





**Medlemstidning för Västra Kretsen av Klubb Maritim
Förening för fartygshistorisk forskning**

Utkommer med fyra nummer per år.
Årgång 30. Nummer 113 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 Länsumpen 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.

Redaktionellt

Vår uppmaning i förra numret att skriva några rader till Länsumpen har verkligen inte klingat ohörd. En mängd intressanta artiklar har kommit in och flera är på ingående. Det har gjort att vi utökat detta nummer med ytterligare åtta sidor vilket då innebär att det är sexton sidor mer än motsvarande nummer förra året.

Vi trycker numera alla sidor i färg vilket också är en stor fördel för oss som gör tidningen. Man kan göra lay-outen lite roligare på det sättet.

Allt det här kostar naturligtvis pengar. Vi har trots det tagit beslut om att hålla prenumerationsavgiften vid samma nivå som tidigare. Kanske har Du i stället någon slant över till ett frivilligt bidrag. Den kan Du i så fall lägga till när Du betalar årsavgiften för 2002. Inbetalningskortet kommer om några veckor.

Sedan förra numret har vi fått ytterligare ett hundratal nya prenumeranter och vi vill naturligtvis hälsa alla dessa nya hjärtligt välkomna. Vår förhoppning är att ni inte enbart skall bli läsare utan även skrivare i tidningen.

Nästa nummer av Länsumpen beräknas komma våra läsare tillhanda den 14 december så att julhelgen kan bli räddad med marin litteratur.

Redaktörerna

Innehåll

- | | | |
|----|--|---------------------|
| 3 | Något mer om "Villebåtarna" | Pauli Ohlsson |
| 6 | Ångfartyget Thys sista resa | Per-Olof Torwaldson |
| 8 | Haveri med lyckligt slut | Erik Hag |
| 16 | Båtarna Lundby | Bertil Söderberg |
| 18 | Till flydda tider återgår | Bertil Palm |
| 20 | Spökskeppet Gunell | Anders Olsson |
| 24 | Horisonten runt | red Jan Johansson |
| 28 | Klara Marie åter till sjöss | Krister Bång |
| 31 | Hjulångare i norra Bottenviken del 2 | Arne Sundström |
| 42 | Resa med förhinder | Krister Bång |
| 46 | Rune och hans söner | Lennart Bornmalm |

Omslagsbilden: *Vieille Montagne IV* har passerat Forsvikskanalen och man har blåst för Bilströmmen. En ur besättningen följer med på land för att ta emot svängändan, som kommer att behövas för att klara den skarpa kröken. Några bogpropellrar fanns inte på de här båtarna. Foto 1949 Pauli Ohlsson.

**Manusdag för nästa nummer, som utkommer
14 december, är den 26 oktober 2001.**

PANSARSKEPP

Edvin John Ericsson till Gustaf V



Ny bok !

Den av många efterlängta boken om svenska pansarskepp har nu utkommit.

Länsumpens flitige medarbetare Curt S Ohlsson har under nästan 50 års tid samlat in material till detta bokverk. Läs om dessa de största krigsfartygen i den svenska flottan. Det är nu över 50 år sedan det sista försvann. För Dig som värnar om vår historia är detta ett praktverk. Länsumpens läsare kommer över boken genom att sätta in 450 kronor på Länsumpens postgiro 81 57 68-7 så kommer boken hem med posten.

Pansarskepp av Per Insulander och Curt S Ohlsson, inbunden, 320 sidor, format 21x24 cm, rikt illustrerad.

När jag i förra numret av Länspumpen fick läsa Olle Gustafssons intressanta och väldokumenterade artikel om Gruvbolaget Vieille Montagne och dess fartyg kom en otrolig massa minnen uppdykande. Anledningen till detta var att min far, Oscar Ohlsson, var befälhavare på Vieille Montagne IV åren 1947–1959 och att jag hade förmånen att få följa med en rundresa varje sommar.

Nu kan man ju undra hur en skåning från det gamla fiskeläget och skutsamhället Lerberget utanför Höganäs kunde hamna som befälhavare på Göta kanal, men så här förhöll det sig. Min farfar, Petter Ohlsson, var under många år befälhavare på tvåmastskonaren **Zeus**, byggd i Sjötorp och redad av lotsen Pettersson i Motala. **Zeus** gjorde resor både på Göta kanal och på Norrland och inte minst på Danmark. Under vintrarna låg **Zeus** ofta upplagd i Viken i Skåne. När farfar gick iland 1919 övertog far befälet ombord men stannade



Några bilder från ångmaskinstiden VM IV har just lämnat Forsviks sluss och går sakta fram genom Forsvikskanalen. Inte är det mycket vatten vare sig under kölen eller vid sidorna. Året är 1949. Styrhytten är nu ljusmålad, men skorstenen är fortfarande helt svart och utan skorstensmärke.

Något mer om "Villebåtarna" och livet ombord

Text och foto Pauli Ohlsson

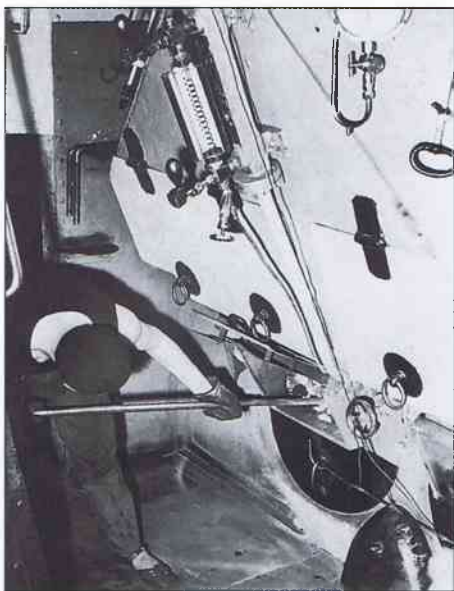
inte mer än ett år. Far ville nämligen att man skulle sätta in motor i skutan, men det gick inte rederiet med på, varför far sökte sig vidare till ångbåtarna. Efter en del olika anställningar kom han 1923 som befälhavare på m/f **Apollo** tillhörande Västerås-Torshälla Ångbåts AB. Åren 1927–1939 var han anställd i Rederi AB Mälaren-Göteborg i dess fartyg **Engelbrekt**, **Västmanland** och **Trollhättan**. Dessa fartyg samseglade med Rederi AB Göta Kanal i Göteborg och upprätthöll regelbunden trafik mellan Stockholm och Göteborg. **Engelbrekt** gick dessutom under flera år på traden Örebro-Göteborg. När lastbilarna 1939 tagit över det mesta av styckegodstrafiken, kunde inte trafiken fortsätta, utan rederiet trädde i likvidation. Under hela kriget blev det därefter tjänstgöring i tankbåtar tillhörande Bensintransport och Reuters Handels AB. Den epoken slutade med **BT V:s** sänkning i Stettin den 13 maj 1944 då fyra man omkom. Efter krigsslutet följde därefter anställning som styrman på s/s **Mira** från Helsingborg. Det blev flera resor med jordnötter från Gambiafloden i Afrika och

till Frankrike och likaså med espartogräs från Arzev till England, men 1947 gjorde man bl a en resa för Göthabolagets räkning från Göteborg till Belgien med styckegods

men också zinkmalm. VM IV med kapten Erik Andersson låg på utsidan och lossade zinken. Far och Erik Andersson kände varandra sedan många år på kanalen, och



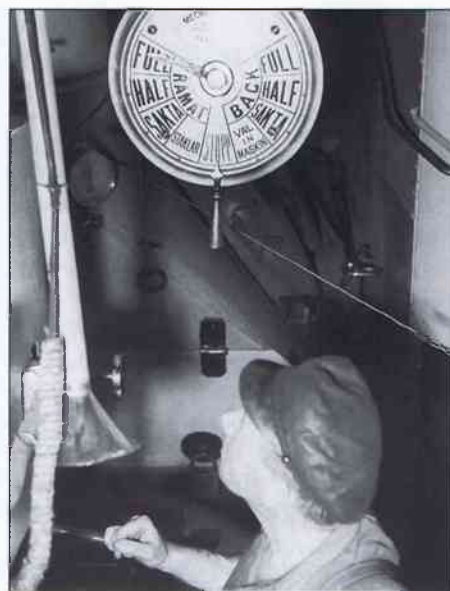
Här möts Ville Fyran och Trean i kanalen ovanför Sjötorp. Båda fartygen är ångdrivna. Året är troligen 1948. Skorstenen är helt svart utan märke, och styrhytt och navigationshytt är fortfarande brunmålad.



Andre eldaren spettar i fyren för att hålla stimmen på topp. Fyran hade märkligt nog endast ett fyrhål under pannan.



Interiör från bryggan med kapten Oscar Ohlsson vid maskintelegraferen.



Ville Fyrans maskinrum under ångmaskinstiden. Maskinisten Eilert Carlsson står beredd till manöver, och sådana blev det många under passage genom broar och slussar, innan det i Göteborg eller Åmmeberg signalerades väl i maskin vid resans slut.

far nämnde, att han var trött på att segla ute. När några månader senare Erik Andersson blev inspektör för bolagets anläggningar i Göteborg blev befälhavareplatsen på VM IV ledig och far erbjöds tjänsten. Han tackade ja, och på den vägen blev det i tolv år.

Enligt far var VM IV en mycket trivsamt båt och den i särklass bästa sjöbåten av kanalbåtarna han seglat i. Det skulle blåsa bra mycket för att de inte lastade skulle kunna gå ut från Sjötorp. Hon hade ju barlasttankar under hela rummet, vilket gjorde att malmasten kom högre upp med påföljd att hon blev bättre i sjön. Sämre var det att tomta gå ut från Vänersborg i hårt väder.

På ångmaskinstiden kunde det hända att hon inte orkade fram utan rent av vände.

Nu skall man kanske inte skylla allt på Thorskogsmaskinen med sina 120 hk. Maskinisten, Eilert Carlsson, var mycket rädd om sin maskin och tog aldrig ut full effekt. Eilert hade efterträtt sin far som maskinist på VM IV och ångmaskinen var hans ögonsten. Jag minns, att han hade en grov ståltråd böjd i rät vinkel i ena ändan, som passade in i ett hål i stången för ångpådraget. Ståltrådens längd visade hur mycket ångpådraget skulle vara öppet vid full fart, sedan fick det vara vilket väder det ville.

När ångmaskinen 1952 byttes ut mot en

tre cylindrig June Munktell motor på 225 hk upplevdes det nog inte enbart positivt av dem, som i alla år lyssnat till ångmaskinens tysta gång. Det tog sin tid innan man vände sig vid den höga ljudnivån. Maskinist Eilert Carlsson hade ju ingen erfarenhet av motordrift, men som andre man i maskin anställdes en motorman Jansson från Sjötorp. Det behövdes ju fortfarande en man i maskin på varje vakt eftersom manövern inte flyttades upp till bryggan i samband med maskinbytet. De två förnämliga maskintelegraferna tillverkade i Glasgow fick alltså bli kvar under hela den svenska tiden. Huruvida de togs bort under sandfartstiden i Finland eller senare blev stulna, vet jag inte, men i maj 1998 fanns de inte kvar.

Det var emellertid inte enbart nackdelar med bytet. Nu fanns det motorkraft tillräckligt – om man utnyttjade den. Det berättas att när garantimaskinisten från motorfabriken följde med från Sjötorp till Göteborg hade man en timme kortare gångtid över Väneren, men det blev snart återgång till vanlig fart. Detta resulterade ofta i att VM IV blev upphunnen och passerad på Vättern av VM II, som gått betydligt senare från Göteborg. Detta vållade nog en viss irritation på bryggan, men i maskin var mästern den som bestämde. Om det hela berodde på omtanke om motorn eller en önskan att hålla oljeförbrukningen nere, låter jag vara osagt. Hur som helst så finns tydligen motorn fortfarande kvar efter alla dessa år, och enligt Olle Knutsson i förvånansvärt gott skick. Det var starka grejor. Här behövdes inga





Skorstensmärket påmålas den nya skorstenen efter övergång till motordrift. Visst pryder märket sin plats.

motorbyten. Nu ska emellertid ingen tro att det rådde ovänskap mellan befälhavare och maskinist, så var det inte. De var de bästa vänner under alla år.

I en inspelning jag gjort berättar far om en episod, som inträffade något av de första åren efter att motorn installerats. Det hände vid ingång i en av slussarna i Trollhättan. Via maskintelegrafen hade signalerats stopp. Nu råkade motorn gå så sakta på tomgång, att den plötsligt vände, utan att maskinisten märkte något. När det därefter kom begäran om full back, och maskinisten ställde bladen för detta, blev det följaktligen full fram i stället. Detta kunde ju ha slutat illa, men som tur var fanns mässingstälroröret från bryggan till maskin kvar, och i sista stund kunde man via omställning av

bladen få backat upp i tid. Efter den episoden installerades indikering för propelleraxelns rotationsriktning.

Båtarnas utseende

VM-båtarna har alltid varit gråmålade och med den karakteristiska svarta randen. Från början var skorstenarna helt svarta och styrhytt, navigationshytt och maskinkapp dystert brunmålade. I slutet på 1940-talet började man på en av båtarna måla styrhytt och navigationshytt i ljus färg och snart följde de andra efter. I samband med att VM IV fick motor 1952 och därmed ny skorsten blev det också skorstensmärke på alla tre båtarna. Den ljusa färgen på överbyggnaden samt skorstensmärket höjde ju helhetsintrycket betydligt. Från bolagets sida var man alltid angelägen om att båtarna skulle hållas i ett elegant skick

Navigering

Olle Gustafsson nämner i sin artikel att båtarna hade sällsynt få haverier, och så var det. Trots att man i likhet med de flesta kanalbåtar vid den tiden saknade moderna hjälpmedel för navigation så gick det bra. Man fick klara sig med sjökort och kompass, men man hade också egna "kursböcker" där man i gott väder hade skrivit upp styrda kurser och tider mellan olika fyrar och prickar. På höstarna när tjockan låg tät över sjön Viken eller på andra ställen, kunde dessa nog vara bra att ta till. Kanalbåtar med radar var sällsynta på den tiden. Hårt väder på sjöarna var nog inte det värsta. Betydligt värre var det på nedgång i älven, om tjockan låg tät. Var det dessutom högt vattenstånd i Väneren blev det ökad vattentappning i Trollhättan med åtföljande kraftig ström i älvfåran. Då var det inte alltid lätt. En viktig orsak till att allt gick väl var förstås befälets och



Maskinrummet på VM IV sedan hon motoriserats 1952. Maskinisten Eilert Carlsson vid manövern. Vid sin hastiga bortgång 1963 hade han tjänstgjort 25 år på VM IV.

rorgångarnas mångåriga vana. De kunde sin trad. Kom de lastade och vattenståndet i Bergkanalen var lågt, visste de precis var de skulle sakta ner helt för att undvika bottenkänning. Man var också noga med att rikta in båten väl vid passerandet av de smala brohålen i kanalen. Det var kanske inte alltid det lättaste med tom båt och kraftig vind på sidan, men man satte en ära i att inte mista några friholt.

Till slut: det gläder det mej mycket att se att nuvarande ägaren till "Villefyran" oförtrutet arbetar vidare på att återställa henne i ursprungligt skick, men det måste ju vara en övermäktig uppgift. Som en av de allra sista av sitt slag borde hon ju få bli bevarad för eftervärden. Man kan bara önska Roger Harju lycka till. ■



Vid seglationens slut i december 1959 dockade alla tre villebåtarna in i Sjötorp, någon av båtarna för klassning de andra för sedvanligt underhåll.



Kapten Oscar Ohlsson lämnar i december 1959 för sista gången VM IV vid 67 års ålder. Det blev hela 52 år till sjöss varav 12 som befälhavare i Vieille Montagne IV.

Ångfartyget Thys sista resa

Av Per-Olof Torwaldson

Den fjortonde december år 1897, på eftermiddagen, störtades den sista vagnslasten kol genom kolrännan ner i det aktra lastrummet på den svenska ångaren **Thy** av Sundsvall. Ångaren låg i den nord-engelska hamnen Blyth och lastade kol för Malmö.

1:e styrman Gustaf Pettersson från Göteborg var nere på kajen för att kontrollera ångarens trim och han hade beordrat den sista vagnslasten till akterrummet.

I pannrummet var eldaren Arvid Olofsson från Sundsvall igång med att elda på under pannan för att få upp ångtrycket till den beräknade avgångstiden och en lämpare skyfflade fram kol från de fulla kolboxarna. I maskinrummet gick maskinisten Johan Nilsson från Stockholm och en donkeyman runt och fyllde på smörjolja och fett där det behövdes.

Befälhavaren Axel Cederström och mäk-laren satt i salongen akterut på poopen och gick igenom alla skeppspapper, konossement, mönstringsrullor m m. Cederström bad mäklaren att beställa lots till kl. 16 och att telegrafera beräknad ankomsttid till mäklaren i Malmö.

Skärstockarna hivades på plats och de nya tråluckorna lades på och täcktes med presenningar som säkrades med bommar. De gamla luckorna hade, tillsammans med gafflar, durkar, m m eldats upp under ballastresan från London till Blyth, då man hade råkat ut för dåligt väder och kolen tagit slut utanför Grimsby.

Jungman Wilthorn från Brunflo gick runt med spolslangen och spolade bort koldammet från sådana ställen där inte "sjöberg" skulle komma åt att sköta den saken.

Styrmannen på kajen kontrollerade att propellern var klar varefter maskinisten körde några varv med maskinen och kontrollerade att allt var i sin ordning.

Strax före kl 16 kom lotsen ombord. Befälhavaren och rorgångaren, matros Lindholm från Oxelösund, var tillsammans med lotsen på den öppna bryggan, 1:e styrman förde befäl på backen och 2:e styrman på poopen. Med hjälp av spring kom **Thy** klar från kajen och började resan nerför floden, ut mot Nordsjön.

Komna ut på öppet vatten lämnade lotsen **Thy** och kursen sattes mot Hanstholm på Jylland. För att spara på ångan som gick åt till styrmaskinen övergick man till handstyrning.

Det blåste en frisk SV bris, himlen var mulen och **Thy** satte en del i dyningen.

Släploggen visade en fart av 8 knop.

Strax efter midnatt varskodde vakt-havande styrman befälhavaren om att det var stjärnklart.

Han kom upp på bryggan och med hjälp av polstjärnan kontrollerade han och styrmannen kompassen.

Den 15 december var det mulet hela dagen, vind och sjö hade ökat något så att sjön bröt över backen. På grund av detta kunde inte utkiken uppehålla sig där utan han fick hålla till på bryggan under resten av resan.

Även den 16:e var det mulet och tidvis regndis varför inga observationer kunde göras och navigeringen fick ske med "död räkning".

Kl 19 den 16:e skulle man enligt besticken befinna sig ca 30 distansminuter från Lodbjergs fyr, söder om Hanstholm, varför maskinen stoppades och lodning företogs. Djupet visade sig vara 13 famnar och botten bestod av spräcklig sand. Detta överensstämde med kortet ca 12 minuter nordligare än den beräknade positionen. Kursen ändrades därför från O 1/2 N till N 3/4 O magnetisk. När man beräknades ha gått 10 distansminuter på den nya kursen stoppades maskinen åter för lodning kl 21. Djupet var nu 29 famnar och med samma botten som tidigare. Vädet var disigt och någon dansk fyr kunde man inte se. Kursen sattes nu till ONO magnetisk och kl 4 den 17 december, efter en beräknad tillryggalagd distans av 47 distansminuter, stoppades åter för lodning. Nu var djupet 43 famnar men man fick inget bottenprov.

Kursen ändrades till OtN mot, som man trodde, grundare vatten för att man efter ytterligare tillryggalagda 14 distansminuter lättare skulle kunna kontrollera fartygets position. Denna distans beräknades man uppnå kl 6 på morgonen.

Strax före kl 6 rapporterade vakthavande 1:e styrman att det syntes som bränningar för över. Befälhavaren, som befann sig i navigationshytten, skyndade sig upp på bryggan och beordrade stopp i maskinen och omedelbart därefter full back Detta var dock för sent och fartyget törnade på grund och blev efter några vridningar stående fast.

Rundpejlingar visade att förrummet var vattenfyllt och maskinist Jansson rappor-

terade att både maskin- och pannrum fylldes med vatten ganska fort och att såväl panna som cylindrar hade lättat sig vid grundstötningen. För att sänka trycket i ångpannan öppnade maskinisten säkerhetsventilen så att ångan rusade ut genom ångröret på skorstenen.

Kapten Cederström bedömde att man måste överge fartyget varför livbåtarna gjordes klara och försågs med åtkomlig proviant varefter de sjösattes. Förskeppet, som tydligen gått över grundet, låg djupt i vattnet och sjön bröt mot däckshuset och spolade bort sjökort m m från navigationshytten.

Några besättningsmän lyckades rädda en del tillhörigheter och dessa lastades i livbåtarna, tillsammans med åtkomliga skeppspapper, varefter besättningen gick i båtarna då befälhavaren bedömde det som riskfyllt att vara kvar ombord. Trots att sjön bröt runt haveristen och över grunden runt omkring kunde evakueringen ske utan missöden.

Under natten och morgonen hade det varit regntjocka varför inga fyrar hade kunnat observerats men man förstod att fartyget kommit in mot den svenska kusten, men inte var någonstans.

I det rådande mörkret vågade man sig inte in mot land utan båtarna låg kvar strax väster om haveristen.

Vid 8-tiden kom det ut båtar och folk från land varför befälhavaren återvände till fartyget för att det inte skulle vara manlöst. Livbåtarna med besättningen uppehöll sig i närheten.

Man fick nu klart för sig att **Thy** hade törnat på grundet Grönögat strax norr om Bovallstrand. Vid 9-tiden vägledades livbåtarna in till Bovallstrand av en fiskare och där kunde 1:e styrmannen skicka följande telegram till rederiet: "**Thy** förlist Sote-fjorden, Bohuslän, besättningen alla räddade".

Befälhavare och 2:e styrman stannade kvar ombord på haveristen men då sjön bröt över fartyget och läget var osäkert stannade man inte kvar över natten. Man lastade allt löst av värde, som man kunde ta med sig, i en fiskebåt och fördes med denna in till Bovallstrand. För detta fick fiskaren, som hette D. Berggren, en ersättning av kr 10:-.

Besättningens återstående personliga tillhörigheter i skansen kunde man inte komma åt då denna var vattenfylld.

Den 18:e, på morgonen, anlände Svitzers bärgningsångare **Helsingör** till haveriplatsen men kunde inget göra på grund av den inrullande dyningen som bröt runt haveristen. Den 19:e, på morgonen, kunde en båt med dykare komma intill haveristen och dykaren kunde undersöka dess ba-

bords sida. Styrbords sida var fortfarande oåtkomlig på grund av sjön.

Den 20:e hade sjön lagt sig så att **Helsingör** kunde komma intill haveristen. Även styrbords sida kunde nu dykarundersökas. Sugslangar från **Helsingörs** fasta pump fördes över till haveristens maskin- och pannrum och man startade propumpning. Trots den stora pumpkapaciteten, 1 200 ton vatten/tim, ändrades inte vattennivån nämnvärt i de fyllda rummen. I förrummet stod vattnet i nivå med utsidan och vattenytan rörde sig upp och ner, i takt med sjön på utsidan, vilket tydde på stora botten-skador. Dykarundersökningen visade också på stora hål och sprickor i den delen av förskeppet som var fritt från grundet och även svåråtkomliga skador i stb slag vid maskin- och pannrum. Akterskeppet var fritt från grundet och oskadat. Med hänsyn tagen till konstaterade och förmodade skador och då haveriplatsen var mycket utsatt för vind och sjö från SV över V till NV, de under årstiden förhärskande vindriktningarna, bedömdes utsikterna för bärgning som mycket små varför **Helsingör** lämnade haveriplatsen på eftermiddagen den 20:e och återvände till sin station.

Fjorton man av besättningen transporterades med båt av A. Hansson från Bovallstrand till Fjällbacka för ett pris av 40:- och därifrån med ångbåt till Strömstad där sjöförklaring hölls den 23 december.

Efter sjöförklaringen återvände kapten Cederström, och maskinist Jonsson till Bovallstrand där de inkvarterades på Ellen Hanssons pensionat i 21 resp. 16 dagar.

Vid sjöförklaringen hördes Kapten Cederström, 1:e styrman Pettersson, 1:e maskinist Jonsson, lättmatros Axel Lindholm, lättmatros Trygve Jentoft från Bergen, jungman Johan Wilthorn samt eldarna Arvid Olsson och Bror Ahlgren från Sundsvall.

Som orsak till förlisningen anförde befälhavaren den starka nordostliga strömsättningen, den döda räkningen, den disiga luften som omöjliggjorde observationer samt de missledande lodningarna. Han fritog sig och besättningen från allt ansvar för det inträffade.

En av de sakkunniga frågade honom om devieringen av kompassen. Denna hade företagits i Shields i februari men deviationstabellen och det använda sjökortet kunde ej uppvisas då de spolats överbord av sjön efter grundstötningen.

1:e styrman bekräftade befälhavarens uppgift samt påpekade att man skött navigeringen och besticken med största möjliga noggrannhet och att befälhavaren och den vakthavande styrmannen vid varje vaktbyte satt ut den beräknade positionen på kortet och att kursen var en rak linje över

Nordsjön, från Blyth mot Hanstholm.

En del av kollasten bärgades senare och fördes iland med pråmar och skrotfirman Wockatz i Göteborg bärgade skrot från vraket. En del skrot lades upp på berg-hällorna på Valölandet och dessa hållor kallades sedan för Wockatz håller. Vissa detaljer från vraket har med all säkerhet "tagits om hand" av folk i trakten. Bl a lär en capstan finnas vid ett f d båtbyggeri.

En stor del av lasten blev kvar på grundstötningssplatsen och mycket kol bärgades av folk från Bovallstrand varför området vid Grönögats Sörhälla kallas för Kolstöet.

I många av Bovallstrands stugor hade man god användning för kolet i långa tider. Det förvarades ofta i bingar som man byggt i sjöbodarna.

Thy hade under året under svensk flagg råkat ut för några mindre haverier, som hade anmälts till försäkringsbolaget, Norrlands Ångfartygs Assurans Förening i Härnösand.

I juli hade hon kolliderat med en pråm på Themsan med skador på pråmen för kr. 77 kronor och 24 öre. Den 3 juli hade hon haft en lättare grundstötning på utgående från Burntisland men inga skador kunde upptäckas utan torrsättning. Den 3 december ankom hon till Grimsby med kolbrist och hade då eldat upp brännbara inventarier för 1 157 kronor.

Thy byggdes av järn 1876 av E. Withy & Co. i West Hartlepool och fick namnet **Horsley**. Som så många andra järnångare

sålades hon under den rådande högkonjunkturen i mitten av 1890-talet till Sverige. Den 12 december 1896 övertogs hon av Carl Georg Wickberg och fick namnet **Thy** och med Sundsvall som hemort. Köpesumman var £4 000.

Enligt mätbrevet var **Thy** 74 m lång, 9,8 m bred och hade ett största djupgående av 5,2 m.

Hon mätte 1 299 brutto ton och 941 netto ton. Hon lastade ca 1 700 ton och var försedd med en compoundångmaskin om 120 nominella (ca 450 indikerade) hästkrafter.

Under svensk flagg användes **Thy** huvudsakligen för att frakta trävaror från Sundsvallsdistriktet till England och kol i retur till olika svenska hamnar.

Från början hade kapten Widmark varit befälhavare men i oktober övertogs befälet av kapten Cederström.

Under engelsk flagg och med namnet **Horsley** rapporterades fartyget år 1890 ha grundstött på sydöstra Gotland. ■

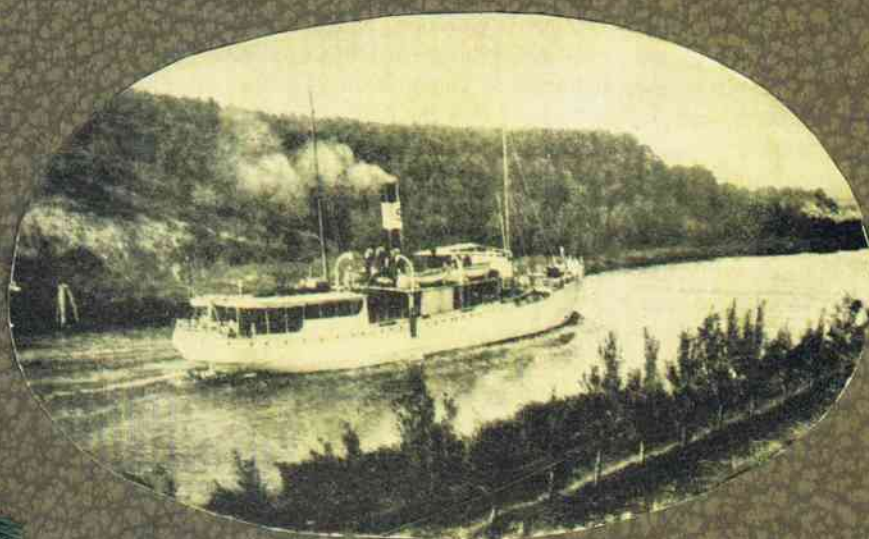
Sakuppgifterna som ligger till grund för denna berättelse har hämtats från befälhavarens journal, som han lämnat in till Strömstads rådhusrätt inför sjöförklaringen den 23 december 1897, samt från anteckningarna i rådhusrättens dombok. Från Norrlands Ångfartygs Assurans Förenings haveribok har bla uppgifterna om kostnaderna i samband med haverierna hämtats.

Dagny uppeldad



Den 22 maj tände folket på Mossholmens Marina eld på **Dagny**, vilket gjorde slut på den kulturhistoriskt intressanta skutan. Resterna av henne ligger på botten utanför piren på Mossholmen. Det vart Göte Björkdal som tog bilden på morgonen när han åkte in till Stenungsund, och när han återkom på kvällen fanns inget synligt kvar av **Dagny**. I sammanhanget kan nämnas att den 17 juli 2001 registrerades en ny ägare på **Dagny** enligt köpeavtal den 30 oktober 1999. För 1 krona överläts **Dagny** på Föreningen Skonaren **Dagny** av Nordvik, Fiskebäckskil. Företrädare för föreningen är Ove Kummel.

Bertil Söderberg



Fotografier

Haveri

– med lyckligt slut

Av Erik Hag

För någon tid sedan kom i min ägo, tillsammans med en del annat båtologiskt material, ett litet fotoalbum som vid närmare studium visade sig vara mycket intressant. Mycket text prydligt handskriven med vit tusch tillsammans med bilderna på mycket mörkt papper.

Det visade sig vara berättelsen om Sveabolagets passagerarångare Odins grundstötning i november 1925 och den efterföljande bärgningen sammanställd av C. Friberg, den person som från Sveabolaget ledde den lyckosamma bärgningen. Författaren avslutar sin berättelse, som är ställd till "Kommendören", vilket väl torde vara Sveabolagets dåvarande vd Hans Ericson, att inte kanske omedelbart läsa igenom boken utan spara den för "gamla dar". Om kommendören verkligen fick läsa det hela vet jag inte, men Läns pumpens läsare får i alla fall möjligheten så här 75 år sedan det hela sammanställdes.



Fartygets läge den 15 september 1925.

Emellertid dröjde det ej länge förrän samtal och känslor beträffande vindar och kyla voro bisaker och blevo dryftade endast en gång om dagen, när oro förefanns att Burviksfolket ej skulle kunna taga sig ut till oss för dagen.

Mången morgon trodde vi ej mycket på att få någon hjälp, men så, i ett nu, syntes bortåt Skallölandet liksom små svarta punkter i en lång rad i snön, och punkterna blevo större och växte till folk och ett, tu, tre voro ett tjugotal svetttdrypande skidåkare längs vår sida, somliga av dem med tunga packningar på ryggen (förnödenheter till oss). En stund efter skidåkarne kommo hästarne när bruk fanns för dem. Sedan folk och djur fått blåsa ut ett tag och morgonpannkaksbiten respektive hötappen avklarats sattes arbetet i gång och alltid gick detta "för fullt".

Redan två timmar efter vår ankomst var en av våra dykare i arbete under botten vid stora läckan i förskeppet och diverse förberedande arbeten greps genast igång med, undanskaffande av isen och snön ombord, uppmontering av motorer och pumpar, tillriggning av lossningsanordningar, där hästarne voro drifkraften, ordnande av sovplatserna ombord med koksgrötan och dess primitiva rörledning med mera. Bit för bit övervanns svårigheterna – hårt sattes mot hårt och Kommendörens råd – börja förifrån att täta och lossa – blev följt. Detta visade sig också vara klokt ty det ledde till att förskeppet kunde lyftas natten till den 26 februari och två dagar senare var fartyget flott i sin helhet. Slagsidan var dock kvar liksom ur en form av is hade fartyget skjutit upp från botten. Tätningsarbeten av fartygsbotten och borthuggning av det fyra fot tjocka isbältet under däck i maskinrummet fortsattes under dagarna men även

under natten arbetade tvänne man att få bort dessa isvallar på sidorna för att fortast möjligt lätta frestningen i sidorna och få fartyget på rätt köl. Och det stora ögonblicket kom kl 2 på natten. Snöstorm rådde och jag hängde över räckverket och tittade på båda Buvikspojarna, som med var sitt långt, vasst slaggspekt, i lä vid skenet av en lykta, högg is i rännan längs fartyget. Anledningen till att jag höll mig uppe var den, att jag hört en av pojkarna säga till den andre "en fot till och jag ger mig etc – etc – etc – att ho jett kumme rak". Och hon kom med ett brak och efter några smärre rullningar låg hon rak som ett ljus. De sovande rusade upp på däck, koksgrötan och rörledningar fingo i en hast riggas om och fartyget hade flyttat sig akteröver några famnar. Det rullade till och litet för stormen och glädjen var stor på efternatten ombord.



Läget i januari 1926.

(Läget 17 febr.)



väldsam högvatten
i förening med över
-50 C kyla varit
rädande under nå-
gra dagar före vår
ankomst och efter-
följdes av ett låg-
vatten med snöstorm
efter snöstorm under
tiden flottagnings-
arbetet pågick.

Emellertid dröjde det
ej länge förrän sam-
tal och känslor beträf-
fande vinder och kyla

voro bisaker och blevo dryftade endast
en gång om dagen, när oro förefanns
att Burviksfolket ej skulle kunna taga

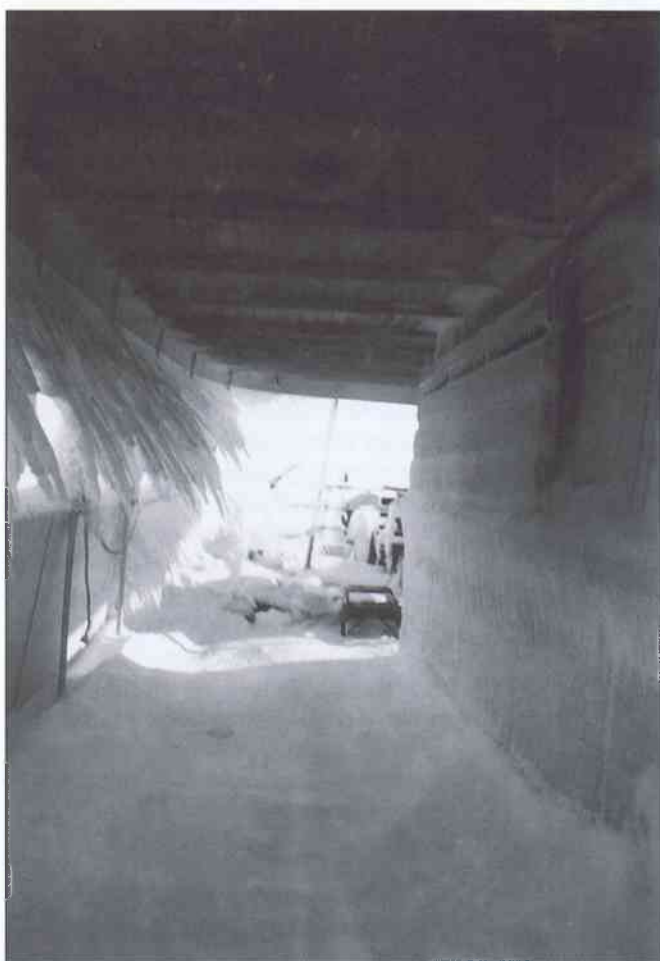
Båda bilderna: läget den 17 februari.



Första akten var slut, den andra (issåg-
ningen) kunde börja. Varje meter i vägläng-
den, som kunde sparas, betydde en vinst
och därför blev en mera sällsynt utprick-
ning över revet företagen. Dykarne släp-
ptes ned på sjöbotten försedda med stötar
motsvarande fartygets djupgående och
med dessa mättes djupet under isvalvet.
Upp till 10 tons stenblock måste medelst
taljor halas ur fartygets väg och allting gick
bra tills vattnet med en gång föll ut cirka 3
fot. Nya vägar måste tagas. Fartyget kom
ut i 7 fots packis, vilken oerhört både
fördrade och fördröjde framkomsten. Ej
blott det låga vattendjupet och isen hindra-
de oss. Snön på isen bidrog i sin mån att
försvåra och allehanda jordbruksredskap
måste tillgripas för arbetet med vanlig plog
måste snöskaren köras upp och med någon
slags gödselskopor aflägsnades sedan
snöns så att vår hemmagjorda issågare-
maskin kunde komma till användning.
Kom så litet hård vind yrde allt ihop igen.
Påskafton var emellertid fartyget förtöjt på
den bestämda platsen på västsidan av ön
och skrov och maskiner rustades för hem-
resan till Stockholm.



Avisning av däck.



Takisar under aktra soltaket.



Våra små hästar voro värda ett särskilt kapitel.



Även denna inrättning vore värd sitt särskilda kapitel av mera humoristiskt slag. Den blev konstruerad av tvenne livbåtslärar och med en presenning som provisoriskt tak.



Den egentillverkade issågningsmaskinen.



Problemen med isen och snön gjorde bärgningen tidsödande.



Rännan förde ut Odin till öppet vatten.



Tre av Buviksfolket, som voro med

folk till hjälp måste
också bergningen lyckas.
Att en och var gjort
sin plikt i detta ar-
bete är säkert, och vad
mig själv beträffar var
jag dessutom förvissad
om att en lyckligt ut-
förd bergning skulle
för Kommendören bety-
da en stor glädje och
just detta var nog
sporren för mitt ar-
bete.

Vördsamt
C. Friberg

P.S. Meningen med denna bilderbok är ej att den nu skulle läsas igenom utan läggas i någon gömma. När Kommendören på gamla dagar får syn på den då önskar jag att den läses för att ge en påminnelse om detta arbete och den man som ville visa sig värdig Kommendörens förtroende.

Tre av Buviksfolket som voro med. Fotografiet taget på hemvägen till Stockholm av författaren.

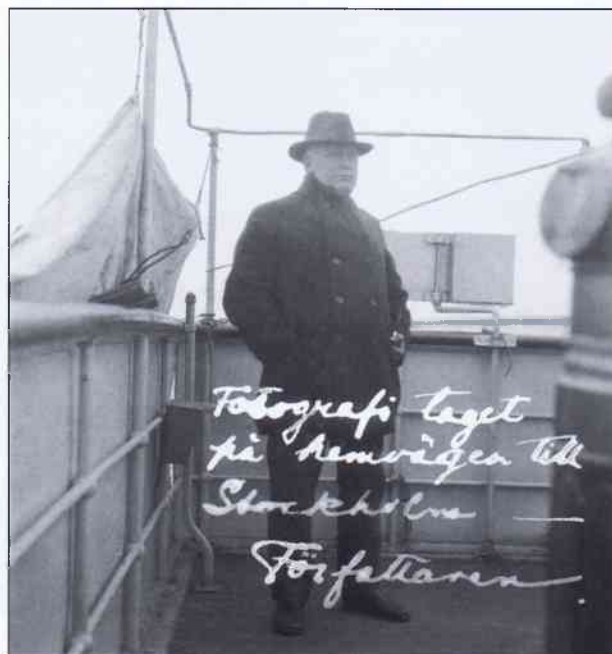
Efter en besvärlig hemresa anlände vi lyckligt till Finnboda den 5 juni och den 3 juli sattes fartyget i trafik, fint, vackert och starkt efter sina strapatser.

Innan jag avslutar min enkla berättelse vill jag uttala ett beröm åt styrman G. Nyström, min präktige energiske medhjälpare och åt Buviksfolket. Att beskriva detta folk i arbete, som jag känner, förmår jag ej. Hur svårt och hårt arbetet än var, alltid visades samma oförbrännerligt jemna, goda humör, aldrig maskades i arbetet. Det gavs ständigt allt vad deras kroppar orkade. Blev de våta, som hände rätt ofta, vred det sveltiga plagget ur och sattes på igen, en kaffeskvätt till uppvärmning, och i arbete igen som om ingenting hade hänt. Buviksborna tyckte, att vi voro någonting, som kunde ligga ombord och kantänka fröso för någon natt att börja med, men jemfört med dem voro vi ingenting. Och med ett sådant folk till hjälp måste också bergningen lyckas. Att en och var gjort sin plikt i detta arbete är säkert, och vad mig själv beträffar var jag dessutom förvissad om att en lyckligt utförd bergning skulle

för Kommendören betyda stor glädje och just detta var nog sporren för mitt arbete.

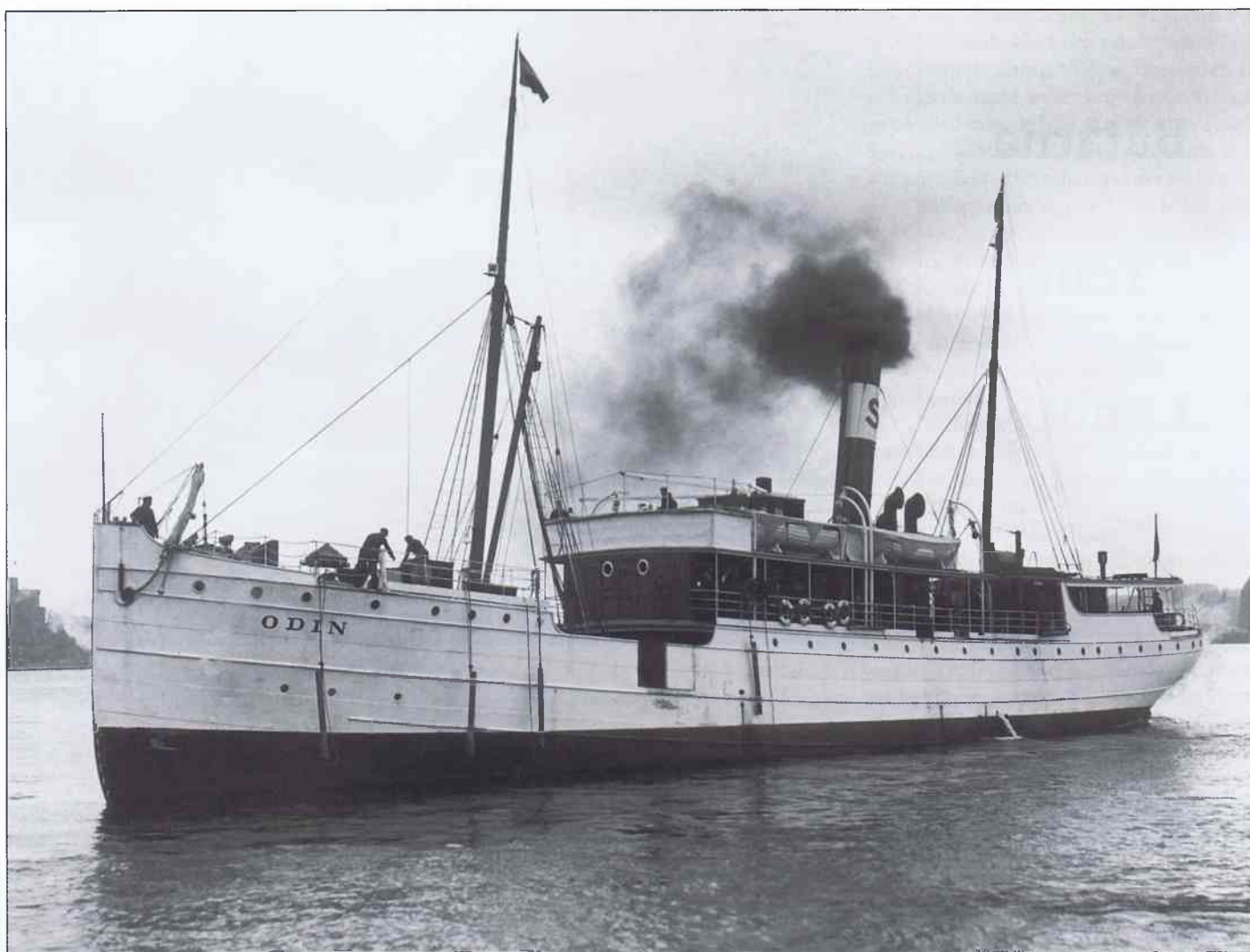
Vördsamt
C. Friberg

PS. Meningen med denna bilderbok är ej att den nu skulle läsas igenom utan läggas i någon gömma. När Kommendören på gamla dagar får syn på den, då önskar jag att den läses för att ge en påminnelse om detta arbete och den man som ville visa sig värdig Kommendörens förtroende.



Fotografi taget
på hemvägen till
Stockholm
Författaren

Författaren.



Odin i hemmahamnen Stockholm. Foto Erik Holmbergs samling i Sjöhistoriska museet.

Fartygets historia

Motala Verkstads Norrköpingsvarv levererar den 23 mars 1885 passagerångaren **Norra Finland** till Torneå Ångfartygs AB, Torneå. Förmodligen sysselsattes fartyget de första åren längs finska kusten men sedan Finska Ångfartygs AB kring årsskiftet 1891/92 köpt upp Torneå Ångfartygs AB och ett par andra rederier med liknande verksamhet, kom **Norra Finland** från början av 1892 in på linjen Stockholm–Finland–St Petersburg. Redan i juni samma år flyttad till Finland–Stettin via Reval, men sedan lämpligare tonnage satts in på linjen flyttades **Norra Finland** år 1906 till Stockholm–Riga i samsegling med Sveabolaget. FÅA försökte vid ett par tillfällen få Sveabolaget att ta över fartyget vilket resulterade i köpekontrakt den 18 mars 1909 då Sveabolaget köper den vid Finnboda liggande ångaren. Omdöpt till **Odin** fortsätter fartyget på linjen Stockholm–Riga. För samma linje bygger Sveabolaget ångaren **Heimdall** och **Odin** kommer till en början in på linjen Stockholm–Kalmar–Lübeck för att från 1922 i huvudsak segla mellan

Stockholm och norrländska hamnar. I den trafiken kommer så det olyckliga haveriet i november 1925, men sedan **Odin** bärgats och istandsatts kommer ångaren åter i trafik.

De kommande åren sysselsätter Sveabolaget ångaren på olika linjer. Efter kriget passar man på att sälja flera av de äldre fartygen och Sveabolaget säljer till A/S Det

Stavangerske Damskibsselskab de tre passagerångarna **Odin**, **Hyperion** och **Drottning Sophia**. Enligt det den 13 september 1945 utfärdade köpebrevet betalas för **Odin** 275 000 svenska kr. Som norsk omdöpt till **Ryfylke** med redan sex år senare säljer normännen fartyget till belgiska upphugare och hon anländer till Liege den 23 juni detta år på sista resan. ■

SÄLJES

Tidskrifter

Sveriges Flotta 1944 och 1948-1954 inb. 400 kr
Sveriges Flotta 1951-1968 500 kr
Svensk Sjöfartstidning 1960-1998 1000 kr
Länspumpen 1984-1992 800 kr
Länspumpen 1981-1987 500kr
Länspumpen 1996-1998 300kr
Båtologen 1982, 1984-1990, 1993 och 1997 100 kr per årgång

Böcker

Fiskar och fiske i Norden 2 band utg. 1942 500 kr
Lindholmens Varv 1945 häftad 300 kr
Lloyds Register 1974-75 300 kr
Lloyds Register 1969-70 300 kr
Transmarin Inb. 200 kr

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

Telefon: Tisdagkvällar 031-24 65 15 eller per brev.

Båtarna från Lundby

Av Bertil Söderberg



Viking II poserar för fotografen vid Skeppsbron, kanske i samband med att båten utbjöds till salu på vintern 1923. Observera den tillfälliga förtöjningstampen i skärgårdsbåtens pollare. Fotoarkivet Sjöfartsmuseet, Göteborg.

51. S/S Viking II

- Byggd: 1919 av stål.
- Dimensioner: 19,81 x 4,88 x 2,74.
- Dräktighet: Brt, ca 40.
- Maskin: En compoundångmaskin av varvets konstruktion om 240 ihk.

I mitten av 1910-talet var Rederi AB Svenska Lloyd i en stark utvidgningsfas. Man köpte in flera konkurrerande bolag, bl a Ångfartygs AB Göteborg-Manchester i november 1915, det välkända Ångfartygs AB Thule i januari 1916 och i februari samma år Ångfartygs AB Svithiod. Vid denna tidpunkt var det inte ovanligt att de större rederierna hade egna bogserbåtar för assistans åt sina ångare i Göteborgs hamn. Svenska Lloyd hade 1914 låtit bygga en bogserbåt på AB Lundby Mekaniska Verkstad, vilken givits namnet **Viking**.

Man ansåg sig vara i behov av ytterligare en bogserångare och 1918 lades en ny beställning hos Lundby Mekaniska Verkstad, om byggandet av en bogserbåt i likhet med den år 1914 levererade **Viking**. Den 10 juni 1919 gled skrovet till nybygget ner i Göta Älv och förhalades till utrustningskajen. Mot slutet av året tog Svenska Lloyd emot sin nybyggda bogserångare som vid dopet fått namnet **Viking II**. Nyförvärvet var avsevärt mer påkostat än **Viking**, speciellt beträffande inredningen. Styrhytten var kombinerad med en rökhytt, vilken enligt dåtidens förhållanden

var mycket exklusivt inredd med bla buffelhud. Svenska Lloyds direktörer använde båten vid representationer och då skulle det vara elegans och lyx.

Såld till Norrland

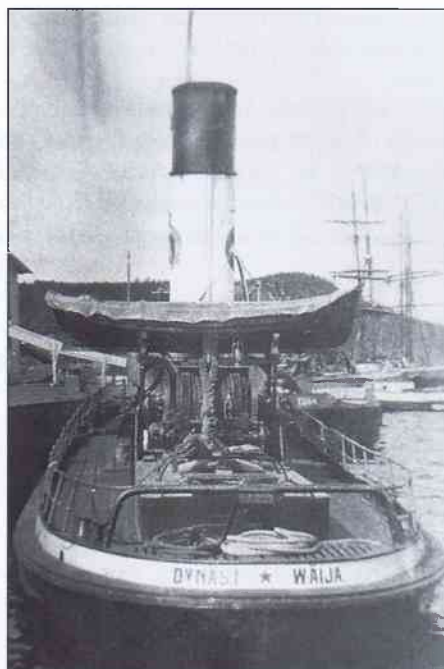
De enormt stigande fraktpriserna under första världskriget nådde sin kulmen i mitten av 1918 och föll sedan kraftigt under

hösten och vid krigets slut i november 1918 hade fraktraterna till stor del sjunkit till en förhållandevis låg nivå. Sjöfartskonjunkturen gick mot sämre tider och Svenska Lloyd var inte längre i behov av två egna bogserbåtar, varför **Viking II** 1923 utbjöds till försäljning.

I Länsumpen 1973:1 berättar Karl-Fredrik Källman om försäljningen:

”År 1923 hade **Viking II** legat blott tre månader i vattnet, så båten var så gott som ny när min fader köpte båten åt Dynäs AB i Väja. Det påstods att båten skulle ha kostat Svenska Lloyd en halv miljon kronor och jag kan upplysa, att den såldes med alla inventarier inklusive allt matsilver, porslin samt linne och glasserviser för 12 personer för blott 55 000 kronor.

Farten var 9 knop men kunde vid forcing pressas till 10. I förpiken fanns en sötvantentank på 7,5 kbm och aktertanken var på drygt 9 kbm. Beträffande förtanken så borttogs denna vid en omändring för utökande av köksutrymme och hytter. Den exklusivt inredda aktersalongen omändrades till skans för fyra personer. Båten hade en besättning på totalt sex personer plus en restuaratris. Maskineffekten var, enligt vad jag kan erinra mig, på 220 ihk, ångtrycket 8 kilo och pannan hade dubbla fyrar avsedda för koleldning. Båten, som vid försäljningen till Dynäs AB döptes om till **Dynäs I**, användes under sommar- och höstmånaderna för timmerbogsering från övre norrlandskusten ner till Ådalsdistriktet.



För timmerbogsering fick **Dynäs I** ett kraftigt spel monterat bakom skorstenen. Bild från författaren.



Trots att **Viking** lämnat marinen var hon kamouflagemålad i många år. Foto av Kerold Klang vid Liljeholmen 17 februari 1968.

Farten vid dessa timmertransporter var i regel 2,2 knop. Efter det att timmertransporterna upphört för säsongen började isbrytningen för att hålla sjöfarten igång vid industrin i Väja. Båten hade isbrytarstäv och var för sin storlek en mycket bra isbåt. **Dynäs I** fick assistera inkommande och utgående fartyg till fritt vatten eller till Härnösand, en sträcka på ca 25 distansminuter, som under svåra isförhållanden kunde ta upp till fem dygn i anspråk. De statliga isbrytarna fanns ju på den tiden ej att tillgå, vilket senare blev fallet.

Som ett litet kuriosum kan nämnas att Svenska Lloyd gav min far, som ju gjorde

denna affär, löfte att Svenska Lloyds skorstensmärke i fortsättningen skulle få vara kvar. Efter något år togs dock Lloydstjärnan bort och ersattes med ett D. Övriga av bolagets bogserbåtar fick också i samband därmed skorstensmärken efter att tidigare ha haft helt svarta skorstenar.

Anledningen att jag kunnat lämna dessa upplysningar är att jag varit mönstrad ombord i tre år, två år på däck och ett i maskin."

Under tretungad flagg och fritidsbåt

Efter sju år på norrlandskusten såldes **Dynäs I** 1930 till Marinförvaltningen med

placering vid Kustartilleriet i Vaxholm. Nu gråmålad **Dynäs I** och omdöptes till sitt ursprungliga namn **Viking**, dock utan **II**, och gjorde tjänst under krigsåren och ända in på 1960-talet. Några ångbogserare hade marinen då inte längre behov utav så **Viking** bjöds ut till salu och fann sin köpare i Alf Wiberg med hemort Stockholm. Han döpte om båten till **Sensimilian** och den låg vid Strandvägskajen inte långt från Djurgårdsbron. Här låg hon i maj 1967 och i februari 1968 vid Liljeholmen. Senare, förmodligen efter ägarbyte, plockades maskineriet ut och på sommaren 1968 såg hon bedrövlig ut utan skorsten och maskin, där hon låg förtöjd i vattnet på lätten med vitmålad reling. I samma skick låg hon därefter vid kaj på Liljeholmen, där hon lär ha legat länge.

År 1975 hette hon **Droog**, men vem som var ägare är för mig okänt. Efter ytterligare ägarbyte inköptes **Viking** av kanadensiske medborgaren D. Ruberto som 1986 sålde **Droog** till G.P. Lövbom i Stockholm, som gav den namnet **Nitton – Nitton**, syftande på byggnadsåret får man förmoda. Priset var 80 000 kronor.

Nu inregistrerades båten och erhöll signalen SMLZ och (Klubb Maritim nr. 14520). År 1994 blev partrederiet Niklas Lindberg, Stockholm ägare av båten och de gav henne åter namnet **Viking** med tilläget **av Stockholm**.

Inte är det mycket kvar av den en gång granna bogserångaren som Svenska Lloyd lät bygga för 82 år sedan. Jämför den första bilden med den sista och se skillnaden.

Källor:

Sjöfartsinspektionen, Bernt Fogelberg.

LP 1973:1, K.F. Källman.

Sjöfartsmuseet, Göteborg.

Fortsättning följer



Den 14 september 1993 tog Christer Samuelsson denna bild i östra Beckholmsdockan. Nu var namnet **Nitton-Nitton**.



Fem år senare 30 augusti 1998 såg hon ut så här och hade ändrat namn till **Viking**. Foto Christer Samuelsson.

Till flydda tider återgår . . .



*Österklint, S.S.A.-båt från Malmö, fotograferad i Trelleborg en vacker septembersöndag 1956, inkommen från Gotland med kalksten. Byggdes vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad 1917 som **Vesterby** till A. Johnson & Co, Stockholm. Kom till Malmö 1928 via Danmark och blev **Österklint**. Var malmöbo fram till 1959 då hon såldes till Finland och blev **Kaste**. Förliste i Rigabukten den 17 november 1964 som **Carola** av Borgå.*

Foto Bertil Palm



*Pol av Piraeus väntar på kanalpassage i Port Said i april 1964. Har haft hemort i både Göteborg och Stockholm. Byggdes 1952 som **Bellina** i Landskrona och blev 1954 **Zelma Salén**. Köptes 1963 av John Latsis och blev **Pol** och slutade sina dagar i Kaohsiung som **Apollo II** 1974.*



*Justus Waller på väg in till Port Said senhösten 1962. Byggdes till Rederi AB Castella i Göteborg 1954 vid Götaverken. Sålades till Grekland 1966 och fick då namnet **Aghios Haralampos**. Bytte 1970 namn till **Valais** och 1972 till **Ariege**, ägd av franska intressen. Köptes 1980 av Tsakos Shipping & Trading, Piraeus. Fick då sitt sista namn som blev **Captain Gregos**. Skrotades som sådan 1988 i Pakistan.*

. . . min tanke än så gärna



*Koala av Slite upplagd i Limhamn 1958. Byggdes 1926 i Köpenhamn som **Tercero** av Oslo. Kom 1947 till Hillerströms i Helsingborg med namnet **Milos**. Från Finland köptes hon 1954 som **Arabella** till Slite av Rederi AB Ankaret. Skrotad i Ystad 1961.*



*Fanny Hind, hemmahörande i Ingå, anländer Trelleborg från England för att lossa styckegods i en charter för Bratt 1966. Byggdes som **Gute** 1947 och gick under Gotlandsbolagets flagga, från detta år fram till 1966, i trafik mellan Stockholm och Visby. Bytte namn till **Oma** 1968 med hemort i Ekenäs och 1970 till **Kotka** med Helsingfors som hemort. Efter problem med huvudmaskinen ändrades hon 1973 till oregistrerad pråm, utan motor och överbyggnad och med namnet **Latja** påmålats i aktern.*



*Lefkipos av Piraeus byggdes 1936 i Sunderland som **Wearpool**. Blev svensk 1954 som **Adelsö**. Avgick Stockholm den 19 november 1964 som **Lefkipos** med grekisk flagg. På bilden, som är tagen i april 1966, är hon med knapp styrfart på väg in i Engelska kanalen. Bytte namn och ägare 1972 och seglade som **Dimitros** fram till hösten 1979 då hon skrotades i La Spezia.*



Sigrid från Eckerna (t v) och Gunell får nya Skandiamotorer insatta våren 1932 på Fridhems varv i Lysekil.

Spökskeppet Gunell

Av Anders Olsson

Ingen kategori människor i vårt land får så ofta se döden i vitögat som fiskare och sjömän, oftast utlämnade till vädrets olika makter som de har varit. Att kunna spå väder var därför ofta en livsavgörande kunskap. Men det var också viktigt att stå väl med andevärlden ombord, synlig såväl som osynlig. För det gällde verkligen att stå på god fot med de olika ombordvarande makterna för att lyckligt komma hem igen. De kunde vara goda krafter som tog väl hand om skeppet, såväl som onda som kunde bringa ond bråd död över besättningen. Till det förra slaget hörde tex skeppstomten (skeppsnissen) och till det senare klabautermannen.

Hos människan skapade det hela en ödmjuk tro på livet och det fick samtidigt ofta en ren religiös underton. Denna kristna anknytning kan tyckas stå i ett motsatsförhållande till folktron som i sig har många världsliga inslag. Många nitiska präster har också försökt utrota denna, som de tyckte, hedniska tro. Samtidigt som man tvingades till en kompromiss inför hotet att

annars se sin missionsgärning tillspillogiven. Eller som folklivsforskaren Ebbe Schön uttrycker sig i en tidningsintervju: "Kristendomen och folktron har alltid stått både i ett motsatsförhållande och i ett beroende". Därför var det också fullt naturligt för besättningen på **Gunell** att vända sig till den kyrkliga myndigheten när man så påtagligt råkade ut för de övernaturliga krafterna våren 1939.

Vi har tidigare nämnt att till de onda makterna hörde klabautermannen. Han har sitt ursprung i det lilla och snälla skeppsrået klaboutermanntje, men har genom århundradena ändrat skepnad till att bli en illvillig individ med onda avsikter. Han beskrivs som ett benrangel och som oftast kom ombord över bogen på natten, klafsande i sjöstövlar och sydväst. Om han visade sig, om så endast i form av blöta fotspår, förmodades fartyget förlisa. Denna beskrivning stämmer dock inte med de till synes välmenande varningar besättningen på **Gunell** fick, utan det hela pekar mera mot det andra andeväsendet, som kunde

finnas på fartyg: Skeppstomten.

Skeppstomten kom ombord i och med att kölen lades ut på stapelbädden. Sedan stannade han kvar tills fartyget förliste eller högs upp. Allt under förutsättning att man inte på något sätt misshagade honom så, att han vantrivdes och flyttade innan dess. Detta kunde tex ske genom en allmän misskötsel av skeppet. Skeppstomten månade om det och tog väl hand om fartyget. Såg till att lycka och välgång följde det över haven och han hade just förmågan att kunna varsla och varna för stundande tillbud.

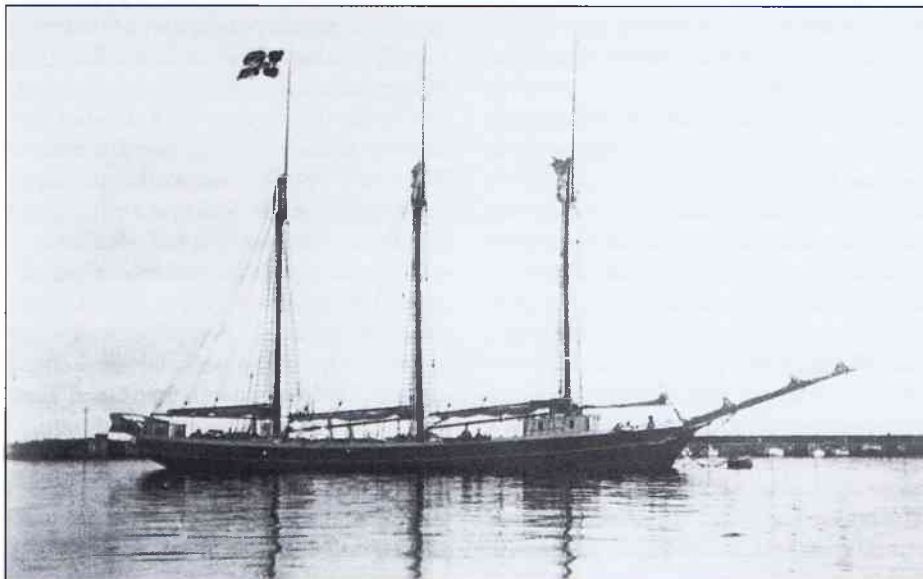
Var det då han som på olika sätt försökte förmedla kontakt med besättningen 1939? Eller vad var det annars för oförklarligt som de ombordvarande fick vara med om och så påtagligt upplevde och som grep djupt tag i besättningens innersta? Eller var de kanske allt sedan barnåren så starkt påverkade av tron på ett andeliv, med en underton av ödestro, att det hela på så sätt blev för dem en verklighet? Ja, vem vet? Läsaren får själv avgöra.

Byggd under krigskonjunktur

Innan vi går in på de olika händelserna och hur de drabbade besättningen, skall vi försöka beskriva själva fartyget. **Gunell** var en, för sin tid, typisk slättoppad tremastskonare. Byggd som seglare, men var sedan 1932 försedd med en tvåcylindrig Skandia-motor på 64 hk. Senare ombyggd till 100 hk. Hon byggdes av ek och fur 1919 vid Lilla Saltviks varv strax norr om Oskarshamn. Hon kostade 135 000 kr vid leveransen för Rederi AB Margareta i Oskarshamn. Det var en stor summa pengar, men fortfarande räckte goda konjunkturer på fraktmarknaden och det var de upptrissade krigspriserna som alltiämt gällde. Hon fick vid dopet namnet **Asynja**. (Asynjor var i den nordiska mytologin benämning på kvinnliga motsvarigheter till asarna.)

Observera att skansen (se fotot av **Gunell** efter kriget) stod på däck, med fockmasten ned genom skanstaket. I skansen fanns det fyra fasta kojor bordvarts med två och två över varandra. Tre man bodde där. Ingången var på akterkant med två halvdörrar av typ ladugårdsdörr. På akterkant var också byssan belägen, med en liten lucka in mot besättningsutrymmet, som maten langades in genom till däcksmanskapet. Genom denna lucka kom också värmen från bysse-spisen in till skansen vintertid. Befälet, skepparen och bästeman, bodde akterut och intog även sina måltider där.

Utanför, på skansens babordssida, stod den sedan så omtalade vattentanken av stålplåt som rymde fartygets färskvattenförråd på ca 1 000 liter. **Asynja** lastade ungefär 200 ton och gjorde sig känd som en mycket god seglare. God på kryss; att kryssa genom hela Stockholms skärgård var ingen konst med henne, (som en av besättningsmännen har berättat), även om hon en gång nekade i en vändning och gick iland och rev ner bogspröt och klyvarbom.



Gunell som Asynja av Vaddö. Ur Jan Johanssons samlingar.

Hon lär enligt hans berättelse ha gjort 35 sjömil enligt loggen på 3 timmar under kriget med en last briketter från Stettin till Sydsverige. "Då gick hon hela tiden med lästången i lä under vattnet och vi miste en stor del av däckslasten när sjöarna bröt över henne. Och vi seglade ifrån flera stimbåtar. Något som inte var så ovanligt, för lätt under segel var hon", fortsatte han mysande, men tillade "När vi seglade hårt läckte hon mycket och då var det till att pumpa".

Hon var 28,30 meter lång i däck. Hon hade en bredd av 7,27 meter och hade ett djupgående av 3,6 meter. Hennes bruttodräktighet var på 137,27 ton och nettot 99,47 ton. Hon hade Veritas klass. Hennes signalbokstäver var SIRM och hon fick registernummer 6158. Hon sattes genast i träfarten på England med porslinslara från Fowey som returlast.

Såld till Grundsund

Krigsboomen var snart över. Fraktsatserna rasade i botten och rederiet gick i konkurs. Hon kom 1922, för ett "reapris" på 30 000 kr, att säljas till ett partrederi på Vaddö, vid Kämpersvik, som hade Martin Olsson i spetsen.

Tiderna var fortsatt dåliga men hon kom ändå att segla (bokstavligen) för detta rederi i tio års tid fram till 1932. Hon såldes då till ett partrederi i Grundsund med Gustav Adolf Andersson som huvudredare. Man fick henne för endast 11 000 kr, men man gick genast till Fridhems varv i Lysekil där en ny Skandiamotor insattes. Hon fick även då en motordriven däcksvinsch. Detta gjorde att hon ändå blev rätt dyr för rederiet.

Samtidigt fick hon ett nytt namn, **Gunell**, som alltid uttalades med betoning på sista stavelsen. Varför namnet kom att skrivas så här har ej gått att få fram, men det väckte

ofta uppmärksamhet och många log och undrade om man inte kunde stava rätt på västkusten.

I alla tider har det ansetts betyda otur att byta namn på ett fartyg. Och en del funderade över om det inte var detta, som hade förargat havets makter så, att det var dessa som spökade för besättningen. Men hon hade ju ändå haft sitt nya namn i sju år och seglat lyckligt hela tiden, när det hela började, så...?

Redaren seglade själv från början skeppare på henne, men när vi är framme vid det märkliga Året 1939 så är det skeppare Karl Jonas Johansson, född 1914, från Grundsund som för befälet ombord. Bästeman var Olof Simon Jakobsson, Slätthulten kallad eftersom han kom från Slätthult vid Ellös, men bosatt i Grundsund. Han hade varit med året innan och kände väl till skutan. Han var äldst ombord, född 1908. Lättmatros kom Olof Algot Olofsson, född 1915, att bli. Som jungman mönstrade Jarl Svante Simonsson, född 1920. Yngst och kockjungman var Karl Julius Olsson, född 1921, från orten.

Efter vårustrustning under slutet av mars var man klar för att starta årets seglation. Ute på kontinenten började krigsmolnen hopa sig, men första resan skulle bli inom Sverige. På Bohus Malmön väntade en stenlast till Harnäs utanför Gävle. Sedan skulle det bli en trälast från Norrland. Den 30 mars 1939 gick man från Grundsund norrut, men först skulle man göra en instickare till Sjömanshuset i Lysekil, för att besättningen inför kaptenen och konsuln Frithiof Hjelmviks stränga och granskande blick bli godkända och få lov att sätta sina namn i rullan.

Samtidigt gick även en annan grund-sundsskuta, **Bohuslän**, ägd av "Damberg-arne" till Bohus Malmön för att också lasta sten till Harnäs. Dessa två skutor kom sedan att ha följe hela vägen runt Sverige till losseplatsen och kom senare att ligga efter varandra vid den långa, utstickande kajen där.

Mysterierna börjar

Redan första kvällen på Bohus Malmön började det mystiska hända. När man krupit till kojs för att få en natts sömn började det banka och slå. Allt från en obestämmd riktning. Ingenting onormalt i sig att det inte är helt tyst i en segelskuta med hög rigg. Alltid är det något fall eller block som rör sig i vinden och slår mot en mast eller något annat. Men detta var så kraftigt att skansfolket vaknade och gick ut på däck för att se om något hängde löst eller något onormalt rörde sig. Men ingenting kunde upptäckas. Besättningen gick åter till kojs och efter en stund upphörde det hela.

Efter att ha fått in full last gick man

Gunell efter kriget. Nedriggad, utan stänger och försedd med motor och styrhytt. Foto C.G. Nyström, arkiv Västra Kretsen, Göteborg.



söderut genom Hätterännan. Komna ned förbi Måseskär, när så frivakten skulle gå till kojs, började det överkliga åter hända. Ett våldsamt bankande och oväsen som hördes över hela skutan. Efter en stund upphörde det för att sedan vara tyst i en sex, sju timmar. Har vi fått en fripassagerare med oss, undrade man, men trots grundlig genomgång av fartyget, inklusive lastrummet, kunde ingenting onormalt upptäckas.

Det hela fortsatte så runt hela sydsverige. Ingen ombord fick någon riktig ro. När man så kommit fram till bestämmelseorten var man verkligen oroad över det mystiska som hände ombord. För det fanns absolut ingenting påtagligt eller något som hade en naturlig förklaring. Efter utlossning och åter en grundlig genomgång av fartyget, samlades man alla på kvällen akterut i kajutan för att prata om det hela. Man drack en kopp kaffe. Då började kaffekitteln helt plötsligt och oförklarligt att röra sig! Nu var man verkligen oroad. En kort andaktsstund lättade dock upp stämningen litet. Man beslöt också berätta för kamraterna på **Bohuslän** om vad som hände på **Gunell**.

Båda besättningarna samlades nu ombord på **Gunell**. Tillsammans hörde man nu åter bankningarna, som var så starka att de kunde uppfattas av kvällspromenerande skutskärsbor på kajen. Någon på **Bohuslän** föreslog att man skulle försöka fråga spöket (man kallade det nu så) vad det egentligen ville ha sagt.

På gammalt känt maner från andra sammanhang försökte man få fram spökets svar på besättningens frågor medelst besvarade knackningar. Därmed skulle man kanske kunna tyda meningen med det oförklarliga som hände ombord. "Sam-

talet" med spöket gick så till att man ställde en fråga och kom det då en bankning till svar tyddes det som ett "ja". Uteblev däremot svarsknackningen var det detsamma som ett nekande.

Ett illavarslande besked

Efter en sammanfattning av kvällens seans fick man fram att **Gunell** i juli månad skulle förlisa med man och allt. Skepparen Karl Jonas Johansson förklarade genast upprört att man omedelbart skulle gå hem och lägga upp **Gunell** för året! **Bohuslän** skulle också gå under, men här skulle besättningen räddas.

Nu var alla verkligen oroad. Närmast kunde de sägas vara helt skräddade över det förutbestämda öde som väntade deras skutor och deras besättningar. Man frågade varandra vad man skulle göra för att undgå detta grymma öde? För tänk om det hela ändå skulle slå in! Tankarna gick till de hemmavarande och alla kände sig mycket olustiga inombords.

För kustens folk har det alltid varit naturligt att söka skydd och trygghet inom kyrkans hägn när nöden och ängslan varit som störst. Innan kvällen var slut kom man därför fram till att man skulle ta kontakt med prästen på orten. På söndagen fick därför komminister T. Engström i Skutskär besök av två av besättningsmännen på **Gunell**, skepparen och bästemannen, som berättade hur det stod till ombord. Komminister Engström fick ett mycket gott och trovärdigt intryck av männen varför han genast lovade att komma ned till hamnen.

Samma dag hölls så ett gemensamt samtal med hela besättningen på **Gunell**, följt av en andaktsstund. Allt i avsikt att ingjuta förtröstan och livsmod i männen

ombord. Eftersom samtliga i besättningen hade gjort ett mycket vederhäftigt intryck på komminister Engström och han kunde märka en stark religiös läggning hos alla, lovade han återkomma och övernatta ombord.

Präst, polis och press mobiliseras

Komminister Engström höll sitt löfte och tillbringade, tillsammans med en civil polisman, en natt ombord. Dock utan att förmärka något ovanligt. På en direkt fråga från en journalist till Engström efteråt vad han egentligen trodde om hela historien, förklarade han att han från sin religiösa synpunkt ställt sig skeptisk och hade svårt att tro på det inträffade. Han ville dock samtidigt inte förneka att det kunde ligga något i underligheterna.

Nu hade tidningarna fått tag i historien och to m de stora drakarna i Stockholm hade journalister på plats, följt av stora mer eller mindre sanna artiklar om spökskeppet. Innan dessa gick i tryck, förstod man ombord att man måste underrätta dem där hemma, för att inte de skulle bli alldeles förskräckta när de fick läsa i tidningarna vad deras nära hade fått vara med om.

För redaren Gustav Andersson blev det hela extra bekymmersamt. Delvis för att fartyget kanske skulle bli liggande övergivet av besättningen i Harnäs eller komma i barlast hem för uppläggning. Därtill hade han kommit upp i åren och önskade avsluta sitt redarskap och sälja sin del i **Gunell**. Men att sälja ett fartyg som gick under beteckningen "spökskepp" skulle inte bli lätt. Han kom därför överens med besättningen om att man skulle säga till alla, som frågade, att man hittat lösningen till spöke-

rierna: Det låg nämligen en vedklamp nere i vattentanken och flöt. Det var den som hade slagit mot plåten och åstadkommit bankningarna när **Gunell** rörde sig!

Efter prästens besök ombord kände sig besättningen litet lugnare. Och man beslöt att försöka fortsätta seglationen. I Norrland väntade, som nämnts, en trälaster som skulle till Danmark. Men fortfarande var det mycket is kvar däruppe, varför man under tiden före islossningen skulle försöka få en annan last, kanske norrut. Man gick därför tillbaka till Stockholm och förtöjde vid Strandvägen.

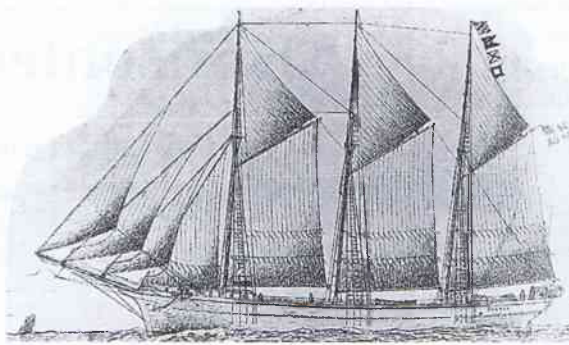
Ur askan i elden!

Men nu upptäckte man snart att man verkligen kommit ur askan i elden. Snart spreds ryktet att spökskeppet kommit till staden och det blev en allmän folkvandring ner till kajen. Reportrarna sprang nästan benen av sig för att ha fått en pangnyhet. Bohuslänningarna, vanligtvis vänliga och alltid tillmötesgående, blev nu helt förskräckta och blev som en tidning skrev "En föga sällskaplig besättning". En stor skylt med texten om att obehöriga ej ägde tillträde hjälpte föga.

Någon last blev det inte. Många andra skutor låg och väntade på att isen skulle släppa i norr och hade redan tagit de få laster som fanns åt det hållet. Men efter någon vecka med god värmelättade det snart beträffande isen i Bottenhavet. Man beslöt att åter vända norrut och försöka ta sig till lastageplatsen.

Spökerierna hade fortsatt, men hur det var, bortsett från dålig nattsömn hade man börjat vänja sig vid deras närvaro, även om nya märkligheter dök upp. Att tex inifrån stänga övre delen av skansdörren kunde ibland vara helt omöjligt för det var precis som om någon stod på utsidan och höll emot och ville in. Det var då som tanken dök upp på att det var den tidigare, förra året avlidne skeppskamraten som ville in. (Här avses troligen redarens son Gustav Adolf, död den 26 maj 1938 i en ålder av 24 år.)

Efteråt berättades det också om det underliga som fanns mellan dem som låg i de två upptagna kojerna över varandra. Den som låg överst minns mycket väl att när det hela började trodde jag det var han i underkojen som hade något ungdomsupptåg för sig och ville skoja. Så jag sträckte mig över kojanten för att ruska om honom. Samtidigt som jag tog tag i honom, upptäckte jag dock att han ärligt sov i sin djupaste sömn. Helt säkert! Men det underliga inträffade att bankningarna genast upphörde. Och efter det, om vi gått till kajs när det spökade, tog jag bara tag i honom så slutade det hela. Inget att undra över att man blev rädd.



Tillfällig lättnad – och så äntligen slut!

Under färden norrut samtalade besättningen sinsemellan vad det egentligen kunde vara för märkligheter som inträffade. Var det någonting som kommit ombord i Grundsund, som inte varit med tidigare? Någon kom då på att man fått med sig en begagnad dansk livboj som flutit iland bland skären. Kanske hade det varit någon som försökt att bärga sitt liv med den, men ändå omkommit? Kanske var det den nu döde mannen, som hade använt den, och nu försökte säga att han ville ha den tillbaka? Sagt och gjort. Livbojen kastades överbord i Ålands hav.

Det märkliga hände då. Genast upphörde spökerierna! Besättningen drog en lättnadens suck, som dock ej blev så långvarig. När man på nedresan med trälaster passerade ungefär samma område började åter bankningarna!

Man kom ändå lyckligt till Svendborg. Nu ville flera mönstra av. Man var fortsatt orolig för framtiden. Och aldrig fick man riktig ro och kunde sova ut. Men man hindrades dock av att man skrivit på för hela årets seglation. För man ändå hem skulle det bli detsamma som rymning! Så man fortsatte ändå, med nerverna på helspänn, flera resor över sommaren. Trots alla spökerier ombord.

Juli månad gick dock lyckligt utan någon befarad förlisning. Men det hela tog givetvis på nerverna på alla. Ingenting att förundra sig över med allt det ovissa omkring dem.

Den 31 juli blev man så bara fyra man kvar ombord då Jarl Simonsson ej orkade med pressen längre, utan måste mönstra av. Arbetet blev tyngre för de återstående, men nu var man mera samtränad vid segelsättning, bärgning etc. Alla sade också att det kanske inte var så länge till man kunde fortsätta med seglationen, för alla förstod att ett krig var nära förestående.

Nu när inte spådomen om undergången i juli inträffade och man hade kommit in i augusti skedde det nästan märkligaste av allt: Alla spökerierna upphörde precis som man vände en hand! Allt var åter normalt ombord som det skulle vara och alla kom

så småningom att dra en lättnadens suck när man vågade tro att det hela ändå var över. Fast alla var fortfarande lika undrande efteråt över vad de varit med om och som sedan kom att bli ett allmänt samtalsämne många år framåt.

Kriget kom så i augusti med en fruktansvärd förödelse i sitt spår, världen över. Ett krig som kom att kosta miljoner människors liv. För skonaren **Gunell** var det bara att försöka ta sig hem för att läggas upp och vänta på bättre tider.

Avmönstring för de återstående däcksmännen Olof Olofsson och Karl Julius Olsson blev det den 9 september och då fick de också sin inestående hyra utbetald. Skepparen Karl Jonas Johansson och bästemannen Simon Jakobsson stod fortfarande mönstrade ombord eftersom man litet naivt trodde att kriget kunde ju inte bli så långvarigt utan man skulle snart få komma ut och segla igen. Verkligheten blev ju tyvärr en annan och den 28 december gick även dessa formellt iland.

Epilog

Man kan så här sextio år efteråt vara mycket undrande över det som hände ombord på **Gunell** år 1939. Och man har full rätt att ställa sig frågande inför det hela. Men ett är dock helt oomtvistligt säkert: Besättningen var med om något. Men vad?

Litet kan sägas om **Gunells** vidare öde. Efter några års upplägg kom hon åter i fart under kriget. Nu blev det åter till att segla, då inget drivmedel till skandiamotorn stod att få.

Grundsund lämnade hon slutligen definitivt den 24 oktober 1946. Då köptes hon av Rederi AB Henny i Stockholm. Samma år råkade hon ut för ett större haveri och fick genomgå en omfattande reparation vintern 1946–1947. Hon blev då också nyklassad. I maj 1948 inköptes hon så av Cia Mar Gunell SA för 100 000 kr och fick panamaflagg. Bakom rederiet stod Arnold Lembra (estländare?) m fl. Dessa hade henne till den 11 juni 1957 då hon gick på grund cirka en sjömil ost Sandhammarens fyr och bröts sönder och blev vrak. Spökar hon där måntro? ■

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Sommarminnen

Båten som Egon Axelsson fotat på Källandsö (2001:2) är sannolikt en fd Gambrinus-båt som Münchens Bryggeri använde för transport av sina produkter till kunder i Stockholms skärgård.

Den tidens drickabackar – trälådor som rymde 25 respektive 50 flaskor – travades i lastutrymmet inombords, men också på fördäck och på däckshusets tak. På bilden ser man lejda ren som leder upp till taket. Där stod höga travar av de gröna Apotekarnes-lådorna blandade med bryggeriets egna bruna. Under heta somrardagar fick man pytsa vatten över flaskorna för att det inte skulle gå som på bröllopet i *Hemsöborna*.

Båten ser ut att vara i originalskick och är i så fall en klenod!

Om inredningen inte har ändrats står akter om styrhytten en 15–20 hk tändkulemotor och längst akterut finns det två mycket små hytter för skeppare och matros. Resten var lastutrymme.

I början av 1940-talet låg några av de här båtarna upplagda på land vid Bergshamra varv. De var till salu för 1500 kr/styck. Jag tror att Vätö-Jansson, han med skrotskutan Ina, köpte några av de här?

Lave Pettersson berättade skrönan om ölbåtsskepparen som inte hade hört av sig till bryggeriet på flera dagar. Båten hittades stående på grund och skepparen – med en halva öl i näven – meddelade att han hade för avsikt att dricka sig flott och detta kunde ta sin tid.

Lave själv, skeppare på A.F. Söderströms vattenbåt **Vattengrogg**, försäkrade att han för egen del aldrig sjunkit så djupt att han druckit av lasten.

–Sture Appelblom

Månfiskaren

I Olle Gustafssons intressanta artikel om gruvbolaget Vieille Montagnes fartyg i förra numret av Länspumpen berörs slutet (?) för **Vieille Montagne**, från 1977 **Vieille Montagne No 1**, sedermera **Sigrid** och senast **Månfiskaren** (reg-nr 2779). Upplyningsvis kan nämnas, att fartyget låg sjunket på östra sidan av Beckholmen när jag i februari 1987 besökte platsen och tog bifogade svartvita foto. I samband med upprensningen av stranden följande månad bärgades **Månfiskaren** och förflyttades till Svindersviken i Nacka där hon sjönk på nytt. Hon har återigen bärgats (okänt när) och står nu (som färgfotot visar) med sitt rostiga skrov vid stranden nedanför Ryssberget i Svindersviken mittemot Kvarnholmen.

Bernt Åhlund



Som nämnts i artikeln låg **Månfiskaren** sjunken vilket foton från Beckholmen den 2 november 1986 visar. Följande foton är från bärgningen av **Månfiskaren** den 15 mars 1987 vilket utfördes av fd Stockholms hamns **Pontonkran 16**. Hon transporterades sedan till Svindersviken där hon åter sjönk för att 14 år senare åter bärgas, denna gång av Stockholms Hamnars nuvarande pontonkran **Lodbrok**. På fotona från den 9 juni 2001 ses **Månfiskaren** i nuvarande skick efter bärgningen. Det finns väl vissa likheter med de bilder som visas efter bärgningen av **Freja av Fryken**, ett rostigt skrov. Samtal med personer på platsen sade att hon ska renoveras och bli café och restaurang om rätt sponsor dyker upp och betalar den dyrbara upprustningen.

Christer Samuelsson



Den sjunkna **Månfiskaren** vid Beckholmen den 22 februari 1987. Foto Bernt Ålund.



Stockholms hamns pontonkran **Pontonkran 6** i aktion den 15 mars 1987. Foto Christer Samuelsson.



Månfiskaren i Svindersviken den 7 juli i år. Foto Bernt Ålund.

Mera om 'Olles' skutor

Härmed kommer uppgifter om ytterligare ett av de segelfartyg som Olle Renck funnit i Lloyd's Register 1890/91 och som han vill veta mer om (Länspumpen 2001:1).

Det gäller barkskeppet **Atlantic** av Mariehamn som dock inte hängde med så länge som till 1890. Skutan var byggd i Söderhamn 1857 av furu på kravel av skeppsbyggmästaren Johan Törnberg för handelsbolaget Johan Brolin & Son på byggnadsorten. Befälhavare var J.C. Vanselow som var borgare i Kungsbacka. Han ersattes samma år av sjökaptenen Chr. Fredrik Hjärne i Söderhamn.

Atlantic var mått till 434,42

svåra läster och var 169 fot lång, 33,3 fot bred och hade ett djupgående av 21,1 fot, således ett tämligen stort segelfartyg.

Såld i februari 1858 genom ombud till grosshandelsbolaget Godenius & Co i Stockholm och var vid försäljningen liggande i London. Till ny befälhavare utsågs Johan Tarras i Stockholm vilken 1867 förvärvade 2/3-del i fartyget.

Grundstötte den 11 april 1870 vid Bahia Honda på resa Black River (på Jamaica) till Falmouth för order med färgträ, men flottogs sedan omkring 100 ton av lasten lämpats överbord. Kondemnerades 1882 i Stockholm men såldes året därpå till Mariehamn, byggdes om och

sattes åter i fart. Ägare under ålandstiden var skeppsredaren N. Sittkoff, som också hade förvärvat en annan svenskbyggd bark med namnet **Augusta** som byggts om 1872 och var av ungefär samma storlek som **Atlantic**.

På resa Luleå-London med trä under befäl av N. Nordström och med 15 mans besättning sprang **Atlantic** läck vid Gotska Sandön i juli 1887 under stark storm och tjocka och kunde trots oavbruten pumpning inte hållas läns. Hon inkom på morgonen den 9 juli till Fårösund i nödhamn.

Sjöförhör hölls inför rådhusrätten i Visby den 13 juli och i samband med besiktningen

konstaterade besiktningsmännen att skutan var i sådant skick att hon för flera år sedan borde ha förbjudits att plöja haven och ansåg att hon var en av de sämsta som på mycket lång tid hade besökt gottländska hamnar. "När man ser ett sådant fartyg som detta, förefaller det sannerligen mer än underligt att det finns personer som vilja gå ombord i ett dylikt, med så gott som säker undergång för ögonen" heter det bland annat i rapporten.

Atlantic kondemnerades och vraket med löpande gods och tillbehör såldes i augusti samma år till J.M. Ekström på Fårö för 250 kr.

Bernt Ahlund

Glassbåt såld

Den 29 maj 2001 bogserades **Glassbåten** ut från Karlshamn för vidare färd till Halden i Norge. Affären kom hastigt på då en mäklare tittade på en annan båt men fastnade för **Glassbåten**. – Allt är till salu till rätt pris, lät ägaren Roger Karlsson i Karlshamn meddela.

Glassbåten har närmast blivit en institution i Karlshamn där hon legat i omkring 10 år. Hon byggdes ursprungligen som trälare hos Petters varv på Hälsö med namnet **Caprany** från Fotö.

År 1947 såldes hon till Donsö och därifrån 1953 till Bleket på Tjörn. Sex år senare kom hon till Rönnäng där man ändrade namnet till **Vasti**. Sedan blev det en lång period, 1963–1990, på Resö under namnet **Kragerö**. År 1990 köptes hon åter till Fotö med namnet **Ransy** och kondemnerades året därpå och blev 'upphugget på Smögen'. Verkligheten var en annan eftersom hon togs till Karlshamn där hon sedan dess tjänstgjort som **Glassbåten**.

Sven Sjöstrand



Glassbåten lämnar Karlshamn den 29 maj 2001. Foto Sven Sjöstrand.

Okända fiskebåtar

Det var några svåra båtar Tore Olsson hittat i sina gömmor (se Länspumpen 2001:2). SIN 152 har jag inte kunnat finna trots att jag gått genom listorna över fiskepass åren 1949–1973. Troligen är fotot taget före 1949. Det finns kanske någon i Simrishamn som kan ge besked om detta?

FG 36 är däremot **Fylgia** av Falkenberg. Men vilken?

Den äldsta byggdes redan 1908 i Landskrona som VG 25 **Fylgia** av Galtabäck. Ägare var då Gustaf Bengtsson. Hon hade en Lysekilsmotor på 10 hk. Hon såldes 1918 till Ernst Magnusson i Träslövsläge där hon fick behålla såväl namn som nummer. I juni 1920 fortsatte hon till K.J. Jonasson på Donsö där namnet blev **Lilly** och distriktsnumret GG 867. Den 18 oktober 1930 inköptes hon av Algot Ols-

son i Falkenberg som återgav fartyget namnet **Fylgia** och fick nummer FG 36. Var hon sedan blev av vet jag inte men sannolikt såldes hon 1940.

Ty i januari 1942 registrerades en annan FG 36 **Fylgia** av Falkenberg på Olof Wiktor Olsson därstädes. Detta fartyg var byggt 1926 i Höganäs som VG 179 **Fylgia** av Träslövsläge för Karl Börjesson. Hon var från början utrustad med en Avancemotor om 25 hk. Detta fartyg såldes 1940 och det var denna fiskebåt som 1942 registrerades med nummer 8504 i det svenska fartygsregistret. Hon var 10,63 meter lång och hade ett brutto av 13 ton. Hon såldes sedan 1943 till Halmstad och 1949 till Hallö i Blekinge. 1957 blev det så Senoren, 1960 Herrvik på Gotland och 1969 Kappelshamn. 1971 kom hon till Norrköping och blev lustfartyg och

ännu i Skeppslistan för 2001 hänger hon med ägd av Bertil Evert Ingemar Åström i Norrköping.

Men frågan kvarstår. Vilken av dessa båda **Fylgia** föreställer fotot? Personligen röstar jag på landskronabygget eftersom man kan se att det stått GG i seglet och det bör vara en påminnelse om tiden på Donsö.

Krister Bång



Tack för en bra tidskrift. Som trogen läsare blev jag glad när fotografiet från Falkenberg dök upp.

Jag kan berätta att bilden är tagen i Falkenberg under slutet av 1930-talet. Den närmaste båten heter **Fylgia** FG 36 från Stafsinge och kom tidigare från Donsö där den hette **Lilly**.

Personerna på bilden är från

fören räknat Oskar Karlsson (Celie Oskaar), Sven-Olof Olofsson, Torsten Larsson och Algot Olsson. Dold bakom lanternan är Johan Olsson. Ägare var bröderna Johan och Algot benämnda 'Losapojkarna'.

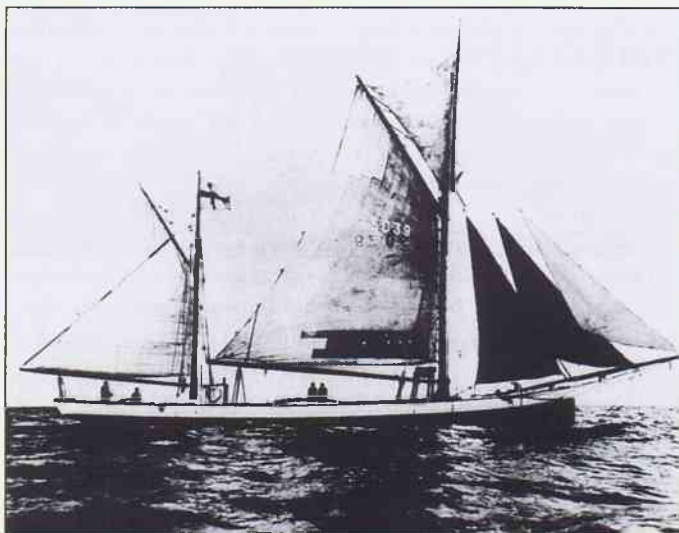
Fylgia såldes senare till Torekov där hon blev turbot till Hallands Väderö.

Bakom **Fylgia** ligger FG 86 **Göta** från Stafsinge. Ägare till denna båt var bröderna Karl och Albin Bengtsson, Hästhaven, Stafsinge.

Karl Bengtsson var uppsyningsman på Sveriges första livräddningsbåt **Anna Wallenberg**. Många av personerna på bilden bodde i husen runt livräddningsstationen och var tillika båtsmän på livräddningsbåten.

Insänt av
Johans dotter,

Wally Nyman, Falkenberg



En okänd kutter insänd av Lars-Inge Olofsson. Den enda ledtråden är väl att det går att läsa SD 39 i storseglet.

Vem identifierar?

Jag skulle vilja att någon identifierar dessa båda skutor. Skutan med propplast är troligen

någon Skåne-skuta. Fotot är taget på 1950-talet. Kuttern vet jag ingenting om.

Lars-Inge Olofsson



En vacker men okänd hundraelva med ordentlig däckslast.

Trålaren i Ekenäs

Från mitt sommarställe, fjärran från mitt fotoarkiv och andra kunskapskällor, vågar jag föreslå att Sven Sjöstrands "ex-trålare (?) vid Ekenäs" är någon av de små bunkerbåtar som byggdes för Svenska Essos räkning omkring 1930.

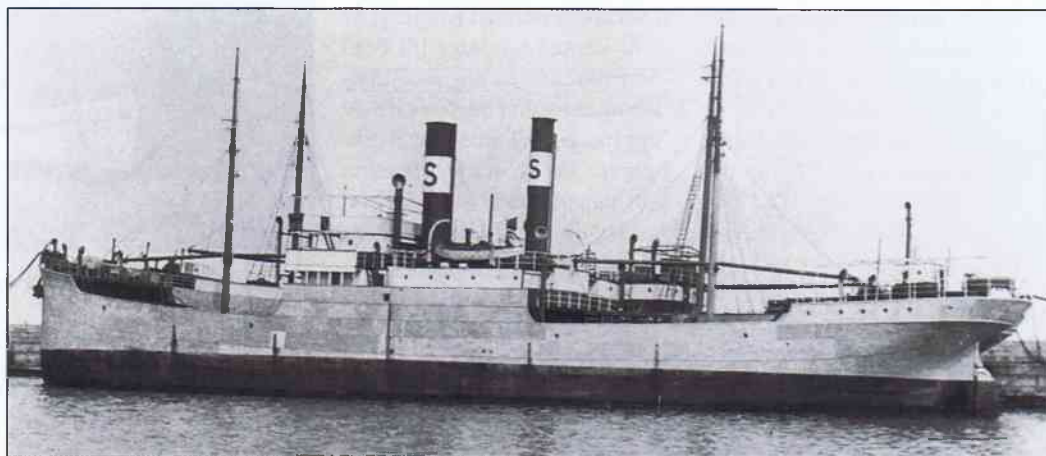
Olle Renck

Båten på bilden är ex KA 197 **Neptun**, tidigare hemmahörande på Sturkö i Karlskrona skärgård. Hon köptes från Hasslö, där hon legat ganska många år och genomgått en viss renovering med bland annat motorbyte.

Det var bröderna Alfred, Gustav och Karl-Erik Mårtensson, Sturkö som först köpte **Neptun** från Hasslö. Efter några år köptes hon av sturköbon Nils-Erik Nilsson. Sålades sedan vidare till Tom Holmström, fortfarande Sturkö, som hade **Neptun** några år och fiskade torsk och lax med garn.

Då Tom köpte en 42 fots plastbåt från Finland såldes **Neptun** till Ekenäs varv. Jag har inga uppgifter om årtal för de olika ägarbytena, men jag tror att det var under tidigt 1980-tal det började.

Paul Andersson, Sturkö



Två Sveaångare varav åtminstone den yttersta borde gå att känna igen?

Okänd Sveabåt

Kan någon identifiera denna Sveabåt åt mig?

Jan-Crister Hall

Vem berättar om Ingrid?

Jag var sommaren 1956 maskinist på bogseraren **Ingrid** från Örnköldsvik. Jag tror mig veta byggnads- och skrotningsår (1872/1984). Åren däremellan (112 st) önskar jag att någon kan berätta om. Båtens historia, olika ägare, olika maskiner med mera. Gärna med bild. När jag var ombord var hon utrustad med en Skandiamotor på 420 hk.

Tack för den fina tidningen som jag prenumererat på i 17 år.

Stig Arweson



Vem berättar?

Kan någon berätta om denna klinkbyggda trålare, KR 125

Erica av Källahamn, som jag fotograferade i Böda den 24 maj 2001?

Bo Andersson

Hei !

Jeg representerer en gammel sjømannsforening i Porsgrunn i Norge: Porsgrund og Omegns Sjømandsforening etablert i 1847. Foreningen er stadig på søken etter et foto av et bestemt fartyg:

D/s **Norønna** ca. 1000 tdw. bygget i stål/jern i Rostock ca 1880. Reder: Jørgen C. Knudsen i Porsgrunn.

Som medlem av Klubb Maritim og abonnent på Länspumpen forespør jeg dere om det kunne settes inn en etterlysning i Länspumpen. Jeg hadde også satt pris på om dere kunne gi meg noen tips hvor jeg ellers kunne søke f.eks. i tyske foreninger/bildearkiver etc.

På forhånd takk.

Hilsen

Jan-Bent Jacobsen

Livbåtsfråga

Jag undrar om det finns någon som kan berätta lite om min båts ursprung. Vad jag vet är att den från början var en Sivards Pontonlivbåt, och att den byggdes på Marstrands mek verkstad ca 1943 löa 7,0 bredd 2,6.

Mycket talar för att den sedan hamnade på Transoils tankmotorfartyg Nike, levererad 1939 av Götaverken, såldes till Rexbolaget 1955 med namn **Hasselö** och 1967 till Cypern under namnet **Hassel**.

Ca 1949 köpte tre kamrater i Kungsbacka varsin av dessa livbåtar och byggde om dem till fritidsbåtar. En av dem, **Ramona**, har jag nu mycken glädje av här i Stockholm.

Finns det någon som har en bild på **Nike**? Existerar Marstrands mek verkstad i någon form idag, kan det finnas ritningar etc ?

Till sist, ett stort tack till Curt S Ohlsson som hjälpt mig att identifiera båten.

*Svante Rosén, Råggatan 7,
118 59 Stockholm*

STOPPDAG
för manus till nästa
HORISONTEN RUNT
är den 26 oktober
2001

Från Vätterns horisont



Vi har inte hjärta att undanhålla läsarna dessa vackra foton av s/s Trafik i Hjo, insända av Stig Hedberg i Göteborg.

Redaktionen

Om Knutstorp Sparkling

I den trevliga artikeln om ångslupen **Svanen** i förra numret har det insmugit sig ett litet fel. Där står att vinet Knutstorp Sparkling kommer från Skåne. Vinet kommer från Småland och jag citerar det som finns på nätet: – Mitt i den mörka smålandsskogen öppnar sig landskapet runt Knutstorp med kul-

lar, sjö och ängar. Hit flyttade vingrossist Gustel Groms 1887 just för den fina naturens och luftens skull. Han gjorde den då anrika herrgården Knutstorp till sitt eget vinslott. Han satte fruktträd och vinbärsbuskar för att göra det som blev vinklassikern Knutstorp Sparkling.

Naturen runt Knutstorp är nu

klassat som ett av våra finaste naturvårdsområden. Ett stort antal mycket gamla ekar ger en speciell karaktär åt de fårbetade ängarna och hagarna.

Knutstorp ligger i närheten av Eksjö. Under sommaren visas slottet på lördagar.

Torsten Hagnéus

Klara Marie åter till sjöss

Av Krister Bång

Efter många år av renovering kunde den gamla clippern **Klara Marie** återinvigas vid festligheter i Skillinge hamn lördagen den 7 juli. Den som sett **Klara Marie** under de senaste trettio åren trodde knappast det var möjligt att återskapa detta fartyg i det fina skick som det befinner sig i idag.

Det känns skönt att kunna rapportera om ett fartyg där händelserna till slut blivit positiva trots rikliga tecken på det motsatta.

Klara Marie är dansk från början, byggd redan 1884. Hon är liten. Är bara 19 meter lång och lastar inte ens 100 ton. En sådan skuta borde ju vara utkonkurrerad för länge sedan. När hon inköptes till Sverige 1965 hade hon också varit upplagt i många år och räddningen den gången var kanske just att hon såldes hit. Men det var inte till en rofylld tillvaro. Nej, hon användes under några år till att frakta fiskavfall mellan Skåne och Bornholm. Därefter inköptes hon av en rik man på Österlen som under 25 år plöjde ner 800 000 kr i renovering på henne. Och efter hans död övertogs skutan av den ideella förening som så pietetsfullt sköter henne idag.

Byggmästare Beck

Klara Marie byggdes i Rönne på Bornholm 1883–1884. Byggmästare var Sören Mathias Beck. Dennes far drev ett varv i Rönne. Unge Beck blev som 15-åring utskickad till Kalmar varv för att lära sig skeppsbyggnad. Redan när han var 19 år ansåg han sig färdigutbildad och köpte sig ett eget varv i Bergkvara på smålandskusten. Där gifte han sig med Carolina Andersson. Under fyra år byggde han sex fartyg i Bergkvara. Det största var på 600 ton! Tala om ent-

reprenörskap! Sedan flyttade han hem till Rönne. Där byggde han bland annat **Klara Marie** som sjösattes den 5 februari 1884. Beställningspriset för skutan var 6 200 kronor. Hon fick fö sitt namn efter den förste skepparens dotter. År 1901 byggde Beck järnskutan **Karen** som sedermera kom till Sverige med namnen **Herman** och **Amazona**.

Pakket-fart

Clippern var avsedd att gå i den så kallade paket-farten mellan Rönne och Köpenhamn. Det innebar att hon måste vara snabb i förhållande till de mer lastdryga skutorna. **Klara Marie** gick alltså mest med styckegods. På resorna från Bornholm var det mycket stengods såsom klinkers och tegel. I Rönne fanns det gott om keramikfabriker. På hemvägen från huvudstaden var det förnödenheter av olika slag. **Klara Marie** gick den mesta tiden under sitt verksamma liv i denna fart. Ibland hände det att hon även gjorde resor till Polen eller Pommern.

Remarkabla händelser

Den 9 oktober 1903 var fartyget illa ute i en svår storm då det var på resa mellan Rönne och Köpenhamn. Focken och ett storsegel blåste över bord.

År 1920 deltog **Klara Marie** i en filmspelning av ett sjöslag utanför Rönne.

Den 11 maj 1942 kolliderade hon med fiskebåten **Lusina** av Hundested då hon var på resa mellan Swinemünde och Nexö. Lyckligtvis blev det inga större skador vid kollisionen.

Värre gick det i maj 1945. **Klara Marie** låg i Nexö när ryska bomber hemsökte staden. Skutan träffades och sjönk i hamnen. Hon bärgades dock och istandsattes av skeppsbyggmästare Magnus Larsen vid Nexö Værft. Samtidigt riggades hon om från skonert till galeas. Måhända var det då man flyttade stormasten en meter? Återkommer till detta.

Danska ägare

Fartyget byggdes för ett partrederi med skepparen Hans Madsen Kofoed i Rönne som företrädare. I juni 1905 tog skepparen Otto Marinus Plum över, i maj 1936 skepparen Charles Jörgen Andreas Clausen och i april 1938 skepparen Poul Jensen Dam. Alla bodde i Rönne. I januari 1939 fick hon sin siste danske ägare, skepparen Jörgen Peder Madsen. Denne bodde i Nexö men flyttade så småningom även han till Rönne.

Till Sverige

I februari 1965 köptes så **Klara Marie** till Skillinge av fiskhandlaren Sven Svensson. Priset var då 10 000 kronor. Han fiskeregistrerade skutan och hon fick nummer SIN 25. Hon användes att frakta fiskavfall till Bornholm där det användes som minkföda.

Efter några år upphörde man med denna fart och fartyget såldes i början av 1969 till lantbrukaren Birger Nilsson i Simris. Han hade tänkt sig att segla till varmare nejder men det blev aldrig så. Han började dock att renovera skutan. Han bytte flera bord i henne och lade även på ett nytt grandäck. Efter några år ruttnade dock detta och däckets fick läggas om, nu i teak. Alltefterstiden gick svalnade Birgers intresse för skutan. Han lade dock ner 800 000 kronor i renovering vilket gjorde att skutan var i bättre skick än den såg ut att vara.

Ideella krafter tar över

Birger Nilsson avled 1994. Alla hans tillhörigheter skulle säljas på auktion i Tome-lilla den 8 maj detta år. Då började förre



Klara Marie fotograferad under en segling utanför hemmahamnen. Foto Maria Almkvist.

ägaren, Sven Svensson, och Terje Reuter att agera för att få skutan kvar. Man sålde lottbrev i henne för 550 kronor/styck. Till dato har man sålt 606 stycken vilket inbringat cirka 350 000 kronor. Man vidtalade lantbrukaren Arne Tidala att åka till Tomelilla för att försöka köpa **Klara Marie**. När klubban föll hade Arne lyckats rädda skutan för 75 000 kronor. Dessutom hade han inköpt en begagnad Scania DT på 125 hk, helrenoverad hos Malte Måns i Linköping och i nyskick, samt ett backslag. För detta betalade man 2 500 kr. Så det var en mycket nöjd Arne Tidala som for hem. Han tittade ner till **Klara Marie** och kröp under presenningen. – Då först undrade jag vad jag gett mig in i.

*Klara Marie som SIN 25.
Foto Walter Nilsson 1971.*



När så fartyget var inhandlat bildade man Föreningen Partrederiet Klara Marie i Skillinge. Denna övertog fartyget den 31 maj 1994 och är fortfarande ägare.

Länspumpen besöker

Den 8 augusti besökte Länspumpens redaktion **Klara Marie** där vi sammanträffade med Arne Tidala, Percy Månsson och Maria Almkvist från den ideella föreningen. Vi låter dessa berätta:

– När vi tog över **Klara Marie** anlidade vi Gunnar Sahlé vid Fartygsinspektionen i Malmö för att besiktiga skutan. Vi var lite tveksamma till om det verkligen skulle gå att renovera henne. "Jag kan väl till och med tänka mig att sponsra er lite", sade han. Så tog han upp en ask tändstickor och sade: "Var så god. Jag kan kanske tänka mig att bistå med en dunk bensin också." Men när han sedan blev allvarlig igen tyckte han att vi skulle försöka.

Det första praktiska vi gjorde var att driva skrovet. Sedan fortsatte vi med spannten. Vi trodde att vi skulle behöva byta 30–40 spantstycken, men när arbetet var slutfört hade vi bytt 176!

Pengar fick vi genom att sälja lottbrev och genom sponsring. Hittills har vi lagt ner ungefär 2 miljoner kronor förutom den frivilliga arbetskraften. Lottbreven och sponsringen har under åren inbringat 900 000 kronor, bidrag från Landshövdingens fonden 125 000, mindre inkomster såsom lotterier och annat smått ca 200 000. Resten har vi lånat på bank.

Renoveringen har gått i samma takt som medel flutit in. Ibland har arbetet legat nere ett tag innan sponsorerna fyllt på igen. Dessutom har vi fått hjälp av AMS genom att få arbetshjälp därifrån av arbetslösa yrkesarbetare. Den sortens hjälp upphörde dock vid senaste årsskiftet.

Nu är fartyget brukbart. Skeppshandlaren i Skillinge, Leif Lundin, har sytt seglen efter gamla förebilder. Tyvärr fungerar inte

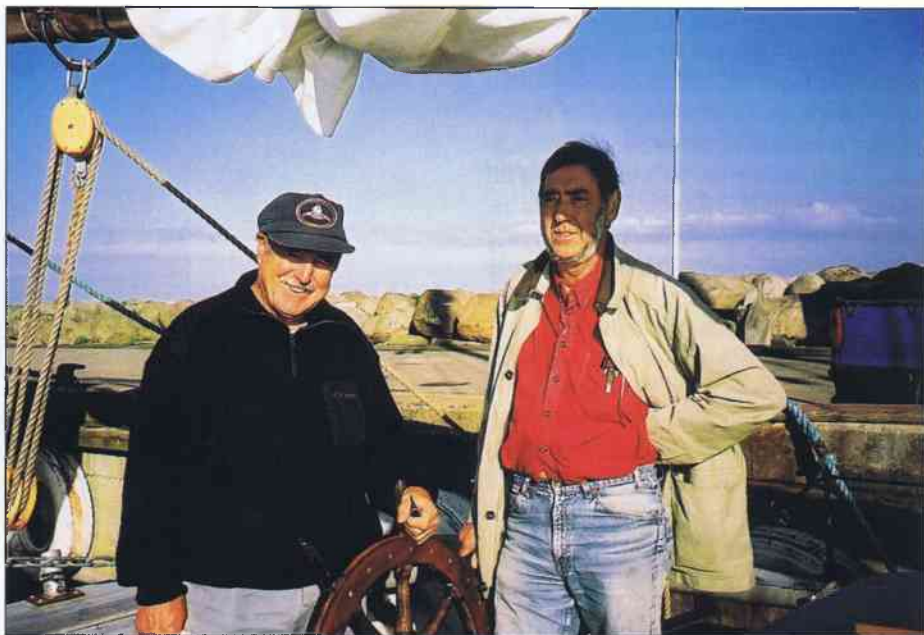


Klara Marie strax efter inköpet till Sverige. Foto Gunnar Ståhl den 1 mars 1965.

seglen riktigt ännu. Topparna är för klena så vi kan inte ha allt uppe. Problemet är att masten flyttats akterut en meter och det rubbar balansen. De nya seglen är syntetiska och de drar på ett helt annat sätt än de gamla bomullsseglen. De nya seglen är effektivare. Men vi arbetar med saken och vi skall nog finna lösningar på detta problem också. Trots att vi inte kan föra alla segel vi vill, kan hon komma upp i 8,5 knop, och det är inte dåligt.

Lastrummet har vi inrett som passage-rarutrymme. Här finns nu 14 bäddar, bysa, dusch och toalett. Tanken är att vi i framtiden skall tjäna ihop till underhållet genom att gå ut med turister och att låta företag hyra henne. Vi har ju en fördel i att fartyget inte är så stort och det gör att även många mindre företag kan ha sina möten ombord. Vi kommer inte att göra långseglingar utan skall för det mesta hålla oss omkring Skånes kuster.

Som ett positivt tecken ser vi diskussionerna om att bilda ett register för 'traditionsfartyg'. Då kan det bli så att det kan räcka med skeppare B för att föra fartyget. Det skulle innebära en stor lättnad för oss för då skulle vi få tillgång till ytterligare fem skeppare och minska slitaget på dem vi har idag.



Två av eldsjälarna bakom Klara Marie. Till vänster Percy Månsson och till höger Arne Tidala. Foto ombord på Klara Marie den 8 augusti 2001 av Krister Bång.

Framtiden ljus

Vi kan konstatera att framtiden nu ser ljus ut för **Klara Marie**. Skillingeborna vet vad som gäller och är fast beslutna att bevara denna unika klipper åt framtiden. Läns-pumpen vill naturligtvis önska lycka till!

För den som önskar komma i kontakt med **Klara Marie** rekommenderar vi att kontakta antingen Percy Månsson, Styrman-gatan 4, 276 60 Skillinge, telefon och fax 0414-30468 eller Arne Tidala, Tidala Gård, 276 36 Borrbý.

Fiskebåtsboken

Alla, som är intresserade av fiske och fiskefartyg, känner säkert till att vi håller på med att skriva en bok om alla svenskbyggda träfiskefartyg. Nästan dagligen kommer förfrågningar om när boken är klar och intresset för den är mycket stort.

När jag kom in i bilden, det är över fyra år sedan nu, hade redan Lennart Bornmalm och Vidar Blom hållit på ett tag. Då, hösten 1997, tyckte jag att jag hade en ganska god bild av alla båtarna och trodde därför inte att det skulle ta så lång tid att få boken klar. Men tänk så fel det var. Hade Tore Olsson i Mörrum inte ställt sina uppgifter från Riksarkivet till förfogande hade det aldrig blivit någon bok. Hans insats är därför ovärderlig.

Med dessa uppgifter i botten har vi sedan arbetat med att lägga till distriktsbeteckningar. Vi har dessutom försökt ta reda på vilket av alla namn ägaren kallades för. Nils Olof Oskar Svensson. Vad kallades han för. Kanske Oskar? Då har vi tagit bort de övriga namnen.

Medan vi höll på med dessa båtar upptäckte vi att det fanns många fiskefartyg som inte varit registrerade i fartygsregistret. Många dagar har tillbringats hos Riksarkivet och landsarkiv, hos Sjöfartsverket, hos tullavdelningar och hos Tingsrätten i Stockholm. Måttbrev, deklarationsbilagor, tullhandlingar m m har gått igenom. Mindre sjöförsäkringsbolag har besökts. Tusentals telefonsamtal har det blivit. Många har ställt sina fotosamlingar till vårt förfogande vilket gör att boken har mycket intressanta illustrationer, tack och lov med stor insats

av pensionerade pressfotografen Jacky Leissner. Flertalet bilder är tagna före 1960. Många mil runt Sveriges kuster har det också blivit. Många personliga kontakter har etablerats.

I skrivande stund korrekturläser vi. Boken blir på över 500 sidor och 700 fiskebåtsbilder. När Skutbibeln kom 1951 var alla skutor medtagna som fanns då. I Fiskebåtsboken finns långt över 1 000 olika fartygsöden, d v s alla träfiskebåtar som vi hittat, som är byggda i Sverige med motor från början och har en längd över 12 meter eller 40 fot. Och som gått i svenskt fiske.

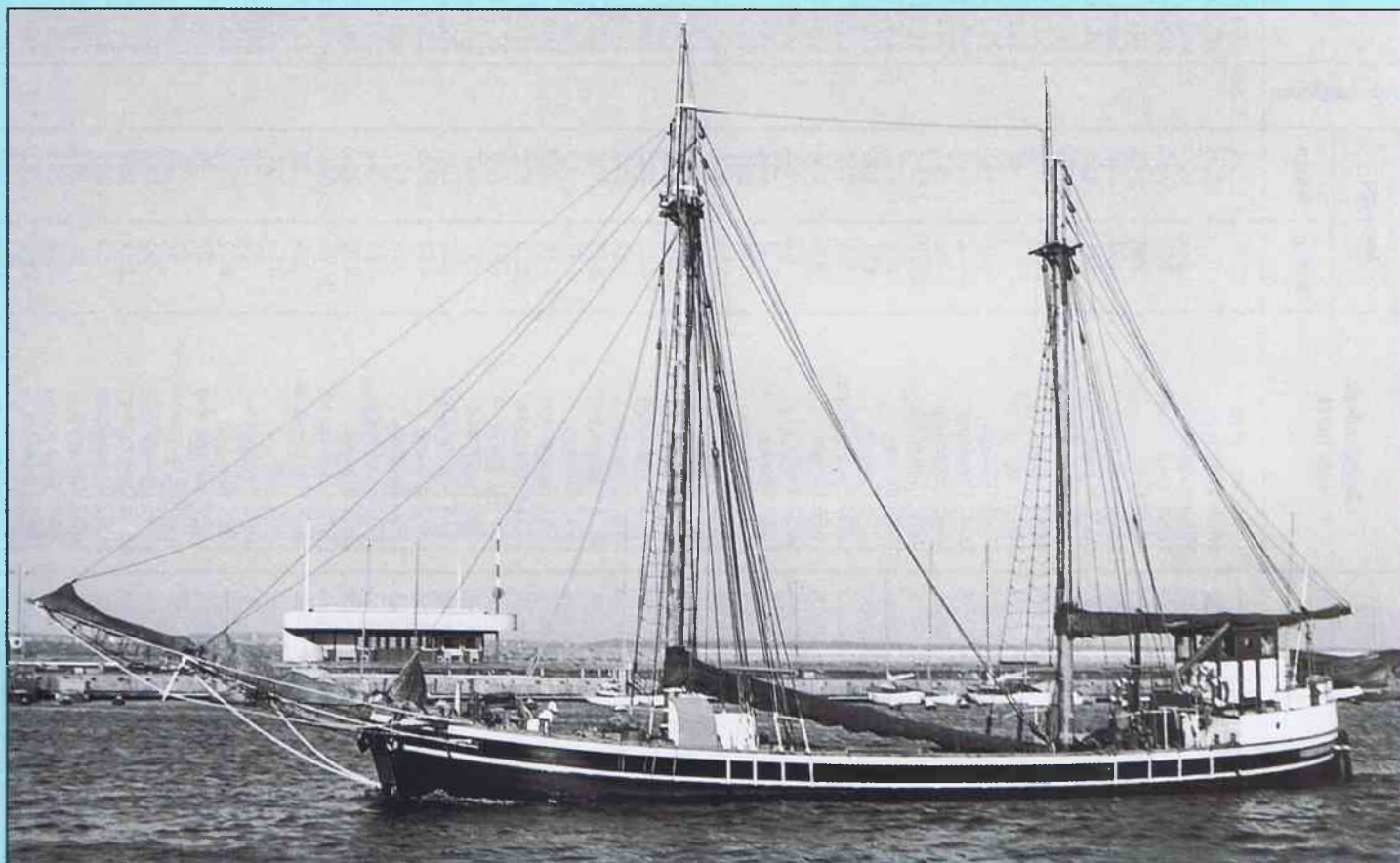
Det är vår förhoppning att kunna ge ut boken under vintern. Vi söker för närvarande efter ett intresserat förlag. För att få en indikation på hur många böcker som skall tryckas vore vi glada för om vi kunde få en intresseanmälan. Om Du är intresserad så skicka gärna ett meddelande om det. Gör det helst skriftligt till Läns-pumpen, Box 421, 401 26 Göteborg. Boken kommer troligtvis att kosta 425–450 kr.

Även om Blom, Bornmalm och Bång är huvudförfattare innebär det inte att vi är ensamma. Gruppen kring bokprojektet består förutom av Jacky som redan nämnts av ett dussin välmeriterade personer med olika bakgrund och kontaktyta. Samma grupp skall även ge ut en varvshistorisk bok som behandlar alla de svenska varven som byggde träfiskebåtarna. Denna bok blir dock inte färdig på några år än.

Krister Bång

Registersidorna

0301-0400



358 *Simon* av Mariestad på väg ut från Helsingborg. Foto: C.G. Nyström, Arkiv KMVK

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		
301	S	EDVARD ex Helvetia ex Free Trade	1854 Newburyport	1266	1224	1894	såld Finl, övergas13.2.96
302	S	AUGUSTA	1868 Sundsvall	-	338		10.10.1893 strandat Sandhammaren
303	S	THORA	1883 Påskallavik	-	64		aug 1903 kantrat Bottenhavet
304	S	WILLI	1888 Oskarshamn	247	236		1997 såld Dk, haveri sep 19.
305	SS	Jupiter ex KARIN ex UNION	1883 Kiel	356	245		1929 såld Estl, upph 39
306	S	BALDER	1874 Härnösand	439	420		1894 kond. Jamaica
307	S	ALPHA	1873 Härnösand	351	335		19.11.1893 övergavs Gr Yarmouth
308	S	LUDVIG ex CUCU	1856 Stora Räfö	32	30		1903 såld Tyskl
309	S	GAMEN	1892 S Garn	69	63		18.2.1953 sjönk Kristianopel
311	S	JOHANNE ex MÅRD ex POJKEN	1892 Råå	56	46		1921 såld dansk medb fanns DSL 1933
311	S	EVA ex DELPHIN	1846 Cappeln	81	71		23.7.1922 sjönk syd Gotland
312	SS	MAJ ex JERNBARDEN	1882 Göteborg	1022	626		5.8.1915 sänkt Nordsjön
313	S	ANNA MARIA	1845 Trolleboda	59	57		24.9.1897 övergavs syd Skåne
314	S	NORRSKENET ex Bedford	1877 Clifton NS	1229	1184		11.11.1902 övergavs Atlanten ex FLORENCE
315	SS	STJERNVIK ex LOUISE ex Balbus	1883 Barrow	1199	837		8.4.1928 förlist Leithfjorden
316	S	HEDDA ex Florence	1870 Plymoth	431	399		1909 såld britt medborgare
317	S	JENS ex Assuluto	1856 Lussinpiccolo	411	395		1894 kond i Demerara
318	SS	KYROS ex ODEN	1858 Motala	205	156		19.5.1917 sänkt Bottenhavet
319	S	TÄRNAN	1853 Vätö	69	65		1899 "för flera år sedan upph"
320	S	ROBERTSFORS	1883 Sikeå	796	732		1907 såld Finl förlist 24.2.1916
321	SS	CERES	1882 Kockums	874	581		1899 såld Dk, torp 13.7.1917
322	SS	CAROLA ex GODALMING	1881 Sunderland	1214	868		23.7.1898 sjönk Skagen
323	S	ACCRINGTON ex Francois Arago	1855 Nantes	1932	1831		1896 upph
324	S	NORDEN	1876 Härnösand	380	334		1910 såld Engl för upph
325	S	JUPITER	1874 Härnösand	466	450		1895 kond i St Miguel
326	S	SOFIA ex Hansine	1850 Stettin	117	113		1906 pråm
327	S	SKANDIA	1874 Härnösand	345	308		1909 pråm
328	S	DAGMAR	1842 Glasgow	87	49		aug 1906 borta m m o allt
329	S	SAMUEL	1861 Sunderland	448	429		1896 kond i Rio Grande
330	S	HALVAR	1891 P Glasgow	910	830		1908 såld No, haveri 22.10.1911
331	S	ERIK ex J B D	1869 Lormont	427	389		27.5.1896 strandat Imbituba
332	S	JOHAN FOUGT	1869 Hudiksvall	537	517		23.12.1894 strandat Vleiland
333	S	MATHILDA ex Laura Emely	1875 Maitland NS	850	768		26.12.1892 övergavs Nordsjön
334	SS	Oddbjørg ex FAIRY	1892 Torskog	413	308		1902 såld No, haveri 19.2.1907
335	S	SVEA	1880 Bomhus	466	427		nov 1898 borta m m o allt
336	SS	SKÄRGÅRDEN ex TURISTEN ex SIGRID ex GARIBALDI	1860 Stockholm	91	63		1918 upph
337	S	MARIE ex Helene	1861 Prerow	220	208		19.10.1898 strandat Dunbar
338	S	VANADIS ex Snow Queen	1872 Maitland NS	1075	1045		4.4.1893 strandat Yarmouth
339	SS	NORE ex ARON ex OSCAR	1888 Rättaregården	163	98		22.10.1924 kantrat Lurö
340	S	JERSÖ	1880 Jersö	243	220		1922 förstörd
341	S	CARL XV	1866 Bergkvara	29	26		9.10.1903 strandat Dragör
342	S	Norma ex JULIUS PALM ex ELISABETH	1884 Kiel	859	799		1907 såld 1907 Norge sänkt 1-3 1917
343	S	SALLY ex ARKEN	1862 Sandehärad	77	66		Pråm 1904
344	S	EURYDIKE	fb 1889 Timmernabben	40	38		Upphuggen ca 1915
345	S	HERTA ex ARKEN	1884 Oskarshamn	205	187		förlist 9-11 1920 Jutlands kust
346	S	BOLLSTA ex TIRFING	1875 Oskarshamn	182	163		31.10.1918 strandat Landsort
347	S	GERDA ex Concordia	1862 Rügenwalde	382	350		4.10.1903 strandat Rönnskär
348	S	EMANUEL	1856 Västervik	65	57		2.6.1920 kantrat Landsort
349	S	HILDUR ex Reinhold	1849 Pillau	314	292		15.10.1902 övergavs Gotska Sandön
350	S	GUNHILD ex Carl August	1862 Ziegenort	244	241		1903 kolholk

351	S	INGEBORG ex Courier	1856 Barth	368	338	1898 kondemn Mandal upphuggen Danmark 1907
352	S	JOSEPHINA ex Fredericia ex Mathilde	1850 Ribe	94	82	1912 upph
353	S	HERMAN ex Dania	1857 Nova Scotia	90	74	24.11.1905 strandat Gedser
354	S	Arabia ex BRITISH ENVOY	1866 Liverpool	1333	1228	1901 såld No förlist 10.8.1909
355	S	MARGRETA ex Margrethe	1859 Bandholm	70	59	1951 förstörd
356	S	BETTY ex Odin	1867 Aalborg	131	117	14.10.1903 strandat Landsort
357	S	RAGNHILD I ex AMANDA	1889 Oskarshamn	95	83	1941 såld No, Struken ca 1965
358	S	SIMON ex CASPER EHRENBORG	1887 Sjötorp	106	100	29.3.1961 strandat Galtabäck
359	S	SIXTEN	1892 Sjötorp	53	49	1978 sålde Belgien, existerar ?
360	S	FOLKE	1887 Sjötorp	47	43	29.5.1915 strandat Djurö
361	S	MOJE	1883 Sjötorp	43	40	1943 upph
362	S	SIRI	1888 Sjötorp	52	49	1938 upph
363	S	SPEY ex OLOF	1886 Sjötorp	43	43	1960 såld tysk medb, sjunken Gåshaga
364	S	BRAVO	1861 Karlshamn	294	256	7.11.1911 strandat Lysegrund
365	S	OTTO	1857 Trieste	379	363	1904 kondemn i Aberdeen
366	S	SALMA	1872 Timmernabben	127	127	nov 1893 hittad kantrad Jylland
367	S	PRIMUS	1870 Horsens	-	24	1903 upph
368	S	ALBERT ex Reinko ex Elise	1866 Anclam	120	114	4.10.1903 sjönk Östersjön
369	S	INDIEN	1863 Västervik	617	560	1896 kond i Vlissingen
370	S	ANTON	1866 Kiel	60	54	8.5.1904 kollision Bredgrund
371	S	ANNA ex Anna Thormann	1874 Rostock	420	396	14.6.1896 kollision Nordsjön
372	S	MATHILDA ex Drei Geschwister	1861 Rostock	246	238	1903 präm
373	S	THINE	1870 Norge	54	49	12.11.1899 övergavs Hanöbukten
374	S	MARIE	1820 Danmark	30	30	Upphuggen senast 1922
375	S	ALFHILD	1874 Gävle	284	-	16.10.1900 strandat Petten, Hoil
376	S	NORDSTJERNAN ex Nordsjernen	1871 Kristiania	141	135	25.10.1896 förlist Gotska Sandön
377	S	EMANUEL	1865 Karlshamn	69	59	1910 upph
378	S	SVEA	1892 Eckerna	24	19	1929 förolyckad
379	S	ANNA ex Margareth Leah	1866 Pr Edw Isl	264	253	1899 präm
380	S	INGEBORG	1880 Öbergs varv	210	186	18.10.1921 strandat Räfsö
381	S	ANNA MARIA ex Anne Marie	1845 Thurö	63	61	3.11.1899 strandat Lögstör
382	S	JOSEPHINA	1852 Kalmar	167	145	1897 kondemn
383	S	SJÖBLOMMAN	1845 Damgarten	59	59	27.11.1898 strandat Morup
384	S	CATHARINA	1865 Gävle	281	266	11.9.1903 strandat Jersö
385	S	CHRISTINA ex Chrestina	1844 Danmark	-	61	14.12.1901 strandat Simrishamns hamn
386	S	JOHAN FREDRIK ex Johann Friedrich	1853 Rostock	360	340	juli 1905 övergavs S Östersjön
387	S	VICTORIA ex Willibald	1864 Stettin	279	263	20.5.1904 strandat Hogland
388	S	ELISABETH	1880 Timmernabben	78	70	1926 upph
389	S	IDOG	1868 Sundsvall	285	263	17.10.1898 förlist Granton
390	S	SJÖFRÖKEN	1872 Karlshamn	-	79	22.11.1899 strandat Barhöft
391	S	VESTA ex Gabriel ex GABRIELLE	1884 Gustafs	240	226	1894 såld Finl, förlist 6.11.1894
392	S	CARL	1876 Ekenäs	49	49	29.4.1903 strandat Sandhammaren
393	S	DONIA	1865 Karlskrona	43	39	11.7.1908 övergavs Gedser
394	SS	WERMLAND	1889 Göteborg	213	131	2.8.1916 sänkt Bottenhavet
395	S	PRINSES WILHELMINA	1883 Middelburg	407	366	1.10.191 strandat Skottland
396	S	JULIUS ex Hermine	1851 Elsflæth	116	110	1899 präm
397	S	LOVISA ex HERKULES	1844 Askims härad	32	26	17.4.1896 strandat Smyge
398	S	CHARLES	1867 Timmernabben	231	211	17.11.1906 strandat Hasslö
399	SS	Olga ex CARL ex ANNA	1882 Svanvik	312	227	1899 såld No, förlist 12.4.1910
400	S	ANNA	1893 Halmstad	85	78	"vrak 1957-58"

Böcker till salu

"KLOT ÖVER TRATT" av avslutningsskriften i Terje Fredhs långa serie med skrifter om svensk sjöfart i kristider. Huvuduppsatsen är Suezkriserna från 60-talet där Killara, Nippon, Kyoto, Timmerland och Thuleland var involverade.

Pris inkl frakt 95:-

En del av de 38 skrifter som utkommit sedan 1975 finns i lager.

SVENSKT SJÖFOLK I KRIG OCH FRED. 1 delar inbundna. Dödskalleklubben. (Ny roman om det tyska spionaget mot kullagertrafiken). häft.

Svenska sjömän som dog under andra världskriget. häftad Thorsten Jonsson. Konvoj. Roman 1949

Fiskare och fästfolk (roman om backefisket i början av seklet)

ÖNSKAS KÖPA

Neutralitetens pris, Sjöhistorisk epilog, Nautisk krigshistoria, Utanför spärren del 1 och 2, Innanför spärren och Segla i krigstid.

Terje Fredh Grängsgatan 16 45330 Lysekil

Tel och fax 0523-10421

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

SÄLJES

Donsöfartyg förr och nu

E. Hillberg och G. Valinder, Donsö 1999, häftad 64 sidor helt i färg. Format A-5

Jag har kommit över ett tiotal restexemplar av boken och den kan beställas antingen per brev, E-post eller telefon från:

Pris: 75 kr inkl. porto

Bertil Söderberg • Kupeskärgatan 69 • 421 60 V.Frölunda

E-post: bertil.soderberg@telia.com • Tel: 031 - 45 91 98

Möteskalender Västra Kretsen

Torsdagen den 1 november kl. 19.00

Bertil Söderberg visar en 16 mm film om Röda Bolaget

Torsdagen den 6 december kl. 19.00

Programmet ännu inte klart men blir någon 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

Ny bok

UTESEGLARNA

Boken kan erhållas genom Sveriges Sjömanshusmuseum, Uddevalla.

Pris: 200 kr

Postgiro: 39 30 22-9

Foton sökes till bok om Kinda Kanal

Willy Svahn i Linköping efterlyser bilder med anknytning till Kinda kanal och båtarna **General Boy**, **Boy**, **Kinda**, **Nya Kinda**, **Brokind**, **Gust. af Ugglas** m fl. Berättelser eller bilder med anknytning till Kinda kanal (Linköping-Horn). Boken utkommer till jul på Gullers förlag (så det är bråttom).

Kontakta Willy Svahn

Nattviolvägen 3, 590 54 Sturefors, 013-525 00, 0709-727977

eller epost: willy.svahn.standby@telia.com.

Tack på förhand!

FOTOARKIVET • Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg • OFFERT 20

Foton ur C.G. Nyströms negativsamling. Många av fotona tagna av Kjell A. Axelson.

Kopior (R=repo) 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

KALMARSUND XII	Kalmar	9920
KUNGSTEN	Skärhamn	10736
KUNGSTEN	Skärhamn	10767
KUNGSVIK	Skärhamn	10392
LIGUR	Helsingborg	11130
MADZY	Donsö	9871
MADZY	Donsö	9959
MISTÖ	Nynäshamn	8915
NICOLE	Helsingborg	10883
NINA	Donsö	9227
NORDANHAV	Lidköping	10394
NORDHÖK	Göteborg	9931

ÅNGARE

LIANA	Helsingborg	9042
LISBETH	Lerberget	9255

LUNARIA

MONESTRA	Göteborg	7725
MURITZ (R)	Stockholm	5976
NORDÖST	Råå	7691
NORMA	Göteborg	6263
NORRUNA	Höganäs	6664
NORRVIK	Höganäs	6125
	Norrköping	6325

MOTORFARTYG

KARMAS	Stockholm	8657
KATIA BANCK	Helsingborg	9389
LAGNÖ	Stockholm	9428
LINDA SCARLETT	Landskrona	10324
MAGNE	Stockholm	8988
MARGIT GORTHON	Helsingborg	9294
MARGIT GORTHON	Helsingborg	10770
MARIEHOLM	Göteborg	10370

MERCIA	Jonstorp	9806
MIMER	Stockholm	9247
NILS DACHE	Stockholm	11544
NORDIC WASA	Stockholm	10926
NORDICA	Höganäs	9780

BERTIL PALMS NEGATIVSAMLING

FANNY HIND	Ingå	8903
JUSTUS WALLER	Göteborg	9456
KOALA	Slite	8888
LEFKIPOS	Piraeus	9513
POL	Piraeus	9373
ÖSTERKLINT	Malmö	5907

Antal foton

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

Namn

Adress

Sista beställningsdag

17 november 2001

därefter leverans inom 6-10 veckor



Hjulångaren Aros, på 1890-talet, efter byte till ljus skrovfärg. Foto i Luleå kommuns arkiv.

Hjulångare i norra Bottenviken och andra fartyg i linjetrafik där

Av Arne Sundström

Del 2

Start för linjetrafik längs kusten

När järnvägen Gällivare–Luleå blev klar, för malmtåg 12 mars 1888 och för persontrafik Luleå–Boden 20 augusti 1891, minskade behovet av ångbåtsurer på Luleälv radikalt.

AB Bodträskfors lät därför **Aros** från mitten av juni 1891 göra en tur från Luleå till Nederkalix och Haparandas uthamn Salmis varje lördag. Övriga dagar skötte ångaren som tidigare turer på Luleälv. Turen till Salmis tog hela dagen, och ångaren återvände därifrån följande morgon. **Aros** hade nu genomgått en stor reparation och bar därefter endast en skorsten.

Gellivara AB valde för sin del att istället utöka sin älvtrafik genom att utöver **Gellivara** också sätta in sina ångare **Prince of Wales** och **Concurrent** på turer till Grubban. De behövdes ju inte längre i Luleå efter Altappens brand. Detta sågverk hade visserligen byggts upp igen, men nu i David Hummels regi. Det gick alltså fyra ångare på denna sträcka, varav tre hjuldrivna.

Detta varade dock inte många veckor.

Sommaren 1891 stod det nämligen klart att Gellivara AB inte skulle få sätta igång någon malmbrytning i Gällivare. Därefter överlät detta företag alla markegendomar med malmfyndigheter till nybildade, helt svenskägda AB Gellivare Malmfält. Samma höst såldes också skogstillgångarna via David Hummel till AB Bodträskfors, som därmed också blev ägare till ångaren **Gellivara**.

Kur- och badorten Nordanskär

På de turer Luleå–Salmis som **Aros** inledde 1891 anlöptes inte bara Nederkalix kyrkby utan även Nordanskär på en ö utanför Nederkalix. Där hade den sjuklige disponent Johan August Bergman våren 1888 börjat bygga upp en kurort och badinrättning, från början tänkt att kallas Nordanskärs Hafskurort. Bergman och hans familj bildade sedan AB Nordanskär, som tog över ägandet av ön och uppförde ståtliga byggnader här, bland annat hotell, kyrka, badhus, festivitetsalong m m.

Kurorten kunde ändå aldrig konkurrera

med mer välbelägna konkurrenter. Ett sista hinder som nog helt slog ut verksamheten var att Norrbottens Sulfat AB 1913 byggde en sulfatfabrik i Karlsborg. Lukten därifrån störde nog avsevärt. 1918 såldes allt på auktion och idag finns bara några husgrunder kvar.

Nordligaste hjulångaren

År 1891 började den lilla hjulångaren **Nord**, Sveriges nordligast använda, turer på den 4,5 mil långa sträckan mellan Vitsaniemi, Matarengi (nu Övertorneå) och Korva ovanför de stora forsarna i Torneälv.

Den hade byggts vid Ljunggrens mek verkstad i Kristianstad för Ångbåtsbolaget Polcirkeln, var endast 2 fot djupgående och hade en utväxling på fem till ett från ångmaskinen till sidohjulen. **Nord** var redan från början däckad och försågs året därpå även med en salong. Ekonomin var inte lysande, och 1893 övertogs ångaren av ett nytt rederi men fortsatte trafiken åtminstone to m 1900. Vad som sedan hände den är okänt.

Nya ägarkonstellationer

Johan August Bergman avled redan i början av 1889, och i december 1892 dog även David Hummel. Arvingarna delade sedan upp aktiestocken så att familjen Bergman blev huvudägare till AB Bergman, Hummel & Co, medan familjen Hummel för sin del övertog de bergmanska aktierna i AB Bodträskfors.

AB Bergman, Hummel & Co sålde där efter i början av 1893 sin halvpakt i Båtskärsnäs ångsåg till konsul Johan Sällström. Andra hälften ägdes av firman Bergbom, Svanberg & Co. De omstrukturerade sedan detta företag som AB Båtskärsnäs 1894, där AB Bergman, Hummel & Co åter gick in som delägare.

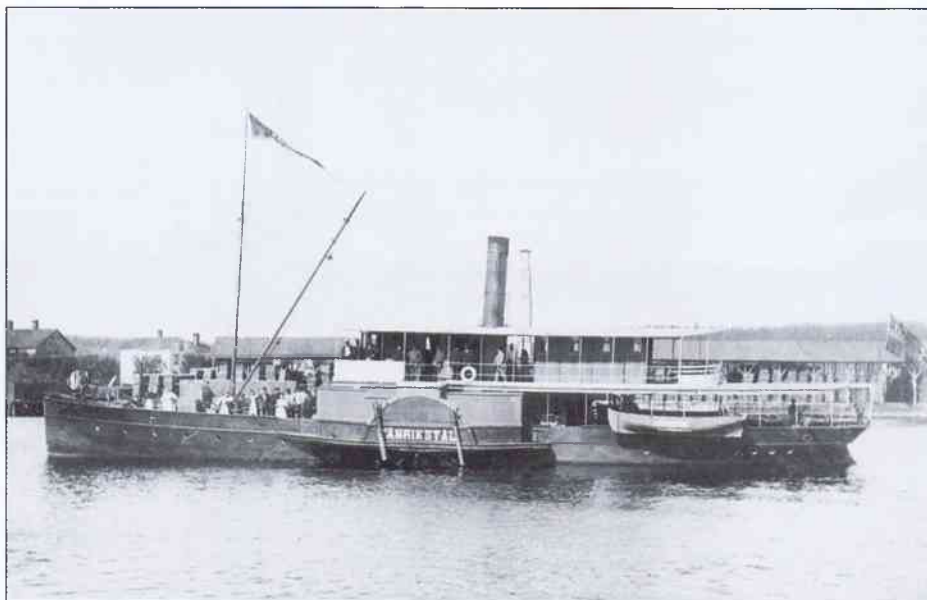
Nya ångsågar uppfördes sedan av olika företag på två andra platser i närheten, Axelsvik och Bergholmen. Kapaciteten på sågverkssidan var därefter mycket stor, och man tvingade köpa in mycket timmer från annat håll.

Byte av hjulångare

Aros fick fortsätta med sina lördagsturer Luleå–Kalix–Salmis även 1892, men året därpå gick den åter bara på Luleälv. Linjen Luleå–Haparanda trafikerades istället sommaren 1893 tre gånger i veckan av en annan hjulångare, **Fänrik Stål**. Den var byggd på Bergsunds mekaniska verkstad för Sollefteå Nya Ångfartygsbolag 1866 och sedan dess gått i trafik Sollefteå–Härnösand. Där hade konkurrensen nu blivit övermäktig. Utöver Nederkalix kyrkostad gick **Fänrik Stål** in till Råneå, Töre och Karlsborg, och under badsäsongen anlöpdes säkerligen också Nordanskär.

Hjulångaren Haparanda anskaffas gemensamt

Turerna med **Fänrik Stål** var ändå bara ett mellanspel denna sommar. Under hösten



Fänrik Stål i Härnösand. Foto från skeppsmäklare Hjalmar Nordéns samling.

1893 diskuterade man nämligen på bolagsstämmorna för de fyra rederier som hade samsegling Stockholm–Luleå–Haparanda hur de skulle agera framöver.

Ett förslag var att gemensamt skaffa en stor ångare för direkttrafik Stockholm–Luleå, ett annat att bygga en mindre ångare för trafik till de mindre orterna mellan Luleå och Haparanda. Det senare förslaget vann allmänt gehör. Den 13 oktober 1893 beslöt därför företrädare för Bottniska Ångfartygs AB, Luleå Ångbåts AB, Haparanda Ångfartygs AB och Norrbottens Ångfartygsbolag att gemensamt bilda ett nytt rederi och anskaffa en ångare för trafik till alla hamnar mellan Luleå och Haparanda. Den skulle också kunna gå upp för Torneälvns nedersta del Korva ända till Haparanda inre hamn.

Ångaren måste därför vara mycket grundgående. Idégivarna föreslog att man borde ha en hjulångare av ungefär samma

typ som den två år gamla hjulångaren **Pohjola**, vilken tillsammans med **Wellamo** (ex **Jakob Bagge**) skötte trafik längs den finländska kuststräckan mellan Uleåborg och Torneå.

För att åstadkomma detta bildades ett nytt rederi, som döptes till Ångfartygsföreningens AB, och en påkostad hjulångare beställdes från Bergsunds mekaniska verkstad, det varv som byggt **Pohjola**. Den nya ångaren, som döptes till **Haparanda**, var ändå inte en direkt systerbåt utan av en något moderniserad typ. I början av juni 1894 var den klar för sin provresa. Dess djupgående var bara 3 fot 4 1/2 tum, och farten uppgick till 11,7 knop vid en förbrukning av 70 kubikfots barrved som bränsle. **Haparanda** avgick så norrut för att vara framme i Haparanda till midsommaren. Tyvärr gav babords hjul upp mellan Töre och Kalix, sedan ångaren törnat mot ett pålverk i Stockholm. Ångaren reparerades provisoriskt i Karlsborg, men det hjälpte inte.

Efter en ytterligare justering kunde **Haparanda** ändå 7 juli 1894 annonsera tre turer i veckan Luleå–Haparanda och vice versa via Råneå, Töre, Kalix och Seskarö. Som befälhavare hade man engagerat kapten Claes Wedholm, som året innan fört **Fänrik Stål** på samma trad, men året därpå byttes han ut mot **Aros** förre befälhavare Ernst Fredrik Furtenbach.

Tillägg på Seskarö

Av de platser som **Haparanda** anlöpbe berättade jag en del om Råneå, Töre, Nederkalix och Karlsborg i artikeln om linjetrafiken söderifrån till norra Bottenviken.

Två nya platser som ångaren gick till var Båtskärsnäs på fastlandet samt Granvik och Sandvik på ön Seskarö. De senare anlöpdes



Hjulångaren Pohjola, en förebild för Haparanda. Foto från Sjöhistoriska museet, Stockholm.



Wellamo ex Jacob Bagge i Uleåborg. Foto från Museiverket, Helsingfors.

redan första året, och Båtskärsnäs verkar ha tillkommit 1895. Samtidigt tycks ångaren ha slutat anlöpa Töre.

Av de två hamnarna på ön Seskarö var Sandvik en plats där bröderna Leonard och Robert Sandberg från Övertorneå år 1892 återuppfört en ångsåg, som flyttats hit från Roskola vid Torneälv där den ursprungligen anlagts av deras far Gustav Adolf Sandberg.

Även Granviks ångsåg hade ett ursprung från Torne älv. Dess maskineri kom nämligen från sågen i Svanstein och flyttades hit 1895.

Nysatsningar och samgående

Vid Båtskärsnäs hade som redan nämnts den gamla ångsågen rustats upp ordentligt och drevs från 1894 som AB Båtskärsnäs. Här användes som redan nämnts från 1888 hjulångaren **Salmi**. Den kompletterades av den hjulångare som ursprungligen hette **Ehrenstrahl** och nu kallades **Nils Sture**, från 1894 med propellerdrivna **Edith** från Oskarshamn och från 1897 även av hjuldrivna **Prince of Wales**.

Det var ändå inget emot vad storföretaget AB Bergman, Hummel & Co skaffade sig. Denna trävaruindustri, som nu var den

dominerande i Norrbotten, ägde 1893 åtta bogserångare och 78 pråmar för verksamheten vid Kalix älv. Ytterligare en bogserare anskaffades både 1895 och 1896, och 1899 disponerade man över 12 bogserare och 104 pråmar. År 1900 såldes dock de gamla hjulångarna **Risö** och **Castor**, och man lät istället nybygga den tidsenliga **Karlsborg** vid W Lindbergs Verkstads- och Varfs AB.

År 1902 beslöt ägarna till AB Bodträskfors, Carl Palmgrens Trävaru AB i Luleå, AB Bergman, Hummel & Co och Seskar Trävaru AB så att gå samman och bilda Nordiska Trävaru AB, med ett aktiekapital på 10,4 miljoner kronor.

Initiativtagare var den driftige grosshandlaren William Olsson. Han hade 1898 tagit över halva aktiestocken i AB Bergman, Hummel & Co, genomförde året därpå en upprustning av Bröderna Sandbergs ångsåg på Seskarö genom Seskar Trävaru AB och hade med lån från Wallenbergs även förvärvat aktiemajoriteten i AB Bodträskfors.

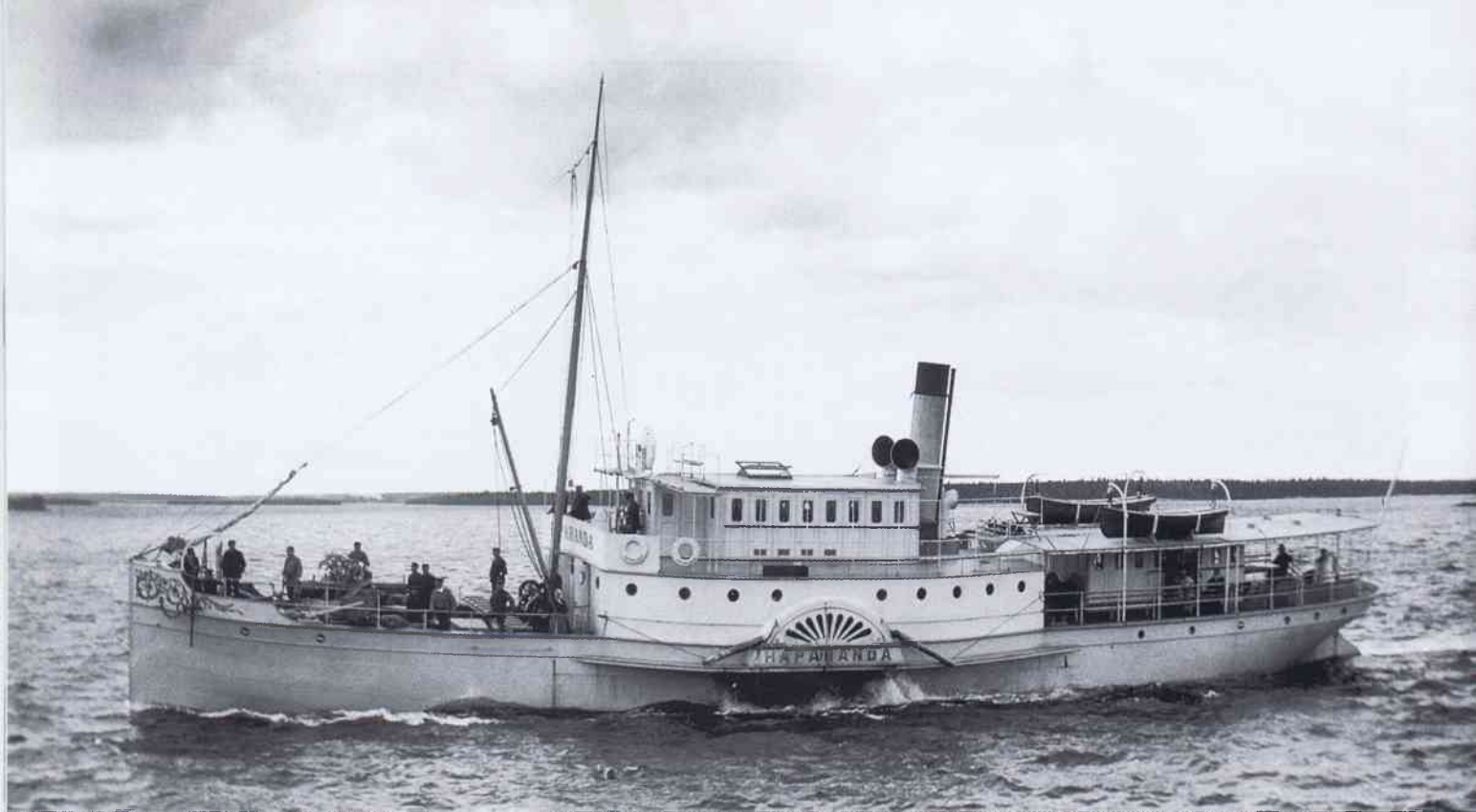
Även AB Bodträskfors hade före samgåendet börjat sälja ut sina gamla bogserångare. År 1901 användes **Aros** endast i fraktfart mellan Nederkalix och Karlsborg, och i februari 1902 såldes den till Gustaf Groth i Nederkalix. I juni samma år övertogs **Gellivara** av Gustaf Jonsson i Töre, i bägge fallen för att användas för bogseringar. Försäljningen av **Aros** var kanske något förhastad, ty året därpå fick denna ångare Nordiska Trävaru AB som ägare.

Victoria första konkurrenten

Det dröjde inte många år efter **Haparandas**



Denna bild av Haparanda på slip visar ångarens extrema grundgående. Foto från Norrbottens museum.



Hjulångaren Haparanda i full fart. Observera den extra styrpulpeten på styrhyttstaket. Sjöhistoriska museets arkiv.

premiärår 1894 till dess det visade sig medtävlare på delar av sträckan Luleå–Haparanda.

I augusti 1897 inköpte disponenten J.G. Bergström vid Bergholmens Ångsågs AB i Nederkalix passagerångaren **Victoria** (ex **Norra Ådalen**). Den hade byggts vid Bergsunds mekaniska verkstad 1876 för Resele Ångbåts AB för trafik på Ångermanälven men övertogs 1881 av Boteå Ångbåts AB och året därpå av sjökapten Nils Olof Berlin i Härnösand. Han förlängde ångarens skrov från 20 till 23,9 meter, gav den ny

inredning och döpte om den till **Victoria** efter Sveriges nya kronprinsessa. Något år därefter blev bankdirektör Hampus Arnell dess ägare och efter hans död de nio arvingarna.

Bergström tänkte först använda den för lokal trafik men sålde istället den våren 1898 till ångbåtsbefälhavaren Axel Pettersson i Luleå. Denne lät ångaren genomgå en ny genomgripande ombyggnad och döpte om den till **Kurir**, eftersom det redan fanns två andra ångare med namnet **Victoria** i staden, och började först trafik med

den Luleå–Råneå–Törefors. Efter några veckor förlängdes turerna till Kalix, dit den sedan gick tre gånger i veckan.

Fler konkurrenter

Sommaren 1898 gjorde även den större ångaren **Alfa** ex **Medevi** ex **Tjust** ex **Baltic** ex **Norra Öland** en del turer Luleå–Nordskär–Nederkalix kyrkostad men skötte för övrigt mest trafik Luleå–Uleåborg. **Alfa** slutade sedan gå i sådan lokal kusttrafik, men **Kurir** fortsatte sina turer Luleå–Kalix.

Haparandas rederi förstod att man måste svara på utmaningarna och köpte i augusti 1900 in hjulångaren **Ådalen** från Härnösand. Den var byggd 1875 vid Motala Varf i Norrköping och var 104 fot lång och 18 fot bred på spant. **Ådalen** sattes genast i trafik mellan Kalix och Haparanda via Båtskärsnäs, Granvik och Sandvik, med en tur från Kalix varje morgon och tillbaka samma eftermiddag. Befälhavare var Johan Fredrik Sundbaum, som snabbt blev mycket populär bland resenärerna.

År 1901 skärptes konkurrensen ytterligare. Den fd engelska ånglustjakten **Laine**, som tillhörde AB Bergman & Hummel & Co, insattes i början av sommaren mellan Luleå och Salmis tre dagar i veckan via Karlsborg, Kalix, Båtskärsnäs och Seskarö. Detta försök varade dock inte länge.

Samma år ökade **Kurir** också sin trafik och gick tre dagar i veckan Luleå–Råneå tor, tre dagar Luleå–Töre tor men fortsatte inte till Nederkalix. Den var därmed inte lika mycket en konkurrent till **Haparanda**.



Ångaren Kurir ex Victoria, ex Norra Ådalen. Fotoarkiv: Luleå kommun.



Hjulångaren *Ådalen* dras ut av Luleå stads bogserbåt *Balder*. Foto i Luleå kommuns arkiv.

Sommaren 1902 upphörde så. **Kurir** helt med sina turer norrut och insattes istället från Luleå ner till Piteå den nyöppnade inre vägen.

Från detta år fick *Ådalen* alternera med **Haparanda** på hela sträckan Luleå–Haparanda, där det alltså nu gick dagliga turer. Det var därvid enbart **Haparanda** som anlöpte Råneå och bara *Ådalen* som gick in till Töre.

Två år senare, 1904, dök det upp ytterligare en konkurrent. Kapten John Emilius Eriksson i Kalix hade då köpt in den gamla hjulångaren **Gellivara** och lät den göra turer Luleå–Töre–Nederkalix–Båtskärsnäs to tre gånger i veckan. Samma höst sjönk den emellertid vid varvet i Luleå.

Den 3 juni 1905 köpte John Eriksson därför in den norska propellerångaren **Svelvik**, döpte om den till **Express** och satte in den på turer Piteå–Luleå–Råneå–Töre–Kalix–Båtskärsnäs–Seskarö–Salmis. Denna ångare var byggd i Stettin 1875 och hade i

många år som **Moss** gått Kristiania (Oslo)–Moss och från 1896 som **Svelvik** Drøbak–Rødtangen–Svelvik men hade nu fått övertas av långivaren Svelvik Sparebank.

Detta nya försök gick inte mycket bättre, och 14 mars 1906 såldes allt på exekutiv auktion. Enligt en tidningsuppgift skulle **Express** övertas av en redare i Uppsala, men detta blev nog inte av. Ångaren användes inte mer utan skrotades 1910. Vad som hände **Gellivara** är inte helt klart, men troligen blev även den nedskrotad.

Lokalrederi i Haparanda

Även i andra änden av traden blev det konkurrens, i och med att Seskarö blev ett viktigt resmål.

När stadsstyrelsen i Haparanda år 1873 gjorde en utfärd dit med ångaren **Risö** för att besiktiga den skog på ön som staden ägde hade man hade också tagit med andra lustresande. De fick vara med om en angenäm dag med sång och lek i det gröna,

men någon upprepning av resan verkar inte ha blivit av.

På 1890-talet upptäckte emellertid åtskilliga i Haparanda att Seskarö inte bara fått livliga träindustrier utan att ön också var ett fint utfärdsområde, där de kunde "njuta landtlivets lugn och andas in hafsluft", för att citera Haparandabladet 15 juni 1898.

Haparanda gick ändå dit bara varannan dag, och hennes ankomst- och avgångstider passade inte alls för de som vistades på ön men ville in till staden på morgonen och ut på eftermiddagen.

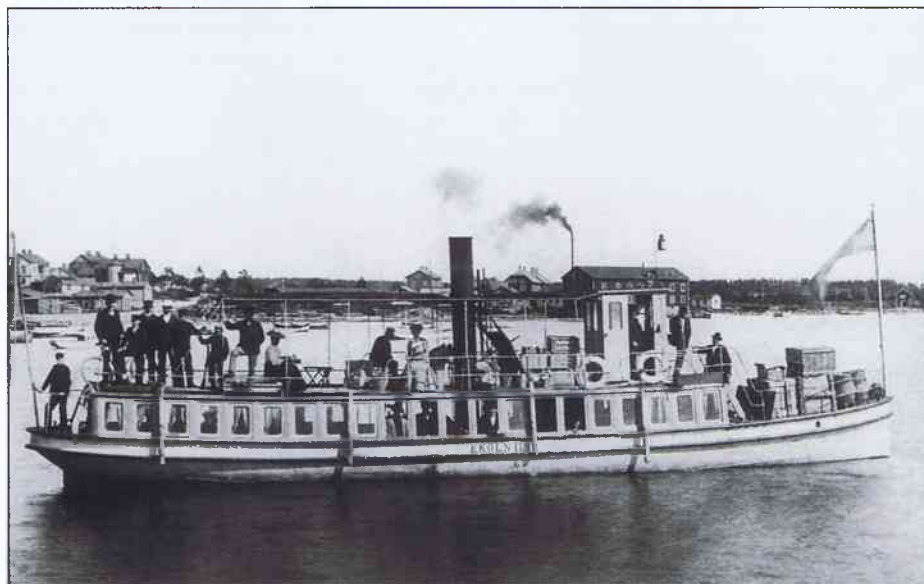
Två luleåbor, John Sandberg och Carl Gustaf Norberg satte därför in ångslupen **Idun** på morgonturer från Seskaröhamnarna Granvik och Sandvik in till Haparanda och åter samma eftermiddag. Denna slup hette egentligen **Ekoln II** och var byggd 1867 vid Kristiansands mek verkstad i Norge som **Rap**. Den hade inköpts till Sverige 1876 via en mäklare i Göteborg och bar här först namnen **Rapp**, **Penningby**, **Örn** och **Delfin**. **Idun**/**Ekoln II** såldes dock redan 1899 till Carl Emil Nordberg i Luleå och fick nya uppgifter där.

Istället bildade en grupp Haparandabor med postmästaren A.E. Lundin, grosshandlaren G.E. Holmström och sjökaptén Alfred Oskar Nordberg i spetsen ett nytt rederi, Ångbåts AB **Tärnan**. **Tärnan** blev också det nya namnet på ångslupen **Brage**, från början byggd vid Oskarshamns mek verkstad 1893 för ett bolag i Figeholm, som man nu köpte in från Ångbåts AB Ena i Enköping och våren 1899 satte in i trafik Seskarö–Haparanda. Behovet verkade stort, och året därpå utökade **Tärnan** sitt trafikområde genom att gå vidare till Båtskärsnäs på en av veckans turer.

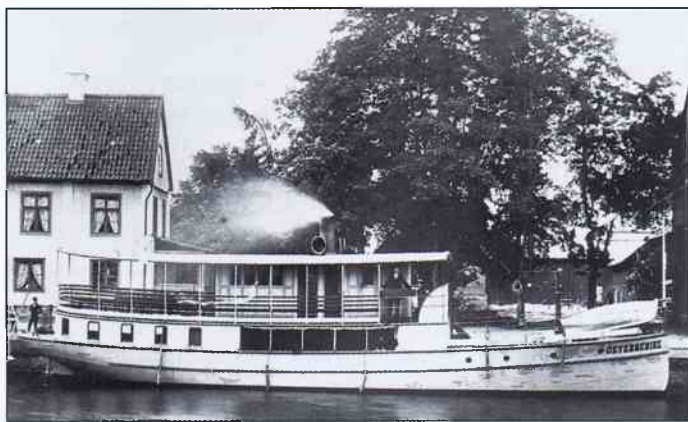
I februari 1901 inköpte Ångbåts AB **Tärnan** så den något större ångslupen **Öster-Nerike**, byggd vid Kristinehamns mek verkstad 1896, från Örebro Ångslups AB och lät henne överta namnet **Tärnan**. Föregångaren omdöptes tillfälligt till **Falken** men hann nog inte göra några turer under detta namn.

I maj 1901 såldes den nämligen till Nylander & Castren i Kemi och sattes in på turer mellan Kemi och Torneå som **Tornio**. Ångaren var visserligen inte stor men lyckade ändå ta hand om en del av den trafik, som hjulångarna **Wellamo** och **Pohjola** tidigare ensamma skött. Tillsammans med konkurrensen från järnvägen medförde detta att dessa hjulångare flyttades bort härifrån 1902 respektive 1903.

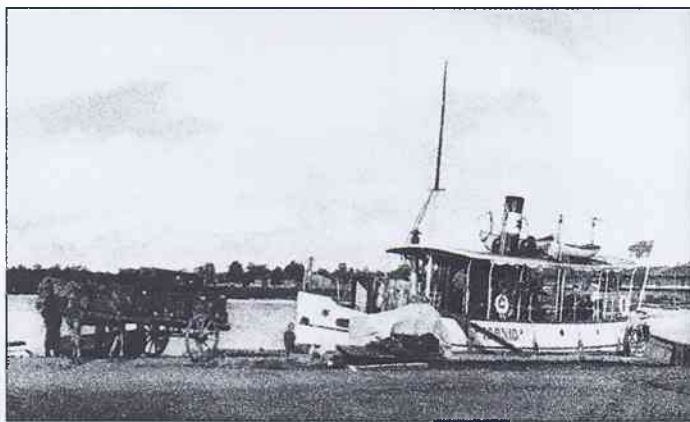
Tornio fanns sedan kvar i Kemi i många år. På 1940-talet tillhörde den A. Tuppurainen, ombyggdes till bogserbåt, övertogs så av Pajarinnrannan Saha OY och omdöptes till **Pajari** men pannbesiktigades sista gången 1944.



Ångslupen *Ekoln II* i Luleå. Foto från Norrbottens museum.



Ångaren *Östernerike* i Örebro. Foto ur K G Matssons samling, Sjöhistoriska museet.



Vykort av ångaren *Tornio* ex *Falken* ex *Tärnan* ex *Brage*, troligen i Kemi.

Turer ända till Kalix

Med den nyanskaffade ångaren kunde Ångbåts AB Tärnan utsträcka sin trafik till Karlsborg och Nederkalix alla dagar. Vintern 1901/02 byggdes *Tärnan* så om helt vid Karlsviks mekaniska verkstad i Luleå. Den fick då en helt ny botten och överbyggnad, där de stor glasventilerna i akterdelen tagits bort och ersatts med plåt i spant och små runda ventiler, vilket gjorde ångaren mer sjöduglig. Däcket hade också höjts, och en ny salong och hytter hade inretts.

Turlistan för *Tärnan* var upplagd så att den gick in från Nederkalix till Haparanda varje morgon via Karlsborg, Båtskärsnäs, Granvik, Sandvik och Salmis och tillbaka på eftermiddagen. Den anlöpte nu även Axelsvik på vissa turer.

Tärnan fick ändå inte vara helt ensam om lokaltrafiken Haparanda–Seskarö. Den lilla *Aura*, byggd 1905 på Bergmans mek verkstad i Sundsvall, insattes detta år av Albert Oskar Nordberg på denna sträcka. Den övertogs senare av Nils Petter Wikman men användes följande år mest bara för uthyrningar.

Nya försök i väster

År 1908 var sista året som två hjulångare, *Haparanda* och *Ådalen*, gick Luleå–Haparanda.

Konjunkturen på trävarumarknaden hade länge varit vikande. Nordiska Trävaru AB drabbades 1906 av en förlust på mer än 300 000 kr, och resultatet försämrades sedan så att koncernen 1907 omvandlades till Baltiska Trävaru AB. Detta företag leda ner driften i Granvik och sålde Sandviks ångsåg, men bäge kom sedan åter i gång. Även AB Båtskärsnäs gick dåligt och rekonstruerades 1909 till Kalix Trävaru AB, delvis med samma ägare.

Ådalen såldes i början av 1909 till Skellefteå, och Ångfartygsföreningens AB beslöt att tjänsten som befälhavare på *Haparanda* inte automatiskt skulle tillfalla

dess förutvarande kapten, E.F. Furtenbach. Man annonserade ut tjänsten och antog sedan istället Johan Fredrik Sundbaum, som tidigare fört *Ådalen*.

Kapten Furtenbach fick därför söka sig andra uppgifter och tog upp förhandlingar med Oskarshamns Ångfartygs AB om att köpa in dess ångare *Borgholm*. Han lyckades också få en rad intressenter i Luleå och platser vid kusten norr därom att i mars-april 1909 teckna aktier i "Rederi AB Polstjernen", som skulle "överta den ångare som i vinter inköpts av kapten Furtenbach". Kanske fick man inte tillräckligt många aktier tecknade – någon verksamhet startade detta rederi aldrig, och *Borgholm* hade för övrigt redan istället sålts till Skärgårds AB i Norrköping för att sättas in Norrköping–Valdemarsvik.

Denna trad hade 1908 trafikerats av den gamla *Skärgården* (ex *Turisten* ex *Sigrid* ex *Garibaldi* ex *Tykö*), byggd på William Lindbergs verkstad i Stockholm 1860. Den var ursprungligen beställd av ett finländskt rederi men kom istället att göra tjänst på Mälaren, sedan till Norrtälje och från 1891 Göteborg–Åkersvass på Göta älv som *Turisten*. Den tillhörde nu grosshandlare Frans Blom i Norrköping.

För att få någon trafik till stånd och arbete för egen del hyrde Furtenbach från 1909

sedan denna *Skärgården*. Första sommaren lät han den gå Luleå–Råneå–Töre–Kalix, och 1910 fick den istället göra dagliga turer Råneå–Luleå–Råneå.

Haparanda byter ägare

Ångaren *Haparandas* rederi kunde inte fortsätta sin verksamhet. Man hade stora obetalda skulder från köpet av *Ådalen*, och de rederier som stod bakom Ångfartygsföreningens AB skulle snart börja förhandla om att gå upp i Stockholms Rederi AB Svea.

Haparanda utbjöds därför på auktion 2 april 1910 och såldes för 35 000 kr till firman L G Liljebäck i Haparanda. Tillsammans med andra intressenter bildade detta företag nu Trafik AB Haparanda, och i juni 1910 kunde *Haparanda* åter sättas in i trafik.

Kanske som en hämnd ordnade man från 1911 så att *Haparanda* anlände till Luleå i god tid innan expresståget därifrån avgick söderut, vilket noga påpekades i annonserna för ångaren. Det var alltså inte längre självklart att resenärerna skulle fortsätta sjövägen söderut.

Tärnan får Seskarö-konkurrens

Även Ångbåts AB Tärnan mötte en konkurrent. I mars 1912 tog nämligen fem Seskaröbor initiativ till ett nytt ångbåtsbolag. Skälet var kanske att styrelsen för *Tärnans* rederi

Tärnan ex *Östernerike* efter ombyggnaden vintern 1901–1902. Okänd fotograf.



satt i Haparanda och inte verkade bry sig om önskemål från utomstående. Det nya rederiet skulle ha en bred uppslutning, och priset för aktierna i det nya rederiet, som döptes till Ångbåts AB Seskarö, sattes därför till det låga värdet 10 kronor.

Man fick också en stor del av de boende på Seskarö att teckna sig för en eller flera aktier. Tillsammans blev det 1 372 aktier, men tillsammans gav detta bara 13 720 kr i aktiekapital. Det gick ändå att låna en del därutöver i Haparanda Sparbank, och på konstituerande bolagsstämman 8 maj 1912 beslöt Ångbåts AB Seskarö att för högst 21 000 kr köpa in den utbudna ångaren **Nya Kinda**, som gått i trafik på Kinda kanal. Den var byggd på Mälarvarvet i Stockholm 1896, hade en maskin på 110 ind.hk från Atlas Mek Verkstad och fick ta 110 passagerare i inre kustfart.

Den 7 juni 1912 anlände **Seskarö**, som ångaren omdöpts till, till Haparanda och blev mycket uppmärksam. Flera undrade ändå hur den flatbottnade ångaren skulle kunna klara sig i svår sjö. Rederiledningen valde nu att låta **Seskarö** följa exakt samma turlista som **Tärnan**, med avgång från Nederkalix kyrkostad varje morgon kl 3.30 och återfärd från Haparanda kl 14 via en rad mellanliggande stationer.

Det blev därför tillfälle till hård kappkörning, då de två ångarna i full fart samtidigt skulle gå ut genom Torneälvs smala passage vid Korva och det bara var några tiotal meter mellan dem. Konkurrenten fortsatte på samma sätt 1913, men våren 1914 kom rederierna överens om att istället sköta samtrafik. En av båtarna avgick då varje morgon från Haparanda till Nederkalix och tillbaka på eftermiddagen, och



Nya Kinda på Kinda kanal vid Hamra. Ur Bertil Söderbergs arkiv.

den andra avgick varje morgon från Nederkalix till Haparanda och tillbaka på eftermiddagen. Var tredje vecka skiftade man schema. Till saken hör att det var två bröder Johansson som förde varsin av **Tärnan** och **Seskarö**.

De första trafikåren för **Seskarö** gick med förlust, och första och sista året trafiken gick med vinst var 1914. Den var ändå mindre än förlusten året därpå, och den följande vintern var det dags för lyftning och prov av ångpannan. Ångmaskinen behövde också repareras.

På en extra bolagsstämma 31 januari 1916

beslöt Ångbåts AB Seskarö därför att sälja **Seskarö** till sjökapten Wiktor Andersson i Holmsund för 13 000 kr, ungefär hälften av dess bokförda belopp.

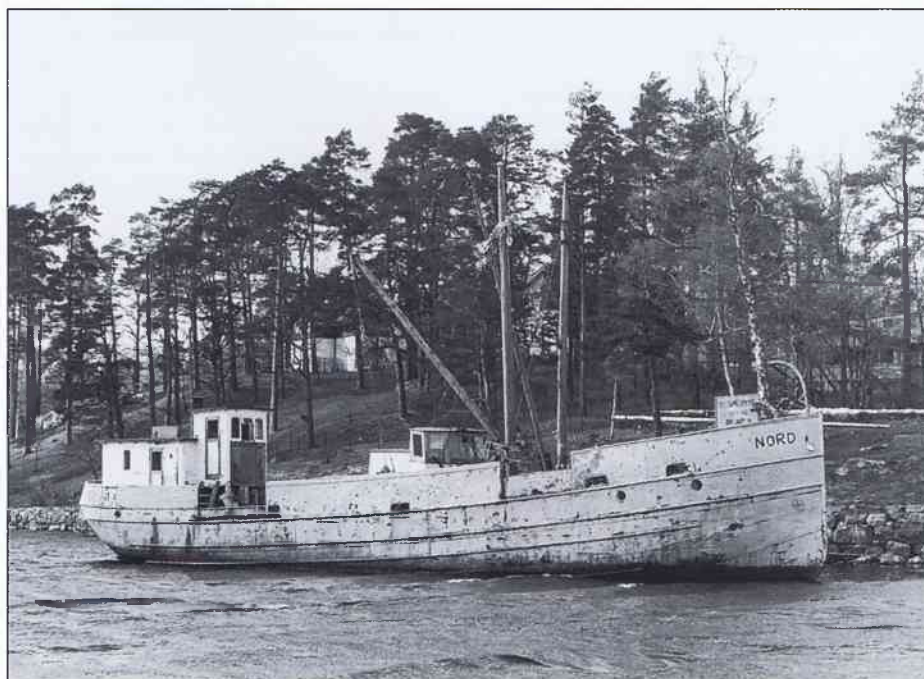
Denne lät bygga om ångaren kraftigt, så att den kunde användas som bogserbåt. Ångpannan och maskinen som tidigare varit placerad i fartygets akter flyttades 1,8 meter föröver vintern 1917. Kölen samt pann- och maskinbäddar förnyades också. En kort tid fick den nyskapade bogserångaren nog heta **Bore**, såldes så till Bogseringsbolaget Bore i Söderhamn och fick hösten 1919 tillfälligt rycka in i passagerartrafik vid Sundsvall som **Nord**.

Detta namn fick fartyget behålla både som bogserare och sedan det under 1930-talet byggts om till lastmotorfartyg. År 1938 inköptes det av Fortifikationen i Vaxholm och användes för olika ändamål, bl a 1954 som betongblandare. Senare blev **Nord** åter civil och fanns kvar in på 1970-talet.

Slutet för Skärgården

Konkurrenten i väster från ångaren **Skärgården** hade fortsatt och i viss mån förstärkts. År 1911 hade Furtenbach nämligen valt att låta **Skärgården** göra varannandagsturer från Luleå till Råneå, Töre, Karlsborg, Kalix och Båtskärsnäs, dit ångaren anlände först följande morgon. På eftermiddagen återvände den till Luleå.

I maj 1912 hade lånetiden för **Skärgården** gått ut, men kapten Furtenbach fick sin 21-årige son, folkskolläraren Ernst Gustaf Furtenbach att gå in som ny ägare till ångaren. Även detta år gick den i trafik norrut från Luleå men vände då vanligen vid Karlsborg, och 1913 annonserade man att **Skär-**



Nord ex Seskarö ex Nya Kinda vid Lännersta 11 maj 1971. Foto Arne Sundström.

gården vid behov kunde fortsätta ända till Seskarö.

År 1914 annonserades däremot enbart turer med gods till Töre och Kalix och någon lustresa, men året därefter torrsattes **Skärgården** och godkändes även för inre kustfart. Den började nu göra turer över Bottenviken till Kemi.

Furtenbachs ekonomi var nog ändå inte den bästa, och i april 1916 övertogs ångaren av Atle Burman i Luleå. Även detta år annonserade **Skärgården** turer med fraktkods Luleå–Kemi, nu med kapten K.A. Johansson som befälhavare, men det utvidgade sjökriget gjorde nog att man senare under sommaren gav upp denna trafik. **Skärgården** fick istället göra fraktturer till Råneå och Töre, och detta fortsatte även 1917.

Våren 1918 togs **Skärgården** åter upp på land och förklarades då vara icke sjövärdig, med ruttna däck och rostiga spant och plåtar. Den såldes ändå till en grosshandlare från Sundsvall, Carl Eriksson, men när denne blev varse bristerna beslöt han att istället skrota ner ångaren, vilket inleddes den 18 oktober.

Tärnan byts ut mot Falken

Trots konkurrensen från den mer välutrustade **Seskarö** hade **Tärnan** fortsatt sin trafik, och från 1916 var ångaren ensam i öster. I bolagshandlingarna för 1918 rapporteras dock att ångaren inte skulle få förnyat sjövärdighetscertifikat utan vidlyftiga ändringar. Ångbåts AB Tärnan sålde därför 6 november 1918 **Tärnan** till en av sina stora aktieägare, direktör Sven Unander i Haparanda, för 40 000 kr. Istället köpte man



Falken i Randers ca 1910. Okänd fotograf.

1 april 1919 in ångaren **Falken** från Helsingborg för 78 000 kr.

Denna ångare var byggd på Georg Seebecks varv i Geestemünde 1894. Den hette troligen först **Volapuk II** (se Båtologen 4-00), gick därefter 1904 i trafik på Rhen som **Falke** och köptes i april 1905 in av Randers Fjorddampskibsselskab, som döpte om ångaren till **Falken**. År 1913 övertogs den av sin kapten Niels Juel Nielsen. Han sålde därefter ångaren 7 maj 1918 till C.G. Carlström i Helsingborg, som lät den göra en del turer Helsingborg–Viken–Mölle. Trafi-

ken gick nog inte så bra, och **Falken** är bortglömd i alla böcker om ångbåtstrafiken vid Helsingborg.

Falken fick nu överta **Tärnans** gamla trafik, med avgång tidigt varje morgon från Nederkalix.

Ny konkurrens

År 1915 satte Sveabolaget in en riktig kustångare, **Elias Sehlstedt**, på traden Luleå–Salmis via Råneå, Töre, Nederkalix, Karlsborg, Båtskärsnäs och Seskarö med tre turer i veckan, i samtrafik med sina andra norr-



Ångarna Sollefteå och Kurir på lustresa ca 1920. Foto från Norrbottens museum.

landsångare. Om detta var en hämnd för att **Haparanda** valt att samarbeta med SJ är oklart, men försöket pågick bara till första juli året därpå.

En annan konkurrent började på hösten 1919 turer på den långa sträckan Piteå–Luleå–Haparanda, via Kalix, Karlsborg och Båtskärsnäs. Det var ångaren **Sollefteå** (ex **Hellgum**), byggd på William Lindbergs mek verkstad 1875, som det nybildade Piteå Rederi AB köpt in från Hernösand-Sollefteå Ångbåts AB. Den var grundgående och rätt snabb och passade därför bra för alla delar av denna långa trad.

På våren 1920 inledde **Sollefteå** trafik-säsongen med turer Piteå–Luleå inre vägen men gick på grund vid inloppet till Piteå den 23 maj, varvid botten revs upp under maskinrummet. Ångaren måste därför tas upp på slip för en rejäl reparation. Veteranen på denna trad **Kurir** fick ändå inte vara utan konkurrens ens detta år. I juli 1920 insattes nämligen den upprustade **Tärnan** på turer Luleå–Piteå.

Våren 1921 fick **Tärnan** och **Kurir** ändå samma ägare, Axel Petterssons änkefru Maria Kristina Pettersson. Hon hade efter mannens död 1911 fått överta **Kurir**, eftersom det i hans testamente stod att hon skulle få behålla boet orubbat. Sonen Axel tillträdde också som befälhavare ombord. **Tärnan** och **Kurir** skötte sedan gemensamt trafik Luleå–Piteå, varvid en av ångarna avgick från respektive plats varje morgon kl 7 och på eftermiddagen kl 16.

Piteå Rederi AB valde för sin del att trots sitt namn avstå från resor med Piteå som utgångspunkt sommaren 1921. Istället fick **Sollefteå** gå från Kalix till Luleå tor två dagar i veckan och från Kalix till Haparanda tor via Karlsborg, Båtskärsnäs och Sesarö fem dagar i veckan. Den konkurrerade därmed med både **Falken** och hjulångaren **Haparanda**.

Sommaren 1921 drabbades sågverksindustrin av en svår depression, och flera av sågverken i denna del av landet ställde in sin verksamhet från mitten av juli. Detta påverkade förstås ångbåtstrafikens ekonomi, och särskilt godsmängderna minskade kraftigt.

För **Tärnan** verkar detta ha varit sista året med reguljär trafik, och ångaren ändrades senare till bogserare. Den fanns kvar till 1961. Även **Sollefteå** utbjöds till salu 1921, först för 140 000 kr, det belopp som den var in-tecknad till, sedan till 110 000 kr men likaså utan resultat. Piteå Rederi AB försökte nog hitta köpare för ångaren även 1922, men under tiden fick **Sollefteå** göra två turer i veckan Luleå–Haparanda via Kalix, Karlsborg, Båtskärsnäs och Sesarö. Sedan tvingades rederiet gå i likvidation. Ångaren låg upplagd 1923 och såldes våren 1924 till en köpare i Torneå, där den om-



Ångaren *Primus ex Clara*. Okänd fotograf.

döptes till **Pohjola** och insattes på traden Kemi–Torneå.

Ångaren **Kurir** gav däremot inte upp. 1922–1924 fick den göra någon tur från Luleå till Råneå och Töre varje vecka, vid sidan av trafiken till Piteå. **Kurir** återgick därefter 1925 till att enbart sköta trafik Luleå–Piteå och hade passagerarcertifikat tom 1928.

Kris i öster

Ångbåts AB **Tärnan** i Haparanda drabbades sedan av flera nya motgångar. Redan 1920 var ett förlustår, och trots att man försökte minska driftskostnaderna för ångaren **Falken** genom att rusta upp dess maskineri på Ruona mek verkstad i Brahestad i Finland gick det inte mycket bättre 1921 som följd av krisen på trävarumarknaden. Intäkterna gick ner med en tredjedel, och 1922 minskade de ytterligare.

Trafikåret 1923 gav faktiskt en vinst på 269 kr 66 öre, men 1924 blev så dåligt att rederiet på en extra bolagsstämma 18 maj 1925 beslöt gå i konkurs och sälja ångaren. Via Haparanda Sparbank övertogs **Falken** så den 27 januari 1926 av Fritz E. Olsson och Jakob Mäkelä i Alatornio i Finland, som döpte om ångaren till **Ukko** och ändrade den till bogserare. År 1937 köptes **Ukko** till OY Silika AB nära Kuopio och såldes 1941 vidare till Kymmene AB som gav den namnet **Halla XIX**. Skrotad på 1960-talet.

Ett nytt försök

Det sköttes nog inga trafik på **Falkens** gamla trad 1925, utöver de som hjulångaren **Haparanda** skötte hela vägen Luleå – Haparanda, men året därpå insattes på en delsträcka härav den lilla ångaren **Primus** (ex **Clara**). Den var byggd på Oskarshamns mek verkstad 1879 och hade från början

trafikerat Klarälven, därefter Faxälven och senast en sträcka av Luleälv. Där hade den blivit överflödigt och gjorde sedan en spännande resa nerför forsarna fram till Luleå, där ångbåtsredaren Frans Gustaf Holmström övertog **Primus**.

I början av juli 1926 insattes ångaren på turer från Leppäniemi och Sandvik på Sesarö till Haparanda, via öarna Hanhinkari och Santasaari vid Torneälv utlopp, med **Haparandas** förre kapten Sven Oskar Johansson som befälhavare. Trafik AB Haparanda hade nämligen minskat löneförmånerna på denna ångare, och det ställde han inte upp på.

Trafiken verkar ändå bara ha pågått detta år, och **Primus** uttrangerades och avfördes i varje fall 1929. Då återstod bara skrovet av ångaren.

Sista trafiken med Haparanda

Under alla dessa år fortsatte hjulångaren **Haparanda** sin trafik mellan Luleå och Haparanda via Karlsborg, Nederkalix, Båtskärsnäs och Sesarö, där tilläggsplatserna på slutet var Leppäniemi och Sandvik, med tre turer i veckan i varje riktning trots att järnvägen från Boden till Haparanda 1918 öppnats för allmän trafik.

Liksom för flera av de andra ångarna var 1921 ett krisår, då fraktintäkterna halverades och man drabbades av en förlust på 10 779 kr 72 öre. Det gick sedan åter bra för **Haparanda**, med bara en liten förlust 1925 som undantag. I februari 1928 hölls dock en extra bolagsstämma för att avgöra om ångaren skulle säljas, sedan sista sågen på Sesarö lagts ner, men man beslöt fortsätta. Trafiken gick också bra, kanske en följd av att det inte gick någon annan ångare Kalix–Haparanda, men därefter följde två förlustår.



Haparanda är ännu i fart som Nordanvind. Jämför fotot på sidorna 33 och 34. Foto Bernt Fogelberg den 22 maj 1991.

Trafik AB Haparanda gav sedan upp, och sista året det gjordes turer med **Haparanda** – landets sista hjulångare i trafik – var därför 1930. Den låg sedan upplagd vid Seskarö i tre år och såldes därefter till Finland för att byggas om till pråm.

Så blev inte fallet. Man gjorde istället om skrovet till propellerdrivet lastmotorfartyg, som sedan fick heta **Kajava**. Den återkom på 1940-talet till Sverige, där veteranen ännu går i trafik som **Nordanvind** i Stockholmsområdet.

Ett tappert försök med Kurir

Ångaren **Kurir**, som sedan 1898 tillhört först sjökapten Axel Pettersson i Luleå och därefter hans änka Maria Kristina, såldes efter hennes död 1932 till ett partrederi i Kalix med Karl Jansson på Risön som huvudredare. Då hade ångaren legat upplagd i tre år.

Karl Jansson skrev i maj 1933 till Fartygsinspektionen och berättade att man under det år som gått sedan köpet av **Kurir** hade lättat och reparerat ångpannan och bytt 16 skrovplåtar, som varit i dåligt skick. Nu tänkte rederiet på prov sätta in **Kurir** i passagerartrafik Luleå–Kalix–Haparanda–Kemi, där det sedan **Haparanda** och andra kustbåtar slutat gå inte fanns någon trafik. För att detta skulle vara möjligt krävdes dock att man fick dispens från kraven på bostadsutrymmena ombord för besättningen. Den skulle nämligen bo iland nattetid.

Fartygsinspektionen förstod inte att rederiet behövde ett svar innan trafiksäsongen skulle börja och svarade varken ja eller nej på begäran förrän i slutet av oktober. Då fick man dispens, men Karl Jansson och de andra i rederiet hade tröttnat och inlett förhandlingar om att sälja **Kurir** till Finland. Detta blev dock inte av. Ångaren började istället användas som bogserare, men 1936 lades den upp vid Risön. Då hade Hilding och Tycko Öhlund på Storön över-

tagit ångaren för 700 kr. De planerade ändra den till motorpråm, men detta blev inte av. Till slut köptes skrovet av **Kurir** av J Waltari i Haparanda, fylldes med sten och sänktes som vågbrytare vid Sävis sågverk, på fastlandet nära Seskarö.

Fortsatta öden för hjulångarna

Här är en sammanställning av de fortsatta ödena för de hjulångare som här omnämnts.

Aros, reg nr 2755, såldes i oktober 1908 av Nordiska Trävaru AB till Rolf Burman i Luleå och degraderades till pråm. Den övertogs 1912 av Atle Burman men såldes samma år, först till kaptén Scherman i Umeå och sedan till Lappvik Kalk-Sand-Tegel AB i Ekenäs. På senhösten 1916 inköptes **Aros** av Petter Forsström i Lojo tillsammans med bl a bogserbåten **Appendix** och övertogs 1917 av Karl Forsström AB i Finby. Den 15 juni 1918 sjönk **Aros** på djupt vatten utanför Rysskär i närheten av Helsingfors och avfördes som förlist.

Castor (ex **Roslagen**), reg nr 3089, var 1890–1896 registrerad i Torneå med Anders Kurt som ägare men blev sedan åter svensk. Såldes 1900 av AB Bergman, Hummel & Co till C H Kjerling i Sundsvall, förbyggdes 1901 till propellerångfartyg och fick Rederi AB Castor som ägare. Den gick sedan där som last- och passagerarfartyg till 1912, då **Castor** såldes till Gustaf Svanljung i Vasa i Finland. Tillhörde från 1916 Gustaf Westerlund i Helsingfors och var i juli 1918 bl a över till Stockholm med last av oljor. 1924 står C.U. Forsell som ägare och sedan Alfons Björklund men var då tydligen upplagd. Angavs 1932 ha huggits upp.

Fänrik Stål, reg nr 2500, såldes i november 1896 till kaptén Karl Liljeqvist i Vasa,

ombyggdes för att bli mer sjövärdig och övertogs av Bottniska Ångfartygs AB i Vasa. Råkade de följande åren ut för en rad grundstötningar och andra olyckshändelser. Det blev konkurs 1900, och på auktionen därefter inköptes den av Rurik Asplund i Vasa. Året därpå såldes **Fänrik Stål** till Emil Asplund i Uleåborg, som rustade upp ångaren med nya maskiner och gav den namnet **Oulu**. I trafik Uleåborg–Torneå, men upplagd 1903 när järnvägen till Torneå var klar. Sald 1906 till Emil Granfelt i Helsingfors, ombyggd till pråm 1910 med K.E. Blomberg AB i Åbo som ägare. Blombergs sågverk gick i konkurs redan 1912, och **Oulu** övertogs av AB Vulcan, som på varvet där byggde om den till tvåmastad motorpråm. Dess namn blev **Nisse**, och ägare var först AB Hiekka OY i Vasa, från 1915 istället Aino Lindeman i samma stad, 1916 AB West OY i Helsingfors och från 1917 Aug. Hjelt i samma stad. Låg under ombyggnad 1918, ströks ur registret 1932.

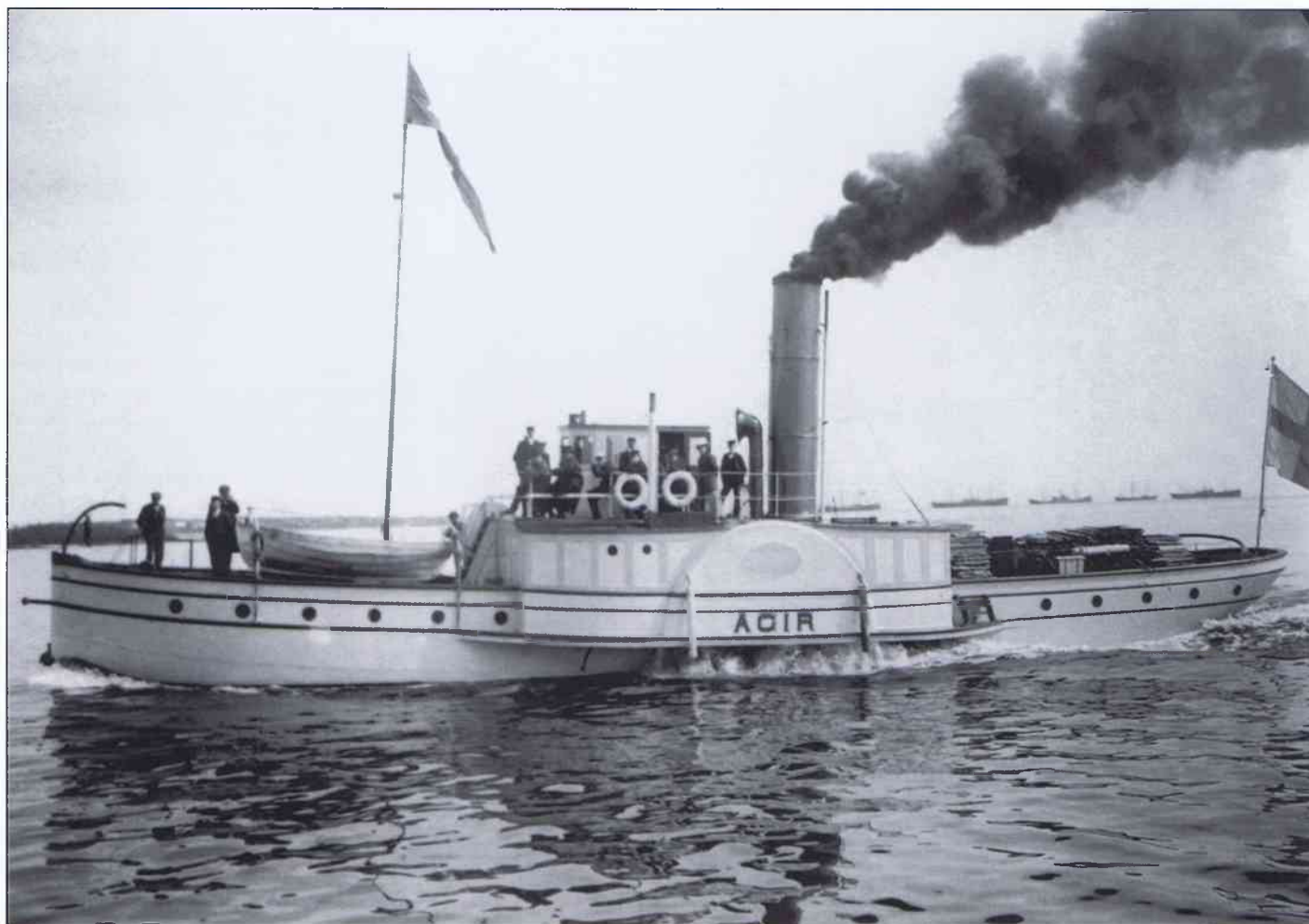
Gellivara sjönk hösten 1904 vid J P Johanssons varv i Luleå, kondemnerades och såldes på auktion 14 mars 1906 för 310 kr till varvsägaren. År 1920 ströks den ur fartygsregistret som förstörd.

Haparanda, reg nr 1422, avfördes 1934 sedan det anmälts att ångaren var nedskrotad. Så var dock inte fallet – den hade istället sålts till Finland, och av skrovet skapades ett lastmotorfartyg som fick heta **Kajava**. Den hörde 1947 hemma i Valholm, såldes på exekutiv auktion 30 januari 1948 till Salon Laiva O/Y, i vilket den statslöse, f d estniske Joann Salem var inblandad. I december 1948 kom **Kajava** till Lunde varvs slip och blev sedan liggande där. Till slut såldes den åter exekutivt 27 november 1950 till Torsten Rudolf Boström i Båtskärsnäs och Tycko Johannes Öhlund i Kalix, vilket innebar att den åter blev svensk, nu under namnet **Trollö**. Senare omdöpt till **Nordanvind**, med Möja som hemort.

Nils Sture (ex **Dristig** ex **Ehrenstrahl**), reg nr 3060, tillhörde AB Båtskärsnäs till 1909 och därefter Joh. F. Ekholm i Nederkalix. Den 31 januari 1917 anmälde denne att **Nils Sture** var sönderskrotad och inte existerade mera.

Pohjola tillhörde först Ångfartygs AB Pohjola i Uleåborg, såldes 1906 till Koiviston Höyrylaiva OY i Björkö för trafik därifrån till Viborg och två år senare till Karjalan Höyrylaiva OY i Sordavala vid Ladoga. Omdöptes då till **Karjala**. Sald till Ryssland 1914.

Prince of Wales, reg nr 553, tillhörde AB Båtskärsnäs från 1897 till 1909. Sedan inköpt av Joh. F. Ekholm i Nederkalix och såld av denne till Åvike Tegelbruks AB 1913. Omdöpt **Åvike I** och använd som pråm i Häggdånger. Oklart slut.



En grann bild på hjulångaren Ägir ex Törefors, som både användes som bogserare och för utfärder. Foto från Sjöhistoriska museet, Stockholm.

Risö (ex Wermdö), reg nr 3090, tillhörde på slutet Nordiska Trävaru AB men användes inte efter 1902 och anmäldes 1905 vara upphuggen.

Salmi (ex Örsundsbro) blev aldrig registrerad, och vad som hände efter början av 1890-talet är okänt.

Wellamo (ex Jakob Bagge) inköptes 1875 från Sverige av Uleåborgs Kust Ångfartygs AB och byggdes om för trafik Uleåborg–Torneå. Bolaget upplöstes 1902, och ångaren såldes då först på auktion till Victor Höckert i Uleåborg och i augusti samma år vidare till en köpare i S:t Petersburg, troligen för trafik på Volga.

Ådalen, reg nr 2018, såldes i början av 1909 av Ångfartygsföreningens AB till Ångf AB Ådalen i Skellefteå. Detta rederi var föga framgångsrikt, och hjulångaren såldes på auktion i mars 1911 och hade de följande åren flera ägare. I juni 1912 gjorde den en del turer från Piteå till Ursviken, men dessa inställdes snart. Ångaren besiktigades 1915 vid Munksund, varvid man noterade att bordläggningen var alldeles genomfräkt. Efter en ny besiktning 1916 godkändes ångaren för fart Piteå–Skelleftehamn, vilket också genomfördes. Den 20 juni 1917 anlände Ådalen oväntat till Gävle från Piteå och gjorde 23 juni en resa över

till Vasa i Finland med last av järnmalm. Hjulångaren var högt lastad, utan skalkning av luckorna och utan ordentliga livräddningsredskap. Ångarens ägare Filip Carlberg i Nordmaling dömdes därför till böter 300 kr. Året därpå såldes Ådalen åter på auktion och omvandlades till pråm, från 1919 med Andreas Strandberg i Umeå som ägare. Den övertogs sedan av Dynäs AB och användes enligt en rapport 10 augusti 1923 för bogsering av massa och papper från Dynäs AB och Wäija AB till närbelägna hamnar, omdöpt till DV IV. I oktober samma år meddelade man att den mest låg som magasin vid kaj, fanns kvar 1931 men avfördes 1939 som upphuggen.

Ägir (ex Törefors), reg nr 1341, vilken var byggd vid W Lindbergs Verkstads- och Varfs AB 1882 för Törefors bruk och senare övertogs av AB Bergman, Hummel & Co som 1902 gick upp i Nordiska Trävaru AB,

såldes 1908 till Joh. F Ekholm i Nederkalix och därefter till AB Jacobson & Eriksson i Umeå för att göras om till pråm. Dess fortsatta historia är något osäker. Den 19 april 1913 sålde Trävarubolaget Svartvik en järnpråm med namnet **Aegir** till direktör Arvid Lundberg i Helsingfors för 4600 kr. Den hade precis samma mått som ovan nämnda bogserbåt Ägir men uppgavs något senare vara byggd 1855 i Sverige. Pråmen övertogs i juni av Lappvik Kalksand-Tegel AB i Ekenäs och i november samma år av Petter Forsström i Lojo. 1919 övertogs Ägir av Henrik Sylvén i Helsingfors men såldes året därpå till AB Dalsbruk i Dragsfjärd. Kvar i 1931 års lista men senare avförd. Jag tror själv att detta är f d Ägir och att uppgiften om byggår blivit fel av någon orsak – det byggdes inget annat fartyg med dessa dimensioner i Sverige 1855. ■

SVENSK ILLUSTRERAD SKEPPSLISTA 2001

Den maritima uppslagsboken i fickformat med bl a fartygsfoton och fartygsbeskrivningar, rederiadresser och signalbokstäver – en höjdare!

Läses av branschfolk, båtologer och fritidsskeppare i hela landet.

Pris 275 kronor.

Beställ enklast genom att sätta in pengarna på pg 439 50 28 – 6 (Klubb Maritim Västra Kretsen).



Bristols bruna skrov syntes från hela Hirtshals centrum. Foto den 25 juni 2001.

Resa med förhinder

Text och foto av Krister Bång

Hustrun har som tradition att varje år veckan efter midsommar besöka kammarmusikfestivalen i Båstad. Jag har länge haft som tradition att under samma tid vara hemma och passa vår fågel. Nu dog vår fågel i vintras och därför var det inte läge att förlänga min del av traditionen.

Så jag meddelade hustrun att jag ämnade besöka Norge under hennes bortavaro. Detta sagt som något slags test om det gick för sig att resa bort. Och det gjorde det.

– Jag åker redan på söndagen, sade jag och flyttade fram mina positioner ytterligare. Och även det gick bra.

Nu hade jag inte förberett min resa så noga. Jag tänkte åka på vinst och förlust. Oslo första dagen blir bra, tänkte jag.

Men jag måste ju se hur det står till i Bohuslän på uppvägen. Körde ut till Sotenäset och fann i Fisketången trälaren Väderö i samma bedrövliga skick som tidigare. I Kungshamn låg nyinköpta Vinga-

sand som fått Smögen som hemort och redan blivit omdöpt till **Rio**. Detta var att gå händelserna lite grand i förväg tyckte man på Sjöfartsregistret eftersom den gamla **Rio** ännu inte bytt namn.

Smögen var också hemorten för nya **Kairo** som just kommit till Sverige efter en tillvaro i Norge som **Tråsavik**. En ny träfiskebåt till Sverige är ju inte så vanligt.

Resan fortsatte uppåt Bohuslän. De härliga badorterna Fjällbacka och Grebbestad passerades och snart befann jag mig i Strömstad. Där låg **Color Viking** inne och skulle just avgå till Sandefjord. Det blir bra bilder tänkte jag. Men så hörde jag några norrmän bredvid mig tala om de långa köerna uppe vid Svinesund och att man förra veckan fått vänta två timmar på att komma över gränsen. Minsann. Snabbt fram till kassan och så löste jag enkel biljett till Sandefjord. Färjan höll an någon minut så att skulle hinna med.

Två och en halv timma senare befann jag mig helt plötsligt i Norge. Tog kustvägen till Larvik och fortsatte sedan på europavägen mot Kristiansand. Trafiken i motsatt riktning, mot Oslo alltså, var mycket tät. Stundtals stod bilarna stilla. Även söderut, i min färdriktning, gick det trögt. Det segade sig i ungefär 50 kilometer i timman vilket är för dåligt för en man från västkusten med tempo inom sig. Kom på mig att jag började bli trött och då vet jag att det är bäst att stanna. Just då befann jag mig i Arendal och hittade strax hotel Phoenix. Där kom första chocken. 800 kr för ett enkelrum. Men jag tog det ändå.

Sedan bar det ut på byn för att kaka. Tog in på en trevlig restaurang med utsikt över Pollen. 150 kr för en pizza! Jag tittade över min plånbok och ringde hem och sade att jag tar färjan till Danmark!

Efter en rejäl frukost bar det av vidare söderöver. Batteriet till kameran hade tagit

slut och det är ju allvarligt. När man har varit ute och rest minns man ju resan genom sina fotografier. Så i Grimstad stannade jag till. Gick runt i stan och hittade snart en fotoaffär som hjälpte mig. Hade lite svårt att gå eftersom jag på något sätt skadat knät. Det kom plötsligt en natt och det irriterade mig märkbart.

I Kristiansand blev det ett nytt besök hos Color Line. Snabbfärjan **Silvia Ana** till Hirtshals var önskemålet. Trots semester-tider hade jag tur. Fick en av de sista platserna till treturen.

Det gav mig lite tid att åka ut till Flekkerøy. Efter en lång tunnel kom man ut på denna idylliska ö. Hittade hamnen så småningom bara för att konstatera att den var tom.

Silvia Ana tog sig fram över Skagerack med god fart. Resan tog två och en halv timma, precis som den mellan Strömstad och Sandefjord. Framme i Danmark tog jag in på Hotel Hirtshals och fick bo i annexet på gården till ett hyggligt pris. Tog en sväng på stan och kunde konstatera att nya **Bristol** kommit fram för att utrustas. Detta skrov var byggt i Rumänien och precis när skrovet var färdigt gick varvet i konkurs. Efter mycken möda och lång tid kunde man få loss skrovet och bogsera det till Hirtshals.

Beslutade mig för att äta på hotellet. Nu var det inte någon större rush utan jag var nästan ensam. Sedan jag beställt försvann servitrisen och det visade sig senare att hotellets kök var stängt och att man hämtade maten från en närliggande krog. Originellt! Men det var inte fel på maten.

Tisdagen grydde. Jag kände mig pigg och ny(k)ter. Dessutom hade jag gjort upp nya planer. Dagen skulle ägnas åt Skagen, den-



Lilla Svanen gjorde turistikryssningar från Mariager. Den 26 juni 2001.

na pärla på Jyllands nordspets. Jag hade varit där bara 14 dagar tidigare. Då var det busväder med storm och regn. Nu var det vackert och oblåst. Funderade på att ta in på mitt favorithotell, Strandly, med gångavstånd till hamnen och till Bodilles Kro. Ta en pilsner vid Pakhuset och må gott. Sedan funderade jag på att fortsätta till Frederikshavn och ta båten till Læsø.

Efter en stadig frukost åkte jag de fyra miln till Skagen. Gjorde en besiktning i hamnen. Inte en enda blågul flagga! Ingen båt på semester, ingen vid Karstensens Varv. I Industrihamnen var det likadant. Där låg bara normän och en stor tremastare med namnet **Peace**. Ett bra namn,

tyckte jag, som just upplevt EU-kravallerna i Göteborg. Om man jämför de norska trålarna med de svenska är våra bara som livbåtar till normännens stora vackra båtar. **Krings Cross** lämnade hamnen och såg ut som en svan. En rundtitt med kikaren mot horisonten gav vid handen att inga båtar var på väg in.

Klockan var inte mer än elva och jag fick snabbt klart för mig att dagen skulle bli mycket lång om jag stannade i Skagen.

Nya planer. Söderut så länge dagen räcker. Efter ett besök i Strandby och Frederikshavn utan några uppseendeväckande inslag kom jag till Sæby. Där i hamnen låg en liten restaurang som serverade fisk. Man fick en lapp med ett nummer. Min hade nummer tre og halvfems (93). De danska räkneorden är inte lätta för en göteborgare. Efter en øl och ett stjerne-skud kände man sig betydligt belåtnare och fortsatte längs kusten söderöver. Passerade med färjan i Hals och kom fram till Hadsund och strax därpå till Mariager. Där var det dags för kaffe och glass. En liten passagerarbåt, **Svanen**, gick just ut på fjordkryssning med förväntansfulla turister.

Att åka till Anholt kittlade fantasin något. Färjan dit går från Grenå och det var ett lagom mål för dagens etapp. Jag bokade in Stenas Hotell där jag fick ett ekonomirum till ett resonabelt pris.

Om aftenen tog jag mig in till staden gående. Tyvärr hade jag fortfarande ont i benet varför gången blev lite haltande. Gick till terminalen bara för att konstatera att båten till Anholt endast gick en gång om dagen och att man måste övernatta där vid en eventuell besök. Så det blev inte heller Anholt.



I Århus låg Logos II beredd att frälsa nya själar. Foto den 27 juni 2001.

I stället blev det krogen. En lite annorlunda servitris betjänade mig. Efter att ha studerat menyn beställde jag lammkött.

– Vill ni verkligen ha lammkött, Mister, sade hon och tittade mig i ögonen.

– Javisst, det skulle smaka fågel, sade jag.

– Aha, ni vill ha kyckling?

Efter maten beställde jag som vanligt 'Kaffe utan Cognac'.

– Tyvärr, sade hon. Det har vi inte. Går det inte lika bra med kaffe utan likör?

– Då tar jag Cacao utan kaffe.

På vägen hem tänkte jag för mig själv. Du borde heta Erik, Erik den läspe och halte.

Efter att ha besett stadens stolthet, ner-skrotningsvarvet Fornæs och dess om-fångsrika verksamhet gick färden vidare till Århus. Där låg det vackra förkunnelse-fartyget **Logos II** och solade sig i det härliga vädret. Något annat att skriva hem om hittade jag inte.

Det var ju lite besvärande att jag inte hade någon karta över Danmark med mig. Till Horsens var det ju inte så svårt att ta sig. Man tog bara motorvägen som för övrigt passerar Danmarks högsta berg, Eje Bravnehøj som sträcker sig 171 meter över havet. Men på väg ut från Horsens, där jag för övrigt hittade den gamla skärhamnaren

Westbris, nu som **Rigina** av Kingstown, kom jag i trafikvimlet ut på fel väg. Sedan jag kört en mil eller så förstod jag att jag var på väg till Juelsminde i stället för Vejle. Okey, tänkte jag, det må vara hänt. Jag har ju aldrig varit i Juelsminde innan. När jag kom fram kunde jag bara konstatera att färjelinjerna därifrån verkade nedlagda. Nu var det en blomstrande sommarstad vilket medförde att även jag stannade en stund och tog lunch.

Sedan Vejle inspekterats och befunnen ointressant för en göteborgare fortsatte jag till Fredericia. Där såg jag **Vinga Matilda** vid varvet samt halva Fredericias befolkning som var nere vid kajen och metade. Jag såg aldrig någon som fick napp, men det kanske inte var det viktigaste sedan man beskådat alla ölbackar som stod i närheten av de fiskande.

Så lämnade jag Jylland och tog mig över på Fyn. I Middelfart låg den gamla tåg-färjan från Öresund, **Öresund** upplagd. Hon såg mycket stor ut i den lilla hamnen. Ute på fjorden tuffade lilla **Marietta** från Göteborg förbi i beskedligt tempo.

Efter besöket vid Lille Bælt for jag söder-på till Assens. Där brukade Nordvikssku-tan **Dagney** tas upp på slip har det berättats mig. Nu fanns här bara en hög danska



I Middelfart hittade jag den upplagda färjan Öresund.

coasters som hade semester samt Telias Pleijel.

Funderade på att ta mig till Svendborg för övernattnig. Väl där var klockan inte mer än halv fem. Efter en titt i plånboken kunde jag konstatera att det fanns 600 danska kronor kvar. Det räcker precis till broavgifterna tänkte jag och beslutade mig för, utan att någon sade emot, att i stället åka till Malmö.

Det var några riktigt häftiga broar jag fick åka över. Först Store Bælt-bron och sedan Öresundsbron. Vädret var så där soligt och fint med lång sikt. Att glupska penning-



Ystads hamnbogserare Ägir var ute och rörde på sig, kanske med norska spekulanter ombord. Foto den 28 juni 2001.



I Simrishamn är det trevligt att fotografera fiskebåtar. Här kommer SIN 18 Vingarö in med sin last. Foto den 28 juni 2001.

maskiner bestal mig på hela den danska reskassan tänkte jag knappast på innan jag gick in för landning i Malmö.

När man ändå är i Skåne känns det ju inte fel att åka till Österlen. Det hade nu hunnit bli torsdag vilket verkade vara en bra dag för att fotografera fiskebåtar i Simrishamn. Det gällde ju att inte komma fram för tidigt för då kunde man lätt bli sittande och se tvätten torka.

Så jag åkte ut till Limhamn där aktiviteten nu sedan Öresundsbron blivit klar, var i det närmaste noll. För tillbaka till Malmö för att 'hjälpa' Malmö Link att avgå. Så blev det Skanör med alla gäss. Nu hade det faktiskt börja regna så smått så tittan på Buffi kortades ner. Passerade Trelleborg och kom till Smygehamn för lunch. Gick in på krogen därstädes och beställde. Någon stress var inte uppfunnen där men när maten så småningom kom var den både god och behövd.

Troligen var det någon högre makt som bromsat mig vid Sveriges sydligaste punkt. För när jag kom till Ystad kom bogserbåten Ägir in samtidigt. Trots åtskilliga besök i staden har jag bara sett denna båt ute vid ett annat tillfälle.

Till Simrishamn kom jag vid fyratiden. Då lämnade hönöträlaren Westerö hamnen för att gå hem till Hönö. Ute på havet såg

jag två trålare på väg in. Jag stod på piren och sade till dem: – Kom till pappa! Och lydiga som de var kom de snart fram till min position. Den första var Rönnsfors av Brantevik som varit på uppsnyggning. Hon hade målats om och såg nu verkligen fin ut. Efter henne kom Timor från Hönö.

Henne hade jag inte sett på länge.

Efter att ha väntat lite till kom i rask takt simrishamnstrålarna Tora och Vingarö. Dessvärre kom också regnet ifatt mig. Klockan var då halv sex och då lade Krister in fyran och kom hem till Göteborg lagom för att knäppa på Sportnytt. ■



Man kan också få se båtar från västkusten som t ex GG 704 Timor av Hönö.



Rune Arvidsson längst till höger omgiven av sina söner (fr v) Mats, Olle och Anders ombord på nya Lövön.

Rune och hans söner

Av Lennart Bornmalm

Under de två första decennierna efter andra världskriget rådde högkonjunktur inom den svenska fiskerinäringen. Det beställdes kontinuerligt nya fiskefartyg vid varven och nya fiskelag bildades. Generellt var det en expansion och många sökte sig till näringen eftersom förtjänsten i de flesta fall med marginal översteg de inkomster som tillhandahölls från förvärvsarbeten i land.

Från mitten av 1950-talet och drygt 10 år framåt utvecklades sillfisket till att bli det ekonomiskt viktigaste fisket. Det var framför allt Nordsjöfisket som var expansivt.

Partrederiet för Lövön

Ett av de fiskelag som bildades under de närmaste åren efter krigsslutet var partrederiet för Lövön från Rönnäng, som 1951 inköpte fiskebåten Røin från Trangisvaag på Färöarna. Røin var 70 fot och utrustad med en 2-cylindrig Bolinder-Munktell råoljemotor om 220 hk. Fartyget var byggt 1946 vid V & T Löfbergs båtvarv i Rönnäng, för Arbejdernes Trawledrift Andelsselskap i Tverå på Färöarna. Hon gavs namnet LL 778 Lövön efter ön med samma namn i Hakefjordens södra del. Ägare till LL 778 Lövön var bröderna Rune, Allan och Kurt Arvidsson samt Lars-Rune Sandberg. Skeppare var Rune Arvidsson, som också var äldst.

Släkten Johansson/Arvidsson

Bröderna Arvidsson härstammade från en fiskaresläkt i Bäckeby, strax sydost om Rönnäng. Deras far, Arvid Johansson och två äldre bröder Erik och Gunnar Arvidsson hade omkommit med fiskebåten MD 471 Ella från Rönnäng i en storm på Nordsjön de första dagarna i januari 1937.

Arvid Johansson var född 1893 i Bäckeby, där hans far August Johansson haft sin utkomst från en segelskuta som hette Bore. År 1918 ingick Arvid äktenskap med Emma Johansson från Mölnebo. De fick tillsammans åtta barn, Erik (1919–1937), Gunnar (1920–1937), Rune (f. 1922), Allan (f. 1924), Kurt (1927–1992), Ingall (f. 1929),

Inger (f. 1932) och Torkel (f. 1935). Samtliga tog efternamnet Arvidsson efter faderns förnamn.

Fiskebåten MD 471 Ella

År 1926 beställde Arvid Johansson tillsammans med Adolf Edvardsson och Alfred Gustavsson fiskebåten MD 471 Ella vid Djupviks varv med utlovad leverans året därpå. Ella var 57 fot lång och utrustad med en 1-cyl Seffle råoljemotor om 50 hk. Med Ella bedrev man i huvudsak snurrevadsfiske i Nordsjön och Skagerack.

Efter några år hade Arvid Johanssons två äldsta söner blivit så pass vuxna att de blivit besättningsmedlemmar ombord på MD 471 Ella. Först började Erik och kort därefter Gunnar Arvidsson. Avsikten var säkert att även hans yngre söner skulle börja fiska ombord på Ella, om inte den hemska olyckan drabbat Ella de första dagarna i januari 1937, då hon försvann spårlöst på väg till fiskeplatsen. MD 471 Ella lämnade Rönnäng på nyårsafton 1936 för att fiska med snurrevad i Nordsjön. De

första dagarna på det nya året 1937 drabbades området av svåra oväder med kraftiga stormar. De anhöriga började bli oroliga då de efter någon vecka inte hörde ifrån besättningen ombord på **Ella**. I det längsta hoppades man på att något kommit emellan, som bidragit till, att man från **Ella** inte kunnat höra av sig. Tyvärr tvingades man slutligen inse att allt hopp om att **Ella** skulle komma tillbaka var ute, då man varken hade hört ifrån dem eller någon annan fiskebåt sett till dem. Det togs för givet att **Ella** gått under i de orkaner som rasade över Nordsjön under januari månad 1937.

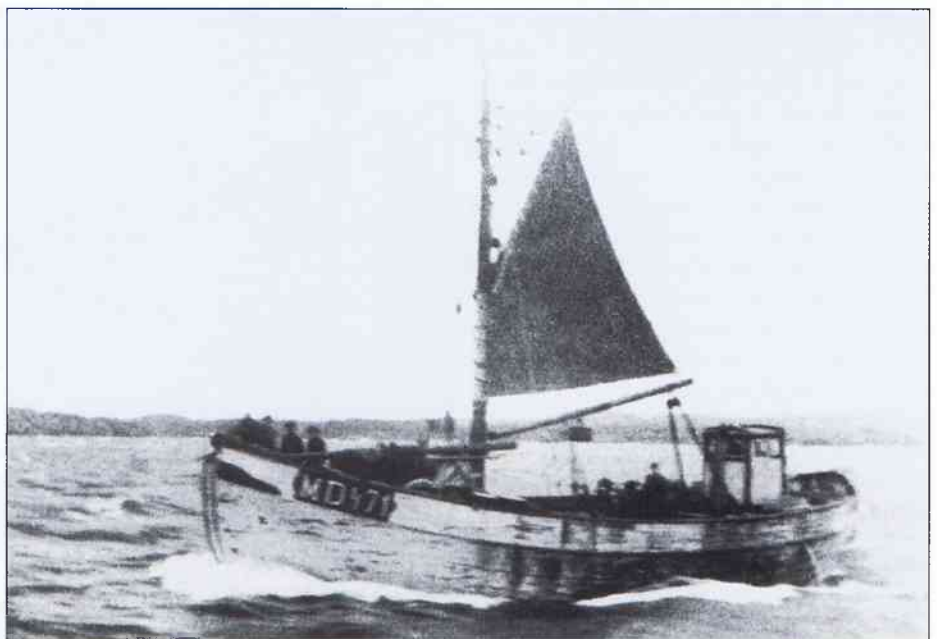
Ella som efter dåtiden var ett relativt stort fiskefartyg och då 10 år gammal var mycket stabil och byggd efter traditionell bohustyp för fiskebåtar. Hur olyckan kan ha gått till är fortfarande obekant, då ingen överlevde som kunde ha sett eller hört något vid olyckstillfället. Som tidigare nämnts omkom Arvid Johansson och hans två söner Erik och Gunnar Arvidsson. Dessutom alla övriga besättningsmän, delägaren i **Ella** Adolf Edvardsson, född 9 augusti 1878, fiskaren Lars Karlsson, född 25 augusti 1895 och fiskaren Folke Pettersson, född den 12 juni 1918.

En tacksägelsegudstjänst hölls i Rönnängs kyrka över de bortgångna den 20 februari 1937. Denna gudstjänst var ovanligt talrikt besökt och befolkningen hyste en särskilt stor medkänsla med de anhöriga, som hade förlorat sina nära och kära.

På initiativ av Göteborgs Morgonpost startades en insamling till de efterlevande.

Rune Arvidsson

Fru Emma Johansson blev nu plötsligt ensamstående med sex barn, där några var



Ella försvann med man och allt i Nordsjön i januari 1937. Foto från Rune Arvidsson.

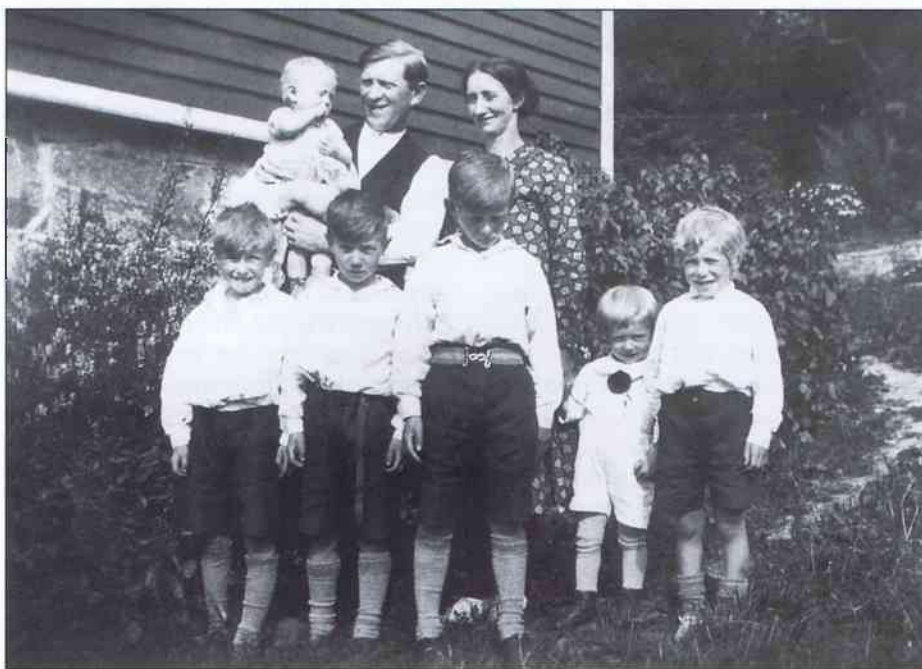
minderåriga. Tiden i slutet av 1930-talet var för många inte utan svårigheter. Rune Arvidsson som skulle fylla 15 år samma år blev nu äldst bland Arvid och Emma Johanssons barn och fick nu ta på sig ansvaret att bidra till familjens försörjning. Han började fiska ombord på MD 79 **Normandia**, som 1937 hade levererats från Ringens båtvarv i Marstrand till ett fiskelag på Dyrön med Alrik Olsson som skeppare. Först fiskade han med backor ombord på **Normandia** under sommaren, vilket följdes av trålfiske under hösten, men fisket gick dåligt och det ekonomiska utbytet blev därefter. Vid ett tillfälle gav en fiskeresor om två veckor endast 20 kronor i förtjänst. Rune började i stället ombord på MD 194

Mode från Rönnäng, som fiskade räkor. **Mode** var byggd 1913 vid Djupviks varv.

Hösten 1939 mönstrade han ombord i tremastskonaren **Ramona** från Bleket på ca 170 ton, som var byggd 1918 av A K Gustafsson i Landskrona. Med **Ramona** fraktade man i huvudsak trävaror och gatsten från Sverige till Tyskland. Samma höst utbröt andra världskriget, så förhållandena var minst sagt spända för dessa sjöfarare. Rune minns särskilt den stränga bevakningen av utländska sjömän i tyska hamnar, där de knappt fick gå i land och absolut inte röra sig över några större ytor. Hamnarbetarna var till stor del polska fångar.

Våren 1940 lämnade han **Ramona** och mönstrade i stället ombord i **Vinga** från Marstrand. **Vinga** var också en tremastskonare, byggd i Viken år 1914 och på 147 ton. Även med **Vinga** fraktade man huvudsakligen trävaror och gatsten till Tyskland. Denna fraktfart hade nu blivit mer riskfylld bl a genom all minering längs kusterna och ibland var det ren tur att det gick bra. Ut-skeppningshamnarna i Sverige låg både på väst- och ostkusten. En av de tyska hamnar som besöktes frekvent var Lübeck. Rune har särskilda minnen från denna hamn. Det var strax efter den tyska invasionen av Danmark och Norge den 9 april 1940. **Vinga** låg och lossade trävaror från Sverige, då flera tyska lastfartyg anlände från Danmark med last av kreatur för slakt i Lübeck. Synen var allt annat än trevlig.

År 1941 lämnade Rune Arvidsson fraktfarten och återupptog fisket. Han och Gunnar Johansson från Tjörnekalv började fiska ombord på hönöträlaren GG 451 **Drott** från Hönö Röd, som var byggd vid Ringens varv i Marstrand 1912. Fiskelaget hade också fiskebåten GG 136 **Roxy**, som var byggd vid J W Bergs varv & mek verkstad



Familjefoto från omkring 1930. Arvid Johansson med Inga-Lill på armen och fru Emma. Främre raden fr o barnen Gunnar, Rune, Erik, Kurt och Allan.



Den första Lövön en vinterdag i en skånsk hamn på 1950-talet. Foto från Rune Arvidsson.

1935, men **Roxy** var hjälpvedettbåt nummer 266 i svenska marinen under större delen av andra världskriget. Så det fartyg fiskelaget bedrev fiske med var GG 451 **Drott**. Det var huvudsakligen snurrevadsfiske i Kattegatt i området runt Läsö och Skagerack. Även två av Rune Arvidssons yngre bröder, Allan och Kurt Arvidsson, började fiska med GG 451 **Drott** i början av 1940-talet.

År 1942 inkallades Rune för värnplikts-tjänstgöring i flottan, vilken på grund av kriget varade i 21 månader. Bland annat var han förlagd ombord i pansarskeppet **Sverige**, och senare kommenderad ombord på jagaren **Göteborg**. Vid muck 1944 började han åter fiska ombord på GG 451 **Drott** från Hönö och därefter ombord på GG 136 **Roxy**, där han stannade tills 1947. Då fick han arbete ombord på den nybyggda 70-fots trälaren LL 798 **Falkland** från Tjörnekalv, som levererades den 22 april 1947 från Djupviks varv till Justus Karlsson, Emil Karlsson och Oskar Johansson.

Trälare för Färöarna blir LL 778 Lövön från Rönnäng

I slutet av andra världskriget fick Tore Löfberg en beställning av två fiskefartyg till Färöarna, i samband med att han blev huvudman för varvsrörelsen i Rönnäng, vilken hans far, Victor Löfberg, startat 1919. En av dessa fiskebåtar var **Röin** från Tverå på Färöarna. Hon var 70 fot lång och försedd med en 2-cyl Bolinder råoljemotor om 220 hk.

År 1950 låg GG 136 **Roxy** inblåst för storm i Trangisvaag på Färöarna. Med ombord var bl a Kurt Arvidsson. Han fick då syn på **Röin**, som låg upplagd i hamnen sedan ägarna gått konkurs. Hon hade för övrigt sålts till Trangisvaag samma år, men fisket hade inte givit den utdelning ägarna hade hoppats på. Dessutom hade de haft problem med motorn och propellerutrustningen. **Röin** visade sig vara till salu och Kurt såg nu en möjlighet att eventuellt kunna köpa ett nästan nytt fiskefartyg till ett facilt pris. Bröderna Arvidsson hade

dessutom en längre tid funderat på att köpa en egen fiskebåt och nu såg Kurt en möjlighet att förverkliga dessa tankar. Väl hemma igen tog han upp frågan med Allan och Rune Arvidsson och Lars-Rune Sandberg. De tyckte **Röin** verkade vara ett intressant objekt, så de beslöt att undersöka fartyget närmare.

Sent på hösten 1950 reste de med passagerarbåten **Argentina** från Köpenhamn till Torshamn på Färöarna för att inspektera **Röin**. Resan tog ca 2 dygn och väl framme i Torshamn reste de med båt vidare till Trangisvaag. Efter närmare undersökning köpte de **Röin** för 110 000 kronor, vilket föreföll relativt facilt på den tiden. Tyvärr visste de inte då att motorn var mer eller mindre sönderkörd. Dessutom fungerade inte kopplingen särskilt väl och propellern hade obalans, vilket hängde samman med att man hade förlorat ett propellerblad på jungfruturen från nybyggnadsvarvet till Färöarna. Då hade ett nytt propellerblad tillverkats av en verkstad i Skottland, vilket



Den första Lövön efter ombyggnad på väg norrut i Kattegatt. Foto från Rune Arvidsson.

aldrig hade fungerat eftersom det efteråt visade sig väga 17 kilo mer än de övriga propellerbladen. Allt detta upptäcktes nu under resan från Färöarna till Sverige. Resan blev ett enda stort äventyr för bröderna Arvidsson och Lars-Rune Sandberg. Bland annat fick de motorhaveri på halva vägen, då en cylinder gick varm och man blev tvungna att kannhala. Resultatet blev att man måste koppla ifrån denna cylinder med alla de svårigheter detta förde med sig. Därefter försökte de köra motorn med endast en cylinder i funktion, vilket gav reducerad fart och ingen tillförlitlig gång. Slutligen nåddes den norska kusten i höjd med Florö, men eftersom navigationsutrustningen ombord var undermålig hade de ingen god uppfattning om var de befann sig. I området låg några ryska garnfiskare och fiskade, så Kurt Arvidsson försökte få kontakt med dem på engelska, men ingen av ryssarna kunde göra sig förstådda. Senare fick de kontakt med en norsk fiskebåt som var på väg mot land. Skepparen ombord på denna var vänlig och tog dem på släp in mot Florö, men ett par distansminuter utanför Florö fick han via radio besked om gott fiske i området utanför. Han upphörde då med bogseringen och bröderna Arvidsson blev tvingade att försöka ta sig in till staden med sin halvt fungerade motor. I Florö lagades motorn provisoriskt eftersom varvet inte hade tid att göra vad som krävdes. Bröderna Arvidsson fortsatte därefter resan ner till Karmøy, där motorn lagades vid Kopervik slip. Därefter gick de till Sverige och Nordviksstrand för sliptagning och renovering av fartyget. I samband med detta gavs hon namnet LL 778 Lövön och Rönnäng som hemmahamn. Första fiskeresan företogs med backor till området runt Shetland 1951. Året efter började man fiska med flyttrål tillsammans med tjörnekalv-

trälaren LL 798 Falkland.

Samma år lossnade propellerhylsan då man var utanför Farsund på norska Sörlandet. Som väl var var det nära till land så det hela slutade lyckligt.

Motorn undermålig

År 1953 byttes motor vid Knippla skeppsvarv och ersattes med en 2-cyl. Bolinder-Munktell om 200 hk. Trots att den befintliga motorn endast var 6–7 år gammal var den i det närmaste slutkörd, till största delen beroende på dålig skötsel av tidigare ägare. Efter motorbytet fungerade såväl fisket och båtens framdrift mycket bättre och fartyget blev nu vad de hade önskat från början.

GG 778 Lövön

byggdes om vid Djupvik varv

Några år in på 1950-talet började fiskebåtarna byggas allt större och utrustas med kraftigare motorer. Bland annat hade J W Bergs varv & mek verkstad börjat utrusta sina nybyggen med aluminiumdäckshus och Djupviks varv hade låtit bygga fartyg till Tullverket och Sjöräddningen i aluminium.

Partrederiet för Lövön tyckte att däckshuset ombord på Lövön var för litet samtidigt som mäss och byssa samt skans var förlagda förut. Detta var både opraktiskt och undermåligt. Man började nu umgås med tanken att flytta såväl byssa och mäss som skans akterut genom att ersätta det befintliga däckshuset med ett nytt större och inreda en skans akter om maskinrummet. Detta hade flera fiskelag från Göteborgs skärgård gjort med sina fartyg vid Önnereds båtvarv, vilket i början av 1950-talet specialiserat sig på detta ändamål.

Eftersom Djupviks varv specialiserat sig på aluminiumarbeten var de intresserade att byta däckshuset ombord på LL 778 Lövön till ett av detta material. Även ägar-

na till LL 798 Falkland var intresserade av detta.

På hösten 1956 ersattes däckshuset ombord på Lövön och Falkland medan skansen för om stormasten togs bort samtidigt som ny skans byggdes i fartygens akterskepp och mäss och byssa installerades i de nya däckshuset. Samtidigt blev lastrummen större, vilket var välkommet med hänsyn till flyttrålfisket efter sill som båtlagen bedrev. Ombyggnaderna tog ca tre månader och i oktober/november återlevererades fartygen till ägarna. Mässen och byssan samt styrhytt och navigationshytt inrymdes nu i det nya däckshuset och en liten skans för sex personer var inredd akter om maskinrummet med nedgång från mässen.

Större fiskebåt från Bröderna Olssons båtvarv

I slutet av 1950-talet blev fiskebåtarna som byggts några 10-tal år tidigare i minsta laget för att användas till flyttrålsfiske efter sill. Framför allt var det motorerna som blev för svaga när flyttrålarna ökade i storlek. Bröderna Arvidsson och Lars-Rune Sandberg började nu fundera över att beställa en ny fiskebåt. Fisket hade givit mycket goda resultat de senaste åren – och det föreföll öka för varje år. Dessutom hade flera fiskelag såväl kring Tjörn, liksom andra samhällen längs Bohuskusten, både beställt och tagit leverans av nya större fiskebåtar med starkare maskiner under senare tid. Ett av dessa var fiskelaget för Rex i Rönnäng, som i maj 1958 tagit leverans av en 82-fots fiskebåt från Bröderna Olssons båtvarv AB i Skredsvik. Rex var utrustad med en M.W.M. 8-cyl diesel motor typ TR526A om 430 hk. Rune Arvidsson gillade nya LL 357 Rex och samtalade med sina båda bröder och Lars-Rune om att de skulle försöka beställa en likvärdig fiskebåt vid varvet i Skredsvik. Samtliga tyckte det var en god idé, så Rune kontaktade Verner Olsson vid Bröderna Olssons båtvarv i Skredsvik och förhörde sig om det var möjligt att beställa en ny båt hos dem med leverans inom en inte alltför avlägsen framtid. Verner Olsson meddelade att de hade en liknade fiskebåt som Rex under byggnation för ett fiskelag på Dyrön (LL 71 Savona), vilken skulle levereras inom kort. Dessutom förhandlade han om ytterligare en fiskebåt till Dyrön (LL 572 Bohusö). Men eftersom varvet i Skredsvik hade kapacitet att bygga två fiskebåtar samtidigt i sin skrovhall, skulle de kunna åta sig att bygga nya Lövön med leverans inom ett år. Detta lät bra, så Rune Arvidsson bjöd Verner Olsson till sig i Rönnäng mellan jul och nyår 1958 och efter ett par timmars samtal om olika teknikaliteter skrevs kontrakt den 28 december 1958 mellan varvet och part-



Denna **Lövön** var byggd i Skredsvik 1959. Foto Krister Bång den 27 maj 1972 i Rönnäng.

rederiet för **Lövön**. Fiskebåten var 84 fot och utrustad med en M.W.M. diesel 8-cyl typ TRHS526A som utvecklade 430 hk. Leveransen utlovades till den 1 november 1959. Båten skulle byggas efter samma koncept som **Rex**, men i stället för däckshus av trä önskade partrederiet metalldäckshus eftersom de hade detta på sin tidigare fiskebåt. Detta mötte inget hinder och dessutom skulle brädgången höjas i nivå med stormasten och löpa mot fartygets förskepp. Syftet med detta var att minska överstänk vid gång i motsjö samt förbereda för eventuellt montage av valback vid ett senare tillfälle.

År 1959 beställde fiskelaget för Falkland på Tjörnekalv en ståltrålare vid Marstrands mek verkstad som var ca ett par fot längre än **Lövön** och utrustad med en nästan likvärdig M.W.M. dieselmotor. Fiskelagen fortsatte därmed att bedriva flyttrålfiske tillsammans under större delen av 1960-talet.

Ytterligare Skredsviksbygge?

Tankar fanns på att köpa ytterligare en trålare från varvet i Skredsvik.

År 1962 sålde Lars-Rune Sandberg sin andel i LL 778 **Lövön** till bröderna Arvidsson. Han blev senare delägare i GG 712 **Svanesund**, som var byggd 1964 i Rosslau/Elbe, dåvarande Östtyskland.

I mitten av 1960-talet började även de fiskebåtar som levererades i början av 1960-talet bli i minsta laget för flyttrålfiske på Nordsjön. Flera fiskelag som bedrev denna typ av fiske beställde nya större trålare på över 100 fot och utrustade med maskiner på 900 hk eller mer.

År 1967 fick Rune Arvidsson en förfrågan från Verner Olsson i Skredsvik om han var intresserad av att köpa en 100-fots trålare

som var under byggnad vid Bröderna Olssons Båtvarv i Skredsvik. Denna hade ursprungligen beställts av Ragnar Hurdén i Lysekil, som tidigare varit med och beställt LL 110 **Klingerö** och LL 139 **Skredsvik** från varvet i Skredsvik. Han hade nu tvingats avbeställa trålaren, så Verner Olsson tyckte detta kunde vara ett intressant objekt för bröderna Arvidsson. Rune Arvidsson var också klart intresserad, dels för att han hade varit mycket nöjd med **Lövön** som var byggd i Skredsvik, och dels för att han eventuellt funderat på att köpa en större båt. Vad skulle då vara bättre än att få ett nytt större fartyg från varvet i Skredsvik! Rune samtalade med sina bröder om detta och de var inte heller helt avvisande till dessa tankar på att köpa en ny större trålare från Bröderna Olssons båtvarv.

Eftersom fartyget haft en beställare och var under byggnad hade i stort sett all utrustning till detsamma inköpts av varvet. Bland annat hade en mekanisk trålvinsch från Berg & Johanssons mek verkstad på Hönö beställts. Rune Arvidsson ville hellre ha hydraulisk vinsch av Lidans fabrikat. Verner Olsson var dock inte så pigg på att ändra detta då han redan var uppbunden vid köpet av den mekaniska vinschen från Hönö. Denna detalj hade säkert funnit sin lösning om inte sillfisket år 1967 dramatiskt försämrats. Inte sedan 1945, då svenskarna började fiska sill i Nordsjön i större skala, hade bristen på sill varit så kännbar som just 1967. Redan 1966 noterade man en minskande silltillgång och därmed också fångsterna, men de svenska fiskarna hoppades då att denna tendens skulle bli tillfällig. Fångsterna hade dock under våren 1967 bara blivit mindre och mindre och situationen började bli verkligt oroande. Det gjordes sillfiskeförsök i hela Nordsjön och i vattnen runt Shetland och Orkney men ingenstans lyckades fisket. Även de främsta silltrålarna med de duktigaste fiskeskepparna fiskade dåligt. Ett 20-tal stora ståltrålare sökte sig till Östersjön för att fiska sill där, men denna var mest av treans sortering som naturligtvis inte var lika säljbar som den större sorten. Ett flertal av de båtar som uppehållit sig i Nordsjön hade tvingats övergå till fisktrålning då man inte gärna kunde komma med tomma båtar. Sommaren 1967 började också Rune Arvidssons äldste son Mats Arvidsson fiska ombord på **Lövön**, men fisket gav så lite att han beslöt sig för att återvända till skolan.

Det försämrade sillfisket, vilket föreföll att förbli dåligt under en längre period, bidrog till att partrederiet för **Lövön** lät



Det var nära att man beställde en systerbåt till **Tel Aviv**. Foto Lennart Samuelsson.

meddela Verner Olsson att de tyvärr inte längre var spekulant på deras nybygge. Egentligen ville de gärna köpa fiskebåten som var under byggnad vid varvet i Skredsvik, men den osäkra situationen inom sillfisket tvingade dem att avstå mer eller mindre emot deras vilja.

Övergick till räkfiske

Som ett led i det dåliga sillfisket under 1967 upphörde det 15 år långa partrålfisket mellan Falkland och Lövön. GG 798 Falkland övergick till annat fiske och GG 778 Lövön började i stället fiska med flyttrål med GG 712 Svanesund från Skärhamn. Senare upphörde även de med detta och Lövön drog då flyttrål med LL 748 Kungshamn från Gravarne under en kortare period fram till våren 1968. Sillfisket hade under det gångna året och speciellt under vintern 1967/68 varit en stor besvikelse för flertalet och i synnerhet för de som bedrev flyttrålfiske. Överallt hade hårda stormar hämmat fisket och tvingat till upprepande landliggetörnar i framför allt norska hamnar från Kristiansund till Mandal. En del låg också inblästa i danska hamnar eller hemma. Vindar blåste från alla håll denna vinter och de flesta dagarna gick till spillo. Sillfisket var också under lång tid mycket skralt och bara i undantagsfall blev det fångster att tala om. Detta skulle på sikt få förödande konsekvenser för fiskerinäringen i Bohuslän med mer eller mindre massförsäljning av moderna fiskefartyg till utlandet, där staten backade upp fisket med omfattande stödåtgärder, vilket tyvärr inte var fallet i Sverige.

Våren 1968 började bröderna Arvidsson fiska räkor med Lövön, vilket de skulle fortsätta med tills de sålde henne 1989.



En tid trålade man i par med GG 712 Svanesund. Foto på slipen i Skärhamn den 12 april 1969 av Krister Bång.

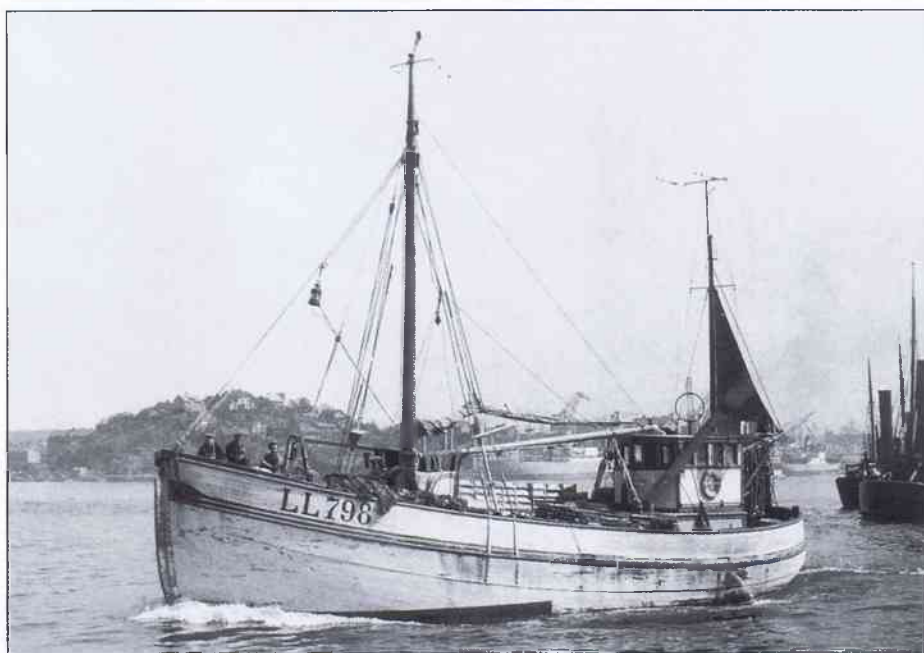
Rönnängs Svets AB bildas

Efter att Mats Arvidsson lämnade GG 778 Lövön och fisket 1967 började han studera på den naturvetenskapliga linjen vid Kongahällagymnasiet i Kungälv hösten samma år. På sommarlovet kommande år mönstrade han ombord i kusttankern Thule från Skärhamn, som var på 2 150 dwt och byggd vid Lödöse varf 1963 för bröderna Lars och Vilgot Johansson (OT-rederierna) i Skärhamn. I detta tankfartyg var också bröderna Arvidsson delägare, så det föll sig i det närmaste naturligt för Mats att mönstra ombord just i Thule. Här stannade han i ganska exakt ett år. Därefter började han vid Götaverken Cityvarvets yrkesskola i Göteborg, då han tyckte det

skulle vara intressant att utbilda sig inom detta område. Efter ett års utbildning vid Götaverken arbetade han ett år vid Cityvarvet – och fick därmed en god inblick i service och ombyggnad av fartyg. Efter avslutad värnplikt i flottan ombord på HMS Spoven erhöll han tjänst som resemonter vid OT-rederierna i Skärhamn 1972. Ett par år senare började Mats Arvidssons tidigare klasskamrat och barndomsvän Börje Karlsson arbeta som resemonter inom OT-rederierna. Han var också av fiskaresläkt, där hans pappa, Gösta Karlsson, tidigare varit delägare i LL 829 Capland som var hemmahörande i Rönnäng under perioden 1957 – 1964 och var byggd vid A K Gustafsson & söners skeppsvarv i Landskrona 1937. Börje är utbildad i verkstadsteknik vid yrkesskolan i Mölndal och arbetade efter värnplikten under några år vid Eriksbergs i Göteborg, innan han blev anställd som resemonter vid OT-rederierna 1974.

Efter att Börje Karlsson och Mats Arvidsson arbetat tillsammans i något år började de fundera över att starta en egen rörelse ihop, där deras verksamhet skulle baseras på servicearbeten för OT-rederierna och även andra rederier. Från början hade man kanske inte tänkt att börja bygga båtar/fartyg av stål, även om tanken inte var främmande. Både Mats och Börje hade skaffat sig goda kunskaper inom skeppbyggeri från storvarven i Göteborg.

År 1976 flyttade de in i ett industritält på Stansviks industriområde, strax norr om Rönnäng, som Tjörns kommun ordningsställt för industrier. Börje och Mats var i det närmaste de första som startade en verksamhet inom Stansviks industriområde. Det första större projektet, utöver service-



Under 15 år bedrev Lövön flyttrålfiske med Falkland från Tjörnekalv.



Den första fiskebåten som Rönnängs Svets byggde var GG 1100 *Hjärterö*. Här fotograferad av Olle Renck i Torekov i september 1979.

arbeten ombord på tjörnrederiernas fartyg, var att bygga en mudderpråm åt Bengt Kristensson. Denna var klar 1977 och hade dimensionerna 18,5x6,3 meter.

Samma år bildades firman Rönnängs Svets HB, vilken ombildades 1988 till aktiebolag, med reparationer och byggnation av mindre fiskebåtar av stål som specialitet. I samband med att Rönnängs Svets levererade pråmen till Rönnäng önskade Mats Arvidsson yngre broder Olle Arvidsson tillsammans med Stefan Karlsson skaffa sig en liten fiskebåt av stål för kustfiske. På den tiden fanns det inte så många av denna typ, om någon, på den begagnade marknaden. Mats och Börje erbjöd då att bygga dem en fiskebåt av den typ de önskade.

Rönnängs Svets och JEA Marine Consulting

Ungefär samtidigt som varvet byggde pråmen till Rönnäng hade Jan-Erik Abrahamsson startat JEA Marine Consulting i Rönnäng. Jan-Erik Abrahamsson är civilingenjör i skeppsbyggnad och hade tidigare varit verksam som konstruktör vid storvarvet Eriksberg i Göteborg, men i samband med att de drog ner på personalen i mitten/slutet av 1970-talet hade han bildat en egen ingenjörbyrå med specialitet på marin konstruktion. Mats Arvidsson och Börje Karlsson tog kontakt med Jan-Erik Abrahamsson med en förfrågan om han kunde hjälpa dem med en lämplig fiskebåt efter önskemål från Olle Arvidsson och Stefan Karlsson. Jan-Erik Abrahamsson tyckte det skulle vara spännande och intressant att konstruera fiskebåtar och åtog sig att ta fram en ritning på en fiskebåt efter de önskemål som köparen hade framfört. JEA Marine Consulting AB är numera

varvets huvudkonstruktör och de har genom åren genomfört åtskilliga projekt tillsammans. JEA Marine Consulting är idag Sveriges främste konstruktör av fiskefartyg. De har också haft flera internationella uppdrag.

GG 1100 Hjärterö levererades

År 1978 levererade Rönnängs Svets HB sin första fiskebåt, vilket blev GG 1100 *Hjärterö* för Olle Arvidsson och Stefan Karlsson i Rönnäng. Hon var en häcktrålare med däckshuset placerat förut och ett rymligt arbetsdäck akterut. *Hjärterö* hade dimensionen 12x4 meter och var varvets nybyggnadsnummer 102. Huvudmotorn var en Volvo Penta om 200 hk och propelleranläggningen var av Bergs typ. Därefter bygg-

de varvet 16 fiskebåtar av olika storlekar mellan 13 och 27 meter till såväl svenska som internationella ägare fram till 1989. I början av 1990-talet uppstod en lågkonjunktur inom fiskerinäringen vilket medförde att nybeställningar av fiskefartyg upphörde. Varvet koncentrerade då verksamheten på reparationer och underhåll främst av både fiskefartyg och skärgårdsbåtar, men även på handelsfartyg.

GG 778 Lövön byggs om vid Rönnängs Svets

Året var 1982 och det var då 23 år sedan GG 778 *Lövön* levererades från varvet i Skredsvik. Hon var i stort sett i originalutförande, förutom att stormasten ersatts med en av stål och vinschen och navigationsinstrument bytts ut eller kompletterats. Fönstren i styrhytten var av teak och hade med åren blivit slitna och därmed otäta. Dessutom hade också styrhytten blivit sliten och framför allt i trängsta laget, så en ny styrhytt skulle vara en välkommen förbättring av komforten. Vidare skulle något backdäck som ett skydd vid arbete på däck också vara en efterlängtd detalj.

Det beslöts att Rönnängs Svets skulle ersätta styrhytten med en ny av aluminium och samtidigt bygga ett halvt shelterdäck över däck. Detta utfördes under våren 1982 och *Lövön* återlevererades till partrederiet på eftersommaren samma år. Vi kan väl vara överens om att resultatet blev mer funktionellt och välgjort än elegant. För besättningen ombord på *Lövön* blev arbetsmiljön dock väsentligt förbättrad.

En ny GG 778 Lövön av stål beställdes

Några år efter ombyggnaden av GG 778



Skredsviksbygget *Lövön* vann inget skönhetspris efter ombyggnaden. Foto: Jan Johansson.

Lövon blev det aktuellt att också ersätta motorn ombord. Nu hade också Rune Arvidssons två yngre söner Olle och Anders Arvidsson blivit verksamma fiskare ombord på **Lövon**, och syftet var att de skulle ta över fartyget på sikt. Så de kontaktade Mats Arvidsson och omtalade för honom att de funderade på att byta huvudmotorn ombord. Mats och Börje Karlsson tyckte inte det var någon idé att lägga kraft och pengar på ett motorbyte i **Lövon**. Hon var ju snart 30 år gammal och mycket hade hänt beträffande fiskefartygens utveckling sedan hon byggdes i Skredsvik. De föreslog istället att de borde fundera över att låta bygga en ny fiskebåt av häcktrålarbåt i ungefär samma storlek som nuvarande **Lövon**. Rönnängs Svets hade just tillsammans JEA Marine Consulting AB tagit fram en ny typ av häcktrålarbåt på ca 23,5 meter avsedd för en huvudmotor om ca 900 hk. Mats och Börje tyckte detta skulle vara ett bättre alternativ för partrederiet för **Lövon** att satsa på i stället för att byta motorn i skredsviksbygget. Efter närmare eftertanke och samtal med Rune Arvidsson tyckte de alla att det vore det bästa att beställa en ny häcktrålarbåt.

År 1986 beställde Rune Arvidsson och sönerna Anders och Olle Arvidsson en ny häcktrålarbåt av Runes äldste son Mats Arvidsson och hans kompanjon Börje Karlsson vid Rönnängs Svets AB med utlovad leverans året därefter.

Fartygsskrovet byggdes vid Götaverken Arendal med utrustning vid Rönnängs Svets AB.

I mitten av januari 1988 levererades nya GG 778 **Lövon**. Hon var utrustad med tre stycken tvåmanshytter, mäss, byssa, dusch och toalett. Maskineriet bestod av en Cater-



Den första stålbyggda **Lövon** strax efter leveransen. Foto Krister Bång vid Tjörnvarvet den 9 juli 1988.

pillar typ 3508 med en effekt på 920 hk som var kopplad till en Finöy växel, som i sin tur drev en ställbar Berg propeller med en diameter på 2,3 meter. Däcksmaskineriet bestod av två stycken 10 tons splitvinschar, en dubbel tråltrumma, en kombinerad ankar- och lyftvinsch och en sondvinsch, vilka hade levererats av Rönnängs Motor- och Fartygsservice. Vidare hade fiskrensningssmaskin, elevator och sköljmaskin placerats på huvuddäck. Den nautiska utrustningen var efter dåtiden up to date.

Nya **Lövon** sattes direkt efter leveransen in i det omfattande torskfiske som då rådde i Östersjön. Därefter blev det både fisk- och räkfiske under flera år i västerhavet. Fisket

ombord på nya **Lövon** bedrevs av bröderna Anders och Olle Arvidsson, medan Rune Arvidsson fortsatte att fiska med gamla **Lövon**, som i januari/februari 1988 döptes om till GG 450 **Lavön**. Rune och Kurt Arvidsson fiskade med **Lavön** till hon såldes till Fisk-Ano i Göteborg i september 1989. Både Rune och Kurt Arvidsson gick då i pension och slutade med att vara aktiva yrkesfiskare.

Hemmahamnen och namn förblev oförändrad för **Lavön**.

Stabiliserande paravaner

Under hösten 1995 testade GG 778 **Lövon** stabiliserande paravaner för att minska fartygets rullning. Utrustningen består av två långa bommar som fälls ut på vardera sidan om fartyget. Till varje bom hör en paravan som firas ned några meter under havsytan. Fiskare i främst Nordamerika använder sig av dessa paravaner på sina fiskefartyg eftersom de har en stabiliserande verkan på fartyget i sjögång.

Försöket blev till genom att svenska fiskare sett och talat med Harry Axelsson, svensk fiskare från Fiskebäck, men bosatt och verksam på amerikanska ostkusten sedan flera år. Han uppmanade dem att testa paravaner på ett eller flera svenska fiskefartyg för att påvisa vilket resultat detta skulle ge. Projektledare blev Åke Williams, känd fartygskonstruktör som bl.a. arbetat med att utveckla nya fiskefartyg tillsammans med Jan-Erik Abrahamsson vid JEA Marine Consulting i Rönnäng.

Utvald till att testa paravanerna blev då GG 778 **Lövon**, som under några veckor hösten 1995 provade paravanstabilisering under räkfiske i Skagerack. Under perio-



Sista spåret av **Lavön** är från Urk i Holland, där Krister Bång såg henne den 29 april 1991.

den rådde delvis hårt väder i området och besättningen ombord på **Lövön** var då helt överens om att paravanerna hade en stabiliserande effekt. Speciellt kom paravanerna till sin rätt vid låringssjö (Yrkesfiskaren, 22: 1995).

Ombyggnad av skärgårdsbåtar

I samband med lågkonjunkturen inom fisket började varvsledningen undersöka andra möjligheter att skapa sysselsättning för varvet. De kom då i kontakt med Ångfartygs AB Strömma Kanal i Stockholm, som önskade bygga om sin skärgårdsångare **Waxholm III** till originalutförande. Mats Arvidsson och Börje Karlsson tyckte det skulle vara intressant att bygga om **Waxholm III** och inledde förhandlingar med Ångfartygs AB Strömma Kanal om detta omfattande ombyggnadsprojekt som slutligen ledde fram till en överenskomst emellan.

Mellan jul och nyår 1992 bogserades **Waxholm III** från Stockholm till Rönäng, där arbetet med ombyggnaden inleddes strax därefter och var klart till sommarsäsongen 1994 då **Waxholm III** återlevererades till Ångfartygs AB Strömma Kanal. Resultatet blev mycket lyckat och varvet hade klarat ett mycket omfattande och komplicerat arbete på ett förstklassigt sätt. Varvet hade härmed skapat ytterligare ett specialområde där de visat på stor kompetens, vilket följdes av ett flertal ombyggnader av skärgårdsångare/skärgårdsfartyg. Dessa har varit passagerarbåten **Lasse Dahlquist** för Börjessons utflyktsbåtar i Göteborg som byggdes om samtidigt med **Waxholm III**. Följt av rekonstruktion och uppfräschning av skärgårdsbåtarna **Gustavsberg VII** och **Cinderella II** för Ångfartygs AB Strömma Kanal under 1995–1996. Under 1996 inköpte Ångfartygs AB Strömma Kanal den tidigare passagerarångaren **Kung Erik**, vilket Tjörnvarvet reparerade och snyggade upp samtidigt som det återfick sitt ursprungliga namn **S:t Erik**.

Rönängs Svets blir Tjörnvarvet

I samband med att Mats Arvidsson och Börje Karlsson byggde **Helgoland** till Bua 1979 hade de börjat projektera en utbyggnad av rörelsen. Att bedriva byggnation av fiskefartyg av stål, som nu rörelsen delvis blivit inriktad på, i ett tält var inte hållbart i längden. Därför beslöt de att uppföra en verkstadslokal med dimensionerna 21x15 x11 med en stor port på södra gaveln. Verkstaden försågs med maskinell utrustning och en mobil kraftfull travers i taket, samt personalutrymmen och ett litet kontor. De senare byggdes ut på 1990-talet, samtidigt som den maskinella utrustningen förnyats och utökats med åren. Verkstadslokalen har också byggts ut under senare år.



*Ett stort arbete var ombyggnaden av **Stockholm**. Christer Samuelsson fotograferade henne i Södertälje då hon var på väg till Stockholm för att sättas i fart. 3 maj 2000.*

Plattan till den nya verkstadslokalen blev färdig dagen innan Almöbron blev påseglad av **Star Clipper** tidigt den 18 januari 1980.

Då Rönängs Svets startades var verksamheten huvudsakligen inriktad på att vara ett serviceföretag för sjöfarten, men då rörelsen successivt under 1980-talet övergick till att omfatta såväl nybyggnader som reparationer av fartyg ändrades företags namn den 7 december 1993 till Tjörnvarvet AB. Detta namn uppfattades spegla mera den verksamhet företaget bedrev än en svetsindustri.

Byggs om bilfärja till flytdocka

I samband med att varvet började bygga om **Waxholm III** i början av 1993 behövde de ta henne på slip eller i docka för bottenarbeten. Mats Arvidsson och Börje Karlsson började då fundera på hur detta skulle kunna lösas. I och för sig hade Djupviks varv, som inte ligger så långt från Tjörnvarvet, en modern slipanläggning vilken skulle kunna ha brukats. Detta skulle medföra att mycket material hade fått transporterats till Djupvik och det var osäkert om Djupviks varv hade möjlighet att låta Tjörn-



*År 1979 levererades **Helgoland** till Bua. Här ett nytaget foto som hon ser ut idag som LL 635 Nolsö av Väjern. Foto Krister Bång den 19 juli 2001.*



Att Tjörnvarvets docka är den gamla vägfärjan 62/257 kan man knappast se idag.

varvet disponera slipanläggningen över en längre period.

Under tiden man funderade på en lösning kom en man in i verkstaden en dag och nämnde förbigående att en vägfärja låg till försäljning vid Fridhems varv i Lysekil. Då föddes en idé hos Mats Arvidsson att köpa färjan och bygga om denna till flytdocka. Han talade med Börje om detta och han tyckte också det var en god idé. Mats och Börje reste till Lysekil för att inspektera den aktuella bilfärjan närmare. Denna hade tidigare trafikerat leden mellan Hisingen och fastlandet över Nordre älv vid Kornhall. De fann båda att bilfärjan skulle vara utmärkt att byggas om till en funktionell flytdocka. Så de lade ett anbud på färjan vilket godtog av Vägverket.

Bogseringen av bilfärjan till Rönnäng blev ett äventyr

För att bogsera färjan till Rönnäng hade Mats Arvidsson engagerat sina bröder för att med LL 778 **Lövön** hämta den vid Fridhems varv. De kopplade en vajer med kätting i färjan, men innan de påbörjade bogseringen hade Mats föreslagit att en extra tross skulle läggas mellan bilfärjan och **Lövön** som extra säkerhet i fall något skulle hända, vilket senare skulle visa sig vara mycket klokt. Efter att bogseringen pågått någon halvtimme blev vädret allt sämre och det blåste upp riktigt mycket och när man var i nivå med Skärhamn sprang kättingen av. Nu var det endast trossen som höll kvar bilfärjan vid **Lövön**. Olle Arvidsson, som var skeppare på **Lövön**, försökte då styra bilfärjan baklänges in i lä mot hamn i Skärhamn, vilket inte var helt be-

friat från svårigheter och risker. Det hela gick bra och i lä lyckades man koppla färjan igen med kätting och vajer. Olle Arvidsson föreslog då att de borde gå inomskärs till Rönnäng eftersom vinden nu ökat så mycket att det inte var utan risker att fortsätta bogseringen utomskärs. Det var dock inte helt lätt att genomföra bogseringen inomskärs mellan Skärhamn och Rönnäng heller då passagerarna på många ställen var mycket trånga, vilket medförde att bilfärjan slog mot klipporna i de smala sunden. Då man slutligen kom in i Rönnängs hamn med färjan drog Mats en lättnadens suck att det trots allt hade gått bra, även om det såg mörkt ut vid flera tillfällen.

Omgående började man bygga om färjan till flytdocka. Denna har blivit en stor tillgång för varvet både vid reparationer och nybyggnader. I flytdockan kan fartyg upp till 350 ton och dimensionerna 40x10 meter torrsättas.

Fiskefartygsbygge återupptas

I början av 1996 skrev varvet ett kontrakt på ett nytt fiskefartyg för p/r **Lövön** efter en typ framtagen av JEA Marine Consulting (se nedan). Senare fick varvet en beställning på ett systerfartyg för partrederiet Carmona på Dyrön. Under 1997 togs ytterligare en beställning på ett fiskefartyg för partrederiet Kristin på Donsö. Detta var något större än **Lövön** och **Carmona** ca 2 meter och var också konstruerat av JEA Marine Consulting. Även **Kristin** följdes av ett systerfartyg till bröderna Niklasson på Öckerö, vilket gavs namnet **Victoria** och levererades i september 1999.

Vid tidpunkten då **Victoria** beställdes 1998 hade Tjörnvarvet inlett ett samarbete med varvet Riga Shipyard i Riga i Lettland om byggandet av fartygsskrovet för **Victoria**. Detta för att hinna med att leverera fiskefartyget inom den tidsram rederiet önskade eftersom Tjörnvarvet även hade andra uppdrag bla byggandet av skrovet till fiskefartyget **Eva-Marie** till ett fiskelag i Glommen som Skillinge Marin hade beställt samt flera reparationsuppdrag. Bland annat hade varvet i början av 1999 erhållit en omfattande ombyggnad av den gamla färjan s/s **Stockholm** för Ångfartygs AB Strömma Kanal, vilket kom att uppta mycket av varvets kapacitet.

Samarbetet med varvet i Riga blev mycket positivt, vilket medfört att de senare byggt flera fartygsskrov för Tjörnvarvet.



År 1996 återupptogs byggandet av ståltrålare. Här ligger **Lövön** under utrustning vid Tjörnvarvet. Foto Jan Wislander.



Vid Fiskerimässan i Göteborg visades **Lövön** upp för nyfikna besökare. Foto Krister Bång 26 april 1997.

En ny GG 778 Lövön beställdes

I januari 1996 såldes LL 778 **Lövön** till Kjell Henning Sjö i Norge och namnet ändrades till **Fjelldur**. De nya ägarna hade under nästan ett år varit intresserade av att köpa **Lövön**, då de gillade fartyget och tyckte detta skulle vara lämpligt för det fiske de bedrev. Till en början var inte Anders och Olle Arvidsson intresserade av att sälja **Lövön**, men i samband med att Sverige blev medlem i EU den 1 januari 1995 fick också landets fiskare tillgång till de strukturstöd som ges till fisket – och i samband med detta blev det intressant för bröderna Arvidsson att beställa ett nytt fiskefartyg. JEA Marine Consulting tog då tillsammans med Tjörnvarvet fram en ny typ av fiskebåt som var 26,6 x 8,20 meter, där flexibiliteten skulle vara större än med tidigare **Lövön**, som huvudsakligen var byggd för att kunna fiska fisk i Östersjön och räkor på västkusten. I det nya fiskefartyget skulle även en sektion i lastrummet utrustas med RSW-tankar på ca 180 kbm. Det främre lastrummet rymde 400 lådor och skulle användas vid fisk- och räkfiske. Dessutom försågs fartyget med kylmaskineri för att minska åtgången av is och öka kvaliteten på fisk och räkor. För att uppnå bästa möjliga hygien i lastrummet klädes detta med rostfri plåt.

Huvudmotorn var en rak sexcylindrig Wärtsilä Wasa om 1060 hk och i maskinrummet byggdes ett separat kontrollrum för all övervakning. Styrhuset var också extra stort med utökad sikt genom att bli några fönster gick från durk till tak.

Vidare var fartyget förberett för att kunna förlängas med ca 10 meter utan alltför stora arrangemang.

Den 24 januari 1997 levererades nya LL 778 **Lövön** till bröderna Anders och Olle Arvidsson. **Lövön** var då det första nybyg-

get från varvet sedan 1989 och hade ett 27 meter långt stålskrov och vikt på 317 ton till en kostnad av 16 miljoner kronor.

Ett par månader tidigare hade varvet fått en beställning på ett systerfartyg från partrederiet för Carmona från Dyrön. Detta medförde en säkrad sysselsättning inom nybyggnadssektorn i ytterligare ett år.

Valback installerades

Under det första året fiskade bröderna Anders och Olle Arvidsson i huvudsak räkor med nya **Lövön**, men efter att GG 330 **Carmona** levererats från varvet den 16 januari 1998, började dessa båda fiskelag att fiska med partrål efter sill företrädesvis i Östersjön. För att öka skyddet på däck och samtidigt utöka tillgången på skyddat utrymme för däcksutrustning, fiskredskap etc. installerades valback ombord på både GG 778 **Lövön** och GG 330 **Carmona** sommaren 1998.



Sommaren 1998 byggde man på valback på **Lövön**. Foto Gunnar Nielsen den 12 april 1999.

Större ståltrålare beställdes

Fisket med nya **Lövön** gick mycket bra, men efter att de började fiska med partrål tillsammans med **Carmona** i början av 1998 fann man efter en tid att fartygen var i minsta laget för att bedriva denna typ av fiske i Östersjön. År 1999 började de båda fiskelagen att allvarligt fundera över att beställa nya större trålare. Visserligen hade båda fiskefartygen konstruerats så att de på enkelt sätt skulle kunna förlängas, men Mats Arvidsson och Börje Karlsson tyckte det var bättre om varvet byggde nya större fiskefartyg till de två fiskelagen. Samtidigt hade Jan-Erik Abrahamsson och professor Åke Williams, tidigare verksam vid Institutet för skeppsteknik på Chalmers, tillsammans med Mats Arvidsson inlett utvecklingsarbetet av en ny större trålare på ca 37 meter. Dessa hade även utvecklat tidigare trålare som byggts vid varvet på senare tid. Bland annat hade de utfört modellprov i havet efter en upplagd provbana i Rönning.

Resultatet blev att två nya fiskefartyg av denna nya större typ beställdes i augusti 1999 vid Tjörnvarvet. Skroven beställdes vid Riga Shipyard i Riga, Lettland med utlovad leverans sommaren år 2000. Först levererades skrovet till **Lövön** och efter några veckor även **Carmona**.

Problemet var nu att först få sålt de tidigare fiskefartygen, för innan dess ville man inte inleda utrustningsarbetet med de ankomna fartygsskroven. I början av september 2000 blev **Lövön** och **Carmona** sålda till Cork på Irland. Färdigställandet av fartygsskroven sköt nu fart och varvet utlovade att ha båda fartygen leveransklara sju månader senare, vilket också i stort sett hölls. Fredagen den 27 april 2001 överlämnades fartygen till respektive ägare under en trevlig ceremoni vid varvet. Tjörnvarvet hade med 14 anställda och 16 inhyrda per-



Nyaste **Lövön** på väg in till Rönning en underbar vacker morgon. Foto 16 augusti 2001 Krister Bång.

soner lyckats bygga och utrusta två stora ståltrålare med all den utrustning som numera ingår i en fiskebåt av denna storlek. Det är utom all diskussion att detta var en fin prestation av Tjörnvarvet. Mats Arvidsson och Börje Karlsson hade ytterligare en gång visat prov på ett gott arbete. Konstruktören Jan-Erik Abrahamsson som hade lagt ned mycket arbete på att få fartygen så optimala som möjligt, gladdes särskilt mycket då fartygen vid provturen väl motsvarade förväntningarna från modellproven. Fartygen skulle enligt beräkningarna från modellproven göra en fart av 13,8 knop, vilket uppnåddes med marginal då fartygen vid provturen loggade drygt 14 knop. Vid stopp prov med **Lövön** och **Carmona** stannade de upp inom en och en halv fartygslängd från full hastighet.

Båda fartygen har dimensionerna 37,3x9,0x4,3 och utrustade med en 9-cylindrig Wärtsilä, typ 9L20 som utvecklar 2200 hk kopplade till en Bergs propeller med en diameter på 3,2 m.

Både **Lövön** och **Carmona** har varit i drift i snart 6 månader och de har visat sig vara till full tillfredsställelse för dess ägare.

Tjörnvarvet idag

Just nu håller varvet på att bygga ett Eco-fartyg (expedition and life-abroad vessel) till Michael Rasmussen i Göteborg. Hon kommer att döpas till ecovessel **Mira** och

kommer att få dimensionerna 14,95x5,95x2,80 m. Hon är konstruerad av JEA Marine Consulting i Rönning och avses bland annat att användas för att transportera forskargrupper till olika platser runt Jan Mayen och Spetsbergen.

Vidare har varvet fått en beställning på en 90 fots trålare från Kjell Henning Sjö, Norge, vilken skall levereras i maj månad nästa år. Detta rederi är detsamma som

köpte tidigare GG 778 **Lövön** år 1996. Skrovet till denna byggs vid Riga Shipyard i Riga, Lettland och detta beräknas levereras till Tjörnvarvet i december i år.

Stort tack till Rune Arvidsson och sönerna Mats, Olle och Anders Arvidsson, samt Börje Karlsson för underlag och korrektur, samt fotografier till denna artikel.



Systerfartyget **Carmona** vid leveransen den 27 april 2001. Foto Krister Bång.



Grinopp som GG 168 *Tromsö* av Bohus-Björkö 17 juli 2001. Foto K Bång.



FG 137 *Eva-Marie* under gång i Östersjön den 24 maj 2001. Foto K Bång.



Tabor byggd 1981 heter numera *Zentha* av Rönnäng. Foto i Skagen den 30 juli 1998 av Krister Bång.



Carmita, byggd 1985, gjorde sommaren 2000 ett kort gästspel på Rörö. Foto på Smögen av Jan Johansson.

Nybyggnadslista Tjörnvarvet

1	1977	Pråm	–	Rönnäng	18,5x6,3	–	–	–
102	1978	Fiskefartyg	Hjärterö	Rönnäng	12x4	200 hk	Volvo-Penta	12431
103	1979	Häcktrål	Helgoland	Bua	17,5x5,5	300 hk	Volvo-Penta	12582
104	1980	Fiskefartyg	Grinopp	Arild	13x4	200 hk	Volvo-Penta	12731
105	1981	Häcktrållare	Tabor	Fotö	16,5x5,5	260 hk	Volvo-Penta	12845
106	1982	Häcktrållare	Princess N'Fissa	Alger, Algeriet	17,5	300 hk	Volvo-Penta	–
107	1982	Häcktrållare	Tayeb Mascara	Chershell, Algeriet	19x6	2x300 hk	Volvo-Penta	–
108	1983	Häcktrållare	Ekenäs	Båtfjorden	22x7	625 hk	Volvo-Penta	13173
109	1984	Häcktrållare	Mikadon	Ronehamn	20x605	440 hk	Volvo-Penta	13272
110	1984	Häcktrållare	Kätty	Hönö	20x6,5	440 hk	Caterpillar	13292
111	1985	Häcktrållare	Carmita	Sturkö	20x6,5	560 hk	Caterpillar	13498
112	1986	Ringnotare	Astrid-Marie	Rörö	27x8	1000 hk	Nohab	13388
113	1987	Häcktrållare	Ingun	Fotö	22x7	500 hk	Volvo-Penta	13534
114	1987	Häcktrållare	Saenes	Dalvik, Island	24x7	900 hk	Caterpillar	–
115	1987	Häcktrållare	Lövön	Rönnäng	24x7	900 hk	Caterpillar	13634
116	1988	Häcktrållare	Cornelia	Öckerö	24x7	900 hk	Caterpillar	13779
117	1988	Häcktrållare	Björg	Västman-öarna	25x7	700 hk	Caterpillar	–
118	1989	Häcktrållare	Halland	Glommen	26x7	900 hk	Caterpillar	13846
119	1996	Häcktrållare	Lövön	Rönnäng	27x8,2	1400 hk	Wärtsilä	14899
120	1997	Häcktrållare	Carmona	Dyrön	27x8,2	1400 hk	Wärtsilä	15006
121	1997	Moringbåt	Draget	Brofjorden	9,5x3,5	300 hk	Volvo-Penta	–
122	1998	Häcktrållare	Kristin	Donsö	28x8,2	1400 hk	Wärtsilä	15078
123	1999	Häcktrållare	Eva-Marie	Glommen	15x6	300 hk	Volvo-Penta	15176
124	1999	Häcktrållare	Victoria	Öckerö	28x8,2	1400 hk	Wärtsilä	15172
125	2001	Häcktrållare	Lövön	Rönnäng	37,3x9,1	1620 kw	Wärtsilä	15356
126	2001	Häcktrållare	Carmona	Dyrön	37,3x9,1	1620 kw	Wärtsilä	15331
127	2000	Häcktrållare	Vingafjord	Hönö	18x6,5	750 hk	Mitsubishi	15301
128	2000	Moringbåt	–	Brofjorden	9,5x3,5	300 hk	Volvo-Penta	–
129	2002	Häcktrållare	–	Saebövik, Norge	–	–	–	–
130	2001	Ekofartyg	Mira	Göteborg	–	–	–	–



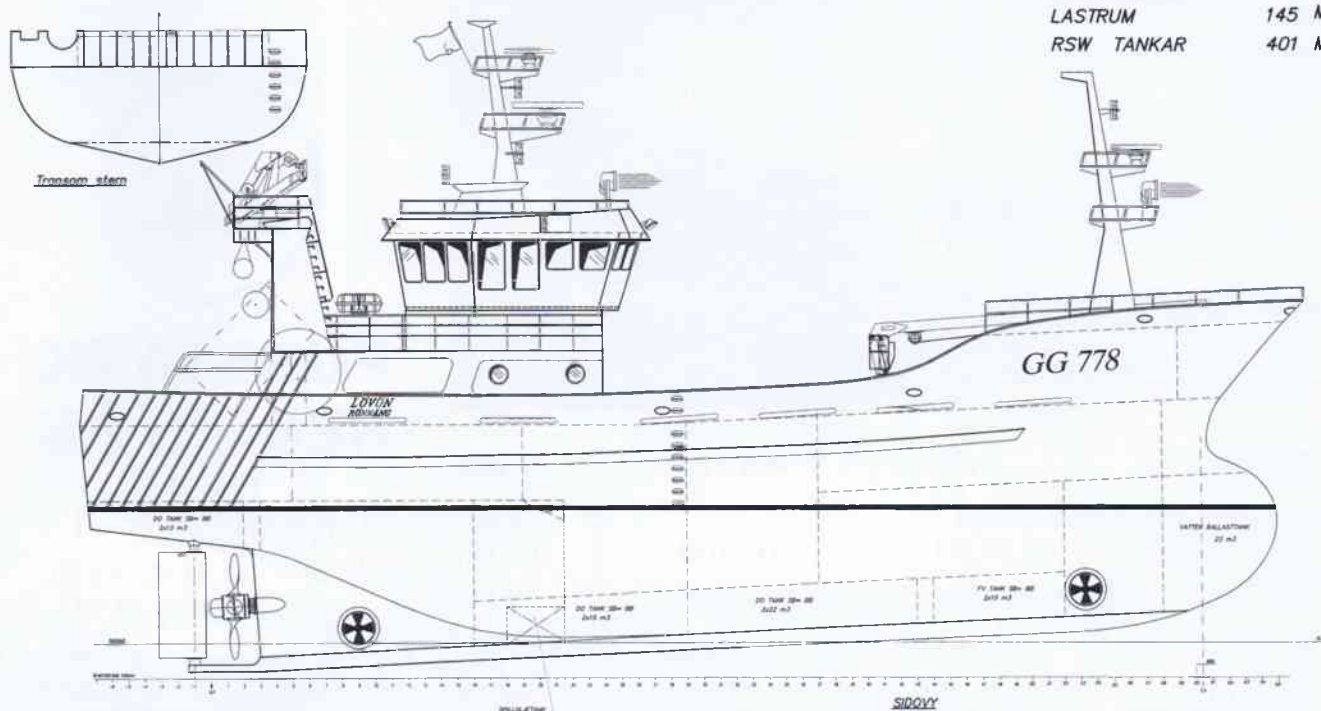
DATUM: 990207	SKALA: 1:75
LÖVÖN GENERALARRANGEMANG	
RITN. No 660 100/2	KONSTR. Ing.Firm. JEA Marine Consulting Kyrkvägen 44, S 471 41 RÖNNÄNG Tel. 0304-672150 Fax. 0304-672645

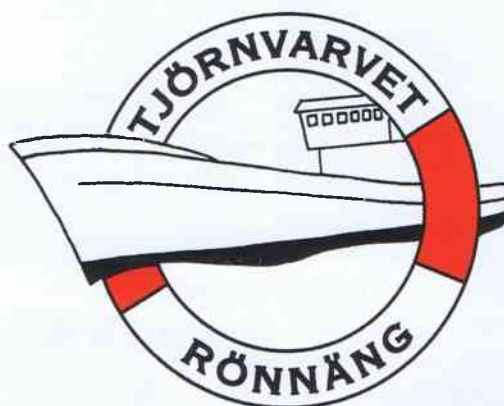
HUVUDDIMENSIONER:

LÄNGD över allt	37.30 M
LÄNGD mellan P.P.	30.20 M
BREDD mallad	9.00 M
DJUP mallat till H-dk	4.30 M
DJUP mallat till Sh-dk	6.60 M

TANK KAPACITETER:

BUNKER DIESELÖLJA	103 M ³
FÄRSKVATTEN	21 M ³
VATTENBALLAST	23 M ³
LASTRUM	145 M ³
RSW TANKAR	401 M ³





TJÖRNVARVET AB RÖNNÄNG

Stansviks industriområde, 471 41 RÖNNÄNG

Tel: 0304-67 22 14. Fax: 0304-67 73 80

Mobil: 0708-67 22 14. E-post: tjornvarvet@swipnet.se

Web: www.tjornvarvet.se



FURETANK REDERI AB

Box 32

SE-430 82 DONSÖ

Phone: +46 31-97 32 70

Fax: +46 31-97 32 71

E-mail: furetank@furetank.se

www.furetank.se

Ship	dwt	cbm	built
MT Fure Sun	15,015	16,100	1995
MT Fure Star	14,972	16,100	1994
MT Furenäs	12,924	14,810	1998
MT Furevik	8,490	9,055	1990