en ny coflex-kabel på Argyll-fältet som ligger på engelsk sektor väster om Ekofiskfältet. Jobbet gick fint och klarades av på någon månad.

Direkt efter detta jobbet gick vi ner på holländsk sektor. Vi gjorde ett par smärre jobb på Kotter gasfält. Våra dykare, som kom från 2 W (Wharton & Williams), var desamma som hade varit ombord under hela jobbet på Argyll. Man räknade med att jobbet på Kotter inte skulle bli så långvarigt, därför ombads dykarna att vara kvar i tjänst även under detta jobb. Något som dykarna accepterade eftersom de fick 50 % tillägg på sin redan ordentliga lön. De hade nu en månadslön på ca 15 000 engelska pund (1985 = ca 150 000 kr).

Jag kommer ihåg en dag då en av dessa dykarna, som var under tryck 6 ATÖ (50 meter), bad att få tala med mig via telefon. Han bad mig undersöka vad en ny, vit, tvåsitsig Ferrari med röd skinnklädsel kostade på Amsterdams internationella flygplats Schiphol på utförsel. Naturligtvis gjorde jag det. Efter en stund kunde jag kalla upp

honom och meddela, att en sådan bil skulle kosta omkring 50 000 pund. "Please captain, order one for me at once". Lätt fånget, lätt förgånget det var dykarnas valspråk.

Consafe i konkurs

När jag skulle åka hem därifrån var det första gången jag fick höra talas om att Consafe hade betalningssvårigheter och att risk förelåg för en konkurs. Det kom för mig som en total överraskning. Jag vet, att då jag kom hem, ringde jag till kontoret och fick tala med Fredrik Welander. Han bekräftade att det inte såg så bra ut. Jag ville inte tro att det var sant. Visserligen hade aktiekursen rasat den sista tiden, men det hade jag inte tagit så allvarligt.

Safe Karin fick ett par mindre jobb i norra delen av Nordsjön på engelsk sektor ihop med 2 W. Dels på Heather oljefält och dels på Magnus oljefält. Det var när vi var där uppe som vi fick beskedet att Consafe gått i konkurs.

Den 10 september 1985 är en dag som jag helst av allt skulle vilja att man helt enkelt kunde radera bort. Den dagen borde helt enkelt aldrig ha existerat!

Falkenberg februari 2000.

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson

Skepparbröderna från Fittja

I artikeln om **Örnen** i Läns-
pumpen 2000:3 uppges att bog-
serbåt och pråmar ägdes av C-
G Gustavsson i Fittja. Såvitt mig
är bekant ägdes **Örnen** aldrig av
C-G, däremot av hans bror Gun-
nar.

Tre bröder Gustavsson kom
från Fittja, C-G ("Fittja-Gus-
tav"), Ernst och Gunnar.

C-G var väl den mest kände
av bröderna, han ägde en tid
bl a motorpråmen **David**,
byggd vid Jungfrusunds varv
1918, den står i skeppslistan
som f d C.G. n:o 5 och kom
senare att ha Strängnäs som
hemort, ägd av skeppare Eriks-
son och senare av hans söner
Ivar och Bertil Sander. Under
1910-talet var C-G, liksom min
far, anställd som bogserbåts-
skeppare, och från den tiden
blev han upphovsman till ett
ordstäv som ända in på 40-talet
användes i bogserfarten på
Mälaren. Man hade infört nyhe-
ten att skeppsdagbok skulle
föras med angivande av av-
gångs- och ankomsttid samt
varifrån och varthän. Det här
sågs som ett byråkratiskt in-
grepp i det fria livet ombord och
var inte särskilt populärt.

En söndag, då man låg vid en
sandrop i väntan på last, ägna-
des dagen åt kortspel och kanske
lite dubbel.

Icke förty hade C-G noterat i
dagboken: "Söndagen hålles
helig ombord." Det här blev ett
ordstäv som användes då man
knöt fast för helgen.

"Nu håller vi heligt, sa C-G"
Hans pråmrederi med Lund-
bybogseraren **Lennart** såldes
sedermera till Betongindustri i
Stockholm, det företag som han
i många år fraktat åt.

Brodern Ernst ägde motor-
pråmen **Björn**, den hade tidi-
gare använts för att frakta is från
upplag vid Albysjön till Stock-



Spårö, byggd redan 1860, ägdes av Verner Andersson. Foto Gunnar Hedman 11 maj 1958.

holm och legat som mellanlager
vid Stockholms kajer. Isen iso-
lerades med sågspån som var
konstant fuktig och medförde
att skrovet aldrig fick torka ur,
vilket med tiden satte sina spår.
Ernst tog in en kompanjon,
Verner Andersson, fiskarson
från Gröndal på Överselö. Man
köpte en pråm, **Ringsö**, tidigare
last- och passagerarångare som
på 1930-talet trafikerade linjen
Stockholm – norra Selaön och
Aspö. Med de här fartygen
fraktades grus för Underås
Sandtags räkning.

När Ernst dragit sig tillbaka,
fortsatte Verner verksamheten
och sålde så småningom **Björn**
och köpte **Spårö**, byggd 1860 i
Stockholm, ett fartyg som ti-
digare lär ha hetat **Nyttig** och
varit ett lustfartyg?

När Verner avled såldes
Spårö till teatermannen Per
Edström som byggde om henne
till en tidigare aldrig skadad
skapelse som under namnet
Arena Teaterbåten turnerade i
Stockholms skärgård.

Tredje brodern Gunnar ägde
bogserångaren **Örnen** med prå-
mar. På 1940- och 1950-talen
bestod besättningen av skep-

paren Gunnar Gustavsson, hans
son Lasse och maskinisten som
gick under namnet "Arga Kal-
le".

Inte tyckte jag att han var
särskilt arg, men kanske var han
lite lättretad i jobbet, en egen-
skap som inte var ovanlig hos
gamla ångmaskinister. Var det

männe värmen som påverkade?

Han hade ganska bestämda
åsikter om saker och ting, bl a
ansåg han att han var den enda
ombord som uträttade något
egentligt arbete: Dom andra
sitter ju för f-n bara och styr!

Strängnäs i dec 2000

Sture Appelblom

Mera mjölolja

Melolie presenterade hon sig
via sin akterspegel, där hon
låg ovanom Marieholmsbron
vid uppgång.

Från medio trettiotal till en
bit in på fyrtioalet var jag med
och hade lervaror eller kvarts
i rummet, då vi många gånger
ärligen, passerade platsen.
Särskilt i väntan vid nedgång
kunde man ägna henne lite
mer uppmärksamhet. Minns
att skorstenen var placerad ett
stycke åt styrbord från CL. Såg
aldrig att den rök. Endast flim-
rande värme skönjdes ovanför
dess topp. Skickliga eldare.
Eller var där oljeeldning?

Och så för sin tid, den be-
kväma riggen. De lågtoppade
pålmasterna bjöd ju inte upp
några stora toppsegel. Snarare

inga alls. Därmed befriade
händer behövdes ju istället i
maskin- och pannrum.

Ja, hon låg där i sin helgrå
sjaskighet, men dolde inga-
lunda de sköna linjer hon
begåvats med. Och basting-
eringen med räknet runt poo-
pen...

Egentligen var jag, efter att
med tacksamhet ha läst de
uttömmande faktainläggen i
de närmast föregående num-
ren av Läns-pumpen, mest
angelägen att framlägga detta
tredje namnförslag. I mitt inre
uttalades namnet Melöluli,
som om en redares fru eller
dotter hetat så. Det klingar ju
inte så poetiskt heller, som då
man tänker på mjölolja/mel-
oile.

Alex Persson

Svar om Freja

Under rubriken Horisonten Runt frågar Gunnar Hedman i 2000:2 om vilken **Freja** det kan vara på bilden från Simrishamn på 1980-talet.

Jag är inte säker, men det kan ha varit **Freja** från Helsingfors som efter en grundstötning vid ölandskusten på 1980-talet reparerades på varvet i Simrishamn, varvid kölstocken förnyades jämte en del andra detaljer.

Från Simrishamn fortsatte **Freja** till Danmark där riggen förnyades.

Denna **Freja** seglar fortfarande och befinner sig när detta skrives i gott vinterförvar i torrdockan på Sveaborg.

Freja byggdes i Haugesund 1933-34 och ägs av flygkapten Mikko Rytsölä.

Hans Carlsson, Helsingfors

Foto önskas

Jag har i min ägo en jättestor skeppsklocka med ingraveringen **Helfrid Billner** 1956. Jag söker ett foto på denna båt och kanske någon också kan berätta dess historia?

Tomas Sundbäck

Fartyg på frimärke

Förra året utkom ett frimärke, i samband med invigningen av Öresundsbron, föreställande bron med en färja under. Denna färja har påfallande likheter med Stenas f d Sessanfärjor. Veterligen har dessa färjor aldrig seglat i reguljär trafik i dessa vatten. Vore det därför inte naturligare att välja en färja som trafikerat Öresund? Det hade varit lika enkelt att gravera. Nu har det i stället blivit ett graverande fel.

Christer Bengtson

Spantruta till Örnen

I Länsumpen 1983:1 efterlyste jag en spantruta till **Örnen** eller någon annan Lundbybåt för att kunna åstadkomma ett skal-enligt modellbygge. Försöket misslyckades den gången så nu gör jag ett nytt försök.

Jag vill även köpa böcker av H A Underhill och J A March.

Alf Strömbäck, Partille Vandrarhem Åstebo, 0708-427485, 433 49 Partille



Vykort av skonertskeppet Carl av Simrishamn.

Skonertskeppet Carl

Gunnar Ståhl nämnde i förra numret ett antal skutor som redats av sjökaptenen och riksdagsmannen Carl Julius Ödman, bosatt på hemmanet Stora Grönskhult på Skaftö i Bohuslän och som även haft anknytning till Skillinge på Österlen.

Ett av fartygen som nämndes var skonertskeppet **Carl** (2974) som syns på bifogat foto (vykort) taget under en danmarksresa. Det är skrivet av skeppa-

ren, H Månsson, i Apenrade (Aabenraa) den 29 juli 1913 och adresserat till fartygets redare, Fred. Norberg i Simrishamn, som får meddelande om att skutan är klar att avgå till Stockholm dagen därpå. Besättning- en, 6 man, som tagit paus från det dagliga arbetet ombord, har ställt upp sig på fartyget och betraktar intresserat fotografen.

Skepparen är inte helt nöjd med den bild han skickar till redaren och skriver "som synes

var seglen fränslagna och rårna målade, så det tar sig ju ej så godt utt".

Under befäl av skepparen Nils Andersson från Kivik försvann **Carl** med man och allt i Östersjön i november 1915 på resa från Visby till Gävle med 324 ton cement. Något spår av fartyget och dess besättning på sju man har därefter inte upptäckts.

Bernt Åhlund



Är det någon i läsekretsen som är bekant med denna färja? Foto Dag Wisjö.

Fartyg på Tahiti

Under en resa till bland annat Tahiti i september / oktober förra året fick jag se detta fartyg i Papeetes hamn. Tog ett foto eftersom jag tänkte att det kunde vara någon av våra nordiska färjor och att jag skulle skicka bilden till Länsumpen. Tänk

då främst att det kunde vara någon av Scarlett-färjorna.

Döm om min förvåning när det bland all post vid hemkomsten fanns ett nummer med just Scarlettfärjorna. Den avbildade verkar dock inte vara någon av dessa.

Om någon i läsekretsen kunde identifiera fartyget och berätta dess historia vore det roligt.

I aktern står det förmodligen: **El(z)oilata(-)te(noj)** – Papeete.

Svårläst. Speciellt det som står inom parenteserna.

Dag Wisjö



Den omfrågade **Vanessa** fotograferad av Krister Bång den 20 mars 1970 i arla morgonstund.

Gammal transare

Götaverken hade i mitten på 1960-talet en serie med 36 000 tdw bulkfartyg. När jag jobbade som reserepresentant hos Nico-verken blev det bl a en resa Amsterdam-Seven Island, Kanada, i Trans-Ex trevliga uteseg-lare **Vanessa** från denna serie

GV-byggen. Det är svårt att få tag på foton på denna Trans-atlantic-dam. Jag bifogar lite på det jag har. Undrar om hon någonsin kom tillbaka till Sverige efter leveransen från Göta-verken 1965?

Bo Einarsson 657

Om Thule

Krister Bång visade i nr 2000:3 ett foto av en fritidsbåt **Thule**, tillhörande direktör Nils Scheja i Stockholm. Fotot var av allt att döma taget under andra världskriget.

I nr 4 rapporterade Krister att han hade hittat ett mätbrev från 1928 för en (annan?) jakt **Thule**, utfärdat för Svensk-Engelska Mineralolje AB. Jag kan med ledning av mätbrevets siffror och av mina antecknade siffror för bunkerbåten **Shell 17** (se LP nr 4/1995) konstatera att tydligen var **Shell 17** ex **Thule**. Intressant! Men det gör nog inte

Krister mycket klokare.

Shell 17 mätte 22 bruttoton och hade en råoljemotor tillverkad av Pythagoras i Norrtälje. Hennes ursprung är okänt, åtminstone för mig. Hon hade tre lasttankar inbyggda i träskrovet – en på 11 kbm råolja, en på 1,2 kbm för fotogen och en för 11 kbm dricksvatten. Därtill kunde hon naturligtvis ta last i fat på däck. Tyvärr har jag inget foto av henne.

Andra världskriget gjorde många små bunkerbåtar syssloslösa. Rederi AB Semo sålde 1941 **Shell 17** till Rederi & Bärnings AB Tritonia i Stockholm för 900

Historien om ett foto

Jodå. **Vanessa** kom tillbaka. I mars 1970 kom hon hem för att säljas. Hon tillhörde ett av de där få fartygen med ett register-nummer på 10000 som jag saknade foto av och då fanns det inga hinder. Jag hade hört med både rederi och lotsar. Söndag morgon klockan 0600 den 20 mars skall hon komma.

Hur många går upp i ottan en söndagsmorgon för att ta en bulkbåt? På den tiden fanns det en. Fotot blev väl inte det bästa eftersom solen knappast heller hade gått upp. Jag var ensam frysande på kajen. Bogserbåtarna **Leif**, **Axel** och **Herbert** drog snabbt in henne i den ned-sänkta dockan på Götaverken och när hon sedan dockades ut

hette hon **Dageid** med hemort i Oslo.

Resten känner alla till. Hon såldes i januari 1973 till Grekland och blev **Petingo** och året därpå döptes hon om till **Irenes Success** med oförändrad flagg. Hon kom fram till Kaohsiung på Taiwan den 5 juli 1984 för att huggas upp.

Krister Bång

OBS
Stoppdag
för manus till
Horisonten Runt
i 2001:2 är
30 april 2001 !

kronor. Köparen förband sig att ta ur tankarna och hugga upp dem still skrot. Rimligen gjorde man sedan något av träskrovet. *Kanske* sålde man det till någon händig person, *kanske* byggde denne om det till fritidsbåt, *kanske* såldes hon till direktör Scheja, och *kanske* återgav han båten namnet **Thule**. Men där-om vet jag inget. Vet Krister nå-
got?

Olle Renck

När det gäller fiskebåtar med namnet **Thule** har det funnit en hel svärm. Många kan man rensa bort i det här fallet, men

kanske kan denna båt möjligen passa in?

GG 310 **Thule** av Fiskebäck byggdes 1907 i Vasseröd för N.A. Andersson. Hon var då på 7,54 nettoton. År 1911 satte man in en Guldbrandsen-motor. År 1915 försålles fartyget till J.A. Andersson i Bua, Halland där hon fick behålla namnet **Thule** men fick distriktsnummer VG 113. Hon uppges på 1920-talet ha ett nettotonnage på 9,50 ton. Hon fanns kvar i Bua till 1925. Därefter är hon försvunnen från min horisont.

Krister Bång



Två okända fiskebåtar från SD-distriktet som läsarna kanske kan berätta om. SD 616 kan vara **Två Bröder** av Tjärnö (vykort Strömstads Bokhandel) och SD 86 **Carola** från Nordkoster. Korten insända av Tore Olsson.

Trålare identifierad

Trålaren som ligger i Sjötorp (se förra numret) är **Marconia**. Detta är inte ett påstående utan ett tips!

Erling Larsson

Marconia byggdes 1927 i Hälleviksstrand för Fisketången. År 1952 kom hon till Tjörnekalv och fick sitt namn förkortat till **Marconi**. 1960 kom hon till Smögen som **Donau** och året därpå flyttade hon över sundet till Kungshamn där namnet blev **Stensjö** efter den berömda potatisen. Sedan 1968 har hon varit fritidsfartyg. Numera hör hon hemma i Trollhättan och har återfått sitt dopnamn, **Marconia**.

Red.

Var den okända ex-trålaren i förra numret identisk med **Stensjö** från Kungshamn? Foto Egon Haglund.



Några svenska skutor under främmande flagg

Åtskilliga handelsfartyg råkade på den gamla 'goda' tiden illa ut fjärran från hembygden. Efter strandning och vrak- eller haveriauktion kunde de sedan dyka upp under ny flagg, om bärgningen och istandsättning- en blev lyckade.

Detta var säkert rationellt även för de förlista fartygens ägare, eftersom rederierna hade svårt att administrera och finansiera reparationer långt hemifrån. Det gällde både utlänningar som förlist på svenska kusten och svenska som förlist på andra kuster. Det var inte alltid som köparna i sådana fall hade ordenligt reda på fartygens ex-namn, byggnadsår eller byggnadsvarv.

Givetvis hände det även att felfria fartyg såldes i utländska hamnar, och i Sverige byggdes under 1800-talet en hel del träfartyg för utländska beställare, särskilt för norrmän och danskar som inte hade lika gott om virke som vi.

En titt i Lloyd's Register visar att en hel del svenskbyggda segelfartyg hamnade ganska långt från sin 'födelseplats'. Här skall redovisas uppgifter ur LR

årgång 1890–1991, ganska slumpmässigt utvald bland tillgängliga årgångar, om några av dessa skutor. Kanske kan någon länsuppläsare identifiera någon av dem, komplettera LR:s uppgifter och berätta något om hur hon hamnat så långt bort?

Alert av Sydney NSW (Australien!), brigantin, ex **Den Behaendige**, på 170 brt, byggd 1854 i Sverige.

Amalie Charlotte av Arendal, bark på 284 brt, byggd redan 1825 i Kalmar av W Foss.

Ambrosio Sevastopoulos av Syra (Grekland), bark på 340 nrt, byggd 1874 på Bastholmen av J Johansson.

Amelia av Bahia (Brasilien), skonare (?) på 117 nrt, byggd okänt år i Västervik.

Antoinette av Liverpool från England, bark på 914 brt, byggd 1878 i Sverige av A Lofgren.

Atlantic av Mariehamn, bark på 697 nrt, byggd 1857 i Sverige, ombyggd 1873.

Berthe av Havre (Frankrike), brigantin ex **Njord** på 174 nrt, byggd 1874 i Nyborg av P Peterson. Visst ligger ett Nyborg i Danmark, men ett annat finns vid Bottenviken och Peterson låter svenskt?

Berthe & Lucy av Marseilles (Frankrike), brigantin på 155

nrt, byggd 1867 i Kalmar av Roos.

Caroline av Boness (Skottland), skonert (?) 118 brt, byggd okänt år i Sverige.

Ceres av Holmestrand (Norge), brigg 225 brt, byggd redan 1798 i Sverige, förbyggd 1848.

Charlotte Marie av Brevik (Norge), brigg ex **Sofie**, 189 brt, byggd 1851 i Söderköping.

Chiclayo av Sydney NSW

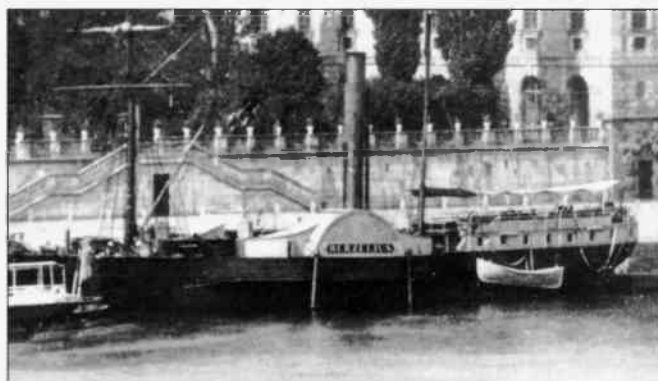
(Australien), bark 647 brt, byggd 1865 i Sverige.

Clacton av Harwich (England), tremastad brigantin (??) ex **Jacob Landström**, 204 brt, byggd 1875 i Vänersborg.

Elizabeth Curry av Poole (England), skonare ex **Clara** 111 brt, byggd 1865 i Sverige.

Freya av Drammen, brigg 164 brt, byggd okänt år i Sverige.

Olle Renck

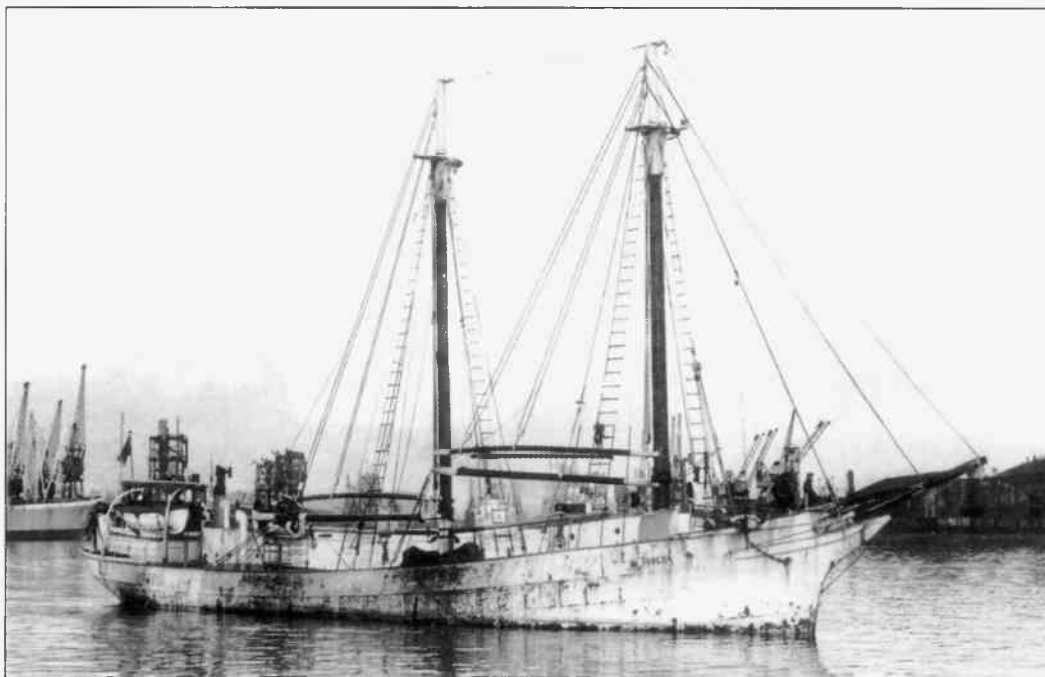


Rätt foto

Som den uppmärksamme läsaren kunde konstatera var det fel foto i förra numret på sidan 5 där ångaren **Njord** visades. Det fotot var taget i Sundsvall innan den stora branden.

Det foto som skulle visas kommer här. Bildtexten var: **Berzelius** vid Logårdstrappan i Stockholm något av åren 1865-1870. Foto i Stockholms stadsmuseum. Vi beklagar förväxlingen.

Redaktionen



Före detta tremastskonaren **Isolda** av Göteborg mot slutet av den yrkesverksamma karriären. Hon kanske ser lite bedagad ut, men nog kan man skönja hennes vackra linjer. Foto från WSPL.

Hur står det till med Isolda?

Jo, tack, allt bättre! Sin forna glans har hon ännu inte uppnått, men många skönhetsfläckar är borta, och vid sin 100-årsdag 2002 skall hon vara i någorlunda presentabelt skick.

För de av läsarna, som inte känner **Isolda**, kommer här först en kort presentation:

Isolda är ursprungligen en tremastad skonare, byggd i järn vid Lödöse varv och sjösatt 1902. Hon är 36 meter lång. Lägg därtill ett bogspröt på 8 meter. Med sina 700 m² segel kunde hon göra en fart på elva knop. Hon sattes in på kaffe-traden till Sydamerika och Mexiko och anlöpte även hamnar i Västafrika. Under segel var **Isolda** med sitt vita, smäckra skrov, en vacker syn. År 1928 utrustades hon med hjälpmotor.

Självklart skall det sista helt svenska segelfartyg som seglat i oceanfart tas till vara. Och om detta inte är skäl nog, kan **Isoldas** väldokumenterade historia, som speglar svenskt sjömansskap när det är som bäst, nämnas. Skeppare ombord i hela femtio år var den legendariske sjökaptenen Carl Julius Ahlgren. Denne hade hela sin familj med på färderna – de fyra barnen föddes ombord och hjälptes till världen av kapten

själv. **Isolda** var inte bara ett snabbseglande skepp med värdefull last, hon var också ett hem för familjen Ahlgren.

Vad har hänt hittills?

Vårt första mål var att säkra flytbarheten. Efter genomgången ultraljudsmätning av fartygsbotten har de svårast rostskadade plåtarna bytts ut. Det återstår ca 15 m², där tjockleken ligger nära uppsatta minimikrav på 6 mm. Kollisionsskottet är förnyat.

Det ursprungliga däckets utgörs av 3" furuplank, som successivt kommer att ersättas av ett plåtdäck klätt med 2,5-tums plank, likaledes av fur. Nytt plåtdäck är nu lagt från förstäv till förliga lastluckan. Ny skansbyggnad, innehållande bl a skeppskök, är beställd. Vi hoppas att den skall kunna levereras under innevarande vinterhalvår.

Vi har beslutat att behålla nuvarande motor tillverkad 1950. Det är en B&W Alpha 2-takts 4-cylindrig 404-VO på 260 hk. Den har demonterats och tagits iland för genomgång av enskilda komponenter. Motorn, med alla sina delar, är nu ombord igen och montering har påbörjats.

Berg Propulsion på Öckerö erbjöd sig att göra en total-

genomgång av propellerutrustningen utan annan kostnad för oss än utgifter för reservdelar, ett erbjudande som vi tacksamt har accepterat. Utrustningen är nu genomgången och klar och kommer att monteras vid nästa dockning.

Då vi för närvarande saknar medel att fortsätta arbetena på däck, har vi koncentrerat oss på planering. Förslag till inredning av lastutrymmet har tagits fram, omfattande bl a kojplatser för 32 personer i fyrbäddshytter. På basis av detta kan vi nu fort-

sätta att planera fartygets utrustning och framtida ekonomi.

För närvarande ligger **Isolda** på Gotenius varv på Hisingen. Vår förhoppning är förstås att **Isolda** åter skall segla och även utgöra ett vackert blickfång i Göteborgs hamn. En hel skolklass skall kunna bo ombord och få uppleva livet i ett seglande skepp. Även föreningar och företag skall kunna hyra båten och på så sätt få intressanta och spännande upplevelser.

Det är ett stort arbete som ligger framför oss innan **Isolda** är segelklar. Vi är beroende såväl av ekonomiska bidrag som arbetskraft ombord. Vill Du bli medägare i **Isolda** kan Du teckna Dig för en eller flera andelar à 500 kronor. Du kan också komma med i arbetslaget, som kommer att bilda en egen ideell förening. Närmare kontakt tas med:

Isolda Ekonomisk Förening
C/o Peter Ahlander
Ole Måns Gata 14
421 67 Västra Frölunda
tel: 031-685265.

Du kan också nå oss på vår hemsida:

<http://surf.to/isolda> och på sjöfartsmuseets hemsida: <http://www.sjofartsmuseum.goteborg.se/isolda1.htm>
Vårt postgiro är 9267205-4 och bankgiro 5022-2363.

Lars Wallin/Ulla Sjöberg



Isolda klarade inte Vänerns is 1919. Från P.G Winnestad kommer detta foto ur Yngve Malmqvists samling. Kan någon läsare berätta mer om denna episod?

Vem var Sonja och vem var Thyra ?

S/s Sonja:

Ett av skeppsredare Bernhard Ingelsson, Helsingborg, beställt enkeldäckat ångfartyg levererades den 4 april 1917 från A/S Sörlandets Skibsbyggeri, Fevig, Norge, till det nybildade AB Transmarin i Helsingborg – varvsnr: 216, reg.nr: 5880, sign. bokst.: J≤CD

Längd ö.a.: 293'7", dw: ca 3 000 ton.

I juni 1917 utchartrades hon av Transmarin på bareboat-basis till Förnyade Ångfartygs AB Viking, Göteborg. Certepartiet övertogs av Transatlantic då Förnyade Ångfartygs AB Viking trädde i likvidation runt 1920.

Fartyget såldes till Rederi AB Tertia, Göteborg, i augusti 1920.

I mars 1922 såldes hon till August Bolten, Hamburg, och om döptes till **Bolama**.

År 1925 såldes fartyget till Skibs A/S Örsnaes (T. Hye-naes), Tönsberg, och fick namnet **Örja**.

I februari 1928 såldes hon åter, och nu till D/S A/S Ardent (J. Kröger), Tönsberg, och döptes till **Ardent**.

År 1946 såldes hon till Wah Shang S.S., Co., Shanghai, och döptes till **Hai Chen**.

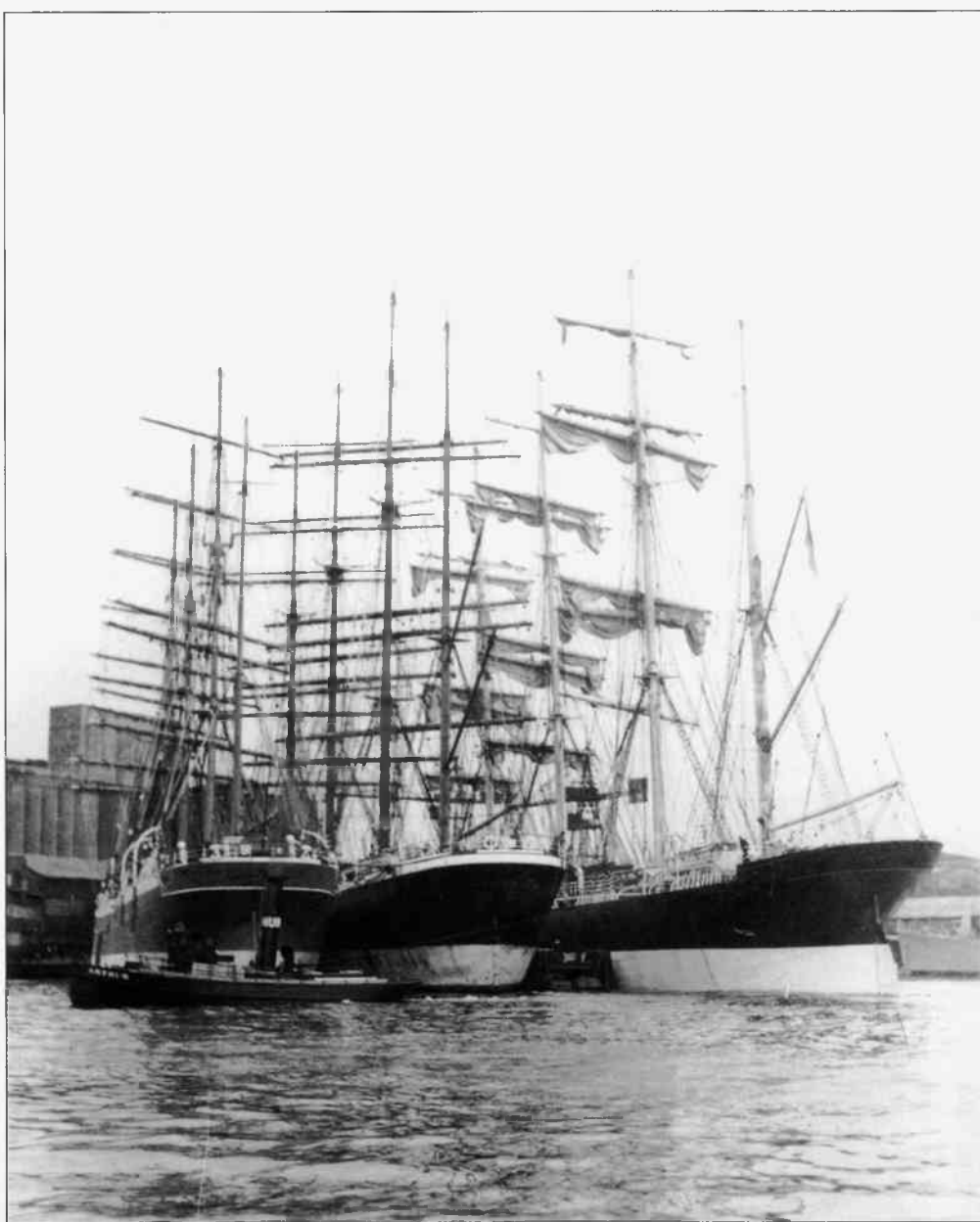
År 1947 blev hon såld till Chung Hsing S.S., Co., Ltd., Shanghai, varvid namnet ändrades till **Ming Hsing**.

År 1949, i samband med att Mao tog över i Kina, kom fartyget till Wallem & Co., Hong Kong, och sattes under Panamaflagg som **Ost Bay**.

År 1950 företogs namnbyte till **Walter** i samband med att Walter S.S., Co. uppges som ägare – annan källa uppger Wallem & Co som fortsatt ägare.

År 1953 såldes hon åter till Kina och registrerades på kinesiska staten som **Tsao Chung**, men försvann kort därpå ur registren.

Sonja är ett ryskt kvinnonamn, en form av Sofia, men varför fick detta fartyg namnet **Sonja** och vem var denna Sonja?



Arthur Lindblom vill se foton av de stora skeppen. Här har vi bl a **Abraham Rydberg**, **Pamir** och **Arthurs** namne ångbogseraren **Arthur** vid Eriksberg. Arkiv Fotopumpen.

Hamnbilder med segelfartyg

Jag söker hamnbilder med segelfartyg från Göteborgs hamn. Finns det någon som kan hjälpa mig?

Arthur Lindblom

S/s Thyra:

Ett enkeldäckat ångfartyg levererades den 17 augusti 1917 från A/S Sörlandets Skibsbyggeri (Sörlandets Mek. Verksted enl. annan uppgift), Fevig, Norge, till AB Transmarin i Helsingborg varvsnr: ?, reg.nr: 5922, sign.bokst.: KBFD

Längd ö.a.: 94 m, dw: ca 4500 ton.

I augusti 1917 utchartrades hon av Transmarin på bareboat-basis till Rederi AB Transatlantic i Göteborg, och behöll nam-

net **Thyra**.

Den 16 april 1919 exploderade en mina under förskeppet och fartyget skadades allvarligt. Reparationen som utfördes i Lindholmens torrdocka, var enligt uppgift klar i april 1920. (Om ovanstående tidsangivelser är korrekta skulle hon alltså ha legat vid Lindholmen ett helt år för reparation.)

I juli 1921 återlevererades hon från Transatlantic till Transmarin.

I mars 1925 kolliderade **Thy-**

ra, på resa Havanna – New York med socker, ca 45' sydost Delaware Breakwater (Delawarebukten), med amerikanska ångaren **Ardmore**, varvid **Thyra** sjönk.

Varför fick detta fartyg namnet **Thyra** och vem var denna Thyra ?

Rolf Lindahl,
Lammevallsgatan 19,
431 44 Mölndal.

e-post:
rolf.d.lindahl @ swipnet.se

BILDER UR GAMLA FOTOALBUM



Förmodligen är detta fotografi, föreställande s/s **Skåne** (3704) ex **Dauntless** av Helsingborg, Red.AB Helsingborg, taget någon gång under åren 1910–1911. Befälhavare var då A.H. Wahlberg.

Fotot talar för sig själv, man kan tydligt se vilka som tillhörde maskinfolket. Stolta står och sitter manskapet framför midskeppsbyggnaden, där fotografen begärt fram den

tidens nöje från skansen. Mannen längst till vänster är Algot Ahlin från Strupö, sedermera lots i Oskarshamn.

Jag saknar dessa bilder i Länsumpen, och jag är förvissad av att det borde finnas massor i läsekretsens byrååador, att berika denna fina tidskrift med. Fotot överlåter jag till samlarna i Göteborg.

Bengt Ahlin

Registersidorna

0101-0200



185 *Nytank*. Foto ur Göran Ohlssons samlingar.

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		
101	SS	EMILY	1878 S Shields	1114	697	1892	6.12.1906 strandat Hävringe
102	SS	TALIS	1865 N Shields	870	500		22.7.1906 kollision England
103	S	MATHIAS	1841 Kroknäs	33	27		1907 upph
104	S	ANNA MARIA	1863 Åmål	-	92		1893, nov kond, upph
105	S	BETTY	1857 New Glasgow	388	372		18.11.1893 strandat Macduff
106	SS	APPENDIX	1885 Stockholm	48	7		1894 underdräktig, blev 7088
107	SS	ANTHRAX	1890 Stockholm	59	24		1915 såld Tyskl
108	SS	GULLECK	1882 Kristinehamn	79	12		1949 upph
109	S	TAPPERHETEN	- Räfsnäs	50	39		1922 pråm rester av vraket i vassen i Mönsterås.
110	S	LOVISA ex Ystävät	1871 Pyhäjoki	-	50		24.3.1898 strandat Kastrup
111	S	ADELE	1880 Maitland	659	596		14.10.1906 strandat Yttergrund, Vasa
112	S	HANS ex Ferdinand ex Bleville	1867 Alloa	704	661		1900, maj strandat Berwick
113	S	GERDA ex LAINETAR.	1865 Nystad	504	447		1896, nov kond
114	S	RAGNAR ex RAGNAR LODBROK	1867 Grötån	58	49		6.12.1931 strandat Egersund
115	S	AUGUST ex EFEMIA	1876 Holland	120	100		10.6.1917 sänkt Bottenhavet
116	S	ELLIDA	1858 Viken	48	48		1900 slopad
117	S	BRUTUS	1879 Gävle	71	59		1925 pråm, sänkt ca 34
118	S	SELMA	1870 Åbo	107	94		21.11.1899 strandat Pataholm
119	S	PETER & WILHELM ex Anine Nielsine	1838 Svendborg	103	98		14.12.1894 strandat Hanö
120	SS	SVERIGE	1871 Göteborg	458	356		25.11.1892 strandat Riga
121	S	ESPERANZA	1862 Hartlepool	378	341		27.10.1898 strandat Skottland
122	S	FRIEDRICH HARTWIG	1866 Hammelwarden	314	293		1906 upph
123	S	OLAUS	1878 Wäddö	89	78		1900 avriggad
124	S	BJÖRN ex Graf Behr Negendank	1869 Damgarten	308	287		1912 såld Finl förliste 19-11 1920 på resa Köpenhamn-Räfsö.
125	S	SOLIDE ex Rauha	1876 Nystad	192	175		1906 upph
126	S	CARLOS ex Blue bird	1870 Cornwallis	41	372		1898 såld Spanien, förlist 18-12 1917 i Vivere Bay.
127	S	FREDEN ex Fædres Minde	1853 Thurö	64	61		21.4.1903 strandat Arkona
128	S	JOHNNY ex CHARLOTTA	1891 Sjötorp	87	69		12.12.1948 strandat Hestehoved
129	S	WALDEMAR ex TORPADO	1877 Bergkvara	123	110		18.5.1906 strandat Ölands N
130	S	ERIC	1849 Skällnäs	-	32		9.10.1899 strandat Sandhammaren
131	S	KNUTENBORG	1856 Bandholm	98	91		ca 1904 förlist Kappelshamn
132	S	POLSTJERNAN	1876 Hernösand	344	304		1913 pråm efter brand maj 13
133	SS	SMÖJEN ex Mathilde Jåde ex VANHEM	1880 Göteborg	319	229		1915 såld Dk öde?
134	S	ÖHRE	1874 Nordmaling	103	90		1909 pråm
135	S	FRIKÅREN	1876 Brattås	33	29		1892 såld No
136	S	SELMA	1892 Råå	31	21		12.7.1942 strandat Timmernabben
137	S	WARBERG ex Almuth Catherine	1873 Edevacht	91	87		okt 1896 borta m m o allt
138	SS	HUDIKSVALL ex ÖRNSKÖLDSEVIK ex BERZELIUS	1849 Norrköping	481	358		2.8.1916 sänkt Bottenhavet
139	SS	BONA ex MOTALA No 2	1876 Motala	144	94		1925 upph upphuggen 1924 i Fiskebäckskil.
140	SS	Willy ex WALLY	1892 Göteborg	424	29		1916 såld No, förlist 9.1.1920
141	SS	VÄGNÖ ex TIMRÅ ex ALNÖ	1874 Stockholm	92	49		1948 upph
142	SS	RIBERSHUS ex IGELSTA ex KUBIK ex ALNÖ ex TIMRÅ ex ALNÖ	1874 Stockholm	92	48		8.8.1956 förlist Hävringe
143	S	KNUT ÅKERHJELM	1855 Luleå	259	234		ca 1902 upph
144	SS	SUNDSVALL	1854 Norrköping	269	175		1933 såld Finl för upph
145	S	ELLIDA	1871 Stenung	24	21		13.10.1898 strandat Zingst
146	S	JOHAN AUGUST	1863 Henån	-	96		16.11.1895 strandat Öresund
147	SS	TYNDERÖ ex ULLÅNGER ex NORRVIK ex NORDINGRÅ ex TJUST ex ÖSTHAMMAR ex WENERSBORG	1864 Motala	138	92		1954 ej iståndsättlig, sjunken

148	S		NYMPHEN	1886 Karlskrona	119	109	3.12.1917 strandat Ölands N
149	S		MARTHA	1855 Stettin	52	51	28.7.1902 strandat Diebenow
150	SS		LAJLA ex BYELFVEN	1891 Arvika	171	111	16.11.1916 strandat Saltbådan
151	S		Narvik ex CARL	? Tössebäcken	92	80	1917 såld No, borta jan 1919
152	S		PRIMUS	1875 G Karleby	46	44	okt 1896 borta m m o allt
153	S		RUDOLF ex C F MAASS	1865 Rostock	275	254	16.5.1895 strandat W Hpl
154	S		IDA	1851 Marstal	33	31	12.4.1909 strandat Kåseberga
155	S		HJALMAR ex HOPPET	- Roslagen	61	58	25.8.1897 strandat Bråviken
156	S		AMALIA	1863 Grönhögen	29	27	10.11.1896 sjönk Ölands S
157	S		ALMA ex Prüven	1869 Hals	24	22	okt 1896 förlist Kåseberga
158	S		KAROLUS ex Richard	1857 Damgarten	311	301	1893 dec kond i Göteborg
159	SS		ALESGER	1892 Lindholmen	418	310	1892, maj lev till rysk beställare
160	SS		Acacia ex CETTE ex Lisbon ex Acacia	1872 W Hartlepool	1011	621	1901 såld Frankrike, upph 1910
161	S		IDOG	1889 Karlskrona	91	80	1959 såld Schweiz
162	S		KRONAN ex Edel & Marie ex Velgangen ex WÄLGÄNGEN	före 1834 Kalmar	52	49	1917 kolholk
163	S		SOFIA	1891 Sjötorp	111	95	28.4.1910 strandat Utlängan
164	SS		Rauma II ex FÄRDIG	1871 Motala	118	35	1916 såld Finl, upph ca 54
165	S		HEDVIG SOFIA	1868 Sundsvall	269	257	1911 präm
166	S		CHRISTINA ex Christine	1861 Kiel	93	89	1909 präm
167	S		AUGUSTA	1874 Västervik	62	53	1955 lagd Klintemåla
168	S		ADOLPHE	1853 Fecamp	302	289	1897 upph Hov
169	S		CLARA ex Ane Cecilie	1865 Troense	127	110	1919 präm såld No
170	S		VALESKA ex José Ginebra	1878 Brake	369	241	1908 kond, såld No, ej-33
171	S		ANNA CHRISTINA	1876 Enånger	76	66	1938 upph
172	S		PAUL	1854 Luleå	-	221	1899 upph Torekov
173	S		ALBANO	1856 Münsterås	51	49	14.12.1901 förlist i Simrishamn
174	SS		DANSÄTTER	1890 Rättaregården	160	92	jan 1918 borta m m o allt
175	S		AMELIE ex ABELONE ex Magdalene Sophie	1853 Aalborg	121	117	1899 präm
176	S		MENTOR	1858 Flekkefjord	231	211	1894 avriggad, upph
177	S		ELISABETH ex Germania	1851 Stralsund	56	56	7.5.1905 strandat Nordersund
178	S		ADOLF ex Evan Dumas	1847 Vegesack	-	123	1892 slopad
179	S		OLGA ex KUKU	- Roslagen	51	43	27.7.1934 sjönk Gryts skärgård
180	S		RUDOLF	1872 Sundsvall	104	94	2.10.1912 strandat Hudiksvall
181	S		EMMA	1873 Öfverlöpe	162	156	1897 slopad, präm
182	S		AMOR	1877 Svineviken	30	26	före 1907 såld No
183	S		FREDEN	1877 Kungsviken	26	23	1896 såld No
184	S		WICTOR	1874 Håknäs	105	100	1907 präm
185	SS		NYTANK ex NYHAMN I ex CARLSVIK ex ACTIV	1874 Lindholmen	64	u10	1988 upph
186	SS		Bratto ex Brattö ex GLAFVA GLASBRUK III ex EXPRESS I	1892 Sjötorp	192	112	1919 såld England, förlist 25-11 1920 på resa
187	SS		NORA BERGSLAG ex EXPRESS II	1891 Sjötorp	-	118	Penzance-Preston.
188	S		PRIMUS	1891 Sjötorp	75	65	2.12.1906 strandat Hinnarevet
189	SS		Rutland ex MOTALA VERKSTAD ex SÖDERN	1867 Motala	156	84	1971 förstörd
190	S		CHARLOTTA	1865 Söbben	39	33	1893 såld No, förlist 14.5.48
191	S		GARIBALDI	1860 Påskallavik	113	109	18.10.1896 sjönk Hanöbukten
192	S		AUGUSTA	1867 Häfverö	192	178	"struken i SL" fanns 08
193	S		HILDA ex Wendola	1848 Dennhof	239	219	1898 avriggad, präm
194	S		VALENTINE ex River Clyde	1864 P Glasgow	741	703	1900 präm
195	S		CAROLUS	1892 Timmernabben	81	69	1901 såld No, 1910 upph
196	S		FLORA	1857 Gävle	109	97	25.11.1922 förlist Halshuk
197	S		ALFRED	1892 Sjötorp	92	86	1905 avriggad, präm
198	S		MARIA ex Peter Tordenskiöld ex Asathor	1850 Rönne	262	238	17.8.1893 strandat Visby
199	S		ALMA	1862 Stenungsund	33	32	1910 upph Hov
200	SS		TIP ex Eveline	1885 Newcastle	1359	930	29.12.1906 förlist
							1922 såld Tyskl, upph 1934

Böcker till salu

1880-TALETS Skeppsbyggeri i Nyköping	40:-
Per Klang	
Inb. Omslag. Nyköping 1972	
Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år	125:-
W. Hansson / Dag Almén	
Linneband. Första upplagan, skeppskatalog	
Uddevalla 1968	
Fartyg på Stockholms vatten	130:-
Berndt Friberg	
Bunden, mjuka pärmar. Stockholm 1973	
Götaverken 1938	50:-
Götaverkens verkstadsklubb 1901 – 1961	35:-
Många varvsbilder	
Schiffahrt auf dem Zurichsee	60:-
Inb. 160 sid. stort antal foton och ritningar 1976	
Schiffahrt auf dem Genfersee	60:-
Inb. 208 sid. Stort antal foton och ritningar 1977	
100 år – Fakta och kuriosas –	100:-
Svenska Lloyd 1869–1969. Häftad skrift till jubileets festdeltagare. 57 sid A-4, många bilder (ovanlig)	

Obs! PORTO TILLKOMMER Obs!

Beställning kan göras antingen per brev, e-post eller telefon till:
Bertil Söderberg • Kupeskärsgatan 69 • 421 60 V. Frölunda
 E-post: bertil.soderberg@telia.com • 031 – 45 91 98

Möteskalender Västra Kretsen

Torsdag 5 april kl 19.00

Film- eller diavidsvisning

Torsdag 3 maj kl 19.00

Film- eller diavidsvisning

Innan månadsmötena serveras ärtsoppa eller pyttipanna av kockarna Axel och Kenny. Alla önskas hjärtligt välkomna. Har du frågor om vilka filmer som skall visas, eller andra frågor, så ring gärna till Nakterhuset, Västra Kretsens klubblokal, tel: 031 – 24 65 15

Välkomna till Nakterhuset

Svenska sjömän som dog under 2:a världskriget

32 sidigt häfte med namn, båt och hemort

Terje Fredh • Grängsgatan 16 • 453 30 Lysekil

Tel och fax: 0523 – 10421 • E-post: fredh.terje@jobbet.utfors.se

TIDNINGAR TILL SALU

Länspumpen 1978 – 2000

(23 årgångar) 100kr/årgång eller 1900kr för alla.

Båtologen 1979 – 2000

(22 årgångar) 100kr/årgång eller 1800 kr för alla.

Bra skick. Porto tillkommer

Kurt Wallrot 0510 – 29405

Meddelande från Fotoarkivet

Från och med offert 18 finns möjlighet att beställa kopior även i formatet 18 X 24 till ett pris av 45 kronor/styck.

Offerterna kommer fortsättningsvis att ha kortare beställningstid. Se resp. fotooffert.

Negativsamlingen läggs nu upp på ett dataregister för att lättare kunna hitta bland negativerna. Negativen sitter i pärmar i tagningsföljd och det är därför i stort sett omöjligt att finna en

båt om inte en kopia finns med negativ nr. Samlingen består av ca 15.000 negativ.

De foton som Bertil Palm tagit och är publicerade i tidningen under "Till flydda tider..." kan beställas i nedanstående offert. Vi tackar Bertil som låter FOTOARKIVET få hela överskottet av försäljningen av hans foton.

Bertil Söderberg

FOTOARKIVET • Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg • OFFERT 18

Foton ur Calle Nyströms negativsamling
 Kopiorna görs på plastpapper i format 10 x 15 (9 kr/ st) samt 18 x 24 (45 kr/st). **Tillkommer porto och exp. kostnad 15 kr.**
 Betalning vid leverans. Vid betalning från utlandet tillkommer postgiroavgift på 50 kr eller kontant.
OBS! FOTONA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN. OBS!

KUSTFARTYG

BLEKING	Hällevik	13225
BORNELAND	Edshultshall	10014
BORNELAND	Edshultshall	10024
BREEZAND	Skärhamn	10011
BREMÖ (före förl.)	Göteborg	2970
BRITA RAGNE	Göteborg	13207
DOMAR	Skärhamn	14414
EWARIA	Kungälv	9378
FALKEN	Göteborg	8887

ÅNGARE

BERNICIA	Göteborg	6310
BIFROST	Göteborg	7913
RAMSÖ	Mariehamn	—
SILJA DAN	Esbjerg	—
THETIS	Helsingfors	—
ULLA DAN	Esbjerg	—
VAIKA	Colon	—

MOTORFARTYG

BIRGITTA FERNSTRÖM	Karlshamn	10625
BIRKALAND	Göteborg	11066
BOLMAREN	Göteborg	12051
BORE XI	Stockholm	12746
BORE GÖTHICA	Göteborg	13394
BORE SUN	Svedala	13937
BORELAND	Göteborg	11111
BRAGELAND	Göteborg	11350
BRITTA ODEN	Skärhamn	12469
LILKA	Piraeus	10094
WASHINGTON EXPRESS	Oslo	—

BOGSERBÅTAR

BOHUS	Uddevalla	11409
BORE (s/s)	Landskrona	3512
BORE	Landskrona	10302
HILDE (s/s)	Göteborg	—

PASSAGERARFARTYG

BORNHOLM	Rönne	—
EARL GOODWIN	London	10695
EUROPAFÄRJAN IV	Lübeck	13133
MARINA	Frederikshavn	—
SKÅNE	Kastrup	—
SVEA	Helsingör	—
SVEA VIKING	Köpenhamn	—
WELLAMO (s/s)	Helsingfors	—
VIKING I	Oslo	—
VIKING II	Oslo	—

BERTIL PALMS NEGATIVSAMLING

ADOLF BRATT	Göteborg	8380
TÄRNO	Gävle	3656
CONFIDENCE	Piraeus	10088
GUINÉE	Paris	—
DANIEL	Ärnäs	2821
SOPHIA	Piraeus	—

Antal foton

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

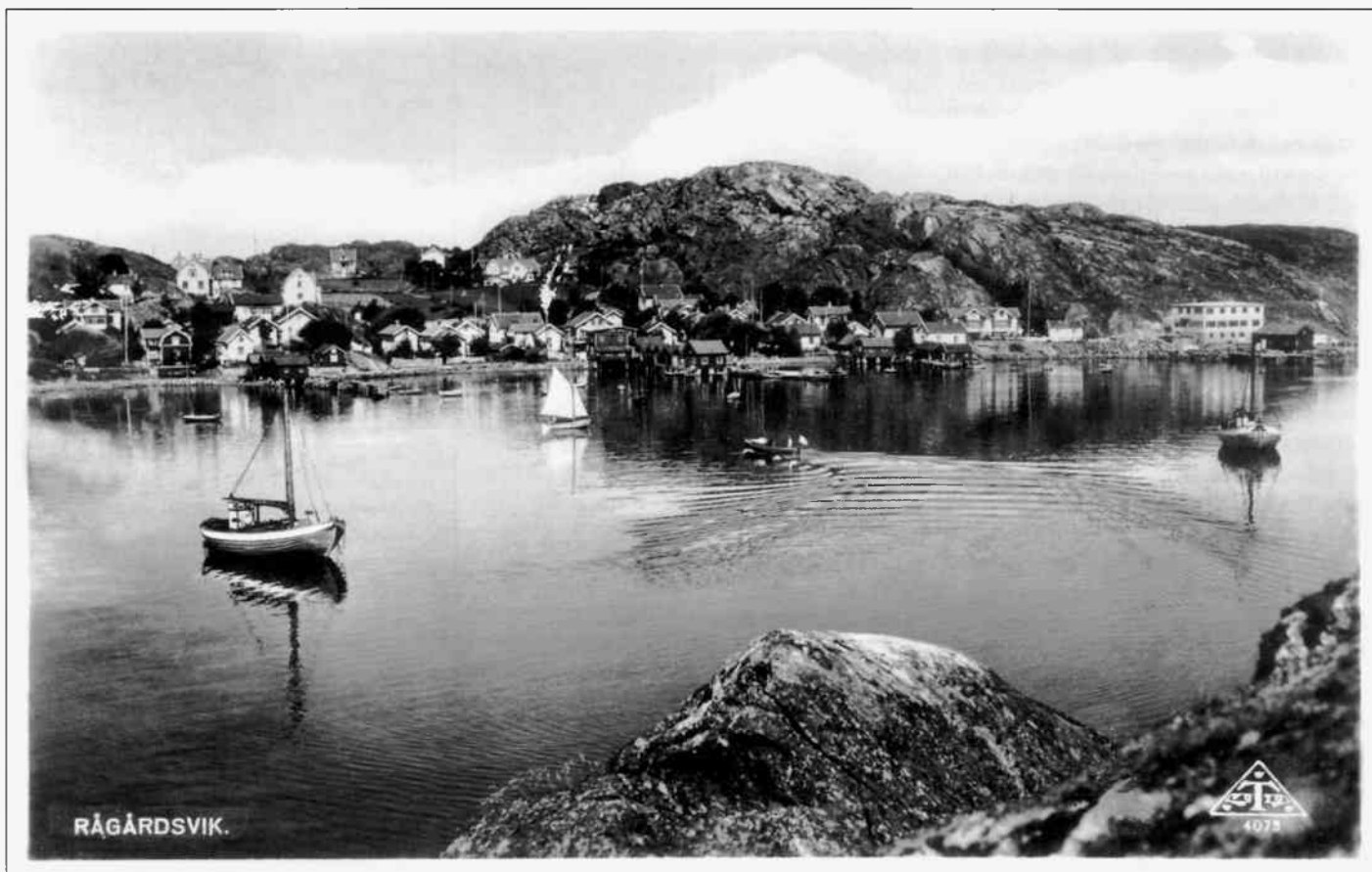
Namn

Adress

Sista beställningsdag

30 april 2001

därefter leverans inom 6-10 veckor



Rågårdsvik i början av 1930-talet. Från vänster jakterna Löven och Vågen.

Min fader – Oskar

Av Anders Olsson

Jag hade tänkt skriva om min fader Simon Oskar Olsson från Rågårdsvik. Inte för att jag tror att var något märkligt med honom, bortsett från att han var min far. Inte har jag tänkt skriva någon biografi över honom och inte att komma med några mera djuplodande personliga omdömen om hans sätt att vara. Även om vi stod varandra nära och kom att segla tillsammans under många år. Utan endast berätta hans liv utifrån hans långa sjömans-, skeppare- och redarbana. Och hur han, som många andra i bohuslänska skärgården, fick sin och sedan även sin familjs försörjning på havet. Önskar endast här nämna att han var en duktig sjöman, som både kunde lägga en vacker wiresplits och även var rätt hemma med segelnålen. Timmermansverktygen var inte heller helt främmande för honom.

Det blir många fartygsnamn, som kommer att passera, eftersom han allt ifrån ungdomen kom att segla i många olika typer av fartyg, små jakter såväl som större ångare. Tyvärr blev inte hans berättelser från sjön nedskrivna eller på annat sätt tillvaratagna medan han levde, varför jag

nu sitter med många frågetecken och luckor i berättelsen. Något som jag hoppas läsaren har overseende med.

Han föddes i ett enkelt hem i det lilla samhället Rågårdsvik på sydsidan av Skaftö i mellersta Bohuslän den 1 april 1901. Han kom att bli det enda barnet. Hans föräldrar var Anders Olsson (1862–1929) från Långedalen på Skaftö och hans mor Albertina (eg Matilda) Andersdotter (1863–1960) från Bua på Flatön.

Anders kom från den kända skomakar-släkten Olle i Långedalen, vars sjöstövlar hade ett gott rykte över hela Bohuslän. Även om han redan i barnåren fick hjälpa till vid lästen, gick dock Anders tidigt till sjöss och kom sedan att segla i många olika träskutor och ångbåtar. Blev efter några år en duktig timmerman och kom som sådan att befara världshaven med bl a den stora träbarken **Örnen** från Göteborg.

Något av de sista åren på 1800-talet träffade han sin blivande hustru Albertina. Hon jobbade då i 'silla' i Källviken. När hon skulle till salteriet med roddbåt från hemmet passerade hon förbi Bassholmen där Anders då arbetade vid varvet. På

något sätt träffades de och tycke uppstod, som det brukar heta. De gifte sig 1899 och byggde sig ett litet hus i Rågårdsvik, ett samhälle där Anders mor var född.

Tyvärr blev Anders tvungen att sluta sin sjömansbana på grund av sjuklig mage. Han kom då att ta ett av husets rum till skomakarverkstad och började försörja sig med olika skomakararbeten. Även några husbyggen i samhället bär hans hand. Några makrilldörjen på Nordsjön med kuttrar från Gullholmen blev det också.

Albertina blev, som brukligt, hemmafru och skötte hemmet. Hon var mycket duktig i handarbete och jag minns att spinnrocken gick nästan för jämn och i tössmörket hördes stickornas flitiga användning.

Hemmet hade inget överflöd, men ej heller någon fattigdom. Man hankade sig fram, som man sade. Tidigt fick Oskar hjälpa till med att bidra till hushållet. Jobba hos bönderna var ett sätt. När H.O. Henrikssons konserverfabrik startades gick det att tjäna några ören på olika småtjänster. Säkert var han också ibland med Henriks jakter **Lovisa** och **Jumbo**. Bra förtjänster blev det när han några vintrar var med

ombord på kuttern **Sunbeam** till Kalvsund och drog tomlådor, när ångbåtarna lastades med sill.

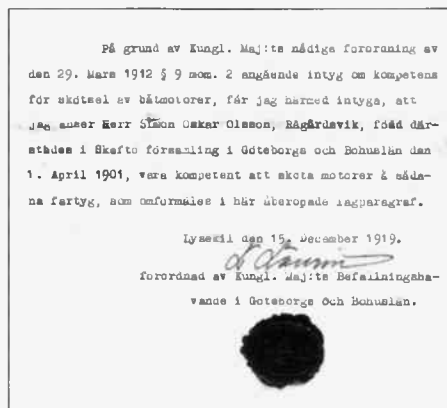
Omedelbart efter kriget och innan han fyllt 18 år fick han så sin första sjöfartsbok. Den togs ut vid Lysekils Sjömanshus den 22/3 1919 och genast mönstrade han på jakten **Dagny** från Surte (nr 8090, 20,36 nrt, byggd 1905 Kungsviken) och ägd av glasbruket där.

Skeppare var en granne, Bengt Andersson från Rågårdsvik. Eftersom man blott var två man ombord fick Oskar mönstra bästeman. Traden var Otterön-Surte med snäcksand till bruket. Och som det var före Sotekanalens tillkomst blev det ibland ofta, fram förallt på hösten, att ligga still vid någon av öarna i fjällbackaskärgården innan vädret lugnat sig så, att man kunde komma över Soten.

Efter avmönstringen på hösten gick Oskar en kortare kurs i handhavandet av båtmotorer i Lysekil. Fick den 15/12 1919 så ett intyg där han ansågs vara kompetent att sköta motorer utfärdad av Skandia-

För- och tillnamn: <i>Oskar Simon Oskar</i> Födelseår, månad och dag: <i>1901 den 1 sept</i> Födelseort: <i>Surte</i> Kyrkobokföringsort: <i>Surte</i>		Sjömannen <i>Oskar Oskar</i> har & 1) <i>Motorjakt "Dagny"</i> om <i>19,66</i> ton, från <i>Surte</i> gjort tjänst såsom <i>Bästeman</i> på resa från <i>Lysekil</i> till <i>Lysekil</i> och slutligen till <i>Lysekil</i> under tiden från och med den <i>23/3</i> till och med den <i>11/10</i> varav i europeisk eller vidsträcktare fart. (beaktas) mån. dagar (för sjöman); varunder han deltagit i arbetet med maskinen (beaktas) mån. dagar (för maskinpersonal). Tilldelat vitsord ¹⁾ { uppförande tjänstbarhet Han har till mig erlagt sjömanshuset tillkommande hyresavgift <i>10</i> kronor <i>2.5</i> öre. Ovanstående betygas på heder och tro. <i>Surte</i> den <i>11/10</i> 1919 <i>Bengt Andersson</i> Sjömanshusets beaktare Uppvärt vid avmönstring. Mönstringens förskräkarens namnteckning eller stämpel: ¹⁾ fartygets slag och namn; ²⁾ nettodräktighet; ³⁾ fartygets bemanningsstyrka; ⁴⁾ en eller flera orter, särskilt den eller de längst bort belägna; ⁵⁾ Upp- till vidst. Stenst. Stenst. Stenst.	
Längd: <i>17.5</i> Här: <i>fast</i> Ögon: <i>gröna</i> Särskilda kännetecken: <i>inga</i> Färgsinne: <i>normalt</i> Värnplikts- Inskrivn. <i>N 99 202</i> förhållande Tilldelad: <i>1921</i> klass: <i>falkland</i> Innehavarens namnteckning: <i>Oskar Oskar</i> ¹⁾ Föreläsning samt stad eller län. ²⁾ Här införes även förändring i kyrkobokföringsort. (Sjömanshusföreläsning § 14 mom. 3.)			

Oskars första sjöfartsbok.



Motorskötartintyget från 1919 utfärdad av L Laurin.

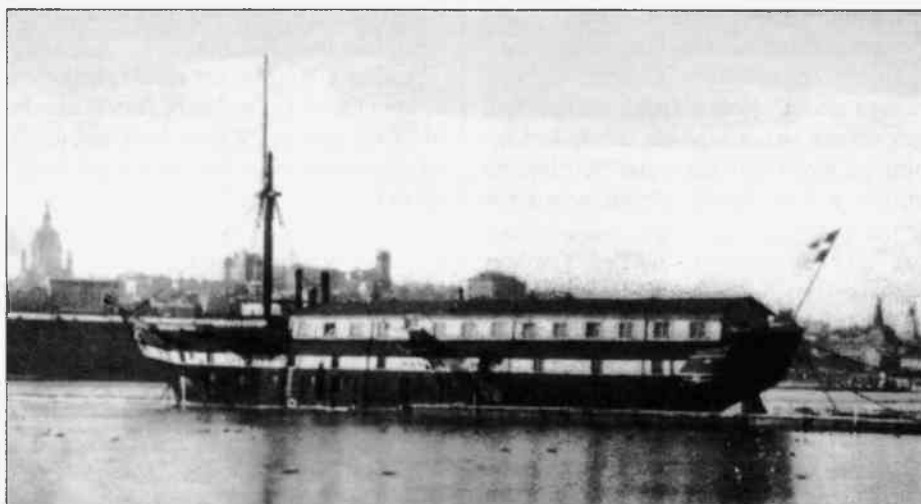
verkens skapare Lars Laurin, Lysekil.

Bengt Andersson minns jag själv som en mycket vänlig och försynt människa och Oskar trivdes ombord. Han kom att segla med **Dagny** två säsonger fram till den 27 november 1920 då jakten lades upp för vintern.

Nu ville Oskar ut på lite större vatten, men i samma veva började 20-talets depression och snart var hamnarna fulla av upplagda fartyg. Han lyckades dock få mönstra lättmatros på ångfartyget **Gustaf Wasa** (nr. 2509, 336,13 nrt, byggd 1895 Helsingör) från Stockholm. Ångaren låg i Kalmar varför det blev att ta tåget dit för att komma ombord. Glädjen blev inte långvarig och inte blev det så mycket salta vatten. Han mönstrade på den 21 mars och den 29 samma månad blev han avmönstrad i Stockholm där **Gustaf Wasa** lades upp i bojarne. Efter att fått ut lönen för 9 dagar var det att söka ny hyra. Någon sådan var inte att få.



Jakten **Dagny** från Surte. Här som lustbåt



Ångfregatten **Vanadis** som logementfartyg vid Skeppsholmen

Allt för mycket sjöfolk gick redan på "gården" arbetslösa. Det var bara att ta ångbåten hem från Göteborg.

Det blev flottan i stället. Mönstrade in och blev placerad på det gamla logementsfartyget, ångfregatten **Vanadis**, vid Skeppsholmen i Stockholm. Trivdes inte och klagade på att han hade så dåliga tänder att han inte kunde tillgodogöra sig flottans hårda föda. Efter fem dagar lyckades han övertyga läkaren om att han var långt ifrån något ämne till en god matros vid flottan varför han fick frisedel.

H.O. Henrikssons konserverfabrik i Rågårdsvik hade kommit gott igång och var snart störst i Bohuslän på sardinfronten. Oskar fick resten av året lite påhugg där eller också var han med på någon av fabrikenes jakter.

Året efter sökte han åter hyra i Göteborg. Nu hade han kommit på högtörn och lyckades den 8 maj få mönstra på ångaren **Largo** (nr. 3999, 392,23 ton, byggd 1901 Hälsingborg) från Göteborg. Men eftersom det var så ont om jobb fick han gå ned en befattningsgrad och nöja sig med en jungmanslön. Han var dock med nästan hela året och mönstrade av den 20 november.

År 1923 mönstrade han med Tirfings turrettångare **Österland** (nr 4551, 3 391 nrt, byggd 1905 Sunderland) som gick mellan Narvik och Belgien. Nu var han åter lättmatros. Han trivdes gott om-

bord, inte minst för de långa lossetiderna i Antwerpen. Han berättade ofta om den goda sjöbåt **Österland** var, trots malmlost, men han ville inte upp till Narvik på hösten. Avmönstring 30 juli och hem för att arbeta i fabriken under höstens sillrush.

Ångfartyget **Cremona** (nr. 5561, 909,23 nrt, byggd 1883 Greenock) hemmahörande i Göteborg blev 1924 nästa ångare för min far. Mönstrade på den 25/4 och hade tydligen tröttnat den 2/9 då han gick iland, med omdömet: Har visat sig nykter och

skötsam.

Året efter, 1925, mönstrade han på ångaren **Themis** (nr 6202, 466,86 nrt, byggd 1919 Stockholm) av Göteborg för resa till Norge och Stettin. Men det blev varken det ena eller andra. Ångaren kom inte ens ur hamnen utan gick i upplägg istället. Redan efter 17 dagar blev det avmönstring och med betyget Mycket Gott Uppförande och Mycket God Tjänstbarhet! Hur nu någon kunde skriva ut ett betyg efter så kort tid kan man givetvis fråga sig. Men för Oskar var det på nytt att åter 'gå på gården' och söka hyra.

Turligt nog så fick han ny hyra den 8 juni. I Falkenberg låg s/s **Presto** (nr 2562, 755,26 nrt, byggd 1875! Stockholm, enkel botten, enkelt trädäck och med gatsten som barlast!) från Stockholm som behövde en lättmatros för resa till Finland och vidare. Han var där till 21 oktober då ångaren återkom till Falkenberg för uppläggning och alla blev avmönstrade.

Den 19 mars året efter fick han anställning på Göthabolagets ångfartyg **Normandia** (nr 6055, 820,81 nrt, byggd 1918 Göteborg) och som gick på regelbunden trad mellan svenska västkusten och Belgien/Holland. Oftast med gatsten från Norra Bohuslän på utresan. Avmönstring skedde på eftersommaren samma år, den 26 augusti.

Oskar trivdes gott i de gamla ångarna. Bostadsförhållandena var urusla, förlagda som de var i en skans under backen och uppvärmd endast av en osande kamin. Maten var inte heller så över sig men kamratskapet var oftast gott. Och som han ofta sade: "Det var inte så mycket vitfärg att vaska. På de flesta båtarna var det ingen alls".

Hans fader, Anders Olsson, hade nu blivit skröpligare och modern Albertina ville ha ende sonen hos sig om det skulle bli sämre med Anders. Oskar avbröt därför sin sjömansbana i större fartyg och reste hem med en av Bohuslänska Kustens ångare från Göteborg.

Han fick genast i slutet av augusti arbete på konserverfabriken i Rågårdsvik. Enligt senare betyg utfärdat av fabriken: "Dels som motorskötare och skeppare å mina motorbåtar; - Dels såsom fabriksarbetare, falsare, sillrökare samt för övrigt diverse förekommande arbete som förekommer i en Konserverfabrik." Fabriken var då Sveriges största vad det gällde rökta sardiner och sill.

Hösten 1928 var han ute för ett äventyr som så när kostat honom livet. Han var då skeppare på jakten **Lovisa** och hade gått över fjorden till Adolf Henrikssons (broder till Henrik och fader till Artur Henriksson, som hade 'Prinsarna') brygga. Det var mörkt och det regnade och blåste. **Lovisa**

**TJÄNSTGÖRINGSBETYG
FÖR SJOMAN.**

Sjömannen *Oskar Simon Olsson*
inskriven vid sjömanshuset i *Göteborg* med registreringsnummer *3623*
har å *Ångf. Largo* från *Göteborg*
tjänstgjort såsom *Matros* från och med den *5/4 1922* till och med den *20/11 22*
under resa från 1) *Göteborg, England, Holland, Belgien, Sverige*
och slutligen till *Göteborg*
där tjänstgöringen upphört på grund av 2) *Uppmönstring*
och tilldelades honom nedanstående vitsord:
Uppförande 3) *Mycket godt* Tjänstbarhet 3) *Mycket godt*
Ytterligare upplysningar:

Göteborg den *20/11* 19 *22*
J. H. Carlsson
Läraren befullmäktigad

Att förestående vitsord lämnats efter samråd med mig *Oskar* och *Överensstämma* med den av
mig vid samrådet uttalade mening, betygar:
Olof Borg *Stellan* *marknad.*
Uppvisat vid avmönstring denna dag.
GÅRDE: 30 NOV 1922 19
R. Präbenheim
Mönstringsofficerare.
(Stämpl.)

1) Här anges fartygets resa eller resor, varvid i största möjliga utsträckning bära uppgift de hamnar, som därvid besöks.
2) Här anges orsaken till avmönstringen såsom fartygets uppläggning, avfärdande på sjömannens egen begäran eller dylikt.
3) Endast följande betygsgrader må användas: mycket godt (mycket godt); godt (godt); nogsamt (nogsamt); mindre godt (mindre godt).

Tjänstgöringsbetyg från ångfartyget **Largo**.



Oskar tjänstgjorde på Göthabolagets **Normandia** 1926. Arkiv Fotopumpen.

saknade rättstyrning och styrdes enbart med rorkult och taljor som var fästade mellan rorpinnen och lästängen på respektive sidor.

När Oskar skulle lägga över rodret tog han i lite extra hårt för att få jakten att svänga in långsides med bryggan. Repet, som senare visade sig vara ruttet, brast och Oskar åkte i havet. Stor uppståndelse med rop och ståhej. Bästemannen Karl Johansson (Rågholm) skyndade akterut och fick in **Lovisa** till bryggan. Oskar hade dock klarat sig bra och kunde själv simmande ta sig upp i stranden. Som tur var ramlade han ut från jakten i sjön och ej in mot bryggan för i så fall hade han lätt kommit in i propellern och då hade det varit slut, som Oskar uttryckte det efteråt när han berättade för oss andäktigt lyssnande pojkar.

Den 17 januari 1929 brann fabriken, tillsammans med fabriksägarens boningshus, ned till grunden. Den kom sedan inte att byggas upp igen, vilket innebar en stor förlust för det lilla samhället då så många, både kvinnor och män, fått sin inkomst där. "Hade bara mitt hem klarat sig hade jag nog försökt bygga upp verksamheten igen" sade han sorgset.

Fjorton dagar efter fabriksbranden, den 30 januari avled så Anders, Oskars fader. Inför begravningen tog Oskar ut 150 kr på sin bankbok för att kunna ge sin far en värdig begravning. Dessa pengar var en del av förtjänsterna från seglatserna med ångbåtarna.

Vid branden hade man lyckats rädda

jakterna undan elden. I samband med att H.O. Henriksson efter branden flyttade till Långedrag i Göteborg för att bosätta sig där, tog han dessa med sig dit. Oskar fick då på våren skepparjobbet på **Lovisa** som kom att användas bl a till fisketurer över dagen. På hösten, när vädret blev sämre, avslutades fiskeresorna för säsongen. För sitt arbete hos Henriksson fick han omdömet: – Såsom nykter, Ärlig, Påpasslig och Arbetsam.

I januari 1930 tyckte Oskar, arbetslös som han var, att han skulle försöka bli sin egen. Tillsammans med grannen Anton Larsson köpte han då den lilla jakten **Hildur** från Krossekärr utanför Grebbestad. Bankboken tömdes på resterande medel: 295 kr. och ett lån togs för täckande av resterande i halva köpesumman.

Sommaren 1931 träffade han så min moder Nanna (Johanna), som då bodde på Ellös. Och i oktober året efter kom jag till världen på Hällevikstrands sjukstuga. På Nyåret 1933 bosatte de sig så i Rågårdsvik, i Oskars föräldrahem, där då endast hans moder bodde. Jag kom att så småningom få fyra syskon så vi tillsammans blev en barnaskara om fyra pojkar och en flicka.

Efter några år flyttade Anton Larsson till Grundsund och gifte sig där. Jakten var väl liten för att försörja två familjer. Inte minst med tanke på de dåliga tiderna med ont om laster och mycket låga frakter. Anton föreslog då att man skulle gå isär. I fullt samförstånd löste han ut Oskar och blev ensam ägare.

Oskar köpte då istället, tillsammans med Vilhelm Kihlman, jakten **Vågen**. Den kom att kallas för svarta **Vågen** för att skilja den från en senare **Vågen** som var vitmålad. Var han köpte den ifrån vet jag inte, men det var en vanlig klinkjakt på ca 50 tdw. En mycket god jakt sa han alltid. Vilhelm önskade dock snart att bli sin egen och sålde då sin del till Oskars släkting Olle Simons-son.

I september 1935 var **Vågen** på väg från Göteborg till Ellös med full kol/kokslast. Eftersom det var dåligt väder gick man den inre leden, den s k Skärhamnsrännan. Styrhyttens främre, övre del, var nedfälld framför hytten. Oskar stod till rors och pratade med Olle, som stod utanför och rökte sin pipa. Gott känd med farleden var han, men pratet gjorde honom ett ögonblick ouppmärksam och han missade en prick. Jakten gick rätt upp grundet och sjönk genast och inom någon minut syntes endast förstäven. Oskar och Olle fick hastigt slänga sig i ekan som hängde efter på släp och komma bort från jakten.

Inga egna persedlar fick man bärgat men man var glad att man klarat livhanken. Efter en stund bestämde man sig för att ro in till Nordviksstrand där man fick låna en telefon för att ringa till kol- och tävaruhandlaren Adolf Henriksson på Ellös och underrätta honom om olyckan.

När Oskar ringde upp Henriksson och lite skojfriskt hurtigt meddelade att jakten med last och allt låg på havets botten avbröts han bryskt med ett: "Ring mig om en



Mina föräldrar och jag 1933 framför mormors hem i Ellös.



Vågen sjunken utanför Nordviksstrand på Tjörn.

timme." Han hörde hur telefonluren hastigt lades på. Oskar blev väldigt fundersam eftersom de alltid varit goda vänner och han undrade varför Henriksson tog det så hårt. Huvudsakligen var ju ändå att inga människoliv hade gått till spillo.

Efter en timma ringde han åter upp Henriksson och nu var det en helt annan ton i gubben. Han bad Oskar om ursäkt för att han lät så brysk tidigare, men så kom förklaringen: "Du, Oskar, du förstår att jag måste få lasten assurerad innan du ringer och berättar om haveriet men nu är lasten gott försäkrad." Man kom också överens att det sista telefonsamtalet var det enda som ringdes från Tjörn och det första skulle glömmas bort.

Sedan rodde Oskar och Olle ut till **Vågen**. Då såg man hela kölen med kölplankan liggande prydligt längs med jaktens sida på grundet. Man förundrades över att allt hade kunnat vräkas loss men sanningen var att det inte fanns en enda kölbult genom bottenstockarna och kölen endast hängde fast i stävorna och kölplankan. Oskar pratade alltid om snåla båtbyggare som sparat in på bultarna, men sanningen var att jakten var byggd efter samma gamla principer som vikingaskeppen. De olika delarna skulle kunna röra sig lite i förhållande till varandra och därmed fick man ett 'mjukare' skrov som gjorde att fartyget mera följde med sjöarna och därför också seglade bättre.

Försäkringsbeloppet på 2 000 kr betalades ut. Oskar och Olle började se sig om efter en annan passande jakt. På Klädesholmen låg då en som också hette **Vågen** till salu. Den var lite större och lastade 56 ton. Bra motor och i gott skick så det blev köp. Endast en större lastlucka måste insättas. Något som också omgående gjordes på Lyckans Slip i Fiskebäckskil. Likaså köpte Oskar en gammal T-Fords motor och riggade till en motordriven vinsch framme på skanskapen. Slitet vid handvinschen skulle vara slut.

Efter en tid önskade Olle Simonsson gå iland, för han hade gift sig på Fiskebäckskil och ville vara mera hemma. Han hade för avsikt att bli taxichaufför i stället. Oskar löste då ut Olle och han blev ensam ägare till jakten. Som bästeman kom nu Arvid Larsson, även han från Rågårdsvik, att vara mönstrad några år.

Mest kom man att segla med kvarts och fältspat från Saltkällan längst inne i Gullmarsfjorden, till Stallbacka i Trollhättan eller till porslinsfabriken på Hisingen. 2 kr 60 öre per ton hade man i frakt till Trollhättan enligt vad Olle har berättat för mig.

Den 12 juni 1936 kom en ny befälsförordning som bl a krävde en viss behörighet för att få föra även dessa små jakter inom Sverige. Något som ställde till stora



Vågen vid Rågårdsviks brygga med last av tomtunnor.

problem för många äldre. Oskar gick en kortare kurs, var vet jag inte men troligen i Lysekil. I oktober 1937 fick han ut ett förarbevis av 1:a klass gällande intill 100 bruttoton i svensk fart. Det där med inskränkningen 'endast svenskt vatten' blev senare ett problem för honom när lite större skutor blev inköpta. Att på lite äldre dagar sätta sig i skolbänken och läsa till en högre behörighet hade han då ingen lust till. Men minst av allt var han dum på något sätt utan rätt klipsk när det gällde. Så jag tror att han klarat det.

När förordningen 1960 kom om bl a att bästemen skulle ha fartygsmekanikerbrev ställde det till vissa bekymmer för många. 1964 var Oskar tvungen att skaffa ett sådant. I februari låg vi i Göteborg för att gå hem i barlast. Jag föreslog att vi skulle ta kontakt med Navigationsskolan och försöka få tentat till denna behörighet. Oskar var tveksam men följde ändå med. Vi kom in i en skrivsal tillsammans med några andra privatister. Examinatorn kom in med ett häfte om 10–12 sidor full av frågor till var och en av oss. Jag såg hur Oskar blev bekymrad för han förstod att det här inte kommer att gå. Han reste på sig och började känna över allt i sina fickor. Han förklarade då att han glömt glasögonen ombord och kunde inte läsa texten på papperen som låg framför honom. Examinatorn, som var en mycket hygglig karl, förstod Oskars dilemma och han sade att han skulle hämta några planscher och ha ett mera utförligt muntligt förhör med honom i stället. När examinatorn kom tillbaka såg jag att Oskar riktigt lyste upp. Planschern var mycket gamla och föreställde mest gamla råoljemotorer. Och det var ju verkligen mammas gata för honom. Det blev en mycket givande och för båda

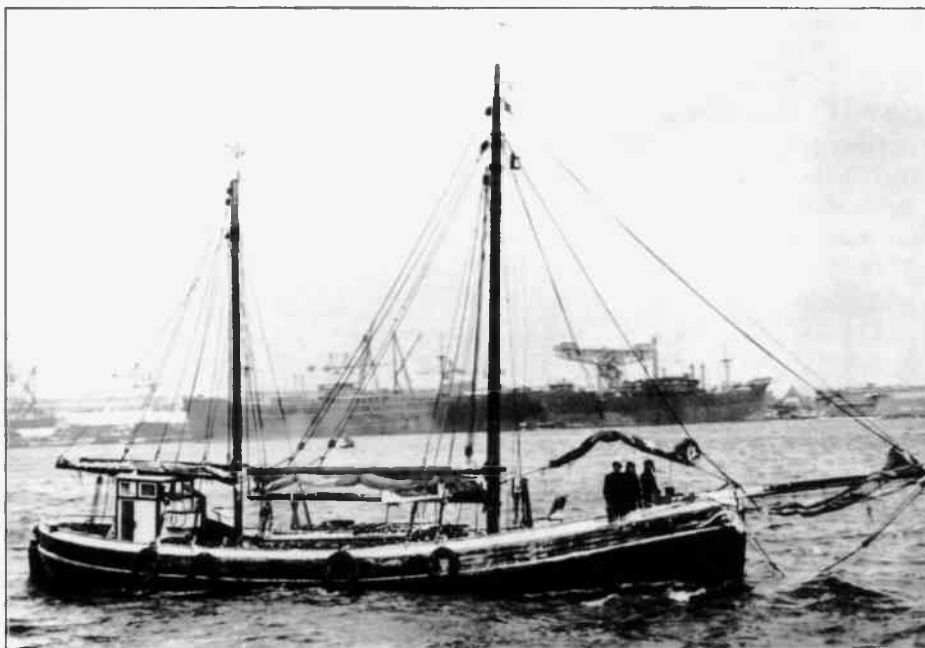
en intressant diskussion om frislagsregulatorer, vatteninsprutning, klokopplingar m m. Oskar fick sitt examensbetyg och var mycket nöjd. Men jag fick aldrig ur honom om han verkligen hade glömt glasögonen eller ej.

Allt gick bra tills andra världskriget bröt ut på hösten 1939 då det blev stopp med all sjöfart. **Vågen** kom att ligga still på redan i mer än ett år medan Oskar var mobiliserad på luftbevakningen i Grundsund. Senare kom sjöfarten åter igång med många restriktioner och total avsaknad av drivmedel. Det blev att försöka få riggat på jakten så många segel som möjligt. Oskar sade alltid att det verkligen var roligt att se hur underbara och lätthanterliga orustjakterna egentligen var. Att kryssa ut genom gamla Malöströmmar med hög tomtunnelast var hur enkelt som helst. Och aldrig nekade jakten i någon vändning.

Kriget såg så äntligen ut att gå mot sitt slut under 1944. Man hade också fått möjlighet att köpa trätjära och skifferolja för att driva motorerna med. Ett otyg i sig med många problem, men den gamla råoljemotorn gick ändå hyggligt på soppan. Eller som man sade: "En gammal råoljemotor går på vad skit som helst, bara det flyter."

Familjen hade växt till tre pojkar och Oskar började undra om det inte snart var dags att köpa en lite större farkost. I Höganäs låg Höganäsbolagets **Mimmi** till salu. Bolaget hade då beställt två nya skonare: **Kvartsita** som nu finns på Skaftö och **Magnesia**, nu liggande i Oslo.

Det blev köp. Med full last av eldfast tegel och med drivmedelstankarna fulla med tjära från Bolaget kom så galeasen, via Göteborg för lossning, hem till Rågårdsvik. Jag minns hur glada vi var när vi fick kom-



Mimmi tungt lastad.

ma ombord på detta stora fartyg, som hade två master!

Kriget tog slut och människorna började hoppas på en ny fredlig värld. Just som det såg ut att bli en ljusnande framtid för vår familj slog olyckan åter till som så när kostat Oskar livet. **Mimmi** låg vid Skeppsbron i Göteborg och skulle gå hem tidigt en morgon på våren 1945, som det hände. Oskar var nere i maskinrummet och skulle ha eld på den fotogendrivna blåslampan för att värma upp den stora glödkulan. Påfyllnadslocket till blåslampan flög då av och hela maskinrummet blev ett enda eldhav. Oskar lyckades ta sig upp ur maskinrummet och med kläderna brinnande hoppade han överbord, i älven. Alldeles för om

Mimmi låg Göteborgs stads flodsprutor vars besättningar observerat händelsen och kom snabbt till hjälp för att få upp Oskar och få branden släckt.

Oskar hade fått svåra brännskador och blev liggande först på Sahlgrenska sjukhuset och sedan Uddevalla sjukhus. Karl Johansson (Rågholm) åkte till Göteborg och hjälpte bästemannen Karl Larsson att få hem galeasen.

Oskar fick en längre sjukskrivning och konvalescens, men han hade ju klarat livet. Helt återställd blev han aldrig utan tydliga märken efter olyckan fick han bära så länge som han levde. Ett problem för honom var, att han alltid frös om sina brandskadade händer och sitt ansikte, så fort det blev kyla

i luften.

Jag tror att han gick åtta månader innan han tyckte att han var så bra att han kunde komma igång igen.

Ett par år gick och jag, som var äldst, läste för prästen vinterhalvåret 1946/47. Jag gick fram i juni sistnämnda år och började arbeta på Havsvikens Pensionat och bland bönderna. På våren 1948 var det så dags att ta madrassen och flytta ombord i skansen på **Mimmi**. Äntligen hade en av Oskars drömmar gått i uppfyllelse: att få segla med en besättning bestående enbart av egna familjemedlemmar. Vi var ju dock bara två man ombord.

Efter hand kom så de övriga av hans pojkar att under längre eller kortare tid segla med honom. Vi, Oskar och jag, kom att hela tiden vi hade skutor att segla tillsammans, bortsett för tiden jag läste på navigations-skolan och året jag låg vid flottan.

1950 tyckte Oskar att den nästa av hans pojkar, Fritz, nu var stor nog att börja på sjön. Men då var det också tid att byta till en större skuta. **Mimmi** såldes på orten och i stället inköptes galeasen **Lärkan** från Drag, då liggande upplagd i Åhus. Förut hade vi enbart seglat på Västkusten/Vänern. Men nu blev det också seglingar till Sundet (Öresund) och vidare. Men utrikes fick vi inte fara på hans papper. Som tidigare sagts, räckte de inte till.

Lärkan trivdes vi med. Händig och praktisk. Bättre bostäder inte minst. Men så hade Oskar återigen otur. På vintern 1954 fick han en virussjukdom med svåra balansrubbingar och det var bara för honom att bli sängliggande. Han hade nu en skuta, som inte var betald, som drog ränta och en relativt stor familj att försörja. Detta bekymrade givetvis honom där han låg och han kallade därför till sig oss, vi tre äldsta söner – Fritz, Harry och jag – och förklarade läget och sade att nu får ni försöka tjäna in lite pengar till huset.

Det var en mycket ung besättning som gav sig ut på havet. Och ansvaret kändes mycket tungt för oss pojkar, men samtidigt var det hela mycket spännande och lärorikt. Allt gick lyckligt och vi kände oss mycket stolta. Vi var bl a till Varberg med importmalm från Göteborg och några stenlaster med blocksten till Uddevalla. Jag tror vi hade inne åtta laster medan han låg sjuk.

Jag vill här tillägga att vi ungdomar genom åren inte alltid, minst sagt, var helt överens med 'gubben'. Men en sak högtaktar jag honom verkligen för och som jag anser vara en av hans storheter: Han gav oss alltid ett stort förtroende och litade alltid på oss. Något som jag själv, i min tur, försökt föra vidare i utbildningen ombord på skolfartyget **Kvartsita**.

1955 var det åter tid för att köpa ett större fartyg. Det blev motorfartyget **Ekefjord**



Lärkan till ankars på Rågårdsviks redd.

hemmahörande i Lidköping. **Lärkan** lämnades som delikvid. Eftersom jag nu hade fått behörighet som räckte för att segla skeppare utrikes blev de två åren mest seglation mellan Danmark och Norge. Det mesta vi gick med var dräneringsrör från den lilla hamnen Sletten i Öresund till Holmestrand i Norge och med kalksalpeter från Menstad i returfrakt. Två mycket goda år får jag säga.

Bruttointäkterna för 1956 (5/4 – 18/12) visar att ungefär hälften kom från segling mellan utrikes orter:

Utrikes fart från Sverige	2 398 kr.
Utrikes fart till Sverige	18 000 kr.
Mellan utrikes orter	23 290 kr.
Inrikes fart	<u>4 988 kr.</u>
Totalt inseglat	48 676 kr.

Eftersom **Ekefjord** var ett motorfartyg såg mönstringsrullan lite märklig ut vad det gällde befattningsbeskrivningarna ombord. Dessa var befälhavare, styrman och maskinist. Att någon skulle laga mat fanns det inget krav på i sjölagen.

1957 var tiden mogen för att ta ytterligare ett steg upp i fartygsstorlek. **Ekefjord** såldes till Grönhögen på Öland.

I stället inköptes **Elsa** från Grundsund. En tremastskonare på 175 tdw och riggad med tre master. Byggd 1920 som seglare för atlantfart med torrfisk från New Foundland till Medelhavet och med salt i returfrakt.

Elsa 'moderniserades' genom att hon berövades mesanmasten och efterhand insattes större lastluckor. Sistnämnda var ett arbete som utfördes några vintrar med egen arbetskraft då Oskar även var en rätt god timmerman. Hon klossades även upp i rummet och fick plattdurk och fick efter några år sin gamla råoljemaskin utbytt mot en starkare lättviktsdiesel. En sk 'Sputnik' döpt efter en berömd rysk satellit. Eftersom den var betydligt lättare kunde vi ta 5 ton mer last på samma djupgående.

Nu blev det fart över hela östersjöområdet och Norge/Danmark. Se nedanstående sammanställning för år 1958 års seglations-säsong, som började efter påsk med att vi gick i barlast till Landskrona och fram till julen då **Elsa** lades upp i hemmahamnen. En dryg veckas varvsvistelse i början av juli hann vi även med. Vi hade 22 laster inne



Ekefjord på Rågårdsviks redd.



Elsa i Varbergs hamn.

det året (se tabell). Resorna i barlast ej medtagna.

Fortfarande seglade vi enbart med egen besättning ur familjen. Yngste pojken Bror kom också med. Tidvis även med vår mor och syster ombord. Ett år var även min hustru med som kocka. Oskar hade en egenhet som vi aldrig lyckades bryta trots många starka påtryckningar från oss ung-

domar: Han gick inte förbi hemmahamnen någon gång utan att gå in åtminstone för natten! På sommaren kunde vi acceptera det, men övrig tid tyckte vi att för mycket tid gick till spillo. En annan konflikthärd hade vi också vad det gällde att få tillfredsställt hans behov av färskt snus. Hur många gånger fick vi inte gå in till Kalmar när vi gick genom Kalmarsund enbart för

Landskrona – Göteborg	155 ton superfosfat (gödning)	Egersund – Krokstad (Norge)	170 ton dräneringsrör, tegel
Landskrona – Uddevalla	175 ton superfosfat	Menstad – Landskrona	175 ton kalksalpeter
Heröya (Norge) – Göteborg	164 ton kalksalpeter	Malmö – Göteborg	125 ton korn
Menstad (Norge) – Lidköping	165 ton kalksalpeter	Menstad – Falkenberg	175 ton kalksalpeter
Kristinehamn – Tofte (Norge)	pappersved	Lahälla i Brofjorden – Malmö	175 ton skrotsten, granit
Menstad – Næstved (Danmark)	159 ton kalksalpeter	Svendborg – Oslo	156 ton dräneringsrör, tegel
Malmö – Djurön (Norrköping)	150 ton råg	Menstad – Mariestad	165 ton kalksalpeter
Smöjen (Gotland) – Halden	174 ton kalksten	Otterbäcken – Drammen	325 kbm pappersved
Heröya – Malmö	165 ton kalksalpeter	Heröya – Landskrona	170 ton kalksalpeter
Rönne (Bornholm) – Gävle	175 ton gjutsand	Landskrona – Karlskrona	175 ton superfosfat
Wäja – Middelfart	47,2 famnar splitved	Landskrona – Varberg	170 ton superfosfat

att han skulle få några askar färsk Göteborgs Prima Fint? Våra kommentarer var då inte alltid nådiga.

Elsa var ett lyckoskepp för oss de sju åren vi seglade henne. Minns mycket roligt från den tiden och inte minst för att sammanhållningen var så god ombord. Men efter som tiden gick önskade den ene efter den andre av pojkarna gå iland för att läsa, förkovra sig och skaffa sig ett annat yrke. Vi förstod efter 1960 också att skuttiden snart var ute, även om vi inte hade brist på laster än så länge. Container tog över mycket av sjöfarten och på land började lastbilarna ta allt mer av transporter. Likaså önskade lastägarna allt oftare att lasten skulle fraktas med stålfartyg.

Till slut var det bara Oskar och jag kvar. Men vi fortsatte samma traser även om det blev mycket lite sömn på en resa till Norrland och åter. Vi gick två timmars vakter, två timmar rortörn och två timmar sömn. Tur att **Elsa** styrde så fint! Vi hade en koj i styrhytten som frivakten sov i så att den som stod till rors bara hade att vända sig om och purra ut. Ingen fick heller gå ut på däck om inte den andre stod på durken i styrhytten. Så seglade vi i över ett år.



Oskar med en upphittad och trött brevduva ute på Östersjön.

Många mindre stålfartyg inköptes begagnade från Holland och Tyskland vid denna tid. Stålfibern hade brutit ut så man. De var relativt billiga i inköp, men oftast mycket välhållna fartyg som kom till Sverige. Även vi funderade på att hänga med i utvecklingen. Mäklarlistor studerades och

det var mer eller mindre bestämt att vi skulle göra en resa till kontinenten för att försöka finna ett lämpligt fartyg.

Då ingen av mina bröder ville fortsätta till sjöss, utan hade funnit andra vägar att gå inom yrkesliv och även kommit in på tanken om egen familjebildning, föll så tanken på inköp av ett stålfartyg. Oskar, som började dra till åren och jag, var överens om att vi borde åtminstone vara två ungdomar tillsammans med honom som delade på det kommande större ansvaret som ett eventuellt fartygsförvärv innebar.

Försommaren 1964 var seglationen med **Elsa** avslutad och hon lades upp i Rågårdsvik för att sedan året efter säljas till England.

Jag började samma år på **Ellösfärjan** som befälhavare och som jag sedan var i så nära trettio år. Oskar arbetade en kort tid på Skandiakonserv i Ellös för att sedan även han mönstra på **Ellösfärjan** som däcksmän. Han var där helt fram till sin pensionering 1968.

Oskar avled 1975 i sitt hem i stillhet. Djupt saknad av oss alla. Inte minst av mig som har trampat samma däck, som han, i så många år. Frid över hans minne.

Fleetlist

1. Hildur 1930–1933.

Jakt byggd i ek/fur och på klink. Troligen 1901 på Orust.

Tonnage: 18,57 brt, 12,01 nrt och 40–45 tdw. Dim: 11,94 x 5,15 x 1,65 m.

Motor: Tändkulemotor 1 cyl insatt 1916.

Byggdes på Orust för okänd beställare som seglande jakt.

1916, mars, ägd av Olof Arthur Olsson, Krossekärr. Lät sätta in motor i jakten. (Troligen den första.)

1930, januari, inköpt av ett partrederi i Rågårdsvik med Oskar Olsson som redare och Anton Larsson som delägare.

1933, maj, blev Anton Larsson ensamägare och **Hildur** får Grundsund som hemort.

Jaktens vidare öden okända.

2. Vågen (1) "Den Svarta" 1933–1935.

Jakt byggd i ek/fur på klink, troligen runt 1900 på Orust.

Tonnage: 50 tdw.

Motor: Tändkulemotor 1 cyl insatt 19??

1933, inköpt till ett partrederi Rågårdsvik med Oskar Olsson som redare och Vilhelm Kihlman som delägare. Vilhelm Kihlman sålde efter tid sin del till Olle Simonsson. 1935 september, gick på grund utanför Nordviksstrand, Tjörn. Sjönk, men besättningen räddas.

Försäkringsbeloppet betalas ut. **Vågen** såldes som vrak men togs upp och reparerades. Användes i fisktransporter i Skärhamn till in på 1950-talet. Sänkt som brygga i Toftesund.

3. Vågen (2) "Den Vita" 1935–1944

Jakt byggd i ek/fur på klink 1911 i Klinge-röd, Skredsvik.

Tonnage: 24,38 brt, 14,06 nrt och 56 tdw.

Dim: 13,32 x 5,68 x 1,79m.

Motor: 60 hk (gammal 32:a) Bolinder tändkulemotor med frislagsregulator.

Byggd till Axel Berg på Klädesholmen. MD 161.

1935, oktober, inköpt från bröderna Julius och Linus Johansson, Klädesholmen till ett partrederi Rågårdsvik med Oskar Olsson som redare och Olle Simonsson som delägare. Större lastlucka insattes.

1938 Olle Simonsson sålde sin del till Oskar Olsson som blev ensamägare.

1944, februari, **Vågen** såldes till Marstrand. Jaktens vidare öden är okända. Troligen också sänkt som brygga i Toftesund.

4. Mimmi 1944–1951.

Byggd av ek på kravel 1918 i Höganäs som motorgaleas av Höganäs Båtvarv. Skeppsbjgmästare var Gordon Witting.

Tonnage: (efter förlängningen) 38,79 brt, 25,90 nrt och 72 tdw.

Dim: 17,02 x 5,63 x 2,07 m.

Motor: 50 hk (gammal 25:a) Skandia råolje-

motor, 1 cyl.

Signal: SIVF.

Reg. nr: 6375.

Byggdes för Höganäs-Billesholm AB, Höganäs och utrustades för trawlfiske. Nödår rädde och avsikten var att förse brukets folk med fisk.

1920 ombyggd vid AB Vikens Skeppsvarv till lastfartyg. Förlängdes 10 fot. Större lucka insattes m m.

1944, 18 februari, såld för 5 500 kr till Oskar Olsson i Rågårdsvik, ensamägare och själv befälhavare. Fartygets hemort blev Rågårdsvik.

1951, 10 januari, såld för 9 000 kr till ett partrederi med John Olsson Grundsund, som huvudredare och skeppare Torsten Olsson utsågs till befälhavare. Hemorten blev fortsatt Rågårdsvik.

1953, 27 april, såld för 10 500 kr till Erik Vilhelm Bernhard Wall, Öckerö, ensam ägare och själv befälhavare.

1959, 16 nov, såld för 5 000 kr till varvsägaren Sigvard Carlsson, Källö-Knippla, men fortsatt Öckerö som hemort. Fartyget lades upp i avvaktan på beslut huruvida det skulle huggas upp, ombyggas eller förändras till pråm.

1961, 3 febr, som lustmotorjakt såld till modellsnickare Frithiof Karl-Erik Wikström, Göteborg. Namnet ändrat till **Fri**.

1964, 1 april, såld för 20 000 kr till Mats Olof Gustafsson i Göteborg, som vidarsålde för samma summa till AB Bloms Fritidsmagasin.



Eufrosine i Fjällbacka. Foto Krister Bång.

1968, 20 juli, såld för 89 000 kr till Irene Stjernhammar, Västra Frölunda. Säljaren överlät avbetalningskontraktet till Lundbolagen i Malmö.

Fri avseglade mot bl a Las Palmas för att sedan segla över till Västindien. Fartyget rapporterades försvunnet till de svenska myndigheterna. Lär dock ha kommit över och använts i Västindien till fraktfart och även i Stilla Havet i demonstrationssyfte mot kärnsprängningar där. Avbetalningskontraktet fullföljdes aldrig och 1974 avskrev fordringsägaren alla krav.

5. Lärkan 1951–1956.

Byggd av ek/fur (ekbordläggning/furu i spant och garnering) på kravel 1914 av Allmags Skeppsvarv östra Orust. Skeppsbyggmästare S.N. Olsson. Riggades som galeas utan motor.

Tonnage: 58,19 brt, 38,30 nrt, 95 tdw.

Dim: 18,26 x 6,26 x 2,10 m.

Motor: 60 hk (gammal 30:a) Seffle råoljemotor, 1 cyl.

Signal: Saknas.

Reg. nr: 5621.

Fartyget byggdes för skepparen Johannes Corneliusson, Donsö, som ensam ägare och själv befälhavare. Galeasens hemort blev Donsö och fick namnet **Lärkan**.

1916, 9 okt, såld för 22 500 kr till partrederi i Toftenäs, Skärhamn med skeppare Ivar Artur Johansson som huvudredare och

ägare till 1/3 del. Befälhavare blev skeppare Olof Bernhard Johansson, Toftenäs och galeasens hemort blev Skärhamn.

1917, maj, Motor insatt. 25 hk Seffle råoljemotor

1935, 21 januari, såld för 11 700 kr till ett partrederi i Hamburgsund med skeppare Johan Johansson som huvudredare och ägare till 9/10. Johan Johansson blev även fartygets befälhavare. Hemorten blev Hamburgsund.

1936, 18 mars, såld för 15 000 kr till ett partrederi på Kållandsö med skeppare Johan Fredrik Johansson som huvudredare och ägare till 2/3. Han utsågs även till befälhavare på **Lärkan**.

1943, 28 juni, anmäldes att galeasen tillhör Anders Gustafsson, Lurö och Erik Olof Johansson i Ottestad, som även utsågs till huvudredare.

1944, 21 juni, blev Erik Olof Johansson befälhavare.

1946, 16 dec, såld för 30 000 kr till ett partrederi i Kalmar med Yngve Valdemar Eugen Ekeröth som huvudredare och ägare till 2/3 delar. Han utsågs även till fartygets befälhavare och dess hemort blev Drag. Samtidigt ansökte man om att få ändra namnet till **Tärnö** men detta avslogs av Kom. Kollegium.

1951, 26 febr, såldes **Lärkan** för 20 000 kr till ett partrederi i Rågårdsvik med Johanna Sofia Olsson (min moder) som huvudredare och ägare till 1/2. Befälhavare blev Oskar Olsson och ägare till 1/2. Hemorten blev Rågårdsvik.

1955, 26 april, lämnad som dellikvid för **Ekefjord**, Lidköping och värderad till 15 500 kr. Ny huvudredare blev Lisa Mari Johansson, Lidköping och ägare till halva fartyget. Befälhavare blev hennes make E.O. Johansson, Lidköping och hemorten ändrades till Lidköping.

1958, 11 okt, såld för 9 000 kr till skeppsredare Carl Wilford Walerius Fougstedt i Göteborg. **Lärkan** fick hemorten utbytt till Göteborg och till befälhavare utsågs skeppare Leif Sonny Andreasson i Kleva, Orust. 1959, 2 maj, såld för 2 800 kr till ett partrederi i Vänersborg med skeppare Karl Rickard Pettersson som huvudredare och ägare till 1/2. Han utsågs även till befälhavare. Namnbyte skedde till **Eufrosine** och hemorten blev Vänersborg.

1959, 30 okt, såld för 6 000 kr till ett part-

rederi Gravarne med Alf Torge som huvudredare och Ernst Axel Verner Appelquist som befälhavare. Vardera äger 1/2 och hemorten blev Gravarne.

1960, 31 april, såld för 7 000 kr till Märta Grönberg i Karlskoga. Fartygets hemort blev Fjällbacka.

Fartyget avregistrerades 1960, 29 juni och lades upp i Fjällbacka för att användas till serveringslokal (kafé). 1971, 23 augusti anmäldes att skrovet ligger som vrak vid ett skär utanför Fjällbacka. Kom att användas av teve vid en inspelning av en serie berättade spökhistorier.

6. Ekefjord 1956–1957

Skonare byggd av ek/furu på krav 1908 vid Oskarshamn's Nya Skeppsvarv av skeppsbyggmästare Carl Dam. Kostade nybyggd 19 000 kr.

Tonnage: 73,68 brt, 56,40 nrt, 130 tdw.

Dim: 21,66 x 6,39 x 2,30 m.

Motor: 90 hk (2 gamla 32:or) Bolinder råoljemotor 2 cyl med frislagsregulator.

Signal: JRDK och SHTE.

Reg. nr: 4900.

Byggdes extra kraftigt för seglats med granitblock. Första ägare Hans Patrik Rödström på Köpstadsö. Vid registreringen 13 augusti 1908 fick skonaren namnet **Anna** med hemort Köpstadsö. Redaren blev själv befälhavare.

1920, 12 mars, såld för 45 000 kr till ett partrederi i Barsebäckshamn med lantbrukaren Håkan Andersson i Barsebäcksbys som huvudredare och ägare till 1/2. Befälhavare blev Petter Mauritz Bernhard Olsson i Barsebäckshamn som också blev skonarens hemort.

1924, mars, insattes en motor om 45 hk.

1936, 4 mars, såld för 14 300 kr partrederi på Hasslö med folkskolläraren Nils Peter Glimberg, Hasslö som huvudredare och halvpartsägare. Till befälhavare utsågs Henry Georg Glimberg, Hasslö (hade ingen del). Hemorten blev Hasslö.

1938, 22 mars, såld för 21 000 kr till Fritz Leonard Bülow i Dalmark som ensam ägare och själv befälhavare.

1947, 31 jan, såld för 40 000 kr till ett partrederi på Kållandsö med skepparen Erik Olof Johansson som huvudredare och ägare till 1/2. Blev själv befälhavare. Rederiet önskade omdöpa fartyget till **Sugasö** men detta godkändes inte.

1950, 17 febr, **Anna** låg vintern 1950 upplagd i Lidköpings yttre hamn. I samband med svår islossning slets järnvägsbron från sina fästen och "knuffade" skonaren (jämte **Mossi**) över västra pirarmen. Båda skonarna bärgades senare och fördes till Sjötorps varv för reparation. I samband med detta skedde omcertifiering till motorfartyg och skonaren nedriggades. En begagnad 90 hk Bolindermotor (**Reginas** på Skärhamn) in-



Oskars andre son Fritz, född 1935. Foto vintern 1956.

sattes. Även namnbyte skedde. Nytt namn: **Ekefjord**. Nu blev också E.O. Olsson ensam ägare.

1955, 26 april, såld för 23 500 kr (**Lärkan** lämnas som dellikvid – 15 000 kr) till ett partrederi i Rågårdsvik med Johanna Sofia Olsson som huvudredare och Simon Oskar Olsson. Båda ägare till var sin 1/2 del. Befälhavare blev Anders Fredrik Olsson (författaren) från samma plats. Hemorten nu Rågårdsvik.

1957, 5 mars, såld för 17 000 kr till skeppare Sven Larry Hansson i Grönhögen. Ensam ägare och befälhavare.

1958, Vid manöver i Kalmar hamn vände motorn och man kolliderade med en kaj varvid **Ekefjord** blev så svårt skadad att hon kondemnerades.

1958, juli, såld i havererat skick för 4 500 kr till skeppare Anders Harald Andersson i Degerhamn.

1959 skrotades fartyget och allt av värde togs till vara. Motorn m m insattes i **Nell-Britt** av Degerhamn. Skrovet sänktes som brygga vid Vituddens Varv i Västervik.

7. Elsa 1957–1965.

Tremastskonare byggd av ek/bok/fur i kravel under åren 1919/1920 vid Dyrehaven, Nyborg av Nørregaard & Petersen. Tonnage: 99,99 brt, 79,04 nrt, 175 tdw.

Dim: 25,99 x 7,15 x 2,52 m.

Motor: 80 hk. De Laval Råoljemotor, 2 cyl. Senare utbytt till Albin 12 liters lättviktsdiesel.

Signal: NBJM, KFCP, SIDU.

Fiskenr: SD 275.

Reg. nr: 6980.

Byggdes för skeppsredare och segelmakarmästare Hans Petersens i Marstal räkning. Skonaren döptes till **Als** och sattes omgående in farten med torrfisk från New Foundland till Medelhavet och med salt i returfrakt.

1923, 19 april, såld för 49 000 kr till ett partrederi med sju delägare på Ven och med skeppare Parry Alexander Persson som huvudredare och ägare till 22/36 delar. Blev själv fartygets befälhavare. Hemorten blev Ven och skonaren bytte namn till **Elsa**.

1926, maj, Fartyget fick en första motor om 60 hk insatt.

1939, mars, motorn utbytt mot en om 80 hk.

1942, 15 mars, såld för 65 000 kr till skeppare Karl Gustav Sigurd Olsson på Kiddön, ensam ägare och tillika befälhavare.

1947, 23 april anmäldes att Allan Gottfrid Kristiansson från Tjörn blivit befälhavare. Elsa kom huvudsakligast de närmaste åren att användas till islandsfiske med drivgarn efter sill.

1955, 3 jan, såld för 47 500 kr till skeppare Karl Axel Ragnar Carlsson, Grundsund, ensam ägare och befälhavare. Hemort Grundsund.

1957, 14 mars, såld för 52 000 kr till ett partrederi i Rågårdsvik med skeppare Oskar Olsson som huvudredare och halvpartsägare till och skeppare Anders Fredrik Olsson i Rågårdsvik och ägare till den andra halvan och som också blev befälhavare. Hemorten blev Rågårdsvik.

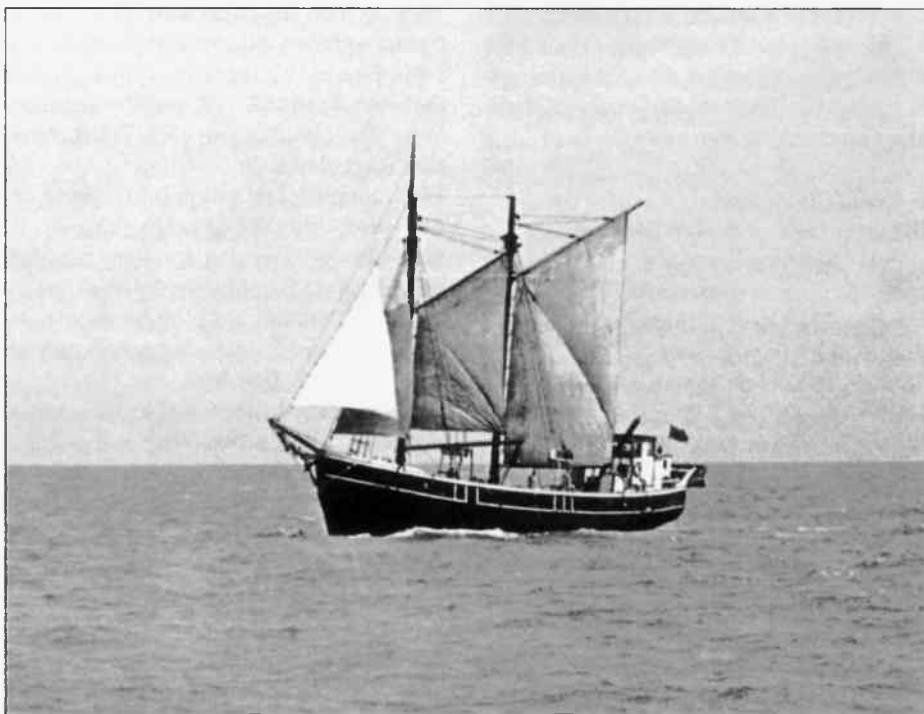
1959, juni, insatt en Albin lättviktsdiesel om 120 hk.

1965, 29 jan, såld för 14 320 till arkitekt Vickers och Mr Holt båda boende East Grynsted, England.

1969, aug, Peter N. Baker ägde skutan och bodde ombord.

1971, hösten, såld till Gaskell-Brown vid Plymouth Sailing School och åter upprigad till en tremastskonare. Nu omdöpt till **Aquila Marina**.

Elsa medverkade i TV-serien Onedinlinjen. Hennes vidare öden obekanta, men hon fanns mot slutet av 1980-talet hemma-hörande i St. Peter Port, Guernsey och ägd av The Windships Company. ■



Elsa såld till England. Här på Themsen under segel och med brittisk flagg.

Trafiken på Hven

Del 2

Av Lennart Pettersson

Fartygsförteckning

Ångslupen Svea

Byggd 1876 Landskrona Nya Mekaniska Verkstad.

I fart den 13 april 1876. Ägdes av ett aktiebolag i Landskrona.

Utbjöds till försäljning på offentlig auktion den 22 maj 1880. Minimibudet var 2 750 kr vilket ingen bjöd över varför rederiet behöll fartyget. Efter pannbyte och diverse reparationer gick hon i trafik t o m den 22 maj 1890 då hon såldes till Norrtälje Ångslups AB för 5 000 kr. **Svea** gick i reguljär trafik mellan Norrtälje och Vätö. I mars 1891 övertogs hon av Vätö Stenhuggeri. Då seglade hon mest med stenhuggeriets produkter men gjorde även lustresor. Under en tid gick hon i reguljär trafik Skeppsmyra till Norrtälje via Vätösund. På våren 1892 byggdes hon om rejält. Hon var i fart år 1903. Vidare öden är okända.

Ångslupen Axel

Byggd 1882 i Kristinehamn
9 nettoton, 20 hk.

Byggd till Malmö Bogser AB i Malmö. Under en period under 1880-talet gick hon i reguljär trafik mellan Malmö och Skanör. Då **Svea** såldes hyrdes **Axel** in för att ombesörja trafiken till Hven. Då **Bore** levererades lämnade **Axel** Landskrona. Sald år 1916 till Werner Wiberg och Hilmer



*Axel hamnade så småningom i Arvika där hon fick namnet **Start**. Foto K. Bång den 17 augusti 1991.*

Edberg i Husum. Saldes år 1918 till Luleå men återköptes år 1920 av Werner Wiberg ensam.

Sald år 1940 till Väja. 1941 återfanns hon hos Marinförvaltningen som **Simson I**. Året därpå uppges Rederi AB Simson vara ägare. År 1943 såld till Bröderna Ankarstad i Stockholm. Ombyggd till motorfartyg år 1946 och omdöpt till **Start**. Sald år 1950 till Bröderna Gustafsson i Västra Sund.

År 1951 monterade man in en Seffle på 125 hk. **Start** användes till bogseringar i Glafs-fjorden. I slutet av 1960-talet lades fartyget upp. Hon köptes 1981 av Start, Dykeri & Bogserings HB i Arvika. Och där finns hon fortfarande kvar. Numera är hemorten Arvika och statusen är fritidsfartyg.

S/s Bore

Byggd 1899 Göteborgs Mek Verkstad.
84 bruttoton, 200 eff hk. Reg-nr 3512
Byggd till Landskrona Hamn som bogserbåt med passagerarcertifikat.

Ombyggd till oljeeldning år 1952
I samband med leveransen av nya **Bore** döptes gamla **Bore** om till **Bore II**.
Gick sista turen till Hven den 14 september 1962.

Sald i november 1962 till Ingenjörfirman Minerva i Köpenhamn. Skulle byggas om till sandsugare. Detta blev aldrig utfört. Under åren 1966–1969 hette ägaren J Hastrup i Frederiksverk. Skrotades ca 1976 i Frederiksverk.

Ångslupen Oscar

Byggd 1895 på okänd ort troligen i Norge som **Oscarshald**.

Inköpt av Landskrona Hamn år 1900 i Kristiania.

Avlastade **Bore** i Hventrafiken under varvsbesök och vid pannöversyner. Bedömdes år 1906 vara i så dåligt skick att



*Leveransbild av **Bore** från Eriksbergs Mekaniska Verkstad.*

hamnchefen inte vågade sända henne till Hven.

Såld år 1907 till Peter Kallin i Göteborg. Vidare öden okända.

S/s Ran

Byggd år 1907 Göteborgs Mekaniska Verksstad.

7 nettoton, 100 hk.

Byggd till Landskrona Hamn som bogserbåt med passagerarcertifikat för 66 passagerare.

Såld 1946 till A F Söderströms Stuveri AB i Stockholm (Groggbolaget). Omdöpt till **Bragrogg**.

Såld till Bruno C Klintberg i Göteborg år 1958.

Såld år 1961 till Star Bogsering, Porsgrund i Norge. Omdöpt till **Hedvig**. Hon låg upp-lagd en tid innan hon byggdes om till motorfartyg.

Såld i september 1979 till Bugser & Bjergning AS i Oslo. Fortfarande registrerad i Porsgrund.

Såld i oktober 1980 till J Almar Pedersen, Risör.

Såld år 1983 tillsammans med pråmarna **Marianne**, **Mirjam** och **Maja** till Lindav i Landskrona för skrotning. Under trans-porten till Landskrona, som skedde av bogserbåten **Bröt-Anund**, såldes **Hedvig** till Avelin i Stockholm. Vidaresåldes till G M S, Gullmarens Mudder och Sjötrans-port, i Munkedal.

Såld år 1984 till Mikael Klang i Särö. Samma år åter till Avelin som sålde vidare till Mari Lööf i Enhörna. **Hedvig** är nu registrerad som lustfartyg.

Existerade år 1990.

M/s Ven

Byggd 1939 Öresundsvärvet.

Byggd till Landskrona Hamn som bogser-fartyg med passagerarcertifikat. Var av varvets standardtyp men hade passage-rarinredning på däck samt en salong under däck.

Ombyggd år 1962 till passagerarfartyg.

Ombyggd och moderniserad år 1973. Ny maskin m m.

Fortfarande i trafik.

M/s Gråen

Byggd 1939 Gustavsson och Söners Varv. Byggd av trä och med en 80 hk råoljemotor. Byggd till Landskrona Hamn för att bogsera mudderpråmar och vara dykarfartyg för hamnens dykare.

Såld år 1965 till båtbyggare H Petersen i Köbenhavn för att byggas om till lustbåt. Därefter saknas alla spår av **Gråen**.

M/s Ran

Byggd 1953 på Öresundsvärvet.

Byggd till Landskrona Hamn som bogser-



Efter många turer hamnade **Ran** åter i Sverige som **Hedvig**. Foto Tore Olsson.

fartyg med passagerarcertifikat. Var av varvets standardtyp.

Såld i februari 1967 till Halmstad Hamn.

Såld i januari 1971 till Kalmar Hamn för 450 000 kr.

Såld i maj 1989 till Torsö Rederi AB i Mariestad för 300 000 kr. Nytt namn **Bromö**.

Såld 1995 till Marin och Haverikonsult Stockholm. Omdöpt **Ran av Farsta**.

Såld 1999, omdöpt till **Ran av Djurgården**. Som ägare anges Muggebigge AB.

M/s Bore

Byggd 1962 Öresundsvärvet.

Byggd till Landskrona Hamn som bogser-fartyg med passagerarcertifikat. Var den första, och enda, i en ny typ bogserfartyg som konstruerats vid varvet.

Såld i maj 1980 till Västerås hamn för 1 525 000 kr. Omdöpt till **Bore af Västerås**.

Har under sin Västeråstid varit med om några incidenter, bl a tappade hon propelleren.

Fortfarande i fart för Västerås Hamn.

M/s S:t Ibb

Byggd 1973 på Boghammars Marin på Lidingö. Byggdes i aluminium.

Byggdes som rent passagerarfartyg till Landskrona Hamn.

Råkade under sitt första år ut för en del barnsjukdomar, eld i maskinrummet, sprickor i svetsfogar etc. Men efter ett antal reparationer blev hon en bra sommarbåt. Fortfarande i trafik.

M/s Backafall

Byggd 1954 i Lödöse.

Byggd som hamnfärjan **Hugo Hammar** till Göteborgs Stad.

Såld 1974 till AB Skrot och Avfallsprodukter i Göteborg. Vidaresåld till AB Båtvårdsaffären i Göteborg. Ombyggd till kombinerad affär och korvkiosk. Omdöpt till **Mackgrillen**.

Såld 1978 via Rörtryckningsbolaget i Göteborg till Johnssonbåtar Transport AB. Ombyggd till godsferja och omdöpt till **Hugo Hammar**.

Såld år 1980 av konkursförvaltaren till Landskrona Hamn. I fart som godsferjan **Backafall**.

Såld 1995 till Malmö. Låg under några år under ombyggnad i Malmö hamn. Skulle enligt ett rykte gå i trafik på Polen för att hämta hem nyttillverkade sopcontainers. Men det ville inte **Backafall**, hon lade sig på botten.

M/s Stjerneborg

Byggd 1990 Kolvereid, Norge.

Bilferja, fortfarande i trafik.

Hade under sina första år många smärre haverier. Men har under de senare åren traskat på med ganska god tillförlitlighet.

M/s Dumle

Byggd 1963 i Svendborg som **Holmen**.

Såld till Norge och omdöpt till först **Kvarven** och senare **Dröbaksund**.

Såld 1994 till Rotainer Chartering för 875 000 norska kr. Omdöpt till **Dumle**.

Såld 1995 till Landskrona Stad för ca 2,8 miljoner och reparerad för ca 700 000 kr.

I fart som reservferja.

För fullständighetens skull, när det gäller Landskrona Hamns fartyg, skall det nämnas att hamnen även redade ett mudderverk, några mudderpråmar och en flytande mudderelevator.

Hamnen inköpte ett nytt modernt mudderverk vid namn **Vulcan** år 1895. Två mudderpråmar av trä beställdes samma år på Landskrona Nya Varvs AB och en tredje pråm beställdes år 1910. År 1922 beställdes en mudderelevator på Landskrona Nya Mekaniska Verkstad. Staden utförde i egen regi underhållsmuddring i hamnen och man hade även egen dykare till inspektionsarbeten av kajerna mm.

Under årens lopp köptes successivt nya pråmar in och de gamla skrotades. Mudderverket byggdes om till att kunna muddra djupare men blev för litet. I början av 1950-talet utreddes frågan om hamnen även i framtiden skulle ha eget mudderverk.

1955 begärde man in anbud på mudderverket och fick endast ett svar, från Persöner i Ystad som bjöd 15 000 kr för nedskrotning. Anbudet var för lågt så mudderverket togs ur drift och lades upp i norra hamnen. Två mudderpråmar såldes år 1957 till Skånska Cementgjuteriet för 24 000 kr och 1959 såldes mudderverket till Bärgräns- och Muddrings AB i Stockholm för 28 000 kr.

Källor på Landskrona museum

Protokoll från Stadsfullmäktige 1900-1992.
Landskrona Tidningen-Correspondenten *Diverse årgångar.*
Klippböcker från okänd donator.
Turlistor i Elsa Linderholm-samlingen.

Andra källor

Diverse papper i de så kallade Dennepråmarna på Landskrona Hamnkontor.
Tidningsklipp på hamnkontoret samt en pärm med diverse om Hventrafiken.
Diverse papper i den så kallade skattkistan på Hamnkontoret.
Tidningslägg från Landskrona Posten.
Svensk Sjöfarts Tidning div årgångar 1940-1993
Lloyd's Register diverse årgångar.
Svensk Skeppslista diverse årgångar.
Svensk Illustrerad Skeppslista diverse årgångar.
Lennart Peterssons samling.
Protokoll från Landskrona Hamnstyrelse från 1891 t o m 1993.
Hamnjournaler från Landskrona Hamn.

Muntliga källor

Samtal med bl a Nils Erik Olsson, Walter Nilsson, tidigare och nu anställda vid hamnen, Ingvar Weberg, Gunnar Hedman.
Samt egna minnen från ca 1 200 resor på fartygen under årens lopp. Uppgifterna är förda till vad som känt är 991231.

Faktaruta

Ön som ligger därute mitt i Sundet heter Hven eller Ven. Kommunen som fanns på Hven till 1959 hette S:t Ibb. Församlingen på Hven heter fortfarande S:t Ibb. Postadressen till Hven är S:t Ibb.

Stjerneborg var Tycho Brahes observatorium.

Bore och *Ran* var mytologiska gudar med havsanknytning. Därför har de blivit populära fartygsnamn.

Gråen är en liten ö som ligger i Landskrona hamn. En befästning påbörjades men slutfördes inte. Nu är ön ett koloniområde för kolonister med båt.

Dumle var ett troll som bodde i Kapten Bäckdals skafferier på den tiden då teve hade en kanal och gubbarna var i svartvitt.

Backafall har blivit det vanliga namnet på de backslutningar som omger Hven. På vissa platser är de branta, på andra mjukt kuperade. Ursprunget till namnet är att då enskiftet kom flyttades gårdarna ut från byn. Vissa gårdar fick jord där backen är brant och oduglig till bete. Vissa gårdar hamnade mitt på ön helt utan backe och strand. Som kompensation fick de gårdarna betesduglig mark och en strandbit att hämta sand, grus och tång på som inte låg i anslutning till gården. De fick ett fall, ett backafall. ■

BÖCKER



på frivakten

De vita båtarna – en egen historia

Bo Hermansson
Illustrerad, 165 sidor, inbunden.
Förlag: Bo Hermansson
ISSN 91-630-9710-9
Levereras från bokhandeln eller direkt från förlaget på
faxnr 0522 - 975 60
eller e-post bo.hermansson@uddevalla.se
då till priset 112:50 inkl frakt

Boken *De vita båtarna – en egen historia* skildrar Uddevalla Turisttrafiks 75 åriga historia i samband med jubileumsåret 2000. Författaren Bo Hermansson, som i närmare 50 år varit verksam inom skärgårdstrafiken, beskriver på ett personligt och intressant sätt båtbolagets historia, de olika skärgårdsbåtarna, besättningsprofiler han mött och egna upplevelser som passage-rare i barndomen, hopp-i-land-Kalle i unga år till senare chef för bolaget.

Boken inleds med en mer kortfattad historik, utan att för den sakens skull göra avkall på väsentliga upplysningar, om bolagets bildande vilket egentligen var för att bedriva reguljär trafik mellan Uddevalla och England som Uddevalla Trafikaktiebolag via att detta tog över skärgårdstrafiken i Uddevalla efter Ångbåts AB Bohuslänska Kusten 1950. Därefter följer en mera detaljerad historisk beskrivning i kronologisk följd, där författaren på ett elegant sätt väver in både intressanta och underhållande händelser som avstickare längs vägen. Eftersom författaren uppenbarligen har en rik bank av personliga erfarenheter att ösa ur förgylls berättelsen med många egna minnen och hågkomster som förhöjer läsandet av boken. Till glädje för många båtologer och speciellt de som är intresserade av skärgårdstrafik uppehåller sig författaren mycket åt de olika båtarna redet har och har haft, där såväl händelser ombord och runt båtarna som ombygg-

nader och varvsbesök etc ger en extra krydda åt läsningen. Berättelsen är också kantad av andra maritima händelser inom kommunen verksamhet som t ex kommunens övertagande av Thordéns bogserbåtar och vad som följde i dess kölvatten etc.

Bildmaterialet är genomgående bra förutom vid några tillfällen där författaren använt sig av bilder direkt från tryck i tidningar. Detta bör man undvika och i stället använda riktiga fotografier eller finna andra bilder om inte de tilltänkta är tillräckligt bra.

Generellt är boken mycket lättillgänglig och underhållande och författaren tar oss med på en färd i tid rum där återgivandet är både levande och medryckande, så att man emellanåt nästan får en känsla av att man själv är närvarande under de olika episoderna.

Det är klart en mycket trevlig och intressant bok som varmt rekommenderas.

Lennart Bornmalm



Motorfartyget Oaxen 29 "Hon dammade en sommar"

Av Sture Appelblom

Den kalk som Karta & Oaxen AB producerade vid sitt kalkbruk på ön Oaxen under 1950-talet fraktades dels säckad i prämar till Södertälje uthamn för omlastning till järnvägsvagn, dels både i säck och i lös form till företagets murbruksfabrik vid Lövholmen i Stockholm.

Den lösa hydratkalken lossades med gripskopa i en ficka och gick vidare med transportband till silo.

Lossningsmetoden medförde problem. Hur försiktigt kranföraren än öppnade skopan ovanför fickan så bildades ett kalkmoln som med vinden fördes in över västra Södermalm om det blåste västvind och det gör det ju ofta på sommaren.

De boende i Bergsundsområdet fann då sina PV 44:or eller Saab 92:or överdragna av ett tunt kalklager och det blev många arga samtal till kontoret på Norr Mälarstrand.

Något måste göras och man beslöt sig för att 1955 bygga om **Oaxen 29** för självlossning och därmed åstadkomma ett mera slutet lossningssystem.

Jag hade då haft ett prövoår – eller kanske snarare ett provningens år – som motorskötare på **Oaxen Alpha**, den lilla hollandsbyggda järntofflan, och fick förtroendet att ta hand om det maskinella ombord på **29:an**.

Besättningen bestod av skeppare, maskinist, däcksmän och kock.

Skepparen, som även han var nypåmönstrad, hade den skrovligaste röst jag dittills hade hört, en skrovlighet som nog var självförvållad.

Kocken hade en något ovanlig bakgrund, han var egentligen smed och hade arbetet som sådan på Svalbard innan han kom till oss. Han var en utmärkt kock.

Oaxen 29 byggdes 1910 av ek och furu på brukets eget varv på Koholmen, ön

mittemot Oaxen, på Sorundasidan av farleden.

Hennes längd var 23,11 m, bredd 6,94 m, djupgående 2,75 m, dv 145 ton, br 102,56 ton.

Hon var rakstävad och hennes platta akter släpade mängder av vatten efter sig på last.

Maskineriet var klart underdimensionerat, en två-cylindrig Bolinder W7 på endast 50 hk !

Den drev en fast propeller via backslag och en bamsig separat reduktionsväxel.

Motorn finns avbildad i encylindrigt utförande i Dahlbergs Maskinlära på sidan 110 och kallas där för lättviktsmotor. Den gjorde 800 v/m vilket var ett ovanligt högt varvtal för en dåtida tändkulemotor.

Och nog fick den jobba!

Efter ihärdigt surrande kunde den pressa upp **29:an** till 6 knop på lätten om det inte var motvind och på last i ca 5 knop.

Om nu framfarten var dålig så var backförmågan ännu sämre, en hel del av varvtalet försvann ju i backslaget.

Att slussa i Södertälje kanal var något av en pärs för såväl besättning som slussvakter.

Det gällde att smyga in i slussen i så låg fart som det anständigtvis var möjligt och sedan, så snart slussportarna passerats, dra på full back!

Då utbröt ett häftigt bluddrande i avgasröret utan att det tycktes påverka farten i någon synbar omfattning.

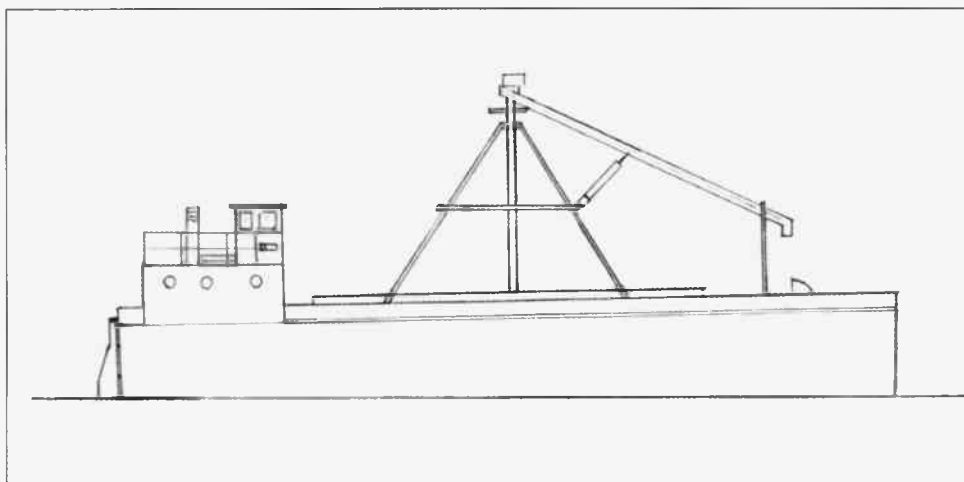
Däcksmän var trimmade att ha längsta ormlinan ligga klar och att så snart den var fast iland, och det dröjde aldrig länge, slussvakterna var påfallande kvicka med att ta emot tampen just från oss, lägga den så att den inte kom i beknip och sedan skrensa på akterpållaren. Hela besättningen var helhjärtat engagerad och vanligtvis gick det bra.

Nu till ombyggnaden som genomfördes under våren 1955. Principen var att med lutande och luftade durkar transportera kalken från alla sidor in mot lastrummets mitt där en vertikal skruvtransportör lyfte kalken till en täckt, mot fickan lutande ränna som också den var luftad så att kalken själv rann ner i fickan.

Alltså delades lastrummet in i fyra sektioner från varje hörn med lutning mot en femte liten kvadratisk sektion i lastrummets mitt där skruvens nedre ända var axiellt lagrad.

Lutningen byggdes upp med gallerdurk, på denna fästes en tjock filtmatte och över alltsammans spändes och skarvlimmades nylonväv, dock med för lite överlappning, som det senare visade sig.

Sektionerna var inbördes tätade mot varandra och med separata ventilförsedda luftkanaler från en högttrycksfläkt placerad



Oaxen 29 som jag minns hennes utseende med den självlossande anläggningen.

i förpiken.

Fläkten och övrig elutrustning drevs av ett generatoraggregat med en trecylindrig 30 hk heldiesel av Bolinders fabrikat, jag tror att den hette 1053, en utmärkt motor.

Transportskruven drevs av en elmotor placerad på toppen av den c:a 6 meter höga riggen.

Rännan, den s k slajden, lyftes och sänktes med oljehydraulisk kolv och kunde föras i sidled via ett hjulstall som löpte på en krans i riggen.

Så var vi då på försommaren klara att surra iväg till Oaxen för att lasta vår första last. Det gick till så att kalken kom rinnande som vatten igenom en grov vävslang, flöt ut och fyllde lastrummet utan några som helst problem.

Men när den väl hade satt sig under resan var det slut med flytandet!

Vi började med att ge ytterst lite luft till centrumsektionen, skruven jobbade idogt och snart hade vi ett trattformat schakt där kalken stod som en vägg.

Det var då dags att dra på lite luft under förliga sektionen och – schlopp! – rasade en del av väggen ner i hålet och allting blev

vitt vitt vitt ...

Men eftersom rummet nu var påluckat och dessutom försett med kapell så blev det ett mera internt kalkmoln än tidigare. Man lärde sig också snart att ducka från kontrollspringan i täckningen.

När så småningom en del av en sektion var frilagd måste man öka luftmängden för att få kalken att rasa ned till skruven och det var ett evinnerligt skruvande på luftventilerna för att hålla en så jämn matning som möjligt till centrumsektionen.

Ett problem var att nylondukens skarvar gick isär och måste förstärkas och limmas om.

Efter en ganska jobbig inkörningstid så fungerade det hyggligt, bilarna på Bergsundstrand fick behålla sin rätta färg och vi började komma in i någonting som liknade en positiv rutin.

Det befanns då att vi hade överkapacitet, dvs vi släpade in mer kalk än vad som förbrukades vid Lövholmen och man beslöt då att låta oss distribuera jordbrukskalk, Sveakalk, till jordbrukare med rimligt avstånd till lossningshamn.

Alltså avgick vi till Köping där vi lastade

den här Sveakalken för lossning vid en kaj vid Kvarsebo i Bråviken.

Där körde vi igång och lastade bilar som for direkt ut på böndernas åkrar och spred den här kalken med hjälp av särskilda spridaraggregat.

Efter att halva lasten lossats började det slamra våldsamt i skruven.

Skruvens radiella lagring bestod i att på varannan meter var en plåtremsa svetsad på gängen som styrning i ett delbart lagerhus i ytterröret.

Någon plåtremsa fanns dock inte kvar när vi kollade de här så kallade lagren.

Nu förstod vi anledningen, det var inte bränd och mjuk hydratkalk vi nu hade i lasten, det var finmalen kalksten! Ett utmärkt slipmedel!

Skepparen fick ta sin största resväska och fara med buss och tåg till Stockholm för att hämta flera lager att ha i reserv.

Däcksman och jag bytte ut de utslitna lagren mot den omgång vi hade ombord.

Det gjordes senare lite halvhjärtade försök att undvika det här slitaget men verksamheten med Sveakalk somnade så småningom av till vår belåtenhet, det var inget nöje att klänga i riggen och byta lager.

Vi lossade dock en last i Kvarsebo, en i Studsvik och en vid Norsborg i Mälaren.

När kalksilon vid Lövholmen på höstkanten var full lades **29:an** upp, jag antog erbjudandet om maskinistjobbet på **Oaxen Beta** och hoppades därmed att för all framtid slippa närkontakt med kalk, men jag bedrog mig.

Ödet hann ifatt mig 1958 då bolaget beslöt att i **Oaxen Beta** installera ett sug- och tryckaggregat för lossning av cement och – kalk!

Det är en annan, men delvis liknande historia som jag troligen inte kan låta bli att skriva om.

ÅNGAREN

Nu kan du köpa boken och/eller särtrycket av Åke N Williams uppmärksammade bok som var införd i Länspumpens fyra nummer år 2000.

Boken

är bunden med mjuka pärmar och formatet A-5 (193 sidor) och helt utan illustrationer. **Pris: 75 kronor.**

Särtrycket

är i fyra delar och formatet A-4 (48 sidor) samt innehåller 40 foton/ritningar. **Pris: 50 kronor.**

Paketpris för båda är 100 kronor. Porto tillkommer.

OBS! Upplagan är endast 200 ex. OBS!

Du kan beställa via brev eller e-post:

Adressen är **Länspumpen, Box 421, 401 26, Göteborg.** E-posten är **lanspumpen@partille.mail.telia.com**

Till flydda tider återgår . . .



Adolf Bratt, gjorde som *Signeborg* år 1940 en resa under finsk flagg med krigsmateriel från New York till Petsamo. Hon kom till Bratt 1961 från Väster-
vik och ses här lämna engelsk hamn i maj 1962.

Foto
Berti Palm



Med spannmålslast lämnar här *Tärnö* av Gävle Trelleborg sommaren 1963. Sålades i havererat skick till Finland 1972 och är fortfarande sysselsatt i finsk kustfart som *Tärnö*. En pigg hundra-
åring!



Motortankern *Confidence* av Piraeus på 15 910 ton dw väntar på nästa sydgående konvoj från Port Said i mars 1964. Byggd i Landskrona och flaggade svenskt 1960–1963 som *Sea Spray* för Rederi AB Jamaica.

. . . min tanke än så gärna



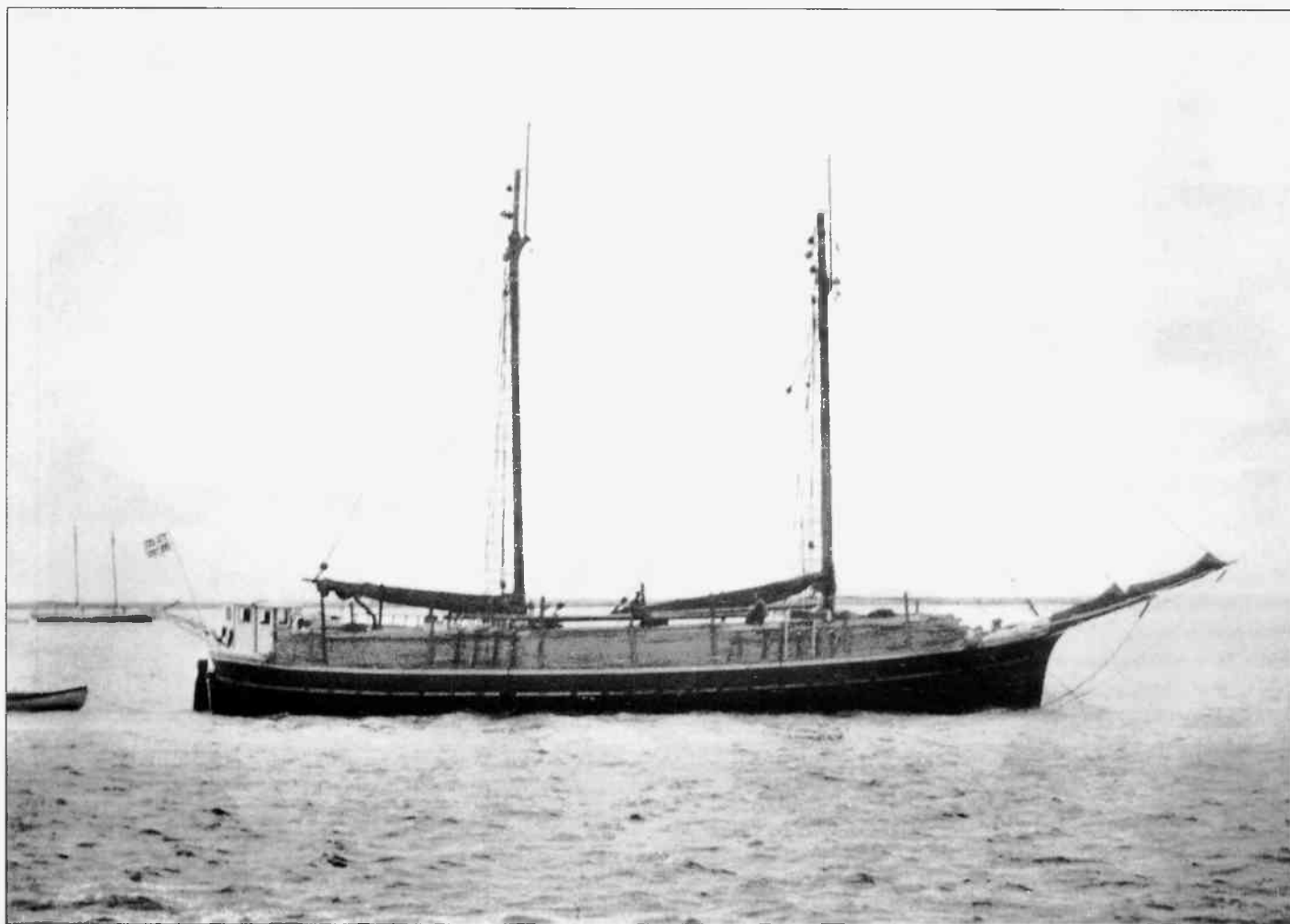
Den franska kylbåten *Guinée* på ingående till Hamburg den 26 december 1962. Har norskt ursprung som *Viator*, byggd 1941 vid Burmeister & Wain i Köpenhamn.



Vänerskutan *Daniel* av Årñäs byggd 1875 på samma plats. Anländer Köpenhamn en sensommardag 1965, nu som *Dani* av Böda.



Sophia av Piraeus stävar in i Port Said i januari 1963 för att få sin plats i nästa konvoj. Inköpt 1962 som *Tai Ping Yang* från Norge av Olistim Nav Co, Piraeus.



Dagny under sin tid på Koster. Lägga märke till den lilla styrhytten. Arkiv John Berndtsson.

Skonaren Dagnys historia

Av Krister Bång

På självaste luciadagen rasslade ett dramatiskt meddelande in på redaktionens mail. *Dagny* är på väg att huggas upp. Kom och hjälp!

Det var Hans-Christer Edborg som hade skickat ett öppet brev till Sveriges kulturminister Marita Ulvskog. Själva ingressen i detta brev är följande:

"Dagny har i dagarna bogserats från sin förtöjningsplats vid Klädesholmen till Moss-holmen i det svenska Bohuslän. Avsikten är att hon kommer att huggas upp inom den närmaste tiden – arbetet kommer troligtvis att påbörjas i vecka 50 innevarande år 2000 – om inte den första hjälpen att rädda fartyget står att finna!"

När Läns pumpens utsända besökte Moss-holmen den 9 januari hade man redan av-mastat henne, tagit ut motorn och avlägsnat vinscharna. Dessutom hade man rivit styrhytten.

Varvet som byggde henne

Dagny byggdes vid Assarebo Varf, vilket ligger i Göta älv på västgötasidan, någon landmil nerströms Trollhättan. Det var ett typiskt träbåtsvarv där man byggde skonare, galeaser, slupar och älvbåtar. Varvet anlades redan 1843 och man höll på till 1906. Man har räknat och funnit att 29

byggen lämnade Assarebo Varf under denna period och det gör det till ett av de mer betydande vid älven.

Det var inte bara egna byggen man arbetade med. Man utförde också kompletteringsarbeten för varven i Vänersborg. Slussen vid Lilla Edet hade större dimensioner än slussarna uppströms. Därför

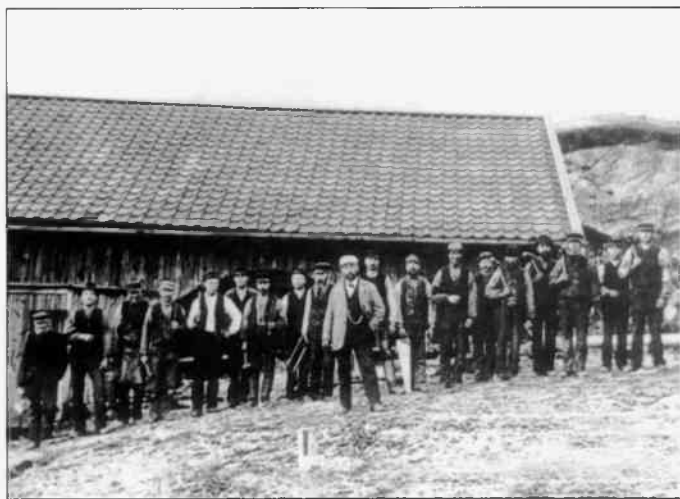
anlitades Assarebo Varf också till att komplettera nybyggen med bogspröt och dylikt.

Som mest arbetade 18 man, förutom byggmästaren själv, samtidigt vid varvet.

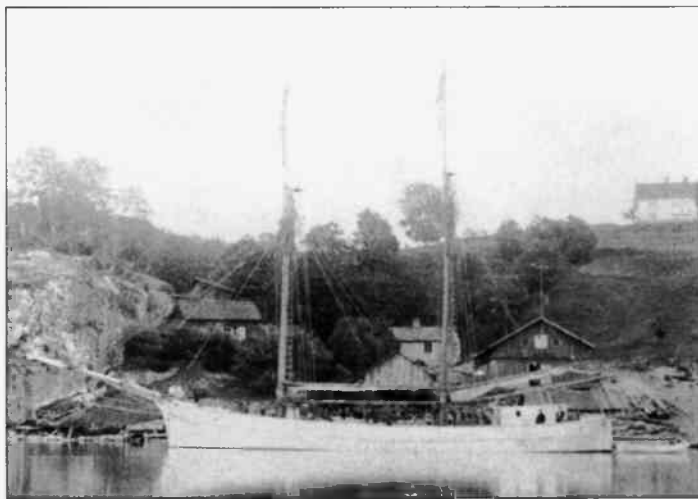
För att hålla varvet igång byggde man 1906 på spekulatör skonaren *Dagny*. Hon blev varvets sista skonare. Efter henne byggdes bara älvbåten *Carl*.

Skeppsbyggmästare var Svante Ohlsson. Eftersom han inte fick sålt sitt nybygge satte han själv in det i fraktfart. Han bildade ett partrederi för *Dagny* vilket bestod av honom själv med ägarandel 18/24, byggmästare Frithiof Ohlsson (2/24), skeppsbyggmästaren Hjalmar Ohlsson (3/24) och hemmansägaren Oscar Andersson (1/24). Till befälhavare utsågs T.A. Johansson i Göteborg. Därefter skedde ett flertal byten på posten som befälhavare.

Jungfruturen ägde rum den 6 juni 1906.



Skeppsbyggmästaren Svante Ohlsson omgiven av hela arbetsstyrkan.



Dagny ligger klar för leverans vid Assarebo.

För att underlätta minnet av detta datum kan man använda antingen 060606 eller inget sex, inget sex, inget sex. Samma dag passerade **Dagny** Brinkebergs kulle på resa till Karlstad. Den 18 juni var man tillbaka i Brinkebergs kulle med last till Göteborg.

I mars 1910 meddelades att fartyget fått ny hemort. Det blev Stenarsröd som ligger på den bohuslänska sidan av Göta älv ungefär i höjd med Assarebo.

Till Skåne

I februari 1911 fick man sålt sitt fartyg. **Dagny** hamnade då i Helsingborg hos den välkände skeppsredaren A(nders) P(etter) Horndahl. Något pris uppgavs inte.

Som brukligt var i Kullabygden var det många som tecknade andelar i ett fartyg. A.P. Horndahl var genom åren huvudredare för ett stort antal fartyg, särskilt segelfartyg i nord- och östersjöfart. I **Dagny** ägde han 7/66-delar.

Horndahl var född 1871 och hela hans

släkt ägnade sig på olika sätt åt shipping. Huvudparten av hans fartyg var registrerade i Helsingborg, Viken och Höganäs. Totalt var han delägare i ett 40-tal fartyg. Anders Petter var också delägare i sin broder Svantes rörelse i Norrköping, där denne drev ångbåtsrederi. Anders Petter var mycket framgångsrik under första världskriget och 1918 var hans förmögenhet 500 000 kr, en enorm summa pengar på den tiden. Emellertid följdes kriget av depression och förmögenheten decimerades till en bråkdel. I början av 1930-talet drog sig Anders Petter tillbaka och han avled år 1937.

Störste delägare i **Dagny** var skepparen ombord August Ekensteen med 16/66-delar. Han var bördig från Viken och han hade under sina år del i många fartyg från trakten, bl a **Louis**, **Thorwald** och **Hildegard**. Med **Dagny** seglade han hela kriget och fartyget såldes precis i rätt tid innan den stora nedgången. Det var i januari 1918 då **Dagny** såldes för 60 000 kr.

Till Blekinge

Köpare var ett partrederi i Sölvesborg under sjökapten Carl Wingren. Denne ägde 1/3 i fartyget. Handlaren Hjalmar Karlström hade lika mycket medan handlaren Reinhold Wingren i Hällevik och rådman Johan Wingren i Oskarshamn nöjde sig med 1/6-del var. Reinhold drev speceri-affär i Hällevik. Den finns fö kvar än idag, fast nu med namnet Simonssons. Redan i juli 1918 sålde Karlström 1/6-del till Carl Wingren, som därigenom kom att äga hälften i fartyget.

Även Wingrens var en stor sjömannssläkt. Den härstammade från gränstrakterna mellan Blekinge och Skåne. Redan tidigt 'utvandrade' en del till Oskarshamn där en betydande rederiverksamhet så småningom byggdes upp. Det var väl mest Olof Wingren, och en av hans söner, Arthur, som blev mest kända. Andre rådman Johan Wingren var brorson till Olof.

Av någon anledning ville inte Carl Wingren själv ta över som befälhavare på **Dagny**, utan i stället utsågs Karl Nilsson från Lerberget till denna post. Han efterträdde snabbt av andra skeppare från Kullabygden och inte förrän i augusti 1919, då Carl sålt 1/18-del till Axel Julius Andersson från Nyhamnsläge, blev det slut på rotationen. Carl Wingren ägde vid denna tidpunkt även skonerten **Erna**.

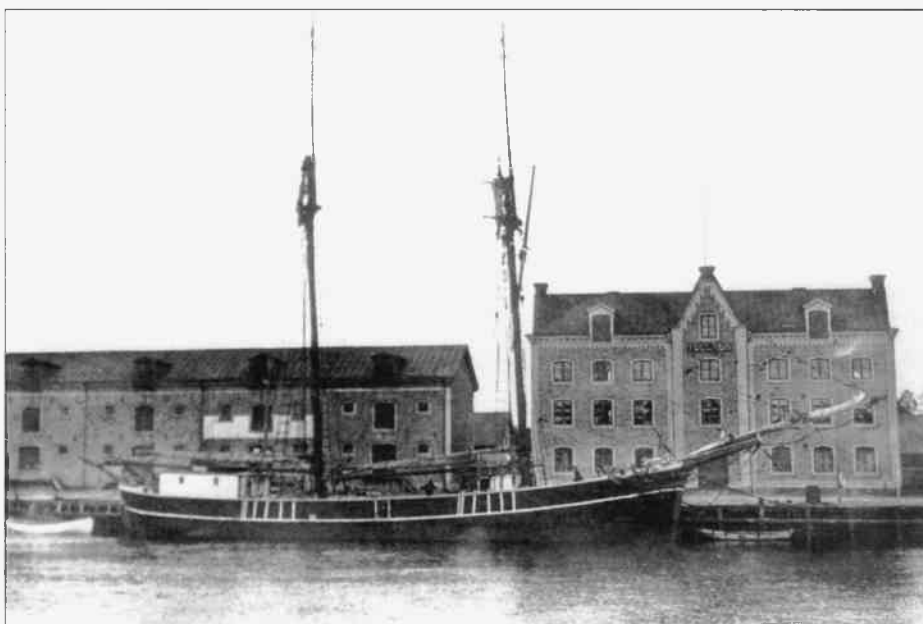
Åter till Skåne

I maj 1922 såldes **Dagny** till Brantevik. Det var ett stort antal ordsbor som tecknade andelar. Huvudredare blev Thure Nilsson Boman, ägare till 3/46-delar. Priset för skutan var nu 21 000 kr.

Denne Boman var född 1859 som son till en bryggarmästare i Bjärsjö. Varför han kom att flytta till Brantevik och bli sjöfarare är ju udda. Han förde flera skutor mellan 1886 och 1917, bl a **Hanna** (4756) åren 1907 till 1913. Boman lät bygga flera skutor som han seglade några år tills de behövde



Kölhalning i Viken under Brantevikstiden.



Dagny vid ett besök i Gävle på 1910-talet.

underhållas. Då sålde han dem så att någon annan fick betala varvrsräkningen! Han hade ingen formell examen men s k behörighetsbevis No 1125 från 1914. Det blev besvärligt när sjölagen ändrades 1912 då skepparexamen infördes. Tidigare kunde gubbarna segla oexaminerade i östersjöfart.

Befälhavare ombord blev Nils Herman Håkansson, en fridsam man som inte lämnade så många spår efter sig. Det fanns dock en originell namne på orten varför Håkansson föredrog att kalla sig Herman i stället. Efter skuttiden seglade han styrman i stimbåtar och han var styrman i ångaren **Nedjan** då detta fartyg förliste i Bottenviken i januari 1954.

Såld till Koster

I mars 1932 såldes skutan till Koster. Man bildade ett partrederi med Anders Hansén som den drivande kraften och med specerihandlaren Axel Nilsson som redare. Dessutom var skeppsmäklaren Samuel Pontus Pettersson i Göteborg delägare. Var och en hade en tredjedel. Priset för fartyget var nu nere i 6 000 kronor.

Anders Hansén var 30 år gammal när han 1918 blev skeppare och ägare till 1/5-del i kuttern **Shamrock** (5317). Detta fartyg behöll han till 1920. Anders kom därefter att segla med **Henny** (5028), också det en engelsk kutter, och blev skeppare där 1926 och var så fram till dess **Dagny** inköptes.

Pettersson hade en begagnad Gammamotor om 64 hk liggande. Den hade suttit i ett annat fartyg tidigare men hade bytts ut eftersom den fungerade dåligt. Denna motor blev **Dagnys** första.

Eftersom **Dagny** var ett relativt stort fartyg behövdes en flaggskeppare med

skepparbrev av första klass och man anställde därför den nyutexaminerade Lars Lindbom. Redan första seglationsåret hade man otur och gick på grund vid Læsø med last av pappersmassa. Fartyget kunde dock bärgas och hon sattes åter i trafik.

Dagny hade en tid olika befälhavare medan Anders Hansén läste till skeppare av första klass. Många kosterbor drog lite grand på munnen när fartyget tog lots då det skulle gå in till bryggan på Koster. Befälhavaren, skeppare A.K. Johansson från Malön, var inte känd i farvatten och ville inte ta några risker. Då spelade det ingen roll att hela den övriga besättningen var kosterbor som kunde farvatten utan och innan.

I april 1934 var Anders klar med sin



Gustav Karlsson och Stig Hansén i Viken i maj 1941.

utbildning och övertog befälet. Därefter behövdes ingen lots för att ta sig in till hemmahamnen.

Dagny gick mest med last av trä mellan Östersjön och Tyskland men även stenlaster från Bohuslän förekom då och då. Tillbaka hade man ofta koks. Speciellt populärt var det att ta en kokslast till Norge. Då lade man gärna till i hemmahamnen på uppresan och lossade lite till husbehov.

År 1937 hade Gammamotorn definitivt spelat ut sin roll. Då satte man i Ålborg in en Alpha Diesel, enligt uppgift den första för svensk räkning. Denna motor satt sedan kvar i skutan under hela dess levnad. Priset för motorn uppgavs till 17 000 kr.

Under kriget var det mycket svårt att få olja till motorn. Under 1940 erbjöds man en last från Drammen till Åbo, där betalningen var fyllda tankar med dieselolja plus 7 000 kr. Det var bra betalt. Det som skulle fraktas var dock 100 ton trotyl.

Det var flera som tvekade att följa med på den resan. Det var svårt att få tag på folk men man lyckades till slut. **Dagny** förde röd flagg i masttoppen och seglade försiktigt och besökte en rad svenska hamnar. Från Kalmar satte man dock segel direkt mot Åbo. Det var vanskligt att segla över Östersjön med drivminor och andra faror. Men man kom lyckligt fram till Åbo och besättningen kunde andas ut. Då kom myndigheterna farande och förvisade dem ut ur hamnen. 100 ton trotyl felaktigt använd kunde ha utplånat hela Åbo. Man fick dock lossat sin last i närheten.

Vintern 1941

Stig Hansén berättar:

"På nyårsdagen skulle **Dagny** gå från Koster, efter att ha firat julen hemma, till Menstad i Norge och hämta en last av salpeter. Det hade varit 17 grader kallt på natten, så när man skulle starta motorn sprack den främre cylindern. Det blev till att vänta till nästa dag för att få ut bult, gängtappar, plåt och packningar från Strömstad.

Efter ett par dagar kom man iväg och anlöpte Menstad. Efter lastning påbörjades resan med destination Landskrona, men vintern var hård detta år och det gjorde att **Dagny**, som nu fått sällskap av kuttern **Gerda** från Slottet, valde att ta kortaste vägen till svensk hamn, och det blev Koster.

Redan när man lämnade Menstad hade man problem med isen. **Dagny**, som var byggd av trä, var inte plåtbeslagen och man hade hängt ut lösa plåtar som skydd för isen. Efter en dag på Koster försökte man ta sig in till Strömstad, men den resan tog slut vid inloppet till staden och **Dagny** stoppade vid Killingholmen. Tur i oturen var att även en av marinen inkallad fiskebåt

låg fast där på samma plats. Efter en vecka anlände så isbrytarhjälp.

Det var den ombyggda norska valskyttebåten **Starkoder**. Första natten efter dess ankomst frös den fast strax för om **Dagny** och fick sprängas loss.

Isen hade nu fått sådana dimensioner att vi måste få bogsering in till land. På däck hade vi på **Dagny** stora glasdammejeanner med saltsyra och min bror Paul och jag sprang upp på dem för att bärga hem plåtarna som nu börjat slita sig. Så småningom kom vi iland och fick lastat över till gengasdrivna lastbilar, som körde för omlastning till järnvägsstationen.

I april gjorde vi om turen till Menstad, men denna gång lyckades vi nå Landskrona.

Min sjömansbana började där vid Kilingholmen och har fortsatt hela livet.”

År 1941 blev det blev det sista seglationsåret på Koster. Övriga besättningsmedlemmar detta år var pappa Anders och broder Paul samt Gustav Karlsson och Fritz Andersson, samtliga från Koster. **Dagny** var nu i så dåligt skick att hon blev utdömd och kondemnerad.

Det som räddade henne denna gång var den fina dieselmotorn som satt i henne. I oktober detta år sålde Anders Hansén och Axel Nilsson sina andelar för tillsammans 10 666 kr till Johan, John och Carl Berndtsson i Nordvik medan Samuel Pontus Pettersson i Göteborg behöll sin del i fartyget. **Dagny** togs till Firma Oscar Augustssons Söners varv i Hälleviksstrand för en fullständig ombyggnad.

Efter det att Anders Hansén sålt sin del i **Dagny** började han fiska. Han fiskade med nybyggda **Canning** som ägdes av Strömstad Canning AB inne i stan. Därefter var han under en kort period skeppare på Glücksmans **Vrakaren** innan han tog över **Ketty** av Gravarne. Med henne var han så långt bort som till London. Anders avled 1972, 84 år gammal.

Dagny byggs om

Efter att Johan Berndtsson och hans söner John och Carl övertagit **Dagny** 1941 fördes fartyget till Oscar Augustsson & söners slip i Hälleviksstrand. Varvet drevs då av Oscar Augustssons barn, nämligen August, Joakim, Wilhelm och Olga Oscarsson. Wilhelm var skeppsbyggmästare och chef för verksamheten. Olga skötte det administrativa arbetet, August var montör och maskinkunnig medan Joakim var smed. Därutöver var det omkring 20 anställda vid varvet, som tex timmermän, snickare och drivare.

Den 11 oktober 1941 togs **Dagny** upp på slipen i Hälleviksstrand och efter närmare inspektion visade sig fartyget vara i mycket dålig kondition. Fartygsinspektionen krävde en omfattande ombyggnad för att Dag-



Dagny blev totalt förbyggd i Hälleviksstrand 1941–1942.

ny skulle anses sjövärdig igen. Då Wilhelm Oscarsson kontaktade S.P. Pettersson, som hade kvar sin andel från kostertiden, och berättade för honom hur situationen var, tyckte han att hon borde sjösättas igen för att skrotas. Detta kunde man dock inte göra direkt eftersom man tagit ner flera bord. Dessa fick först återplaceras för att det skulle vara möjligt att sjösätta **Dagny** och sedan bogsera henne till en lämplig plats för skrotning. Johan Berndtsson tyckte detta var förspillda resurser och föreslog därför att man borde försöka reparera fartyget.

Vad de nya ägarna uppenbarligen inte hade fullt klart för sig innan fartyget togs upp på slipen var att **Dagny** redan var kondemnerad på grund av sin dåliga kondition. Däremot var huvudmotorn, en Alpha Diesel, endast fyra år gammal, vilket motiverade att det kunde vara värt att reparera skutan. Det behövdes också tonnage för transporter under krigsåren.

För att finna lämpligt ek- och furuvirke till ombyggnaden kontaktade Wilhelm Oscarsson Gustaf Groth vid Sjötorps varv. Denne rekommenderade en skogsägare inte så långt ifrån Sjötorp, som hade såväl fina furuträd som ekträd. Tillsammans med Gustaf Groth och S.P. Pettersson reste Wilhelm Oscarsson till denne skogsägare för att underhandla med honom om de kvantiteter man behövde och för att inspektera träden. När de kom fram var det ingen som öppnade då de ringde på, trots att de hade kommit överens om tidpunkt för ankoms-

ten. Dörren var dock olåst, så Gustaf Groth, som kände skogsägaren steg in samtidigt som han knackade. När han kom in såg han att degen stod och jäste i köket. Allt föreföll som att folk var hemma, men lämnat huset mycket snabbt. När de tittade sig närmare omkring hade husbonden med fru sprungit och gömt sig bakom närmaste gårdsgård eftersom de var rädda för att det var kristidsnämnden som kom på besök. Då han såg att det var Groth fick han klart för sig att det inte var kristidsnämnden som hade kommit utan steg fram och tog emot gästerna.

Efter att ha inhandlat prima furu ombesörjde Groth att detta blev sågat i lämpliga dimensioner och därefter levererat till varvet. Därefter inköptes virke såväl ek som furu från flera virkesleverantörer. Totalt inköptes 2 183 kubikfot ekträ och 2 254 kubikfot furu. Bland annat levererade Stensbo gård ekvirke vilket transporterades från Nols brygga i Göta älv med jakten **Ester** från Nordvik till Vasseröds sågverk och därifrån till varvet i Hälleviksstrand med jakten **Mona** från Henån. Under de kalla vintrarna i början av 1940-talet var det inte alltid bruten ränna fram till varvet, så då fick trävirket lossas på ångbåtsbryggan i Hälleviksstrand och därifrån transporteras på en stor släde över isen fram till varvet. Däcket till **Dagny** levererades från Bjurströms trävaruaffär i Uddevalla och var hyvlat tätvuxet furuträ.

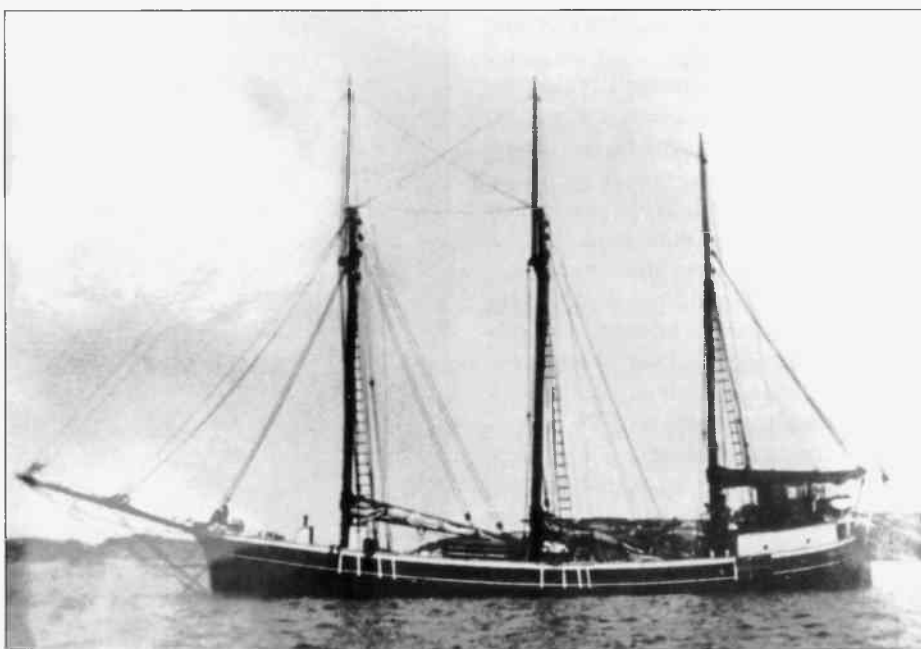
Bror Oscarsson, son till Wilhelm Oscarsson och senare chef för verksamheten vid

Hälleviksstrands slip & varv, kommer speciellt ihåg då de körde trävirket till det stora rodret på **Dagny** en vårvinterdag 1942. Isen började bli svag och släden skar igenom isens ytskikt på flera ställen längs vägen mellan ångbåtsbryggan och varvsområdet. För att gardera sig mot att följa med genom isen om denna skulle brista under den tunga släden hade man extra långa linor som man drog släden med, berättar Bror.

Han började arbeta permanent på varvet den 14 februari 1942 och den dagen var det 13°C kallt. Första arbetet var att borra för naglarna (vilka var av ekträ) genom garneringen på just **Dagny**. Det var ganska många hål som skulle borraras. För totalt sattes det in 2 346 naglar i skrovet. Jag borrade nog inte alla hålen, men ganska många av dem. Tre dagar i veckan var jag på varvet och två dagar gick jag på konfirmationsundervisning hos prästen i församlingen. I maj månad var jag klar med konfirmationen och kunde arbeta för fullt på varvet, omtalar Bror.

Under ombyggnaden av **Dagny** arbetade den före ägaren Hanséns söner Paul och Stig och dåvarande ägaren Johan Berndtssons son John Berndtsson, samt Erik Lottson och Astor Andersson vid varvet under några månader. De bodde alla fem i en enkel stuga som ligger längs berget ovanför slipen på varvsområdet. Där de både sov och tillagade sin mat. Dessa unga män som då i stort sett bara var i övre tonåren skruvade bland annat ner motorn och gjorde en översyn av den.

På försommaren 1942 blev större delen av varvets 22 anställda inkallade. Kvar var förutom ägarna endast en timmerman, en drivare och tre nybörjare. En av dessa var Bror Oscarsson. Samtidigt hade man börjat bygga fiskebåten **Betty** till Gravarne. Det blev ganska besvärligt för varvet att klara alla uppgifter, speciellt att försöka hålla tidsschemat med alla arbeten. **Dagny** återlevererades till ägarna i Nordviksstrand den 31 juli 1942, vilket var ganska exakt 9,5 månader efter att man tagit upp båten på slipen och börjat inspektera henne. Under denna tidsperiod hade man i princip byggt ett helt nytt fartyg. Om även kölen bytts hade fartyget klassats som nytt. Totalt hade man bytt både för- och akterstäv, samt större delen av spanten, all bordläggning, garnering, däcksbalkar och däck samt skarndäck. Dessutom hade alla räckstöttor, brädgång och ledstängen bytts ut. Nya lastluckor och ett nytt poopdäck i fartygets akterskepp hade byggts. Ny styrhytt med navigationshytt, kajuta, mäss och byssa. Maskinen var totalt genomgången och maskinrummet upprästat. Därtill nya master, tre till antalet, och ny rigg. Den totala kostnaden från varvet var 62 300



Dagny fotograferad efter ombyggnaden.

kronor. En motsvarande ombyggnad idag vid samma varv skulle enligt Bror Oscarsson betingats nästan 8 miljoner kronor.

Dagny var alltså att betrakta som ett nytt fartyg då hon lämnade varvet i Hälleviksstrand sommaren 1942.

I oktober 1942 levererades fiskebåten **Betty** till Ernst Karlsson i Gravarne. Även det gick bra trots att många av varvets anställda var inkallade i kronans tjänst.

Bror Oscarsson seglade som befaren jungman ombord i **Dagny** mellan april och midsommar 1946.

Första resan efter påmönstringen i Göteborg var en last med sill från fiskhamnen i Göteborg till Gdynia i Polen. Ett stående minne som följt Bror från denna resa var när John Berndtsson gav några fattiga pojkar, som stod och tittade i hamnen, några sillar till dagens middag. Så snart John hade vänt ryggen till kom vakter och tog sillarna ifrån dem.

Det var kolossalt fattigt i Polen efter andra världskriget och det rådde stor brist

alla varor. Bror berättar att han bytte till sig en kamera och kikare för ett par paket cigaretter. Vidare träffade de en man som gömt undan bilder från de nazistiska koncentrationslägren. Det var en fruktansvärd syn. Allmänheten hade ju då ännu inte sett så många bilder från dessa hemska förintelseläger, så effekten från dessa bilder för de unga pojkarna ombord på **Dagny** blev ju desto större.

Från Polen lastade man kolstybb till Norrköping. Därefter gick resan till Skutskär, för att ta en trälaster till Göteborg.

Nästa seglats blev längs bohuslänska kusten till de många konservfabrikerna från Kungshamn i norr till Göteborg i söder. Vid dessa lastade man inköpt makrill som skulle till Gdynia. Det var en hjälpsändning från Sverige till Polen.

Vid tilläggnigen i Gdynia fastnade man en vajer från en sänkt ubåt som låg i hamninloppet. Man lyckades dock komma loss och lossa lasten med konserverad makrill. Från Gdynia intogs en last med kol

Totalt betingade ombyggnaden av **Dagny** 24 000 arbetstimmar. (Jämfört med en fiskebåt t ex **Polarö** på 83 fot motsvarande byggandet av denna ca 16 000 arbetstimmar).

Antalet ekspik (presspik) som gick åt vid ombyggnaden av **Dagny** var:

1 938 av dimensionen 4 tum (huvudsakligen till poopdäcket)

2 520 av dim. 5 tum (till däck)

2 975 av dim. 6 tum (för bordläggning och garnering)

2 150 av dim. 7 tum (för bordläggningen)

Spiken inköptes huvudsakligen från Albert Peterssons järnaffär och Aron Bergs järnaffär i Göteborg.

Däcket som var av prima svenskt tätvuxet furu och hyvlat i dimensionerna 3x3,5 tum kostade 1:20 kr per meter från Bjurströms trävaruaffär i Uddevalla.

till Härnösand. Där lastade man senare trävirke till Göteborg. Sedan Falsterbokanalens passerats gick färden raka vägen upp till Nordviksstrand för att hinna hem till midsommarafton. Där mönstrade Bror Oscarsson av **Dagny**. Resan från Falsterbokanalens till Nordviksstrand tog 20 timmar. Lasten lossades i Göteborg direkt efter midsommarhelgen. Därefter fördes **Dagny** till Hälleviksstrands slip & varv för över- syn innan man gick till Island för sillfiske.

Nya äventyr

Redan på en av de första resorna efter den stora ombyggnaden höll det på att sluta illa. Man hade intagit full last av sågade trävaror i Väja vid Ängermanälven. Full last innebar också hög däckslast. Virket skulle levereras till Tyskland. Väl ute i Bottenhavet kom man in i en rykande storm. Skeppare John höll på att ta hem seglet på peket när **Dagny** plötsligt fick rejäl slagsida. Det var så mycket att fotogen- lanternan kom under vatten och slocknade. John sprang på skutans utsida akterut och in i styrhytten där han efter några spän- nande minuter kunde få igång motorn och få upp **Dagny** i vind. Den resan till Tysk- land tog nästan en månad och man hade inte någon kontakt med land. De anhöriga var oroliga för att skutan förlist med man och allt, men det hela slutade lyckligt.

Hemresan från Tyskland gjordes med en last av briketter som skulle till Stockholm. Även den resan tog tid och när man äntligen lade till vid Värtahamnen, tyckte alla ombord att man borde gå iland och roa sig lite. Som tur var följde inte hela besätt- ningen med. Briketterna hade självantänts



Besättningen som gick på islandsfiske 1947.

och när skepparen kom tillbaka var brand- kåren där och släckte.

Under kriget gick **Dagny** för tyskarna. Det var ofta kol till Norge och salpeter därifrån. Det var vanskligt att segla då, men **Dagny** var relativt grundgående och kunde ta sig över minfälten. Det kunde också hända att man tog med sig någon flykting. Då frågade man aldrig efter namn eller hemvist ty ju mindre man visste desto bättre var det om man skulle bli förhörd.

Vid juletid 1944 höll det på att gå riktigt galet. **Dagny** låg då i Köpenhamn förtöjd utanför en tysk trälare. John var på tillfälligt besök på en restaurang då en frihetskämpe meddelade att den tyska trälaren skulle

sprängas. Man fick brått att förhala **Dagny** till säkrare kajplats. Dagen därpå spräng- des trälaren och åtta man omkom. Mot- ståndsrörelsen sprängde hela åtta båtar i Köpenhamn under relativt kort tid.

År 1945 besökte **Dagny** Island för första gången under sin Tjörntid. Man hade trä- last upp och silltunnor tillbaka. Den resan gav ett överskott på 25 000 kr vilket var mycket pengar på den tiden.

John Berndtsson hade tidigare varit uppe vid Island och fiskat under tre säsonger 1936–1939 med **Ester** från Nordvik. Efter- som fraktmarknaden var lite sämre under juli, augusti och september beslöt han att 1946 gå upp till Island för fiske under denna period. **Dagny** gjordes klar vid varvet i Hälleviksstrand och man tilldelas distriktsbeteckningen LL 360. På dessa fiskeresor var det nio mans besättning. Maximalt kunde **Dagny** ta 1 100 tunnor sill.

John fiskade med sin **Dagny** under många år vid Island, närmare bestämt 1946–1954. Därefter blev sillfisket sämre vilket skyldes på att ryssarna rovfiskade i området.

Sillen från **Dagny** var eftertraktad av konservindustrin på Klädesholmen. Vid något tillfälle ville man att John skulle ta bogserhjälp för att snabbt komma fram.

Signaturen K.E.H. berättade i Svensk Sjöfarts Tidning 'Kring Kajutlampan' för ett antal år sedan bland annat följande:

"John Berndtsson var på sillfiske under flera år med sin **Dagny**. En del år var han vid Jan Mayen, en liten ogästvänlig klippö som höjer sig ända till 2 500 meter över havet. Ön är långsträckt och täckt av is större delen av året och under isen ligger lavan från gamla utbrott från vulkanen på Björnberget, som ligger på den nordöstra



Fångsten bärgas. Islandsfiske 1947.

delen av ön. Här nedanför ligger den norska väderstationen.

Dagny var det första svenska fartyget som fiskade häruppe. Premiärturen var år 1951. Från en av dessa resor berättar John:

Vi satte kurs direkt till Jan Mayen, som ligger omkring 400 sjömil nordost från Island och 700 sjömil från Ålesund i Norge, där vi hade sista landkänning. Efter hand kom flera svenska fartyg och vid slutet av fisket var där så mycket sill, att den på lodet visade sig nästan som botten, men den ville inte komma upp till 'garnhöjd' så vi kunde få tag i den. De sista dagarna krånglade vår motor och vi kunde inte fiska, men de andra fartygen gjorde stora fångster.

Vädret däruppe var ytterst växlande, men den här gången fick vi en orkan på oss så att vi måste ligga i lä under land, och ändå var det hemskt så länge det varade. På den norska meteorologstationen, som vi besökte ibland, mätte man vindstyrkan till mellan 40 och 50 sekundmeter. De stora radiomasterna blåste av. Ett pumphus, som uppförts för att lämna vatten till fartygen, blåste bort tillsammans med de maskiner som fanns däri. En jeep med garage försvann och hamnade i en intilliggande sjö, och ändock låg byggnaderna inte högre än 50 meter över havet på en plåtå.

Så fortsatte missödena för oss. Den 14 september stannade motorn då vi skulle dra våra garn och det var omöjligt att starta igen. **Gefion** drog oss till land och där hjälpte **Messina** att få tryckluft till starten, men motorn krånglade gång på gång. Så skulle vi ut igen, men det blev stopp, och vinden friskade. **Ryvarden** skulle försöka bogsera oss, men trossen sprang och vi hade inget annat val än att sätta segel och segla.

På land vågade vi inte söka oss, utan länsade undan den nordvästliga vinden. Besättningen hade aldrig varit med ett segelfartyg så det var en ny erfarenhet för dem, och det är inte så lätt att segla om man inte gjort det förut. Vi hade lätt last och det gick undan med 6 till 7 knop. Så småningom blev det stiltje och det var inte mycket bättre, ty sjön gick hög och skutan slingrade så att vi var rädda att riggen skulle gå över bord, eftersom **Dagny** inte gjorde styrfart.

Men så kom vinden igen och det så hårt att storseglet brast. Vi lyckades få det i däck och laget det provisoriskt, men så brast mellanstaget som håller stormasten. Som väl var hade vi möjligheter att laga det och masten som var ny för året höll tills det var klart.

Så seglade vi igen. Vi började närma oss norska kusten och sökte oss närmare land. Vi anropade en kuststation om hjälp men fick svar att deras båt var för liten för bogsera oss i det hårda vädret. De ville gärna komma ut till oss ändå om det gick.

Samtalet hade dock avlyssnats av en båt som kom från haffiske vid Hebriderna och den kom upp till oss. Visserligen hade den inte mer än



Dagny med full last intagen.

50 hk motor, men den kunde i alla fall ta en tross och gå före oss och så skulle vi hjälpa till med seglet.

Genom att fira ut en garnblåsa och i den ett tåg, fick vi över trossen till norrmannen, men så började det hällregna och blåsten tog i. Efter ett par timmar brast trossen och med hjälp av en ny garnblåsa fick vi åter förbindelse med fiskebåten. Då var vi mindre än en halv distansminut från land och klockan var nära ett på natten.

Platsen som vi kom till hette Måløy. Det var förresten där det stora norska trålfisket brukade gå om vintrarna. Där fick vi motorn omsedd. Alla kannringarna hade bekat fast, så troligen hade vi fått med oss olämplig smörjolja. När detta var klart startade motorn och vi kom hem utan vidare äventyr. Givetvis kunde fångsten ha blivit större den resan, men vi var alla nöjda att ha kommit från äventyret. Det kunde lätt blivit slutet för både fartyg, last och besättning."

Satt på grund och bärgad

Den 23 maj 1948 var olyckan framme. **Dagny** var då på resa med sill från Göteborg till Kiel då hon 4 sjömil NO Kiels fyrskepp stötte ihop med ett vrak och sprang läck. John Berndtsson, som låg och vilade sig i sin hytt, sprang raskt upp och styrde fartyget in mot grundare vatten. Efter 1,5 timme sjönk **Dagny** på grunt vatten. Besättningen om fem man och en hund kunde oskadda ta sig över i livbåten som var dimensionerad för nio man. Den yngste mannen ombord tog med sig det käraaste han hade, madrassen och kudden!

Det var ont om mat i Tyskland och det dröjde inte länge förrän vrakplundrare kom till platsen. Man tog med sig av den

goda sillen och en kanaljé var så fräck att han sålde sillen på marknaden i Kiel. Honom var polisen och hämtade berättar John.

Dagny kunde bärgas bara efter någon vecka och hon bogserades till Skåne där hon iståndsattes och snart kom i fart igen.

I början av 1960-talet började skutorna säljas ut och ersättas med större fartyg köpta främst från Holland. **Dagny** höll ut och fraktade till och med 1967 års seglation. Då hade fraktpriserna sjunkit samtidigt som myndigheterna krävde en besättning om fem man. Det hade man nu rationaliserat ner till tre. Den sista fraktresan gick från Halmstad med trä till Schleswig och sedan från Lübeck till Göteborg med salt.

Redan i mars 1965 höll det på att sluta illa. **Dagny** låg då vinterupplagd i Nordvik då det frampå småtimmarna tog eld i henne. Tack vare att en mamma, som tagit upp sin baby för att amma, tittade ut och såg rök välla ut från fartyget, kunde brandkåren snabbt komma på plats och släcka. Skadorna begränsade sig till styrhytten som fick byggas ny på ett varv i Skärhamn.

Fritidsbåt

Sedan John och Aina Berndtsson gått iland började John vid Ängholmens fiskmottagning men fortsatte snart till Wallhamn. Aina började inom sjukvården. Men på somrarna använde de gärna sin **Dagny** på lustturer längs bohuskusten. Vartannat år gick man ner till Assens på Fyn där man tog upp båten på slip och målade. När paret blev äldre nöjde man sig med att gå till Hönö för torrsättning.



Under många år låg fartyget på Klädesholmen. Denna bild är tagen 1982.

Under den svåra septemberstormen 1969 slet sig **Dagny** från sina förtöjningar och kom på drift. John arbetade som kranförare i Wallhamn och man beställde taxi för att han snabbt skulle komma hem. Det var dyra minuter och till råga på allt hade träd brutits av och blockerat vägen vilket gjorde att man fick ta omvägar. När John väl var framme var det inte många meter till godo från att fartyget skulle slås sönder. Men i sista sekunden kunde John åter bärga sitt kära fartyg.

Under senare år har **Dagny** legat ute på Klädesholmen och varit en turistmagnet. Man har använt fartygets stora lastrum till fester av olika slag och på somrarna har det varit konstutställning och kaffeservering. Under en sommar kunde det komma över 5 000 besökare.

Det var därför inte konstigt att paret Berndtsson kontaktade Tjörns kommun för att få hjälp med att bevara fartyget. Men någon hjälp därifrån kom aldrig och sedan John Berndtsson fått en hjärtinfarkt klarade han inte längre av att underhålla fartyget på det noggranna sätt han gjort tidigare. En vinterdag 1995 sjönk **Dagny** vid sin tilläggsplats på Klädesholmen men kunde läns pumpas och komma flott samma dag.

Man försökte nu få någon som kunde bevara skutan. Man var därför glad när man kom i kontakt med en person från

Forsvik som var villig att ta över **Dagny** och sätta henne i stand. Men 'räddaren' fick kärlekskramp och han kom aldrig och hämtade sitt kap. Därför bogserades **Dagny** i början av december 2000 till Mossholmens Marina för att huggas upp. Masterna, vinscherna och motorn togs iland och styrhytten revs. Så långt hade man kommit när man gjorde halt sedan Hans-Christer Edborg i Stockholm tagit sig an räddningen av skutan. Stora planer finns. Det gäller bara att snabbt få in pengar. **Dagny** kan inte

ligga där hon nu gör utan måste flyttas. Måtte det bli till ett varv som kan ta hand om henne. En upprustning torde ligga på 8–10 miljoner kronor. Om man betänker att Regeringen betalar ut 85 miljoner för arbete som inte utförts vid Telia-affären, kunde en tiondel av detta belopp kunnat ha använts till att bevara en av Sveriges mest intressanta skutor. Men det kanske är olika konton?

Vad händer nu med Dagny?

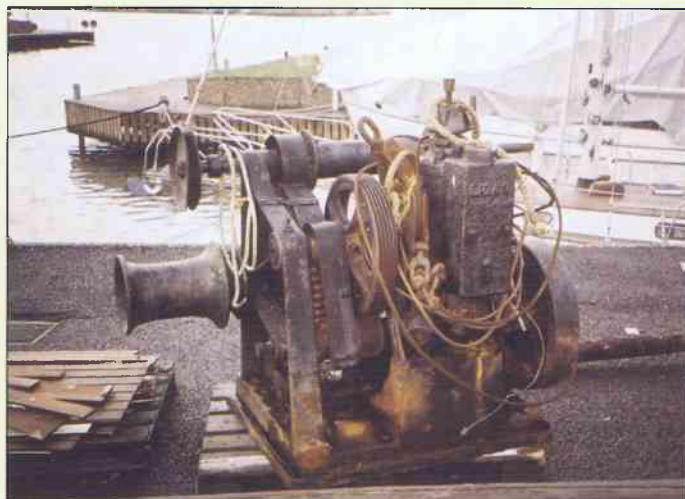
I skrivande stund ligger skutan var vid Mossholmens Marina vid Klädesholmen i oförändrat skick. Det finns starka krafter i Norrland som vill bevara henne. Det hastar att få bort skrovet från Mossholmen eftersom det ligger i vägen då alla vinterupplagda fritidsbåtar skall sjösättas. Kanske kan hon bogseras till Lödöse för att vinna tid för en restauration. Det vore fel att låta ett fartyg med sådan historia och med ett så kulturhistoriskt värde gå till spillo. ■



Skepparen på **Dagny** sedan 1942 på sin 85-årsdag den 14 september 2000.

Denna artikel har tillkommit genom en rad intervjuer. Personliga intervjuer har gjorts med Erik Persson, Lödöse; Stig Hansén, Koster; Bror Oscarsson, Hälleviksstrand; Aina och John Berndtsson, Klädesholmen samt Hans-Christer Edborg, Stockholm.

Dagny utan sin forna glans



Bilderna tagna på Mossholmens Marina den 14 februari 2001 av Krister Bång.