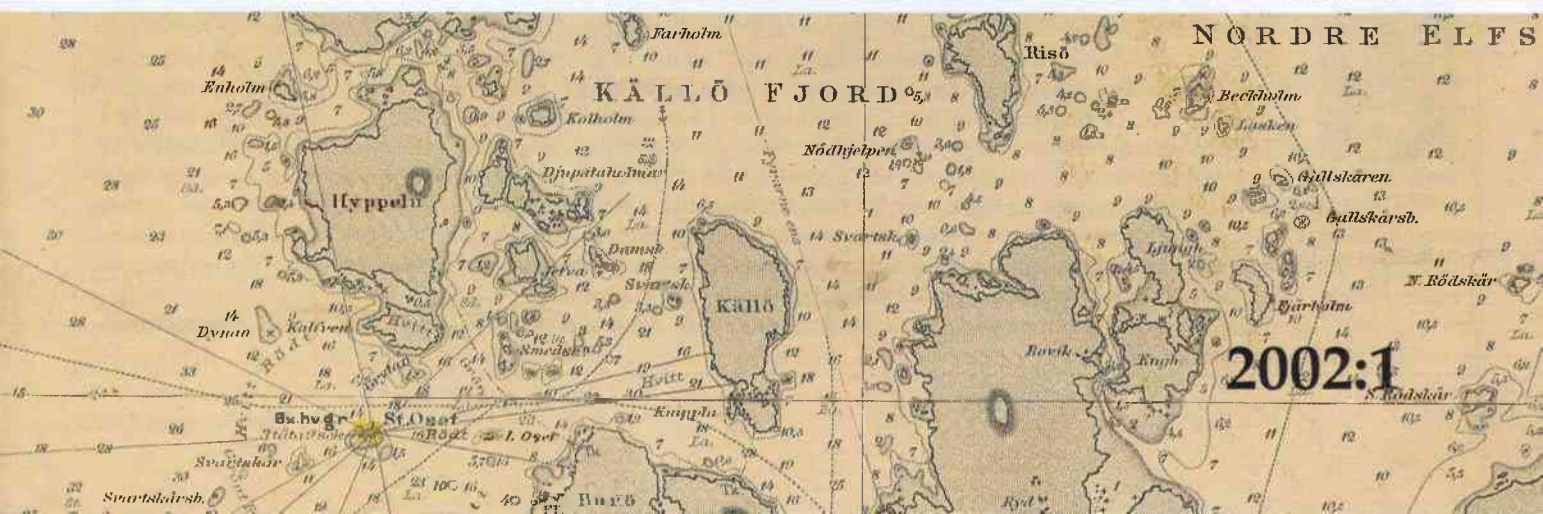






**Medlemstidning för Västra Kretsen av Klubb Maritim
Förening för fartygshistorisk forskning**

Utkommer med fyra nummer per år.

Årgång 30. Nummer 114 från starten. ISSN 0281-4242.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Krister Bång 031 - 26 38 38

Övriga i redaktionen:

Lennart Bornumalm 031 - 25 77 42

Jan Johansson 031 - 12 26 14

Bertil Söderberg 031 - 45 91 98

E-post: bertil.soderberg@telia.com

Redaktionen adress:

Box 421, 401 26 GÖTEBORG

E-post: lanspumpen@partille.mail.telia.com

Årsavgift för 2002: 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

Välkommen till Länsumpen 2002. Tänk att vi i år firar vårt trettiårsjubileum! Det var få som trodde på det när vi började 1972.

Men tidningen, liksom redaktörerna, utvecklas. Ett helt annat kvalitetstänkande präglar tidningen nuförtiden. Mycket mer arbete. Många fler genomarbetade artiklar. Många fler skribenter. Ännu mer unika fotos. För några av oss har båtologin blivit ett heltidsjobb.

Under senare tid har delar av redaktionen också givit ut en bok om träfiskebåtar (se mer om detta i slutet av detta nummer). Den som aldrig gjort detta vet inte hur mycket arbete han har besparat sig. Det gäller inte bara att skriva och leta fotos; nej det gäller också finansiering och marknadsföring. Och då är det bra att ha erfarenhet från Länsumpen!

Det har medfört att vi inte hunnit bearbeta de råmanus som kommit in ännu. Det hoppas vi kunna göra under våren.

Nästa gång vi hörs av är det redan sommar. Sverige har spelat sina första matcher i fotbolls-VM. Det känns konstigt en dag som denna när det blåser storm och snön vräker ner.

Redaktörerna

Innehåll

- 3 Dramatik i Sydatlanten Gunnar Heikenberg
- 8 Sjödrama vid Österlenkusten Paul Nilsson
- 10 Brasilienfiske för 50 år sedan Krister Bång
- 24 Briggen Marie-Berthes förlisning Per-Olof Thorwaldson
- 26 Det gamla fotoalbumet Bertil Söderberg
- 27 Lokal båttrafik vid Seskarö Arne Sundström
- 30 Lokal ångslupstrafik i Kalix Arne Sundström
- 33 Historiskt segelfartyg i Alnösundet Dan Eriksson
- 38 Till flydda tider Bertil Palm
- 40 Båtarna från Lundby Bertil Söderberg
- 46 Horisonten runt red Jan Johansson
- 49 Böcker på frivakten
- 50 Fiskebåtsboken presenterad Krister Bång

Omslagsbilden: Det strandade sovjetiska fiskemoderfartyget *Ostra Sibiri yakova* gick på grund helt nära land några kilometer söder om Kivik, på nyårsnatten 1979. Foto Paul Nilsson.

**Nästa nummer utkommer 14 juni,
sista manusdag är den 8 maj 2002.**

Till minne av Egon Haglund, en stor sjöhistoriker och en fin människa



Egon Haglund är död. En svår sjukdom tog hans liv i förtid och det känns mycket tungt för oss som kände honom väl. Egon var en vänlig själ som alltid ställde upp, både när det gällde styrelsearbete och när det gällde att dela med sig av sina digra kunskaper om svensk och bohuslänsk sjöfart genom tiderna. När det gäller den bohuslänska skutsjöfarten var han en stor auktoritet på området som inte många kunde mäta sig med, och som hjälpsamt och gärna delade med sig av sina insamlade rön. Han var medlem i Klubb Maritim sedan många år och skrev åtskilliga artiklar om fartyg och sjöfart i klubbtidningen och i de flesta av västkustens tidningar. Tillsammans med bl a vännen och mångårige kamraten Anders Olsson skrev han 1995 ett omfattande verk om sjömän, fartyg och samhälle, som behandlade sjöfartens stora betydelse för kustsamhällena i Bohuslän. I Stiftelsen Sveriges Sjömanshusmuseum blev han vald till kassör 1999, ett uppdrag han innehade fram till sin bortgång. Egon bidrog med sitt stora kunnande i museets utställningsgrupp i skapandet av nya utställningar och hade många synpunkter, som museet kunde dra nytta av. Hans milda och mjuka sätt att uttrycka sig var till stor hjälp då diskussionens vindar ibland nådde stormstyrka. Hans lågmälda kommentarer och konstruktiva kritik, när så erfordrades, gjorde att de mer hetlevrade besinnade sig och stämningläget återgick till det normala. Vi saknar honom och kommer att ha svårt att finna en ersättare.

Jan Hermansson och övriga vänner i Klubb Maritim, Länsumpens redaktion och Sjömanshusmuseets styrelse.



Den brasilianska borrhplattformen *Enchova* fick en gasblow-out den 24 april 1988. Branden blev omfattande och lågorna nådde emellanåt 120 meter högt. Många skandinaviska dykerifartyg, däribland *Stena Constructor* bekämpade elden.

Dramatik i Sydatlanten

Av Gunnar Heikenberg

Det var söndagsmorgon den 24 april 1988. Klockan var 0720. Solen sken från en nästan molnfri himmel och det blåste en lätt bris. Med andra ord det såg ut att bli en fin höstdag för oss ombord på bostadsplattformen *Safe Jasmina* som låg ankrad med 8 ankare intill den brasilianska oljeinstallationen *Enchova*. Vår maskinpersonal höll på med kannhalning och annat underhåll på en av våra dieslar. Geografiskt sett var vi i Sydatlanten ca 150 nautiska sjömil utanför brasilianska kusten ostnordost från Rio de Janeiro.

Det var landgångsförbindelse mellan *Safe Jasmina* och *Enchova*. Man gjorde underhållsarbeten på *Enchova*, och de människorna, ingenjörer, tekniker, etc, som hade hand om underhållet bodde hos oss. Vi hade fina verkstäder på *Safe Jasmina* som användes av brassarna för att göra nya delar som skulle bytas ut. Man jobbade i 12-timmars skift, dygnet runt. *Enchova* var en

10 år gammal plattform som levererade nästan 100 000 fat råolja samt nästan 2 miljoner kubikmeter gas dagligen i rörledningar intill raffinaderier utmed brasilianska kusten. Ägare till installationen var det brasilianska oljebolaget Petrobras. Det var ett statligt bolag. Största oljebolaget i denna del av världen, man tog upp olja och gas både till lands och till sjöss. Brasilien var i det närmaste självförsörjande på olja och gas.

Där har Ni förutsättningarna.

Just denna söndagsmorgon hade driftsingenjörerna på *Enchova* problem med borrhål nr 19. Där var ett gasläckage, som man hade svårt att få under kontroll. Man var inte orolig för att någon olycka skulle inträffa, för överst på borrhålet fanns ju BOP-ventilen (blow-out preventer = säkerhetsventilen). Med den kunde man helt stoppa all utströmning från borrhål nummer 19. Visserligen hade man dålig erfarenhet av just detta borrhål. För fyra år

sedan, 1984, blev det en ordentlig gas "blow-out" och 38 oljearbetare omkom.

Då 0725 hände det. Gasen i borrhål nr 19 kom med en oerhörd kraft och styrka. Passerade förbi BOP-ventilen som sprängdes, fortsatte upp genom hela installationen och nådde dess topp där gasen strömmade ut i luften högt över våra huvuden. Men som tur var, gasen brann inte. Det var ett otäckt väsande då den strömmade ut. *Enchovas* flare-stack (flamtornet = den sk eviga lågan) brann fortfarande en bit från den plats där gasen strömmade ut. Det var några nervösa minuter innan man lyckades släcka the flare-stack på *Enchova*.

Jag var befälhavare på *Safe Jasmina*, och beordrade att all personal som ej tillhörde *Enchovas* säkerhetspersonal skulle komma ombord till oss omedelbart. All personal skulle vara inomhus. Alla ytterdörrar och luckor stängdes. Jag måste säga att det var en order som åtlýddes till 100 % både av

brassarna och egen besättning. Alla ombord var klart medvetna om att nu var det allvar, och att det gällde att vara ytterligt observant på allt som hände. Sprinklersystemet på vår styrbordssida, som var närmast **Enchova** startades och hela sidan överspolades med vatten.

Ett snabbt möte med de ansvariga från **Enchova**. Jag ville lyfta landgången efter att ha tagit ombord all personal från **Enchova** och hiva ut **Safe Jasmina** några 100-tal meter. Varifrån vi bättre kunde överblicka situationen. Men efter en stund kom vi överens om att **Safe Jasmina** skulle ligga kvar med landgångsförbindelse. Det hade ju inte börjat brinna, trots att gasen hade passerat nära intill **Enchovas** flam-torn, som brann i några minuter efter det att gasutsläppet börjat. Därför bedömdes risken för brand minimal för tillfället. I och med det, var risken för en olycka ej så stor för ögonblicket ansåg man. Gasen var dessutom lättare än luften och steg upp i atmosfären. Dessutom kunde säkerhetsstyrkan fortsätta att försöka strypa gasutströmningen. Men vår kran kopplades till landgången för att snabbt kunna lyfta den. **Enchova** var strömlöst, så därifrån kunde vi inte få någon hjälp med landgångslyftning.

Alla supplybåtar som fanns i området

och som hade vattenkanoner för brandbekämpning beordrades till **Enchova**. Efter två timmar låg här två dykerifartyg och tre supplybåtar och sprutade vatten på det området där gasen läckte ut på **Enchova**. När den största upphetsningen lagt sig, och vi kunde konstatera att någon omedelbar fara inte förelåg, då kallade jag driftsbesättningen på **Safe Jasmina** till ett möte. Vi gick noggrant igenom vad var man skulle göra, ifall situationen förvärrades. Sprinklersystemet på vår styrbordssida stoppades. Egen besättning tilläts vara ute på väderdäcken. Som alltid rådde totalt rökförbud utomhus.

Klockan 0915 fick jag telefonkontakt med rederiet i Sverige, Safe Offshore AB, (SOAB) och informerade dem om situationen. Fick bekräftat att handla efter bästa förmåga i samförstånd med ansvariga från Petrobras. Det kändes bra, och jag tyckte att vi hade situationen under kontroll. Naturligtvis bad rederiet mig hålla dem kontinuerligt underrättade om utvecklingen.

Vårt passagerarcertifikat för hur mycket folk vi fick vara ombord på **Safe Jasmina** var på 600 personer. Eftersom vi tagit ombord all personal från **Enchova**, så var antalet personer ombord över 700. Närmare bestämt 765. Något måste göras åt det. Att få ut några helikoptrar för att hämta

folk gick inte. Det var söndag, och då var all helikoptertrafik inställd, och helikopterstationen iland, i Macae, var stängd. Förresten låg vårt helikopterdeck alldeles för nära den utströmmande gasen. Helikopters avgaser skulle kunna antända gasen. Vi rekvirerade i stället ut två snabbgående passagerarbåtar av katamarantyp som vardera kunde ta 200 passagerare. De gjorde 30 knop och var byggda för inomskärstrafik. Vädret var fint som jag sagt tidigare med endast en lätt bris, men dyningen fanns ju där alltid. När dessa relativt små båtar kom fram till oss och stannade upp, så rullade de ordentligt i dyningen.

Vi sände ner fyra personer åt gången i en personell basket, kopplad till den lediga kranen. Ett vedertaget transportmedel då man ligger offshore och skall sända ner folk från en plattform till en båt. Det gick sakta, men funkade fint. Det ser farligt ut, men under mina 15 år som jag jobbat offshore, har jag sänt ner flera tusen personer på detta sätt. Jag har aldrig varit med om någon olycka, däremot flera tillbud.

Klockan 1230 kom det en helikopter, direkt från Petrobras huvudkontor i Rio de Janeiro med åtta man och landade på **Safe Jasminias** helikopterdeck. Den kom oanmäld. Hur piloten vågade göra den land-



Eldslågorna var under natten ett spektakulärt skådespel och ljudet var bedövande.

ningen förstår jag inte. Det sprutade ut gas okontrollerat ca 100 meter från landningsplattan. Jag blev mycket uppbragt genom deras tilltag att oanmälda komma ombord på det sättet. De hade genom sin dumdriftighet utsatt hela plattformen för stor brandrisk. Helikopterns avgaser kunde lätt ha antänt den utsprutande gasen, ansåg jag. Det talade jag om för de höga herrarna, och till min förvåning insåg de att de handlat fel i sin iver att snabbt komma ut till oss. Deras högste chef Falcao, bad om ursäkt och sände iväg helikoptern.

På eftermiddagen hölls ett katastrofmöte med Falcao och alla inblandade chefer. Man försökte att övertyga mig om att risken för brand var ytterst liten. Det hade inte börjat brinna, trots att the flare-stack brann då gasutsläppet började samt att ingenting hände då helikoptern landade. Jag försökte med att den första gasen som kom upp var uppblandad med vatten, men det gick inte hem. Jag fick ge mig och vår kran kopplades bort från landgången, som satt fast monterad på **Enchova** och rullade på en rullbana ombord på **Safe Jasmina**.

Fram till klockan 1600 hade vi fått sänt 213 personer med personell basket ner till katamaranerna för vidare transport iland. Det gick långsamt men funkade. Vi var nu nere i tillåtet passagerarantal.

Klockan 1718 hördes en ordentlig smäll. Jag satt på mitt kontor och rusade ut på bryggan där jag möttes av 2:e styrman.

– Gasen brinner! skrek han. Dånet från lågorna var enormt, och varmt blev det också. Det gick inte att göra sig hörd för dånet. Tänk er en svetslåga när den antändes och förstora upp det ljudet ca 100 gånger. Lågorna var höga, upp till 50 meter. Sprinklersystemet startades över hela **Safe Jasmina**. Driftsbesättningen kom springande upp till bryggan. Jag fördelade dem till de olika ankarboxarna. Jag kommer speciellt ihåg 2:e styrman. Han skulle till ankarbox 3/4 om styrbord.

– Det förstår Du väl att dit går jag aldrig, det är ju bara 20 meter från den stora gasoltanken på **Enchova**. Tänk om den exploderar! skrek han, så vände han på klacken och gick till 3/4 ankarbox. Detta kom han inte ihåg efteråt. Men han är ursäktad, vi var alla mycket taggade och nerverna var på helspänn. Maskinerna startades upp och våra azimuthpropellrar kopplades in. Chieften skrek i telefon – För helvete Gunnar, tänk på att vi har en diesel ur drift. Vi kan få total black out! Vem hade tid att tänka på något sådant just nu, inte jag i alla fall. Så jag slängde på luren.

Vad skulle vi göra med landgången? Den satt fast i **Enchova** och rullade på en tio meter lång rullbana på **Safe Jasmina**. Att lyfta ombord landgången var inte att tänka på. Vi kunde inte koppla kranen, än mindre



Safe Jasminia hade vid blow-outtillfället landgångsförbindelse med Enchova vilket gjorde dels att all personal kunde evakueras och dels att man kunde sätta ombord mindre räddningsstyrkor.

sända ombord folk till **Enchova** och lossa den. Vi hade tidigare under dagen kopplat en vajer till vår ända av landgången. Vajern var kopplad till en winschtrumma som stod vid rullbanans slut. Det gällde för någon att mycket följsamt slacka efter på wiren då vi började hiva oss från **Enchova**. Detta jobbet tilldelades en urstark finne som hette Erkki Vuorela.

Fick bekräftat att all personal hade lämnat **Enchova**.

Falcao och hans gäng kom uppspringande till bryggan. De sa åt mig att frikoppla (quick release) ankarspelen om styrbord så att vi snabbt kom bort från **Enchova** Jag nekade. I stället började vi att slacka på

styrbords fyra ankarspel samtidigt som vi hivade på de fyra babordsspelen. Jag försökte att hålla kursen med hjälp av våra två propellrar. Sakta började vi glida från **Enchova**. Erkki lyckades med konststycket att hålla den 20 ton tunga landgången sträckt rakt ut i luften, och när den kom utanför vår styrbordssida slacka ner den i havet. Jag erkänner att jag fick tårar i ögonen, när jag såg Erkki göra detta fantastiska jobb. Han måste vara otroligt stark denne finne!

Ute på däck såg jag att flera brassar sprang fram och tillbaka. Man var övertygade om att nu skulle vi snart dö allesammans. En brass lyckades komma in på

bryggan. Han kastade sig framför mina fötter och skrek – Capitaio tengo 3 filhos! (Kapten jag har 3 pojkar). Han var övertygad om att hans sista stund var kommen. Vad gör man i en sådan situation? Jag klappade honom på huvudet, och tro det eller ej då reste han sig och försvann. Jag undrar än idag vad han tänkte i det ögonblicket. Jag återsåg honom aldrig.

En skärrad och svettig el-ingenjör kom inspringande på bryggan. – Ta det vackert med manövrarna, tänk på att vi har en diesel ur drift. Vi kan få black out! skrek han. – Ja ja, sade jag, hetsa mig inte. Jag skall ta det så lugnt jag kan.

El-ingenjören kikade på min stora manöverpulpit, där det förutom de åtta ankarspelens mätare även fanns mätare som visade propellrarnas driftvärden. Då log han, det var det första leende jag sett på länge, så sa han: – Det är ok. Gunnar, fortsätter du såhär så är det ingen risk för black out.

Naturligtvis blev jag förvånad över hans snabba attitydförändring. Men så såg jag orsaken till hans leende. Jag hade startat propellrarna, men ej aktiverat dem. De gick där snällt på tomgång. Jag hade under hela denna hektiska tidsperiod naturligtvis trott att jag kopplat in propellrarna. Men i stridens hetta hade jag glömt den sista knapptryckningen, för att aktivera dem. Jag hade styrt och manövrerat utan några propellrar, och det hade gått fint. Det bevisar tesen Tron kan försätta berg.

Allt eftersom vi avlägsnade oss från **Enchova**, så avtog hettan och dånet från lågorna minskade. Man kunde börja tänka mer klart. Hittills hade det gått över förväntan. Då kommer Erkki dyblöt instörtande på bryggan och skriker – Vajern till landgången har hängt sig, jag kan inte slacka ut mer.

– Erkki, jag ger faen hur du gör, men vajern skall slackas ut, skrek jag tillbaka.

– Satan Perkile! sa Erkki och försvann ut.

En stund senare kom Erkki tillbaka in på bryggan.

– Nu slackar wiren ut igen, sa han med ett stort leende.

Jag undrar än i denna dag vad han gjorde med winschen.

Som passus kan jag berätta en sann historia om Erkki. Han åkte spårvagn i Göteborg en vardagsförmiddag. Två 20–25-åringar försöker rycka handväskan från en gammal dam som skriker i högan sky. Spårvagnschauffören kan inget göra. Då reser sig Erkki från sin plats, går fram till ynglingarna, ger dem varsin dansk skalle. Tar ett fast greppi deras jackor under hakan, en i vardera handen. Lyfter dem 1dm. över spårvagnsgolvet, ger tecken åt spårvagnschauffören att stanna vagnen. Går fram till dörren och kastar av ynglingarna.



Alla tillgängliga fartyg med vattenkanoner i området Campos Base rekvirerades för brandbekämpningen.



*Nästan en månad efter branden startat, brast konstruktionen på **Enchovas** nedre däck och hon blev totalförstörd.*

Spårvagnen startar, Erkki säger på bruten svenska: – Jak kasta av siten. Hela spårvagnen jublade. Erkki gick av vid nästa hållplats, han blev generad av uppmärksamheten.

Då vi kommit ut 500 meter från **Enchova** så skar motorn till ankarspel 5/6. Vi stoppade uthivningen, och hivade upp tension i samtliga åtta ankarwires. Vi låg säkert ankrade igen.

Jag kallade upp Falcao och talade om för honom att jag ansåg att vi låg på säkert avstånd från den brinnande installationen **Enchova**. Han var mycket nöjd och gratulerade oss till en väl utförd räddningsoperation. Vi var ju fullständigt intakt, ingen människa hade kommit till skada. Det enda som saknades var vår landgång. Men den hängde fast på **Enchova** utmed dess sida ner i vattnet, och tycktes vara oskadd.

Samlade hela besättningen och tackade dem för en prestation mycket utöver det vanliga. Det var en samling skitiga våta men lyckliga och stolta män. Vilka fina killar det var! Har man en sådan besättning, då är det inte svårt att vara kapten!

Det hade blivit mörkt ute, och då man tittade åt **Enchova** så såg man 50 meters höga flammor. Det var en skrämmande och överklig syn. Det var ju jordens innandöme som brann!

Då jag kom i kontakt med rederiet, så blev det ett herrans hallå. Man var glada över att allt gått bra. Tidningar började ringa och ville ha intervjuer, det blev en lång natt.

Nästa morgon som var måndag kom bl a Red Adair, han som på mitten av 70-talet släckte en blow-out på Ekofisk-Bravo i Nordsjön, ombord. Tillsammans med honom TV, radio och mer tidningsjournalister.

Hela räddningsaktionen fick en ofantligt uppmärksamhet i Brasilien, att ingen människa hade skadats ansågs ofattbart, och driftbesättningen på **Safe Jasmina** blev nästan helgonförklarade. Själv döptes jag till "Eldkaptenen".

Det tog 33 dygn innan man lyckades släcka elden på **Enchova**. Då hade man borrat ett nytt hål, på snedden, som träffade borrhål nr19. Man sprutade in vatten och på så sätt släckte man elden.

Enchova som totalförstördes kostade 480 miljoner USD. Omräknat i svenska kronor nästan fem miljarder. Det var den hittills största offshorekatastrofen. Den 6 juli 1988. hände en ännu större katastrof offshore. Det var **Piper Alpha** i Nordsjön som fick en blow out. Men där hade man inte någon tur alls. 167 människor omkom.

Erkki Vuorela dog i cancer den 4 Juni 1998. Hans aska spreds för vinden utanför Vinga. ■

1/509

Till: SOAB, Gbg
att: Operation / Insp. / Personal

Från: Safe Jasminia
Dat: 1988-04-24

Betr. Blow out Enchova=PCE-1

Söndag 24 april 1988

0725 PCE-1 meddelat "leakage on drillpipe" PCE-1 börjat evakuera all personal utom säkerhetspersonal till "SJ" PÖB "SJ" 492+273 = 765
0730 Meddelat personal + besättning att de skall vara inomhus, stängt ytterdörrar och proviantlucka. Rökförbud.
0755 PCE-1 meddelat att det är någon form av gas blow-out. Startat sprinkler på Stb-sidan.
0810 Påbörjat klargöring för att lyfta landgång.
0830 Landgången klar för omedelbar lyftning med egen kran, ingen ström på PCE-1.
0900 "Maersk Clipper" börjat begjuta PCE-1 med vatten från brandkanoner.
0915 Informerat rederiet F. Welanders.
0920 "Far Minerva" börjat lägga vattendimma över PCE-1.
0940 Meddelat personal + besättning att ingen akut brandfara föreligger.
1230 8 man från Petrobras landorganisation omb.
1315-1535 Sämt 1land 213 personer med p/basket till catamaran.
1500 Katastrofmöte med Petrobrasledningen. Man säger att brandfaran är minimal, och vill att landgången är fast på Enchova.
1600-1655 Kopplat landgången till Enchova.
1710 Fortsatt att debarkera folk med p/basket.
1718 Stoppat debarkering, eldslågor från Enchova.
1720 Börjat hiva ut, släckt ut landgången med hjälp av retrivingswiren "SJ". Inga skador.
1845 omkr. 300 met off, lagt av landgångens retrieverwire, på tamp.
1945 500 met från PCE-1 ankarspel 5/6 havererat motorhaveri. Pos. accepterad av Petrobras som säker.
Hivat upp tension på samtl. spel utom 5/6 till 60 tons.
2110 Fortsatt debarkering med p/basket till catamaran,

Mvh
G Heikenberg

Ovanstående Maritex-meddelande avgick till rederiet i Göteborg.



Enchova efter branden.



Det sovjetiska fiskemoderfartyget **Ostra Sibiryakova** var vid årsskiftet 1978 – 1979 under bogsering till Leningrad, då man råkade ut för ett mäktigt oväder och strandade några kilometer söder om Kivik.

Sjödrama vid Österlenkusten

Text och foto Paul Nilsson



Bogserbåten **Slavnyy** stod hårt på grund nära land.

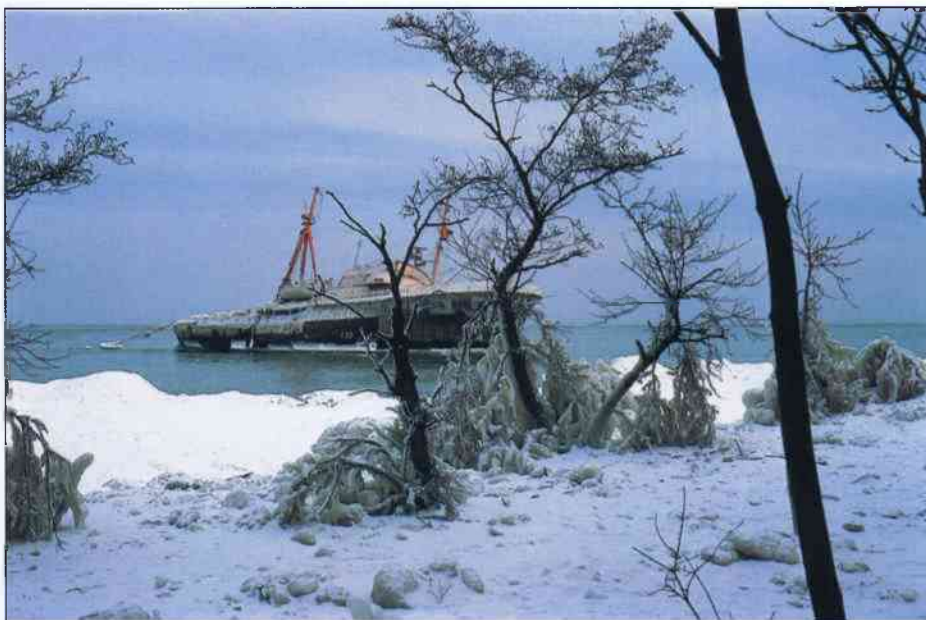
Vid årsskiftet 1978–1979 var det ryska fiskemoderfartyget **Ostra Sibiryakova** om ca 8 000 tdw under bogsering av bogserbåten **Slavnyy** från fiskevattnen i Ishavet till Leningrad. I södra Östersjön efter passerat Bornholmsgattet kom man in i ett mäktigt oväder med hård ostlig vind och kraftiga snöbyar samt mycket sträng kyla. Detta ledde till att man norr om Simrishamn pressades in mot land och från samhällena Baskemölla och Vik kunde kustvandrare iakttaga svaga ljus från lanternor sent på kvällen den 31 december.

Strax efter kl 2 på natten kunde man från ett hus vid Karakås, några kilometer söder om Kivik och strax norr om Stenshuvud, från sjön se mystiska ljussignaler och strax därefter nödraketer gå till våders. När man tog sig ned till stranden såg man ett stort fatyg liggande med sidan mot land och helt

nära strandkanten som helt doldes av ismassor. Strax söder om låg ett annat mindre fartyg, en bogserbåt, helt nära land där den överspolades av vågorna som snabbt frös till is i den stränga kylan. Längre ut uppehöll sig ett tredje fartyg som oupphörligen sände ut nödsignaler. Det första nödanropet uppfattades av Stockholms och Karlskrona kustradiostationer, där fartygen identifierade sig som ryska och begärde omedelbar assistans eftersom besättningarna befann sig i yttersta fara. Nu sattes omgående ett stort räddningspådrag i gång. Från Simrishamn sändes ambulans, brandkår, polis och militär till strandningsplatsen. Från Kustbevakningen i Karlskrona avgick en tullkryssare och från Hällevik i Blekinge utgick livräddningskryssaren **Axel Axelsson Johnson**. Från Kallinge dirigerades två helikoptrar och från Rönne på Bornholm sändes en dansk helikopter. Redan efter ett par timmar var den första räddningsaktionen i gång. Trots mörker och nästan obefintlig sikt på grund av snöfallet, lyckades helikoptrarna ta sig ut till det större fartyget och föra i land ett trettioital av besättningen, därav ett tiotal kvinnor. Ombord lämnades dock två man kvar och på bogserbåten samtliga fem man. Vinden hade nu avtagit betydligt och någon risk för de ombordvarande ansågs inte att finnas.

Det stora moderfartyget ligger med ena sidan mot land på ett avstånd av ca 30 meter från stranden, som helt består av is och på ungefär samma avstånd från land ligger bogserbåten, totalt nedisad. Ett ytterst extremt högvatten gjorde att fartygen kunde komma så nära land. Att ta loss fartygen kommer säkerligen att bli problematisk, inte minst med tanke på oljeläckage. En kraftig oljelukt tyder på att diesellojla läckt ut.

Räddningsaktionen under ledning av Simrishamns brandchef gick i alla avseenden perfekt. När helikoptrarna kom till platsen hade en landningsbana lysts upp av Brandkårens fordon och pansarband-



Många ortsbor sökte sig ned till stranden för att beskåda de strandade fartygen.

vagnar forslade de boende upp till en fastighet i närheten. Efter en kort väntan kom bussar och hämtade de räddade besättningsmedlemmarna och förde dem till hotell Svea i Simrishamn, där de in-kvarterades.

Beträffande bärgningen av fartygen visade det sig att ta loss "moderfartyget"

var ganska enkelt med hjälp av bogserbåtar. Däremot blev det stora problem med bogserbåten, som trots insats av ett antal ryska bogserare under lång tid misslyckades. Inte förrän långt fram på sommaren lyckades en skara entusiaster med stor företagsamhet och arbetsvilja få den flott.

Svensk anknytning

De båda strandade sovjetiska fartygen är intressanta ur svensk synvinkel. Fiske-moderfartyget **Ostrova Sibiryakova** från Riga byggdes 1969 på Lindholmens Varv i Göteborg med byggnadsnummer 1110, för VO Sudoimport.

Motorbogserbåten **Slavnyy** av Kaliningrad byggdes 1959 av Valmet OY i Helsingfors för Sovjetisk räkning. Efter strandningen inköptes hon 1979 av Bernt Johansson m fl i Stockholm från VO Sudoimport som övergivet vrak liggande på strandningsplatsen på skånska ostkusten. Registrerades i maj 1980 som **Slavnij** ex **Slavnyy**, med reg-nr KM 12723. Bärgad av de nya ägarna men blev ej iståndsatt. Hon avfördes i december 1981 som skrotad.

Redaktionen



I bakgrunden en sovjetisk bärgningsbåt i väntan på besked från svenska myndigheter att få börja bärga de strandade fartygen.



Liv och rörelse i hamnen på Hönö Klåva. Passagerarbåten *Hönö* har just anlänt och folket är på väg hem. *Carla* ligger vid isverket och tar ombord is. Två andra båtar ligger på tur för att isas. Vykort omkring 1951.

Brasilienfiske för 50 år sedan

Av Krister Bång

Fisket var dåligt i Sverige runt 1952 och många funderade på hur man skulle kunna finna en ny födkrok inom näringen. Därför kom erbjudandet att fiska utanför Brasilien som en välkommen utmaning. Sex svenska fiskebåtar gick då ner till Brasilien för att fiska. Bara en av dem kom hem. Det svenska fisket i Brasilien varade i tre år. Den 6 juni 2000 gjordes en intervju på Hönö med fem av de fiskare som deltog. Det var Dennis Bryngelsson, Sven Bryngelsson, Jan Krook, Ove Krook och Göran Persson. Här kommer deras berättelse:

En dansk, Møller Nielsen, hade efter kriget startat ett framgångsrikt fiskeprojekt i Uruguay. I detta projekt deltog danska fiskare som efterhand blev medborgare i Uruguay. Detta projekt var nu avslutat för Møller Nielsens del och han blev på så sätt arbetslös. Han for därför till Brasilien, där han började förhandla med myndigheterna om att starta ett liknande projekt. Förhandlingarna lyckades och han fick tillstånd att ta ner sex båtar från Skandinavien. Han försökte få tag på fiskebåtar i Danmark, men det var svårt att intressera de danska fiskarna. Møller Nielsen tog då kontakt med fiskhandlare Carl-Olof Lång i Malmö för att gemensamt hitta lämpliga fiskare.

Lång förberedde sig genom att köpa en dansk fiskebåt *Lucretia* från Esbjerg. Dess-

utom chartrade han fiskebåten *Nippon*, som ägdes av konsul Sven-Olof Wennerth



Fr v: Carl-Olof Lång, August Abrahamsson, Dennis Bryngelsson och Ove Krook.

i Malmö. *Nippon* byggdes i Landskrona 1947, var 70 fot och var utrustad med en Hundested 220 hk motor. Båten fick nummer GG 462 och registrerades på Öckerö med Alf Corneliusson som skeppare. Namnet *Nippon* var inte gångbart i Brasilien så snart efter kriget, därför fick båten det mera neutrala namnet *Neptun* (I) och nummer MÖ 1044. *Neptun* var också utrustad med kylanläggning.

Den förste att nappa på erbjudandet var smögenonen Nils 'Skratt-Nils' Persson som då bodde i Skagen. Han ägde fiskebåten *Ingegerd* (S.350), som var byggd 1947 i Ekenäs under namnet *Lisea* (LL 520) av Smögen. Hon var 73 fot lång och hade en 180 hk Skandiamotor. Sedan Skratt-Nils gift sig med en danska tog han båten med sig till Skagen där den fick heta *Ingegerd*. Problemet med *Ingegerds* deltagande var hur man skulle få båten till Brasilien. Danska myndigheter satte stopp för Skratt-Nils att föra ner båten dit. Hans behörighet var inte tillräcklig för en så lång färd. I Sverige var bestämmelserna annorlunda. Här gick man efter båtens tonnage, inte hur

långt den skulle gå, så därför fick **Ingegerd** svensk flagg igen och registrerades i Malmö med nummer MÖ 1042.

Samma sak gällde **Lucretia**. Även hon fick svensk flagg och registrerades i Malmö som MÖ 1041. Hon kom dock aldrig in i det svenska fartygsregistret.

Nu var det så, att det inte var fritt fram att bege sig iväg. På 1950-talet var det mycket byråkrati. Det gick t ex inte att få de arbetstillstånd som erfordrades. Emellertid rådde det stor brist på tekniker i Brasilien så fiskarna kallade sig för fiskeritekniker och fick därigenom snabbt permanent arbetstillstånd.

I februari 1952 var allting klart för avgång för **Ingegerd** och **Lucretia**. Man hade då lyckats finna besättning till båda båtarna.

På **Ingegerd** var förstas Skeppare. Övrig besättning var Arnt Olsson från Fotö samt de båda skagenborna Jule Jacobsen och Johannes Terpet. Jule, som var vadbinder, gick senare iland i Brasilien och startade där ett vadbinderi.

Ombord på **Lucretia** var Gunnar "Wepesen" Karlsson från Hönö skeppare. Han hade med sig Sixten Wahlström från Marstrand, den 17-årige Paul Wilhelmsen från Frederikshavn samt färingen Sofus "Severin" Strömsten som tidigare hade fiskat med **Lilian** från Hönö Röd. När han kom till Brasilien kallade han sig Severino. Under tiden i Brasilien hade **Lucretia** olika ägarkonstellationer, bland andra orkidéhandlare Tore Notini och Industria Brasileira de Peixe.

Ingegerd och **Lucretia** hade sällskap till Las Palmas på Kanarieöarna där de gick in för bunkring. När båtarna skulle lämna Kanarieöarna kom de isär. Man hade bestämt avgångstid, men då var inte **Lucretia** avgångsklar. Då beslutade Nils på **Ingegerd** att ge sig av ensam.

Fripassagerare

Efter några dygns färd från Las Palmas fick man på **Lucretia** plötsligt se ett svart huvud sticka upp. Det visade sig att man fått fyra fripassagerare med sig på resan till Brasilien. Dessa skickades dock tillbaka efter ankomsten dit. Även en femte fripassagerare fanns ombord, tysken Wilhelm Fuchs som hade klara papper med Brasilien men inga pengar att ta sig dit. Han fick stanna kvar och arbeta ombord och gifte sig senare i Brasilien och blev kvar där.

När **Lucretia** kom fram till Rio de Janeiro var det mörkt och man gick till närmaste till kaj. När det ljusnade på morgonen fann man att man lagt till i Örlogshamnen, vilket inte var så populärt. Fiskhamnen låg på andra sidan.

Dessa båda omständigheter gjorde att **Lucretia** fick stora problem med myndigheterna innan allt klarades upp.



Gunnar 'Wepesen' Karlsson var skeppare på **Lucretia**.

Svårt att skaffa besättning

Kvar i Sverige var **Neptun**. Det var svårt i Sverige att hitta folk. Carl-Olof Lång kontaktade då fotösonen, skeppsmäklare Helge Olsson, bror till nämnde Arnt, för att förmå honom att skaffa en besättning till båten. Han kände Dennis Bryngelsson väl, eftersom han fraktat fisk för Helge med **Vikingen** både till Holland och Frankrike. Dennis var äventyrslysten och ville se något nytt så han ställde upp.

Det fanns många olika förslag på skeppare bl a en kapten Andersson, som var en mycket god navigatör, men inte visste något om fiske. Helge förstod efter ett tag att det inte lät sig göras att ha ett så oprövat kort till skeppare. Tiden blev knapp eftersom deadline för **Neptuns** avgång var satt till skärtorsdag 1952 för att få delta i fisket. Efter olika turer meddelade Dennis att han var villig att följa med, men endast om Osborne Krook blev skeppare. Helge ringde då till Osborne och pratade i tre och en halv timma och då hade han övertygat Osborne om att delta. Dennis och Osborne

fiskade med samma båt, **Ejdern**, och där blöttes planerna fram och tillbaka. Så en lördag blev det bestämt.

– Vi tog passagerarbåten in till Göteborg för att mönstra på **Neptun**. Mina föräldrar var inte glada, berättar Dennis.

Det fattades fortfarande två man, men man hade en intresserad från Skärhamn. Denne tackade dock nej. Det blev mycket bråttom. Dennis och Osborne var tvungna att sluta på **Ejdern** direkt, vilket inte var lätt eftersom man hade 14 dagars uppsägning. Men det löste sig.

Nu gällde det först att hitta en tredje man. Ove Krook var mönstrad ombord på Ostasiats **Travancore**. När Ove ringde hem fick han frågan: – Pappa skall gå till Brasilien med en fiskebåt. Har Du lust att följa med? – Ja, det skulle vara trevligt, svarade Ove. Vi skall gå och jag har en veckas uppsägning. Men jag skall försöka.

Ove pratade med stewarten först, men denne hänvisade till kapten. Han var dock inte ombord, men han skulle komma och äta lunch med några gäster. Han meddelade dock att det hela hade blivit inställt och så var han 'försvunnen'. Först vid halvfyrtiden på måndagseftermiddagen kom han tillbaka.

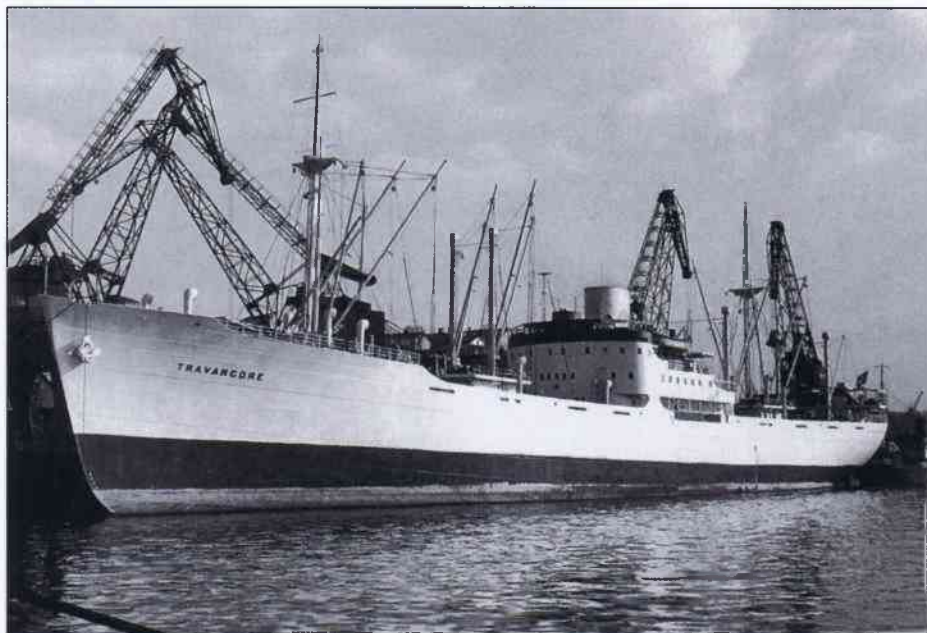
– Jag berättade för honom om planerna om fiske i Brasilien, men han trodde inte på mig för han tyckte att det lät helt otroligt.

Då kom stewarten till undsättning.

Om Krook säger så är det säkert riktigt.

Klockan hade hunnit bli 15.45. Det skulle dock vara ett upprop 15.55 på sjömansförmedlingen, så man ringde dit. Om det kommer en ersättare idag, så kan Du mönstra av. Annars får Du följa med. Det var kaptenens hårda ord.

Så inleddes en väntan. Klockan blev sex och då tänkte jag att det blir väl inget. Vid



Ove Krook arbetade på **Travancore**, när han fick möjlighet att åka till Brasilien och fiska.

sjutiden kom det en man och sade att han skulle mönstra.

– Men varför kommer Du först nu?

– Får man en Ostasiatare behöver man inte gå ner och titta. Det bara tar man. Så jag gick hem och packade först.

Men det behövdes ytterligare en man. Den enda som kunde tänkas var morbror August, som gärna skulle vilja komma till Amerika. Han var åkare och körde ut koks på öarna. Nu ringde Osborne till honom och han ställde upp. Han fick ju chansen att komma till Sydamerika. August var då 55 år så det var ju ganska modigt att ge sig ut, även om han varit fiskare innan. August blev den äldste som följde med till Brasilien för att fiska. August Abrahamsson avlöstes på hösten 1952 av Osbornes 15-åriga son, Jan Krook.

Så bar det av på skärtorsdagen. Kajerna var fyllda med folk. Alla fiskebåtarna var hemma för att fira påsk. När vi gick var det alldeles tyst. Man trodde väl att vi inte var riktigt kloka!!

– Jag hade väl inget sagt om det var unga pojkar. Men att gamla gubbar ger sig iväg...'

Vi hade all fiskeutrustning med oss från Sverige.

Fisket kan börja

Ove Krook berättar:

– När vi kom ner till Rio Grande med **Neptun** hade **Ingegerd** och **Lucretia** redan fiskat några månader. Vår ankomst kunde dock ha skett lite mer värdigt. Regulatorn hade rostet fast på nästan fullt och det gick inte att minska. Så vi ökade resten också för att försöka få loss den men då fastnade den på fullt. Så vi fick stanna motorn och låg och drev under tiden vi försökte få loss den. Men vi hade inga verktyg, så det gick inte. Så vi fick starta igen och försöka gå in. Och det lyckades. Møller Nielsen kom ombord för att välkomna oss. Emigrationsmyndigheterna hade bokat att vi skulle komma först dagen därpå, den 19 maj, så vi fick snällt ligga vid kajen och vänta.

Samma dag som vi kom lossade **Ingegerd** sin första stora fångst. Man hade tidigare endast fått mindre fångster, men denna gång hade man gått längre söderut, nästan till Uruguay. Det visade sig att fisken följde vattentemperaturen. Ju kallare det blev desto längre norrut gick fisken. Säsongen för corvinan var från mitten av maj till mitten av september.

Møller Nielsen utverkade att fler båtar fick komma. Men det blev danska båtar, ungefär en i månaden. I juni kom **Akaroa**. Sedan kom **Erik Skou** i juli och därefter **Erling Madsen** i september.

Vi började fiska i slutet av maj 1952. Första fångsten landade vi den 2 juni i Rio Grande.

Dagbok förd av Osborne Krook på resan till Brasilien

10 april. Lämnade Hönö kl 19. Passerade Skagen kl 23. Dennis och August började vakten kl 21 svensk tid. SO vind 6 m/sek.

11 april. Långfredag. Vinden stillde. Bleke och solsken. Kotletter till middag. Kom ej i förbindelse med Göteborg per telefon. Bleke och måne på natten.

12 april. Bleke och solsken hela dagen. Köttsoffa till middag. Kl 21 ändrade vi klockan till 20. På natten bleke och månsken.

13 april. Alldeles stilla och solsken. Ägg till frukost. Passerade Dover kl 16.15. Köttsoffa till middag.

14 april. Stilla. På middagen NW vind 4 m/sek. Passerade Frankrike för första gången kl 13. Kalops.

15 april. Fint väder. Kl 0500 passerade vi Ushant och började resan över Biscaya. Passerade fiskebåtar som vinkade.

16 april. Färden över Biscaya går sin gilla gång. Hål på ett kylvattensrör.

17 april. Fortsätter över Biscaya. Vi såg inte Cap Finisterre. Disigt på morgonen. Stannade motorn och tog isär regulatorn. Tjocka under 2 timmar.

18 april. Gick in till Lissabon kl 0700. Agenten kommer och ordnar pass kl 10. På kvällen Alcatras. (*Alcatras är en tonfiskebåt byggd på Sverrevarvet, under leveransresa till Colombia med besättningsmedlemmar från Hönö.*)

19 april. Reparerade röret på motorn. Tog en biltur kring stan. Bilen utkörd till Alcatras. Lämnade Lissabon kl 16. Fint väder.

20 april. Passerade Cap Vincent kl 0600. Kl 19 stannade en maskin för oljepumpen fastnade. Klart igen kl 20. Ärtor och fläsk. Ostlig vind 6 m/sek.

21 april. NO vind 6 m/sek. Fick se Afrikas kust kl 08. Ändrade kurs.

22 april. NW vind 6 m/sek. Byig vind.

23 april. Nordlig vind. Kl 6 på morgonen fick vi se en fyr på Kanarieöarna. Passerade första ön kl 7. Fortsatte med kurs på Teneriffe.

24 april. Kom till Santa Cruz kl 0100. Mäklare och tullare kom först kl 8. Allt gick bra och inga ceremonier. Fyllde olja och vatten.

25 april. Besåg ön och handlade lite. Träffade några svenskar. Blev bjudna till doktor Nybloms på kaffe kl halv åtta på kvällen. Träffade flera svenskar där, bl a Nilsson.

26 april. Gjorde ordning för avgång. Gick kl 1130. NO vind 6 m/sek.

27 april. Fortsatte för NO vind med kurs på Cap Verdeöarna. Såg flera flygfiskar. Varmare. 24 grader i skuggan.

28 april. Resan går vidare. Samma som

tidigare.

29 april. Samma väder och vind. August står och kikar efter Colombia.

30 april. Ont i halsen. 39° feber. Måste intaga kojläge. Passerar Cap Verdeöarna på kvällen.

1 maj. 38° feber. Håller mig i kojen. Värmen är svår. Kalops.

2 maj. Febern går ner. Jag tar min första vakt på kvällen kl 10. NO vind 6 m/sek.

3 maj. Fint väder. Gjort min första stortvätt. 3 par strumpor, 1 par kalsonger. Salta biten. August har solbränt sig så han är hummerlik.

4 maj. Idag har vi badat allihopa. Varmt och skönt är det. Vi går nakna och solar oss. Saltlånga och äggsås till middag. 30 grader i skuggan.

5 maj. Regnbyar med SO vind. Ibland stilla. Passerade linjen på kvällen. Mötte en ångbåt.

6 maj. Fint väder. Började måla brädgången invändigt.

7 maj. Regnbyar hela dagen.

8 maj. Fick se Brasiliens kust. Höll utmed kusten söderöver. Frisk motvind. Den första på resan.

9 maj. Fortsätter söderöver. Fint väder igen. Målade hela dan. Passerar Recife och en del smärre platser. Vi såg en sköldpadda.

10 maj. Fortsätter utmed kusten. Fint väder.

11 maj. Lite vind. Vilar hela dagen.

12 maj. Fint väder. Målar och putsar och borstar och skrapar. Badning.

13 maj. Fint väder. Målar.

14 maj. Passerar Cap Frio kl 11 på kvällen. Fint väder. Badning.

15 maj. Fint väder. Badar. Målar vinschen. Chokladpudding och vaniljsås.

16 maj. Fint väder. Målar galgen m m.

17 maj. Regnar. Lite motvind.

18 maj. Åskväder på förmiddagen. Fint på eftermiddagen. Kom till Rio Grande kl 7. Två brasilianska fiskebåtar mötte oss. Lång och Møller Nielsen var nere.

19 maj. Pass, inklarering och diverse formaliteter undanstökas.

20 maj. Ligger och väntar på order från tullen för att ta iland grejer. Uppe på kvällen. Tittar på stan.

21 maj. Samma visa.

22 maj. Väntar.

23 maj. Träffade två svenska missionärer på polisstationen. Var uppe och hälsade på dem på kvällen. Dom hade sångkväll.

24 maj. Blev klart med tullen. Var uppe och drack kaffe med missionärerna.

25 maj. Lång åkte till Rio de Janeiro. Kokar middag.



Neptuns besättning fr v Osborne Krook (med dragspelet), August Abrahamsson, Ove Krook och Dennis Bryngelsson.

Vid ett tillfälle lämnade vi fabriken vid halvåtta tiden på morgonen för att gå ut på fiske. När personalen kom dagen efter låg vi åter vid kaj. Då hade vi varit ute ett dygn. Vår danske agent, Willy Andersen, kom och frågade oss hur många ton vi hade fått.

– 19 svarade Dennis. Dansken uppfattade det som 9 ton och sprang entusiastisk upp till fabriken. Men när vi kontrollräknade var det 21 ton. Vi hade bara gått i en kvart från hamnpiren innan vi satte ut trålen. Och vi fick minst 4 ton direkt. Men det var mycket som gick förlorat. Vårt garn var alldeles för klent. Det var gjort efter svenskt fiske. Corvinan hade starka fjäll som skar sönder näten.

– Jag använde fjällen vid gälarna som plektrum när jag spelade gitarr, berättar Jan Krook.

Men Ingegerd hade en rejäl trål med sig som var gjord i Hundested. Den kallade vi 'hundestedarn'. Dom bärgade många ton fisk med den eftersom den var så hållbar. Nils hade varit nere i Brasilien innan och undersökt förhållandena så han visste vad som fordrades.

En gång fick vi 41 ton. Det var när vi fiskade i Rio de la Plata utanför Montevideo. Då hade vi 9 ton på däck. Julie Jacobsen hade nu startat sitt vadbinderi och tillverkade grövre trålar som var bättre anpassade till corvinafiske. På så vis kunde vi bärga större fångster.

Ekonomi

Ove Krook fortsätter:

Villkoret i kontraktet som vi skrivit med Møller Nielsen var att vi skulle tjäna minst

6000 kr per man det första året, plus fri hemresa om vi inte kom upp till detta belopp. Det beloppet kom vi upp till efter några få månader. Det var så bra att man knappast kunde skriva hem om det. Dennis hade tjänat 6000 kr på hela året innan. Året 1953 tjänade vi 104000 cruzeiros, vilket motsvarade omkring 17000 svenska kronor. Den brasilianska besättningen hade omkring 2500 cruzeiros i månaden plus en liten summa per ton fångad fisk.

Vi hade kontrakt med Industria Brasileira de Peixe i Rio Grande. Ägaren var en tyskkättling vid namn Renner. Förutom

fiskindustri hade han även stora textilfabriker och ett fotbollslag.

Garantin var omkring 2 cruzeiros per kilo fisk. Det som fångades var corvina. Den ser ut som en stor kolja, men liknar ändå mest en kungsfisk. Nästan hela fisken var mat. Inte mycket inälvor.

Till en början kunde man inte alltid ta hand om all fisk som vi fiskade upp. Problemet var att det saknades is och isverket måste byggas ut. I början fick vi stora isblock till kajen som skulle malas ner. Det tog rejält med tid. Man kunde bara isa två båtar om dagen. Kom det sedan två båtar in samma dag och skulle lämna fisk så fanns det ingen kapacitet för det. Det var ingen som hade räknat med så stora fångster men med tiden förbättrades mottagningsförhållandena

Sliptagning

En gång skulle vi ta upp Neptun på slip i Porto Alegre. När vi skulle gå upp dit regnade det så mycket att sikten var i det närmaste obefintlig. Så vi följde efter en annan båt. Men sikten blev till slut så dålig så vi var tvungna att ankra. Det var en sådan liten smal kanal att det var omöjligt att se utprickningen. Det blev mörkt och vi kunde ingenting göra förrän det ljusnade. Då såg vi att det var en hel skog med pinnar runt om oss, men vi kunde ta oss ur och komma ut på farleden igen. Då fick vi en storm mot oss, så vi låg bara och stamgade. Vi befanns oss ju inne i en lagun och det blev korta sjöar. Vi ankrade även nästa natt och gick in till Porto Alegre när det blev ljus. Vi var ju försenade när vi kom fram och varvet hade börjat ta upp en stor flodpråm. Verkmästaren kom fram och



Sittande fr v: Kalle på Akaroa, Osborne Krook, Dennis Bryngelsson, Møller Nielsen, Uruguays fiskeminister, Vilhelm Larsen, Villy Sørensen, Julie Jacobsen, okänd, Sofus Strömsten, John Mørk, okänd, Nils Persson med fru och barn, Karl Johan Lønn och Arnold Christensen. Foto 1952.

sade: – Ni skulle ju varit uppe idag. Vi skall bara ta upp denna pråmen för att se hur mycket skador det är så att vi kan göra en kostnadsberäkning. Så sätter vi i den och tar upp er.

Men när pråmen kommit upp såg man att hela botten var borta så man kunde inte sätta i den igen. Det skulle ta veckor innan den skulle kunna sjösättas igen. Hur det nu än var så kom vi i kontakt med en järnhandlare i Rio Grande, som kände en man vid ett gruvbolag utefter floden. Denne hade ett varv för sina pråmar och bogserbåtar vilka användes att frakta kol ner till Porto Alegre. Vi fick en lots som tog **Neptun** uppåt floden till ett ställe som hette Charqueadas. Trots att vi hade lots ombord höll vi på att gå på grund flera gånger på sandbankar. Dessa låg ju aldrig stilla utan flyttade sig.

Charqueadas var en mycket liten by med några hus och en gruva. När vi kom fram tog man mått och började snickra en slip åt **Neptun**. Man hade aldrig sett en båt med sådana former förut. Varvsdirektören hade aldrig sett något så vackert. På söndagen bjöd han dit alla sina bekanta och visade upp den svenska fiskebåten.

Befolkningen var mycket hjälpsam men nyfiken. Första kvällen bjöd handlarens fru oss på middag. Det var alldeles svart av nyfikna människor i fönstren för att titta på oss.

De hade också en liten biograf i byn. Vi tyckte nog att det kunde vara trevligt med ett litet avbrott så vi löste biljett. Alla i salongen var dock mer intresserade av oss än av filmen och det började nästan bli lite för mycket av det goda. När reklamfilmen var slut och den riktiga filmen skulle börja tyckte vi det skulle vara skönt att få ett längre avsnitt mellan filmbytena. Nu var dock inte filmkameran så modern så varje kvart tändes ljuset så att man skulle kunna ladda om filmen och då vände sig alla om och tittade på oss. Det var nästan värre än att vara på zoo.

Fler fiskefartyg

Fisket gick bra. Møller Nielsen hade en assistent, Willy Andersen. Han ville stå på egna ben så han skrev till presidenten och bad om att få ta ner fler fiskebåtar. Då skulle Rio de Janeiro bli bas. August Abrahamsson hade god kontakt med Willy Andersen och när denne fick sitt tillstånd skrev August hem och bad sina söner komma ner och hjälpa till.

Man hade ganska stora planer, som resulterade i att tre hönbåtar blev kontrakterade av ett företag som hette Latico. Det var GG 370 **Carla**, GG 199 **Oberon** och GG 273 **Tabor**.

Carla byggdes på Petters varv, Hälsö



MÖ 1044 *Neptun* på slip på Ilha da Conceição.

1949. Motorn var en Bolinder 180 hk. Ägare var Tore och Job Johansson och Otto Eliasson. De utgjorde även båtens besättning för brasilienresan, tillsammans med Folke Bryngelsson. Senare tillkom även hans son Sven Bryngelsson.

Oberon byggdes i Studseröd 1931 och var en av de första fiskebåtarna med en tvåcylindrig 150 hk Munktell. Beställare var Albin Sörensson, tillsammans med sönerna Arnt och Hugo. Senare kom även brodern Enok med som delägare. Enok och Hugo Sörensson, ägare till båten vid tiden för brasilienfärden, tillsammans med Stig Rune Bryngelsson och Göran Persson, utgjorde besättningen. Redan efter ett år åkte Enok hem. Han hade träffat sin käresta innan han for och längtan till henne blev för stark.

Tabor byggdes 1934 på Petters varv, Hälsö och hade en 150 hk Munktell, beställd av Harald Rohge och Olle Alexandersson, Hönö. Vid tiden för brasilien-



Ove Krook och agenten Willy Andersen.

färden ägdes båten av söner till den tidigare nämnde August Abrahamsson, Evert, Aldo och Henry Abrahamsson med Evert som skeppare. Därutöver var Sigge Hansson med ombord.

På väg till Brasilien

Göran Persson berättar:

– Vi lämnade Hönö den 19 oktober 1952. På Hönö Klova var det välfyllt på kajerna. Min pappa levde då och han gick upp på ett högt berg för han ville se oss så länge akterljuset kunde synas.

Vi gick till Ålborg för proviantering. Sedan gick vi genom Limfjorden ut till Nordsjön. Nästa anhalt blev Weymouth och Brixham i Sydengland för inväntande av bättre väder. Så gick färden vidare till Lissabon och Kanarieöarna. Sedan satte vi kurs mot Brasilien men gjorde ett strandhugg på Fernando de Noronha, en liten ö nordost om Recife. Denna ensliga ö har besjungits av Evert Taube.

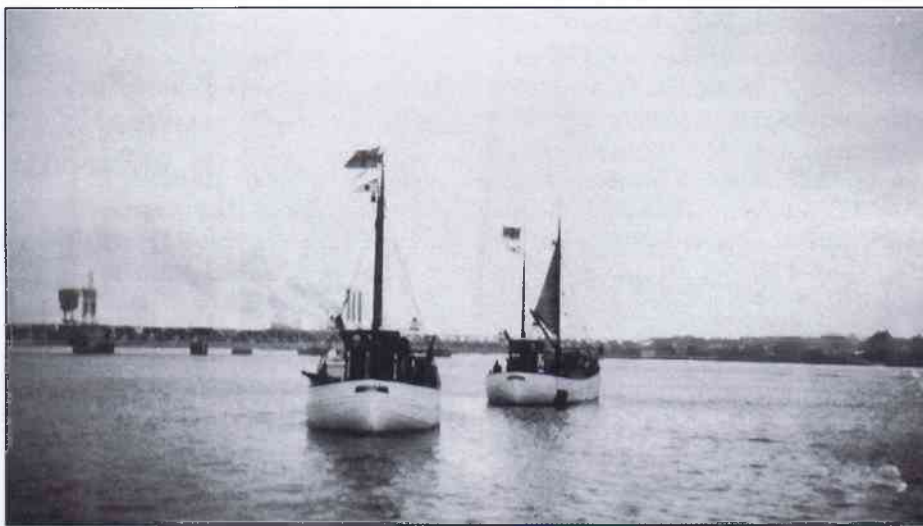
– Vi hade gått elva/tolv dygn från Kanarieöarna och vi ville gärna förfriska oss med lite färsk frukt. Det var tur att vi gick klara den gången. Vi ankrade upp alla tre fiskebåtarna och sedan drog vi lott om vilka som skulle ta livbåten för att gå i land. Det fanns några rev som vi inte tänkte på och när vi skulle passera dem blev det svår sjöhävning som fyllde båten, men vi lyckades ta oss över och kom i land. Det fanns några hyddor på ön men ingen kom ut för att välkomna oss utan de visade oss baken i stället. Två man blev kvar som vakt vid livbåten medan de övriga fyra fortsatte. De blev borta så länge att vi började undra vad som hänt. De kom inte tillbaka på nära sex timmar. När de väl kom hade de lite frukt med sig. Vi hade då gjort båten klar och öst den så att vi skulle kunna ta oss ut till båtarna igen. De hade också med sig en infödingspojke som kände till revlarna och

var vi kunde ta oss ut. Vi sjösatte båten och han följde med och visade oss vart vi skulle ro som var bäst. Så hoppade han i vattnet för att lämna oss och då kom vi på att vi inte hade gett honom några pengar. Hugo Sörensson tog upp en femdollarsedel som han stack i munnen på honom och som han fick med sig i land. Så rodde vi som han hade pekat. Vi fick visserligen en sjö över oss men kom lyckligt ut till våra båtar och så kunde vi fortsätta färden mot Recife. Där bunkrade vi. Men vi hade nog klarat oss några dagar till om resan dragit ut på tiden.

Från Recife fortsatte vi mot Rio de Janeiro. Vi hade några gamla trålar med oss och vi ville gärna prova och se om det fanns någon fisk. **Carla** var först. Efter att ha trålat i bara 20 minuter förstod vi att det var dålig botten för vajrarna bara hoppade. Så vi halade och det fanns kanske 10 kg underliga fiskar i den. Ombord stod vi då tysta en lång stund och stirrade på varandra och på den magra fångsten. Tysta, allvarliga och förvånade. En månad hade vi varit på väg och hade stora förväntningar. Plötsligt utbrast Job: "De däringa va inte möt å köra tretti dygn för å få tag i! Eftersom vi fortfarande hade en resa på 5 dygn till Rio, hann även **Tabor** pröva på att göra ett tråldrag. Men resultatet var lika nedslående. Vi fick kanske 20 kilo fisk sammanlagt.

Mycket fisk?

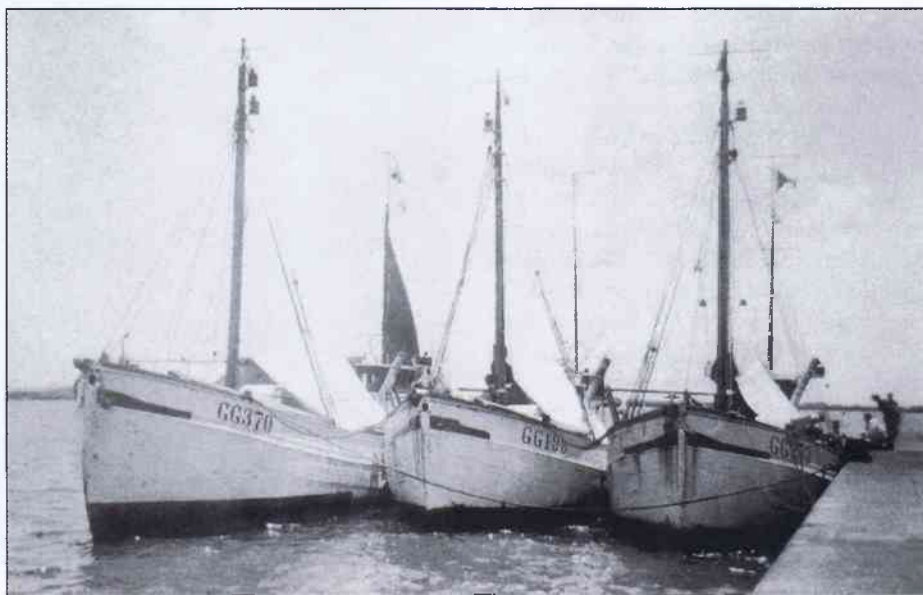
När vi gick in till Rio de Janeiro första gången fick vi stora utslag på våra ekolod. Det visade sig vara stora, stora stim av sill. I Rio låg då en massa snörpbåtar som fiskade om natten. De fick inte bara sill utan även makrill, dock av en mindre sort än den vi har här hemma. Denna makrill smakade alldeles ypperligt. **Carla** och **Tabor** hade flyttrål med sig och den gjorde man i ordning för att dra mellan sig. Vi på **Oberon** fick låna **Tabors** silletrål, för vi hade ju ingen flyttrål. Vi gick ut, bara tio minuters gång från Sockertoppen, för vi visste att sillen gick till vid Copacabana alldeles utanför badstranden. Vi beslutade oss för att dra på botten med silletrålen. Alla småsnörparna, som fångade sill och makrill, låg och sov siesta inne i vikarna. Detta såg vi inte så när vi hade fått ut trålen bara 400 meter från land och hade trålat bara en kvart, kom säkert tio små vadbåtar ut och det var 15 man på varje båt. Vi tänkte med en gång; skall detta gå? Inte ens brasilianerna själva fick tråla där. Den första båten som kom fram lade sig precis vi vår stäv. Vi fick stanna upp, men vi beslutade oss för att ta upp trålen. Brasilianerna var så arga och stridslystna att de kastade frukt och flaskor på oss och vi hade behövt ishockeyhjälm. Vi tänkte: "Bara vi får upp trålen och lämmarna så att vi kan komma härifrån. Hoppas bara att det inte



Tabor och Carla på väg genom Limfjorden efter besök i Aalborg hos sina danska uppdragsgivare. Fotot taget från Oberon.



Oberon på väg mellan Tenerife och Recife i Brasilien med satta segel för nordostpassaden.



Från Carla, Oberon och Tabor förtöjda i hamnen i Recife.



Typiska brasilianska fiskebåtar i Rio de Janeiro.



är någon sill i trålen." Som tur var det inte mycket fångst. Men när vi skulle gå drog besättningen på tre båtar ner byxorna och visade oss baken. Det tog nog ett halvår innan de hade glömt den händelsen. Efter den incidenten avstod **Carla** och **Tabor** från att använda sin flyttrål.

Bas i Rio de Janeiro

Efter närmare ett års tids provfiske från Rio i norr till Santa Catarina i söder, kunde vi konstatera att det inte fanns någon fisk som vi kunde fånga med våra bottentrålar. Det var helt enkelt för varmt i vattnet. Fisken fanns nere vid Rio Grande do Sul och Uruguay, det visste vi, men där var vi förbjudna att fiska för vi var ju bundna av det kontrakt som vi hade i Rio med företaget Latico. Att det fanns så mycket fisk utanför Uruguay berodde på att den kalla och syrerika Falklandsströmmen passerade området. Norr därom kom den varma Brasilienströmmen.

Senare fick vi utverkat en licens så att vi kunde bedriva vårt fiske längre söderut. Men det var ju långt att köra. Det tog oss 6 dygn att komma till Montevideo. Sedan tog det ju 6 dygn för att komma tillbaka till Rio igen för att landa fisken. Vi försökte landa på en plats ungefär halvvägs som hette Florianapolis. Det gjorde vi bara en gång, för då fick vi böta, eftersom vi gått ifrån kontraktet med Latico.

På grund av det stora avståndet blev det en fiskeresa i månaden med Rio de Janeiro som bas.

Kontraktet med Latico gav oss 3 cruzeiros per kilo vilket vi tyckte var bra. Kompisarna med Rio Grande som bas hade bara 2 cruzeiros per kilo. Första årets förluster

uppvägdes av det andra årets fiske som lönade sig bra, tack vare att vi kom ifrån det bolag vi dittills hade haft kontrakt med. Vi kunde nu sälja fisken på den fria marknaden, vilket gjorde att priserna blev mycket bättre. Det var en firma som skötte all försäljning. Det var bara en eller två fiskebåtar varje dag som lossade fisk. Man hade inte större resurser. För varje låda som såldes tog man kontant betalt. Pengarna var inte så mycket värda så det blev stora sedelbuntar. Dessa lades i en byrå med flera lådor. Man hade också en pistol till hands om så skulle behövas. Fördelen med fria marknaden var den att vi fick betalt direkt

på stubben. Trots att vi nu fick betala en högre lossningsavgift gick vi ändå plus gentemot tidigare.

Blåsta

För att underlätta alla kontakter med land hade vi en agent i Rio de Janeiro, en norrmann vid namn Rønning. Han skötte avräkningar och satte in pengarna på våra konton. Normalt stannade vi kvar i hamn tills detta var klart, men en gång hade vi fått så mycket fisk att vi gärna ville ut och fiska igen. När vi kom tillbaka hade dock Rønning stuckit med avräkningen för tre fulla laster. Troligen var agenten inte ensam



Lastrummet är knökfullt konstaterar fr v Ove och Jan Krook, José och Dennis Bryngelsson. Lagg märke till isen som står på däck i korgar att isa över fisken.

om tillgreppet. När vi långt senare fick tag på honom var pengarna slut. En stor del av vad han stulit hade gått åt till taxiresor. Han njöt av att vräka sig i baksätet på en fin taxi. Fick Rønning tag i en flott bil på morgonen nyttjade han den gärna en hel dag.

Is

Vi tog med 25 ton is på varje resa till 15 ton fisk. **Neptun** hade, som tidigare nämnts, en egen kylanläggning ombord och behövde inte så mycket is. I Rio gick det inte att få tag på så stora kvantiteter is som vi behövde, så vi isade i Florianapolis, ungefär halvvägs till Rio Grande. Kapaciteten där var sex ton is om dagen, så vi fick beställa i god tid. Isverket låg inte i hamnen, utan isen fick transporteras ner med en gammal vagn på stockar. Isverkets personal hjälpte till men ungefär var tredje gång var elverket trasigt och det var inte lätt att få tag på någon elektriker. Vi var ju sex man ombord och vi fick veva ombord isen i hettan. Det tog oss två dygn. Det var inte utan att det kändes i armar och axlar efter det jobbet. Isblocken var ungefär en meter långa. Men sedan skulle ju isen också huggas. Då tog vi hjälp av sysslolösa personer som gick på kajen. Dessa kunde man 'hyra' för en billig penning.

Till en början isade vi också i Rio. Vid de tillfällena då vi skulle isa där var det alltid något som inte fungerade. Antingen var maskinen sönder eller var det något annat fel och svaret blev då att ni kan inte få något förrän i morgon.

Mutor

En ny lärdom var att kunna 'smörja på rätt ställe'. Detta gällde då inte bara is utan också tex vatten och olja. Det tog oss ett helt år att begripa hur vi skulle bete oss. Vi lade lite pengar mellan fingrarna och gick fram och hälsade, kramade lite och sedan gick allting bra.

Samma sak gällde när vi skulle klarera ut. Då skulle det bland övriga papper också finnas ett kuvert med texten: "Till Dig." Och innehållet i kuvertet löste alla problem. Saknades kuvertet kunde det ta hur lång tid som helst.

Hälsovårdsmyndigheten krävde att fisken spolades innan den kördes in i auktionshallen. I Rio var färskvatten en bristvara, så vi tvingades spola den rena, isade fisken med skitigt hamnvatten. Vi försökte vägra, men det fanns inget sätt att komma undan detta. Fisken fraktades upp med kärror till auktionshallen och trots att en ur besättningen var med och vaktade stals det fisk ur varenda kärra. Hade vi 22 ton när vi kom var det sällan mer än 20 ton när vi skulle få betalt. Det stals alltså två ton per resa. Trots att vi höll noga uppsikt kom

vi aldrig på hur de bar sig åt för att stjäla fisken. För att undvika svinnet lärde vi oss senare att köpa en polis som var med vid hela lossningen.

Valutaproblem

Först kunde vi skicka hem pengar via bank, men efter att inflationen tilltagit blev det stopp för det. Då fick man växla in i utländsk valuta. Problemet var bara att bankerna sällan hade någon utländsk valuta. Vi fick därför beställa den vi önskade och sedan meddelade banken oss när man fått in pengar som vi kunde växla in.

Vi kom sedan på en möjlig väg att få pengar hem till Sverige. Vi bytte valuta med olika svenska organisationer och företag som var verksamma i Brasilien.

Ingegerd i kvarstad

Skratt-Nils på **Ingegerd** var inte riktigt nöjd med sitt kontrakt och dessutom hade han inte fått ut pengar för all den fisk han hade landat. Därför beslöt Nils att lämna Brasilien och segla hem igen. Men det tyckte inte fabriksledningen om. När så Nils skulle avsegla arrangerades troligen en kollision med en fiskekanot men det blev aldrig riktigt klarlagt hur kollisionen gått till. Nils brydde sig inte om incidenten utan fortsatte bara. Han skulle till Rio för att bunkra färdigt. När han kom till Rio belades **Ingegerd** i kvarstad för att han hade smitit från olyckan.

Och i Rio blev han liggande. I lönndom smidde Nils planer på att smita. Men det var inte så lätt. Till en början sattes vakt ombord, men efter ett tag patrullerade man

på kajen i stället. Efter en tid blev det slappare och vakten kom ner på morgonen för att kontrollera att **Ingegerd** låg kvar.

Så en kväll när besättningen var uppe på Sjömanskyrkan, liksom besättningarna på de flesta andra av de svenska fiskebåtarna, ringde telefonen! Det var Nils.

– Ni kan väl be mina pojkar komma ner till båten.

Förutom **Ingegerd** låg också **Carla** och **Tabor** inne. Totalt tre båtar alltså. Men så kom en fjärde båt, **Libra**, en dansk. Så bytte **Ingegerd** och **Libra** plats. **Ingegerd** gick och när bevakningsmännen kom ner och räknade stämde antalet, tre. Och det gick flera dagar innan de upptäckte flykten. Det var när de skulle ha tag på Nils för att prata med honom. Då var han redan långt borta.

Nils hade gått rätt österut och inte norrut som hade varit det naturliga. När det upptäcktes att han smitit sattes flyg och en jagare in och allt man hade tillgängligt. Men man letade på fel ställen. De fick aldrig se skynten av **Ingegerd**.

När besättningen på **Carla** kom ner den kvällen när Nils gått, hittades under skepparns huvudkudde en liten lapp från Nils: – Du kan väl försäkra båten! Nils hade aldrig sina båtar försäkrade.

Bekymmer på hemfärden

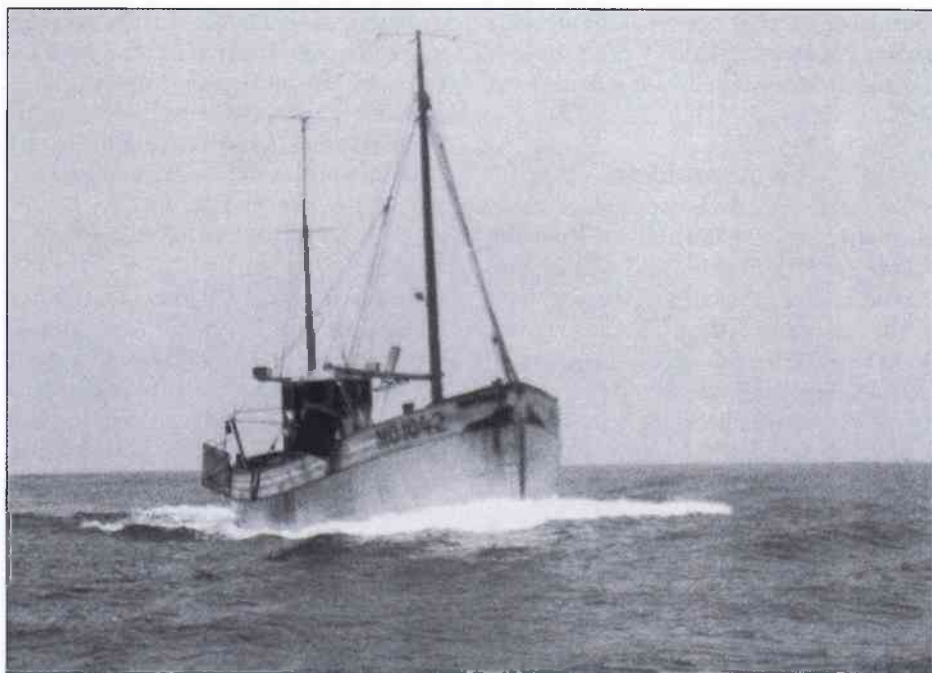
Sven Bryngelsson berättar:

Johannes Terpet, som var besättningsman på **Ingegerd** berättade långt efteråt:

"Vi kom fram till Kanarieöarna för att bunkra. Egentligen var det inga problem att få bunker, men eftersom vi inga papper hade med oss (dem hade myndigheterna i



MÖ 1042 **Ingegerd** ligger förtöjd utanför doryfiskebåten **Estrela de Prata** i fiskhamnen i Rio de Janeiro år 1953.



Ingegerd för full maskin utanför Rio Grande.

Brasilien tagit hand om) vägrade man att ge oss bunker. Visserligen kunde vi få nya papper från Sverige, men det skulle ta mycket lång tid. Dessutom var det sju man ombord som alla ville hem. Men de spanska myndigheterna i Las Palmas satte vakt ombord. Efter hand blev dock vakterna kompisar med **Ingegerds** besättning och man satt därför ofta i skansen och pratade. En dag kom en stor lastbil fullastad med oljefat som lossades på kajen, i närheten av **Ingegerd**. Besättningen gjorde ingen notis om detta, så vakterna misstänkte inget. Medan vakterna hade det trevligt i skansen var ett par ur besättningen uppe och slangade ombord bunker utan att vakterna märkte något. Detta pågick under flera kvällar. När oljetankarna och alla andra nödvändiga förråd fyllts i hemlighet hade besättningen och vakterna blivit förtroga med varandra så att danskarna till och med fick låna deras vapen för att beundra dem. När stunden för avfärd hade kommit, satt besättningen åter i skansen tillsammans med sina vänner vakterna. Danskarna satt ytterst på båda sidor om skansbordet med vakterna innanför. Gevären hade vakterna ställt ifrån sig. Två besättningsmän kom ner i skansen och tog upp gevären. Vakterna hade ju tidigare visat hur man plockade isär vapnen och nu åkte patroner och slutstycken ut. Det danska gemytet tog plötsligt slut. Vakterna satte kaffet i vrångstrupen då de förstod vad som var på färde, men utan vapen var de chanslösa. De bakbands med ordentliga fiskareknopar, tystades rejält och slängdes iland bakom de tomma oljefaten på kajen. Motorn startades och **Ingegerd** rymde återigen

med släckta lanternor ut i den svarta natten.

Detta kom fram när Johannes och jag skulle leverera **Sunnan** till Chile 1969. Vi gick från Sverige via Falmouth, där vi bunkrade för vår resa över Atlanten. När vi gick ut därifrån blev det storm. Vi hade satt kurs på fyren Sombrero i Västindien, via Azorerna. Vädret är ju ofta hårdare så pass långt norr ut. För att komma i bättre väder ville jag (Sven) gå ner mot Kanarieöarna istället. Men Johannes ville absolut inte ner dit. När det kom till sin spets och jag bestämde att vi skulle gå till Kanarieöarna, då kröp historien fram. Johannes vågade helt enkelt inte besöka spanskt territorium efter att ha avvärjat och slängt iland Guarda Civil.

Skeppare Nils Persson
(Jan Krook berättar)

– Skratt-Nils var en mycket lugn person med en stor portion tur. På väg norrut från Rio Grande kom **Ingegerd** in på för grunt vatten och båten fastnade i revlarna. Då strandade **Ingegerd** på den långa sandstranden och kom inte loss. Han anropade över radion och fick kontakt med **Akaroa** som i sin tur kontaktade oss

på **Neptun**, som just halat in sista tråldraget för resan. Vi skulle upp till Rio de Janeiro för att lossa tillsammans med **Ingegerd**. Vi satte full fart mot **Ingegerds** position för att hjälpa. Men innan vi hunnit fram ropade Nils via radion: – Vi har kommit loss!

Då hade besättningen rott ut med ankaret och släppt det. I området var det 200 sjömil sandbotten så det var ju egentligen ingen idé att försöka få ankarfäste. Men hur det än var så fastnade ankaret i botten. Nils hade träffat ett vrak med ankaret och kunde på så sätt varpa sig ut. Sådan tur finns egentligen inte! Hade han inte kommit på detta vrak hade **Ingegerd** med största sannolikhet blivit kvar där och gjort totalhaveri. Och tur var väl det även på annat sätt. Nils hade ju inte **Ingegerd** försäkrad!

Vad hände med båtarna

Ingegerd var alltså den enda båten som återvände hem. Vid återkomsten fick hon åter dansk flagg, men infördes i november 1961 åter till Sverige av Nils Persson med Göteborg som hemort. Redan i augusti 1962 hamnade hon i Bua som **Clippvik**. I maj 1973 flyttade hon över fjorden till Videberg och blev **Svanö**. I januari 1979 kom hon till Skillinge och fick heta **Lizona**. I augusti 1986 blev hon så **Klippvik** av Lönnånger och slutade fiska 1989. Den som vill se båten idag torde vänligen bege sig till Söderhamn där hon ligger som väl-mående fritidsfartyg.



En fyrtiotalsbild av Oberon tagen i svenska farvatten.

Oberon förliste 1955. Den 26 januari befann sig fartyget mellan Barra do Rio Grande do Sul och fyren Conseisao och låg och trålade där. Skeppare var Hugo Sörensson och han hade med sig Göran Persson, Sigge Hansson och tre brasilianare. Ytterligare två besättningsmedlemmar fanns ombord; Glory och Fanny. Dessa var två papegojor som inhandlats i Florianopolis på väg mot fiskeplatsen. Dessa två olycksfåglar ställde till elände överallt. Kl 02.15 fick **Oberon** grundkänning. Man firade ut trålwirarna och styrde ut mot djupare vatten. Detta lyckades inte i den starka strömmen och den svåra sjön som växte upp mot stranden. Motorn stannade efter en stund på grund av att kylvattnet blev fullt av sand. Efter en stund fick man åter igång motorn men fartyget arbetade sig bara längre mot land i den kraftiga dyningen. Båten vattenfylldes snart och elsystemet slogs ut, så man kunde inte få radiokontakt med någon. Vid gryningen upptäcktes **Oberon**, bara 200 meter från land vattenfylld och med svår slagsida, av **Lucretia** som låg och trålade lite längre ut. **Lucretias** besättning Dennis Bryngelsson, Sofus Strömsten samt fyra brasilianare ombord kom till undsättning.

Dennis berättar:

– Vi körde så nära vi vågade för att inte få bottenkänning och min kompis ombord, Sofus från Färöarna, hoppade tillsammans med en brasilian ner i ekan och rodde ner till haveristen. Parerande varenda sjö med ekans nos emot de annalkande brottsjöarna, klarade dom att först föra brassarna från **Oberon** i säkerhet till **Lucretia**.

Ett kusligt moment var att när jag tittade ut efter att ha gått så nära haveristen som jag vågade, fick se **Oberons** trål flyta upp mellan sjöarna utanför oss. I det grunda vattnet som **Oberon** fiskat i hade man bara haft ute ett hundra famnars vajer. Nu gällde det att klara sig utanför denna kusliga fara utan att få någonting av den jättestora nätmassan som finns i en trål i vår propeller.

Det klarade sig och vi fick nu hålla oss på säkert avstånd från denna kusliga fara. Men varje gång som Sofus skulle upp mot de våldsamma brottsjöarna måste vi ju försöka hålla oss så nära de nödställda som möjligt. Trots att Sofus hade jättekrafter, så skulle det både mod, sjömanskap och krafter till att utföra dessa manövrar som en sådan prestation är.

Man kan inte nog beundra både Dennis och alla de andras mod och sjömanskap, att ha utfört en sådan bragd i dessa stört-sjöar.

Oberons livbåt hade nu blivit sjösatt och man började lasta i personliga tillhörigheter



Oberon förliste vid fyren Conseqão.

så gott det gick. Bland alla grejerna, som man samlat i styrhytten, fanns också papegojorna i sin bur. Dessa avslutade lastningen och sattes överst i livbåten.

I en brottsjö sprang den ena linan, som höll livbåten, av och papegojorna gjorde hemiska illtjut när de såg detta. Men den andra linan höll och besättningen lyckades få till sig slupen igen.

När alla var välbehållna ombord i **Lucretia** och både ekan och **Oberons** slup var på däck kunde man pusta ut efter alla de nervkittlande manövrerna i det rasande och grunda vattnet.

Om några livräddare före dessa varit värda en guldlocka och guldmedalj, så borde dessa hjältar ha dubbelt upp.



Två sentida släktingar till Fanny och Glory.

Dennis berättar vidare:

– **Lucretia** hade, just på denna resa, varken radio eller radiotelefon med sig ombord eftersom ägarna plockat iland dem. Det var alltså ren tur att de lyckades upptäcka **Oberons** nödläge. Bara några hundra meter från platsen där **Oberon** nu också stod som vrak, fanns ett annat vrak som man var van vid att se.

Lucretia kom in till Rio Grande på kvällen med de nödställda. Senare blev **Carla** uppkallad via radion av dansken **Akaroa** som berättade vad som hänt. **Carla** gick då in till Rio Grande och hämtade **Oberons** besättning för transport till Rio.

Fanny och Glory

Olycksfåglarna Fanny och Glory var också med ombord på **Carla**. När vi passerar **Oberon** har vi motvind och mycket motström. Vädret blir mycket dåligt och **Carla** sätter nosen under vatten i varenda sjö. Vi kör så hårt vi vågar, men har ändå svårt för att ta oss förbi fyren Santa Marta där strömmen väller emot oss våldsamt.

Otto säger då: "Ska vi inte ta å släppa di däringe olöksfogela?"

Men Hugo svarar med sin "hultbergsdialekt": "Ett par oskyldia fogela har la inte mä detta häringa å göra".

Vi knegar oss förbi fyren. Det varma havsvattnet väller över däck och när vi är utanför

Laguna som ligger norr om Santa Marta, går Job ner i lastrummet för att hämta fisk till middag. Han kommer upp och säger: "Varenda iskorn har smält och fisken ligger bar".

Vi har omkring 400 sjömil kvar till Rio, så vi måste gå in till Florianopolis för att isa på över fisken.

Trots att södra infarten till Florianopolis



Lucretia och Carla förtöjda i San José de Norte (Rio Grande) år 1954.



Besättningen på Carla berstod av fr v Sven Bryngelsson, Job Johansson, Antonio och Folke Bryngelsson.



Carla börjar få brassestuk med nya ägare. Fortfarande dock svenskflaggad.

innanför den stora ön Santa Catarina är i grundaste laget tar vi ändå den vägen för att spara tid. Det är lågvatten och **Carlas** köl skrapar ibland i sanden på de grundaste ställena. Vi lägger till där isen finns kl 20.30.

Vi får tag i ishandlaren och börjar isa. Idalino som har sina föräldrar boende på ön, tar Wilson med sig och går iland.

Nu gör olycksfåglarna sig gällande igen.

Vi hade väl fått in ett par hundra kg när elmotorn som drog krossen, brann och lade av. Krossen var även försedd med handvevar.

Vi var stor besättning trots att två man hade mönstrat av, så vi började veva för fullt och bytte med varandra i ett kör. Vid tvåtiden på natten var vi färdiga och hade fått krossat över två ton is, så att fisken skulle hålla sig till Rio.

Vi behövde även proviantera, men eftersom det var söndag var allting stängt. Det enda vi lyckades köpa var ett par stora påsar Mariekex som fanns i lösvikt.

Från Florianopolis och upp till Rio brukade man alltid ha fint väder.

Vi gav oss iväg kl 02.30, men något fint väder hade vi inte. Flera röster höjdes för att vi skulle släppa iväg olycksfåglarna, men detta vann inte gehör hos ägarna.

Den 6 februari kl 06.00 passerade vi fyren Arvoredo. Nu var vi ute på Atlanten igen och i rykande NO vind. Vi körde så mycket vi vågade men fick ändå sakta i de värsta sjöarna. Kopplingen började slira och vi fick stanna motorn och spänna den. Genom att vi körde så hårt tog det eld i ljuddämparen. Spolslangen måste in i avgasröret för att få släckt.

Den åttonde februari siktade vi San Sebastian men på styrbords bog. Vi borde ha sett den på babordssidan. Den hårda vinden och strömmen hade satt oss västeröver, in i Santosbukten. Detta innebar att vi hade ytterligare 12 timmar kvar till Rio de Janeiro.

Vinden har avtagit och det har blivit fint väder.

Nu upptäckte smörjvakten att smörjoljetanken var tom. Vi hade ännu lång väg till Rio och **Carlas** 180 hk. Bolinder var stor oljeslukare.

Vi satte en burk under de två spilloljekranarna från vevhusen och filtrerade oljan genom en skjorta och lät denna olja gå tillbaka i smörjlådan. Men det minskade och minskade i lådan.

Hade olycksfåglarna varit framme igen? De tycktes ha tänkt ut allt möjligt rackartyg.

Vår räddning blev en sak som de hade missat.

Hugo kom att tänka på en smörjoljedunk med fyra liter olja i som han hade räddat från **Oberon**. Detta var, tillsammans med spilloljan, precis så mycket som be-



Carla överlämnas till brasilianska ägare.

hövdes för att vi skulle kunna ta oss ända in till fiskhamnen vid Praça Quince. Klockan var nu 07.00 och på kvällen fick vi börja lossa kl 20.00.

Nu tycker man att papegojorna skulle vara nöjda och glada över att ha kommit i hamn. De stod ju i styrhytten om natten och hade Rios sköna sol ute på däck om dagen.

Men nej, de var inte nöjda, de hade ytterligare rackartyg på lut.

En köpare hade anmält sig att köpa **Carla** och vi låg i förhandlingar om hur affären skulle fullbordas. Köparen var en institution som tog hand om föräldralösa barn.

När **Carla** var inspekterad och godkänd av capitanian, kom plötsligt en paragraf in i bilden. När **Carlas** ritningar och byggår visades för banken, var båten för gammal för att banken skulle bevilja lånet till affären. Försäljningen kunde inte bli av och vårt arbete med detta var förgäves. Papegojorna fick även skulden för detta.

Nu gick olycksfågarna oss på nerverna och de blev inte ens intagna i styrhytten på natten längre. I Rio får man ju alltid passa på sina ägodelar men på morgonen stod Fanny och Glory kvar i all sin prakt på däck.

En dag sa Otto: "Nu ställer vi dom där asen på **Tabor** ett tag!"

Trots att skepparen på **Tabor** inte gillade

detta kom de i alla fall dit. Ingen tjuv tycktes anmäla sig, så de blev stående där de stod.

Efter någon dag kom nya spekulanter på **Carla**. Dessa båda hade egna pengar och behövde inga lån, så affären blev snabbt avgjord. Hon fortsatte under brasiliansk flagg som **Carla**. Det var dock även i fortsättningen svenskar ombord, bland andra Otto Eliasson, som var med längst. Vad som hände med **Carla** sedan är höljt i minnenas dunkel. – Det sista jag (Dennis) såg av henne var då hon låg för ankar i en liten bukt i Niteroi utanför Rio. Året var nog 1960.

– Jag (Jan) minns första gången som brasilianerna hade varit ute med **Carla** och skulle lägga till. Då stod det tre man i hytten; en för reverseringen, en för kopplingen och en vid ratten.

Sedan plockade man bort alla reglage i styrhytten. Man tillsatte en maskinist och satte in en ringklocka för manöver.

Tabor skulle också säljas, men var fanns köparen? Hade Fanny och Glory en fjäder med i spelet? Ända sen de kom ombord på en båt hade de ju orsakat elände, förluster och strapatser. Genast när de avlägsnast från **Carla** hade ju köpare uppenbarat sig.

En dag satt Sigge Hansson tillsammans med papegojorna på storluckan. Då kom

en brasse och ville bomma pengar av honom. Här såg Sigge en chans och sa: "Jag har två fina fåglar här som du kan få, dem kan du sälja och få stora pengar för." Sigge tog buren med fåglarna och räckte den åt mannen, som strålande tog emot den.

Tabor såldes 1955. Man hade provianterat och gjort allting klart för att gå hem till Sverige igen. Precis om man skulle lägga av kom det en herre på kajen och frågade skepparen ombord, Evert Abrahamsson:

– Skall du sälja båten?

– Ja, svarade han, den har varit till salu många gånger, men de herrar som har tittat på henne har inte kunnat skaffa fram pengar.

Då svarade han som stod på kajen:

– Jag har pengar.

– Det litar vi inte på, svarade Evert. De andra har sagt likadant.

– Då kan ni följa med upp till banken så kan vi göra upp affären med detsamma.

Så Evert följde med och affären gick i lås och **Tabor** stannade i Brasilien. Hon döptes om till **Joanna Hora** och slutade sina dagar som vrak i Imbitubabukten. Man hade ankrat i bukten och gått i land. Så blev det dåligt väder och fartyget drev i land och blev vrak.

Lucretia förliser

Den 3 juni 1957 förliste **Lucretia**. Dennis Bryngelsson var skeppare och dessutom var Sofus och fyra brasilianare med ombord. Dennis berättar:

– Vi hade en Alhamotor i **Lucretia**, som efter åren i Brasilien fungerade allt sämre. Den slutade smörja när vi var ute på en fiskeresa och det blev helt stopp. Vi fick sätta segel i den sydostliga stormen. Vinden från det hållet bar ju direkt mot land. Men vi klarade att komma nästan hem till Rio Grande. Ankaret hade gått förlorat tidigare, så vi kunde heller inte ankra. Och det var omöjligt att segla in mellan pirarna genom den smala öppningen. Vi såg att vi inte skulle klara det och det bästa sättet var att segla så långt upp på land som vi kunde. Vid första grundstötningen ville brasilianerna hoppa direkt, men det gick inte jag med på. Trots det utsatta läget satte vi oss ner och drack kaffe. Detta var för att vinna tid. För varje brottsjö som kom lyftes båten närmare land. Folket i land hade observerat vår belägenhet och de samlades vid stranden. Vi tog då en lina och fäste en tjockare lina i den och fick den i land. Folket i land höll i den tjockare linan och vi kunde därigenom med armgång ta oss i land oskadda. Linan fäste vi sedan i en stock så att båten blev 'förtöjd'. En grundstött båt behöver man inte förtöja men jag gjorde det i alla fall. Efteråt hörde jag att en bärgare hade kommit till platsen men kunde inget göra eftersom båten var förtöjd. Nu var det

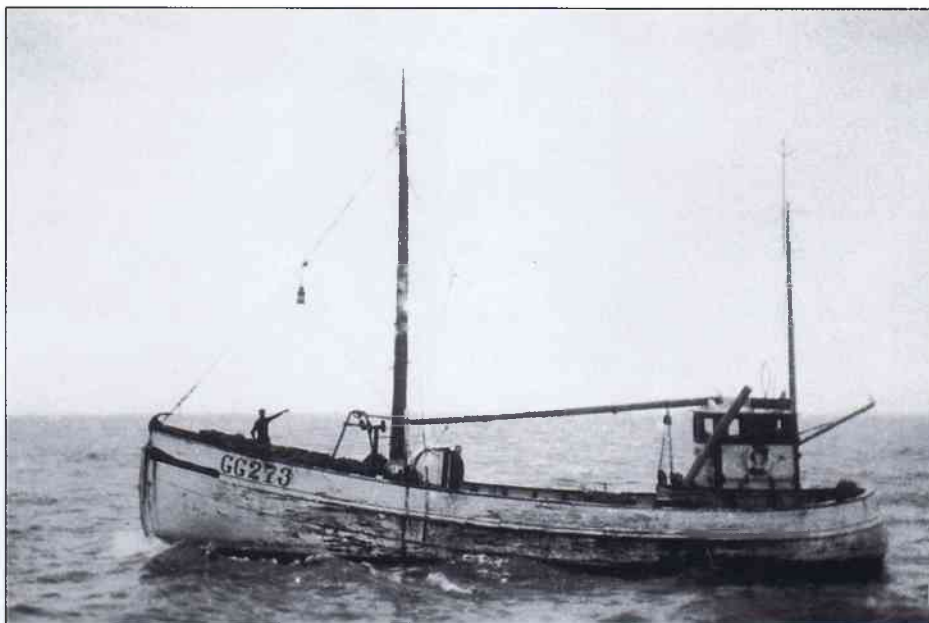
ju ingen vanlig bärgare utan mera en vrakplundrare och någon sådan var vi inte betjänt av. **Lucretia** var förtöjd fast kajdjupet inte var tillräckligt.

Efter att stormen bedarrat tog vi ut motorn och allt annat av värde som vi kunde komma över. När hela båten hade rensats fyllde vi den med tomat. Ett ankare lades långt ut och varje gång det blev högvatten försökte bolagets andra trålare dra oss flott. Men det var alltid något som hängde upp sig. Men till slut, efter många, många månader kom hon loss. Vi fick upp henne på varvet men det fanns ingen botten kvar i henne. **Lucretia** blev kvar där. Det sista jag såg henne stod hon kvar på slipen längst upp.

Sjöförklaringen fick göras om många gånger. Efter första sjöförklaringen som var ganska oordnad, gick jag till vår agent och skrev ner alla frågor och de svar jag givit. Efter någon månad blev jag kallad till ny sjöförklaring och skulle inställa mig inom en timma. Då var det bra att först titta genom pappren. Jag blev kallad till sjöförklaring ännu ett och ett halvt år efter strandningen.

Under tiden var jag ute med andra fiskebåtar. Det var brasilianska båtar som **Rochedo** och **Pescar I och II** (som fått namn efter fabriken). De båda sistnämnda var stora holländska byggen på 36 meter. Sedan fick jag licens och blev skeppare på en häcktrålare.

Neptun slutade som vrak utanför Rio Grande. Då hette hon **Ideal II**. Hon hade sålts 1964 till Uruguay för man fick inte längre fiska utanför Brasilien. Namnet var då **Jørgen Rønn**. Skeppare och delägare var då Svend Loose från Frederikshavn. Efter ett tag kom hon åter till Brasilien. Det var



Tabor under trålning utanför Rio Grande.

några smugglare som köpte henne. Bland annat var det en fransos inblandad. Skeppare var då dansken Arnold Kristensen, som tidigare varit skeppare på **Lucretia**. De smugglade allting. Det var bla parfym och whisky och 'det luktade parfym och whisky i hela Rio Grande'.

Efter smuggeltiden köpte en man vid namn Ballesteros **Neptun**, döpte om henne till **Ideal II** och satte henne åter i fiskefart.

Sarita GG 507 till Brasilien 1958

Hon var byggd 1957 på Petters varv på Hälsö, beställd av JM:s motorfabrik, Jönköping. Motorn var en 360 hk JM diesel. Båten levererades i juni 1957 till Hugo Sörensson, Folke Bryngelsson och Sven

Bryngelsson. JM licenstillverkade först 4-cyl. 240 hk dieslar, sedan ökade man upp till 6-cyl och 360 hk. Detta var från början danska Gamma diesel. Själva motorerna var fina, men tyvärr hade JM inte dimensionerat upp sina frikopplingar och mellanaxlar. Detta medförde stora problem för de första båtarna som fått dessa motorer ombord, och drabbade också **Sarita**. Båten fiskade i Nordsjön fram till sommaren 1958 med upprepade kopplingsproblem som motorfabriken åtgärdade. Den 12 september samma år, avseglade **Sarita** med garanti från JM att alla fel var åtgärdade.

Resan gick via Lissabon, Santa Cruz, Teneriffa, Rio de Janeiro och man anlände till Rio Grande den 27 oktober 1958. Resan ner gick utan missöden. Fisket påbörjades så snart alla formaliteter och ilandtagning av reservutrustning avklarats. Nu fiskade man längre söderut än på den förra expeditionen. Nu skulle man prova efter kummel, som skulle finnas på ca 60–80 fannars djup. Det fanns stora mängder kummel. Ett 20 minuters träldrag kunde ge upp till 4 ton, sen fick man ligga still och rensa i flera timmar. Detta fiske föregick för **Saritas** del från 40 grader syd upp till Isla dos Lobos utanför Uruguay. Man fiskade även på de "gamla" vattnen längs kusten utanför Rio Grande do Sul. Problemen med frikopplingen störde fisket hela tiden och det blev till slut omöjligt att få ordning på eländet. Kopplingen fick bultas ihop och man styrde åter kosan mot Sverige. **Sarita** anlände till Göteborg den 27 november 1961. Ombord var då Hugo Sörensson, Dennis Bryngelsson Samuel Nelson samt en montör från JM. Därefter fick JM i Jönköping åter hand om **Sarita**, som efter stora motorreparationer såldes och omnam-



Tabors besättning 1953. Fr v Sigge Hansson och Evert och Henry Abrahamsson. Färjorna i bakgrunden gick mellan Parca Quinse i Rio över Guanabara till Niteroi.



Neptun under god gång.

nades till **Orient** från Hönö. Hon brann och förliste på Nordsjön som **Fylgia** från Fiske-tången.

Så åkte vi hem

Göran Persson berättar:

– Jag åkte hem 1955. Jag jobbade mig hem på SOL:s **Sagoland**. Jag mönstrade på i Rio och vi gick tomma till Santos där vi lastade den största bananlasten som tagits ombord på ett fartyg. Så sade man i alla fall. Det var 70 000 stockar. Dessa lossades sedan i Buenos Aires. Därefter återvände vi till Rio de Janeiro och lastade fullt för USA. Där lossade vi på en mängd olika platser, den sista var New York. Sedan bar det av mot Europa. När vi passerat Cap Farväl på Grönland råkade vi ut för en orkan. Vi fick ligga still i två och ett halvt dygn. Det blåste som mest 47 m/sek.

Jan Krook berättar:

– Jag åkte hem i november 1955. Pappa och jag mönstrade på en gammal tanker, **Ibis** av Göteborg. Vi gick upp till Galveston i Texas där vi lastade crude oil för Liverpool. Vi hade 22 dygn i sjön för att komma dit. Det var manuell styrning så det var inte så enkelt. Under tiden såldes båten till Italien och vi följde med dit. För det fick vi två månaders extra hyra plus fri hemresa med flyg. **Ibis** var helt slut. Man hade haft ett kontrakt på 5 dollar tonnet mellan Curaçao och Rio Grande som man gärna ville köra slut eftersom raterna på samma sträcka hade gått ner till hälften.

Ove Krook berättar:

– Jag mönstrade i maj 1955 på en norsk tanker som gick mellan Rio Grande och Venezuela. Efter ett tag bröts det kontraktet, men jag blev kvar ombord ända till 1958. Jag hade tänkt mönstra av i Brasilien igen, men den sista resan dit blev ändrad och vi

sons **Guayana**. Jag var ju inte så gammal då och tanken var att jag skulle fortsätta gå i skolan. Men det fanns ju ingen skola där som passade mig så jag började fiska ombord på **Carla**. Men jag stannade inte så länge. Redan i mars 1955 mönstrade jag på **Margaret Johnson** och for hem.

Därefter återvände jag till Brasilien 1958 med **Sarita** och mönstrade hem i november 1959 med en norsk båt som hette **Reinholt**, för att göra militärtjänst. Under min militärtjänstgöring kom **Sarita** hem igen på grund av alla de problem som hon drogs med.

Dennis berättar:

– Jag blev alltså kvar i Brasilien i nästan tio år om man räknar från då jag reste till Brasilien första gången.

Mitt öknamn, Brasil Jack, fick jag innan jag ens tänkt på att åka dit.

En gång var det nära att jag hade åkt hem. Jag hade beslutat mig och köpt biljett och skulle åka med ett lastfartyg till Bremen. Men när **Sarita** kom ner till Brasilien blev jag ombedd att vara med och fiska där ombord. Hugo Sörensson reste hem till Sverige en tid. När sedan Hugo kom tillbaka så skulle Sven Bryngelsson åka hem.

– Jag var kvar till 1961. Då åkte jag hem till Sverige med **Sarita**. Det var med sorg i hjärtat jag lämnade Brasilien. Jag sade till mig själv att jag snart skulle vara tillbaka. Men det blev inte så.

De övriga svenska fiskarna mönstrade ombord för hemresa eller åkte som passagerare på olika båtar tillbaka till Sverige. För övrigt är vi inte så många kvar i livet av brasilienfararna. ■



*På **Sarita** fick vi en jättesköldpadda. Vi förpassade den snabbt tillbaka i havet.*

hamnade i Japan i stället och på så vis blev jag kvar längre än vad jag först tänkt.

Sven Bryngelsson berättar:

– Jag åkte ner till Brasilien 1953 med hela familjen. Vi åkte som passagerare på John-



***Sarita** för ankar utanför Santos 1959.*

Briggen Marie-Berthes förlisning vid Bovallstrand 1875

Av Per-Olof Thorwaldson

Den 9 september 1875 låg den franska briggen Marie-Berthe vid ångbåtsbryggan i Ursviken, nära Skellefteå, och gjorde sjöklart. Den var lastad med sågade trävaror, plank och bräder, med destination till Binie i Bretagne, Frankrike. Marie-Berthe var på 174,78 ton och hemmahörande i St Malo i Bretagne och ägare var Louis Mallard. Den var ca 13 år gammalt och bedömdes vara i gott skick. Befälhavare ombord var den 29-årige Jean Marie Belgault, styrman var Joseph Marie Hamonyaux, matrosar var August Belgault, Joachim Louis Coitand och Pierre Emile Pauvret samt skeppspojke var en ung pojke vid namn Aszelle.

På eftermiddagen var allt klart för avgång och utklareringen och lastdokumenten var klara. Vinden var förmånlig, lätt VNV, och för små segel gled Marie-Berthe sakta ut i älvens strömfåra ut mot Bottenviken. När Rönnskär passerats sattes mera segel och med en fart av 3-4 knop gick resan mot Bjuröklubb, där kursen sedan sattes mot Norra Kvarken. Vid 10-tiden följande morgon passerades Gerdas grund, söder om Holmögdadd, och kursen sattes ner genom Bottenhavet. Resan genom Bottenhavet, Ålands hav, norra Östersjön, längs Ölands ostkust och ner mot Utklippan gick utan anmärkning.

Vädret var gott hela tiden fram till den 21:e då Marie-Berthe befann sig i Hanöbukten. Vid 10-tiden började vinden öka och sjön växte varför mässeglen togs ner och storseglet och storflocken surrades. Vind och sjö ökade undan för undan och fartyget arbetade hårt i sjön, med påföljd att läckaget ökade och man fick börja pumpa. Under natten mojnade vinden så sakta och mera segel kunde sättas igen och resan fortsatte mot Bornholmsegattet.

Den 23:e, vid 3-tiden på morgonen, började vinden öka varför mässeglen bärgades. Vinden blåste med stor kraft till runt midnatt då den mojnade och mässeglen åter kunde sättas.

Den 25:e rundades Falsterborev och på kvällen passerades Falsterbo fyr. Vinden var lagom, VSV-lig bris. För att man skulle slippa att passera den trånga rännen i södra Öresund under den mörkaste delen av natten minskades seglen.

När det ljusnat gick resan vidare upp genom Drogdenrännan, förbi Köpenhamns redd och vidare upp genom Sundet väster om Ven. Vind och ström var gynnsamma och vid middagstid den 26:e ankrade Marie-Berthe på Helsingörs redd. Båten sattes i sjön och man rodde in till Helsingör för att komplettera proviantförråden.

Kl 13.30 lättades ankare och resan fortsatte upp mot Kullen. Det fanns tecken som tydde på att vädret skulle bli sämre men då vinden var förmånlig, SSO-lig frisk bris, fortsattes resan upp genom Kattegatt, längs med den svenska kusten, öster om Anholt. Under

eftermiddagen och kvällen ökade vinden i styrka och vred mot S och vid 21-tiden togs bramseglen in. Fram emot midnatt ökade vinden successivt och vred mot V och sjön växte varför farten minskade alltmer så att man vid 1-tiden den 27:e låg bi under två fasta segel, lilla focken och revat mesansegl.

Under hela dagen den 27:e blåste det full storm och fartyget arbetade kraftigt i den höga sjön. Kl 11 siktades en fyr, som man antog var Vinga, i SSO. Fartyget stampade och rullade våldsamt och två man arbetade ständigt vid pumparna för att hålla det någorlunda läns. På eftermiddagen bärgades det lilla fasta seglet men för att försöka stabilisera fartyget försökte man att i det längsta ha två hårt revade mässegel, gaffelfocken och lilla focken uppe. För att försöka komma upp i vinden och komma längre ut från kusten försökte man skota seglen med extra taljor men det lyckades bara till hälften och gav inget resultat. Runt midnatt var det överhängande fara för att fartyget skulle brytas ner. För att förbättra stabiliteten försökte man därför kapa surringarna till däckslasten för att denna skulle gå överbord. Att i rådande mörker och grov överbrytande sjö gå upp på däckslasten på det våldsamt krängande fartyget och med yxa kapa surringarna var ett livsfarligt arbete. Det gällde också att hålla sig ur vägen när plankorna gick i sjön. Under arbetet med däckslasten fick man en brottsjö som slog livbåten ur sina surringar. En matros kom i vägen för båten och bröt ena lårbenet. Hela besättningen hjälptes åt att få undan båten och den skadade hjälptes till den våta kajutan och lades i en koj. Även befälhavaren och en av de andra matroserna fick mindre skador.

Fartyget var nu segelslitet och drev med vind och sjö mot den svenska kusten. Besättningen insåg att inte mycket kunde göras för att förhindra en strandning. Marie-Berthe befann sig nu på Soten, SO om Väderöarna.

Kl 6.30 den 28:e siktades bränningar för om och i lä. Sista chansen till räddning var om kunde komma in mellan de yttersta skären till lite lugnare vatten och med två man vid ratten försökte man styra in mellan brotten

men det lyckades inte. Två man tog sig fram till backen och fick ankaret i sjön men ankarkättingen brast och vid 8-tiden törnade Marie-Berthe med våldsamt kraft mot en holme (som senare visade sig vara Testholmen utanför Bovallstrand) och bröts vid första stöten. En våldsamt våg kom brytande över styrbords låring och den sköljde över hela fartyget och drog med sig skeppspojken, som stått bredvid kaptenen på bryggan. Styrman Hamonyaux tog en livboj under armarna och lät sig sköljas överbord. Han blev liggande bland plankor och bräder som spolats i sjön. Den övriga besättningen höll sig fast i styrbords aktervant.

Folk i både Hunnebostrand och Bovallstrand hade förstått att strandningar skulle kunna inträffa i den orkanartade stormen och man beslöt att i gryningen försöka att ta sig ut mot de yttre skären för att vara till hands om haverier skulle inträffa. En större roddbåt bemannades med 11 man från Hunnebostrand och man rodde inomskärs norrut mot Valö huvud. I Bovallstrand hade ett par mindre roddbåtar bemannats och roddes mot Galpholms sund. Vid 8-tiden fick man från båtarna se en brigg som, till synes redlös, drev mot västsidan av Testholmen och man började genast ro mot den förmodade strandningsplatsen. Komna till närheten av Testholmen kunde man se att briggen låg mot berget och hade kantrat mot babord. Båtarna roddes närmare haveristen och man kunde se folk som höll sig fast i styrbords aktervant. Man observerade också att vattnet runt haveristen var fullt av plank och bräder från däckslasten. Fyra man ilandsattes på läsidan av Testholmen för att med linor försöka bärga folket. En båt roddes närmare vrakets låring, för att komma i läge för en bärgning. Man fick då se i vattnet en man med livbälte som kämpade för livet bland vrakgodset. Man lyckades komma intill mannen och han kunde halas upp i båten. Han var mycket medtagen och skadad av all bråten i vattnet och han behövde komma i land snarast möjligt. För att få hjälp med rodden hämtades en av männen på Testholmen och då den räddade var i det närmaste naken samlade man ihop kläder till honom varefter han roddes han in till Bovallstrand.

Andra båtar roddes nu in mot vrakets babords låring och efter tre timmars hårt arbete hade man lyckats att bärga folket som lamrade sig fast i vanten. Även matrosen med det brutna lårbenet kunde bärgas på detta sätt. En av räddningsbåtarna lämnade Marie-Berthe för att söka hjälpa besättningen på ett

strandat tyskt skepp, men där fanns inget att göra, varför den återvände till Bovallstrand.

Samtliga bärgade hade större eller mindre skador från allt vrakgods som drev i vattnet och när alla var bärgade roddes de skyndsamt in till Bovallstrand. Av de sex besättningsmännen på **Marie-Berthe** hade man lyckats bärga fem och dessa inkvarterades hos bl a skepparen Karl Larsson där de fick torra kläder och i övrigt ett omvitnat gott omhändertagande.

Folk från Valön hade observerat strandningen och de skickade bud om det inträffade till kronolänsman O. Johansson i Kville. Han begav sig till Bovallstrand och roddes av två man ut till vraket. Det hade då drivit fritt från Testholmen och låg nu mellan Lilla Flatskär och Lyngö, med båda ankarkättingarna i botten. I den höga sjön kunde länsmannen inte komma ombord i vraket varför han vidtalade en man från Furön och en från Valön samt de två från Bovallstrand att gå iland på Lilla Flatskär och därifrån ha uppsikt över vraket under natten samt tillse att ingen rörde det eller dess last. Vraket låg i Kville härad och länsmannen ansåg att ingen från Sotenäs hade rätt att bärga vare sig fartyget eller lasten. Han anmälde även det inträffade till tullen i Gravarne.

På eftermiddagen mojnade vinden avsevärt och folk från Bovallstrand rodde ut till vraket för att undersöka möjligheterna till bärgning. Även kapten Belgault följde med ut. Man fann att **Marie-Berthe** kunde man bara se **Berthe**, det andra var under vatten. Trots att sjön fortfarande gick hög kunde man borda vraket och befälhavaren kunde bärga skeppspapperen och en del personliga tillhörigheter. Man lyckades också få vraket upp i lä mot Lyngö och förtöja det där med kätting och tross. Då ingen ville övernatta på vraket rodde därefter alla tillbaka till Bovallstrand.

Fiskarna från Bovallstrand, Hunnebostrand och Ulebergshamn tyckte att om de hade riskerat livet vid bärgningen av besättningen så skulle de också ha rätt att bärga vraket. På morgonen den 29:e hämtade de en stor tross från storsjöbåten **Gerhard von Yhlen** i Bovallstrand och ett antal båtar, bemannade med tillsammans ca 60 man, roddes ut till vraket. Trots protester från länsmannens folk gjordes trossen fast i vraket varefter ankar-kättingarna högs av med mejslar och bojades upp, förtöjningarna lossades och man började bogsera det mot Bovallstrand. När de två männen från Bovallstrand som engagerats av länsmannen, märkte att bärgningsfolket inte brydde sig om länsmannens order gick de också över till bärgarna och deltog i arbetet. Bogseringen gick väster om Gunnorsholmen och öster om Kälö in till nordsidan av Biskopsholmen (som nu kallas för Fiskholmen och är den nordostligaste av Badholmarna) där vraket förtöjdes vid berget.

Man kunde nu undersöka skadorna och man fann då att fartyget var brutet och däckets hade rämnat varför det var att betrakta som totalförlust. Folk från land tacklade av far-

tyget och det rensades på allt av värde. En del lades upp på Biskopsholmen och en del värdefullare saker torkades och lagrades i J.E. Henrikssons magasin i Bovallstrand. Däcket bröts upp för att man skulle komma åt lasten i rummet och den lades också upp på holmen. De delar av fartyget som inte kunde bärgas sjönk ner i leran på nordsidan av Biskopsholmen. Platsen är utmärkt med ett i berget inhugget W.

Den av kronolänsmannen i Sotenäs verkställda och protokollförda värderingen av det bärgade visar att fartygsdelar och inventarier var värda ca 4 000 kr och lasten ca 6 000 kr.

Man kan anta att flera bryggor och sjöbodrar i Bovallstrand med omnejd byggdes med plank från däckslasten som gått överbord och som "olovandes" hade vrakats i vattnen runt Valön.

Den 3 oktober kom den franska vicekonsuln i Göteborg, P.E. Caravalle, till Lysekil och höll sjöförhör med kapten Belgault och besättningen. Han ordnade även med hemresan för de besättningsmän som kunde resa hem samt att den skadade fick vård. Kapten Belgault reste tillbaka till Bovallstrand och övervakade bärgningsarbetet, som representant för redare och assurans. Den 9 november var alla formaliteter med lasten m m klara och kaptenen kunde återvända till Frankrike.

Kroppen efter den förolyckade skeppspojken återfanns aldrig.

Natten mellan 27 och 28 september 1875 strandade 42 fartyg på den svenska västkusten. Tre av dessa var hemmahörande i S:t Malo i Frankrike.

Från 12 av de sönderslagna fartygen hittade man ingen av besättningen och flera av fartygen kunde man inte identifiera.

Befälhavarens anmälan om sjöolycka samt sjöförhørsprotokollen sänds till myndigheterna i Frankrike och sjöförklaring hölls i S:t Malo och Caen. Det till Sjöfartsministeriet i Paris insända protokollet avslutas med följande slutsats:

"Vi, kommissarie för maritim inskrivning och hamnkapten i S:t Malo.

Sedan vi tagit del av handlingarna ovan och bifogade, vilka bildar dossieren över de förhör som skett i S:t Malo och i Caen rörande förlusten av briggen **Marie-Berthe** kapten Belgault, Jean Marie, skutskeppare inskriven i S:t Malo, f:o 261 nr 514, förlist nära Bovallstrand (Sverige) den 28 september 1875, anser att detta skeppsbrott har orsakats av en orkan av ytterlig våldsamt som hemsökte de svenska och norska kusterna den 27 och 28 september 1875 och medförde förlusten av ett anseeligt antal skepp av olika nationer, varav flera gick under med man och allt, att kapten Belgault gjort vad som ankom på honom för att undvika förlisningen, och att det uppträdande han visade i denna farliga situation måste frita honom från allt klander."

Om kapten Belgaults vittnesmål sägs följande: "Allt som detta vittne uppgivit anser vi vara sanningsenligt, vilket han med handen

lyftad mot Gud bestyrkt med ed."

Den 25 januari 1876 inlämnade kronolänsman O. Johansson i Kville, en stämning till det lagtima vintertinget i Kville härad i Rabbalshede, gentemot flera av de män från Bovallstrand och Hunnebostrand som deltagit i bärgningen av **Marie-Berthe**. De personer som omfattades av stämningen ansågs vara tongivande vid bärgningen.

Dessutom ständes de två personer som satts att bevaka fartyget men som inte fullgjort sitt uppdrag utan istället deltagit i bärgningen.

Stämningen gällde olovlig bärgning då de bärgat fartyg och last trots att de blivit förbjudna detta av länsmannens personal på platsen.

De stämndas talan fördes av häradsskrivare Kleberg. Han hävdade att länsmannen ej hade rätt att förbjuda bärgningen då sjölagen inte gav honom stöd till detta och i detta fall ansåg Kleberg att det var sjölagen som gällde. Dessutom hade haveristens befälhavare inte motsatte sig bärgningen.

Häradsrätten gick på försvarets linje och ogillade stämningen.

Bärgarna inlämnade till Uddevalla rådhusrätt en yrkan om bärgarlön för bärgningen av fartyg och last in till Biskopsholmen. Denna bifölls och de tilldömdes en bärgarlön på ca 4 600 kr, som skulle delas av fiskarna. Assuransen accepterade domen och utbetalade pengarna. Troligen fick också de som arbetade med tillvaratagande av fartygsdelar och last vid Biskopsholmen en viss ersättning av assuransen för detta.

De fiskare som deltog i bärgningen av besättningen fick senare en minnesgåva av den franska staten. ■

Källor

Ovanstående berättelse grundar sig på sjöförklaringen och sjöförhørsprotokollen som Bo Andersson har skaffat fram från Sjöfartsministeriet i Paris och som översatts av Olof Brattö, samt på utdrag ur domboken vid lagtima vinterting i Kville härad och värderingsprotokoll från kronolänsman Mauritz Ekström i Sotenäs.

Den baserar sig också på muntliga berättelser som förts vidare i Bovallstrand till våra dagar och som Fritjof Johansson berättat på ett band från 1977.

De muntliga berättelserna stämmer inte alltid överens med dokumenten och då har de skriftliga uppgifterna fått gälla.

Vissa uppgifter, som varit nödvändiga för berättelsen, saknas i sjöförklaring och skeppsdagboksutdrag och då har det varit nödvändigt att använda sig av mer eller mindre kvalificerade antaganden.

Vissa ortsnamn har varit felskrivna i de franska dokumenten. Exempelvis har lastageplatsen Ursviken kallats för Ursviken och Norra Kvarken har fått namnen Norra Kargum.

En fyr i Kattegatt vid namn Calenden har också nämnts men denna har inte kunnat identifieras.



Jagaren Wrangel

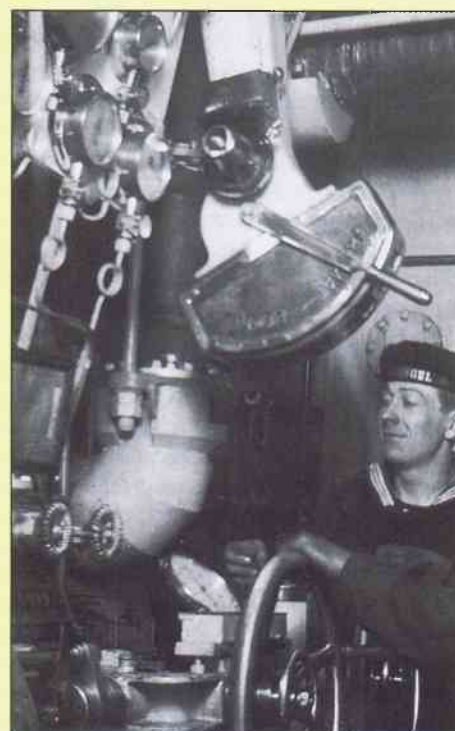


Det har framförts önskemål om att någon gång även visa gamla bilder från flottans fartyg.

I ett gammalt familjealbum som jag fått av Eva Lundin, som hon räddat från att slängas, fanns en del foton från första världskrigets dagar.

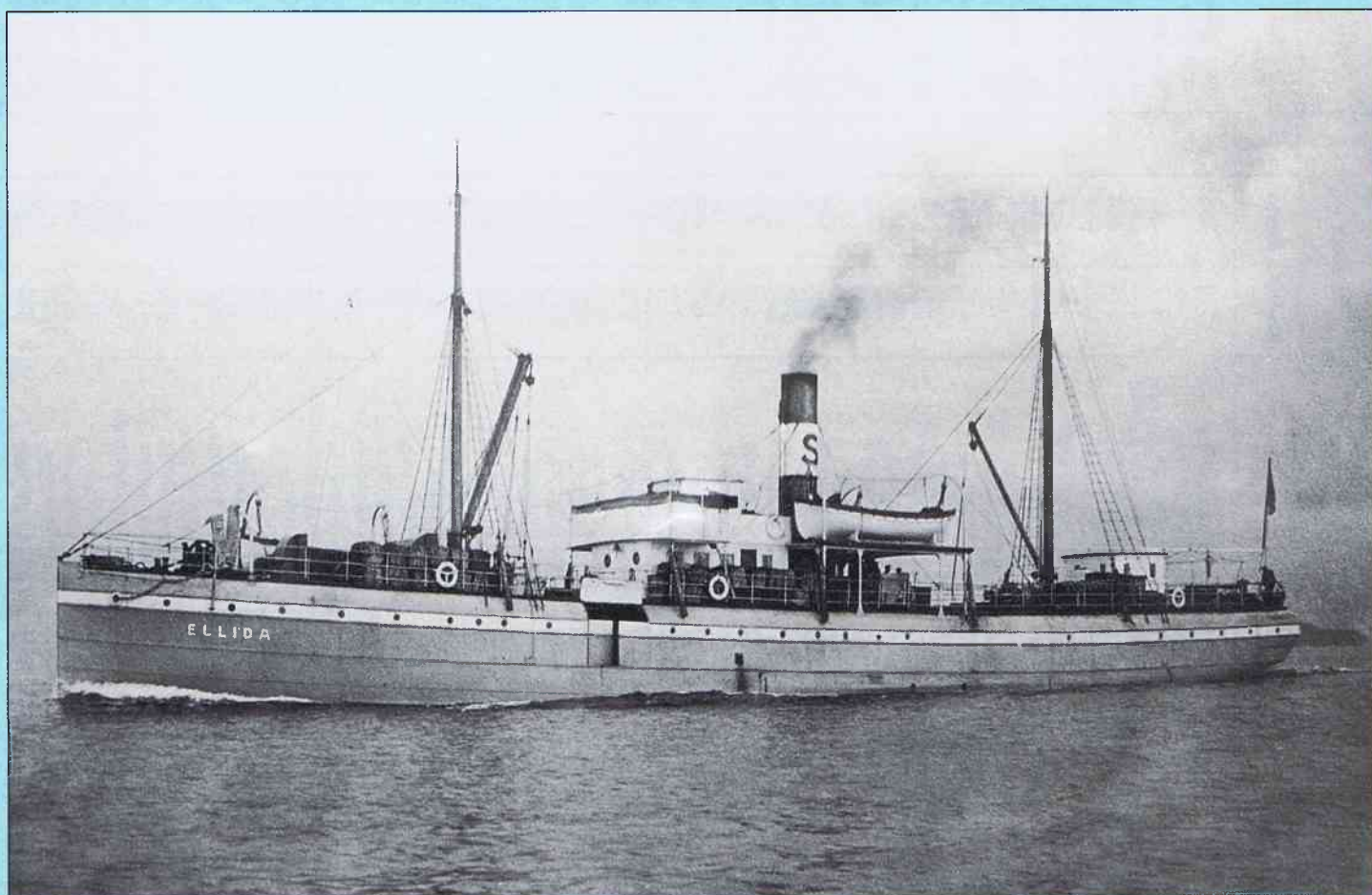
Den övre visar bunkring av kol till jagaren **Wrangel**. Nedan t v två av besättningsmännen på vakt vid aktre skorstenen och till höger en unik bild från maskinrummet tagen vid maskintelegrafren.

Bertil Söderberg



Registersidorna

0501-0600



557 Ellida

*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		
501	S	FELIX	1845 Hudiksvall	134	128		1897 slopad
502	S	SALUS	1889 Lillesand	50	48		1924 upph Fiskb-kil
503	S	PATRIA	1869 Västervik	249	210		1910 upph Torekov
504	S	BIRGER ex ALBERTINA	1867& fb 1892 Sjötorp	130	93		21.4.1923 strandat Oxelösund
505	S	JACOB RAUERS ex James Ives	1869 Pictou NS	544	484		29.3.1913 strandat Berwick
506	SS	BIRGER JARL	1893 Stockholm	840	614		1951 upph
507	S	VITALIS	1874 Jerfsö, Vaddö	200	182		1908 präm
508	S	DANNEBROG	1866 Thisted	118	112		26.9.1900 övergavs Gotl
509	S	KRONAN	fb 84 Sjötorp	68	61		1960 såld dansk medb
510	SS	KEPLER	1873 G Lödöse	701	438		1899 såld No, haveri 30.5.1901
511	S	NANCY	1856 Stege	127	112		3.12.1915 kollision Kalmarsund
512	SS	Bjõe ex NORGE	1885 Willington	1065	774		1915 såld No, sänkt 11.12.16
513	SS	MAJ NORRMALM exJULIUS CAESAR ex May	1870 W Hartlepool	901	652		28.10.1918 strandat Jaederen
514	SS	Dainan Maru ex VICTORIA	1884 Helsingör	1657	1181		1911 såld Japan, haveri 15.8.1913
515	S	LARSENS PLADS	1830 Köpenhamn	76	65		26.11.1925 strandat Fehmern
516	S	VELLAMO	1872 Finland	138-	131		1896 präm
517	S	OSCAR	1857 Christinestad	807	776		3.3.1894 övergavs Nordsjön
518	S	MARY LEE	1859 Maryport	451	478		8.6.1893mövergavs Atlanten
519	SS	NÖRVE ex ELIAS SEHLSTEDT ex EXCELLENSEN POSSE	1882 Oskarshamn	309	194		1935 upph Oskarshamn
520	SS	Helenitsa ex ENOSIS ex JYTTE CLAUSEN ex MERKUR ex NORRLAND	1889 Bergsunds	425	318		1941 såld Dk, förlist 6.4.1967
521	S	EMILIA ex Emelie	1865 Söderborg	60	53		1920 präm
522	S	ERNST ex Erwin	1857 Rostock	383	365		7.1.21893 strandat Skagen
523	S	ELISABETH	1852 Svartvik	470	429		3.11.1894 kollision Nordsjön
524	S	CHRISTIAN PETER	1813 Thurö	24	23		10.12.1898 strandat Höganäs
525	SS	Majland ex Mailand ex GUTE ex SÖDERHAMN ex TRANSIT No 3 ex FRANZÉN ex TRANSIT No 4	1857 Motala	352	259		1919 såld Finl. nu restaurangbåt
526	SS	KONUNG OSCAR	1875 Bergsunds	606	477		1904 upph, blev ändå 4294
527	SS	IBRA ex AEOLUS	1884 Göteborg	872	610		1955 upph Ystad
528	S	LABORA ex Ora & Labora	1865 Skonevig	84	80		13.9.1903 strandat i Simrishamns hamn
529	S	KUNGSBORG	1856 Borgviks Bruk	124	120		1903 präm
530	S	BONDIA ex Duc D` Aumale	1871 Lübeck	371	356		14.3.1895 sjönk Santa Fe floden
531	S	ALMA ex Kodan	1868 Svendborg	148	129		3.12.196 strandat Utlängan
532	SS	RÅDMANSÖ ex DELFIN ex GÖTA KANAL IV ex DELPHIN	1884 Torskog	163	94		1935 upph
533	S	TRIO	871 Ekenäs	55	51		23.10.1909 strandat Liselund, Dk
534	S	Republica ex VIOLA	1893 Figeholm	286	266		1909 såld No, fanns LR-13
535	S	LAVÉNS 19 ex HELENA MARIA	1863 Trolleboda	67	57		1912 präm
536	S	SAM	1893 Oskarshamn	265	254		7.2.1898 kollision Montevideo
537	S	ELIN ex Minerva	- Finl fb 83 Östhammar	71	68		nov 1896 kond i Nakskov
538	S	CEYLON	1868 Gävle	388	353		21.12.1908 koll Öresund
539	S	CATO ex Storfursten	1849 Finl	180	168		1894 upph
540	SS	Vestri ex DROTTNING SOPHIA	1875 Bergsunds	729	577		1945 såld No, upph 55
541	SS	SÖDRA SVERIGE	1871 Bergsunds	595	542		1895 upph, återuppstod som 2769
542	SS	Minitug ex HEROS ex GALTSRÖM ex ARNÖ	1883 Motala	93	39		1976 såld Finl, upph 1980
543	SS	Meisfjord ex Saltdal ex RHEA ex TRANSIT No 6	1884 Norrköping	580	407		1945 såld No, upph 1976
544	SS	DANA	1858 Stockholm	411	301		19.9.1896 strandat Hävringe
545	SS	SIRVALL ex BROXVIK ex IBIS ex LOUISE ex COUSINS ARBIB	1882 Middlesbrough	1483	998		7.5.1943 minspr Rügen
546	SS	Clara ex Bokken ex Tananger ex HJALMAR	1890 Torskog	237	160		1900 såld Island, präm 1924
547	SS	JOSEF DADASCHEFF	1893 Bergsunds	569	432		1893 lev rysk beställare
548	SS	Taat ex Wear ex Taat ex Fichhausen ex Gertrud Olrogge ex Taat ex OTIS ex Marie	1880 Newcastle	1302	912		1933 såld Estl, upph 1952
549	SS	UDDEHOLM	1893 Eriksbergs	233	141		22.12.1915 minspr? Nordsjön

550	S	IDA ex Hannover	1856 Hannover	367	350	1910 upph Torekov
551	SS	Austri ex HYPERION ex TRANSIT No 6	1884 Norrköping	615	447	1945 såld No, upph 1952
552	S	VERDANDI	1885 Helsingfors	31	29	1894 såld Dk öde?
553	SS	ÅVIKE I ex PRINCE OF WALES	1868 Stockton	69	11	1914 prām
554	S	GUSTAFVA	1870 Sundsvall	327	292	1909 prām, sänkt nov 23
555	S	IDA	1870 Härnösand	297	264	1908 prām
556	S	EQVATOR	1877 Sundsvall	530	486	8.1.1912 kollision Nordsjön
557	SS	ELLIDA ex SVEA ex NORRA HELSINGLAND	1873 Bergsunds	584	561	17.4.1936 strandat Kalmarsund
558	S	STRÖM	1877 Ströms Bruk	63	63	6.10.1896 sjönk Lommabukten
559	SS	CHRISTOFOR	1893 Lindholmen	564	410	1893 lev rysk beställare
560	S	CERES	1871 Härnösand	318	276	1909 såld Finl, 1910 upph Houf
561	S	WÄNSKAPEN ex Venskabet	1868 Arendal	277	258	1903 prām
562	S	GUSTAF ex Posthalter J C Wahl	1867 Rostock	312	303	30.11.1897 övergavs Nordsjön
563	S	HUGO ex Ihn und Sohn	1849 Wismar	296	285	26.5.1896 strandat Bulbjerg
564	S	CAROLINA ex Ane Sophie	1861 Aarhus	129	117	19.11.1897 strandat Jylland
565	S	IDA	1856 Sunderland	264	259	1893 prām i Danzig
566	S	GUSTAF	fb 91 Hamburgsund	-35	32	1894 såld No
567	S	ELISABETH	1860 Stenungsund	31	26	1907 logemenstfartyg
568	S	MARIA	1891 Sjötorp	63	59	1971 vrak Sjötorp
569	SS	Vadsö ex BORDEAUZ	1881 Lindholmen	913	719	1898 såld NO, förlist 2.2.1914
570	SS	ALI DADACHEFF	1893 Lindholmen	541	395	1893 lev rysk beställare
571	S	INGEBORG	1878 S Garn	106	101	4.12.1898 strandat Slite
572	S	PRESTO	1867 Rostock	298	270	1.10.1912 strandat Tees
573	S	OLGA	1872 Bjerno, Finl	73	68	14.11.1896 strandat Utlängen
574	S	CARL PETTER	1868 Värnanäs	182	165	1911 upph Nyhamn
575	S	IDUN ex Brinkburn Priory	1869 Sunderland	449	410	4.12.1903 övergavs Nordsjön
576	SS	Jens ex INA ex VERA	1888 Torskog	194	115	1911 såld Dk strandat 6.11.1911
577	SS	LUNGÖ ex FALKEN ex ORION	1893 Stockton	1342	877	1954 upph Ystad
578	SS	SKANDIA	1872 Bergsunds	627	459	1902 upph, blev 4119
579	SS	Mariehamn ex P Thorvöst ex TRANSIT No 1	1854 Motala	283	209	1911 såld Finl, upph 37
580	S	HILMER	1876 Svartvik	68	64	22.1.0.1893 sjönk Storzjungfrun
581	SS	BERGSUND	1893 Bergsunds	177	127	1893 lev rysk beställare
582	SS	CHAPMAN	1858 Motala	438	369	6.7.1902 sjönk Östersjön
583	S	HEINRICH WOHLERS x Primus	1872 Närpes	246-	235	1895 upph
584	S	HEDVIG	1853 Sunderland	363	343	16.5.1895 förlist Yarmouth
585	SS	BROR OSCAR ex NORE ex TRANSIT No 3	1857 Motala	368	280	2.8.1916 sänkt Bottenhavet
586	S	IRIS	1868 Vasa	345	299	1900 kondemn i Bergen
587	S	ANTOINETTE ex Queen of Scots	1864 Nova Scotia	734	705	28.10.1896 sjönk Nieuwe Waterweg
588	S	FÄRÖ III ex ARMIDA	1873 Sundsvall	276	236	1917 prām, sjönk 27.7.1917
589	SS	Aallotar ex HANS ex BJÄLBÖ	1874 Sjötorp	219	144	1919 såld Dk, förlist 29 aug 1939
590	SS	Alexandra ex NYLAND	1875 Stockholm	163	104	1932 såld Dk. upph 1939
591	S	HILDA ex Johanne Marie	1841 Tyskland	40	33	1901 prām
592	S	ALINE exAriel	1852 Rostock	267	253	1901 prām
593	S	NORDSTJERNAN ex Lucy und Paul ex Volharding	1861 Elbing	384	368	29.11.1897 kantrat Nordsjön
594	S	CHILI	1877 Gävle	739	671	3.2.1902 strandat Yarmouth
595	S	HILDA ex Falsled	1853 Falsted	114	97	24.8.1906 strandat Kappelshamn
596	S	Cecilia ex SUNDSVALL	1871 Sundsvall	329	300	1898 kond i Bahia, såld fanns LR-13
597	S	REDLIGHETEN	1847 Eriksberg (K)	53	47	1903 sönderslagen i Ystad, såld
598	S	ALMA	- Kimito, fb 84 Figeholm	-	64	1902 upph
599	SS	STOR ERIK	1893 Jönköping	110	34	flyter ännu
600	S	MARIA ex MINERVA	1862 Söderköping	74	63	21.5.1931 strandat Loftahammar

Säljes

**Båtologen 1983-2001,
Skärgårdsbåten 1985-1987, 1996-2001**

Alexander Cedman, Tel. 07043-708 735, 031-161310
mejl: samovaren.alex@swipnet.se

Index till Båtologen

Du som sparar på Index till Båtologen.
Skicka in din beställning senast den 15 mars 2002.
Detta gäller de nyframtagna
årgångarna 2001, 1983 och 1982.
Skicka bara en beställning,
vid leverans medföljer ett inbetalningskort.
Årgångarna mellan 1984 till 2000 finns fortfarande på lager,
några årgångar dock i mycket begränsat antal.
Varje årgång kostar 60 kronor.

Skicka din beställning till:
Lennart Petersson • Östergatan 178
261 35 Landskrona
E-Mail: le.petersson@telia.com

Möteskalender Västra Kretsen

GÖTEBORG

Torsdagen den 4 april kl 19.00
Program ej klart..

Torsdagen den 2 maj kl. 19.00
Bertil Söderberg visar en kryssningsfilm från Svenska
Amerikalinien.

Kontakta Nakterhuset för besked! Tel. 031 – 24 65 15

Välkomna

UDDEVALLA

Klubb Maritim Fyrstadsgruppen har möten följande dagar
under våren:

Tisdagarna den 2 april och 7 maj.

Programmet består vanligen av någon sjöfartsanknuten
video samt båtprat. Även försäljning och byten av foton
förekommer.

Samling kl 19.00 i Sjömanshusmuseet. Upplysningar genom
Jan Hermansson Tel. 0522-13460 (11.00 – 16.00 vardagar)

Välkomna

Meddelande från Fotoarkivet

På grund av att vår fotoleverantör har höjt priset per kopia
med 50 öre, nödgas vi tyvärr att göra samma höjning.

Således kommer från och med offert 22 en kopia 10 x 15 att
kosta 9 kronor och 50 öre.

Ur de tidigare offerterna 1 - 15 finns ett mindre antal restko-
pior kvar, av vissa finns endast ett fåtal foton i varje offert.

Dessa kopior säljes till priset 8 kronor/st oavsett tidigare pris.
Intresserad? Hör av dig till Fotoarkivet så kommer offertlistor-
na per post.

Vidare kan den som så önskar beställa foton från Fotoarkivet
genom E-post till: bertil.soderberg@telia.com

FOTOARKIVET ● Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg ● OFFERT 22

Foton ur C.G. Nyströms negativsamling. Många av foton tagna av Kjell A. Axelson.
Kopiorna (R=repro) görs på plastpapper i format 10 x 15 (9 kr 50 öre/ st) samt 18 x 24 (45 kr/st).

Tillkommer porto och exp. kostnad 15 kr, utlandet 25 kr.

Betalning vid leverans. Vid betalning från utlandet **endast kontant..**

OBS! FOTONA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN. OBS!

KUSTFARTYG

Fahrenheit	Stockholm	10642
Gondul	Stockholm	10479
Grim	Stockholm	10303
Gripen	Göteborg	10532
Perlen	Helsingborg	11206
Pioner	Nordvik	9863
Rote	Stockholm	9853
Runo	Kalmar	10430
Stellan	Skärhamn	9586
Sten Ragne	Västervik	10540
Sundet (Bogs)	Malmö	10066
Sunnanhav	Lidköping	9374

ÅNGARE

Selene	Järna	5425
Skarpö	Stockholm	8945

Soya Elisabeth
Stellatus
Stureborg

Stockholm	9878
Helsingborg	8122
Landskrona	8924

MOTORFARTYG

Farida
Freja
Grynge
Oscar Gorthon
Robert Kabelac
Scandinavia
Scania
Skogholm
Snow Crystal
Snow Drift
Snow Hill
Stella Scarlett

Stockholm	9635
Stockholm	8288
Slite	10628
Helsingborg	10107
Göteborg	10391
Göteborg	8687
Göteborg	10325
Göteborg	8901
Stockholm	11361
Stockholm	11312
Stockholm	11384
Landskrona	11449

Stena Nordica*	Göteborg	10613
Stocksund	Stockholm	9914
Svea Scarlett	Landskrona	11221
Svea Star	Helsingborg	11370
Sveaborg	Helsingborg	11248

(*Under utrustning på varv.)

BERTIL PALMS NEGATIVSAMLING

Cynthia	Piraeus	7544
Evialia	Piraeus	—
Panagiotis N.K.	Panama	8399
Raunala	Stockholm	8757
Rosaldina	Callao	8820
Spica	Stockholm	8966

Antal foton

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

Namn

Adress

**Sista beställningsdag
29 april 2002**

därefter leverans inom 6-10 veckor

Lokal båttrafik vid Seskarö

Av Arne Sundström



Laxen på 1930-talet, efter dess försäljning till Seskarö och motorisering.

Starten för lokaltrafik

Ön Seskarö mellan Haparanda och Kalix hade på 1910-talet en befolkning på tidvis över 3 000 personer, varav många arbetade på sågverken i Granvik och Sandvik. Som en jämförelse bodde då i Haparanda endast ca 1 300 människor.

För att förenkla förbindelsen från Seskarö till fastlandet sökte och fick AB Granviks Sågverk 1918 certifikat för folktransport dit med sin ångare **Frey**, som kunde ta 102 passagerare. Denna var ursprungligen byggd just som passagerarbåt i Oskarshamn 1858 och hette då **Gamleby** men hade redan på 1870-talet sålts upp till Luleå. (För mer om denna ångare, se Länsumpen 1998:3.)

Turerna med **Frey** pågick nog bara detta år. Ångaren var i stort behov av reparation, flyttades till ett varv i Brahestad och fick sedan nya ägare i Finland.

Den driftige Herman Dysholm börjar trafik

Nästa, mer permanenta insats kom från

Herman Dysholm. Han och hans bröder Arvid och Petter drev en affär på ön men satsade också under senare delen av 1910-talet stora summor på valutaspekulationer i rubel, som till slut helt misslyckades.

Herman Dysholm gav sig då istället in i åkeribranschen och började transporter med häst på ön och med trämotorbåten **Sirius**, som var drygt 8 meter lång och hade en liten ruff förut. Den sattes 1919 in på turer från Leppäniemi på öns nordsida över till Revässaari på fastlandet, dit det med statsmedel anlades en tillfartsväg fram till landsvägen mot Haparanda. Han ordnade senare också en busslinje Haparanda–Revässaari.

Flera sätter in passbåtar till Seskarö

Herman Dysholm fick inte länge vara ensam om denna nya passbåtstrafik. År

1923 började den större motorbåten **Aludden**, som ägdes av Carl W. Söderholm, turer Seskarö–Säivis–Nikkala i förbindelse med en turbil till Haparanda.

Förvaltaren Carl Steinvall vid Sandviks ångsåg köpte så in motorbåten **Älvdalen** från Överkalix och tog hit den 1927. Dess insats blev nog mycket kortvarig. År 1928 lade nämligen även ångsågen i Sandvik ner sin verksamhet, och trafikbehovet minskade därmed kraftigt.

Seskarö drabbades hårt av kristiden. Trots att befolkningstalet gick ner till ca 1 300 personer genom att folk flyttade bort från ön hade den då en arbetslöshet på 92%.

Lösningen kom först när staten 1930 gick in och köpte Sandviks sågverk, där driften återupptogs genom Domänverket. **Älvdalen** var då inte kvar i trafik här utan hade sålts till STF, som sedan använde båten i fjällvärlden under namnet **Salto** och **Akka**. **Aludden** gick däremot kvar här, i varje fall till andra världskrigets början.

Dysholm köper in Laxen

För att förbättra resan över från Seskarö till fastlandet inköpte Herman Dysholm 1929 ångslupen **Laxen** (ex **Stormsvalan** ex **Stormcock** ex **Eleonora**) från Nederkalix. Dess ångmaskin ersattes med en Pentadieselmotor, och den kunde sedan sköta trafiken tills issituationen satte stopp. Därefter ordnades en plogad väg över isarna.

Linjetrafiken med hjulångaren **Haparanda** Haparanda–Seskarö–Nederkalix upphörde samma år.

Trafiken till Seskarö togs upp i 1938 års Skärgårdsutredning, som menade att **Laxen** var för liten och maskinsvag. Passbåtsleden till ön borde tas in i den allmänna väghållningen, tyckte utredningen. Något sådant ville de som var ansvariga för



Frey sådan den ser ut idag. Foto Christer Samuelsson i Åbo den 23 juli 2000.



Svalan kämpar med 1940-talets isar.

väghållningen ändå inte vara med om. Det byggdes dock en ny tilläggs kaj vid Reväs-saari, och efter mycket funderande träffade vägdistriktet ett avtal med Dysholm om att denne 1943–1945 skulle sköta både båt- trafik och vintervägar, mot en årlig ersätt- ning som 1943 var 3 500 kr och sedan stegvis ökade.

Svalan blir ersättare

Herman Dysholm hade då köpt in **Laxens** gamla arbetskamrat, ångslupen **Svalan** från Albert Stråhle i Kalix. Under krigsåren var det nödvändigt att ha en ångdriven båt, så att man kunde använda ved som bräns- le. **Svalans** skrov var förstärkt så att den klarade vintertrafik bättre än **Laxen**. Be- fälhavare var nu Otto Juntunen, som var född på Seskarö 1910 och kände leden väl. För **Laxen** väntade nya uppdrag som bog- serbåten **Bravo** och **Bure I**.

Nästa skärgårdsutredning 1945 tyckte att man kunde klara trafiken ytterligare en tid med **Svalan** och att den långsiktiga lös- ningen måste avvakta. Herman Dysholm avled sedan, men hans änka Anna och Otto Juntunen fortsatte trafiken.

För vintern 1949/50 vädjade länssty- relsen i början av 1950 att de inte bara skulle få det årliga bidraget på 12 600 kr för turer- na med **Svalan** utan även få ersättning för de reparationer man måst göra, 30 256 kr. Om detta utbetalades är dock osäkert.

Året därpå, 1951, ledde Seskarös trafik- frågor till att en delegation for ner till kommunikationsministern i Stockholm. Nu krävde man klara besked och påpekade att ångslupen **Svalan** var i mycket dåligt skick. Delegationen framförde också önske- målet om att det på sikt skulle byggas en väg från ön till fastlandet.

Mälarbåt hyrs in för att klara akuta problem

För att klara de akuta problemen 1952 hyrde man in bogserångaren **Angur** (ex **Utö** ex **Öster-Åker**) för att sköta trafiken till Seskarö. Den fick också engageras våren 1953, men i maj kom en mycket bättre ersättare, den från Mälaren inhyrda **Stal- larholmen**.

Detta fartyg hade byggts på Bergsunds mek verkstad 1892 som lotstjänstefartyget **Göteborg**. Sedan en ny med samma namn levererats i december 1894 flyttades före- trädaren till Kalmar och bar där namnet **Kalmar** till våren 1905. (Att den haft detta namn brukar glömmas i alla berättelser om fartygets öden!) Ångaren tilldelades då Nedre norra lotsdistriktet och hette där

först **Gefle**, ett namn som 1907 fick nystav- ningen **Gäfle** men 1929 åter blev **Gefle** och 1933 moderniserades till **Gävle**. År 1941 byggdes en ny lotsångare med detta namn, men föregångaren fick vara kvar till 1945 som **Gefle**. Därefter fick den vara reserv- fartyg i Stockholm med namnet **Argo** till 1948, uttrangerades då och såldes 16 mars 1949 till Rederi AB Robur i Stockholm.

Efter ombyggnad till passagerarfartyg insattes ångaren 1950 på traden Stock- holm–Stallarholmen–Strängnäs som **Stal- larholmen**. Lönsamheten var usel, trots att båten motoriserades året därpå, och det var därför med stor glädje man tog emot önskemålet att få använda båten längst i norr. Befålet sköttes liksom tidigare av Otto Juntunen.

Svalan såldes samtidigt till Hjalmar Lundholm i Luleå, som rev ur panna, ångmaskin och inredning och förvandlade skrovet till en motorslup **Speedo I**, som passade bra i lokaltrafiken i Luleå hamn. Här gick den fram till 1959, men efter Lundholms död flyttades **Speedo I** till Stockholm där utsikterna till att finna en köpare bedömdes bättre. Slupen inköptes sedan av Lennart Westerberg på Ornö, som återgav båten namnet **Svalan**. Han använ- de den för att köra passagerare och post m m från Dalarö till hemön Ornö. Denna verksamhet upphörde efter Westerbergs död ca 1983, och **Svalan** lades sedan upp på ett varv i södra delen av denna ö. Båten fick dock inte något skydd och förföll rejält. I mitten av 1990-talet övertogs den dock av en närboende, Mikael Wettainen, som reparerade skrovet hjälpligt. Hösten 2000 bogserades **Svalan** så till Jungfrusunds varv där fortsatt arbete påbörjats.

Stallarholmen blev en kortvarig gäst vid



Svalan i det utseende den fick i Luleå. Ur Dag Alméns samlingar, Göteborgs Sjöfartsmuseum.



Svalan i det skick på Ornö båtvarv den 31 augusti 1966 innan Mikael Wettainen övertog henne.



Svalan sjösatt och i väntan på bogsering till Jungfrusund den 9 september 2000. Färgfoton Mikael Wettainen.



Stallarholmen i Mälartrafik. Foto Sallstedts Bildbyrå, maj 1950.

Seskarö och fick sedan en ny karriär söderut efter en stor ombyggnad, först som **Athena** på en sträcka av Göta kanal, sedan som **Götalund**, **Blå Jungfrun**, **Karl Gustav** och **Kung Carl Gustaf** på olika trader.

Redan 1978 fick Seskarö en ny väg med bro till ön. Vägverkets första **Seskarö** från 1954 hade redan fått nya uppgifter längre söderut, och de två bilfärjorna flyttades nu

också härifrån till Pitsundet respektive Umeå, där färja 62/287 fick tillnamnet **Döbeln**. Deras fortsatta öden faller utanför denna berättelse. ■

Nybyggd passagerarbåt 1954, sedan bilfärja och till slut bro

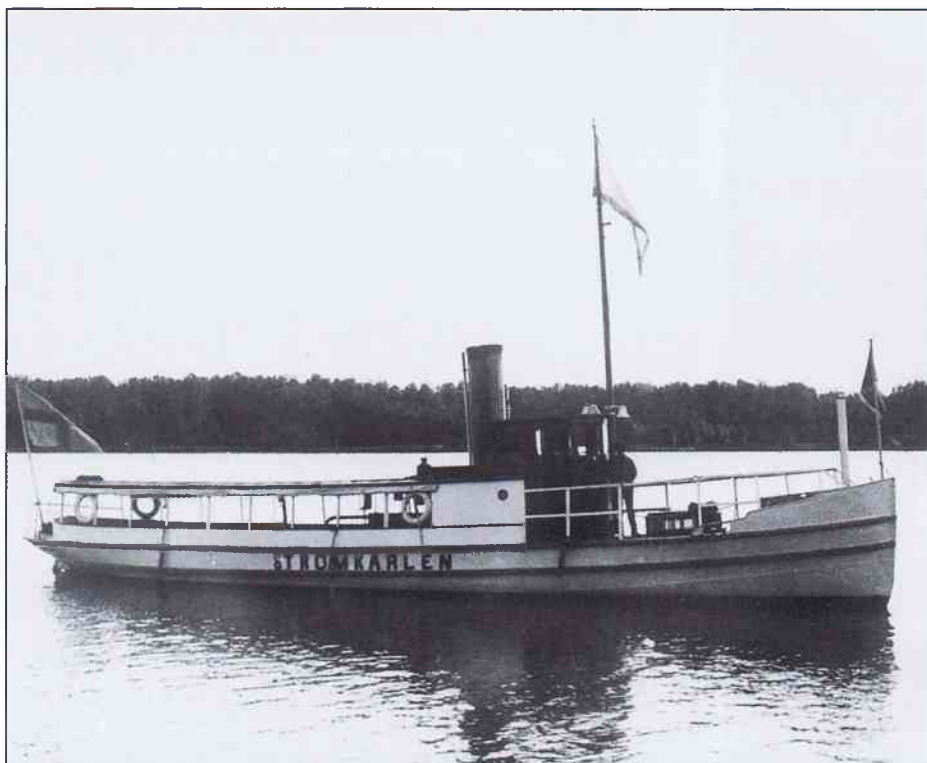
Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen hade nämligen samtidigt låtit beställa en passagerarbåt, som levererades 1954 från Hammarbyverken under namnet **Seskarö** och sattes in på denna trad. Den var kraftigt isförstärkt och klarade trafiken bra de kommande åren, med Otto Juntunen som kapten.

Önskemålet om bilfärja till ön blev ändå så starkt att man fick börja planera en ny väg över Santasaari med anslutande linstyrd bilfärja. Denna byggdes på Luleå Varv 1961, hade liksom föregångarna Otto Juntunen som befälhavare och fick Vägverkets nummer 62/252, där 62 anger att den var linstyrd. Föregångaren **Seskarö** bar numret 63/66, där 63 anger att den var av typ passagerarbåt.

År 1971 blev färja 62/252 reserv, sedan en ny större linstyrd färja 62/287 byggts för färjeleden på Åsiverken i Ämål.



Motorfartyget Seskarö 1954.



Ångslupen *Strömkarlen*, som gick i Kalix 1899 – 1918. Foto från Norrbottens Museum.

Lokal ångslupstrafik i Kalix

Av Arne Sundström

Starten

Redan när det första ångsågverket i Karlsborg – lastplatsen intill Kalixälvens utlopp – togs i bruk 1866 verkar det ha ordnats en någorlunda reguljär trafik dit från Nederkalix kyrkoby. Den sköttes med Bergman, Hummel & Co:s Bergsundsbyggda ångslup *Vikingen*, som jag nämnde en del om i Läns pumpen 2001:2.

Innan jag går vidare måste jag påpeka att denna ångslups ursprung fortfarande är något oklart. Jag nämnde då att den kunde vara identisk med den Bergsundsbyggda *Vikingen*, som 1861–1863 fanns i Norrköping. Nu har jag hittat en annons i Norrköpings Tidningar 20 mars 1874 att "ångbåten *Vikingen*, tillhörig kapten A.F. Öfverholm, är försäld till egarne av Skebo bruk". Om detta är samma ångslup eller en namne är förstas oklart. Skebo bruk blev i varje fall detta år upprustat med järnväg till Hallstavik och satte även in bogserare på sjön Närdingen för transporter till och från Edsbro masugn.

Turerna med *Vikingen* mellan Karlsborg och Nederkalix var troligtvis främst till för chefer och anställda vid sågverket, men eftersom det inte fanns någon användbar landsväg till Karlsborg fick nog även andra följa med.

De följande årtiondena var förhållandena liknande, och även företagets andra bogserbåtar och då främst *Kalix* tycks ha fått rycka in. Engelsmannen Pottinger berättade i skriften "Fell and Forest" 1905 om ett resa han gjort till bad- och kurorten Nordanskär utanför Nederkalix. Han hade då anlänt till Karlsborg med *S G Hermelin* och sedan fortsatt med "lokalbåten" *Kalix*.

Nordanskär ger ökad trafik

Behovet av en lokal ångbåtsförbindelse ökade kraftigt när bad- och kurorten Nordanskär anlades på en ö utanför Karlsborg 1888–1889. Redan från starten hade det ordnats trafik dit från fastlandet med en nyinköpt ångslup, rapporterades i pressen. Vilken detta var är oklart.

På 1890-talet sköttes sedan regelbunden passbåtstrafik från Nederkalix kyrkostad inte bara till Karlsborgs ångsåg och Nordanskär utan även till Nyborg, där AB Bergman, Hummel & Co hade sin andra ångsåg i distriktet. Först användes bara en ångslup, kanske *Vikingen*. År 1899 tillkom så den större *Strömkarlen*, som tidigare gått i trafik i Stockholm som *Falken* för Stockholms Ångslups AB. Den var byggd vid William Lindbergs verkstad i Stockholm 1866 men hade blivit ordentligt moderniserad. Med dessa två ångslupar kunde man erbjuda turer från tradens bägge ändpunkter varannan timme.

Hösten 1902 uppgick AB Bergman, Hummel & Co i den nybildade sågverkskoncernen Nordiska Trävaru AB, som också övertog ångslupstrafiken i Nederkalix. Eftersom man byggt en större ångsåg i Karlsborg lade man ner de mindre sågverken i Karlsborg och Nyborg.

Start för Kalix Ångslups AB

I början av 1906 tog några ledande kalixbor initiativ till ett eget rederi, Kalix Ångslups AB. Initiativtagare var flottningschefen Nils Valfrid Sandström, som blev vd, löjtnanten Carl Emil Kant och kronfogden Nils Wirdholm, men de fick också ihop 57 andra aktietecknare. De flesta av dessa bodde i Nederkalix men några så långt bort som i Gällivare och Gävle.

En som tecknade 10 aktier var ångbåtsföraren Hjalmar Stråle. Han blev också befälhavare på den ångslup som man samma år anskaffade från C J Wennbergs mekaniska verkstad i Karlstad. Den hette *Svalan*, var 55 fot lång och 12 fot bred och i mångt och mycket en systerbåt till *Harge II* som verkstaden byggde året därpå.

Tillsammans tecknades 163 aktier i Kalix Ångslups AB. Deras belopp var ändå bara på 50 kronor, och aktiekapitalet motsvarade därför bara hälften av ångslupens pris, 16 000 kr.

År 1906 var ett krisår för Nordiska Trävaru AB, som inte klarades upp utan ledde till konkurs 1907. Dess tillgångar inklusive ångslupen *Strömkarlen* i Kalix övertogs 1908 av det wallenbergdominerade Baltiska Trävaru AB.

Turlistan för *Svalan* omfattade 1907 tre rundturer om dagen från Nederkalix kyrkostad till Karlsborg och Axelsvik, där en ny ångsåg anlats på 1890-talet, och en kvällstur till Näsbyn där ångslupen övernattade. *Svalan* användes inte bara i sådan passagerartrafik utan fick delar av året även tjänstgöra som bogserbåt, framför allt vid Vassholmens timmerskiljeställe. Trafiken gav därför betydande intäkter, 7–8 000 kr per år, och redan från andra året kunde rederiet lämna en utdelning på 6–10 % varje år. Trafiken ökade därefter i takt



Ångslupen *Neptun*. Foto från den tid slupen fanns i Söderhamn som *Neptun I*.

med att träindustrierna växte, och 1918 blev ett rekordår med insegling på 18 856,51 kr.

På bolagsstämman 1919 beslöt Kalix Ångslups AB att dela ut 15 % på aktierna, och aktiekapitalet tillfördes dessutom 5500 kr. Efter viss tvekan beslöt rederiet att dessutom köpa in en andra ångslup.

Ett skäl till detta var nog att Baltiska Trävaru AB:s *Strömkarlen*, som i viss mån konkurrerat om trafikanterna, nu köpts in av Luleå stad för trafik till Mjölkudden, Karlsvik och Karlshäll innanför Luleå centrala delar. Ångslupen döptes om till *Frej*.

Utökad flotta trots ny konkurrens

Det fanns ändå bland aktieägarna en viss tveksamhet mot att köpa in ännu en ångslup. En konkurrent hade nämligen dykt upp, ångslupen *Neptun*. Den var byggd i Motala 1874 och hade fram till första världskriget som *Neptun I* tillhört Ångslupsbolaget Neptun i Söderhamn, där den skött lokaltrafik tillsammans med den ett år yngre systerbåten *Neptun II*.

De svåra förhållandena under kriget medförde att de tre ångslupsbolagen i Söderhamn i början av 1915 beslöt att samarbeta och rationalisera sin trafik. *Neptun II* lades därför upp och såldes året

därpå till Kramfors. *Neptun I* övertogs däremot av ett konsortium som de tre rederierna bildat. Den förlorade nu sin I:a, övertogs sedan av en av bolagsdirektörerna Wilhelm Strandlund och anpassades för att kunna användas som bogserbåt. Våren 1918 inköptes *Neptun* av Sundsvalls Transport AB men såldes sedan med god förtjänst och insattes i konkurrenstrafik här uppe i Kalix.

I början av 1919 hade Kalix Ångslups AB dock fått besked från ägarna till *Neptun* att den skulle säljas. Sedan Hjalmar Stråle besiktigat olika salubjudna ångslupar fastnade man för *Laxen*, som visserligen kostade så mycket som 27 500 kr men verkade vara i bra skick.

Laxen var byggd vid Lindholmens varv i Göteborg 1864 för Ladugårdslands Ångslups AB som *Eleonora* (den ena delen av drottning- och församlingsnamnet Hedvig Eleonora). Detta rederi gick 1867 upp i Stockholms Ångslups AB som sedan behöll *Eleonora* till 1899, då den såldes till bröderna Wahlund i Saltsjöbaden. De satte in henne i trafik därifrån till Gåsö och Tyresö under nya namnet *Stormcock*.

Ångslupen hade då kvar sitt gamla 1860-talsutseende men ombyggdes sedan i två omgångar 1903–1905. År 1918 övertogs *Stormcock* liksom Wahlunds andra ångslupar av Waxholms Nya Ångfartygs AB, som ändrade dess namn till *Stormsvalan* men redan samma höst sålde slupen till C J Bäckman i Stockholm för 12 000 kr. Han bytte då ångslupens namn till *Laxen*, och detta fick den fortsätta att heta i Nederkalix.

Det visade sig snabbt att beskedet från ägarna till konkurrenten *Neptun* att denna skulle säljas bara var en skenmanöver. Sommaren 1919 gick det därför tre ångslupar i trafik på Kalix älv. Detta skapade en hel del problem för Kalix Ångslups AB, och hade rederiet inte så stora intäkter av *Svalans* bogseringar vid Vassholmen skulle årets seglation ha gått med förlust.

Även två sommarmånader 1920 fortsatte *Neptun* sin konkurrens men flyttades sedan till Stockholm, med Leopold Olshanski som ägare. Här lades den upp 1921 och vad som sedan hände är okänt.

Bussar och bilar ger minskad trafik

Från 1921 fick Kalix Ångslups AB nya problem. Först låg verksamheten vid sågverken till stor del nere. År 1923 började också konkurrens om passagerare och fraktgods från bussar och bilar, vilken förstärktes 1924 genom att det startade reguljär biltrafik Kalix–Karlsborg–Nyborg.

Sågverksdriften vid Båtskärsnäs stoppades samma sommar, men man började istället transportera stuveriarbetare med *Laxen* Karlsborg–Lövholmen–Särsholmen.

TURLISTA

för
Ångsluparna *Svalan* och *Laxen*
år 1920.

“Svalan”

fr. Kalix—Karlsborg

» Karlsborg—Axelsvik

» Axelsvik—Karlsborg

» Karlsborg—Kalix

Måndagar extra tur » Kalix—Axelsvik

“Laxen”

fr. Nyborg—Karlsborg

» Karlsborg—Kalix

» Kalix—Karlsborg

» Karlsborg—Nyborg

Lördagar » Nyborg—Karlsborg

» Karlsborg—Kalix

t. o. m. 31 augusti			fr. o. m. 1 september		
1:a resan	2:a resan	3:e resan	1:a resan	2:a resan	3:e resan
7.30 f. m.	12.00 m.	4.30 e. m.	7.30 f. m.	11.30 f. m.	3.30 e. m.
8.30 „	1.00 e. m.	5.30 „	8.30 „	12.30 e. m.	4.30 „
9.30 „	2.00 „	7.30 „	9.30 „	1.30 „	5.30 „
10.00 „	2.30 „	8.00 „	10.00 „	2.00 „	6.00 „
4.30 „			4.30 „		
7.30 f. m.	11.30 f. m.	5.00 e. m.	7.30 f. m.	11.15 f. m.	3.30 e. m.
8.00 „	12.15 e. m.	5.30 „	8.00 „	12.00 m.	4.00 „
9.30 „	2.15 „	7.30 „	9.30 „	1.30 e. m.	5.30 „
10.30 „	3.15 „	8.30 „	10.30 „	2.30 „	6.30 „
	12.15 „				
	1.15 „				

Mellanliggande stationer anlöpas då resande eller gods finnes.
För bortkommet gods ansvarar icke rederiet.

Kalix Ångslupsaktiebolag.

Luleå 1920. Tryckeria-b. Norrskens

Turlista för Svalan och Laxen från 1920.

År 1925 fick **Laxen** detta som huvuduppgift, medan **Svalan** hade hand om den kvarvarande trafiken Kalix-Axelsvik.

Laxen och Svalan säljs

År 1926 hade man ingen användning för **Laxen** och lade upp den på Karlsborgs slip. De dåliga tiderna fortsatte, och 1929 såldes ångslupen därför till Herman Dysholm på Seskarö för 4 000 kr. Fortsättningen skildras i en annan artikel.

Svalan användes ännu 1930 för både transporter av stuveriarbetare och reguljära turer, men för det senare var detta sista året. Lågkonjunkturen gjorde också att skeppningen från Domänstyrelsens lastageplats minskade.

Under 1931 försökte man komplettera med bogseringar, men 26 juni 1932 beslöt stämman för Kalix Ångslups AB att upplösa bolaget och sälja **Svalan** till Albert Strähle i Näsbyn, förmodligen en son till Hjalmar Strähle. Han behöll den här till något år kring början av 1940-talet och sålde sedan även **Svalan** till Herman Dysholm på Seskarö.

Trafik längre upp längs älven

Utöver trafiken vid Kalix älvs utlopp i Bottenviken har det funnits ångbåtstrafik längre upp efter älven.

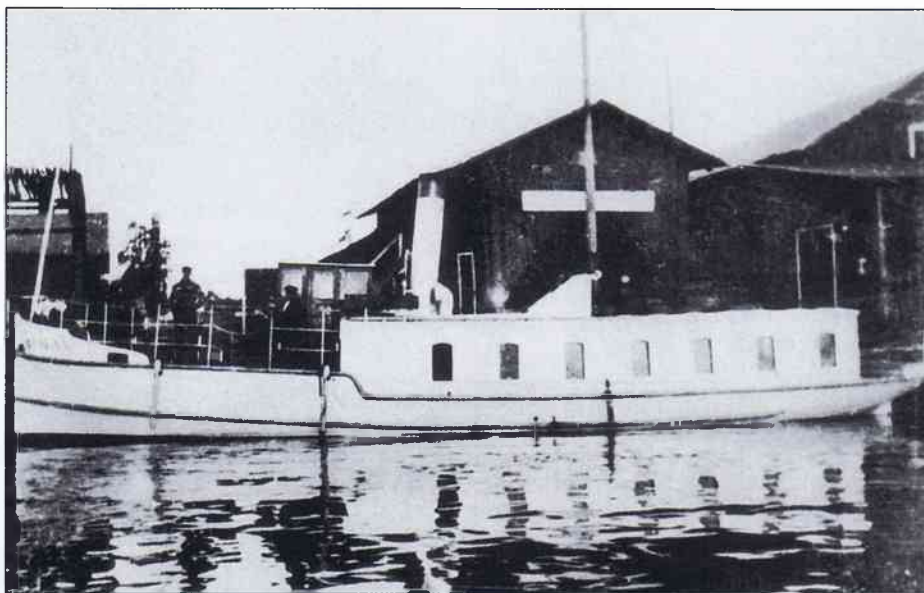
År 1881 lät AB Bergman, Hummel & Co bygga en ångbåt med namnet **Svan** uppe vid Gyljen i Överkalix. Den var Sveriges nordligaste ångbåt, hade ett skrov av trä på järnspant och framdrevs med två propellrar. **Svan** var främst avsedd som bogserångare men kunde nog också transportera arbetare vid skogsavverkningar i distriktet.

Det dröjde sedan ända till 1902, innan nästa ångbåtssatsning blev aktuell. Då invigdes första delen av Norra stambanans förlängning från Boden mot Karungi och Haparanda fram till Morjärv vid Kalix älv. Som i andra fall hade man dragit fram denna del av banan en bra bit från kusten, av försvarsskäl – det var först 1961 som SJ byggde en bana ner till Karlsborgsverken vid kusten.

År 1903 började så en ångslup med namnet **Morjärv** göra turer från Morjärvs järnvägsstation till Kamlunge i Nederkalix varje dag. Var den kom ifrån och hur länge den gick är oklart. Året därpå lät Kalix Elfs Flottningsförening bygga två varpbåtar vid Hernösands mek verkstad, **Kamlunge** för sjösträcken i den södra delen av älven och **Räktjärv** för den norra delen.

Järnvägsbygget fortsatte österut mot Karungi, förbi sjön Räktjärv. På denna och anslutande delar av Kalix älv insattes därefter tre båtar på turer upp till huvudorten i Överkalix, Bränna.

Den första anskaffades av Överkalix



Svalan i Nederkalix hamn, ca 1920. Foto i Norrbottens museum.

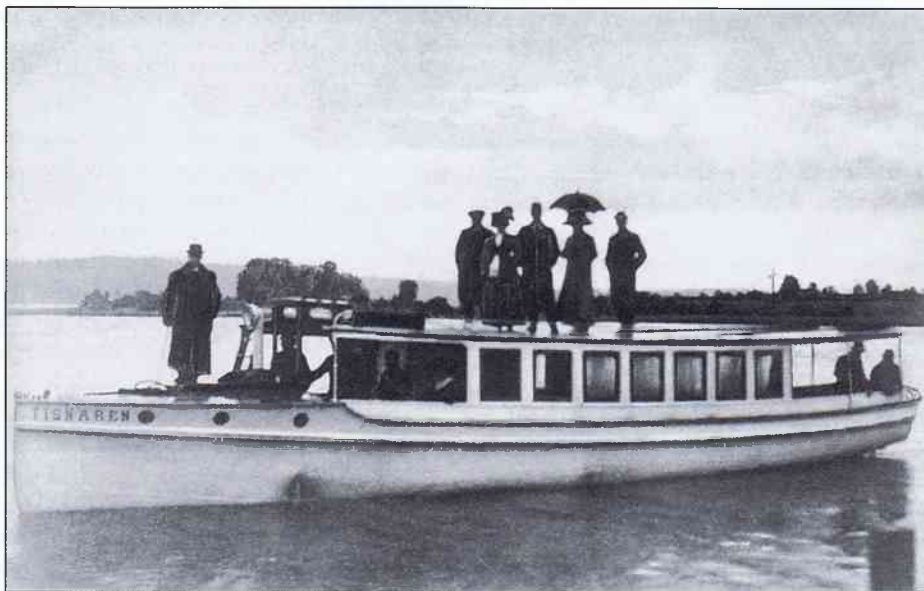
Trafik AB, stiftat i december 1911, som beställde en passagerarbåt med järnskrov från Jerfeds mek verkstad i Örnsköldsvik. Man hade övervägt ångdrift men valde att förse båten, som döptes till **Älfdalen**, med en 2-cylindrig råoljemotor från Lysekils mek verkstad. Den sattes på sensommaren 1912 i trafik från Räktjärvsändan upp till Bränna via Räktfors och Svartbyn och blev populär, särskilt sedan det 1914 öppnats anslutande persontrafik på ett 1 km långt hamnspår från stambanan ner till sjön Räktjärv. År 1914 anskaffades nästa båt av Johan Gran från Avafors, som hade en lanthandel vid Räktjärv. Den var kanske ångdriven och hette i varje fall **Fram**.

Det kombinerade trafiksystemet upphörde redan 1919, sedan det byggts en landsväg Morjärv-Överkalix. Då lade SJ

ner järnvägstrafiken på hamnspåret, och turerna med **Älvdalen** – som dess namn stavades från ca 1917 – upphörde nog också. Båten hade ändå fått ny motor 1916 och fanns kvar här till 1927. Då såldes den till Carl Steinvall på Seskarö och fraktades nerför Räktforsen och Kamlungeforsen, inbyggd i en sparrflotte.

En annan motordriven passagerarbåt tillkom och övertog 1920 trafiken Räktjärv-Bränna. Den var byggd av Collin & Ströms verkstad i Borlänge 1912 för Tisnare Kanal AB som **Tisnaren** och hade en 2-cylindrig bolindermotor. Nye ägaren Hjalmar Hedlund i Överkalix lät båten behålla sitt namn, fastän det var helt vilseledande här.

Tisnaren gick bara några år i passagerartrafik men användes sedan för andra ändamål. ■



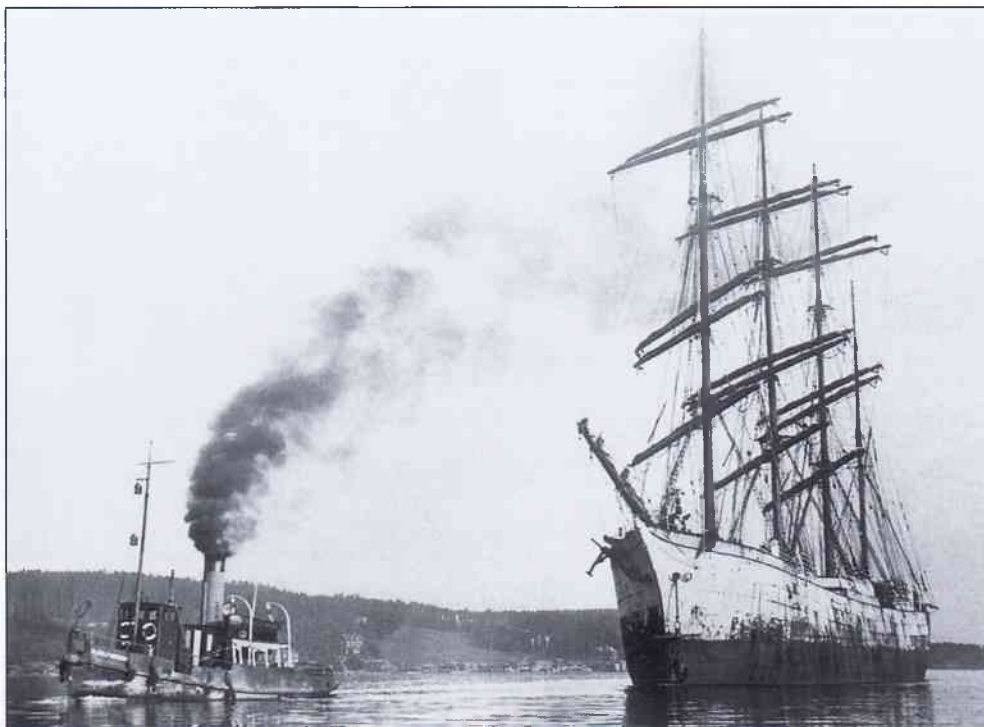
Motorfartyget Tisnaren. Vykort, avstämplat i Häfla 1916.



Av Lars Pettersson på Alnö, fick jag läsa denna artikel som var införd i Alnö Hembygdsförenings årsskrift 2000. Jag tyckte att den var mycket intressant och därtill med flera tidigare ej publicerade foton. Att den även skulle publiceras i Medelpads Sjöhistoriska Förenings tidning Lubrikatorn, var en självklarhet för mig. Trots att artikeln publicerats i två tidskrifter tyckte jag att fler intresserade skulle få möjlighet att ta del av den och fick tillstånd att publicera den även i Länsumpen. De bästa foton är givetvis införda i nämnda tidningar, men Länsumpen kan nu visa ytterligare några som ej tidigare varit publicerade.

Trevlig läsning om livet i ett stort seglande skepp!

Bertil Söderberg



Bogseraren *Hjälparen* med fymastade barkskeppet *Lawhill* på släp, på väg genom Alnösundet den 15 juli 1929 med destination Skönviks sågverk. En last av sågade trävaror väntade för att fylla hennes rum för skeppning till England. Foto Ejnar Jansson.

Historiskt segelfartyg i Alnösundet

Av Dan Eriksson

Efter ett år då alla världens blickar riktats mot Australien i samband med olympiska spelen i Sydney fanns det för mig även anledning att tänka på Australien ur en annan synvinkel och trekvarts sekel tillbaka. Min far, född och uppväxt på Åland, gick till sjöss 1925 som 16-åring för att göra sin första världsomsegling via Australien. En vetelast skulle då hämtas hem till Europa förbi Cap Horn på hemvägen. Denna resa företogs på det fymastade barkskeppet *Lawhill*, som ingick i den åländske redaren Gustaf Erikssons segelflotta, och som för min far blev inledningen på en utbildning som så småningom ledde fram till överstyrmansexamen 1932.

Sjöfartsrådet och redaren Gustaf Eriksson, dock inte släkt, från Mariehamn på Åland köpte huvudsakligen under 1920-talet in de flesta större segelfartyg som då förekom på världshaven trots att ångdrivna fartyg mer och mer började konkurrera om frakterna. För redaren Gustaf Eriksson blev vetelasterna från Australien till Europa en betydelsefull uppgift fram till andra världskriget och som i vissa fall även gav utrymme för att frakta sågade trävaror från norrlandshamnar oftast till England men

även direkt till Australien, i väntan på en ny vetelast.

Trots att andra världskriget skapade problem för handelssjöfarten så lever rederiet än i dag och inrymmer fartyg som passar för dagens frakter till havs i en tid då vi ser världsomseglingarna med segelfartyg som ett förlegat inslag i den kommersiella sjöfarten.

Med denna inledning till vad som skulle hända åtskilliga år längre fram i tiden känner jag mig numera djupt engagerad kring vad en plötslig händelse kunde skapa.

En vinterkväll för några år sedan hade Alnö Hembygdsförening engagerat Lars Pettersson och Tore Olsson från Medelpads Sjöhistoriska Förening för att visa bilder och berätta om gamla bogserbåtar mm som förr trafikerade Alnösundet. I den välfyllda lokalen i Alnö servicehus satt jag själv som intresserad bland publiken för att bli påmind om hur det såg ut när sågverkslivet fortfarande dominerade tillvaron för många alnöbor och även andra runt om i distriktet. Liksom de flesta kände jag mig mycket intresserad av att få lyssna på vartenda ord och se alla bilder som passe-

rade ögat via diabilbilder och stordia. Allt skapade en hunger att se nästa bild och att även få kompletterande förklaringar till det som visades. När jag för min egen del kunde notera att jag upplevt och sett de flesta av båtarna från fastlandssidan i Sundsbruk under de yngre åren, så kändes detta som en stark påminnelse om tider som flytt.

Helt plötsligt visas en bild som jag reagerade för mer än någon annan. Jag måste medge att det var nära till att jag ville begära ordet, men överrumplingen som jag drabbades av satte dock stopp för tungan. Bilden som jag hajade till för var, när jag såg bogserbåten *Hjälparen* med svart ångrök rakt upp i skyn kånkande fram genom Alnösundet med fymastade barkskeppet *Lawhill* på släp och på väg mot Skönviks sågverk, där en last av sågade trävaror skulle fylla skrovet för att fraktas till England.

Året när detta inträffade var 1929 och på den tiden tog det lång tid att få lasten ombord. Under tiden som lastningsbestyren pågick fanns det även möjligheter till förströelser för besättningen på *Lawhill* eftersom det anordnades dans och andra

begivenheter vid Flodbergsudden i närheten av Skönviks lastageplats.

Tredje styrman på barkskeppet **Lawhill** var där, liksom Linnéa Högstrom från Sundsbruk, och där uppstod tycke mellan dessa två som så småningom ledde till att styrman Alfred Eriksson gifte sig på Åland nyårsaftonen 1931 med Linnéa, som då fick det nya efternamnet Eriksson. För mig själv, som skulle bli parets ende son, uppträder inte dagens ljus förrän den 14 februari 1933.

Innan jag föddes skrevs ett brev från Middlesbrough i England till min blivande mor på Åland, daterat den 28/6 1932. I



Alfred Eriksson var andre styrman ombord på **Wintherhude**.

brevet kan man bl a läsa följande:

"Vi är nu lastade och i morgon går vi till sjöss. Få nu se huru lång resa vi få. Kanske kan det gå på 75 dygn. Skriv nu i tid för det är så dålig postförbindelse dit. Ett brev



Tremastade barkskeppet **Wintherhude**.

har att göra ända till 2 månader ibland. Säg det även till mina föräldrar. Därifrån skall vi sedan gå till Australien efter vete och sedan kommer vi upp igen. Om allt går bra kan vi vara i Mariehamn till midsommar. Adressen är 3/mbk **Winterhude**, Ireland Fraser & Co, Port Louis Mauritius, South-Afrika"

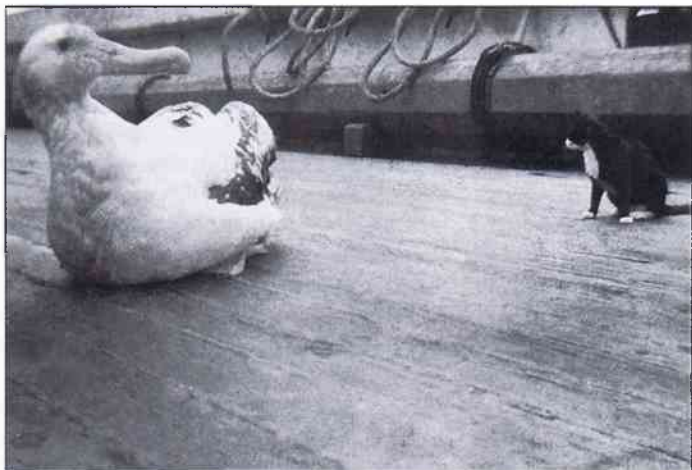
Min blivande far hade då nyligen avlagt överstyrmansexamen och lämnat **Lawhill** för att som andre styrman på tremastade barkskeppet **Winterhude** ta sig fram till ögruppen Mauritius i Indiska oceanen med en last av konstgödsel. Med så småningom tömda lastrum skulle man sedan vidare till ögruppen Seychellerna för att lasta fosfat och guano för vidare transport till Auckland i Nya Zeeland. Därefter gick man i ballast till Australien där en vetelast stod och väntade i Wallaro för att fraktas till Glasgow.

Verkligheten i förhållandet till brevet blev att det tog 104 dygn till Mauritius och att **Winterhude** inte kom till Mariehamn förrän den 21 augusti 1934. Innan dess

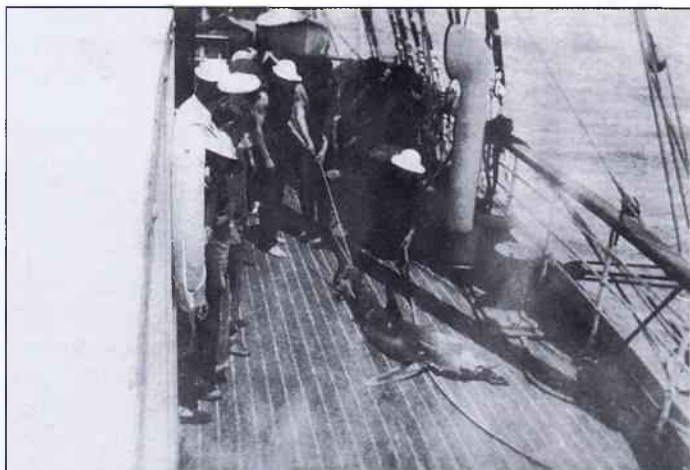
hann det nämligen bli en ny resa till Australien, den här gången med Alfred Eriksson som förste styrman. Resan gick i ballast till Port Germein i Sydaustralien där en last togs ombord och seglades till England och lossades i Tyne innan Mariehamn anlöpdes.

Innan nyssnämnda brev kom fram ur gamla gömmor hade jag hunnit tala om för både Lars Pettersson och Tore Olsson om min relation till barkskeppet **Lawhill**. Dessa två entusiastiska företrädare från Medelpads Sjöhistoriska Förening fick därför fortroendet att ta del av mitt fotoalbum som min far lämnat efter sig. Han gick tyvärr bort alltför tidigt redan 1936 efter att ha drabbats av malaria på den resa som avslutades i Mariehamn 1934. Han hann innan dess även med en resa med fyrmastade barkskeppet **Archibald Russel** som förlåg infrys i Skönvik under en vinter och lastade sågade trävaror som fraktades ut på isen med hästdragna slädar för att på det sättet lastas ombord i väntan på öppet vatten.

Fotoalbumet har funnits kvar under



Under resan till Mauritius landade denna albatross. Skeppskatten vågade sig nog inte på denna stora fågel.



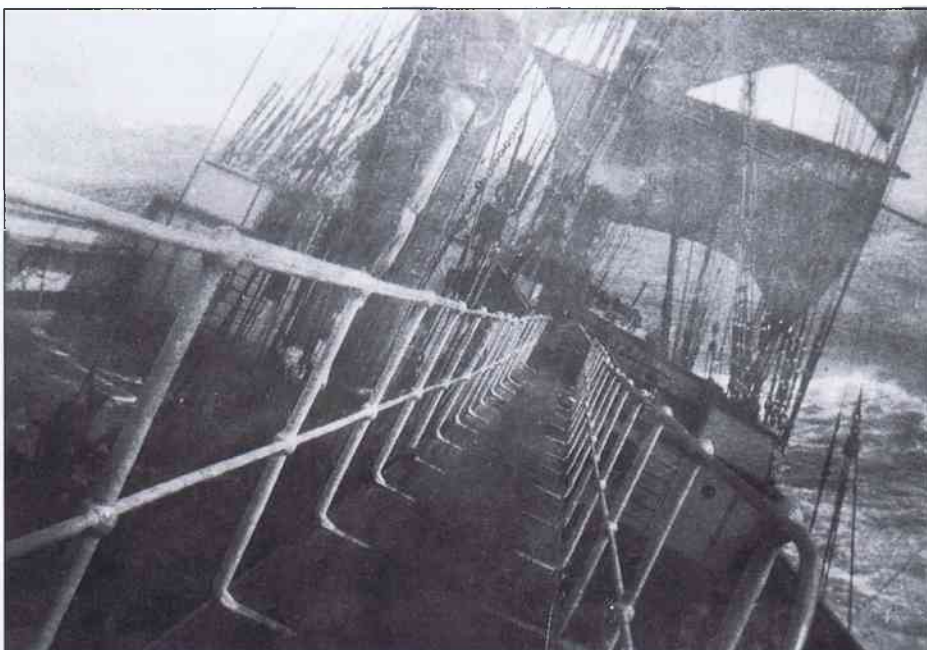
Fritidssysselsättning med hajfske. Man håller sig på behörigt avstånd från hajens sylvassa tänder.

mängder av år utan att det vållat närgångna studier, men när Lasse och Tore kom in i bilden så blev det mesta högtintressant. Deras iver att gå igenom albumet gav också mig ett stort intresse att haka på. Det vi konstaterade tillsammans var att bilderna är unika därför att de är historiska och att de aldrig tidigare varit tillgängliga för publicering. Många av bilderna måste nog nödvändigtvis tillhöra släktalbumet men om några utvalda bilder skall kunna ge associationer till det som verkligen hände under seglatserna så måste man söka sig till en dagbok som skrevs under en jorden runtresa med **Lawhill** år 1924 fram till 1925 och som ger besked om hur livet var på sjön och världshaven på den tiden.

Denna resa påbörjades i Newcastle den 1 juli 1924 med Tocopilla i Chile som lossningshamn och med en last av 4 600 ton kol från kolgruvorna i England. Panamakanalen var ju redan då sedan tio år tillbaka en genväg till Chile, men trots det så går ändå seglatsen via Australien och Nya Zeeland och vidare över Stilla havet till lossningshamnen i Chile. Under resan så långt, avled kaptenen ombord och ersattes av en av styrmännen. Kaptenens sista vilorum markerades med ett kryss på sjökortet, där kroppen sänktes i Stilla havet.

Framme i Tocopilla i Chile lossades kolet varefter ny last av 4 600 ton salpeter lastades ombord i Iquique längre norrut. Där täcktes lastluckorna igen inför den långa resan till Europa runt Cap Horn. Först läggs tre tjocka tjärade presenningar som saltades Ovanpå lades 3 tums plank krysslagda i två lager som surrades med vajer till ringbultar i däck.

En av besättningsmännen då fortsätter att berätta:

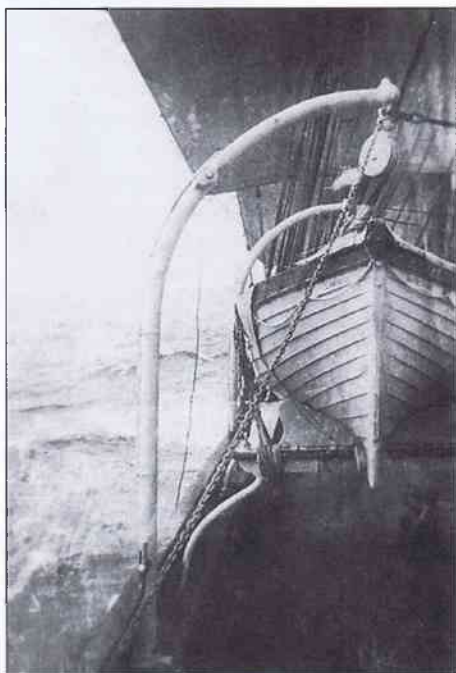


Lawhill dyker djupt i det stormande havet.

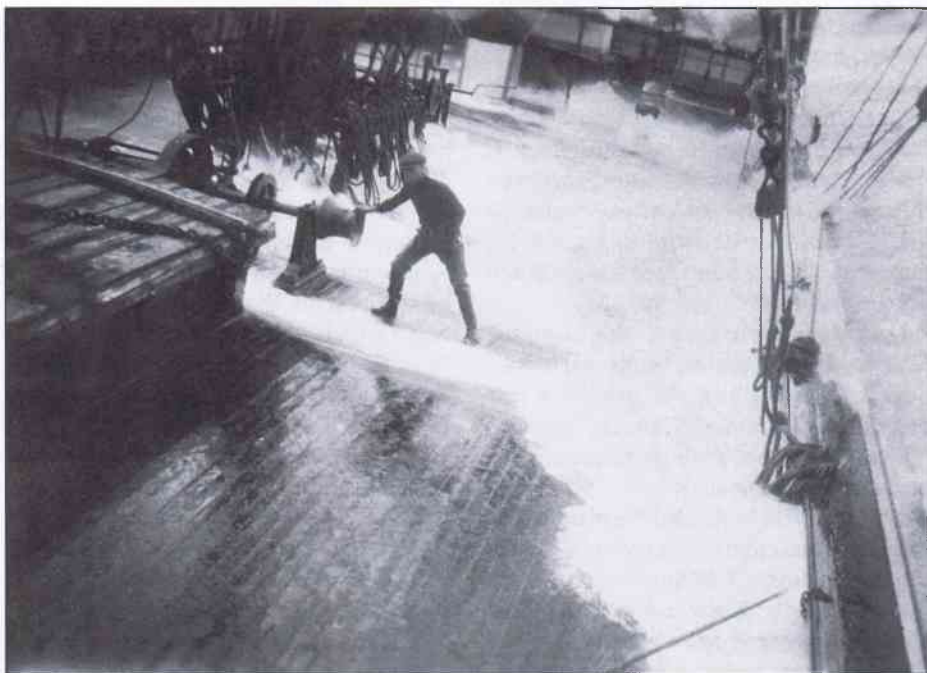
”Under tiden i Chile försvann 10 man ur besättningen, vilka måste ersättas med hjälp av en runnare kallad Shanghai-Martin. Dom kom ombord tillräckligt drogade för att så småningom i sina enkla kostymer inse att det skulle bära iväg till sjöss. Den 6 november 1924 kom kapten ombord klockan 3 på eftermiddagen och försatt ingen tid när det gällde att ge order om att lätta ankar och att sätta segel. Inom 15 minuter låg män ute på rårna på alla master och lät fälla ut de snövita dukarna. Klockan 8 samma eftermiddag försvinner Iquiques hamn undan för undan akteröver i jakt på vindar som kan föra **Lawhill** sydvart mot Cap Horn. Det befanns att bland alla för om masten är elva länder

representerade och att fjorton språk kunde talas. Befälen är alla svensk-finnar från Mariehamn på Åland. De är underbara sjömän och helt justa i sina mellanhavanden med den besättning som vi är. (Märkligt nog var svenskan order- och huvudspråket ombord. Förf. kommentar).

Medan vi mer och mer finner oss till rätta med varann pågår arbetet ombord och skeppet styr sydvart. Sjöns broderskap manifesteras på ett påtagligt sätt. Vi blir snabbt vänner och de mer lyckligt lottade delar med sig av sin sparsamma utrustning. Förråden i slabbkistan är helt otillräckliga och några är fortfarande så torftigt klädda att vaktombyte ofta även gäller stövlar, oljekläder osv. Det är därför illa när tre



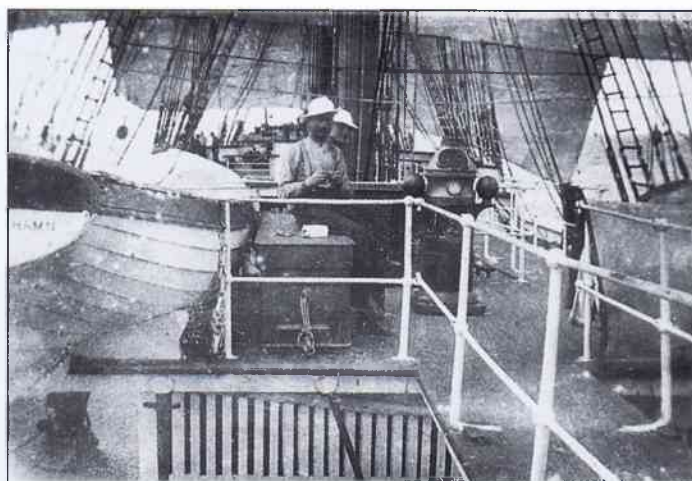
Sjön går hög och Lawhill gör god fart.



Sjöberg hälsar på ombord. Säkrast att hålla sig fast.



Även befälet deltog i arbetet uppe i riggen.



En lugn segling med ljumma vindar.



Några ur besättningen poserar för Erikssons kamera.



Kroppslig vaskning på varma latituder.

vissel kallar alle man på däck.

När vi skulle passera Cap Horn sattes alla som kunde undvaras på utkik efter isberg. Ofta stod två eller t o m tre till rors medan resten kämpade med de halvfrusna seglen. Jag kan inte påminna mig om att jag frös någon gång till väders. Kanske krävde väl arbetet en sådan ansträngning att blodcirkulationen alltid hölls igång.

När jag upptäckte att kamraterna på vakten, ibland uppe bland seglen, även inrymde vaktbefälet så kan man inte undgå att respektera män som dessa. Vilket fackförbund kan idag uppvisa en sådan sammanhållning."

Dessa beskrivningar av kapten D.R. Munro, New Zeeland, som var en av besättningsmännen då, och som han berättat för Richard M Cookson, ligger till grund för vad delar av dagboken senare har att berätta:

1924-12-07 Dagarna här nere syd om Cap Horn är mycket långa. Solen sjunker inte under horisonten förrän halv elva på kvällen och går upp igen vid tvåtiden på natten. Tiden däremellan råder en mycket ljus skymning. Solljuset försvinner aldrig helt och vi skulle inte behöva så mycket

längre sydvart för att se midnattssolen.

1924-12-09 Vädet lugnar sig undan för undan och vi har kunnat brassa rårna för rundning av Cap Horn och för att sedan styra mot ett varmare klimat.

1924-12-12 Passerat Falklandsöarna och på allt för långt håll för att kunna se dessa.

1924-12-13 Passerat gränsen för isberg och hoppas nu på att det skall bli varmare i luften.

1924-12-23 Siktat ett segel vid horisonten akteröver. Det kan vara det skepp som vi passerade under natten, men det verkar som hon tar in på oss. Vi slaktade en av grisarna till jul. Eftersom vi har lämnat de högre latitudernas dåliga väder bakom oss, så är alla nu sysselsatta med att skifta de tunga stormseglen till de gamla lappade passadseglen.

1924-12-24 Inget onödigt arbete i eftermiddag. Som seden är i Finland har vi julfest på julafton. Skinka, potatis och ris – ingen plumpudding. Nästan stiltje.

1924-12-27 Mycket kraftigt regn. Samlar regnvatten i tunnor att ha till tvätt.

1925-01-01 Gott nytt år! Inget särskilt käk idag – bara den vanliga segelskutekosten.

1925-01-10 Vi korsade linjen (ekvatorn)

idag kl. 1400 efter en snabb segling genom passaden och stiltjebältet. Fem av oss fick träda fram inför fader Neptunus och bli rakade med olja och tjära för att sedan sköljas i en tunna med saltvatten. Det var roligt ända tills det gällde att få bort tjäran.

1925-01-24 Regnet kommer i floder och pågår till nästa dag. Alle man har fått sig ett bad och en del har även rakat sig.

1925-01-25 Vi har haft dagar med stiltje och idag ser vi för första gången tecken på sjögräs från Sargassohavet.

1925-01-28 Arbetat med att skifta tillbaka till stormseglen inför mötet med Nordatlanten.

1925-02-11 En hård jökla natt. Vind av stormstyrka med kraftigt regn och grov sjö. Siktade land – Azorerna – där vi vid Fayals redd skulle få vidare order.

1925-02-13 Vi har det bra nu efter den långa resan, efter vakt om vakt dygnet runt. Färskt kött och grönsaker har aldrig smakat så bra som nu.

1925-02-16 Kapten kommer ombord med order om att fortsätta till Gent i Belgien.

1925-02-20 Stiltje. Klockan 11 tät dimma. Klockan 12 kom vindar utan förvarning i häftiga byar från nord. Stormseglet blåste i

trasor och jagaren skörades halv 2 på eftermiddagen.

1925-02-21 Vinden avtar. Satte alla segel igen efter att ha reparerat de skadade.

1925-02-26 Vind och sjö oerhörda. Allt en sjudande röra av vatten och skum. Det är ett under att ingen har skadats allvarligt eller spolats överbord. Klockan 12 visade sig solen länge nog för att kapten skulle kunna bestämma vår position. Besked kom om att vi nästan var framme vid engelska kanalen.

1925-02-27 Ångare kommer och går i alla riktningar. En av dem är ett jättelikt passagerarfartyg med fyra skorstenar. Vår **Lawhill** är dock av den äldre skolan och hon måste utgöra en ståtlig syn för dem som inte sett ett stort skepp under segel.

1925-03-01 Kapten gick i land med lotsbåten för att beställa en bogserbåt.

1925-03-03 Anlande under bogsering till Flushing, Holland kl 6 fm, 16 timmar senare än beräknat. Vårt slutmål Gent ligger 20 mil inne i landet med har förbindelse med floden Schelde genom en djup kanal genom Holland och in i Belgien.

1925-03-04 När en andra bogserbåt anlät för att assistera blev det ändå svårt att klara passager i den trånga kanalen när den hårda vinden svepte över Hollands låga slätter.

1925-03-05 Ytterligare en bogserbåt behövdes för att orka med färden genom slussarna och uppför kanalen. Överallt kom folk ut för att titta på det stora segelfartyget. Vi såg att kriget 1914-1918 hade satt sina spår. Klockan 7 eftermiddag förtöjde vi i staden Gent och så var en lång men lycklig resa med **Lawhill** till ända.

Min far mönstrade sedan på för sin första världsomsegling när man så småningom angjorde Gent i Belgien 1925.

När den nya kapten Ferdinand Grönlund



En del av **Lawhills** besättning i Belgien 1925. Alfred Eriksson 16 år, sitter till vänster om livbojen. Observera klädnyporna på strecket.

tog över ansvaret för **Lawhill** togs en bild i stad Brygge i Belgien innan det bar iväg mot Australien igen. Min far som mönstrat på som sjöbefälselev, visste nog inte då så mycket om de vanliga strapatser som skulle inträffa under resan. Förmodligen uppstod liknande upplevelser utan att det står att läsa i nya dagboksanteckningar.

Av vad jag kunnat utläsa i nautiska tidskrifter m m så har den nya kaptenen Ferdinand Grönlund under åren 1925 och framåt aldrig tagit större risker än han kunnat klara av. Därmed skonades också min far från onödiga sjöäventyr, vilket ledde till att de tillsammans var ombord som befäl på **Lawhill** när hon bogserades genom Alnösundet 1929.

Ferdinand Grönlund försvann emellertid senare under mystiska omständigheter på Atlanten. Om han spolades överbord eller om han av annan anledning slukats av havet, vet ingen.

Min fars fotoalbum från den här tiden ger dock vissa intryck om vad som verkligen hände under seglatserna innan han för sjunde gången i sitt sjömansliv rundade Cap Horn.

För min egen del har alla dessa historiska och delvis dramatiska bilder gett mig en stor respekt för sjön.

Beträffande **Lawhills** framtida öden så seglade hon under sydafrikansk flagg under andra världskriget efter det att de allierade beslagtagit henne, då Finland ställde sig på tysk sida i kriget mot ryssarna. Under denna tid företogs resorna enbart på södra halvklotet innan **Lawhill** lades upp i Durban, Sydafrika 1947/1948.

Hon såldes emellertid, fast hon inte längre kunde få fullt sjövärdighetsbevis, till

en indisk köpman i Mozambique med relationer till Aga Kahn och hamnade därigenom under portugisisk flagg. Hon förflyttades så småningom till Portugal där hon i slutet av 1950-talet skrotades. Stål-skrotet såldes senare till Japan. Om man börjar fundera så kan man inte utesluta att en och annan som köpt en japansk bil kanske åkt omkring i ett glänsande åk som har kopplingar till barkskeppet **Lawhill**.

Före den tid som **Lawhill** ingick i Gustaf Erikssons segelflotta finns också en historia ända sedan begynnelsen i Dundee i Skottland för att sjösättas 1892. Vid sjösättningen fick hon namn efter en stadsdel i Dundee. Fram till 1899 seglade hon på jutetraden till Calcutta och det är troligt att hon haft case-oil (fotogen) som utfrakt under jutetraden, vilket var mindre riskfyllt än med dåtidens koleldade ångfartyg.

1914 hissades den ryska flaggan i gaffelpiken på **Lawhill** då hon inköptes för £8 500 av dåvarande sjöfartsrådet och redaren August Troberg i Mariehamn på Åland, som därmed gladdes av att ha storfurstendömet Finlands största skepp i sin ägo. Då Troberg några år därefter avvecklade sin rederiverksamhet lyckades det för Gustaf Eriksson att efter sega förhandlingar köpa **Lawhill**.

För båda dessa redare blev fartyget till stor glädje och kom att kallas "Lucky **Lawhill**".

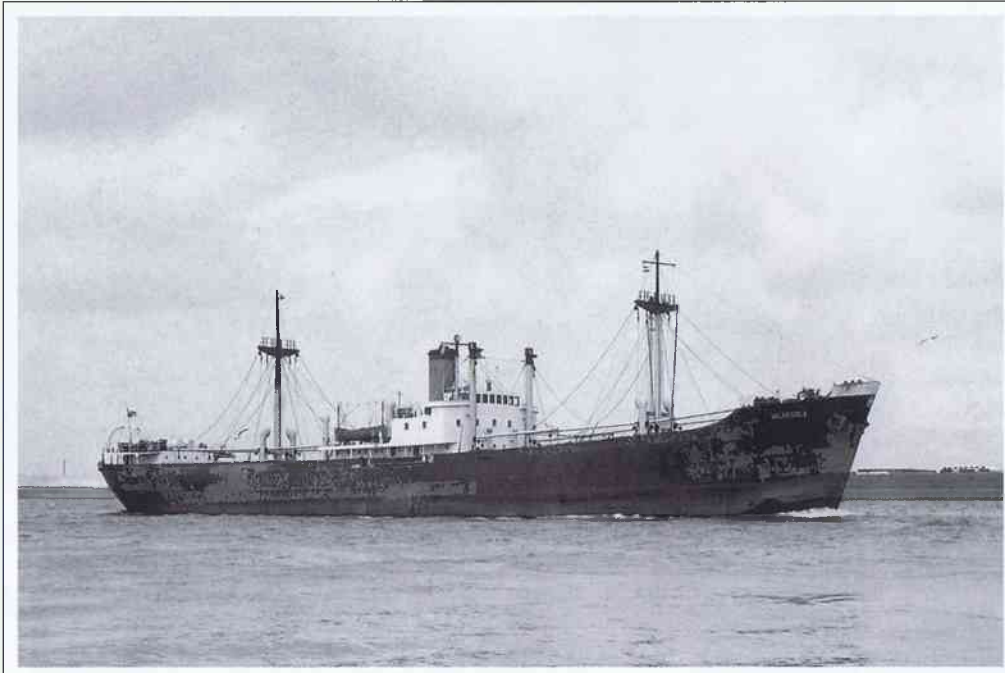
I Trobergs fall klarade hon sig oskadd genom de tyska ubåtsblockaderna under första världskriget och i Gustaf Erikssons fall var hon ett segelfartyg som red ut alla stormarna mellan världskrigen.

I mitt fall har **Lawhill** blivit ett intressant forskningsobjekt i min rotfasta tillvaro på Alnön.



Lawhill var ett "lyckligt" skepp.

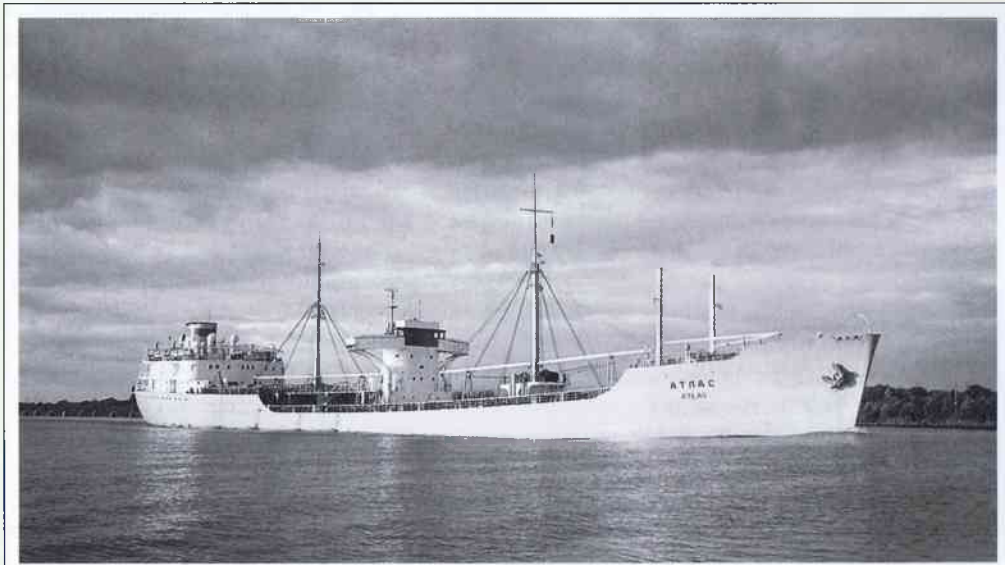
Till flydda tider återgår . . .



Den vackra ångaren **Spica**, som byggdes 1948 i Middlesbrough till Irisbolaget, var på 3 650 ton dw. Gick för stockholmsrederiet fram till 1967 då hon såldes till Italien och blev **Mida**, med Torre del Greco som hemort. Köptes i maj 1972 av Sakia S. A., Panama, som döpte om henne till **Ulisse I**. Lämnar här Rotterdam den 5 juni 1972 med sitt sista namn. Seglade fram till 1976, då hon den 27 september anlände till Aviles för skrotning.



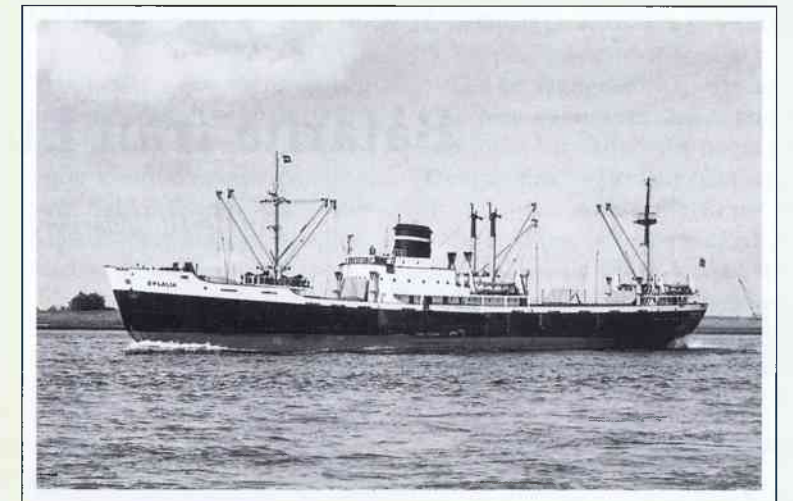
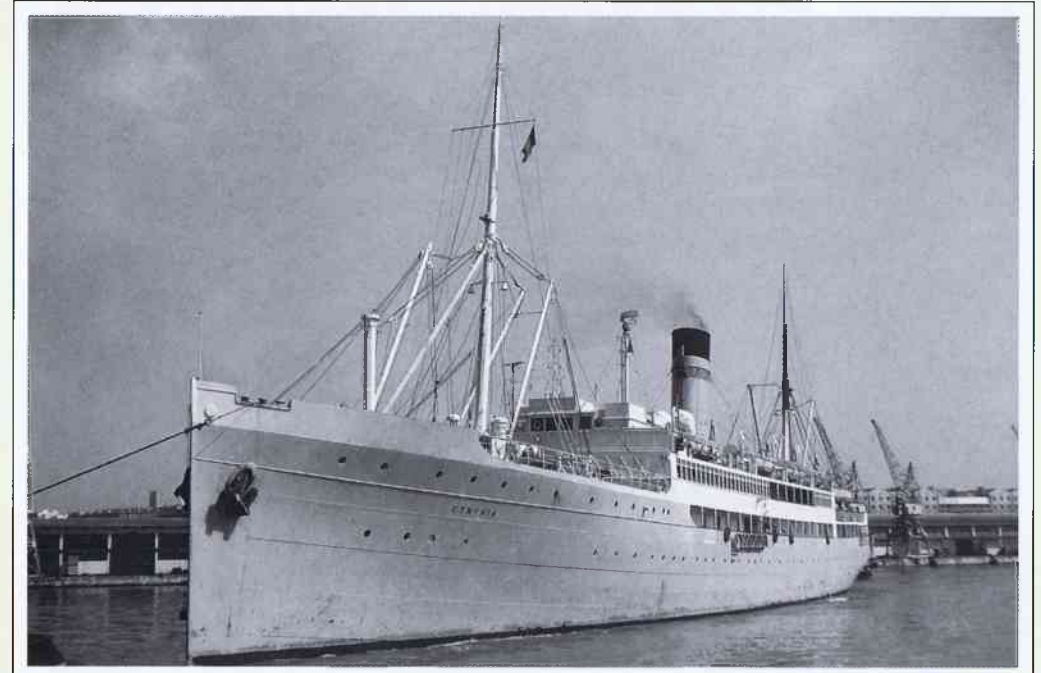
Med teakbrygga, vitmålad och med alla omisskännliga tecken, dock var skorstenen blåmålad, kunde inte gamla **Danaholm** smita förbi i Kielkanalen den 1 juli 1969 oidentifierad, trots namnet **Panagiottis N. K.** Samt panamaflagg. Byggdes 1939 i Helsingör och var Broströmare fram till 1963, då hon köptes av greker, som behöll namnet. **Danaholm** som var på 5 935 ton dw fick 1965 namnet Panagiottis N. K. Lades upp i Piraeus den 18 juli 1970 och låg där till den 6 mars 1972, då hon bogserades till Istanbul för upphuggnings och anlände dit den 31 mars.



Grängesbergssbolagets gamla **Raunala** byggdes 1946 av Götaverken som malm-tanker på 12 100 ton dw. Sålades 1963 till bulgariska köpare och omdöptes till **Atlas**, men sattes under panamaflagg. Blev hemflaggad 1966 med hemort Bourgas, med bibehållet namn. På folot passerar hon Kielkanalen i juli 1969. Bytte 1970 namn till **Bogdan** med samma ägare, som sålde henne till skrot 1983.

Foto Bertil Palm

Känns Svenska Lloyds **Britannia** igen, här fotograferad i Marseille som **Cynthia**, i april 1967? Byggd 1929 i Newcastle, var hon trogen Svenska Lloyd fram till 1966, då hon såldes till Hellenic Mediterranean Lines Ltda. i Piraeus. Här gick hon, omdöpt till **Cynthia**, på linjen Marseille – Genua – Piraeus – Alexandria – Beirut – Port Said – Napoli – Marseille under panamaflagg. Fick cypersflagg 1969, samma namn och ägare. Ankom den 22 oktober 1973 till Savona för upphuggnings.



I Hardinxveld byggdes ett antal fartyg till F. Å. A. Ett av dem ses här anlända till Rotterdam i juli 1968, **Evlalia** av Piraeus som byggdes 1954 som **Rhea** och var på 3 058 ton dw. Lämna finska handelsflottan i maj 1968, såld till grekiska köpare. Grundstötte och övergavs utanför Constantza den 11 mars 1972. Bärades och bogserades till Piraeus, dit hon anlände den 25 november 1974 och skrotades samma år i Grekland.

Lakebåten **Rosalinda** av Callao, är här liggande i New Orleans 1964. Hon byggdes 1946 i Oskarshamn som **Ragneborg**, till Rederi AB Ragne i Västervik, och var på 2 850 ton dw. Övertogs i Oskarshamn den 28 mars 1963 av Vera Cruz Cia. Nav. S. A. i Callao och blev då **Rosalinda** i den peruanska handelsflottan. Bytte ägare och namn inom landet 1970 och blev då **Chavin**. Den 29 december 1974 blev hon inbogserad till Puerto Cortes, med maskinhaveri och övergavs av sina ägare. I november 1975 övertogs hon, stående på botten, av hamnmyndigheterna, vilka inte vidtog några åtgärder för vrakets bärgning och bortforsling. Förmodar att än idag vilar hennes ynkliga rester på samma ställe.



. . . min tanke än så gärna



En tidig bild på *Björn*. I skorstenen står G S R (Göteborgs Stads Renhållningsverk). Bilden är tagen från Gullbergskajen, där Renhållningsverket hade några av sina bryggor för pråmfarten. I bakgrunden Ringön med sina pråmhamnar. Fotot har vi fått låna från Robert Boman.

Båtarna från Lundby

Av Bertil Söderberg

52. S/S *Björn*

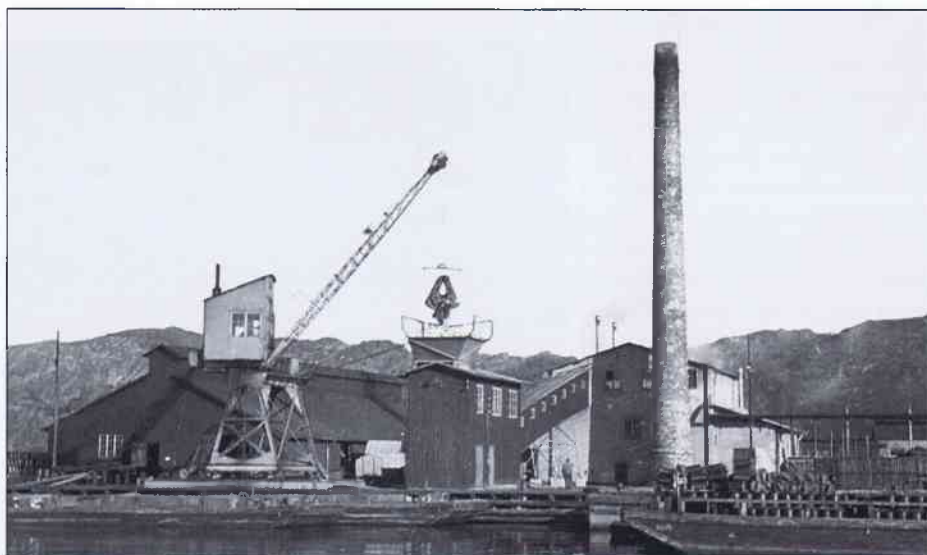
- Byggd: 1921 av stål.
- Dimensioner: 16,66 x 4,26 x 2,74 m.
- Dräktighet: Brt ca 30.
- Maskin: En compoundångmaskin av varvets konstruktion om 116 ihk med byggnadsnummer 77.

Renhållningsverket i Göteborg hade sedan 1885 haft hand om stadens sophantering. Man körde soporna från olika lastbryggor i hamnen, med sju egna pråmar som drogs av ett bogserbåtsbolag, till Skräppekärr, beläget en bit uppströms Göta älv. Detta som huvudupplagsplats för göteborgarnas avfall. Det var kostsamt att hyra in bogserbåtar för pråmfarten, så man började räkna på att anskaffa en egen bogserångare. Av latrin och torvströ framställdes en gödselprodukt kallad torvströpudrett. Denna

produkt var begärlig för bönderna, men det kostade för mycket att frakta den med inhyrda bogserbåtar. Kunde verket självt transportera gödslet till älvdalens bönder så skulle det vara en lönande affär, samtidigt som man tog hand om pråmbog-

seringen i hamnen i egen regi.

Beslut togs och den 17 januari 1890 köptes en nästan ny bogserbåt för 17000 kronor vid namn **Bismarck**, byggd 1888 vid Torskogs Mekaniska Verkstad. Nyförvärvet omdöptes till **Björn**.



Anläggningen vid Skräppekärr på 1930-talets början. Den ålderstigna kajkranen hade tidigare tjänstgjort i Göteborgs hamn. Foto: Renhållningsverket.

Nya lastplatser i hamnen

Åren 1915–1918 genomfördes en ny renhållningsstadga med bl.a. ombyggnad av renhållningsstationen vid Hultmans Holme med tillhörande bryggor på Gullbergskajen. Även en ny sop- och latrinbrygga byggdes vid Majnabbe

Ett nytt system infördes för omhändertagande av latrin. Det bestod av plåtkärl som kördes till bryggorna och lastades på pråmar för vidare transport till Skräppekärr, som blivit en förädlingsstation för det som passerat göteborgarnas magar.

Den allt mer ökande avfallshanteringen i slutet av 1910-talet medförde att **Björn** fick allt svårare att upprätthålla pråmtrafiken. Speciellt vintertid uppstod störningar då **Björn** visade sig för liten och maskinsvag i kampen med isen i älven. Pråmarna var ofta infrusna vid lastbryggorna och besvärliga att bogsera genom ismassorna i älven. För att klara trafiken nödgades man hyra in bogserare, vilket var kostsamt. **Björn** var nu över 20 år gammal, sliten och med en ångmaskin om endast ca 60 ihk.

Ny bogserbåt byggs

För att få medel till anskaffande av en ny bogserångare tillskrevs Stadsfullmäktige. Ansökan bifölls och nu började en noggrann undersökning där man jämförde flera bogserbåtar i **Björns** storlek: **John** (119 ihk), **Arthur** (140 ihk) och **Hugo** (187 ihk). Man lät båtarna dra samma fullastade pråmar på Göta älv. Utfallet blev att man ville bygga en båt liknande **John** som var av en alldeles ny typ och billig i drift, lagom skrovstorlek, starkt byggd för gång i is, en lagom stor maskin samt kunde användas både utom och inom Göteborgs hamn även i ganska tränga farvatten.

Man antog den 4 juni 1920 AB Lundby Mek. Verkstads anbud på en ny bogserare för 153 000 kronor med leverans påföljande år. I början av 1921 levererades nybygget som fick överta namnet **Björn** av sin föregångare. Den första **Björn** såldes nu till Carl Hermansson i Göteborg, som gav den namnet **Bertil**.

Pråmtrafik uppför Göta Älv

Som nämnts tidigare sålde verket gödsel till bönderna längs älven. Även sopor användes som underlag i bl.a. drivbänkar. Skepparen på **Björn** gick upp till bönderna som stod på Kungs- och Grönsakstorget och tog upp order på latrin och sopor. När det var dags för leverans avgick **Björn** från Skräppekärr med flera fullastade pråmar uppför älven. Vid dessa resor fanns utöver de tre ordinarie besättningsmännen en pråmvakt. Bogseringen gick långsamt och arbetstiden kunde bli 15–16 timmar i sträck. Då fick man lägga till vid någon brygga för att få några timmars sömn innan resan fortsatte.



Sopbryggan vid Majnabbe med hästecipage tippande ner sopor i en pråm. Även latrintunnor lastades vid bryggan. Foto troligen början av 1930-talet från Renhållningsverket.

Man drog pråmar på både Nordre- och Göta älv, ibland till och med ovanför slussarna i Lilla Edet. För att varsko bönderna om pråmens ankomst hade **Björn** en speciell sirén. Det gällde för bönderna att möta upp och hjälpa till med att förtöja pråmen. Därefter började ett tungt jobb med att köra iland lasten. Det kunde ta upp till två veckor innan pråmen var lossad.

Bortgångne klubbmedlemmen Alvar Österberg var född och uppväxt i Västerlanda vid Göta älv. Som ung grabb på 1920-talet mindes han pråmskeppningarna och berättade för mig år 1982, då jag skrev om verkets 100-årsjubileum i LP följande:

– Det pratades ibland om "**Dyngebjörn**" som drog sopor och latrin till älvdalens

bönder. Själva ordet "**Dyngebjörn**" talade ju för sig självt. Jag föreställde mig en smutsig, rostig och utsliten gammal skorv. Så en dag var jag ute och rodde med min far på älven, då vi fick syn på en bogserbåt.

– Pappa! Vad är det för en båt?

– Det är "**Dyngebjörn**", sade far.

Jag blev väldigt förvånad. Hur kunde man kalla en sådan fin bogserbåt för "**Dyngebjörn**", välmålad och fin som den var. Nu måste dock sägas att det var den nya **Björn** som var endast några år gammal. Den gamla **Björn** kanske hade sett sämre ut, men namnet "**Dyngebjörn**" kom ju av att båtarna drog pråmar med dynga vilket spred en stank runt omkring bogsersläpen då de drog fram på älven. I Göte-



Den gamla sopbryggan med uppkörssväng vid Gullbergssån år 1924. Några mannar från Verket är i arbete med att fördela soporna i pråmen. Foto från Renhållningsverket.



Soporna skeppades länge i öppna pråmar. Här i en flatbottnad s k göteborgspråm utanför bryggan vid Skräppekärr. Foto från Renhållningsverket.

borg gick båten under namnet "Sketbjörn".

Pråmar och lastbryggor

Som tidigare nämnts hade verket sju egna järnpråmar vid starten 1885. Hur dessa såg ut känner jag inte till. Däremot brukades den s k göteborgspråmen av trä under flera decennier. De tidiga pråmarna var helt öppna och spred en hemsk odör omkring sig då de drogs på älven. Övriga trafikanter klagade på den vidriga stanken. Speciellt sommartid då soporna fått ligga länge i pråmarna och börjat bränna. Stora flockar av skrånande fiskmåsar, kråkor och kajor följde bogsersläpen, som oftast bestod av 3 till 5 pråmar.

För att komma från detta problem satte man luckor på järnpråmarna. Även pråmar slits ut och 1934 tog verket leverans av täckta stålpråmar med en lastvolym på 100

kvm. Dessa kompletterades med ytterligare fyra pråmar från Lindholmens varv 1937.

Latrinpråmarna var alla av trä. För att kunna stapla tunnorna byggdes räcksverk på pråmarna. Vid lossning av tunnorna bars de med ok. Ett tungt, smutsigt och slitsamt arbete, som idag säkert ingen skulle vilja utföra.

I hamnen fanns verkets bryggor på följande platser: Lilla Bommen som ersattes av Hultmans holme, Barlastkajen vilken försvann vid Masthuggskajens utbyggnad, Majnabbe som revs då Majnabbehamnen byggdes på 1950-talets början, samt en brygga för enbart sopor i Gullbergsån. Sistnämnda var belägen där idag vägarna löper ner i Tingstadstunneln. Gullbergsån ligger i kulvert. På dessa bryggor lastades pråmarna som sedan drogs till Skräppekärr, en del pråmar gick direkt till Ting-

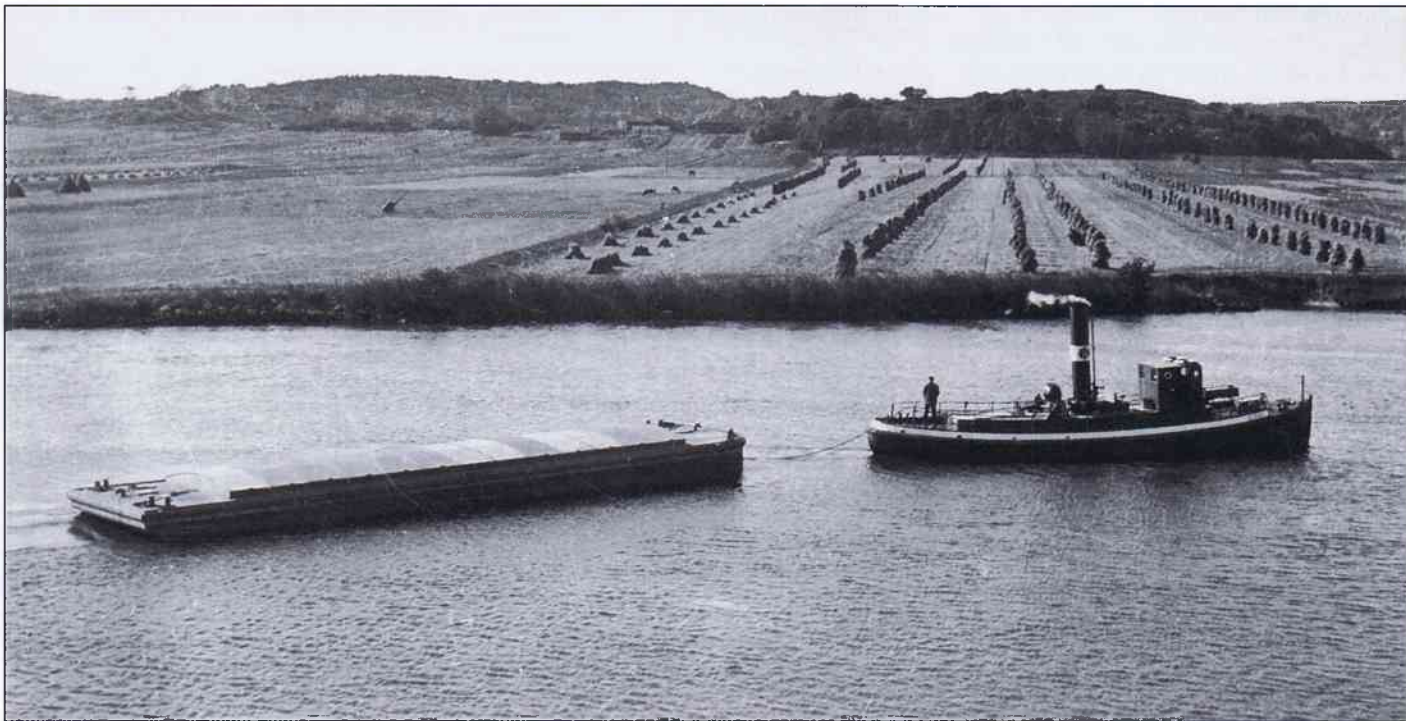
stadsrännan. Längs Göta älv fanns provisoriska lossningsplatser och i Nordre älv även sopptippar.

En arbetsdag på Björn

På 1930-talet kunde en arbetsdag ombord på **Björn** se ut ungefär så här: Inte nog med att kylan de senaste veckorna fått hamnen att frysa till ordentligt och mer eller mindre lagt hinder i vägen för sjöfarten. Denna natt kom snön och ännu på morgonen snöade det rikligt. Staden är klädd i vitt denna morgon. Vid Lilla Bommens hållplats är en spårvagn, med en plogvagn framför sig, i arbete med att rensa spåren i den tidiga morgontimmen, då eldaren på **Björn** pulsar fram i snön i skenet från gatlyktorernas ljus som får de vita flingorna att gnistra. Eldaren väntar tills vagnen passerat och fortsätter sin färd mot **Björn** som ligger förtöjd längst in i Lilla Bommens hamnbassäng. Det blir en jobbig dag idag tänker eldaren och ser fram emot att komma ner i värmen i maskinrummet. **Björn** ligger tyst och stilla infrusen i sitt läge med endast en svag rökstrimma ur skorstenen som varslar om att allt är i sin ordning. Klockan visar 05.30. Tur att jag gick tidigare hemifrån annars skulle jag inte hinna få upp ångan innan skepparen och maskinisten anländer, tänker eldaren.

Värmen känns skön för frusna lemmar och efter en stund är eldaren igång med rutinjobben: slagga, ta upp ångtrycket, köra runt maskin.

De övriga i besättningen anländer och **Björn** görs klar för avgång. Sakta bryter **Björn** sig loss ur isens grepp, vänder i hamnbassängen och bryter sig ut till



Täckta pråmar var till förtret för alla hungriga måsar och kajor som följde pråmsläpen. Foto från Renhållningsverket.



Kungsholm låg fullt upplyst och ljuset speglade sig i älvens is. Detalj från vykort postat 1925.

rännan för att passera under Hisingsbron. Bron är stängd för fartygstrafik men inget hinder då man faller skorstenen och **Björn** går klar under bron. Det täta snöfallet har nästan upphört och sikten blivit betydligt bättre. Maskinen dunkar taktfast och **Björn** har inga problem att ta sig fram, kraftigt isförstärkt som hon är. I höjd med Stenpiren kämpar några bogserare med en långfarare som skall in i Frihamnen och lossa. **Björn** tar sig ut i den nybrutna rännan och farten ökar.

Staden har vaknat. Det tidiga skiftet på Götaverken är redan i arbete. Nithamrarna dånar över varvet och kranarnas ljus lyser upp de rostbruna skroven på stapelbäddarna. Utanför Masthugskajen ligger flera ångare i bojarna, en del med höga däckslaster med kol, väntande på att få komma till kaj och lossa så fort en plats blir ledig. Färjan mellan Sänkverket och Hisingstaden

har fått hjälp av hamnens inspektionsfartyg **Hamnen** att bryta isen i färjelägena.

Vid Stigbergskajen ligger Amerikaliniens **Kungsholm** fullt upplyst och dess ljus lyser upp isen i älven. Fiskhamnen är nästan tom på båtar denna morgon. Endast några ångtrålare har klarat gång i isen och är i färd med att lossa sin fångst. Goda priser med så få lossade fångster. Färden går vidare och så dyker sopbryggan fram vid Majnabbe. **Björn** girar in mot bryggan och kränger till då isen ger med sig. Två pråmar är fullastade och drages undan för att ge plats åt två tomma. Så börjar färden genom hamnen upp till Gullbergskajen, där släpet utökas med en pråm. Dagen har brutit fram när pråmsläpet förtöjs vid en dykdalb, för att **Björn** skall gå in i Gullbergsån och hämta en pråm vid sopbryggan där. Det blir ett tidsödande arbete på grund av att ingen båt ännu gått in i ån.

Färden fortsätter uppströms älven med fyra pråmar. Det blir kärvare nu eftersom sötvattenisstycken, som drivit uppifrån Göta älv, är mycket hårdare och **Björn** tappar fart. Till slut är man framme vid Skräppekärr, där problem uppstår med att få pråmarna till kaj. När allt är klart fortsätter **Björn** med tomma pråmar till lastageplatserna i hamnen. Under normala förhållanden hann man med två till tre vändor på en dag. Denna kalla dag blev det bara två och när **Björn** förtöjts i Lilla Bommen, var arbetsdagen slut för flera timmar sedan.

Inspektionsresa

I januari 1930 började Evald Ahl som eldare på **Björn**. Han berättade för mig om en inspektionsresa med direktör Anderberg till soptipparna vid Nordre älv:

– Direktör Anderberg var omtalad som en bister herre med bacillskräck. Alltnog, **Björn** skulle göras ren överallt: däck spolås, styrhytt, skans och salong vaskas och i maskin skulle all mässing och koppar put-sas. Flaggan skulle hissas akter och göteborgsvimpeln på gösstaken.

Jag fick gå upp till kontoret på Östra Hamngatan och hämta direktör Anderberg samt bära hans väskor. Han var då perfekt klädd, ibland med s k plusfourbyxa, grå tweedjacka samt keps och käpp med silverring. Han hade dessutom eget porslin samt regnkläder ombord. Dessa inspektionsresor till olika soptippar utefter älven, särskilt i Nordre älv, företogs en gång om året på sommaren och kunde vara en resa på fem till sju timmar.

Skepparen höll styrhytten stängd och jag



Björn på väg under Göta Älvbron 1949 släpande på några latrin-pråmar.

var nere i maskinrummet hur fint än vädret var.

Vid en resa fick vi order att gå ut genom Nordre älvs mynning till Styrsö i södra skärgården, där direktör Anderberg skulle äta en bit mat på hotellet. Skepparen var inte glad över att behöva gå ut genom Nordre älv eftersom älven grundar upp vid mynningen, därtill var vattenståndet lågt. Vi kom dock igenom utan att fastna men några skrapningar mot botten kunde inte undvikas.

Vid ankomsten till Styrsö frågade direktör Anderberg om vi ville ha öl och smörgås. Vi tackade ja, för vi var hungriga och det skulle smaka gott med en kall pilsner. Efter ett bra tag kom ett bud från hotellet ner till oss med det utlovade. Det smakade gott och när direktör Anderberg så omsider kom ombord, tackade vi för förplägnaden. Väl åter i Lilla Bommen var det dags att ledsaga direktören upp till kontoret.

Nästa avlöning hade vi alla tre fått avdrag på lönen för förplägnaden på Styrsö. Vi tyckte inte detta var rättvist eftersom vi alla tre uppfattat att vi skulle bli bjudna. Då vi påpekat detta och med fackets stöd, fick vi så småningom tillbaka de avdragna pengarna.

Pråmtrafiken nästan upphör

På 1950-talet upphörde pråmskeppningarna i verkets egen regi. Sophanteringen togs helt och hållet över av Renhållningsverkets bilpark. Eftersom man inte längre var i behov av sin bogserare **Björn**, såldes hon 1953 till Motorbogserbåtarna AB i Göteborg. Om den nye ägaren använde henne som ångbogserare är inte troligt eftersom bolaget endast hade motorbogserbåtar. I Sjöfartsinspektionens akt för **Björn** står skrivit: "den 1 augusti 1955 har motorfartyget **Björn** med en motorstyrka på 200 ehk slutbesiktigats och med Motorbogserbåtarna AB som ägare."

Bolagets båtar hade alla namn som började på A och därför omdöptes **Björn** till **Arvid**, vilket förmodligen skedde vid leveransen efter ombyggnaden till motorbogserare. Det fanns dock fortfarande en efterfrågan på bogsering av soppråmar från t ex varv och fartyg. Denna trafik kunde inte bilarna ta över förrän containern helt slagit igenom. Sopkeppningarna sköttes av de mindre bogserbolagen i Göteborg, som Motorbogserbåtarna AB, Bogser AB Sven och Bogserings AB Stormking. Sistnämnda bolag inköpte Motorbogserbåtarnas hela rörelse med bla bogserbåtar och pråmar den 18 januari 1966.

Arvid fick nu namnet **Stormflood** hos Stormking. Inregistrerades i skeppsregistret den 20 mars 1967 med reg.nr 10815 och signalen SHAK. Arbetsuppgifterna blev nu hamnbogsering som vid denna



Efter försäljning och motorisering fick **Björn** namnet **Arvid**. Här fotograferad av Krister Bång på samma plats som fotot överst på sidan 40 den 7 april 1965.

tidpunkt fortfarande var betydande. De tre storvarven var i full verksamhet och gav god sysselsättning åt hamnens mindre bogserbåtar.

Eftersom Stormkingbolaget ägdes av Röda Bolaget, gick detta genom fusion upp i Röda Bolaget 1975, som i sin tur genom fusion gick upp i moderbolaget Broströms Rederi AB 1977. På hösten 1984 överfördes **Stormflood** till Scandinavian Towage & Salvage AB (Scan Tugs) vilket var hälften ägt av Röda Bolaget och Johnson Line. Stormkings bogserbåtar fick behålla sina sitt gamla skorstensmärke trots alla överlåtelser. Den nya ägarkonstellationen blev dock inte långvarig. Redan i december 1985 sålde Johnson sin 50 % andel till Röda Bolaget.

Såld till ostkusten

Bogseringsuppdragen minskade i snabb takt i Göteborgs hamn på 1980-talet. En av anledningarna var att storvarven inte längre fanns kvar, där mycket arbete för de små hamnbogserarna fanns. **Stormflood** blev överflödigt och fann 1986 sin köpare i Bengt Almkvist med firma Sankt Anna Sjötransport i Missjö, Sankt Anna, till ett pris av 225 000 kronor. Vid besiktningen av **Stormflood** inför köpet, var ett antal elever från det internationella sjöfartsuniversitetet i Malmö med för att se hur en inspektion utfördes. Sjöfartsinspektören var mycket noggrann och efter att ha vägt ankaret, så visade det sig att det var ett par kilo för lätt. Säljaren hade inget annat val än att skaffa fram ett nytt! Besiktningen för övrigt



Stormflood var namnet hos Bogserings AB Stormking. Här i arbete vid Röda Bolagets gamla hamn vid Kusten 1974. Foto Bertil Söderberg.

– Namnet fick den dels av att det är en stjärnbild, en av tvillingstjärnorna. Vi hade också en båt **Pollux**, den andra stjärnan. Stjärnnamnen kommer från företagsnamnet. Sankt Anna Rederi = **S:t Anna Rederi** = **StAR**. Castor är också latinska släktnamnet för bäver. Ett flitigt djur som sysslar med vedhantering, precis som **Castor** gjorde hos oss.

Nya arbetsuppgifter för **Castor** blev dragande av mudderverk med tillhörande pråmar och även bistå entreprenörer vid



Så här ser gamla Björn ut efter 80 år som arbetsbåt. Det var mycket bra och stryktåliga båtar som byggdes på Lundby Mek Verkstad. Foto i Gryts skärgård av Bengt Almqvist.



Castor med pråmen TP-117 fullastad med massaved vid en brygga i skärgården. Foto Bengt Almkvist.

Båtens historia före hon blev **Stormflood** kände inte Bengt Almkvist till, men att den troligen hetat **Björn** kunde man gissa. För ombord i ett skrymsle hittades en vimpel med namnet **Björn**, vilket namn även en son i familjen heter.

Styrelseprotokoll från Renhållningsverket, Göteborg.
Göteborgs Stadsfullmäktiges Handlingar.
Sjöfartsinspektionen, Göteborg.
Muntliga uppgifter från förra renhållningsarbetaren
Evald Ahl samt båtologen Alvar Österberg.
Riksarkivet och Sjöfartsinspektionen genom Bernt
Fogelberg.
Sjöfartsmuseet, Göteborg. ■

(fortsättning följer)

Hedrad båtolog

Curt Ohlsson tilldelas Kungl. Örlogsmannasällskapets silvermedalj för att under nära 40 år samlat materiel för dokumentation av våra örlogsfartyg. Härigenom har han skapat underlag för och aktivt medverkat vid framställningen av marinhistoriska verk såsom

Han har även på ett annat sätt verksamt bidragit till förvaltandet av vårt marina arv. Det är främst genom hans insatser som Göteborgs Maritima Centrum kunnat berikas



Herman Fältström



Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson

Registerkompletteringar

401 **Mudir** blev svensk 1885 men fick behålla sitt första namn ända till 1899.

416 **Albert** på 73 brt blev pråm 1915 men fick då nya namnet **Atlas** (?). Reg-nr 5695 blev inregistrerad redan 1914 som m/s **Löfholmsvarvet** på 177 brt, omdöpt 1916 till **Robur**, blev pråm (igen) 1920. År 1929 blev hon ms **Simson IX**, 1942 pråm igen, 1943 såld till Nya Murbruksfabriken, 1945 anmäld omdöpt till **Murbruket 18** och samma år anmäld förstörd.

429 **Hiram** hette först **Katarina Josefina**.

440 **Blekinge** ex **Småland** ex **Arcona** hette allra först **Dalerne** (Akers mek Verksted nybygge 45!)

Olle Renck

Båtarna från Lundby

Från Claes Sandberg, ägare till Lundby - bogseraren **Jarl**, har vi fått veta att Lundbybygget **Sandra** (6444) hamnat under en grävmaskin och på några dagar förvandlats till skrot på kajen vid Gasverket i Stockholm. Där hade hon legat några år när någon optimist hade tänkt byta botten på henne, men det slutade med skrotning i november 2001.

Sandra var byggd på Lundby 1912 som **Gösta** för Gustaf E. Reuter i Göteborg.

Redaktionen



Bogserbåten **Sandra** skrotas på Gasverkskajen i Stockholm. Foto Claes Sandberg den 13 november 2001.

Manne mest känd som Myran

I LP 2001:4 frågar Klas Andersson om någon känner till hans nyligen inköpta båt **Manne**. Han uppger vidare att hon är

byggd 1917 i Thorskog, och det är alldeles riktigt. Under namnet **St. Markus** levererades nybygget till Wilson & Co i Göteborg. Wilson & Co var ett av dåtidens stora företag i Göteborg,

med rederirörelse och kolaffär samt kommissionär för den engelska Wilson Line.

Fartygens namn började med **St.** och således fick den nybyggda bogserbåten följaktligen heta **St. Markus**. Bogserbåten kom nu att användas inom kolrörelsen med hantering av pråmar i hamnen och givetvis assistans av bolagets egna lastångare. Det blev dock inte så länge för både kolrörelsen och rederiet avvecklades 1918 och **St. Markus** såldes. Nytt namn blev **Oscar V** hos AB Göteborgs Pråm- och Bogseringsaffär. Därefter fick hon namnet **Myran** ägd av Pråmföreningen Myran up a. i Göteborg. År 1963 var det slutbogserat för den gamla ångdrivna **Myran** som såldes till en privatperson i Göteborg.

Som så många andra uttjänta båtar hamnade även **Myran** vid Gullbergskajen. Så småningom byggdes hon om till motordrift och visade upp sig i hamnen, dock utan namnet **Manne** påmålats. År 1978, då hon infördes i skeppsregistret som SGMX KM nr 12323, stod Kjell Brattfors som ägare.

Senare hamnade hon uppe i Väner.

Bertil Söderberg



Klas Anderssons **Manne** som **Myran** vid Pråmföreningen Myrans hamn på Ringön 1960. Foto Bo Malmbrink.

Dansk bogserbåt

Bifogar ett foto på den danska bogserbåten **Activ 2** som jag fotograferade under dansk flagg i Troense den 5 juli 2001. Övermålat i aktern stod Stockholm som hemort. Jag kunde dock inte läsa båtens svenska namn som också det var övermålat. Finns det någon bland Läns-pumpens läsare som kan hjälpa mig med identifieringen?

Jan-Crister Hall

Activ 2 av Svendborg hörde tidigare hemma i Stockholm. Under vilket namn?



Fiskebåt identifierad

Den i förra numret omfrågade **Carina** har identifierats av flera personer bl a Nils Alexandersson på Bohus-Björkö. Hennes historia följer här.

Hon byggdes 1942 på Hällevikstrands Varv med namnet **Betty** för bröderna Ernst, Karl-Henry, Rolf och Bernt Bennis i Gravarne med distriktsnummer LL 545. I november 1957 tog fyra fiskare från Bohus-Björkö över. Det var Rune Andersson, Stig Kristerberg och Bert Eriksson som enade sig om namnet **Strömsund** (GG 307). I januari 1960 såldes hon till Hönö där bröderna Per, Valde och Tore Johansson fiskade med henne som **Carina II** (GG 530). I januari 1964 kom hon till Musön utanför Fjällbacka som SD 530 **Carina II** för Rune och Evald Andersson. I maj 1967 återvände hon till Bohus-Björkö som GG 531 **Carina II** för Helge Lidebo. År 1971 avfördes hon som fiskefartyg och såldes 1975 till Anna och Birger Ekberg i Kalmar med Handelsbolaget Charlotta. Fartygets namn ändrades nu till **Charlotta av Kalmar** och hon användes till sportfiske-turer. I maj 1982 såldes hon till Torbjörn Magnusson i Lidköping men såldes redan månaden efter till Fred-Åke Danielsson, Göran Persson och Klas Lindgren i Halmstad som döpte om båten till **Pong**. Våren 1996 ändrades namnet till **Hälleviksstrand** och hänger ännu med i registren, numera ägd av Anders Persson i Halmstad.

Redaktionen

Vem vet om Ella?

Skövde är som bekant inte känd som sjöfartsstad. Men det har funnits ett fartyg som varit registrerat där; **Ella** av Skövde, en tremastad skonare. Det var Gullhögen cement som beställde henne. Är det någon som kan **Ellas** historia?

Kurt Karlsson

Foto till salu

Svenska och danska fartygs-foton till salu.

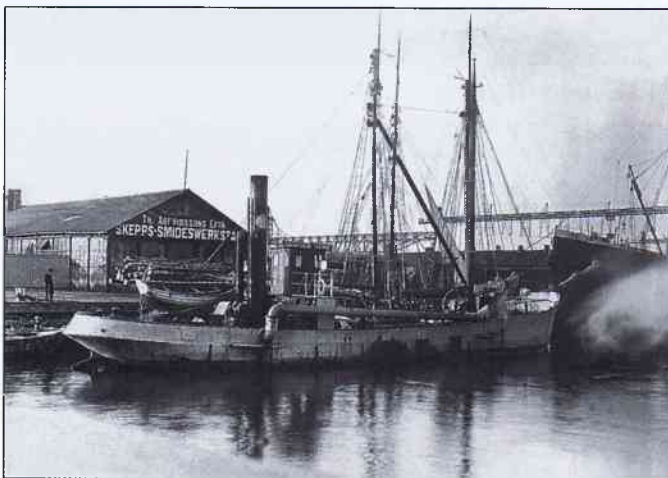
Kontakta

Jan-Crister Hall
Gryningsvägen 5
231 55 Trelleborg

Okänd sandsugare

För en tid sedan fick jag ett gammalt fotoalbum av Eva Lundin med bl a denna, för mig, okända sandsugare samt dito hamn. På husgaveln står "Th. Arfvidssons Eftr: SKEPPS - SMIDESWERK-STAD". Detta är ju en ledtråd för platsens identitet, men vem vet namnet på sandsugaren? Bilderna i fotoalbumet kan dateras till tiden kring första världskriget och albumet innehöll för en båtolog många intressanta foton som te x: Transatlantics ångare **Sommen** och jagaren **Wrangel** under kolning och en maskinrumsbild! (se sidan 26), för att nu nämna några.

Bilden på sandsugaren är

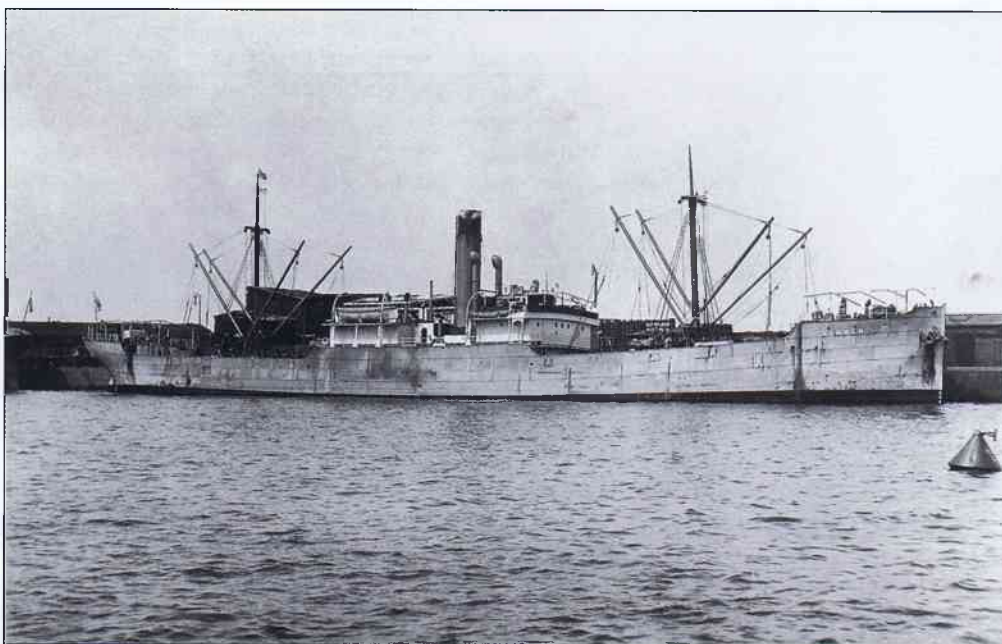


Är det någon som kan berätta om denna okända sandsugare och även tala om var hon ligger?

lite rörig på grund av att två skutor ligger innanför. Det ser ut som sandsugaren har ett bog-

spröt, men det tillhör närmast liggande skuta.

Bertil Söderberg



Transaren **Sommen** tillhörde bolaget åren 1916–1920.

Vilken skuta?

Här är ett foto av en skuta som ligger vid Hovenäsbaden, Fotot är en förstoring från ett vykort. Det var avsänt i juli 1946.

Vilken är skutan och vilken är hennes historia?

Jan Ericsson

**Stoppdag till nästa
Horisonten Runt
är den 10 maj**

Nya frågor

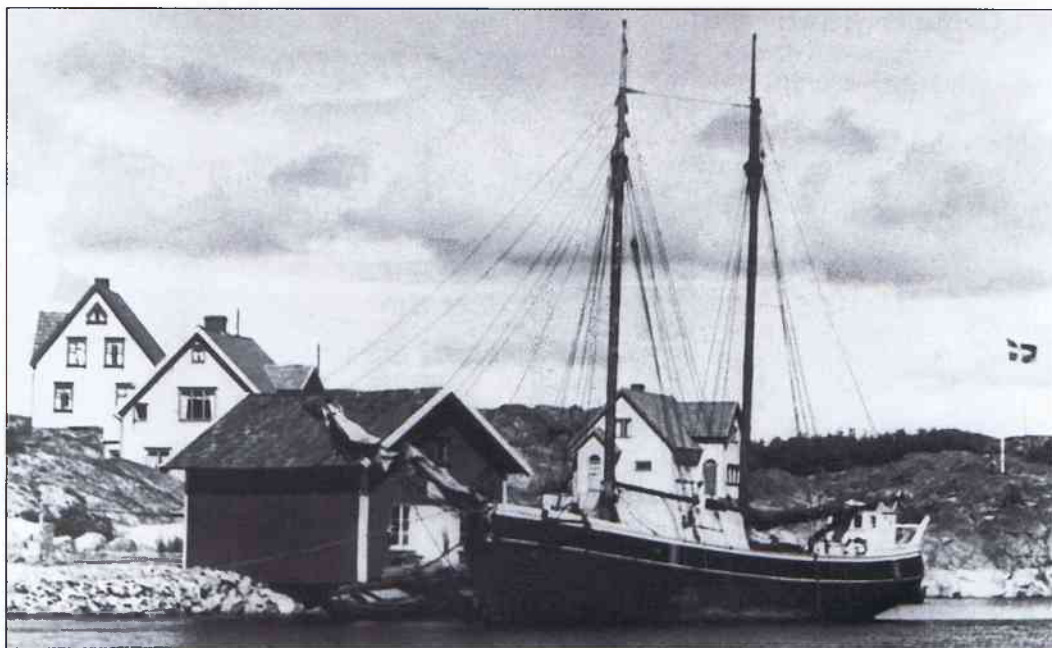
Kan någon av Länspumpens läsare berätta något om skeppsbyggeriet i Eckerna vid Göta Älv eller hänvisa till eventuell dokumentation om denna verksamhet? Är speciellt intresserad av skeppsbyggmästaren A. Ahlberg och av honom byggda fartyg.

Min andra fråga är om någon känner till det sk 'Trotmanankaret' och dess historia? Det var ett stort stockankare med led i kronan och två vinkelställda flyn på varje arm. Vid ankering vilade ena armen och dess flyn mot läggen när motstående arm/flyn fått håll i botten. Har endast sett två sådana ankare. Det ena finns i Gatenhielska reservatet i Göteborg och det andra i Norge. 'Trotmanankaret' torde ha varit i bruk i mitten eller senare delen av 1800-talet.

Bernt Säfström

Ett hundraårsminne

Det något gulnade fotot är taget av fotograf Axel Sjöberg & Co i Karlsborg och visar den holländska koffen **Goede Verwachting**, som med assistans av bogserångaren **August** anlände till Karlsborg i augusti månad 1902. De båda fartygen hade avgått från Göteborg den 5 augusti. Ombord på koffen medfördes en telefonkabel som Telegrafverket lät lägga ner i Vättern mellan Karlsborg och vadstenalandet. Kabelns längd var omkring 20 kilometer och kostnaden nedlagd omkring 54000 kronor. Den var levererad av den tyska firman Felten & Guillaume Carlswerk i Mülheim am Rhein. Arbetet utför-



En okänd skonare i Hovenäset under kriget. Foto från vykort tillhörigt Jan Ericsson.



En okänd f.d svensk fiskebåt fotograferad av Matti Pietikäinen den 6 augusti 2000.

Okänd trålare

Finns det någon som känner igen denna ex-svenska trålare som jag fotograferade i Pärnu, Estland den 6 augusti 2000?

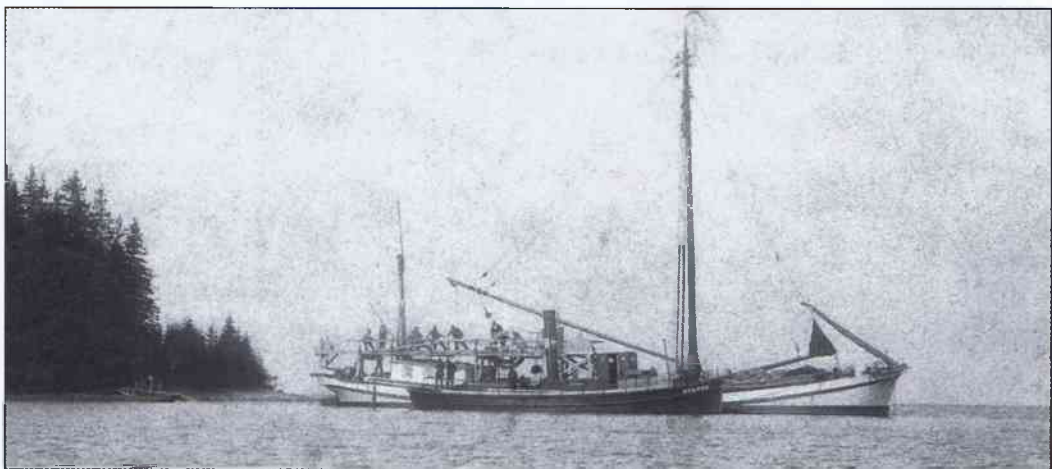
Matti Pietikäinen

Thunbolagets Kisa

Tack för en mycket bra tidning. Den ger mycket läsglädje och bra info. Under tiden man läser om andras äventyr/undringar kommer egna frågor fram. För egen del, och mina bröders, har jag en fråga som kanske någon läsare känner till svaret på:

Förlisning m/s **Kisa**, Thunbolaget, vet någon var och vad som hände?

Jan Ericsson



Koffen **Goede Verwachting** och bogserångaren **August** vid Karlsborg i augusti 1902.

des av holländska arbetare, som hade följt med koffen under resan.

Goede Verwachting var på

136 bruttoton och 111 nettoton och var byggd 1896 i Lekkerkerk i Holland. Ägare var Binnenlandsche Scheepv. Maats i

Zwolle i Holland. Fartyget finns kvar ännu i 1912/13 års Lloyd's med samma ägare och hemort.

Bernt Åhlund



Tullingetraden

– Historien om en gammal farled

Martin Rosén

Rikt illustrerad, 101 sidor, inbunden.

Förlag: Vårby-Fittja Hembygdsförening.

ISSN 1101-7309

Pris: 250 kronor (säljes bl a via Läns-pumpen).

Under mitten av 1700-talet växte behovet av en inre farled från Stockholm till Tullinge fram, som ett resultat av att kung Adolf Fredrik lät anlägga Tumba pappersbruk för att producera ett speciellt lumppapper för sedeltryckning – och därmed försvåra förfälskningen. Vi denna tid var sjöfarten det enda transportsätt som var rationellt, även om det, som i detta fall, innebar att en kanal fick anläggas. Leden går från Mälaren via en trång passage vid Fittja i riktning söderut mot Tullinge. I närheten ligger Tumba och dess inte helt obekanta pappersbruk. I slutet av juni 1763 avgick den första lasten för Riksbanken med lump från Stockholm till Tullinge. Epoken inleddes med reguljär fraktfart av lump och sedelpapper mellan Tumba bruk och Stockholm och på 1890-talet inköptes Hamra gård av AB Separator, där ett gjuteri anlades. Till denna industri krävdes tunga transporter av tackjärn och bränsle, vilket innebar att en betydligt bättre sjöväg måste anläggas och man satte därför igång att fördjupa och utvidga de mycket smala passagerna längs kanalen till Tullinge. Farleden är en av ca 80-talet konstgjorda vattenleder som dragits fram i Sverige och kanske också den kortaste. Den trafikerades i närmare 200 år, även om den efter andra världskriget successivt minskade i betydelse som ett led av den tillväxande bilismen. Fram till in på 1960-talet gick fartyg tungt lastade in till Hamra i Tullinge från svenska och europeiska hamnar. Tullingeleden trafikerades också av passagerarångaren *Sjöfröken* och pråmsläp som försåg Stockholm med sand.

Boken är mycket lättillgänglig och underhållande och författaren tar oss med på en färd i tid rum där återgivandet är både levande och medryckande. De rika illustrationerna utgörs till stor del av många äldre bilder vilka är mycket fint återgivna och berikar läsningen på ett trevligt sätt, samt ger oss en god inblick i den miljö som rådde. Det är en klart mycket intressant bok som varmt rekommenderas.

Lennart Bornmalm

Kinda kanal

– vattenväg och insjövägar

Text: Willy Swahn Foto: Brita Nordholm

Rikt illustrerad, 144 sidor, inbunden.

Förlag: Gullers Förlag, Örebro 2001.

ISBN 91-88238-33-4

Pris: 350 kronor (säljes bl a via Läns-pumpen).

Kinda kanal är ännu en bok som presenterades under förra året om Sveriges inre vattenvägar. Under 1700- och 1800-talet, innan järn- och landsvägarnas tidevarv, hade båtleder och kanaler en stor betydelse för befolkningens kommunikationsmöjligheter. En av dessa var Kinda kanal, vattenled i södra Östergötland, som öppnades 1810 och byggdes om 1871. Denna vattenväg fick snabbt växande betydelse för såväl resande som transporter och i Linköpings hamn och vid de många ångbåtsbryggorna i Kindabygden var det liv och rörelse. Tyvärr kom det att bli en kort blomstringsperiod med vita ångbåtar och hårt slitande bogserbåtar med timmerflottor och tungt lastade pråmar med virkeslast.

Författarna tar oss med på en både trevlig och intressant resa i tid och rum längs Kinda kanal. Brita Nordholms bilder är synnerligen vackra vilka både levandegör och förhöjer upplevelsen av det vackra landskapet längs kanalen. Blandningen mellan hennes egna och gamla fotografier är också smakfull. Boken innehåller många minnen från livet utmed kanalen, profilerna, pråmskepparna, slussvakterna och de många båtarna.

Kort sagt är boken både en fröjd för ögat och ett nöje att läsa. Rekommenderas varmt.

Lennart Bornmalm

Bohuslän i Svartvitt

– fotografier och berättelser från det gångna seklet

Bertil Quirin

Rikt illustrerad, 325 sidor, inbunden.

Förlag: Bertil Quirin Förlag, Kärna.

ISBN 91-972714-1-1

Pris: 560 kronor (vid köp via Läns-pumpen).

För tio år sedan gav Bertil Quirin ut boken *Fiskare*, vilken var något utöver det vanliga både till innehåll och främst beträffande bildkvalitet och presentation.

Lagom till jul förra året presenterades bokverket *Bohuslän i Svartvitt*, där Quirin återigen visade prov på sin goda talang att låta mycket fina bilder tala direkt till läsaren på ett smakfullt sätt varvat med lagom mycket text.

Den historiska resan genom det Bohuslänska landskapet från Hönö i söder till Strömstad i norr under det närmast gångna

seklet blir både mycket givande och spännande. Quirin låter bland annat läsaren jämföra nytagna bilder från exakt samma platser där tidigare bilder tagits och på det viset får han oss att resa, inte enbart i rummet utan minst lika mycket i tiden. Övervägande delen av texten är baserad på samtal med människor vilka i såväl yrken som vardag har ett nära förhållande till Bohuslän.

Boken är ett mästerverk där läsaren ständigt upptäcker något nytt i såväl text som bild. Rekommenderas varmt!

Lennart Bornmalm

Sågverksfolket – Alnöbygd i utveckling

Sågverksfolkets Förlagskommitté, Sundsvall 2001.

Pris 300 kronor plus porto.

Boken kan beställas genom Lars Pettersson, Råbbmogatan 26, 865 32 Alnö.

Detta är den andra boken om sågverks-epoken på Alnö, med sina 19 ångsågverk. Den första delen utkom 1995. Den nu utgivna del 2 är, liksom den första delen, i första hand en historik över en gången sågverksepok. Vad som skiljer böckerna åt är att i del 2 behandlas den lokala sjöfarten med flera intressanta kapitel på sidorna 77 – 112, med ett 40-tal foton, av bokens 305 sidor. Det är ju oftast så att på det lokala planet så kan man lättare få fram uppgifter än vad som står att finna i de stora arkiven. Här har författarna till *Sågverksfolket* gjort ett enastående arbete med sitt idoga insamlade av material till denna och den tidigare boken.

I sjöfartsartiklarna behandlas bl a epoken hjulångare, passagerartrafiken i regionen med händelser och historier, byggnadsvarven och båtarna, färjetrafiken fram till 1950-talet, kustflottningen, kända barkskepp m m.

Passagerarbåtarnas historik finns med och även foton på båtarna. Historier berättas från passagerarbåtarnas tid. Vad sägs om texten här:

En dag var det så svår tjocka i sundet att s/s *Timrå* måste ligga still vid kaj. En fru invände att det var klar himmel.

”Ja, men den vägen skall vi inte gå”, svarade kapten Fogelqvist.

Ett litet varv, Oscar Nilsson & Söner efter 1935 Stenviks Mekaniska Verkstad, byggde båtar, mest för de lokala sågverkens behov. Byggnadslistan visar på 14 bogserbåtar, fyra ång- och tio motordrivna.

För den som är intresserad av hembygds- och industrihistoria är boken trevlig med ett stort antal foton visande människornas levnadsvillkor i arbete och på fritid under sågverksepoken.

Bertil Söderberg

Fiskebåtsboken utgiven

Lördagen den 2 mars var det fest på Bohusläns Museum i Uddevalla. Då släpptes den efterlängtrade boken om Fiskebåtarna.

Dagen började redan klockan 11 då det var pressvisning. Tidningar, TV och radio var där och gjorde intervjuer. Sedan var det lunch för ett femtiotal särskilt inbjudna personer.

Invigningen av boken skulle ske klockan 13 på 'hyllan' i museet. Museichefen Hans Manneby fick nästan en glädjehock när han såg hur stort intresset var. Han hade aldrig sett så många intresserade tidigare samlade samtidigt. Uppskattningsvis 400 personer hade bänkat sig och museets vaktmästare försökt förgäves skaffa fram stolar till alla. Efter välkomsttal av Hans Manneby överlämnade han ordet till landshövding Göte Bernhardsson som 'sjösatte' boken.

Efter anföranden av två av gruppens medlemmar, Nils Nilsson och Lars Wallin, överlämnade landshövdingen böcker till särskilt förtjänstfulla personer som varit med att granska faktainnehållet i boken eller på annat sätt varit behjälplig vid bokens tillblivelse.

Sedan bröt det organiserade kaoset ut. Boken lämnades ut till alla dem som beställt. Det var långa köer och många ville ha sin bok signerad. Humöret var på topp och gruppen bjöd på ett glas vin eller annan förplägnad till den som ville ha.

Samtidigt med invigningen av boken hade Tuve Karlsson en utställning av modeller av fiskefartyg. Det var många beundrande blickar och kommentarer och Tuve själv berättade om sina modeller.

Sven-Ivar Johansson hade en utställning med akvareller som han målat. Folk stod i kö och ville köpa. Ett mycket uppskattat inslag.

Curt S Ohlsson hade tagit fram foton av fiskebåtar som han tagit genom åren och ställde ut dem. Också där var det många som stod och mindes fornstora dagar.

Vid tretiden samlades man till nya anföranden av Axel Gustafsson från Landskrona och därefter av Lennart Bornmalm och Christine Fredriksen.

Upplagan snart slut

Redan innan boken släppts hade merparten av upplagan sålts. Museichefen Hans Manneby förutspådde bokens livslängd som uppslagsverk som mycket lång. Det finns alltså all anledning att införskaffa boken medan den ännu finns i lager (se faktaruta).



Ungefär 500 personer besökte Bohusläns museum i samband med presentationen av boken *Fiskebåtarna & Varven* – Fartygen lördagen den 2 mars. Foto: Jacky Leissner.



Projektgruppen och förläggare samlade på hyllan på Bohusläns museum.

Från vänster Vidar & Gudrun Blom, Krister Bång, Curt S Ohlsson, Bo & Inga Widfeldt, Bertil Söderberg, Christine Fredriksen, Axel H Gustafsson, Lennart Bornmalm, Lars Wallin, Nils Nilsson och Anette Johansson. Foto: Jacky Leissner, som också ingår i projektgruppen.

Bokens tillkomst

Idén till boken föddes när Lennart Bornmalm skulle doktorera och vill ha hjälp att

fixa till avhandlingen. Vidar Blom var behjälplig och herrarna började tala om att göra en bok om de varv som byggt trä-

fiskebåtar. Sedan fick Lennart ett stipendium och for till USA. Under tiden mönade tanken och vid hemkomsten startade man upp.

År 1997 bildades en förening, Föreningen för dokumentation av Träfiskebåtarna och Varven, till vilken en rad personer med olika specialkunskaper knöts. Efter ett tag stod det klart att varven och fiskebåtarnas öden inte skulle få plats i samma volym. Man beslutade då att först koncentrera sig på fiskebåtarna och därefter fortsätta med varven.

Huvudförfattare till Fiskebåtsboken har varit Vidar Blom, Lennart Bornmalm och Krister Bång. Var en och har lagt ner bortåt 2000 arbetstimmar om året sedan 1997. Dessutom har Tore Olsson i Mörrum bistått med uppgifter från Riksarkivet. Jacky Leissner har varit ansvarig för fotoinsamlingen, även det ett mycket tidskrävande och omfattande arbete. Lars Wallin har skrivit ett kapitel om de fiskebåtar som var inkallade under kriget.

Kommande böcker

Arbetet med nästa bok, Varvens historia, kommer att startas upp under året. Med tanke på den tid det tagit att få fram boken



Landshövding Göte Bernhardsson överlämnar boken *Fiskebåtarna & Varven* till Erling Larsson från Smögen med stort tack för Erlings förtjänstfulla arbete med granskningen av boken. Foto: Jacky Leissner.



Vidar Blom och Krister Bång hade fullt upp med att signera böcker. I bakgrunden syns goda representanter för såväl varvs- som fiskerinäring. Till vänster Pontus och Bror Oscarsson från Hälleviksstrands varv och Olof och Thomas Ahlström från Fiskebäck. Längst till höger ses två av Arne Konradssons söner från Skärhamn. Foto: Jacky Leissner.

om fiskebåtarna vågar vi idag inte säga när denna bok blir klar. Vi kommer dock i Läns pumpen då och då lämna lägesrapporter.

Vi planerar också en bok om de svenska ståltrålarna. Faktainsamling till denna bok kommer att påbörjas under året. Utgivningen ligger flera år fram i tiden och är beroende av tid, kraft och intresse.

Faktaruta

Boken om Fiskebåtarna & Varven – Fartygen kan beställas genom att sätta in 520:- kr på föreningens postgiro-konto 124 55 11 – 9 (Fiskebåtarna).

Boken är på 512 sidor och beskriver omkring 1300 olika träfiskefartygs öden byggda med motor från 1900-talets början.

Boken är illustrerad med ca 700 fotos av fiskebåtar. Den är ett utmärkt uppslagsverk för alla som vill veta något om den svenskbyggda fiskeflottan.

Böcker till salu

Lagom till jul 2001 kom det ut tre mycket intressanta och välgjorda böcker i ämnet sjöfart. Länspumpen har varit i kontakt med författarna och kan därför utbjuda dessa böcker till en mycket bredare publik.

Bohuslän i Svartvitt

Fotografen Bertil Quirin har sammanställt fotografier från det bohuslänska landskapet under det gångna seklet. Boken är ett mästerverk där läsaren ständigt upptäcker något nytt i såväl text som bild. Bertil har hållit på med denna bok mycket länge och är av samma kvalitet som boken Fiskare som kom ut för 10 år sedan. **Länspumpspris 560:- kr.** Bokhandeln tar ca 800 kr om den finns.

Kinda Kanal

Willy Swahn och Brita Nordholm har här producerat en mycket tilltalande skrift om denna kanal som börjar i Linköping. Suveräna bilder från nutid varvas med historiska bilder från en svunnen tid. Mycket historiskt material. **Länspumpspris 350:- kr.**

Tullingetraden

Martin Rosén ger oss en fyllig bild över en bortglömd transportled nära huvudstaden. Leden trafikerades av många skutor, inte minst från Vättern. En mycket intressant bok för den kulturtörstande.

Länspumpspris 250:- kr.

Vi säljer också sedan tidigare följande böcker:

Pansarskepp	Länspumpspris 450:- kr
Fyrskepp	Länspumpspris 400:- kr
Isbrytare	Länspumpspris 250:- kr
Minsvepare	Länspumpspris 250:- kr
Vasaorden	Länspumpspris 200:- kr.

Beställning görs genom att sätta in pengar på tidningens postgirokonto **81 57 68-7**.

Glöm inte att ange vilka böcker som beställs samt **vart böckerna skall skickas**.

Alla priser är inklusive frakt inom Sverige. För leverans till utlandet tillkommer 60:- kr per bok.

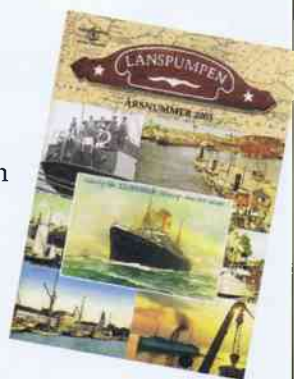
Välkommen till en avkopplande stund.



Länspumpens Årsnummer 2001

Årsnumret är en hyllning till bortgångne klubbmedlemmen Robin Holmstedt, som var en samlare av nautiska vykort. Han stora vykortssamling inköptes av Länspumpen och före jul förra året gav vi ut ett 32-sidigt årsnummer med drygt 100 utvalda vykort ur hans stora samling.

Årsnumret kostar 65 kronor inklusive portot. Sätt in beloppet på postgiro: 81 57 68 – 7 Tidningen Länspumpen, så sänder vi omgående årsnumret.



SVENSK ILLUSTRERAD SKEPPSLISTA 2002

Innehåller bl a svenska handelsfartyg över 149 bruttoton
Svenska hel- eller delägda fartyg under utländsk flagg
Svenska fiskefartyg över 90 bruttoton • Sveriges Segelfartygsförenings medlemsfartyg
Signalbokstäver till fartyg • Adresser till rederier • Ca. 700 svartvita bilder

Sätt in 275:- (inkluderande portot) på postgiro 439 50 28 – 6
Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg, så sänder vi Dig skeppslistan 2002.
Du kan även köpa den i klubblokalen Nakterhuset portofritt.
Utkommer i slutet av april.