



LÄNSPUMPEN



Medlemstidning för Västra Kretsen av Klubb Maritim  
Förening för fartygshistorisk forskning

Utkommer med fyra nummer per år.

Årgång 30. Nummer 116 från starten. ISSN 0281-4242.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Krister Bång 031 - 26 38 38

Övriga i redaktionen:

Lennart Bornmalm 031 - 25 77 42

Jan Johansson 031 -12 26 14

Bertil Söderberg 031 - 45 91 98

E-post: bertil.soderberg@telia.com

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

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

Tryck Litorapid Media, Göteborg.

Omslagsbilden:

Norwegian Dream på ingående till Köpenhamn tätt följd av Costa Marina den 2 juni 2002. Foto: Anders Ryberg.

## Redaktionellt

I dagarna har Länspumpen fyllt 30 år. En ansenlig tidsrymd som inrymt mycket arbete och mycken glädje. Utvecklingen från ett litet spritduplicerat blad till dagens tryck i helfärg är bara ett uttryck för hur fort förändringen i världen gått. Idag skulle knappast någon nöja sig med ett spritduplicerat blad? Det blir därför allt svårare att starta nya tidningar, typ Länspumpen. Det är därför vi så ömt vårdar denna planta.

Men det är inte så mycket det man gjort, utan det som kommer att göras som räknas. Uppenbarligen har läsekretsen stora förväntningar ty både artiklar och nya prenumeranter fortsätter att strömma till. Om någon månad kommer inbetalningskortet för nästa år. Priset är det samma som under många år, 180 kr för personer boende i Sverige. Men skriv ut av-sändare på postgirotalongen! Varje år är det ett femtiotal som betalar utan att vi kan spåra avsändaren och det tycker vi är tråkigt.

Välkommen till 30 nya år med Länspumpen! Vem som då har tagit över utgivandet får framtiden utvisa.

Redaktörerna

## Innehåll

3	Kryssningssommar i Köpenhamn .....	Anders Rydberg
11	Gamla bilder .....	Bertil Söderberg
12	Länspumpen 30 år .....	redaktionen
14	Båtolog vid Kielkanalen .....	Lennart Pettersson
18	Dalbergså .....	Krister Bång
27	Böcker på frivakten .....	Lennart Bornmalm
28	1900-talets historiska skepp .....	Gösta Bågenholm
38	Ett fatygshaveri 1930 .....	Olle Gustafsson
40	Fartyg, färjor och fruntimmer .....	Krister Bång
44	Till flydda tider ... ..	Bertil Palm
48	Horisonten Runt .....	red Jan Johansson

## Nästa nummer

**utkommer i mitten av december.**

**Sista manusdag är den 1 november 2002**

## Svensk Illustrerad Skeppslista – enkät

Den svenska illustrerade skeppslistan har kommit ut årligen sedan 1979. Utformningen av listan har i stort sett varit densamma med det behändiga pocketformatet. Roster har höjts för en förändring och därför *inbjuds Du att komma med synpunkter på hur Du vill att listan skall se ut i framtiden.*

Jag skall fram till i mars nästa år arbeta hos Svensk Sjöfarts Tidning som ger ut skeppslistan. En av mina arbetsuppgifter är att komma med förslag till eventuell ny utformning. Frågor som vilket innehåll skeppslistan skall ha, format och pris är viktiga i sammanhanget, men naturligtvis även andra synpunkter. Välkommen med Dina synpunkter skriftligt till Krister Bång, Box 421, 401 26 Göteborg eller per E-post till [krister@shipgaz.com](mailto:krister@shipgaz.com)

Du kan fortfarande köpa Svensk Illustrerad Skeppslista 2002 för 205:- kr genom att sätta in beloppet på Klubb Maritim Västra Kretsens postgiro 439 50 28-6.

Krister Bång



*Klassiska linjer på Albatros som lämnar Köpenhamn med destination Rostock.*

## Kryssningssommaren 2002 i Köpenhamn

*Bilder och text av Anders Rydberg*

Uppmuntrad av det fina resultatet under sommaren 2001 då det gällde att fotografera kryssningsbåtar i Köpenhamn beslöt jag mig för att även sommaren 2002 ägna mig åt samma typ av aktiviteter. Dessa innebar att hänga på Langelinie dagarna i ända, dricka öl i väntan på att skeppen skulle komma eller avgå, sitta längst ute på piren där de bästa fotovinklarna kunde skapas och samtala med diverse båtologer som också var ute i samma suspekta ärende. Redogörelsen för sommaren 2001 finns att läsa i Läns-pumpen 2001:4 under rubriken "Köpenhamn – kanonbra kryssningsmetropol".

För att kunna passa ankomst- och avgångstider hade jag skaffat listan Krydstogtskibe 2002 från hamnförvaltningen som numera lystrar till namnet Copenhagen Malmö Port. Av listan framgick att årets första besök var den helt nybyggda **Finnmarken** som var på uppvisningstur den 16 april innan hon skulle sättas in på Hurtigruten längs norska kusten. Årets sista besök skulle **Costa Romantica** göra den 16 september. Hon var också det fartyg

som hade flest aviserade besök eftersom hon skulle komma till Köpenhamn sju-tion gånger under tiden från slutet av maj till mitten av september, dvs en gång i veckan. Näst flest besök, tolv stycken, skulle **Flamenco** göra, och sedan följde **Noordam** med tio, **Costa Marina** och **Norwegian Dream** med vardera nio samt **Marco Polo** med åtta ankomster.

Alla de uppräknade "mångbesökarna" var i Köpenhamn också under sommaren 2001 och finns avbildade i den ovan nämnda redogörelsen. Andra fartyg som fanns på foto i artikeln och som även de besökte den danska huvudstaden såväl under 2001 som 2002 är **Saga Rose** (fem besök 2002), **Europa** (tre besök) och **Sea Cloud II** (två visiter).

Sammanlagt väntades kryssningsbåtar komma till Köpenhamn 175 gånger under sommaren 2002 och antalet väntade skepp var 53. Varje fartyg skulle alltså i genomsnitt göra drygt tre besök men många, över hälften, gjorde bara ett eller två.

Langelinie är den kaj där de flesta kryssningsfartygen som besöker Köpen-

hamn lägger till. Det är en spikrak kaj där tre stora eller fyra medelstora kryssningsbåtar får plats, fickparkerade efter varandra.

För min del började fotograferingen den 17 maj 2002 med **Albatros**. Hon var som sagt inte årets första kryssningsbåt men hon var den första som jag hade tillfälle att ta bilder av.

**Albatros** är en riktigt gammal och fin dam. Hon levererades redan för 45 år sedan, alltså 1957. Som ny hette hon **Sylvania**. Hennes vagga stod i Skottland, hos det kända varvet John Brown & Co i Clydebank. **Sylvania** var den sista av fyra systerfartyg som byggdes där för anrika Cunard Steamship. De tre föregångarna var **Saxonia**, klar 1954, **Ivernia** från 1955 och **Carrinthia**, anno 1956. De fyra systrarna var avsedda för Cunards linjer över Nordatlanten, dels till Canada och dels till Förenta Staterna. John Browns skeppsvarv var på den här tiden "hovleverantör" av passagerarbåtar till Cunard Line. Sålunda hade varvet bland annat byggt de båda mastodonterna **Queen Mary** och **Queen Eliza-**

beth under 1930-talet och skulle senare komma att leverera också **Queen Elizabeth 2**.

**Sylvania** heter efter flera namnbyten numera alltså **Albatros**. Hon mäter 24 803 bruttoton och kan ta drygt 900 passagerare. I hennes fall är de flesta av dem tyskar eftersom hon seglar för en tysk researrangör. Målgruppen är framför allt äldre människor i medelklassen. Att **Albatros** är ett gammalt skepp kan man lätt se. Hennes förstäv är ganska måttligt fallande, och akterstaven är i profil utfallande. Hela skrovet är nitat, något som märktes då hon strök tätt förbi piren där jag stod och fotograferade. Också på ett annat sätt är hon gammaldags. Hon drivs nämligen av ett ångturbinmaskineri.

I förstäven på **Albatros** sitter numera en bogpropeller som tryckte ut henne från kajen men i aktern fick en bogserbåt hjälpa till då hon skulle lämna hamnen. Det var imponerande att se hur hon långsamt sköt fart och lämnade Köpenhamn med lätt slagsida åt styrbord. I jämförelse med dagens hotelliknande kryssningsbåtar ser hon närmast antik ut, och med fyrtiofem år på nacken är nog hennes dagar snart räknade.

Den 22 maj låg samtidigt två toppmoderna kryssningsfartyg vid Langelinie. De lämnade hamnen med en timmas mellanrum. Först avseglade **Asuka**. Hon är något större än **Albatros** och har ett brutto på 28 717 ton men tar trots det betydligt färre passagerare. Ungefär 600 resenärer får plats i hennes hytter men de har å andra sidan högt ställda krav på utrymmen och standard. **Asuka** byggdes på japanska Mitsubishi Heavy Industries och sattes i fart 1991. Hon ägs av världens största rederi, Nippon Yusen Kaisha som hör hemma i Japan. Kryssningsverksamhet är bara en liten del av bolagets affärsidé. Däremot äger man många containerbåtar, kylbåtar, tankers och bulkfartyg. **Asuka** är dieseldriven och har två MAN B&W-motorer i maskinrummet. Utseendet är mycket modernt. Det starkt lutande fronten på överbyggnaden börjar efter ett mycket kort fördäck, och skorstenen är placerad långt akterut. Jämför med **Albatros** och bedöm själv vilket skepp som är vackrast! **Asuka** hade kommit från Antwerpen och skulle vidare till St. Petersburg.

Det andra fartyget som låg i Köpenhamn 22 maj var **Aurora** som seglar för P&O Cruises som är en av de stora aktörerna inom kryssningssjöfarten. Med sina 76 152 bruttoton är hon storasyster till **Oriana** som besökte Skandiahallen i Göteborg i juni 1998. De är båda två byggda av Meyer Werft i Tyskland som hade satt prislappen tre miljarder kronor på **Aurora**. Trots detta drabbades hon på jungfruresan 2000 av ett



Tre kryssningsbåtar samtidigt vid kaj; *Flamenco*, *Black Watch* och *Norwegian Dream*.



*Asuka* lämnar Köpenhamn den 22 maj 2002.

allvarligt maskinhaveri och passagerarna tvingades gå i land i Southampton. Under Köpenhamnsbesöket fungerade dock allt som de skulle. Hon har plats för maximalt nästan 2 300 passagerare och de betjänas av en besättning på över 900 personer. Många av hytterna har utsides balkonger. **Aurora** pryds av en gul skorsten, helt utan utsmyckning. När man väl har vant sig vid moderna kryssningsbåtars utseende börjar man kanske så småningom tycka att hon nästan är vacker och om fyrtio år kanske hon betraktas som en riktig skönhet. **Aurora** är snabb; med sitt dieselmaskineri gör hon normalt så mycket som 24 knop, och mer än det vid forcering. **Aurora** seglade vidare mot Stockholm och hon hade tidigare besökt Oslo.

Eftersom den 22 maj var en onsdag och mitt sommarlov ännu inte börjat (jag är lärare) och jag bor och arbetar i Göteborg hade jag bett min danske kompis Brian att ta bilder av **Asuka** och **Aurora**. Det lycka-

des han bra med, framför allt då man tänker på att han aldrig tagit kort på fartyg tidigare.

Fotona blev kanonfina men han berättade efteråt att han hade haft det "meget travlt" (det är danska för mycket stressigt) eftersom fartygen växte till sig så snabbt efter att de lämnat kajen vid Langelinie.

Även den ovan nämnda **Oriana** kom till Köpenhamn under 2002. Hennes enda besök skedde den 12 juni. Med sina 69 153 brt är hon lite mindre än **Aurora** och hon är också fem år äldre, alltså färdigställd 1995. Antalet passagerare maximalt är drygt 1 800. Hon är lika snabb som storasystemen **Aurora** vilket innebär en hastighet av 24 knop.

**Oriana** har tidigare besökt Göteborg. Detta skedde i juni 1998 och eftersom hon är för hög för att kunna segla under Älvsborgsbron fick hon ligga i Skandiahallen. Utseendemässigt påminner **Oriana** och **Aurora** mycket om varandra

trots att det finns åtskilliga skillnader då det gäller detaljer. I likhet med "stora-systemen" kom även **Oriana** närmast från Oslo.

P&O är som ovan nämnts riktigt stora inom kryssningsverksamhet och ytterligare två av deras kryssningbåtar lade under sommaren till i Köpenhamn. Den ena heter **A'Rosa Blu** och är ungefär lika stor som Oriana eller på 69 845 bruttoton. Tidigare seglade hon under namnet **Crown Princess** och med det namnet kom hon till Köpenhamn under 2001. Inför kryssningssäsongen 2002 har hon fräschats upp och byggts om på Lloyd Werft i Tyskland för att bättre passa på den tyska marknaden där hon marknadsförs av Aida Cruises som är ett dotterbolag inom P&O-koncernen. Hon levererades 1990 från Fincantieri i Italien och var ursprungligen beställd av Sitmar Cruises men bolaget övertogs av P&O under fartygets byggnadstid. **A'Rosa Blu** kan ta knappt 1 800 passagerare och är alltså jämförbar även där med **Oriana** men besättningsstyrkan är betydligt mindre vilket förklaras av att **Oriana** framför allt riktar sig mot det riktigt kräsna klientelet. **A'Rosa Blu** är också betydligt långsammare med sina 19,5 knop och hennes maskinstyrka är bara hälften mot **Orianas**. Fem besök under sommaren 2002 i Köpenhamn var inplanerade för **A'Rosa Blus** räkning. Turlistan var upplagd så att Köpenhamn låg mellan Oslo och Warnemünde.

Aida Cruises marknadsför sig under devisen *Lust auf Schiff* och för att förstärka känslan av romantik är hon försedd med en blodröd mun, med en röd ros i, i fören och spridda rosenblad pryder fartygssidan.

Den fjärde P&O-kryssningsbåten var **Arcadia** på 63 524 brt. Vid sjösättningen 1988 på Chantiers de l'Atlantique i Frankrike döptes fartyget till **Sitmar Fairmajesty** eftersom beställaren var Sitmar Cruises. Senare under samma år förvärvades Sitmar av P&O och vid leveransen 1989 hade namnet ändrats till **Star Princess**. **Arcadia**, som hon numera heter, kan ta 1 650 passagerare och gör knappt 20 knop. Namnet **Arcadia** har hon ärvt från en passagerarbåt som levererades 1954 från John Browns varv i Storbritannien, för övrigt samma varv som levererade Svenska Amerika Linjens sista **Kungsholm** 1966. Den "gamla" **Arcadia** var avsedd för reguljär linjef trafik till Australien och mätte strax under 30 000 brt. I likhet med henne har den nuvarande **Arcadia** en helt gul skorsten, vilket är P&O:s traditionella kännetecken. **Arcadia** gjorde bara två visiter i Köpenhamn under sommaren och de skedde på resan mellan Stockholm och Amsterdam.

Den 24 respektive 25 maj kom två fartyg med en sak gemensamt till Köpenhamn: de



*Här Aurora på utgående 22 maj 2002.*



*Oriana fotograferad på väg ut från Köpenhamn 12 juni 2002.*



*A'Rosa Blu med säregen dekor. 21 juli 2002.*



*Arcadia lämnar Langelinie 24 juli 2002.*

hade båda byggts som bil- och passagerarfärjor men senare förvandlats till kryssningsbåtar. Den ena var **Paloma I** av Kingstown som drivs av tyska Hansa Touristik. Leveransen skedde 1980 från Stocznia Szczecinska i Polen och då hette hon (eller han?) **Dimitriy Shostakovitch**. 1985 utfördes en ombyggnad vid Cityvarvet i Göteborg och efter den blev det ett kryssningsfartyg på 10 303 brt och med plats för drygt 500 passagerare av den tidigare färjan. **Paloma I** kom närmast från Kiel och seglade vidare till Visby. Som fotot visar är utseendet mycket kantigt och det gäller såväl överbyggnaden som skorstenen.

Den andra, före detta bilfärjan heter som kryssningsbåt **Ocean Majesty** och det låter ju väldigt pampigt men hon är bara på 10 417 bruttoton. Hon började sina dagar som färjan **Juan March** 1966 och födelseplatsen var varvet Union Naval de Levante i Spanien. Hon byggdes om i Perama, Grekland 1994 och hon är registrerad i Piraeus. Trots att hon är av samma storlek som **Paloma I** kan hon ta betydligt fler passagerare eller ungefär 630 och hon har ett mycket rundare och "mulligare" utseende. Som färja hade hon en "dummy" (falsk skorsten) midskepps och två smala skorstenspipor längre akterut men dessa är numera ersatta av en

riktig, stor skorsten och dummy är borttagen och har fått ge plats åt ett soldäck. **Ocean Majesty** var på väg från Oslo och skulle till St. Petersburg.

I slutet på maj kom lyxkryssaren **Crystal Symphony** på det första av sina tre Köpenhamnsbesök under sommaren. När hon levererades från Kvaerner Masa Yards i Finland 1995 beskrevs hon som ett av de allra lyxigaste kryssningsfartygen i världen. Alla hytterna ligger utsides och långt över hälften är försedda med egen balkong. Hon ägs av japanska Nippon Yusen Kaisha men drivs av amerikanska Crystal Cruises tillsammans med den fem år äldre halv-



*Paloma I från den 24 maj 2002.*



*Ocean Majesty 25 maj 2002.*



*Crystal Symphony* fotograferad den 1 juni 2002.

system **Crystal Harmony**. Trots sina 51 044 bruttoton tar **Crystal Symphony** bara ungefär 1 000 passagerare, som är mycket komfortabelt logerade. De största hytterna är lika stora som en normal fyrarumslägenhet. Detta skepp gör kryssningar "world-wide". Utseendemässigt lägger man märke till de tre däckerna med balkonger à la strandhotell och skorstenen som står mycket långt akteröver. Hon har en starkt lutande förstäv som hon efter avgången riktade mot Helsingfors.

Isamma storleksklass som **Crystal Symphony** ligger **Costa Europa** på 53 872 brt. Trots detta kan hon ta cirka 800 passagerare

mer eller totalt strax under 1 800. **Costa Europa** har en ganska brokig bakgrundshistoria. Hon byggdes vid Jos.L. Meyer i Tyskland och var färdig 1986. Beställare var Home Lines, ett bolag som Svenska Amerika Linien en gång hade intressen i. Som ny hette hon **Homeric** och mätte 42 092 brt. **Homeric** sattes in i kryssningstrafik dels mellan New York och Bermuda, dels i Karibien. Två år efter leveransen såldes hon till Holland America Line och döptes om till **Westerdam**. Ett år senare, alltså 1989, köptes Holland America Line av amerikanska Carnival Corporation. Senare samma år gick **Westerdam** tillbaka till varvet

som byggt henne och där förlängdes hon med nästan 40 meter. Inför det här årets kryssningssäsong i Europa har **Westerdam** döpts om till **Costa Europa** och drivs nu av ett annat av Carnivals dotterbolag, italienska Costa Crociere. Fartyget saknar de ölburksliknande skorstenarna som kommit att bli ett kännetecken för Costas skepp och i stället har hon en traditionell, strömlinjeformad skorsten men givetvis är den målad i rederiets gula färg och prydd med ett enkelt, blått C. **Costa Europa** lämnar på bilden Köpenhamn den 8 juni med destination Amsterdam. Innan hon kom till Köpenhamn hade hon varit i Visby.



Inga ölburkar på **Costa Europa**.



**C. Columbus** med Dannebrog i bakgrunden.



*Hanseatic på sydgående i Öresund 10 juni 2002.*

Men det finns också en marknad för mindre kryssningsbåtar. Ett exempel är **C. Columbus** på 14 903 brt som drivs av tyska Hapag-Lloyd. Skeppet är nytt, levererat 1997 från Mathias-Thesen-Werft i Tyskland. Hennes passagerkapacitet är bara 426 personer. Hapag-Lloyd Seetouristik driver också den ungefär dubbelt så stora **Europa** som fanns på bild i redogörelsen för förra årets köpenhamnska kryssningssommar i Länsypumpen 2001:4. **Europa** är mycket lyxigare än **C. Columbus** och tar faktiskt något färre passagerare trots att besättningsstyrkan är nästan 50% större. **C. Columbus** hade kommit från Gdynia den 9 juni och skulle vidare till Kiel.

Ett annan kryssningsbåt i den mindre modellen är **Hanseatic**. Även hon sköts av Hapag-Lloyd Seetouristik. **Hanseatic** är med sina 8 378 brutton bara drygt halvdelen så stor som **C. Columbus** och kan endast ta 188 passagerare. Skeppet byggdes i Finland på Rauma Yards och var klart 1991. Bilden visar henne den 10 juni då hon passerar in i Öresund utanför Kronborgs Slott på väg söderut mot Köpenhamn, dit hon kom några timmar senare. **Hanseatic** kom närmast från Oslo och skulle efter den danska huvudstaden sätta kurs mot den svenska motsvarigheten.

Under 1960-talets första hälft satte "De samseglande rederierna", d v s Ångfartygs AB Bore, Rederi AB Svea och Finska Ångfartygs AB in var sitt passagerarfartyg i trafiken mellan Sverige och Finland. De tre nybyggna var inte systerfartyg utan hade konstruerats och byggts på tre olika varv. 1960 levererade Oskarshamns Varv det första, **Bore**, till Ångfartygs AB Bore. Vid leveransen mätte hon 3 475 bruttoton och passagerarkapaciteten var ungefär tusen personer fördelade på tre klasser, varav de

flesta, knappt sjuhundra, var däckspassagerare. Maskinvalet var intressant eftersom hon drevs av en ångmaskin. Skeppet hade (och har fortfarande) ett ganska särpräglat utseende eftersom hon trots sin relativt ringa storlek var utrustad med två kraftiga skorstenar, varav den ena var en blindskorsten. På 1970-talet beslöt sig Ångfartygs AB Bore att lämna passagerarfarten och helt ägna sig åt fraktfart i stället. **Bore** såldes till Finska Ångfartygs AB och fick namnet förlängt till **Borea**. 1987 ändrades namnet till **Kristina Regina** och skeppet togs in på varv och byggdes om till ett renodlat kryssningsfartyg.

**Kristina Regina** ägs av Kristina Cruises i Finland och går huvudsakligen i Östersjön på sina kryssningar. Antalet passagerare är 366 förlagda i hytter och dessutom kan hon ta ungefär lika många däckspassagerare på



*Kristina Regina på väg från Köpenhamn den 15 juni 2002.*



*Princess Danae den 26 juni 2002.*





*Constellation på ingående till Köpenhamn den 19 juni 2002.*

kortare resor. Genom ombyggnader har bruttotonnaget ökat till 4 295. Ångmaskineriet byttes 1988 ut mot två Wärtsilä-dieslar. Hon har kvar sina två stora skorstenar och de bidrar till att skeppet förefaller vara större än det är. Fotot är taget den 15 juni då **Kristina Regina** gjorde den första av sina tre sommarvisiter i Köpenhamn. Hon hade kommit från Lübeck och skulle vidare till Kristiansand.

Från det engelska varvet Swan, Hunter & Wigham Richardson i Wallsend levererades 1955 en lastbåt på drygt 11 000 ton som hette **Port Melbourne**. Fartyget var byggt som ett konventionellt lastfartyg med flera lastrum avsedda för kylde laster och dessutom fanns det plats för tolv passagerare. I början på 1970-talet började skepp av den här typen att bli omoderna i samband med att nya containerfartyg levererades och därför såldes hon av sin ägare Port Line 1972 till Carras-gruppen i Grekland och byggdes om till kryssningsfartyg. Som lastfartyg hade hennes bruttotonnage varit strax under 10 000 ton; nu ökade det till strax över 17 000 ton. I de tidigare lastrummen byggde man in hytter för ett stort antal passagerare och fartygets utseende förändrades radikalt genom att master, bompålar och lastbommar plockades bort, överbyggnaden förlängdes såväl föröver som akteröver och kommando-

bryggan flyttades till en position mycket närmare förskeppet. Den gamla, konventionella skorstenen hade efter ombyggnaden ersatts av en ny, större och mer futuristisk variant.

Under grekisk flagg fick hon först namnet **Therisos Express**. Ombyggnaden var klar 1974 och sedan dess har fartyget haft ytterligare fem olika namn. 1996 fick hon sitt nuvarande namn **Princess Danae**. 657 passagerare kan beredas plats ombord på kryssningarna som oftast går i Medelhavet och i Sydamerika men sommartid besöks även hamnar i Nordeuropa. Fotot visar henne då hon den 26 juni anländer till den danska huvudstaden från Stockholm. Resan gick sedan vidare till Bergen.

Storleken på kryssningsfartygen har vuxit mycket kraftigt under de senaste tjugo åren och idag är de största på strax under 140 000 bruttoton. Med andra ord är de nästan dubbelt så stora i tonnage räknat som de tidigare nämnda legendariska atlantångarna **Queen Mary**, **Queen Elizabeth** samt en som hette **Normandie**. Den sistnämnda var på strax över 83 000 brt och hade byggts på varvet i S:t Nazaire i Frankrike. Hon var avsedd för expresstrafiken mellan Nordeuropa och Nordamerika och hade plats för strax under 2 000 passagerare. Sextiofem år efter hennes leverans 1935 färdigställde samma varv

det första av fyra kryssningsfartyg på strax över 90 000 brt. Det fjärde av dessa blev klart under våren 2002 och bär namnet **Constellation**. Hon besökte Köpenhamn sex gånger under sommaren. Kapaciteten är ännu större än den på **Normandie** eller 2 450 personer. **Constellation** är 294 meter lång och gör 24 knop. Hon seglar för Celebrity Cruises som från början var ägt av greken Chandris men som numera ingår i Royal Caribbean-koncernen. Utseendet är märkligt och utmärks av mycket kantiga linjer. Ovanpå det mörkblå skrovet finns en "hotelldel", fyra våningar hög, med balkonger som hör till de utsides belägna hytterna. Ännu högre upp finns sedan ytterligare två däck med sällskapsutrymmen för passagerarna. Högst upp tronar en fackverksliknande skorsten, garnerad med ett jättelikt X. **Constellation** drivs ovanligt nog av gasturbiner som är ett miljövänligare alternativ än dieselmotorer eller vanliga turbiner.

Norska Fred Olsen har sedan mycket lång tid haft kryssningar som en del av sin affärsidé. Bolaget förfogar över tre fartyg för denna verksamhet. Det äldsta är **Black Prince**, byggd redan 1966 för rederiet. De andra två är nyare och båda inköpta second-hand från andra rederier. Med en dags mellanrum kom dessa båda till Köpenhamn. Först kom **Braemar** den 4 juli.



*Braemar går in till Köpenhamn den 4 juli 2002.*



*Black Watch den 5 juli 2002.*



*The World den 25 juni 2002.*



*Brilliance of the Seas lämnar Köpenhamn den 6 augusti 2002.*

När hon sattes i trafik under 2001 blev hon det tredje kryssningsfartyget i Fred Olsen Cruise Lines nuvarande flotta. Hon begåvades då med namnet **Braemar** som är ett mycket anrikt namn i Fred Olsen-sammanhang och som har burits av flera tidigare passagerarbåtar i rederiet. **Braemar** som är byggd 1993 blev då den yngsta enheten i den tre skepp stora flottan. "Mellanbarnet" är **Black Watch**, färdigställd 1972 som **Royal Viking Star** för Royal Viking Line. **Black Watch** är också störst med sina 28 668 brt, att jämföras med **Braemars** 19 089 brt.

**Braemar** byggdes av Union Naval de Levante i Valencia för EffJohn International och levererades som sagt 1993. Namnet var då **Crown Dynasty**. Hon sysselsattes efter leveransen för Cunard Crowns kryssnings- trafik huvudsakligen i Karibien. Cunard Crown var en allians mellan brittiska Cunard och EffJohns Crown Cruise Line. Förutom **Crown Dynasty** har hon också hetat **Cunard Dynasty**, **Crown Majesty** och **Norwegian Dynasty** innan hon nu blivit **Braemar**. Efter köpet har Fred Olsen Cruise Line låtit uppgradera fartyget vid varv. Hon är nu speciellt anpassad till de krav som gäller på den brittiska kryssnings- marknaden. Hon kan ta 850 passagerare på sina kryssningar.

Den 5 juli var det så dags för **Black**

**Watch**. Hon färdigställdes som ovan nämnts 1972 och var den första av tre systrar från Wärtsilä i Helsingfors. Hennes ägare var Det Bergenske Dampskibsselskab och hon var avsedd för kryssningar på upp till tre månaders längd. Därför hade hon mycket fördelaktiga relationer jämfört med andra dåtida passagerarfartyg då det gällde bruttotonnage per passagerare och antal besättningsmedlemmar per passagerare. Trots att hennes brutto är cirka 50 % större än **Braemar** tar hon något färre passagerare eller strax över 800. Hon köptes av Fred Olsen 1996 och hade då förutom **Royal Viking Star** även burit namnen **Westward** och **Star Odyssey**.

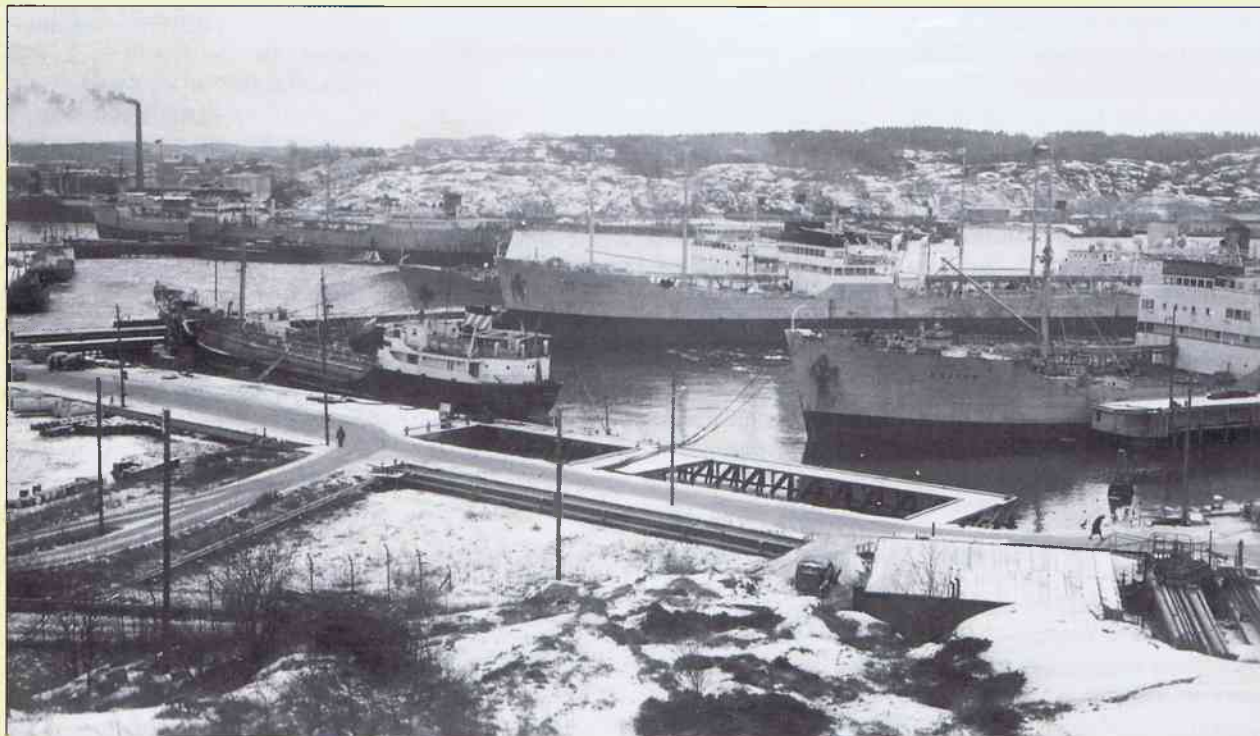
Den 25 juli kom världens största husbåt på sommarens enda besök. Namnet **The World** syftar på det faktum att hon ska segla runt i världen med sina passagerare som har köpt lägenheter ombord. Det är rejält tilltagna bostäder och fast hon har ett brutto på omkring 40 000 ton tar hon bara 400 passagerare. Skrovet byggdes i Landskrona och efter sjösättningen bogserades fartyget till norska Fosen där utrustning och inredning kom på plats. Lägenheterna ligger i en prisklass som gör att bara mycket rika människor kan köpa dem och till dags dato är inte alla sålda. Någoting att tänka på för de av Länsprogrammets läsare som har

alldeles för många miljoner tillgängliga? **The World** är nybyggd och jungfruans påbörjades i mars i år.

Ett annat nybygge som också besökte Köpenhamn var **Brilliance of the Seas**. Hon levererades i juli och i augusti kom hon på den första av sommarens tre visiter. **Brilliance of the Seas** är en jätte med sina drygt 90 000 bruttoton. Hon har byggts på tyska Jos. L. Meyer Werft i Papenburg och är den andra i en serie på fyra systrar, som eventuellt kommer att följas av ytterligare två. Först i serien kom **Radiance of the Seas** år 2001 och 2003 och 2004 kommer **Serenade of the Seas** respektive **Jewel of the Seas** att följa. **Brilliance of the Seas** tar nästan 2 500 passagerare och hon drivs av gasturbiner i 24 knop. Fartyglängden är imponerande eller hela 294 meter. Hon drivs av Royal Caribbean Cruise Line. Hamnen innan Köpenhamn var Oslo och hon skulle vidare till Stockholm.

Förutom de kryssningsbåtar som omnämnts i den här artikeln fanns ytterligare ungefär lika många på plats vid skilda tidpunkter antingen vid Langelinie eller i Frihavn under 2002. För att inte artikeln skulle svälla ut och bli alltför lång har jag dock gjort ett urval och därför är det många fartyg som inte har berörts. ■

# BILDER UR GAMLA FOTOALBUM



Evert Öst har lånat oss dessa foton som han tagit i Göteborgs hamn, där han arbetade. Övre bilden visar Ryahamnen vintern 1953 eller 1954. Från höger ligger **Kratos**, **W. R. Lundgren** och bakom henne **Marieholm**. Tyvärr är bilden inte så skarp så det är svårt att avgöra vilken tankern i bakgrunden är. Hon har Koppartrans skorstensmärke och är förmodligen en av Transatlantics tankbåtar som gick i fart för Koppartrans. Kusttankern närmast i bild är **Maud Reuter**.

Den ökande oljeimporten efter andra världskriget medförde att Ryahamnen blev otillräcklig. En ny oljehamn i Skarvik strax väster om Rya påbörjades 1951 och stod klar 1957. Fram till dess var trängseln stor i Ryahamnen.

De undre bilderna är från Stigbergskajen där Röda Bolagets **Otto** drar ut Svenska Lloyds **Valencia**. Troligt år är 1962 eftersom man kan se ångaren **Nautic** liggande vid Lindholmens varv.

*Bertil Söderberg*



# Länspumpen 30 år!

Första numret av Länspumpen kom ut i september 1972. Sedan har det rullat på i en jämn ström. Detta nummer, som Du nu läser, är vårt 116:e. Utvecklingen, eller förändringen som någon sade, under denna långa tid har varit mycket stor och vi tänkte inte trötta Dig med den, utan bara nämna några episoder som satt avtryck hos oss.

## Krister berättar:

Som initiativtagare till Länspumpen har jag varit och är huvudredaktör och ansvarig utgivare för tidningen, förutom en kort period i mitten av 1970-talet då Donald MacFie hade denna syssla.

## Min starkaste upplevelse

I december 1999 ringde den svårt cancer-sjuka Ingvar Holmqvist till mig och meddelade att han testamenterat 150 000 kronor till Länspumpen att användas till marknadsföring och till att förbättra tidningen. Pengarna skulle jag, efter eget gottfinnande, använda.

Kan Du tänka Dig någon finare utmärkelse? Nästan som att få Nobelpriset! Att någon utomstående tror både på oss och vår produkt. Jag blev alldeles överväldigad.

Redaktionen satte sig ner och funderade. Det var ju mycket man kunde göra nu när vi fått dessa pengar. De viktigaste punkterna blev:

1. Vi har erbjudit alla i Klubb Maritim att prenumerera på Länspumpen genom ett introduktionspris.
2. Vi har rest runt till alla Klubb Maritims kretsar och avdelningar och där presenterat tidningen.
3. Vi har annonserat i andra nautiska tidsskrifter.
4. Vi har börjat åka ut i landet och göra intervjuer med intressanta sjöfartsprofiler.
5. Vi har utökat antalet sidor i varje nummer med 8.
6. Vi trycker numera tidningens alla sidor i färg.
7. Vi har lejt ut packning och distribution till ett företag så att vi skall få mer kraft att producera nya artiklar.

Tänk att pengarna kunde räcka till så mycket! Eller? Nej, faktum är att vi genom den ökade marknadsföringen fått in så mycket att dessa nya kostnader rymts inom den normala budgeten. Så Ingvars pengar

finns kvar ograverade. Men medge ändå att vi handlat i Ingvars anda!

## Det mest komiska minnet

En sommar för några år sedan hade min svåger och svägerska hyrt en stuga på Jønsholmen i Norge. Denna holme ligger strax norr om Stadt, cirka fem mil söder om Ålesund i det yttersta havsbandet. Den lilla ön ligger inte så långt från fågelön Runde och de stora metropolerna Fosnavåg och Eggebønes. Alltså mittemellan Ulsteinvik och Florø. Där hälsade vi på.

En dag tog vi en promenad på den närliggande ön Notøy och efter att ha gått några kilometer på en byväg fick jag plötsligt se en bogserbåt vid en brygga i en trädgård. Man vill ju inte dö nyfiken så jag parkerade damerna på vägen och gick bort till huset. Eftersom ingen syntes till gick jag in i trädgården och bort till båten. Då kom en väldig norrman ut ur huset, en sådan som vikingarna skulle ha varit stolta över. Av blicken att döma ämnade han inte bjuda in mig på kaffe. Vad göra? En nödlögn.

– God kväll. Det här ser ut som en svenskyggt bogserare (Jag hade ingen aning om detta).

– Joho. Den är byggd av Lundby Mekaniska Verksted i Göteborg, svarade han och tillade:

– Og viss dere vill veta mer om henne kan dere läsa Tidningen Länspumpen som har en serie om alla byggena vid verkstedet.

Naturligtvis bad jag honom om adressen till en så intressant tidning.

## Bertil berättar:

Ända sedan starten 1972 har jag varit med på hela seglatsen och pumpat med Länspumpen. Det jag mest sysslat med är den tekniska utvecklingen och då speciellt layouten. Jag har alltid framhådat foton som en styrka i en tidning som läses av båtologer. Efter att jag på senare delen av 1950-talet börjat läsa "Kring kajutlampan" i Svensk Sjöfarts Tidning, hade jag en dröm att få läsa en hel tidning typ "Kring kajutlampan". Efter att Krister presenterat sin idé med en lokal tidning för Västra Kretsen, såg jag här en möjlighet att vara med och förverkliga drömmen. Efter 30 års länspumpande anser jag nu att min dröm till fullo gått i uppfyllelse!

## Några av mina starkaste upplevelser

Foton om sjöfart och båtar har alltid intresserat mig. Det var dyrt att trycka foton men vi lyckades 1977 att trycka några fotosidor inklusive framsidan. Detta att få in bilder var en stark upplevelse för mig. Fyra år senare var steget kommit till att trycka i offset och det var grunden till dagens utseende av "Pumpen". På fyra år ökades upplagan från 250 till 1000 ex. Som vi såg det var saken klar. Det var foton läsarna ville ha i tidningen!

När vi pumpat i 10 år kunde vi för första gången i 1982:3 publicera en bild i FÄRG på framsidan. Att fotot visade ångbogseraren **Stormprincess** i Lilla Bommen, var bingo för mig som är intresserad av bogserbåtar. Fotot var tagit den 26 november 1947 av medlemmen och skicklige amatörfotografen Curt S. Ohlsson. Curt, som under åren hjälpt oss i redaktionen mycket, har generöst delat med sig av sin kunskap och känsla för bildhantering.

När datorerna började göra sitt intåg hos tryckerierna blev omställningen enorm. Jag minns speciellt när rubrikerna skulle göras så gjorde man dem på gammalt traditionellt vis med blysnittning! Texterna fick vi dock satt i spalter på papper som vi sedan klippte och klistrade in på en mall, ett precisionsarbete. Var man inte noggrann visade det sig i tidningen genom sneda spalter. Denna hantering försvann och möjligheterna blev oerhört stora med datorernas hjälp. Nu kunde man se bilden direkt på skärmen och beskära som man ville!

När Västra Kretsen köpte in en samling gamla foton tagna mellan 1910-talet till början av 1940-talet i Göteborgs hamn föddes tanken på att göra ett ÅRSNUMMER med ett antal av dessa foton. Inför julen 1993 publicerade vi vårt första årsnummer som var en historisk vandring genom Göteborgs hamn. Årsnumret ingick inte i prenumerationen och var således en chansning vi gjorde. Jag och övriga i redaktionen trodde på idén och det blev en succé! Upplagan tog snabbt slut och än idag får vi förfrågan om detta nummer. År 1996 tog vi fram ett årsnummer helt i FÄRG. Känslan när tryckpressen började rulla och jag såg arken med färgbilderna komma fram i en jämn ström med mycket fin färgåtergivning kändes mycket tillfredsställande.

Det är roligt att vara med och göra Läns-pumpen! Utvecklingen och den uppskattning vi får av läsekretsen, är det som gör att man lägger ner så mycket ideellt arbete på att göra "PUMPEN".

### Janne berättar:

För en tid sedan blev jag ombedd av chefredaktören att teckna ner ett par rader om speciella minnen eller episoder i samband med redaktionsarbetet med Läns-pumpen.

Detta var dock lättare sagt än gjort. Arbetet med tidningen har i högre grad utgjorts av trägenhet än speciella händelser. När jag bara tänker "Läns-pumpen" dyker alltid minnet av nr 1978:1 upp. Detta var det första nummer av tidningen jag fick stifta bekantskap med som nybliven medlem i Klubb Maritim. Kristers artikel om 1960 års coasters och Walter Nilssons bukett av hundraelvor i långköraren "Vinddrivna" speglade precis det som alltid intresserat mig allra mest inom sjö-farten.

Ett par år senare, efter avslutad militär-tjänst, blev jag tillfrågad om jag hade lust att hjälpa till med layouten i tidningen. Då satt vi i Göteborgs Buds lokaler på Ringön och inför utgivningarna blev det många promenader efter arbetsdagar-nas slut över Götaälvsbron för att hjälpa till efter bästa förmåga. Redaktionen bestod vid denna tid av, förutom Krister Bång, Bertil Söderberg och Göran Ohlsson medan Lennart Ohlsson hade hand om trycktekniska frågor.

Texten skrevs på maskin med IBM:s Courier 72 och sidorna var lösblad som häftades ihop. Nr 1980:4 var det första numret som häftades i ryggen.

Efter att ha hjälpt till med tidningen halvvannat år blev jag officiell redaktions-medlem i början av 1982 men det gjorde ingen praktisk skillnad. Det har under alla år varit var och ens disponibla tid som avgjort arbetsinsatsen. Göran arbetade för det mesta med lay-outen, men var borta långa perioder då han var ute med Saléns kylbåtar. På hösten 1984 valde han att lämna redaktionen.

Min andra återblick när jag tänker på Läns-pumpen går tillbaka till arbetet med tidningen under andra halvan av 1980-talet. Sedan 1981 var texten composersatt, det vill säga vi fick spalter med satt text som skulle klistras in mycket noggrant på A-4 sidor. Detta var före datorernas intåg. Lay-outen blev ganska fin men krävde stor arbetsinsats. Lennart Ohlsson hade konstruerat en speciell ljuslåda som vi använde för att få spalterna och raderna så raka som möjligt. Efter att Göran hoppat av blev det många dagar hemma hos Bertil med detta arbete. Han arbetade som brandman och

jag körde långtradare på linjen Göteborg-Skåne om nätterna, så det fanns tid över på dagarna. Krister hade fullt upp med det administrativa.

Själv fick jag 1991 tyvärr mindre tid över efter att ha startat eget åkeri och vi kände i redaktionen att vi behövde förstärkning. Bertil lyckades 1996 övertala Lennart Bornmalm, som vi tidigare engagerat som bokrecensent, att komma med och som man säger: På den vägen är det.

Att tidningen utvecklats enormt under dessa år behöver väl knappast nämnas?

### Lennart berättar:

I ett nummer av tidningen Läns-pumpen i mitten av 1990-talet förhörde sig Läns-pumpens redaktion om det var någon av läsarna som skulle vara intresserade av att recensera de nya böcker som skickades till redaktionen. Jag skrev och anmälde mitt intresse. Till min förvåning och glädje hörde redaktionen av sig till mig och erbjöd uppdraget. Om det var med anledning av att de ansåg mig särskilt lämplig för denna uppgift eller om det inte fanns några andra kandidater för denna uppgift har jag ingen



Lennart, Jan, Krister och Bertil fotograferade av Curt S Ohlsson.

vetenskap om. Jag skulle dock tro att det var det senare som gjorde att de hörde av sig till mig.

Under hösten 1996 ringde Bertil Söderberg upp mig och förhörde sig om jag skulle vara intresserad av att ingå i redaktionen. Man hade under en tid diskuterat att utöka antalet personer inom redaktionen.

Jag blev både mycket glad och förvånad över att få denna förfrågan av redaktionen från en av Skandinavien främsta fartygs-historiska tidskrifter. En sak var ju att bli erbjuden att recensera böcker, men att få ingå i redaktionen och medverka i tidskrif-tens verksamhet och utveckling var ju något helt annat. Jag kände mig naturligtvis mycket hedrad. Min uppfattning var att tidskriften alltid lade ner extra forsk-ningsarbete för att artiklarna skulle bli lite mer intressanta.

Jag tackade omgående ja och kände stor inspiration inför uppdraget.

Att redaktionen lagt ned mycket arbete genom åren på att skapa en intressant tidskrift har jag speciellt upplevt vid ett par tillfällen. Under en resa till Norge och Flekkefjord slipp & maskinfabrik, för ett par år sedan blev jag på ett positivt sätt medveten om tidskriftens goda anseende. Då vi presenterade oss från tidningen Läns-pumpen fick vi ett mycket positivt mottagande. Krister Bång och jag hade rest upp till den lilla varvsstaden Flekkefjord på Norges sydvästkust, för att titta på två svenska fiskefartyg som var under bygg-nad på varvet och som snart skulle levereras. Dessutom var vi intresserade av fartyg som tidigare var byggda där för svensk räkning.

Väl fram på varvet (vi kom oanmälda) blev vi bemötta på ett mycket positivt sätt av såväl varvets driftingenjör som ägarna till fiskefartygen. Då vi önskade fotografera fiskebåtarna från utsidan frågade vi om det möjligen fanns någon eka eller liknande båt som vi kanske kunde få låna och ro ut med för att ta bilder ifrån. Vi hade redan kvällen innan då vi anlände till Flekkefjord, vilket var en söndag, besökt varvet och försökt att fotografera fartygen från utsidan men misslyckats. När vi berättade om vårt tappra försök dagen innan för varvets driftingenjör myste han och bad omgående varvets skeppare att ta oss ut i deras bogserbåt för fotografering. Väl iland igen frågade vi ägarna till fiskebåtarna om de eventuellt hade någon ritning av sina fartyg, som vi kunde få ta del av. Eftersom allt ritas i dator numera lät denne skriva ut en stor GA-ritning på skrivaren. När vi berättade om Läns-pumpen och vår verksamhet blev alla mycket intresserade av tidningen. Överallt hängde det foto-grafier inom glas och ram på fartyg som hade byggts vid varvet. Här fanns bilder på flera av de fartyg, såväl av trä som stål, som byggts till svenska ägare. Då vi frågade lite om varvet och om de tidigare fartyg som byggts, hänvisades vi till företagets marknadsdirektör som hade varit anställd längst av alla. Efter ett längre samtal med honom senare på eftermiddagen, lämnade vi varvet med många positiva intryck.

Med liknande vänlighet har vi också blivit bemötta vid besök på Tjörnvarvet, där man också ställt båtar med skeppare till förfogande för fotografering och givit oss all tänkbar tid för frågor och rund-visning.

Generellt upplever vi inom redaktionen en stor positivism och gästfrihet hos samtliga personer vi besöker och de tar gärna lite extra tid för att berätta för oss om intressanta ting. ■



Produkttankern EK-Cloud från Donsö.

## Båtolog vid Kielkanalen

*Text och bild Lennart Pettersson*

**M**an kan inte existera som båtolog utan minst två besök per år vid Kielkanalen. I fjol så hängde det på håret, men det blev två resor. Av olika skäl så inställdes den traditionella vårresan. Det är den resan då det löses världsproblemet vid kanalkanten av två av båtologins skarpaste hjärnor. Även höstresan, med ett antal andra trevliga personer, inställdes. Så vad göra? Jo, tag din tant och res. Nu är hon väldigt förstående och kan skilja ett kryssningsfartyg från en kanalflage varför hon vid behov kan användas till att sköta anteckningarna.

Färden gick via Malmöbornas stolthet, BRON. Den har faktiskt minskat restiden eftersom man slipper bromsa/gasa sig genom Köpenhamn. Vägen ned till Rödby är dock fortfarande lika tråkig. Så ut på böljan den blå, mot Puttgarden. Färjorna är nya och relativt snabba, men ack så tråkiga. När blir det en bro även där?

Efter cirka 5,5 timmar bromsade vi in på toget i Burg, för att inhandla diverse

nödiga tillbehör. Såsom Studentenfusser, vetebullar, arracksbullar, Holsten och Racke Rauch till mig, Lena köpte cola och gelebananer.

Vid Burger Fährhaus var vi efter 6 timmar. In i köket och hämta nyckeln, som fru Nusser hade. Men ingen visste var hon var så jag fick order att packa ur bilen så skulle Lena leta efter frun med nyckeln. Väska efter väska med kläder, det blir så när man har damer med sig. Annars räcker det med ett ombyte, det kan bli regn. Så kamera-väskan och ryggsäcken. Men vad är det som dönar så på kanalen? Genom träden skymtade något grått. Tyska marinen var ute och rörde på sig. Men det slutade inte att döna. Så ut på brinken och jobba. Skit i packningen, den blir det tid till sen.

Första korten togs 13.45. P 6123 **Stiernmarkt** och P 6121 **Gepard**. Sedan kom **Värmland** från Hamburg och därefter P 6117 **Kondor** och P 6124 **Nertz**.

Väskorna var uppburna på rummet då trafiken lugnade ned sig så det var bara att

snabbt packa ryggsäcken och så ut igen.

Solen sken varm och go över oss på bänken men vad hade jag för glädje av den, det kom fartyg. 14.30 **Omskiy 132** från Sankt Ibb, nej Petersburg var det. 14.40 **Asseburg** från Antiguas stora stad Hamburg. 14.45 **Stephanie S** från Cypern. En ö något större än Hven har man förtäljt mig. Men är den lika trevlig? 14.47 **Nadezhda** från en ort som sekreteraren inte noterade eftersom hon skrev in FTG 9 och **Dettmer-tank 51** som kom samtidigt fast från andra hållet. 14.55 kom **Nordland** från Bremen. De senaste tre var det som vi kallar för flagar – fartyg som bara går på kanaler och floder.

En kort paus till 15.25, under den intogs första goda tyska bieren tills **Gerda** från Hamburg kom och störde friden. 10 minuter senare passerade **Forester** från Kalmar, nej Kollmar.

Nästa bunke kom 15.50 till 15.55 **Visten** från Willemstad, **Hirundo** från Lage-Zwaluwe och utfärdsbåten **Nordstern**.

Fullastad med pensionärer som åt gott och drack bier. Ett initiativ som manade till efterföljd.

16.30 kom **Nyland** från Hamburg och utfärdsbåten **Germania**. En kvart senare passerade **Iris-Jörg** oss. Innan vi gick upp och gjorde oss redo för middagen, som var tidig eftersom våra bekanta från Itzehoe skulle komma och bland annat lämna mer film till mig så kom **Rubezahl** från Hamburg och lilla **Tora** från Sandavagur. **Tora** har Lena ett speciellt förhållande till, det är hon som levererar ricinoljan som Lena säljer. Kvällens sista fartyg var **Magdalena** från Rotterdam och **Betsy** från Hamburg.

Dagens skörd lovade gott för kommande dagar, 24 fartyg på 4 timmar.

Nästa dag, den 14 september, började klockan halv åtta med **Henny** från Rendsburg. Efter henne kom tre gamla kämpar. **Anke Ehler**, **Ria** byggd 1960 och det klas-



Patrullbåten 6121 *Gepard*.



*Alga* har haft många namn.

siska Sietasbygget från 1967 **Beta** från Stralsund.

Dagen avslutades efter 35 fartyg klockan 18.05 med **Mostrum**, byggd 1981 i Oskarshamn som **OT Phosphorus**. Senare byttes prefixet till Stena.

I dagens skörd fanns en del linslöss. Så tex kom cementlastaren **Baltrader** för femtioelfte gången. Men det kom även en del trevligt. **Alga** från IOM, med många exnamn däribland **Thor Heidi** och **Bolmen**. Rekord i exnamn hade **Baltic Trader**, byggd 1995 i Wewelsfleth. Hon var inne på sitt sjunde namn.

Nykomlingar framför linsen på min kamera var bland andra **Arosette**, **MSC Bothnia** och **Star Maria** från Panama. Ex bl a **Majgard**. Att länderna blir fler och fler i världen upptäckte vi då **Sea Breeze** kom,

hemorten var Batumi. Var i all världen ligger det? Rätt svar är Georgien. Men var ligger det då, det står inte i Lloyds List.

Nästa dag, lördagen den 15, var det regngrått och dystert. Dysterheten avhjälpes vid åttatiden då **Sunny Blossom** från Bahamas passerade. Laurin Maritime stod som ägare.

Morgonen kan vara en bra tid att fotografera. Det kom 11 fartyg från 8 till 9. Och då sekreteraren hade sovorgon så gällde det att fotografera och skriva i ett rasande tempo så frukosten vid halv tiotiden var efterlängtat. **Autocarrier** kom, mer praktisk än vacker. På fartyget stod det French Antarctic Territory, i Lloyds stod det Norge. Vad har Lloyds emot Norge, för så kallt är det väl inte i Oslo? Rolig hemort hade även **Ruth W**, Funafuti

Resten av dagen var lite trög, totalt 32



*Arosette* var byggd redan 1971.

fartyg. Bland dem **Arosita** från Skärhamn, **Norheim** fra Haugesund och som vanligt **Smaragden** från Nagu. **Feederscandic** och **Feedermate** kom och skrämde slag på oss.

Söndagen den 16 kom med fint väder och många båtar, 40 stycken.

Dagens första var från Malaysia, **Bunga Mas 9**. Svenskar var det två, **Skagern**, som brukar komma, och **Ek Cloud** från Donsö. Hon är byggd 1976 men det var första gången jag sett henne. Att jag inte sett **Finnreel** är inte så konstigt, hon är byggd 2000 och hemorten är London. Var nu det ligger i Finland. **Bonnie Rois** från Rendsburg kom även förra gången jag var vid kanalen, men de negativen har jag lyckats arkivera fel så det var tur att hon kom även denna gång. **Lakhta** är en privatiserad Baltiyskiy. Hon hade nummer 20. Nummer 51 kom också och hon heter i privat form **Twillinger**.

Kvällens sista fartyg var **Sasnava** från Klaipeda, **Jaref** från Benghazi, **Baltic Skipper** från Hamburg och lilla **Jutta B** från Stade.

Måndagen den 17 var hemresedag, men man kan fotografera fram till frukost. Fast en titt ut genom fönstret räckte. Det var lika bra att dra täcket över huvudet. Sikten var lika bra då som vid kanalen.

Summa 131 fartyg fotograferade under 3,5 dagar.

Cirka hälften var repriser, varav en del ständigt återkommande repriser.

Det talas om trafikinfarkter på Europas landsvägar och att sjöfarten får en renässans. Låter troligt då jag inte sett så många flagar, kanalfartyg, förut i Kielkanalen. Fast å andra sidan har en del av de äldre små kustfartygen försvunnit. Tex så plöjer gamla **Susann** och **Bella II** varmare vatten än Kielkanalens i år. En del av de förr så vanliga M båtarna är också borta. Små



*Sea Breeze såg trevlig ut med sina master.*



*Autocarrier är säkert effektivt, men ack så ful!*



*Bunga Mas 9 med hemort i Malaysia.*

kustbåtar med ett förnamn och så M som efternamn. Tex **Björn M**. Men de är ersatta av så kallade höj- och sänkbara skepparfartyg. Moderna flod-, kanal och kustbåtar som lastar några tusen ton.

Är det värt pengarna att resa till Kielkanalen och fotografera? Definitivt ja. Var får du i snitt 35 fartyg per dag, 40 om du reser tidigare på året. Många är visserligen containerfartyg eller höj och sänkbara men det kommer många roliga fartyg.

#### **Fakta för förstagångsresenären**

Kielkanalen är det engelska, och även andra länders namn på det som officiellt heter Nord Ostsee Kanal, förkortat till NOK. Då den invigdes, 1895, var namnet Kaiser Wilhelm Kanal. Den är 99 km lång och går mellan Brunnsbüttel och Kiel, rättare sagt Kielbukten.



Det finns två slussar, en i var ände. Kanalen är till stora delar grävd men man har även använt sig av floden Eider.

På sin väg genom Schleswig-Holstein passerar kanalen många orter och ungefär mitt i kanalen ligger Rendsburg, en stor varvsstad.

Över kanalen finns ett antal broar, både landsvägs- och järnvägsbroar. Vid mindre trafikerade vägar går det färjor. Om jag inte minns fel finns det 11 färjeöverfarter.

Skall man åka ned och fotografera bör man bo vid en färjeöverfart. För solens skull. Det är en viss fördel att ha solen i ryggen. Jag har varit vid kanalen 1 till 3 gånger per år sedan slutet av 1980-talet och under de åren bött på tre ställen. Rendsburg, Seehestedt och Burger Fährhaus.

Vid alla färjeöverfarter fanns det förr ett värdshus. Under årens lopp har en del lagts ned men Burger Fährhaus är ett av de som överlevt. Fördelen med det är att kanalen ligger 30 meter från sovrumsfönstret. Man kan även bo inne i samhället, Burg/Ditmarschen. Avståndet till kanalen är ca 2,5 kilometer. Burg ligger ca 15 km från Brunnsbüttel.

I Seehestedt fanns det förr två värdshus som låg cirka 100 meter från kanalen. I Rendsburg finns det många ställen att bo på, bland annat ett stort hotell som ligger invid kanalen. Vi bodde inte där utan på ett värdshus inne i staden. Ett annat alternativ är familjen Boman i Fischerhütte.

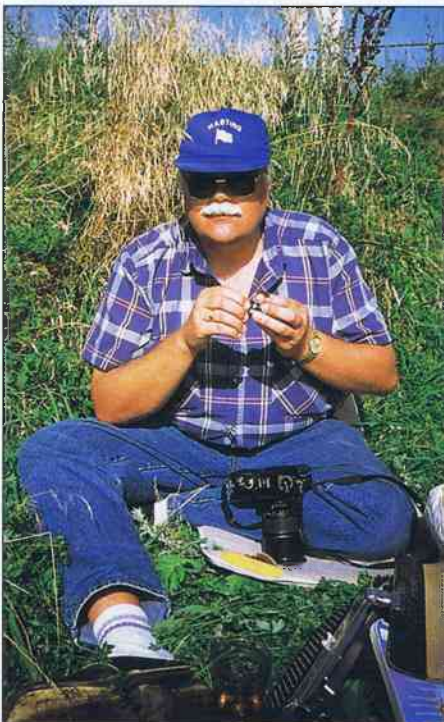
Att bo på värdshus, eller i privatrum, är billigt. På Burger Fährhaus kostar de vanliga dubbelrummen 85 mark per natt inklu-



*Finnreel från London, byggd 2000.*



*Ryska flodbåtar rör sig i vidare vatten. Här är privatägda Lakhta.*



*Det gäller att ladda med film och andra förnödenheter.*

sive frukost. Paradrummet kostar 120. Men standarden är inte som stadshotellet i Flen. Fast efter 12 timmars fotograferande vill du bara sova.

I Brunnsbüttel finns ett kanalmuseum som man som förstagsresenär inte får missa att besöka. Det ligger vid slussen och att se en slussning från utsiktsplattformen är väl värt de få mark inträdet kostar. Vid havssidan av slussen kan man även, med ett 200–300 mm teleobjektiv, fotografera trafiken till och från Hamburg. Där finns en mole med bänkar att sitta på.

Från Burg är det inte långt till Hamburg och Grosse Hafensrundfahrt för dem som vill se stora containerfartyg. Kiel har ett litet trevligt sjöfartsmuseum och i Bremerhafen finns ett inte litet men väl trevligt sjöfarts-

museum. De trädgårdsintresserade bör besöka Rolf Rohwedders plantskola i Schafstedt, ca 15 minuters bilväg från Burg. Det är halva priset och dubbelt så stora plantor som i Sverige. Fina krukväxter köper man i Klein Ronnau där man även på våren med fördel köper sin sättpotatis. Om det nu finns plats för det i bilen då ni inhandlat EU ransonen av bier und wine. Prova gärna varuhuskedjans egna viner. Priset börjar på 1,99 mark och uppåt. Vissa smakar efter priset, vissa är rent himmelska.

Men, ett varningens ord, åker ni till Schleswig Holstein så håll tand för tunga. Ni anar inte hur många som pratar svenska/skandinaviska där.

Artikeln är skriven 2001. Red. anm ■



Det är inte mycket i dag som minner om att Dalbergså varit en betydande lastageplats. Foto Krister Bång den 5 augusti 2002.

## Dalbergså – en bortglömd lastageplats

Av Krister Bång

**F**ör många skut- och kusteppare är Dalbergså en välkänd plats där den ligger vid Väneren inte så långt från Mellerud, eller för att vara mer exakt 58°35,8'N, 12°35,8'E. Dalbergså ligger i Melleruds kommun, har posten via Brålanda och telefon via Vänersborg. Internationellt så det förslår.

Den lilla platsen har fått namn efter Dalbergsån som här mynnar ut i Väneren. Den är en av de större åarna i södra Dalsland och har under sitt lopp slagit sig samman med tex Frändeforsån, Krokån och Holmån. Vid sitt utlopp i Väneren är Dalbergsån ganska djup och har i alla tider varit en naturlig hamnplats.

### Gammal marknadsplats

Att Dalbergså, ibland även benämnt Dalboå, har gamla anor ser man av ett brev som Gustaf Vasa skickat till fogden Lasse Svensson 1547 att det var borgarna i Lödöse som hade som vana är där idka hantering med allehanda varor och där lägga till med sina båtar och skutor. Troligen var platsen i bruk som marknad långt innan dess fast

man inte hittat några bevarade dokument om det. Brevet från Gustaf Vasa var ett svar på att dalslänningarna ville sälja direkt till Norge och inte via köpmännen i Lödöse.

Senare flyttades marknaden till Wenersborg och till Åmål men det blev ingen lycka med det utan den återkom till Dalbergså. Den 1 juni, senare den 12 juni, var satt som marknadsdag.

### Viktig trakt

Under början av 1300-talet försökte hertigarna Valdemar och Erik Magnusson (söner till Magnus Ladulås) att tillskapa ett västnordiskt rike och anlade 1304 en borg i grannskapet, Dalaborg, som ett första steg. Hertigarna fick inte gehör för sina idéer och de dödades vid Nyköpings gästabud.

Dalsland hade dock därmed dragits in i ett storpolitiskt skeende med nordisk räckvidd. Borgen blev garnison och förvaltningscentrum i ett 'slottslän' bestående av större delen av Dalsland. På Dalaborg utfärdades Dalaborgsöverenskommelsen 1388, som överlämnade den svenska stats-

makten i dronning Margaretas händer. Dalaborg revs av den uppretade allmogen 1434 som en reaktion mot skattekrav och envåldstendenser.

Kung Carl IX tyckte att Dalbergså hade sådan betydelse att han ville anlägga en stad där som skulle få namnet Stretet, och om det inte lät sig göra, åtminstone en kungsgård. Det blev en kungsgård.

Att Dalbergså fick en så stor betydelse var att det inte fanns några naturliga hamnar på dalslandssidan av Väneren. Mellan Vänersborg och Mellerud fanns bara Dalbergså som en skyddad hamn. Upplandet var jordbruksbygd och bönderna ville ha ut sina produkter. Under alla tider har odlats mycket havre i trakterna. Havre var en stor exportvara, inte minst till England och London, där alla hästar som användes till droska och arbetsfordon, gärna ville äta just havre. I Uddevalla, som var knutpunkt för havrehandeln, fanns Charles Thorburn som var navet i denna handel. Han hade to m eget rederi, Ångfartygs AB Avena (avena är det latinska namnet på havre).



Ångaren Rex av Göteborg på besök 1914.



Många fartyg inne i Dalbergså i oktober 1915.

### Gamla traditioner

Hamnen har gamla traditioner. Det var inte enbart gods som lossades och lastades. Hamnen var ett säkert skydd för vänertrafiken, när storm och oväder överraskade fartygen. Väderleksrapporter förekom inte, åtminstone inte i samma utsträckning som nu, och då var det tryggt att kunna gå in till Dalbergså som skydd. Som mest kunde här ligga upp till 42 segelfartyg och tre ångbåtar på ån under 1880-talet. Då kunde man gå från båt till båt från ena stranden till den andra.

### Järnvägen

I slutet av 1800-talet hade järnvägen kommit till Dalsland. Men avståndet till närmaste station, Erikstad, var för långt för att man skulle kunna transportera varor. Detta gjorde att Dalbergså hamn fick ta emot godstransporter sjövägen till och från Göteborg och upp genom landet.

Stycke- och handelsgoods fraktades kontinuerligt med tre eller fyra båtar från Göteborg varje vecka. Dessa båtar hade gods med sig även till lanthandlarna vid Höga, Gårdsbyn, Grinstad, Västanvånga och Klöveskog.

### Hårt arbete

Rudolf Fransson berättar:

– När bönderna kom med häst och vagn för att tömma spannmål, kommer jag ihåg, att vi fick fylla en säck i taget från vagnen, för att sedan lägga säcken på ryggen och bära upp den till magasinet. Där skottades säden ut och luftades. I synnerhet om spannmålen var sur och varm.

Under vinterhalvåret skickades spannmålen från magasinet till Göteborg via järnvägen från Erikstad. Säden fraktades med häst och släde, där varje släde tog ca 1 000 kg.

### Silo

Så småningom byggde Lantmännen en silo i Dalbergså. Den stod färdig 1945 och betydde mycket för bygden. Förutom sin stora betydelse för bönderna var den också ett landmärke som kunde ses på långt avstånd.

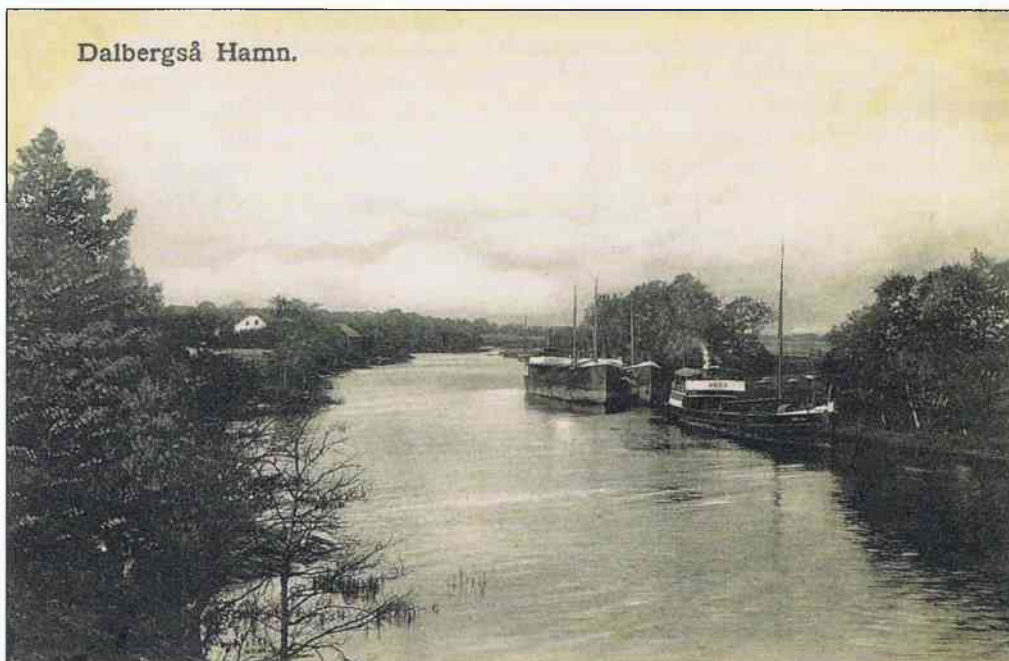
Med silon kom också mängden skutor och kustfartyg att öka sin trafik på hamnen. Ofta var Thunbolagets båtar här, som **Leckö, Tidan** och **Nossan**. Utskeppningen från silon pågick ända fram till 1971 då **Agneta** från Lidköping blev den sista båten att lasta. Hon avgick den 24 juni med full last av havre för Polen. Andra båtar som sista året lastade i Dalbergså var **Barö, Silva, Vänervik, Bremö, Anette** och **Gullvor**.

Silon användes, även sedan sjöfarten upphört, att vara förvaringsplats för säd. Med tiden fick den dock allt mindre betydelse och den revs 1996.

### Passagerarbåt

En bit in på 1920-talet började en passagerarbåt, **Aldebaran**, att göra regelbundna turer mellan Dalbergså och Vänersborg. Det var många historier förknippade med båten och turerna till Vänersborg.

**Aldebaran** anlöpte vissa mindre hamnar utefter stränderna mellan Dalbergså och Vänersborg. Det hände att passagerare förväxlade bagaget, i synnerhet när de var på återresa från staden. Det berättas bl a att då **Aldebaran** en gång anlöpt hamnen i Sikhall för avlämning av en passagerare och senare kommit ut i sjön det blåst upp till nästan stormstyrka. En av passagerarna hade gjort två resor över Atlanten. Han ansåg att man i denna balja (Vänern) knappast kunde tala om storm. Mannen blev emellertid svårt sjösjuk och bad en med-



Vykort från Dalbergså med ångarna **Torgny** och **Arla**. Ur Robin Holmstedts samlingar, Läns pumpens arkiv.

passagerare att räcka honom hans kappsäck:

– Jag skall bara ta ett par supar, så är jag all right.

Kappsäcken hämtades, men döm om mannens förvåning. I kappsäcken fanns allt annat än brännvin. Bland diverse varor fann han en tom liksveping. Det var en av passagerarna som stigit av i Sikkhall som råkat ta fel kappsäck. Denne hade varit i stan och gjort uppköp till en nära anhörigs begravning. Det fatala misstaget rättades dock till så småningom.

Aldebaran gjorde också utflyktsturer till Kinnekulle och Läckö, vilka var populära utflyktsmål. Så kallade månskensurer var också attraktiva och lockade många ut på en tur.

### Andra varor

Nu var det inte enbart varor till traktens lanthandlare som lossades i Dalbergså. Stora mängder kalk och konstgödning lossades också. Ett hundratal meter uppströms från magasinet låg lantmannabryggan. Där lossades kalken och gödningen och även tegel som bönderna hämtade direkt från båtarna. Tidigare hade det även legat ett litet tegelbruk vid platsen.

### Bro

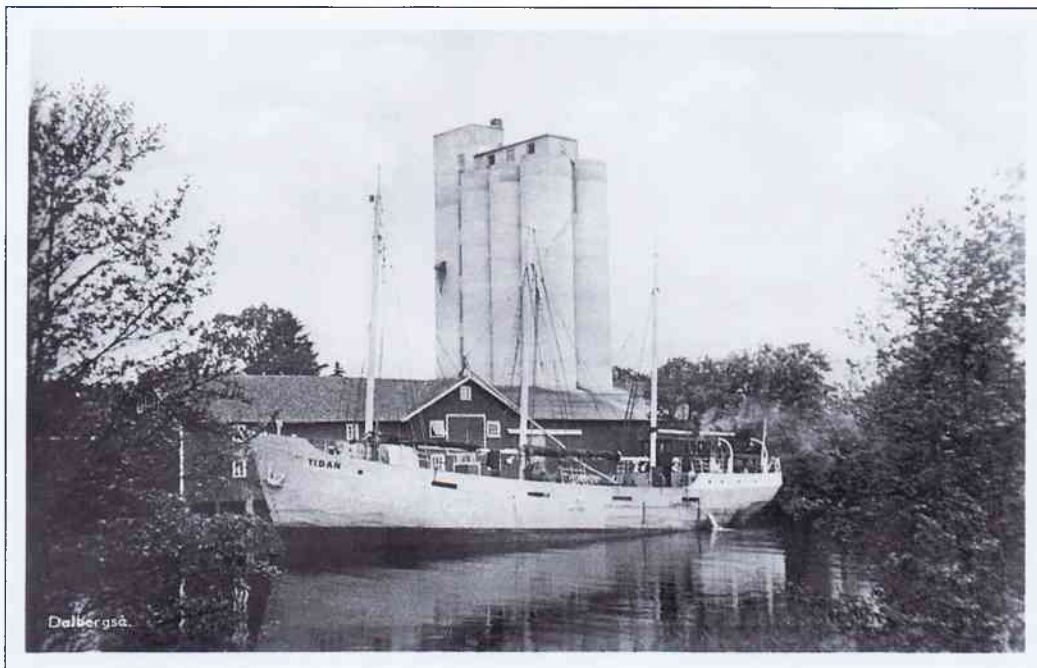
I början av 1930-talet byggdes en bro över Dalbergsån och det gick inte längre att ta sig till lantmannabryggan. Själva brobygget blev en stor sevärdhet. Att bygga en så stor bro i ett spann var för de flesta helt otänkbart. Många var det som kom till brobygget för att se underverket på ort och ställe. Men det var inte bara själva bron som fångade intresset. Där användes nämligen också en cementblandare. Detta var något som ingen i bygden tidigare skådat.

### Ovanlig last

Vid ett tillfälle kom den holländska coastern **Trianta** till Dalbergså med full last av gloubersalt. Det skulle användas som gödning, men lasten blev liggande ett tag och när bönderna skulle använda gödningen hade den klibbat ihop. Det blev bara en last med gloubersalt.

### Skutredare i Dalbergså

I en liten torparstuga i dessa trakter föddes Rudolf Fransson 1908. Han bodde alldeles intill vattnet och blev intresserad av sjömansyrket. Han tog sig till Göteborg och började i tidiga ungdomsår vid navigationsskolan där. Han fick lära sig att hantera båtar i Östersjöfarten och tog examen



Den stora silon, hamnmagasinet och Thunbolagets **Tidan** var hörnpelare för verksamheten i Dalbergså. Vykort ur Robin Holmstedts samlingar, Läns pumpens arkiv.

som andreskeppare.

I början av 1930-talet var det dags att pröva på lyckan. Han hyrde en liten jakt, **Frida**, som han använde under några år. Det blev mest fart på Vänern.

**Frida** (2555) var ett gammalt fartyg. Man vet varken var eller när hon byggdes. Men 1894 förbyggdes hon i Trollhättan av Trollhättans Mekaniska Verkstad och registrerades året efter med Karlsberg vid Trollhättan som hemort. År 1901 såldes hon till Vänersborg och kom elva år senare till Gäddeån. År 1915 blev hemorten åter Vänersborg. I april 1924 såldes den gamla slupen till Fritz Blom i Bromösund och det

var av honom bröderna Fransson hyrde fartyget. I februari 1935 meddelade Blom att fartyget sålts till en person i Sörby på Torsö som tog ur motorn och sänkte skrovet som båtbygga vid sin strand i Sörby.

I mitten av 1930-talet köpte Rudolf Fransson galeasen **Svea** (3557) som var byggd i Svartebäck vid Hjortens fyr i Vänern 1899. Båten lastade 90 ton. Han tog med sig sin yngre bror Fritjof och även frun Karin.

**Sveas** första hemort var Hjorten och ägare var skeppare Jacob Persson. I mars 1914 sålde han skutan till skepparen Johan Petter Jonsson i Sjöheden med Eken som



Den holländska coastern **Trianta** lossade en last gloubersalt. Det blev endast en last av den varan.

hemort. Efter två år ändrades hemorten till Järna (Kållandsö). I juli 1920 såldes hon till Göteborg. Samtidigt meddelades att hon numera hade en 10 hk motor. År 1923 såldes hon vidare till Åmål och i februari 1934 kom hon till Lillebyn där bröderna Fransson då bodde. I april 1936 såldes **Svea** till Hjo och året senare till Vadstena. Redan i oktober samma år meddelades att man tagit ur motorn och rensat skrovet samt sänkt det vid Boön i Vättern. Ännu 1967 kunde man se resterna av fartyget.

### Albert köps

I november 1936 köpte Rudolf och Fritjof Fransson kuttern **Albert** för 8000 kronor. Med henne seglade man både på Vänern och till Östersjön. Bröderna Fransson blev sjömän på heltid under en tid. Ibland fick sönerna Karl Gerhard och Bertil följa med. Speciellt Karl Gerhard hade nog velat bli sjöman. Men det blev annorlunda.

**Albert** var en engelsk kutter byggd 1876 i Rye. Hon hörde först hemma i Hull i England. Hon var bland de första kutterarna som inköptes till Sverige. Året var 1894 och hon kom först att höra hemma i Lysekil. Sedan blev det Slätten och Gullholmen. Hon användes då bla till fiske vid Island. År 1930 köptes hon till Göteborg och fördes till Marstrand där hennes första och enda maskin installerades. Det var en 1-cyl Ideal om 30 hk. Därefter såldes hon till Edshultshall.

Den 22 juli 1936 såldes **Albert** på exekutiv auktion i Lysekil. Fartyget hade då en längre tid reparerats vid Fridhems varv, men kostnaderna hade dragit iväg och blivit för stora. Maskin och fartyg var i dåligt skick och även en del segel och annan utrustning saknades.

Fartyget ropades in av J W Berg på Hälsö för 2300 kronor. Hon fördes nu till Hälsö där hon togs upp på slip. Bordläggningen reparerades, drivning utfördes, motorn reparerades och iordningställdes. Erforderliga segel, rigg och utrustning anskaffades. Fartyget blev således i fullt sjövärdigt skick.



Det finns inte många bilder av **Svea** från Dalbergså. Här ligger hon i hemmahamnen. Foto ur K. G. Franssons samlingar.

Färdigreparerad köptes hon så av bröderna Fransson och sattes i fart. Hon var en mycket god sjöbåt och var till stor glädje för ägarna. Hon såldes i december 1946 när Rudolf och hans hustru Karin började arbeta på, och senare övertog, hennes föräldrargård i Dalbergså. På så vis blev skepparen bonde och gick inte till sjöss mer. Rudolf avled 1996.

**Albert** köptes av den estniska medborgaren Gustav Langemann i Göteborg. Han ansökte och fick beviljat att överföra fartyget till sydafrikansk flagg. Hon avfördes därför ur det svenska registret i mars 1947 som ej längre svenskt. **Albert** kom dock aldrig iväg till Sydafrika. Hon slutade sina dagar som vågbrytare på Knippla.

Karl Gerhard och Bertil Fransson fick överta gården efter sina föräldrar. Numera har man arrenderat ut den och behållit ett stycke land vid Dalbergsåns utlopp. Där driver man en camping och en marina som är mycket populär. Har Du vägarna förbi,

stanna gärna några nätter på denna historiska mark.

### Haveri

I augusti 1949 gick motorsegelaren **Alma** av Göteborg på grund alldeles utanför Dalbergså. **Balder** kom till undsättning och lasten fördes över till henne. Efter långt och tålmodigt arbete kunde så småningom **Alma** bärgas och åter sättas i fart.

### Intresserad båtolog

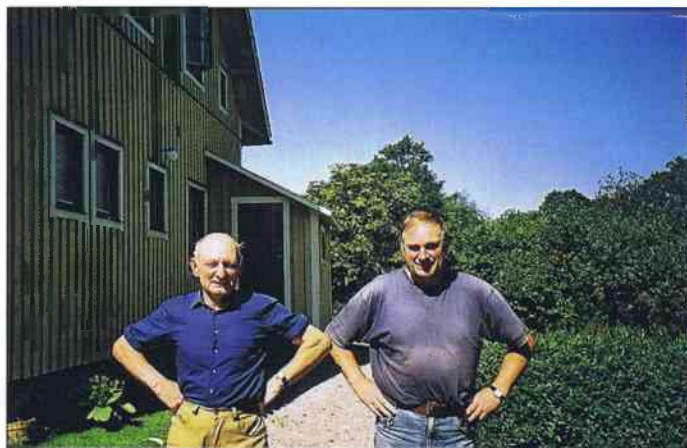
Karl Gerhard började som 13-åring 1949 anteckna alla de fartyg som han såg i Dalbergså. En lista över dessa fartyg presenterar vi här. Det är påfallande många fartyg som tagit sig in till Dalbergså på grund av dåligt väder. Motorerna var på 1950-talet inte så starka och den nautiska utrustningen var inte heller så avancerad. Begrunda listan. Den är intressant ur många aspekter.



**Albert** på slip hos J W Bergs på Hälsö. Ur K. G. Franssons samlingar.



**Albert** på besök i Norsbro, Värmland. Karl Gerhard i mammas knä.



Bröderna Karl Gerhard (t v) och Bertil Fransson den 5 augusti 2002



Idog av Köpmannebro var på besök i juli 1970.

## Dalbergså, dagbok

Fartyg	Anlände	Avgick	Orsak	Fartyg			
		<b>1949</b>		<b>Bele</b>	13 juli	15 juli	vete till Göteborg
<b>Valborg</b>	11 april	12 april	råg till Göteborg	<b>Klippen</b>	15 juli	16 juli	vete till Alster
<b>Idog</b>	april		tjocka	<b>Helga</b>	15 juli	18 juli	vete till Alster
<b>Kajo</b>	19 april	20 april	storm	<b>Harriet</b>	17 juli	20 juli	vete till Alster
<b>Ramona</b>	19 april	20 april	storm	<b>Svanefjord</b>	20 juli	20 juli	lossat gödning
<b>Brilliant</b>	april		storm	<b>Tore</b>	20 juli	20 juli	lossat gödning
<b>Vira</b>	4 maj	5 maj	råg till Göteborg	<b>Balder</b>	20 juli	21 juli	nordosten
<b>Bele</b>	5 maj	6 maj	råg till Göteborg	<b>Tankos</b>	25 juli	26 juli	sydvästen
<b>Ramona</b>	6 maj	7 maj	storm	<b>Hugo</b>	26 juli	27 juli	för order
<b>Thalia</b>	6 maj	8 maj	råg till Göteborg	<b>Rival</b>	29 juli	30 juli	storm
<b>Vira</b>	8 maj	8 maj	storm	<b>Neptunus</b>	30 juli	30 juli	lossat cement
<b>Balder</b>	9 maj	11 maj	storm	<b>Ägir</b>	30 juli	31 juli	för natten
<b>Balder</b>	13 maj	14 maj	storm	<b>Bruse</b>	5 aug	6 aug	storm
<b>Tore</b>	21 maj	23 maj	råg till Göteborg	<b>Sylviana</b>	9 aug	10 aug	storm
<b>Harriet</b>	21 maj	24 maj	råg till Göteborg	<b>Svanefjord</b>	augusti		lossat gödning
<b>Svanefjord</b>	24 maj	25 maj	för natten	<b>Balder</b>	11 aug	30 aug	bärgat last från grundstötta <b>Alma</b>
<b>Idog</b>	26 maj	27 maj	storm				storm
<b>Sune</b>	26 maj	27 maj	storm	<b>Gustaf Adolf</b>	18 aug	19 aug	
<b>Svanefjord</b>	28 maj	30 maj	råg till Göteborg	<b>Ruth</b>	19 aug	19 aug	
<b>Balder</b>	31 maj	1 juni	för natten	<b>Olbjörn</b>	29 aug	30 aug	för natten
<b>Neptunus</b>	5 juni	6 juni	lossat cement	<b>Vilhelm</b>	30 aug	31 aug	lossat gödning
<b>Hildur</b>	18 juni	18 juni	lossat kli	<b>Svanefjord</b>	8 sept	8 sept	lossat gödning
<b>Trollhättan</b>	18 juni	18 juni	storm	<b>Tingvalla</b>	12 sept	16 sept	mosor slitit sig
<b>Hans</b>	21 juni	21 juni	storm	<b>Björnen</b>	14 sept	14 sept	bärgat mosor
<b>Fengersfors</b>	23 juni	23 juni	storm	<b>Zeus</b>	15 sept	16 sept	bärgat mosor
<b>Svanefjord</b>	5 juli	6 juli	lossat kraftfoder	<b>Töcksfors</b>	15 sept	15 sept	storm
<b>Sonja</b>	8 juli	8 juli	storm	<b>Svanefjord</b>	17 sept	17 sept	vete till Göteborg
<b>Svanefjord</b>	12 juli	13 juli	vete till Göteborg	<b>Bele</b>	18 sept	18 sept	
				<b>Wernadia</b>	19 sept	20 sept	storm



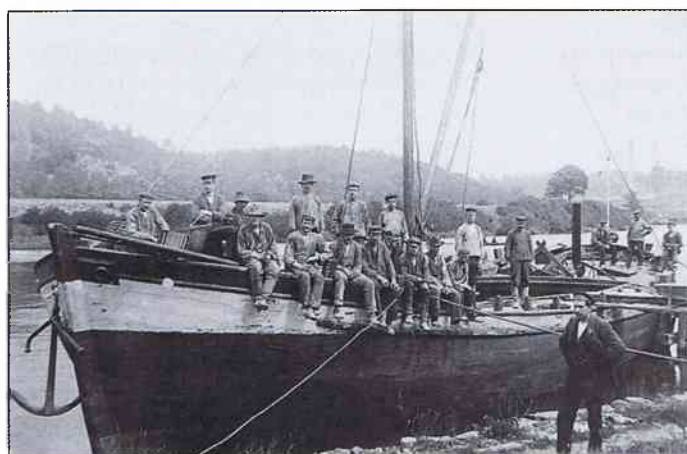
Skutan Alma av Göteborg havererade i augusti 1949 utanför Dalbergså. Foto ur K.G Franssons samlingar.



Hildur	21 sept	21 sept	lossat gödning
Zeus	21 sept	26 sept	props till Vargön
Sonja	23 sept	23 sept	
Svanefjord	23 sept	24 sept	vete till Göteborg
Solvig	26 sept	28 sept	lossat kalksalpeter
Svanefjord	26 sept	27 sept	råg till Upperud
Svanefjord	29 sept	30 sept	råg till Upperud
Zeus	29 sept	5 okt	props till Vargön
Thorbjörn	4 okt	4 okt	nordlig vind
Mone	4 okt	4 okt	nordlig vind
Idog	6 okt	6 okt	storm
Sonja	10 okt	10 okt	storm
Valdemar	10 okt	13 okt	vete till Göteborg
Rival	19 okt	20 okt	storm
Thor	19 okt	20 okt	storm
Valdemar	20 okt	21 okt	raps till Karlshamn
Idog	27 okt	28 okt	råg till Göteborg
Thorbjörn	27 okt	28 okt	nordlig vind
Svanefjord	28 okt	29 okt	vete till Göteborg
Svanefjord	4 nov	6 nov	vete till Upperud
Sonja	6 nov	6 nov	storm
Svanefjord	11 nov	12 nov	vete till Upperud
Vira	13 nov	15 nov	storm
Svanefjord	15 nov	18 nov	råg till Göteborg
Alma	20 nov	26 nov	vete till Göteborg
Sonja	21 nov	26 nov	storm
Odin	21 nov	26 nov	storm
Zeus	22 nov	26 nov	råg till Göteborg
Västraviken	26 nov	29 nov	storm
Vira	10 dec	12 dec	nordlig vind
Storö	16 dec	17 dec	lin till Agnesberg
Gerda	17 dec	20 dec	lin till Agnesberg

### 1950

Västraviken	25 mars	28 mars	lin till Agnesberg
Svanefjord	31 mars	1 april	lossat gödning
Blenda	19 april	20 april	för natten
Svanefjord	22 april	22 april	råg till Upperud
Ulla	23 april	24 april	bogs pråm
Ägir	27 april	28 april	för natten
Neptunus	3 maj	4 maj	lossat cement
Lindö	9 maj	9 maj	lossat gödning
Nossan	14 maj	17 maj	råg till Hamburg
Delia	23 maj	24 maj	råg till Hamburg
Lindås	29 maj	31 maj	sydvästen
Tankos	31 maj	1 juni	nordlig vind
Västraviken	31 maj	1 juni	nordlig vind
Nossan	1 juni	2 juni	råg till Hamburg
Vira	10 juni	10 juni	nordlig vind
Lidan	13 juni	14 juni	råg till Hamburg
Tidan	13 juni	16 juni	råg till Weser
Svanefjord	26 juni	26 juni	vete till Upperud
Leckö	27 juni	29 juni	råg till Tyskland
Svanefjord	30 juni	30 juni	vete till Upperud
Maria	30 juni	30 juni	storm
Balder	6 juli	8 juli	lastat sand
Vilhelm	9 juli	10 juli	vete till Upperud
Västraviken	11 juli	14 juli	storm
Balder	13 juli	13 juli	
Vilhelm	9 juli	10 juli	vete till Upperud
Västraviken	11 juli	14 juli	storm
Balder	13 juli	13 juli	
Vilhelm	14 juli	15 juli	storm
Mone	15 juli	15 juli	storm
Helga	15 juli	15 juli	storm



Hildur besökte allt emellanåt Dalbergså.

Svanefjord	16 juli	18 juli	lossat gödning
Rex	25 juli	26 juli	storm
Avena	30 juli	31 juli	storm
Västraviken	4 aug	5 aug	för natten
Agnes	4 aug	5 aug	för natten
Maria	23 aug	24 aug	lossat salpeter
Komet	31 aug	31 aug	raps till Karlshamn
Idog	31 aug	1 sept	lossat gödning
Thor	5 sept	6 sept	för order
Svanefjord	6 sept	6 sept	vete till Göteborg
Polstjärnan	26 sept	26 sept	
Vira	29 sept	30 sept	storm
Bele	7 okt	8 okt	storm
Västraviken	10 okt	12 okt	vete till Göteborg
Ramona	11 okt	12 okt	nordlig vind
Nitro	11 okt	12 okt	nordlig vind
Alexandra	21 okt	22 okt	nordlig vind
Erato	21 okt	22 okt	nordlig vind
Augusta	21 okt	22 okt	nordlig vind
Havsörn	21 okt	22 okt	nordlig vind
Hugo	21 okt	22 okt	nordlig vind
Gyro	21 okt	22 okt	nordlig vind
Svanefjord	21 okt	22 okt	vete och råg till Upperud
Svanefjord	24 okt	25 okt	vete till Göteborg
Balder	30 okt	1 nov	storm
Svanefjord	2 nov	5 nov	lossat gödning, lastat råg Gbg
Isbjörn	6 nov	8 nov	nordlig vind
Ekefjord	6 nov	8 nov	nordlig vind
Odin	6 nov	8 nov	nordlig vind



Västravikens skeppare tillsammans med en dykare. K.G. Franssons samlingar.

Vira	7 nov	8 nov	nordlig vind
Svanefjord	11 nov	13 nov	spannmål till Uppered
Svanefjord	15 nov	16 nov	spannmål till Göteborg
Mone	20 nov	22 nov	storm
Svanefjord	27 nov	27 nov	vete till Göteborg
Alma	28 nov	30 nov	lin till Agnesberg
Töcksfors	23 dec	25 dec	lastat

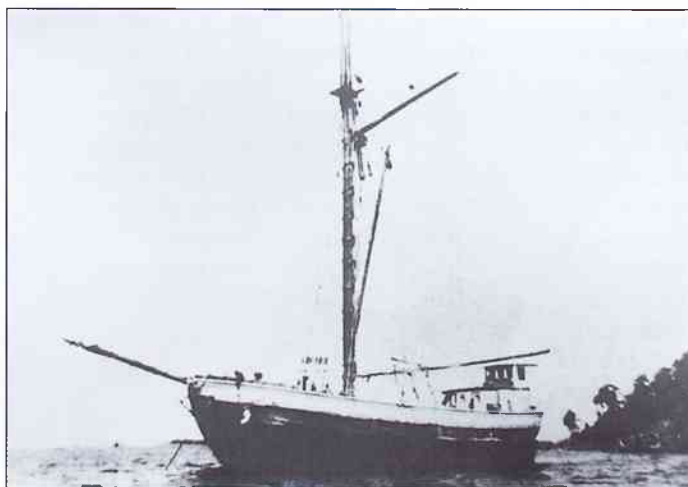
### 1951

Västraviken	17 april	19 april	råg till Göteborg
Rival	20 april	21 april	vete till Uppered
Västraviken	22 april	23 april	lin till Agnesberg
Rival	25 april	26 april	råg och vete till Uppered
Komet	28 april	1 maj	raps till Karlshamn
Västraviken	2 maj	4 maj	lossat gödning lastat lin till Agnesberg
Västraviken	11 maj	15 maj	lossat gödning lastat lin till Agnesberg
Balder	19 maj		upplägning
Elsa	25 maj	25 maj	raps till Karlshamn
Svanefjord	29 maj	30 maj	lossat gödning
Sune	6 juni	6 juni	nordlig vind
Rival	7 juni	8 juni	lin till Uddevalla
Balder		14 juni	upplägningen bruten
Bruse	20 juni	21 juni	storm
Västraviken	22 juni	23 juni	provianterat
Thalia	13 juli	13 juli	lossat gödning
Bele	20 juli	20 juli	storm
Sune	21 juli	25 juli	lossat kraftfoder
Årjäng	31 juli	1 aug	lossat gödning
Thalia	8 aug	9 aug	lossat gödning
Neptunus	13 aug	13 aug	storm
Tore	1 sept	2 sept	storm
Balder	1 sept	2 sept	storm
Gunnaren	9 sept	9 sept	storm
Elida	10 sept	11 sept	lossat cement
Svanefjord	16 sept	17 sept	storm
Nitro	16 sept	17 sept	storm
Gunnaren	20 sept	20 sept	storm
Uwe-Rendsburg	20 sept	20 sept	storm
Kajo	20 sept	20 sept	storm
Mone	20 sept	20 sept	storm
Anni	21 sept	22 sept	lossat salpeter
Bruse	23 sept	24 sept	tjocka
Bruse	2 okt	4 okt	tjocka
Årjäng	10 okt	10 okt	lossat cement
Gustaf	25 okt	26 okt	storm
Simon	5 nov	7 nov	raps till Hamburg
Töcksfors	8 nov	12 nov	lossat gödning
Helga	22 nov	23 nov	storm
Wernadia	25 nov	26 nov	storm
Balder	25 nov	26 nov	storm
Elsa	26 nov	27 nov	storm
Mone	26 nov	27 nov	storm
Åran	27 nov	28 nov	storm
Emanuel	28 nov	29 nov	storm
Fengersfors	1 dec	2 dec	storm
Tore	5 dec	6 dec	storm
Gyro	11 dec	11 dec	storm
Germania	11 dec	11 dec	storm

### 1952

Valborg	2 jan	3 jan	lin till Agnesberg
Gustaf	8 jan	10 jan	storm

Mone	10 jan	11 jan	storm
Sonja	10 jan	11 jan	storm
Gustaf	13 jan	13 jan	storm
Töcksfors	9 april	10 april	lossat gödning
Gunnaren	16 april	17 april	lossat cement
Töcksfors	21 april	24 april	lossat gödning
Idog	2 maj	3 maj	vete till Uppered
Valborg	8 maj	9 maj	lin till Agnesberg
Amora	10 maj	12 maj	lin till Agnesberg
Amora	22 maj	23 maj	raps till Karlshamn
John	24 maj	24 maj	storm
Vilhelm	6 juni	6 juni	lossat gödning
Västraviken	9 juni	12 juni	bärgat lasten efter Svanefjord
Elida	12 juni	13 juni	lossat cement
Töcksfors	19 juni	21 juni	lossat gödning
Ågir	5 juli	6 juli	legat för natten
Vilhelm	5 juli	7 juli	lossat kalisalpeter
Alfhild	12 juli	15 juli	lossat vete
Vermland	12 juli	16 juli	lossat vete
Hugo	15 juli	17 juli	storm
Hans	15 juli	19 juli	storm
Germania	15 juli	19 juli	storm
Thor	16 juli	17 juli	storm
Solamit	16 juli	21 juli	lossat vete
Nitro	23 juli	23 juli	storm
Myran	23 juli	23 juli	storm
Arne	24 juli	24 juli	storm
Gullmar	24 juli	25 juli	lossat cement
Peter	10 aug	11 aug	regntjocka
Tore	13 aug	15 aug	storm
Peter	14 aug	15 aug	storm
Gustaf Adolf	16 aug	18 aug	lossat vete
Klara	16 aug	18 aug	storm
Balder	17 aug	20 aug	lossat vete
Hildur	17 aug	20 aug	lossat vete
Avena	17 aug	26 aug	lossat vete
Klaraborg	19 aug	22 aug	lossat vete
Annie	19 aug	23 aug	lossat vete
Västraviken	19 aug	15 sept	målat
Alma	21 aug	26 aug	lossat vete
Nitro	23 aug	24 aug	storm
Klara	23 aug	24 aug	storm
Havsörn	26 aug	27 aug	legat för natten
Valdemar	28 aug	29 aug	storm
Violet	28 aug	29 aug	storm



Bruse låg ofta i Dalbergså på grund av storm. Foto Kaj Andersson.



Gustafsfors 11	28 aug	29 aug	storm
Stanley	29 aug	29 aug	storm
Gullmar	29 aug	29 aug	storm
Nitro	29 aug	29 aug	storm
Lars	29 aug	29 aug	storm
Havsörn	29 aug	30 aug	legat för natten
Gustaf	29 aug	30 aug	legat för natten
Peter	30 aug	31 aug	legat för natten
Peter	2 sept	3 sept	storm
Nitro	3 sept	4 sept	storm
Balder	3 sept	4 sept	storm
Ekefjord	12 sept	13 sept	lossat gödning
Peter	18 sept	19 sept	legat för natten
Tore	18 sept	19 sept	legat för natten
Gustaf	19 sept	20 sept	legat för natten
Anna Elise	1 okt	2 okt	storm
Alfhild	1 okt	4 okt	lossat gödning
Alma	4 okt	5 okt	lossat gödning
Peter	4 okt	8 okt	storm
Alfhild	4 okt	6 okt	lossat gödning
Argus	8 okt	10 okt	storm
Gustaf	11 okt	12 okt	storm
Balder	11 okt	12 okt	storm
Hildur	16 okt	17 okt	Blev läck. Gick till Åmål
Peter	17 okt	21 okt	storm
Kajo	17 okt	17 okt	
Töcksfors	17 okt	18 okt	vete till Upperud
Töcksfors	21 okt	22 okt	vete till Upperud
Balder	22 okt	22 okt	lin till Agnesberg
Töcksfors	24 okt	24 okt	maskinskada
Balder	26 okt	28 okt	spannmål till Göteborg
Anna-Lisa	30 okt	31 okt	
Helga	30 okt	31 okt	legat för natten
Gustaf	2 nov	3 nov	snötjocka
Kajo	3 nov	4 nov	tjocka
Elsa	9 nov	10 nov	raps till Karlshamn
Mone	10 nov	11 nov	storm
Amora	17 nov	17 nov	råg till Upperud
Vilhelm	19 nov	21 nov	storm
Hildur	19 nov	22 nov	storm
Töcksfors	22 nov	25 nov	spannmål till Göteborg
Alma	27 nov	28 nov	vete till Göteborg
Valborg	1 dec	4 dec	råg till Agnesberg Spannmål till Göteborg spannmål till Upperud
Töcksfors	4 dec	4 dec	spannmål till Upperud
Gustaf	5 dec	5 dec	storm
Valborg	10 dec	11 dec	tjocka och storm
Tidan	23 dec	28 dec	vete till Tyskland

### 1953

Amora	22 mars	24 mars	lin till Uddevalla
Mossi	9 april	9 april	råg till Upperud
Avena	13 april	15 april	vete till Göteborg
Hans	14 april	23 april	lastat vete men lossat upp igen
Sonja	28 april	28 april	storm
Hans	5 maj	6 maj	vete till Göteborg
Töcksfors	14 maj	27 maj	lossat gödning, lastat vete Göteborg
Västraviken	20 maj	21 maj	legat för natten
Alma	26 maj	27 maj	vete till Göteborg
Västraviken	26 maj	28 maj	vete till Göteborg
Hildur	9 juni	10 juni	råg till Agnesberg
John	11 juni	11 juni	maskinskada
Amora	23 juni	24 juni	råg till Agnesberg



Avena av Tunge besökte Dalbergså t ex den 17 till 26 augusti 1952.  
Foto från Uddevalla ca 1957.

Bruce	30 juni	1 juli	legat för natten
Västraviken	2 juli	3 juli	spannmål till Alster
Balder	4 juli	4 juli	spannmål till Göteborg
Nyland (fiskebåt)	6 juli	7 juli	regntjocka
Balder	8 juli	8 juli	spannmål till Göteborg
Svealand (fiskebåt)	9 juli	10 juli	legat för natten
Balder	10 juli	10 juli	spannmål till Göteborg
Västraviken	10 juli	11 juli	spannmål till Göteborg
Västraviken	juli	3 aug	spannmål till Agnesberg
Wubbing	2 aug	3 aug	storm
Odin	5 aug	5 aug	storm
Argus	8 aug	8 aug	storm
Västraviken	12 aug	16 aug	lossat gödning
Daga	16 aug	17 aug	lossat gödning
Bruse	20 aug	20 aug	storm
Komet	22 aug	22 aug	raps till Karlshamn
Rigmor	22 aug	24 aug	lossat salpeter
Avena	22 aug	30 aug	grundstött, lossat lasten
Erato	27 aug	28 aug	råg till Agnesberg
Bruse	29 aug	30 aug	storm
Eijo	31 aug	31 aug	storm
Hildur	3 sept	5 sept	vete till Göteborg
Anni	5 sept	6 sept	storm
Elsa	6 sept	7 sept	raps till Karlshamn
Gyro	8 sept	8 sept	storm
Jason	8 sept	9 sept	legat för natten
Västraviken	11 sept	11 sept	vete till Göteborg
Balder	13 sept	14 sept	vete till Göteborg
Elsa	13 sept	14 sept	storm
Avena	15 sept	16 sept	kol till Säffle

Wisma	22 sept	22 sept	raps till Karlshamn
Balder	22 sept	23 sept	legat för natten
Oden	27 sept	28 sept	vete till Tyskland
Hugo	1 okt	2 okt	storm
Rex	7 okt	8 okt	storm
Kajo	14 okt	17 okt	storm
Lidan	18 okt	20 okt	vete till Tyskland
Balder	22 okt	22 okt	råg till Agnesberg
Agnete	6 nov	9 nov	storm
Bruse	9 nov	13 nov	storm
Nitro	12 nov	13 nov	storm
Ingeborg Kristine	12 nov	13 nov	storm
Ebba	12 nov	13 nov	storm
Västraviken	13 nov	16 nov	lin till Agnesberg
Hugo	15 nov	16 nov	storm
Valborg	15 nov	16 nov	storm
Munksjö III	15 nov	15 nov	storm
Mone	22 nov	23 nov	tjocka
Vieille Montagne III	29-30 nov		legat för natten
Bruse	1 dec	5 dec	storm
Elsa	4 dec	5 dec	storm
Bruse	12 dec	13 dec	lastat hö
Lidan	15 dec	16 dec	vete till Danmark

### 1954

Kinneulle	6 jan	7 jan	vete till Danmark
Lurö	8 jan	9 jan	vete till Danmark
Gyro	8 april	9 april	vänt för is vid Lurö
Frithiof	10 april	12 april	lossat gödning
Västraviken	23 april	24 april	storm
Aagot	23 april	24 april	lossat cement
Fenby	28 april	29 april	lossat salpeter
Töcksfors	29 april	1 maj	lossat salpeter
Elida	11 maj	12 maj	lossat salpeter
Kompass	12 maj	12 maj	mätt djupet vid bryggan
Oden	10 juni	11 juni	råg till Danmark
Frithiof	10 juni	12 juni	lossat gödning
Aagot	18 juni	19 juni	lossat cement
Örnfjord	2 aug	4 aug	lossat gödning
Västraviken	5 aug	7 aug	råg till Göteborg
Elida	9 aug	9 aug	lossat cement
Örnfjord	9 aug	10 aug	legat för natten
Anita	17 aug	17 aug	lossat kraftfoder
Elida	20 aug	20 aug	lossat cement
Bruse	24 aug	25 aug	tjocka
Kisa	26 aug	27 aug	raps till Karlshamn
Hans	6 sept	9 sept	råg till Göteborg
Balder	7 sept	10 sept	råg till Göteborg
Rex	13 sept	14 sept	storm
Gyro	20 sept	21 sept	storm
Ulla	23 sept	25 sept	vete till Tyskland
Gertrud	28 sept	29 sept	storm
Johanna	4 okt	6 okt	lossat salpeter
Balder	7 okt	8 okt	vete till Göteborg
Lurö	8 okt	9 okt	vete till Tyskland
Fjordskär	21 okt	22 okt	raps till Karlshamn
Agnes	23 okt	224 okt	storm
Västraviken	28 okt	29 okt	råg till Göteborg
Walborg	30 okt	31 okt	storm
Järpen	13 nov	13 nov	storm
Västraviken	14 nov	16 nov	råg till Göteborg
Hildur	26 nov	27 nov	lossat gödning
Avena	2 dec	4 dec	spannmål till Göteborg
Vidar	23 dec	24 dec	råg till Göteborg
Komet	29 dec	30 dec	vete till Danmark

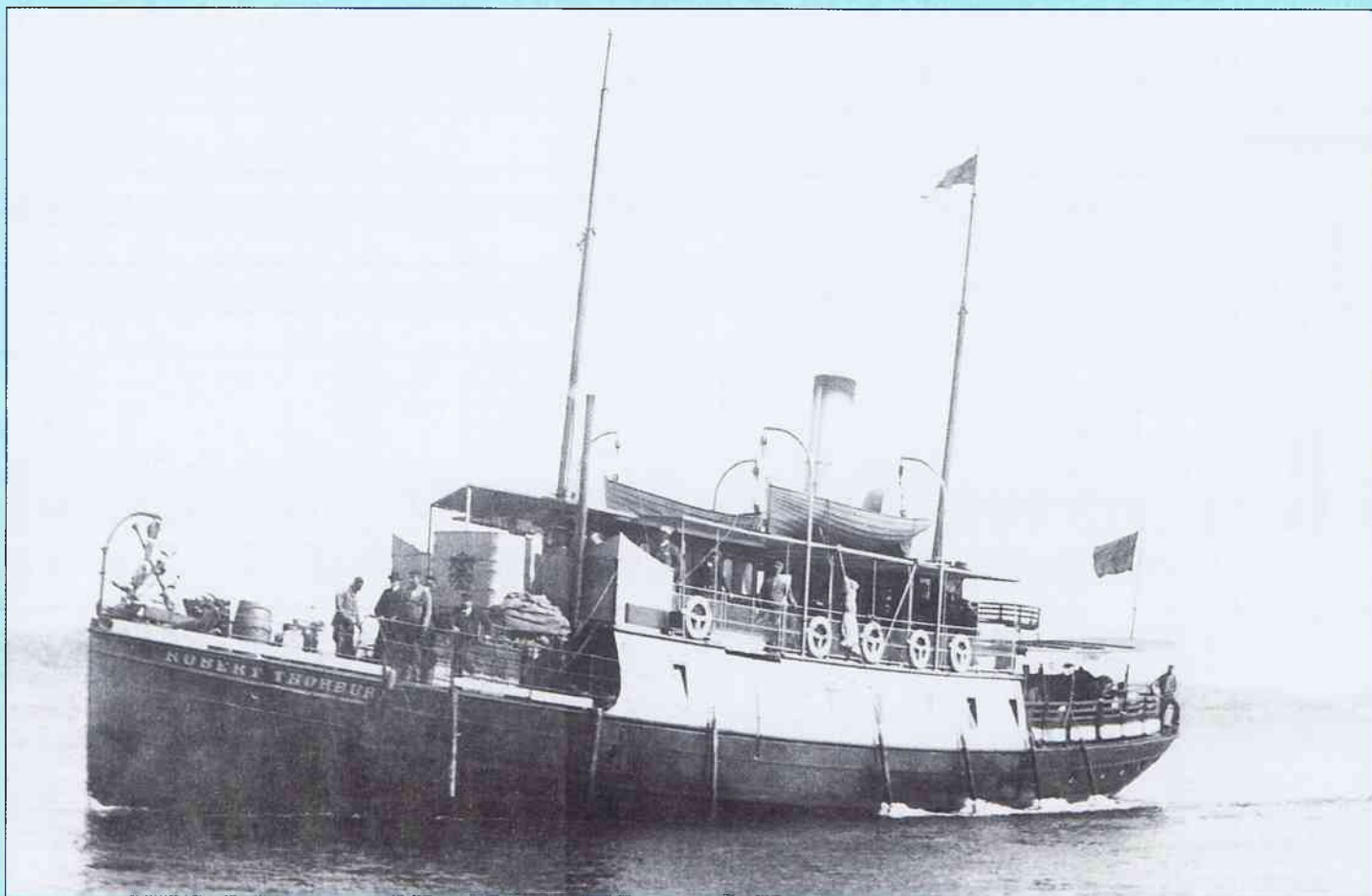
### 1955

Västraviken	1 maj	4 maj	lossat gödning, lastat spannmål Gbg
Aagot	6 maj	6 maj	lossat cement
Gustaf Adolf	7 maj	8 maj	maskinskada
Verdandi	9 maj	11 maj	lossat salpeter
Kullen	14 maj	14 maj	raps till Karlshamn
Carmen	22 maj	22 maj	storm
John	22 maj	22 maj	storm
Emanuel	9 juni	9 juni	storm
Oljö	9 juni	9 juni	storm
Elida	9 juni	10 juni	lossat cement
Järpen	16 juni	16 juni	storm
Bruse	21 juni	22 juni	storm
Tijuga (bogs)	23 juni	27 juni	Tre pråmar, storm
Elida	29 juni	29 juni	lossat cement
Peter	aug	aug	varit inne tre gånger
Lidan	13 sept	13 sept	raps till Karlshamn
Peter	14 sept	17 sept	storm
Hildur	15 sept	16 sept	storm
Bruse	17 sept	18 sept	storm
Alfhild	18 sept	19 sept	lossat salpeter
Hilda	18 sept	19 sept	storm
Carmen	23 sept	23 sept	lossat gödning
Aagot	29 sept	29 sept	lossat cement
Peter	29 sept	1 okt	storm
Astrid	1 okt	2 okt	storm
Lilly	1 okt	2 okt	storm
Äran	1 okt	2 okt	storm
Hagen	1 okt	7 okt	vete till Göteborg
Peter	6 okt	7 okt	storm
Tingvalla	15 okt	16 okt	storm
Maria	16 okt	16 okt	storm
Ebba	16 okt	16 okt	storm
Aagot	17 okt	19 okt	lossat cement. Storm
Peter	18 okt	19 okt	storm
Balder	18 okt	19 okt	storm
Bele	18 okt	19 okt	storm
Gustaf Adolf	18 okt	19 okt	storm
Thellef	28 okt	29 okt	storm
Elsa	2 nov	3 nov	legat för natten
Lidköping	9 nov	9 nov	raps till Karlshamn
Germania	16 nov	17 nov	storm
Hans	16 nov	17 nov	storm
Kajo	23 nov	25 nov	storm
Argus	4 dec	4 dec	storm
Järpen	4 dec	4 dec	storm



Ångaren Lidköping i Dalbergså. K.G. Fransson's samlingar.

# Registersidorna 0701-0800



726 *Robert Thorburn* på ett foto tagit den 27 juli 1899.

*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			
701	S		ARIEL	1872 Rådmansö	45	43	1893	1895 ej i sjöfart
702	SS	Nord ex Nikitas ex Petros ex Gemelli ex TENTO ex Eugéne ex Altofts		1873 Newcastle	774	540		1901 såld It, strandad 1911
703	S		SVALAN	fb 91 Söderby Karl	44	42		1927 upph
704	S		DUFVAN	1884 Trästa, Häverö	50	50		1900 sjunken Väddö
705	S		ALBATROS ex Bianca Navale	1874 Genua	969	937		1915 såld Dk, förlist 15.11.1916 Mexico
706	S		NORDEN	fb 83 Söderköping	59	56		1910 pråm
707	SS		<b>BOHUS</b>	1888 Lindholmen	174	100		1951 såld Belgien för upph
708	S		VENONA	1866 Quebec	328	328		1900 såld No
709	S	MIRANDA ex Mirande ex Hirundo ex Gironde		1846 S Shields	335	326		20.11.1893 övergavs Nordsjön
710	SS		ALFHEM	1886 Gävle	87	52		1932 upph
711	SS		WIKEN	1883 Motala	99	60		1951 upph
712	S		<b>CHRISTINA</b>	1874 Värmanäs	334	297		1925 såld Finl, 1933 brokista
713	SS	MAJBORG ex MARGA ex <b>TRAVE</b> ex TRANSPORT ex LIJEDAHL ex EDSVALLA		1866 Göteborg	189	116		1934 såld No för upph
714	S		EJNAR	1893 Söbben	38	34		1910 såld No. åter som 6696?
715	S		FOLKE	1893 Bufvenäs	59	53		29.11.1899 strandat Rügen
716	S		ELEONORE ex ALSEN	1865 Danzig	604	573		Febr 1900 borta m m o allt Nordsjön
717	S		ALMA	1877 Karlshamn	349	316		16.7.1915 strandat Hundested
718	S		SKULDA ex LASARUS	1893 Oskarshamn	101	84		15.6.1946 strandat Björns fyr
719	S		EBBA ex ERIK ex SATISFACTION	1861 Wolgast	194	185		1898 pråm
720	S		FERDINAND	1846 Stralsund	36	30		4.8.1916 drev i land Byxelkrok
721	S		FRAM nr 9 ex FRAM Nr 8 ex WILHELMINA	1863 Gräsön, Öregrund	59	56		1902 pråm
722	S		ANNA LOVISA	1856 Hallö	23	23		26.5.1904 strandat Kåseberga
723	S		Hilka ex KENNEDY ex <b>EBBA</b>	1891 Bufvenäs	205	176		1933 såld Finl, strandat 25.11.37
724	SS		EOS ex Aranmore	1881 Renfrew	838	444		1899 såld Dk, borta febr 1918
725	S		Baron Holberg ex BLENDIA	1877 Söderhamn	625	548		1898 såld No, övergavs nov 1919
726	SS		<b>ROBERT THORBURN</b>	1883 Bergsunds	189	123		1951 såld Belgien för upph
727	SS		<b>VALBORG</b>	1874 Göteborg	145	115		1955 upph
728	S		VULCAN	1879 Gävle	378	345		1901 såld Finl, kondemn 1922
729	S		REBECKA	1887 Marum	45	39		1913 pråm
730	S		MARGARETA	1879 Väddö	44	41		1917 upph
731	SS		VALUR ex GUSTAF E FALCK ex KORAL ex W STIEF & CO	1888 Bremerhaven	339	234		1915 såld No förlist 02-1923
732	S		SOFIA	1857 Svartvik	125	121		1900 pråm
733	S		CARIN	1876 Ortviken	269	230		1899 såld Australien, ej LR-13
734	S		VERDANDI	1884 Sikeå	323	307		29.9.1896 brand i Wilmington
735	S		FÖRENINGEN	1871 Gävle	276	263		1921 upph
736	SS		CARL XI	1874 Bergsunds	60	41		1893 såld Ryssland
737	SS		Hvidingsø ex ALPHA	1891 Torskog	410	281		1901 såld No, förlist 21.11.1908
738	SS		<b>GÖTEBORG</b>	1891 Bergsunds	416	279		1976 upph Hålla
739	SS		MERKUR ex CASTOR ex FRANZ ex ELLEN	1893 Köpmannebro	169	95		1918? Såld Tyskland fanns LR-38 upphuggen 1938
740	S		LAVÉNS 41 ex WILHELMINA	1874 Norrtälje	59	49		1911 pråm
741	S		JON SJÖDIN	1872 Härnösand	318	302		11.11.1906 strandat Åland
742	S		ALFSOL ex KARL FREDRIK	- Granviks Bruk	87-	84		30.1.1894 förlist Häradsöskär
743	S		TUSPAN	1848 Brake	269	237		19.9.1908 strandat Dars, kond i Rostock
744	SS		BENGT ex MIMER	1883 Göteborg	431	304		1935 såld No för upph
745	S		MINNET	1875 Bygdeå	563	490		28.12.1899 strandat Negapatnam
746	S		MARGARETA	1879 Oskarshamn	328	289		9.7.1911 strandat Björneborg
747	S		ERATO	1864 Isle of Man	1233	1193		1.2.1894 förlist Höjen
748	S		VERA ex <b>SOFIA</b>	1890 Figeholm	254	229		1915 såld Dk, öde?
749	S		GRIPEN ex J.F. FOSTER	1870 Bedford, Mass	1191	1115		3.7.1918 uppbränd Nordsjön
750	SS		<b>VIRGO</b>	1893 Helsingør	415	269		sep 1912 borta m m o allt Östersjön

751	S		PAULINA	1873 Vätö	48	45	ej SL-19
752	SS	Aphrodite ex EGON ex Gustav Fischer ex AURORA		1881 Göteborg	271	184	1920 såld Grekl, förlist 21.1.1921
753	S		AUGUSTA	- -	58	57	1905 upph
754	SS	ELVIRA ex CAP CEPET ex RENEE HYAFFIL ex HISPANIA		1885 Newcastle	1112	684	1903 såld No, förlist 17.12.1922
755	S		NORDEN	1855 Härnösand	345	332	3.3.1899 kollision Lizard
756	SS		TEMIS	1883 Göteborg	341	243	30.12.1907 strandat Själlands rev
757	SS	Agder I ex Thor ex SANDBOGEN		1893 Eriksbergs	104	45	1895 såld No, förlist 11.3.1966
758	SS		ÖSTERGÖTLAND	1888 Sjötorp	170	114	1948 upph, blev 9158
759	S		VICTORIA ex RAPID	1856 Böda	34	32	1918 prâm
760	S		ANNIE ex Joar	1866 Edewecht	101	96	31.10.1894 strandat hamra, Gotland
761	SS		Diana ex <b>HELGE</b>	1890 Sjötorp	163	102	1946 såld Finl, 1956 upph
762	SS	Pechenga ex Nicolai II ex <b>NORNAN</b>		1886 Göteborg	389	277	1912 såld Ryssland, avförd 1934
763	S		ENGELBREKT	1874 Umeå	691	669	19.2.1896 strandat Bahama
764	S		JOSEFINA	fb 66 Blankaholm	71	63	1899 slopad
765	S		PONEMAH	1883 Pr Edw Isl	796	766	24.3.1895 övergavs 28° S 38°4' W
766	S		MINNET	1857 Roxmo	83	70	1917 prâm
767	SS	<b>ASTREA</b> ex <b>VIKTOR RYDBERG</b> ex <b>TRAFIK</b>		1885 Norrköping	282	175	1956 såld Belgien för upph
768	SS	<b>MISTRAL</b> ex ARVID ex AURORE ex ORKAN ex INGALILL ex DORIS ex Kuudes ex <b>IRIS</b>		1884 Göteborg	358	215	30.8.1956 strandat Hoburg
769	S		OLGA	1877 Vaddö	50	47	1900 prâm
770	S		SIGRID	1891 Ö Lagnö	31	29	1929 slopad
771	SS		ALEXANDER	1882 Göteborg	432	311	8.10.1896 kollision Hull redd
772	S		Mesterøy ex SIV exIDA	1880 Oskarshamn	166	140	1942 såld No, struken ca 1950
773	S		CARL GUSTAF	1881 Berg (E)	22	18	1917 prâm
774	S		KRISTIAN	-	45	43	7.8.1907 strandat Bråviken
775	S	CAROLINA ex Ernst und Christine		1869 Rostock	233	210	1903 såld No, öde?
776	S	ANDERLIND 4 ex ANDERLIND 4 ex THORA ex VICTORIA		-	72	69	1901 prâm
777	S		SCANDIA	1867 Gävle	383	350	dec 1895 övergavs Nordsjön
778	S		KARIN CHRISTINA	1858 Ribe	57	48	1904 upph Saltviks varv
779	S		MARIA ex BERTHA	1852 Slussen	-	158	15.8.1894 övergavs Nordsjön
780	S	MARGUERITNE ex British Queen		1861 Windsor NS	1260	1183	febr 1899 borta m m o allt Atlanten
781	S		NORDSTJERNAN	1870 Oskarshamn	85	76	13.11.1897 strandat syd Rønne
782	SS		FYRIS	1863 Stockholm	161	10	1895 såld No, åter som 4782
783	S		<b>AUGUSTUS</b>	fb 1893 S Garn	34	27	1933 prâm
784	S	GIMLE II ex GAMEN ex BANCA NAVALE G		1874 Genua	935	837	1911 såld No, magasin
785	S	GOTLAND ex Hermine ex Miranda		1859 Brake	288	264	maj 1895 borta m m o allt Nordsjön
786	SS		SYDKUSTEN	1871 Kristiania	283	194	mars 1904 borta Östersjön
787	S	TRIO ex Porfiro di Martino		1868 Neapel	471	429	13.11.1901 strandat W Hartlepool
788	SS	ARKONA ex ILSE ex FRODE		1889 Göteborg	340	229	1924 såld Tyskl. Förlist 12.11.1929
789	SS	VERDANDI ex MANHEM		1883 Göteborg	442	213	1932 såld Finl. Upph 1952
790	S	VENCEDOC ex MINHO ex MARY		1871 Karlshamn	-	246	1894 kondemn i Portugal
791	S		TELEGRAFEN	1874 Oskarshamn	109	105	3.4.1905 förlist Kiviks hamn
792	S		BRAGE	1858 Oskarshamn	119	108	14.11.1897 strandat SV Öland
793	S		WEDINA	1839 Vätö	70	67	15.11.1897 strandat Albu Triller
794	S		SIGRID	1857 Oskarshamn	103	99	1899 upplagd i Figeholm, oduglig
795	S		PERLAN	1854 Ekenäs	-	99	1899 avriggad
796	S	BANKEN ex CARL GUSTAF ex BANKEN		1877 Oskarshamn	95	84	1940 förstörd
797	S		GUSTAF	1876 Laxemar	63	56	1908 prâm
798	S	Harald ex Tamara III ex Glückauf ex NYHAMN		1869 Nyhamn (M)	302	290	Beslagtagen 1917, haveri 28.9.1921
799	S		BRAVO	1872 Timmernabben	276	242	1905 såld Finl, existerar ej 1932
800	S		PETTER ex FÄRÖ I ex CARL XV	1860 Örnsköldsvik	412	384	1917 prâm, upph 1931

1894

## Till salu

För ett år sedan avslutade jag min serie från 1975 med den 38:e skriften på temat svensk sjöfart under andra världskriget. Enstaka ex finns kvar. Bland annat boken med uppsatsen om märkliga s/s **Miramar**. Förteckning kan rekvideras kostnadsfritt.

Nu ger jag ut "Sjöfartsminnen i elfte timmen" med bl. a. intervju med 103-åriga sjöman/överlots med dramatiskt liv, motorseglarfolk, fiskare. Telegrafist, modellbyggare, tysk sjöman som sänktes 1940 vid Lysekil och som återvände efter 40 år, skärhamnskeppare som köpte fransk 4-mastare. 114 sidor, stor lässtil, 30 bilder (de flesta ej publicerade) Pris 115 kr.

Kan beställas från Terje Fredh, Gränsgatan 16 • 453 30 Lysekil  
Tel/fax: 0523-10421 • E-post: fredh.terje@jobbet.utfors.se

## Möteskalender Västra Kretsen

### 7 november

Lennart Revborn berättar om utesejlarna vilka sällan eller aldrig kom hem.

### 5 december

Ej fastställt program. Ring telefonsvararen.

Samtliga möten börjar kl 19.00. Vår lokal Nakterhuset är öppet alla helgfria tisdagar kl. 18.00 – 21.00.

Alla hälsas varmt välkomna till mötena. Frågor om verksamheten eller andra spørsmål kan ställas på tel: 031 – 24 65 15.

## Missa inte Läns pumpens Årsnummer 2002

Årsnumret 2002 handlar om sjömannen, Vänerlotsen och båtologen Tore Granath.

I unga år endast 14 år gammal, började Tore sin sjömansbana på "kanalpesen" s/s Östergötland. Hans far, som var styrman ombord, var mycket intresserad av sjöfart och fotograferade fartyg då tillfälle bjöds. Tore, som påverkades starkt av faderns intresse och yrke, valde även han sjömansbanan. Han började själv fotografera och tog sin första bild 1940 på Transatlantics nybygge **Remmaren**. Därefter har det blivit många fotografier och Tores bilder har varit och är eftertraktade av båtologer och har naturligtvis har många av foton publicerats i klubbens båda tidningar.

År 1963 var Tore var med om att starta Klubb Maritim, vilket hans medlemsnummer 3 vittnar om.

Efter utbildning på sjömansskolan i Göteborg, blev det vidare vatten och efter många år till sjöss avslutade han sin sjömansbana som lots på Väneren.

Årsnumret är på 32 sidor och innehåller, förutom Tores egen berättelse, utvalda foton ur hans stora foto/negativarkiv.

Beställning/betalning av Årsnumret gör du på inbetalningskortet för 2003 års prenumeration vilket kommer i slutet av november.

**O B S ! Utgivning av årsnumret är slutet av januari 2003. O B S !**

## FOTOARKIVET ● Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg ● OFFERT 24

### Foton ur Calle Nyströms negativsamling.

Kopiorna 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!**

#### SKUTOR

Aina	Ven	5550
Alma	Göteborg	4690
Altair	Hällevik	7663
Anna Stina	Kalmar	7905
Heddy	Bovällstrand	7526
Ingegerd	Hamburgsund	6742
Kullavik	Göteborg	3163
Linnea	Skärhamn	4625
Svanen	Klädesholmen	6660
Virginia	Djursvik	3973
Zita	Askerön	6506

#### KUSTFARTYG

Bläfell	Kalmar	8712
Bonny	Göteborg	9357
Brattön	Höviksnäs	8058
Brevik	Öckerö	9342

Maj	Skärhamn	9376
Neithea	Stockholm	7282
Samona	Klädesholmen	9682

#### ÅNGARE

Bitraland	Södertälje	8408
Eduard Schupp	Hamburg	6680
Enso	Helsingfors	—
Katia	Helsingborg	9389
Lagan	Halmstad	9323

#### MOTORFARTYG

Amazonas	Stockholm	8600
Betula I	Helsingborg	9488
Biskopsö	Stockholm	9696
Blankaholm	Göteborg	10335
Bore X	Åbo	—
Bore XI	Åbo	—

Hong Kong	Göteborg	9865
Kronprins Carl Gustaf	Halmstad	10691
Vettorsö	Stockholm	8228
Vibyholm	Göteborg	9276
Vingaland	Göteborg	9159

#### BERTIL PALMS NEGATIVSAMLING

Astrid	Skillinge	8234
Bode	Rostock	—
Calliope	Piraeus	9545
Ingrid Brodin	Stockholm	9678
Tyning	Panama	7774
Warjo	Åbo	7389

Antal foton .....

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

Namn .....

Adress .....

Beställning via E-post (bertil.soderberg@telia.com) eller skicka in kupongen.

**Sista beställningsdag  
29 november 2002  
därefter leverans inom 6-10 veckor**



# BÖCKER på frivakten



## Uteseglarna

– De som sällan eller aldrig kom hem

Lennart Revborn

Illustrerad, 254 sidor, häftad

Förlag: Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

ISBN 91-630-3915-X

Pris: ca ? kronor

I boken Uteseglarna belyser författaren och Klubb Maritim-medlemmen Lennart Revborn de svenska sjömän och fartyg som inte trafikerade svenska hamnar utan mestadels avlägsna linjer och som aldrig eller sällan kom till Sverige. Materialet ger läsaren en intressant inblick i omfattningen av denna verksamhet och vilka personer som haft en framträdande roll och sjömännens rättigheter och skyldigheter. Historiken som är både informativ och omfattande är indelad i tre delar, där den första kallas segelfartygens tid sträcker sig fram till 1918. Andra delen omfattar mellankrigsåren och kallas ångfartygens tid – och den tredje perioden utgör efterkrigsåren fram till 1977. Denna kallas motorfartygens tid och är den mest omfattande och inom denna del ingår även rederihistoria från såväl segelfartygens som ångfartygens tid, samt centralhamnarna och dess organisationer.

Författaren har genom sin egen erfarenhet som uteseglare och därefter handläggare av sjöfartsärenden vid Arbetsmarknadsverket också kunnat ge en fördjupad insikt om uteseglarnas tillvaro. Samtidigt har han gjort en relativt omfattande efterforskning i såväl skriftliga som muntliga källor inom området. Detta medför att boken ger en intressant information om rederiernas utefart och sjömännen som var verksamma inom denna.

Generellt är boken mer informativ och lärorik än lättillgänglig och underhållande, vilket inte gör boken mindre intressant utan snarare tvärtom. Det är på alla vis både enastående och av stort kulturellt värde att böcker av denna typ publiceras för att återspegla denna betydelsefulla historia till eftervärlden. Boken rekommenderas varmt.

*Lennart Bornmalm*

## Oslobaletten

– och andra fripassagerare

Jörn Hammarstrand och Karin Poulsen

144 sidor, häftad.

Förlag: Mirrabooka, Lerum, 2002

ISBN 91-631-2573-0

Pris: 120 kronor inkl frakt. Beställes genom [mirrabooka@telia.com](mailto:mirrabooka@telia.com) alternativt tel 0302-15934 eller Fax 0302-16515.

I denna bok tar författarna oss med på en både trevlig och intressant resa i tid och rum på de sju haven över olika tidsperioder. Till skillnad från boken Uteseglare är föreliggande bok mer av den underhållande karaktären, även om den på ett trevligt och informativt sätt speglar åtminstone en tid som till stor del varit inom den svenska sjöfarten. Läsaren får många hjärtliga skratt längs vägen och båda författarna har en förmåga att på ett såväl givande som humoristiskt sätt fånga sjömanslivet och olika episoder ombord. Detta gör att man på ett hängivet sätt fångas och rycks med av deras berättelser. Boken belyser främst ett galleri av olika fripassagerare som de två författarna haft erfarenhet av att ha ombord. Samtidigt som det ger en inblick om dessa

människors levnadsöde. Författarna varvar komiska situationer och allvarliga händelser på ett subtilt sätt, vilket gör boken mycket läsvärd och flera känner säkert igen många av situationerna. Kort sagt är boken ett nöje att läsa. Rekommenderas varmt.

*Lennart Bornmalm*



## Svensk Illustrerad Skeppslista 2002

Rikt illustrerad, 480 sidor, häftad.

Förlag: Breakwater Publishing AB, Göteborg, 2002

ISBN 91-97-43790-5

Pris: 205 kronor

I 23 år har nu Svensk Illustrerad Skeppslista givits ut. Självt minns jag med spänning då jag läste den första 1979. Att ge ut en illustrerad skeppslista var då något nytt och välkommet komplement till den vanliga tabellartade skeppslistan. Den illustrerade skeppslistan gav omgående mer liv till de annars torra faktauppgifterna genom att det nu blev möjligt att se hur fartyget ifråga såg ut. Sedan några år tillbaka är innehållet uppdelat i fyra avsnitt, svenska handelsfartyg, svenskkontrollerade utlandsflaggade fartyg, fiskefartyg och Sveriges Segelfartygsförnings fartyg. Trots att den illustrerade skeppslistan har bilder på varje fartyg kostar den ca en tredjedel av vad den ordinarie skeppslistan betingar. Å andra sidan innehåller Sveriges Skeppslista väsentligt fler båtar än den illustrerade, vilket kanske betingar ett något högre pris.

Så vitt jag känner till var vi i Sverige först med att ge ut en illustrerad skeppslista, men idag har omvärlden kommit mycket längre beträffande kvaliteten främst av bildåtergivning. Till exempel är den isländska illustrerade skeppslistan sedan flera år helt i färg. Det vore nog bra om även den svenska illustrerade skeppslistan förbättrades inom detta område till ett annat år.

*Lennart Bornmalm*



Genom arktis ismassor, i köld och mörker med vindstyrkor på upp till 30 m/sekund, bryter den sovjetiska atomisbrytaren **Lenin** väg för en konvoj med lastfartyg år 1960. **Lenin** var världens första atomdrivna övervattensfartyg. Bildarkiv Svensk Sjöfarts Tidning (SST).

## 1900-talets historiska skepp & fartygstyper

Av Gösta Bågenholm

### Atomfartyg

Ubåten **USS Nautilus** var världens första atomdrivna fartyg. Reaktorerna var kopplade till ångturbiner. Ett atomfartyg är till syvende og sist inget annat än en förbyggd ångbåt. I augusti 1958 gjorde **Nautilus** en uppmärksam resa under polarisen, från Stilla havet genom Beringsund till Atlanten. Hon följde den 79 breddgraden i Norra Ishavet och gick ut i Norska havet. **USS Nautilus** var den första av en rad atomdrivna polarisubåtar.

Världens första atomdrivna övervattensfartyg var den sovjetiska isbrytaren **Lenin**. Hon sjösattes den 15 september 1959. **Lenin** hade tre atomreaktorer ombord. Hon var 134 meter lång och 30,5 meter bred. Deplacementet var 16 000 ton. Maxfarten var 18 knop och besättningen var 230 man stark. **Lenin** var byggd för de ryska och sibiriska ishavshamnarna. Med en fart av tre à fyra knop kunde hon forcera två och en halv meter tjock sammanpressad is.

Den 24 september 1961 sjösattes världens första atomdrivna hangarfartyg. Hon hette **USS Enterprise** och hade ett deplacement på 85 350 ton. **Enterprise** hade åtta reaktorer ombord. De utvecklade sammanlagt 280 000 hästkrafter som kunde ge 35 knop. Utan att bunkra och med en marschfart på 20 knop kunde **USS Enterprise** göra tio

tio



**Lenin** i kamp med den arktiska isen 1973. Arkiv: SST.



världsomseglingar. Ökades farten till 35 knop räckte **Enterprises** bränsleförråd, som bestod av upparbetat uran, till fyra världsomseglingar (källa: *The Times* 27/11 1961).

Världens första atomdrivna handelsfartyg sjösattes den 21 juli 1959, och döptes till n/s **Savannah**. N/s som föregår namnet betyder *nuclear ship*, detta i motsats till m/s, som betyder *motor ship*. Namnet Savannah kommer dels från hemmahamnen, dels från s/s **Savannah** som var världens första ångdrivna fartyg som korsade Atlanten (1819). N/s **Savannah** om 15 585 dödviktston sjösattes 141 år senare.

### **Bilbåt, bilfartyg, biltransportfartyg, garageskepp, car carrier, PCC, PCTC**

M/s **Opama Maru** var det första oceangående skepp som byggts uteslutande för transport av fabriksnya bilar. Hon byggdes i Japan 1965 och lastade 1 200 bilar. Tidigare transporterades bilar som styckegods, endera i lådor, eller på topp av lasten, eller direkt på däck.

Efter m/s **Opama Maru** kom de rena garageskeppen. Wallenius i Stockholm var en av pionjärerna för utvecklandet av PCC (av eng. *pure car carrier*) och PCTC (av eng. *pure car & truck carrier*). Det var om man skall tro, *Svensk Sjöfarts Tidning* (1992, nr. 50, sid 64) Walleniusrederiernas transportkapacitet som möjliggjorde för europeisk bilindustri att lansera sina produkter på den amerikanska marknaden. Det var också Wallenius som öppnade möjligheter för den japanska bilindustrin att börja exportera på fjärran kontinenter.

### **Bulklastfartyg, bulkfartyg, bulkbåt, bulk carrier**

Homogena laster i lös vikt t ex kol, malm, spannmål, cement och gödning är bulklaster. Bulklastfartyg eller som de heter på engelska *bulk carrier* har sina lastrum, lastluckor och barlasttankar speciellt anpassade för bulklaster. Den viktigaste bulklasten är järnmalm, tätt följd av kol och spannmål. Japanska och europeiska varv har utvecklat en hel rad mycket stora fartyg avpassade för speciella bulklaster t ex bauxite carrier, (bauxitefartyg) cement carrier (cementfartyg), chip carrier (flisfartyg), coal carrier (kolbåt), ore carrier (malmbåt), pellet carrier, (pelletbåt) och pulp carrier (massabåt).

Större bulkfartyg byggs ofta för kombinerade laster till exempel ore/bulk carrier, ore/oil carrier, ore/bulk/oil carrier, ore/coal carrier, ore/oil carrier, coal/ore/bulk/oil carrier.

### **Containerfartyg, containerskepp**

De första containerbärande fartygen var två ombyggda tankfartyg. De lämnade



*N/s Savannah var världens första atomdrivna handelsfartyg. Arkiv Bertil Söderberg.*



*Så här såg de tidiga "garageskeppen" ut. Otelleo hade fått denna enorma påbyggnad. Foto Bertil Söderberg.*



*Bulkern Ariadne var byggd på Arendalsvarvet 1972. Arkiv Bertil Söderberg.*



*Caroline Maersk var största containerfartyget när hon byggdes. Foto Anders Ryberg 2 september 2000 Skandiahamnen.*



*HSS Stena Discovery var något helt nytt inom färjebranschen. Foto Jan Christer Lund april 2001.*

varvet 1955. **Gateway City** som var världens tredje containerskepp lämnade varvet 1957. Hon var en ombyggd styckegodsare om 5 945 dwton, med en lastkapacitet om 170 containrar. 1966 levererades det första fullcontainerskeppet varvet för att gå i Nordamerika-/Nordeuropafart. Hon hette **Fairland** och lastade 300 containrar.

När **Caroline Maersk** levererades 2000 var hon det största containerskeppet. Hon är av postpanamax-typ, 347 meter lång, 43 meter bred och med ett djupgående av 14,5 meter, på full last. Kapaciteten är 6 600 TEU (TEU=40-fots containrar). Maxfarten är 25 knop.

### **Gastanker, gastanfartyg, gaslastfartyg, LNG, LPG**

Dessa båtars beteckning är LNG och LPG. Det är förkortningar av de engelska orden: *liquid natural gas* (LNG) och *liquid petroleum gas* (LPG), men det finns också andra beteckningar:

- 1/ *Rena trycktankfartyg*: Gasen transporteras i okylda tryckbehållare.
- 2/ *Medeltryckfartyg*: Gasen transporteras i kyllda tryckbehållare.
- 3/ *Atmosfärtryckfartyg*: Gasen transporteras nerkyld (utan tryck) till den temperatur som motsvarar atmosfärtrycket. För propan (LPG) är det -42 grader, för metan (LNG) är temperaturen vid atmosfärtrycket -161 grader.

Metan utgör lejonparten av naturgasen från Sahara, Mellanöstern, Nordsjön, Venezuela och Alaska.

Den första LNG-fartyget hette **Methane Princess**. Hon dockade ut från Algeriet i oktober 1964 med 12 000 ton naturgas ombord. Gasen var nerkyld till -161 grader Celsius. Att kunna överbrygga alla de tekniska problem som är förknippade med LNG är måhända det bästa exemplet på den enorma skeppsteknologiska utveckling som kännetecknar andra halvan av 1900-talet. Med dessa laster, enligt min

mening, är LNG ett bättre exempel på skeppsteknologins landvinningar än atomfartygen, eftersom många tekniska och säkerhetsmässiga svårigheter med atomfartyg inte övervanns fullt ut i det tjugonde seklet.

LPG-fartyg lastar propan och butan, samt blandningar och har inte fullt ut så många tekniska problem förknippade som med LNG-fartygens laster.

### **HSS, High speed sea service ship**

är en stor katamaran med jetmotorer, byggd i stål, lättmetall och/eller aluminium. Världens största HSS är den Stena ägda katamaranen **Stena Discovery**. Hon tar 1 500 passagerare och gör i 30 knop. Hon

går i fart mellan Harwich (England) och Hoek van Holland (Nederländerna). Ett problem med HSS har varit svårigheter att klara högre vågor än 2,5 meter. Så förlorade **Stena Discovery** spoilern den 3 januari 1998 efter möten med över fyra meter höga vågor, på Nordsjön. Tack vare besättningens skicklighet tillkom inget mer haveri än just bara förlusten av spoilern.

Värre gick det för besättning och passagerare på norska HSS **Sleipner**, den 26 november 1999. I mörker och styv kuling rände den 44 meter långa katamaranen i hög fart upp på ett skär vid Ryvarden fyr utanför Haugesund. Kollisionen var så våldsam att rutorna på styrbords sida, i nedre salongen krossades. När **Sleipner** efter 50 minuters manövrerande lyckades



*Den första LNG båten var Methane Princess. Arkiv Svensk Sjöfarts Tidning.*

vrida och backa sig loss från grundet, sjönk skeppet. Samtliga 85 ombordvarande kom i vattnet. 16 av dem dog.

## Isbrytare

En isbrytare är ett fartyg som konstruerats för att hjälpa andra fartyg genom isbelagda vatten. Ett isbrytarskrov är byggt med tättsittande spant. Det är brett för att ge breda isrännor och det är utåtlutande för att undvika ispressning och nerskrivning. Djupgåendet är stort eftersom man strävar efter att hålla propellrarna under istäcket. Större isbrytare kan vanligen ges en rullande rörelse. Fastnar de i packis kan de rullas loss. Rullningen framkallas när vatten snabbt pumpas från styrbords krängningstank till babords krängningstank, och sen tillbaka igen.

Alla isbrytare har isbrytarstäv! Men en "riktig" isbrytarstäv är vinklad 25 grader mellan förstäven och vattenytan. Det är med stäven som fartyget bäst anfaller isen.

Isbrytare har mycket starka maskiner och propellrar både i för och akter. Förpropellern bryter *inte* is, och det backar *inte* fartyget. Förpropellerns uppgift är att bortföra uppbrutna isstycken och genom sug eller tryck underlätta förstävens isbrytning. Som grädd på moset minskas friktionen mellan isen och fartygsskrovet av de vattenmassor som förpropellern trycker akterut.

Den första isbrytaren var hjulångaren ångdrivna *City Ice Boat*. Hon sjösattes 1837 och gjorde tjänst i Philadelphia, USA. Förpropellrar kom första gången till användning 1888 i de Stora sjöarna. Då gällde det en isbrytande tågfarja som hette *s/s St. Ignace*. Den finska isbrytaren *s/s Sampo* var först på denna sidan jordklotet med för-



Finska *Sampo* får representera alla isbrytare. Här assisterar hon söder om Skåne i mars 1963. Foto J C Lund.

propeller. Hon sjösattes 1898.

Med *Sampo* hade isbrytarna nått en utveckling från vilken de strängt taget endast successivt förbättrades. De blev större och de blev bredare. De fick diesel- eller turbinmotorer. De fick propellrar med vridbara blad. Antalet förpropellrar ökades till två. Bortsett från reaktordriften representerar inte de sovjetiska atomisbrytarna något revolution. De var visserligen gigantiska och kunde ligga i sjön längre än andra övervattensfartyg. Men de letade inte efter råkar, och de bröt inga rännor i Ishavet. De förkortade inte sjövägen mellan Europa och Asien. Tillkomsten av de sovjetiska atomisbrytarna har inte nämnvärd ökat den civila sjöfarten öster om Tamyri: ishavs-

halvön som skiljer Europa från Asien. Inte heller hade Sovjetunionen så särskilt många handelsfartyg, lämpade för gång i is. De flesta sådana fartyg var byggda på finska varv och dimensionerade för vintersjöfart i Bottenhavet! Atomisbrytarna var sannolikt främst militära supplyfartyg. När Sovjetunionen upplöstes 1991, blev de ryska atomisbrytare ombyggda till – att också vara kryssningsfartyg (källa: *Nautisk Tidskrift* Nr. 6, 1998).

## Kylfartyg

I vår tid skiljer man mellan kylfartyg och frysfartyg:

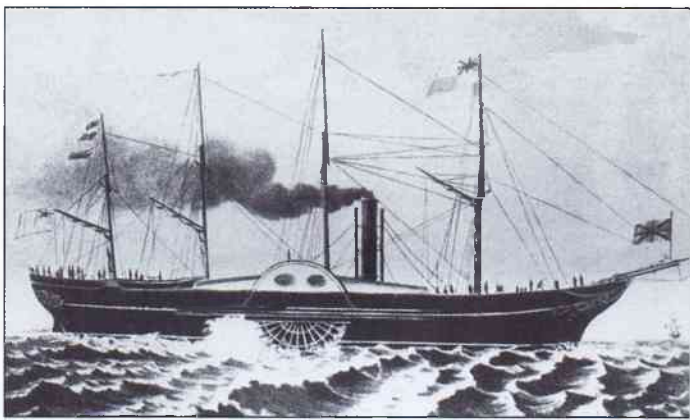
I kylfartyg hålls lasten vid en temperatur mellan 0 grader och 15 grader celsius. Äpplen och druvor transporteras bäst vid 0 grader celsius. Apelsiner vill ha mellan +2 och +7 grader celsius, bananer +12°C, och potater högst 15°C.

I fryslastfartygen skall lasten, vanligen fisk eller kött, transporteras nedfrost, ibland ner till -20°C. Kylanläggningen ombord måste även kunna frysa in nyslaktade djurkroppar och kunna hålla lasten frusen under gång i tropiska vatten.

Nu finns särskilda containrar med isolering och kylaggregat. Sådana containrar skeppas ofta på ro-ro-fartyg. På väderdäck och i lastutrymmena på sådana fartyg finns därför elektriska kraftuttag för drift av frys- och kylcontainrar och deras fläktsystem. Den långsiktiga tendensen inom kyl- och frysfartyg är att dessa alltmer tas över av kyl- och frysfartyg, vilket om inte annat visas av att nedgången på kylfraktsmarknaden för kyl- och frysfartyg 1998–1999 var den kraftigaste någonsin (källa: *Svenska Orient Linjen årsredovisning 1999*).



De tidiga kylbåtarna var mycket vackra fartyg. Här Saléns *Tarantella* i Engelska kanalen. Foto Skyfotos.



Det första ångdrivna fartyget i emigrantfarten var **Great Western**. Arkiv Göteborgs sjöfartsmuseum.



Stor uppslutning av folk som bevittnade **Queen Elizabeths** sjösättning. Arkiv Svensk Sjöfats Tidning.

### Passagerarfartyg

Den moderna passagerartrafiken börjar med den stora emigrationen till Nordamerika under 1800-talet. I och med att emigrationen sköt fart fanns ett underlag för passagerarfartyg. Tidigare århundradens passagerare reste med lastfartyg.

1816 startades den första regelbundna passagerarlinjen mellan New York och Liverpool av det amerikanska rederiet Black Ball line. Rederiet startade med fyra fartyg. Efter några år avgick ett fartyg var fjortonde dag i vardera riktningen och sexton fartyg var engagerade i traden. Resan till Amerika (Westbound) tog tjugo dygn medan resan tillbaka (Eastbound) tog

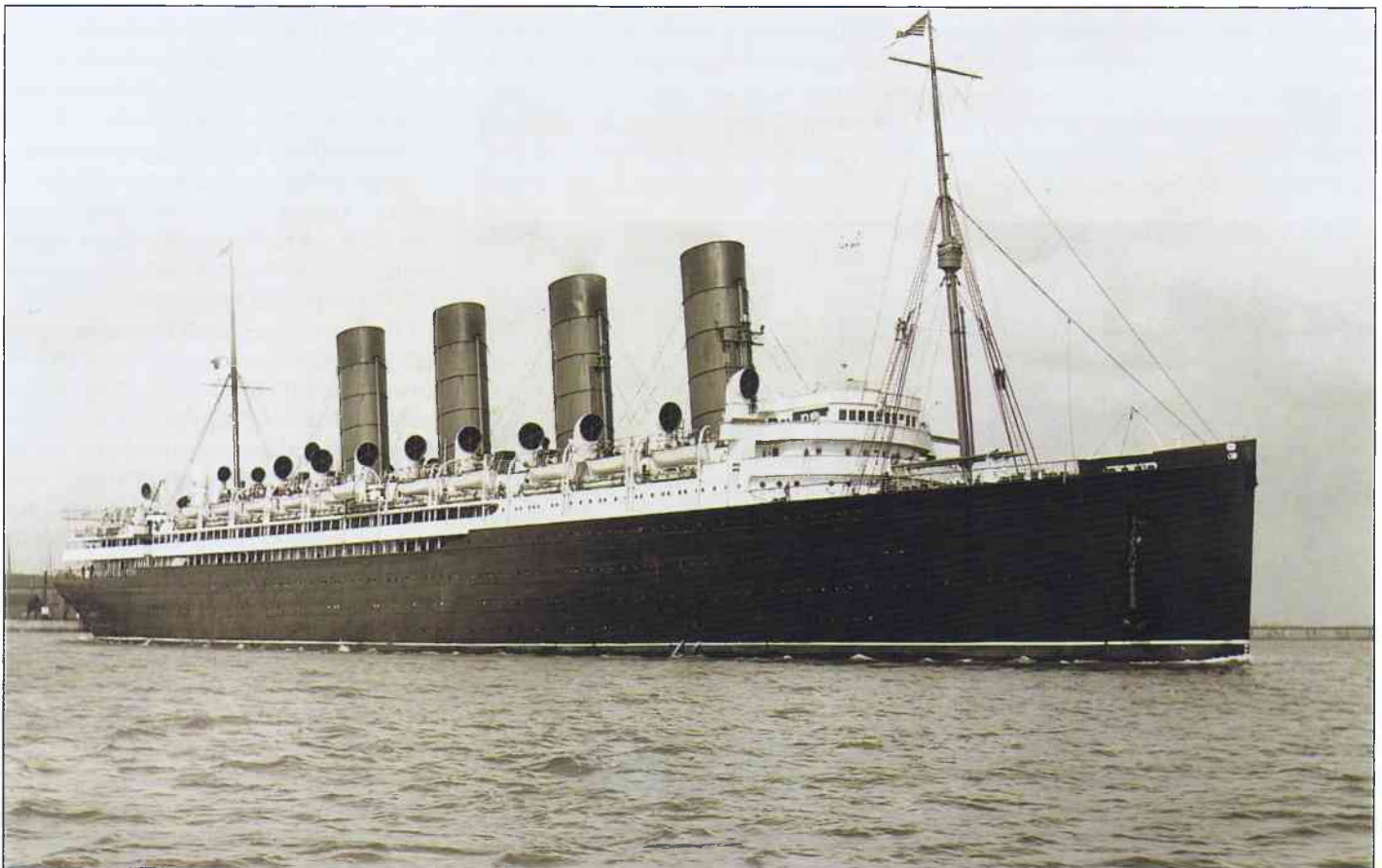
fyrtio dygn. Vägen till England gick mot havsströmmar och förhärskande västliga vindar.

Eftersom emigrantrafiken var lönsam utsattes den snart för konkurrens. Fler passagerarlinjer öppnades. Det första ångdrivna passagerarfartyget på emigrantlinjen var s/s **Great Western**. Hon krossade Atlanten 1838. Farten var 8,2 knop. Resan tog femton dygn.

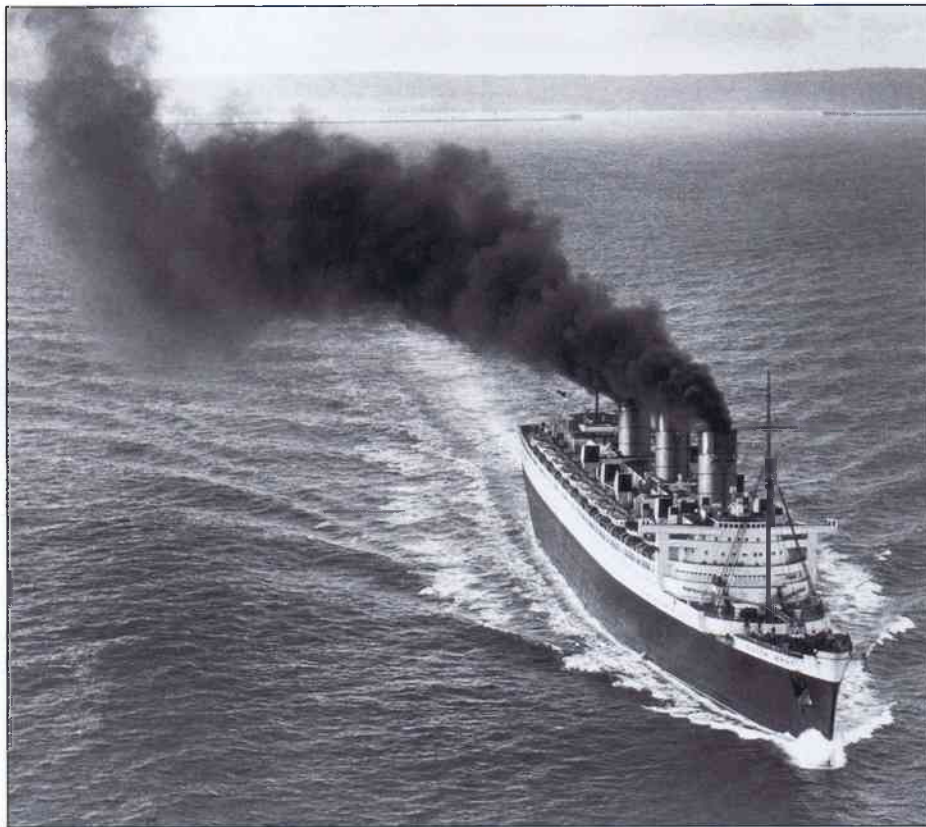
1839 grundades British and North American Royal Steam Packet Company – vilket antyder att brev och postpaket var viktiga inkomstkällor vid sidan av biljettintäkterna. Bolagets s/s **Britannia** som ritades 1840 hade en lastkapacitet på 865 ton. Av dessa måste 640 ton reserveras för

kolförrådet. Eldrum och pannrum tog upp närmare 50 % av totalutrymmet. Fraktavgifterna var 36 riksdaler per ton. En emigrantbiljett kostade 28 riksdaler. Kolkostnaderna för resan över Atlanten uppges ha varit 6 300 riksdaler. Med sådan kolförbrukning och sådan lastkapacitet var lastfartyg inte lönsamma. Ångfartygens första roll på världshaven var uteslutande som passagerarfartyg och som statssubventionerade postfartyg (källa: *Nautisk Tidskrift* 1945:381).

1873 ombildades Royal Steam Packet Company till Cunard Steam Ship Company Ltd. Rederiet är det mest legendariska av alla transatlantiska passagerarredier, med berömda storheter som: s/s **Mauri-**



RMS **Mauritania** var en av Cunards stora atlantångare. En imponerande syn! Arkiv Göteborgs Sjöfartsmuseum.



Full fyr under pannorna den 2 januari 1949 gav denna fina bild på *Queen Mary*. Arkiv SST.

tania, s/s *Lusitania*, s/s *Queen Elizabeth* och s/s *Queen Mary*.

De flesta passagerarfartyg idag är färjor eller kryssningsfartyg.

### Propellerfartyg

Propellerns uppfinnare anses i de flesta uppslagsverk vara svensk-amerikanen John Ericsson (1803–1889). S/s **Stockholmshäxan** världens första maskindrivna propellerfartyg sjösattes 1816. John Ericssons propellerpatent är daterat 1836. Hur går detta ihop? Jo, John Ericssons patent gäller en särskild slags propeller.

Världens äldsta propeller patenterades redan 1753 av schweizaren D. Bernoulli. Det var Bernoullis patenterade propeller som drev s/s **Stockholmshäxan**.

Världens första sjögående propellerdrivna fartyg var 237-tonnaren s/s **Archemedes**. Hon sjösattes 1839. S/s **Great Britain** var det första större ångfartyget av järn med propeller. Hon sjösattes 1843 (källa: *Svensk Uppslagsbok* bd. 32 sp. 463). Sveriges första fartyg med Ericssonpropeller var s/s **Linköping**. Hon var byggd på Ham-

*Queen Elizabeth* i hemmahamnen Liverpool. Arkiv Svensk Sjöfarts Tidning.





S/s *Gustavsholm* får representera styckegodsarna. Arkiv Bertil Söderberg.

marstens varv i Norrköping. Jungfruresan gjordes på Göta Kanal 1846. Propellern ansågs skonsammare än skovelhjul mot kanalbanken.

Idag finns propellrar med vridbara blad (s k kamewa) vilket egentligen är den största förändringen, och enda större innovationen sedan 1836.

### Rigg

Vid borrning offshore brukas olika typer av riggar:

- 1/ Hissbara plattformar med ben som står på havsbotten kallas Jack-up.
- 2/ Halvt nedsänkbara plattformar som flyter på pontoner kallas semisub, eller semisubmersibel.
- 3/ Borrartyg.
- 4/ Betongplattformar som står på botten på grund av sin egen tyngd.
- 5/ Stålplattformar som pålats fast i botten.

Betong- och stålplattformar används för produktionsborrning då ett fält byggs ut. De övriga används för borrning av prospekteringshål, avgränsningshål och testhål före utbyggnaden och för produktionshål i samband med utbyggnaden.

### Ro-ro, roll-on/roll-off

Landstigningsbåten är egentligen en tidig roll-on/roll-off-båt. Det tillhör andra världskrigets kreationer. 1958 byggde United States Military Sea Transport Service ett större oceangående försöksfartyg med lastramp, sidportar och hiss för att transportera bilar mellan däcken. Detta fartyg blev med tiden prototypen för roll-on/roll off fartyg.

Genom att bilarna kördes (och inte lyftes ombord) sparades tid. Lastnings och lossningstiden minskades dramatiskt. Ett medelstort ro-ro fartyg lastar och lossar på åtta timmar, vilket motsvarar en normal-arbetsdag i hamn.

### Styckegodsartyg, styckegodsare

Styckegods är gods som förpackas i lådor, balar säckar och så vidare. Termen står i motsats till bulk. Ofta innebär en styckegodslast att lasten består av flera olika partier, t ex säckar, hudar, tunnor, timmer och att de olika partierna skall till olika mottagare, i olika hamnar. Det typiska styckegodsartyget gick i allmänhet i linjefart. Idag är de sällsynta. Styckegods lastas vanligen numera i containrar.

### Superskepp

Definitionsmässigt skiljer man mellan större och mindre supertankfartyg:

VLCC *Very large crude carrier* är tankfartyg över 200 000 ton.



Först över 200 000 tdw var *Idemitsu Maru* 1966. Arkiv Svensk Sjöfarts Tidning.



År 1968 levererades *Universe Ireland* som var den första tankern över 300 000 tdw.

ULCC *Ultra large crude carrier* är tankfartyg över 300 000 ton.

Det viktigaste skälet till elephantiasis bland tankfartygen var att avståndet mellan Europas oljekonsumenter och oljekällorna vid Persiska viken dramatiskt ökade, över en natt. Suezkanalen stängdes 1967, efter ett krig mellan Egypten och Israel. Tanksjöfarten mellan Viken och Europa måste då ta omvägen runt Afrika. Europeiska redare slog in på en utvecklingslinje mot superskepp, vilken japanska redare dessförinnan anträtt.

1966 sjösattes m/t **Idemitsu Maru** i Japan. Hon var det första fartyget på över 200 000-ton.

Den första 300 000-tonnaren förde Libेरisk flagg. Hon hette **Universe Ireland** och sjösattes 1968.

Den första 400 000-tonnaren byggdes i Japan 1972. Hon hette **Globtik Tokio** och seglade med liberiansk trasa.

Det hittills största fartyget är 554 000-tonnaren **Pierre Guillaumat** som levererades av ett franskt varv 1977 till det franska rederiet Cie National de Navigation.

Sveriges hittills största fartyg levererades 1978 från Uddevallavarvet. Hon hette t/t **Nanny** och lastade 499 000 dödviktston. Maskinen var en Stal Laval turbin som utvecklade 28 444 kW (38 647 hästkrafter). Hon var världens lastdrygaste fartyg med en lastrumskubik på 594 140 kubikmeter. Djupgåendet på sommarfribord var 24 meter (källa: *Svensk illustrerad skeppslista* 1984).

Parallellt med utvecklandet av stora



Tankångaren **Buddha** byggdes för Nobels räkning vid Motala varv i Norrköping 1878 – 1879. Arkiv Göteborgs Sjöfartsmuseum.

tankskepp utvecklades stora bulk- och stora containerskepp.

### Tankfartyg, tankbåt, tanker

De första oljebåtarna seglade lysfotogen på fat. Fotogentransporter ansågs kräva träfartyg. Träbåtar ansågs mindre utsatta för åsknedslag än järnbyggda skepp. År 1886 sysselsatte oljetransporterna över Atlanten ca 1 000 segelfartyg om sammanlagt mellan 1,5 och 2 miljoner ton (källa: *Petroleum* 1950 nr. 4–5 sid. 12).

På 1870-talet byggde bröderna Nobel upp världsledande petroleumanläggningar i Baku, i nuvarande Azerbajjan vid Kaspis-

ka Havet (i dåvarande Ryssland). Ludwig Nobel (1831–1888) var missnöjd med att emballaget (oljefaten) drog oproportionerligt stora kostnader i förhållandet till varans värde, samt att fartyg, på grund av skrymmande emballage, blott lastade hälften av sin effektiva lastkapacitet.

Nobel ville skeppa olja i bulk. För den sakens skull vände han sig till sin vän och landsman Sven Almqvist (1840–1931), som var chef över tre svenska varv. Tillsammans ritade Nobel och Almqvist världens första oljefartyg, ångaren **Zoroaster**. Hon sjösattes 1878 och lastade 240 ton olja i åtta cylindriska tankar. Året därpå sjösattes de båda systrarna s/s **Nordenskiöld** och s/s **Buddha** vid Lindholmens respektive Norrköpings varv. Vardera fartyg kunde lasta 580 ton. För första gången hade ett fartyg konstruerats som lastade olja i bulk.

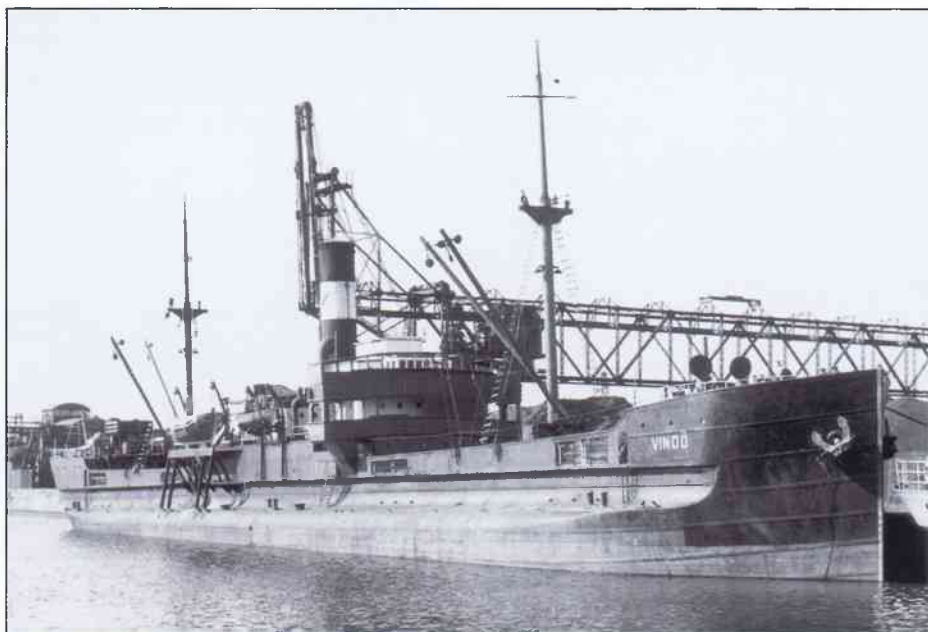
1886 lät Sven Almqvist kölsträcka ett oceangående tankfartyg om 966 bruttoton, vid Lindholmens varv – vilket så småningom döptes till **Petrolea**.

Samtidigt lät en tysk redare, H. Riedeman, kölsträcka ett likadant, fast större tankfartyg vid det engelska varvet Armstrong Mitchell. Det tyska fartyget döptes till **Glückauf** – av folkhumorn omdöpt till *Flig auf* (flyg i luften, explodera). **Glückauf** kontrakterades något senare än **Petrolea** men levererades tidigare. Å andra sidan anträdde **Petrolea** sin jungfrufärd tidigare än **Glückauf**. Härav följer att **Glückauf** (och inte **Petrolea**) i många utländska handböcker presenteras som världens första oceangående tankfartyg (källa: *Petroleum* 1950 nr. 4-5 sid. 15).

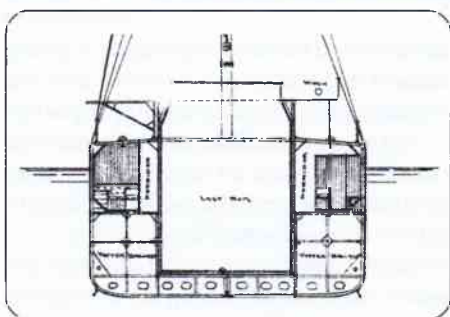
Tankfartygen slog igenom under och efter det första världskriget. 1918 levererade Götaverken den första motortanken till Norge. Hon hette m/t **Hamlet**. Den första svenska motortankern var m/t



Tankångaren **Ludvig Nobel** ex **Petrolea** i Lindholmens torrdocka på 1890-talet. Bild ur boken *Lindholmens Varv 1845–1945*.



Den sista turrettångaren i svenska handelsflottan var s/s *Vindö* som här fotograferats av Paul Nilsson.



S/s *Polcirkeln* var en kombination av turrett- och trunkfartyg, vilket denna midskeppssektion visar.

Oljaren om 8 230 dödviktston. Hon byggdes 1922 för Red. a/b Transatlantic.

1928 byggdes tankfartyg upp till 12 000 ton. Fraktkurvan för tankfartyg höll sig. Mot slutet av 1920-talet nåddes mycket höga fraktpriser, vilket påverkade redarnas framtidsföreställningar. De gjorde talrika beställningar, men fartygen levererades först när konjunkturerna vänt, under depressionen på 1930-talet. Många av nybyggena gick därför direkt från provturen till uppläggningsbojarna.

Ny skjuts tog byggandet av tankfartyg efter det andra världskriget. Främst var det norska redare som satsade på nybyggt tanktonnage. Från och med mitten av 1950-talet började japanska redare intressera sig för stora, och mycket stora tankfartyg.

### Turretfartyg

År 1894 patenterade de engelska skeppsbyggarna Doxford & Sons i Sunderland en skrovtyp som hade däck som blott var halva fartygsbredden. Fartyget hade en mycket egendomlig skrovform. Bordläggningen avslutades upptill av en kraftig rundning inåt. Rundningen minskade däcksytan med en fjärdedel och gav däck ett ås-liknande utseendet, detta däck inklusive rundningen inåt kallades turret (jfr. eng. *turret* = sv. litet torn).

I tex Suezkanalen beräknades kanalavgiften på hur brett ett fartyg var, men

denna bredd var definierad som bredden mellan de yttersta däcksplankorna. Det gav turrettbyggda fartyg billigare kanalavgifter än konventionella fartyg. Av detta följer att turrettfartyget var direkt sprungen ur de engelska mätreglerna. Arrangemanget gav 10 % lägre nettotonnage och på vissa platser 10 % lägre avgifter. Doxford slutade bygga turrettfartyg 1911. Turrettfartygen var bulkfartyg. De lämpades sig bäst för kolspannmåls- och malmlaster. I det svenska registret har det funnits fjorton turrettfartyg. Den sista hette s/s *Vindö* och lämnade registret 1958.

En modifierad variant av turrettfartyget var trunkfartyget. Hon skiljer sig från sin föregångare blott däri att det hade sneda sidor ner till undervattenskroppen och inte som turreten lodräta sidor ner till avrundningen. Trunkfartyget är närmast en "piratkopia" av turrettfartyget. Trunkfartyget är byggd med alla turrettfartygets fördelar men på sådant sätt att byggaren kringgär Doxford & Sons patent.

På svenskt sjömannspråk kallades båda typerna för "strykjärn", efter formen på det äkta turrettfartyget.

### Ångfartyg

Ångmaskinens urfader är Denis Papin (1647–1714). Han konstruerade den första ångmaskinen vilket var möjligt för honom sedan hans lärare Christian Huygens

(1629–1695) uppfunnit kolven och cylindern. Huygens idé var att låta krutladdningar explodera i var ända av cylindern. Papin bytte ut krutet mot ånga.

1707 byggde Papin världens absolut första ångbåt. Hon var paddeldriven och gjorde en enda resa, från Kassel till München på floden Fulda. I München rampoverades Papins lilla båt. Medlemmar i skepparskrået som led av framtidsångest fruktade nymodigheter. Världen fick vänta i 70 år på nästa ångbåt. Under mellantiden förbättrades ångmaskinerna

År 1769 fick James Watts patent på en ny metod för att minska åtgången av ånga och bränsle hos eldmaskiner. Det viktigaste elementet i Watts metod var en separat kondensator. Bränsleåtgången i Watts ångmaskin var blott en tredjedel av vad äldre maskiner krävde.

För att få ut ångmaskinerna på haven behövdes bränslesnåla maskiner – och en teknik som kunde överföra ångkolvens upp och nedgående rörelser till de redan förut patenterade paddelhjulen. 1780 togs det första patentet på ett svänghjul som kunde transformera en kolvs fram-och-tillbakagående rörelser till rotationsrörelser.

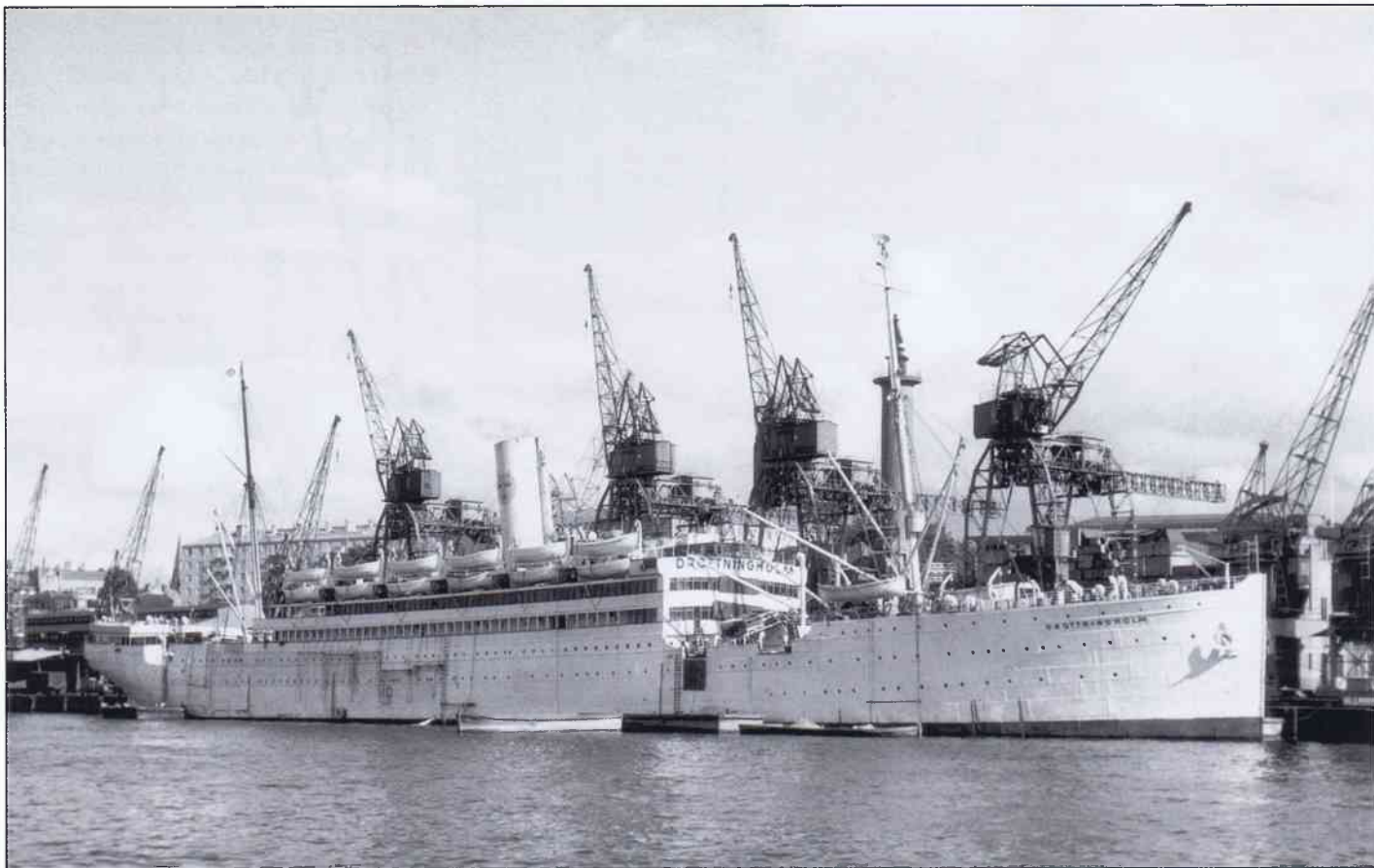
1787 experimenterade amerikanaren John Fitch med ångbåtar. En av dem hette **Experiment**. Fitch lyckades inte hitta finansierare.

Den första användbara ångbåten konstruerades år 1801 av William Symington (1764–1831) för Forth and Clyde Kanalen i Skottland. Hon hette **Charlotte Dundas** av Grangesmouth. Ångan i **Charlotte Dundas** hade ett tryck som obetydligt översteg atmosfärtrycket. Avloppsångan togs inte tillvara utan fick blåsa rakt ut i luften. En så enkel process krävde enorma mängder bränsle och vatten. Vatten är inget problem för ett fartyg, men bränslet. En indikerad hästkraft krävde 4,5 kilo stenkol i timmen. Ångkraften hade svårt att hävda sig gentemot segelfartygen så länge redarna måste fylla hälften eller mer av fartygens lastutrymmen med bunkerkol.

I de tidiga ångmaskinerna tillförde man ånga i cylindern under hela maskinens slag. 1830 konstruerade Artur Woolf en ny typ av ångmaskin som avbröt ångtillförseln till cylindern innan kolven nått sitt dödläge. Ångan expanderar under resten av slaget och ångtrycket i cylindern sjunker. Woolfmaskinerna hade två cylindrar som arbetade växelvis. När ångtrycket var som högst i den ena cylindern var det lägst i den andra. Dessutom, och det är en större finess, kunde ånga från den cylinder som hade högsta trycket släppas över till lågtrycks-cylindern och återanvändes. Woolfmaskinen sparade cirka 30 % bunker jämfört med tidigare ångmaskiner.

När kall luft sugas in i fyrarna och värms





Turbinångaren *Drottningholm* vid Stigbergskajen i Göteborg den 6 juli 1946. Foto Curt S. Ohlsson

upp går det åt extra bränsle. James Howden kom på att låta inströmningsluften förvärmas av rökgaserna. Ångan överhettas och ångvolymen ökas. Då samma maskin har ett oförändrat ångvolymbehov sjunker bränsleförbrukningen.

Förvärmning av insugsluften och överhettning av ångan gav bränslebesparingar på upp till 20 %.

Den Woolfska ångmaskinen kunde inte dra nytta av ett högre ångtryck än cirka 8 atmosfärer. När man önskade höja trycket ytterligare för att förbättra bränsleekonomin, låg det nära till hands att införa

expansion i ytterligare ett steg. Trippelmaskinen var född och bränsleekonomin förbättrades med cirka 10 %. Utvecklingen hade gått dithän att s/s **Axel Johnson** som levererades av Lindholmen 1911, var nere vid en kolåtgång på bara 0,6 kg per ihk. **Axel Johnson** loggade 11 knop vid 2 480 ihk (indikerad hästkrafter) och 12,25 knop vid 3 000 ihk.

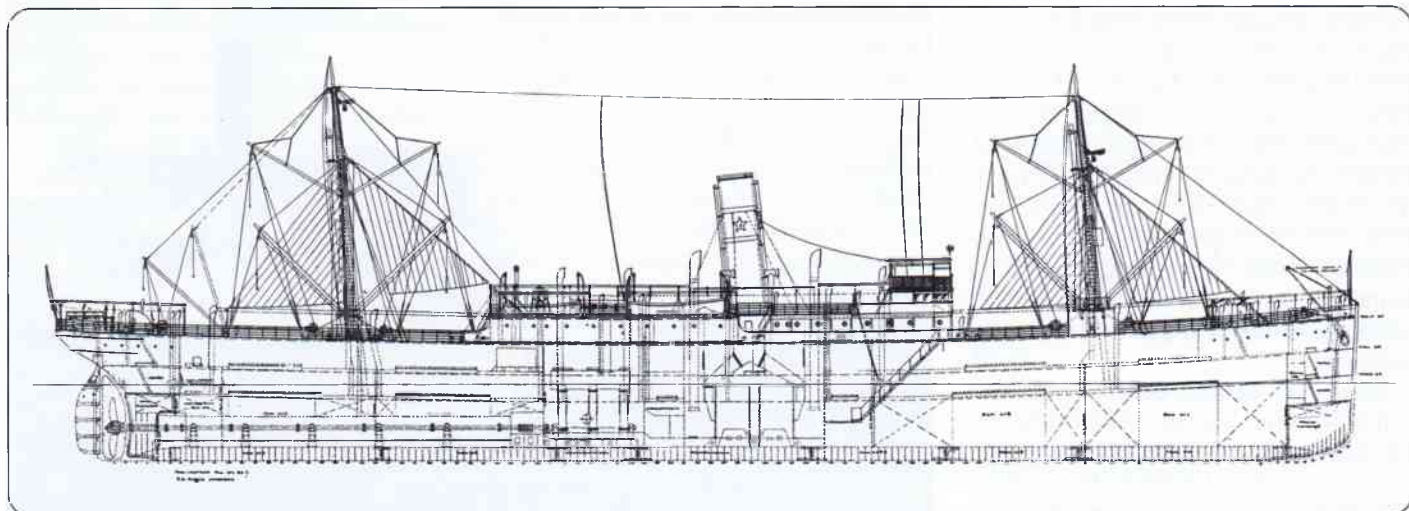
Trippelmaskinen var den dominerande maskintypen i handelsflottan fram till andra världskriget och den blev konstruktionsmässigt i stort sett oförändrad från 1890 till slutet av ångbåtsepok.

### Ångturbinfartyg

Ångturbinen arbetar på ett annorlunda sätt än kolmotorn. En ångjetstråle driver en roterande maskin. Ångturbinen minskar kolförbrukningen och ökade ångpannans effektivitet.

1903 sjösattes världens två första turbinfartyg. De hette s/s **Virginian** och s/s **Viktorian**. 1920 kom s/s **Virginian** till Svenska Amerika linjen. Hon omnamnades till **Drottningholm**.

Om man vill kan man se turbinkraften som ångkraftens andra andning. Atomfartygen hade ångturbinmaskin. ■



Rederi AB Nordstjernans Sydamerikaångare *Axel Johnson* byggd 1911. Ritning ur boken *Lindholmens Varv 1845 – 1945*.



Röda Bolagets bärgningsångare *Harald* och läktaren *Raketen* med pontoner längsides färdiga att sänkas ned vid haveristen *Vieille Montagne III* den 10 december 1930. Arkivbild Bertil Söderberg.

## Ett fartygshaveri 1930

Av Olle Gustafsson

**H**östen 1930 hade liksom föregående höst varit osedvanligt varm i mellersta Sverige. Ännu i mitten på december var Göta kanal öppen för trafik och från gruvbolaget *Vieille Montagne* skeppade man ut så mycket zinkmalm man kunde bryta. Det gick tidvis upp till tre malmtåg per dag mellan Zinkgruvan och Ämmeberg.

Den 8 december klockan 19.30 avgick *Vieille Montagne III* från Ämmeberg med full last av zinkmalm. Besättningen bestod av 9 man och 2 kvinnor. Befälhavare sjökaptén Wilh. Lindquist, styrman Axel Carlsson, rorsman Simon Max Johansson, matros Karl Rune Eriksson, roängångare Ernst Ohlsson, däckskarl Sven Manfred Johansson, maskinist Ahl, förste eldare Karl Gunnar Boström, eldare Anton Erik Gustafsson, restauratris Fanny Lovisa Lindquist samt köksbiträde Margareta Teresia Pettersson. Samtliga besättningsmän var hemmahörande i Ämmeberg utom de två kvinnorna som var från Forsvik respektive Göteborg. Fartygets djupgående för 2,81 m, akter 2,81 m.

Resan över Vättern, genom Göta kanal och över Väneren var händelselös. Ungefär klockan sju em den 9 december hade man slussat ut i Lilla Edet och hade ungefär 3 1/2 timmar kvar till lossningshamnen Göteborg.

Fartygets styrman Axel Carlsson har nu befälet på bryggan. Han är 65 år gammal, oexaminerad, men med 35 år i rederiets fartyg. Man kan lugnt säga att han gått den långa vägen och kan båten och traden som sin egen byxficka. Till rors står rorsman Max Johansson. Johansson är 25 år gammal och har varit ombord sedan sommaren samma år. Som utkik tjänstgjorde matros Karl Rune Eriksson, 18 år gammal, och för övrigt dotterson till styrman Carlsson. Eriksson har varit i fartyget tre år. Han är

utkik förut men är dessutom ombedd av restauratrisen att leta efter grädde som tydligt förvarades under backen.

Klockan 15.30 samma dag lämnade den tyska ångaren *Kressmann* från Stettin kajen vid Gasverket i Göteborg för att gå till Vänerhamnar för lastning. Befälhavare sjökaptén M Wachter, kanallots Wilhelm Åhlander. Djupgående, för 6'6", akter 12'3".

Strax innan *Vieille Montagne III* passerat Röda berget ger styrman Carlsson, som nyss gått på vakten lystringssignal med två



Skadorna var omfattande. Arkivbild Bertil Söderberg.

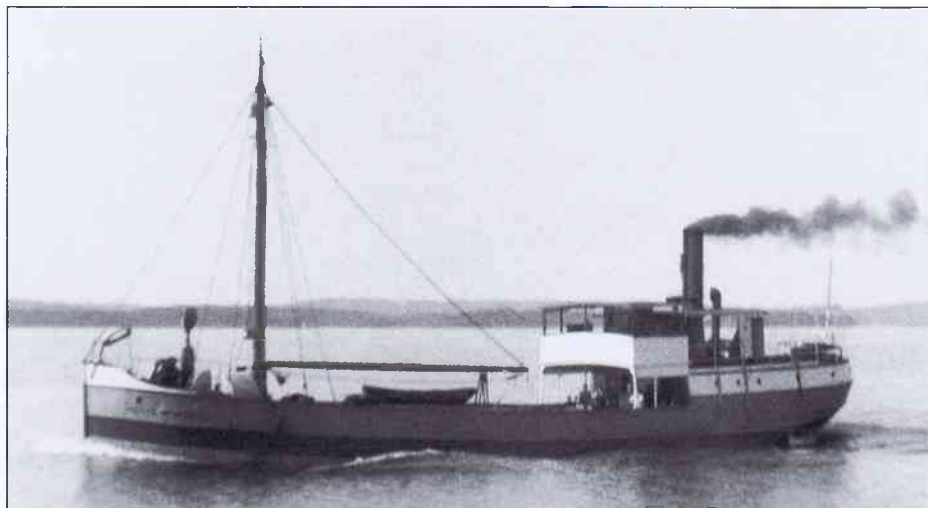
långa ljud. Älven kröker kraftigt åt höger samtidigt som den är ganska smal. Det råder här stark ström. **VM III** gör en kraftig styrbordsgir och upptäcker i samma ögonblick lanternorna från ett mötande fartyg. Eftersom man gick med strömmen fanns det ingen möjlighet att sakta ner, man kunde då förlora styrförmågan, utan man avgav i stället en styrbordssignal. Sedan hände allt mycket fort. Den mötande ångaren **Kressmans** bog träffade **VM III** strax för om överbyggnaden akterut. Fartyget sjönk mycket snabbt och endast tack vare att man hade ekan liggande på däck kunde besättningen räddas. Någon tid att sjösätta den ordinarie livbåten som hängde i sina dävertar fanns inte. Vid kollisionen kom wiren till **VM III:s** ångvissla i beknip och endast tack vare rådigt ingripande av maskinist Ahl som rusade ner i maskinrummet och stängde ventilen för visslan kunde man få så tyst att ordergivning kunde ske. Man kom alla i ekan men det måste ha varit trångt med elva personer! Det berättas att kapten Lindquist tog fram sin revolver och sa att om någon rörde på sig skulle han skjuta denne. Tillskyndande personer i land kom till hjälp och alla blev omhändertagna. De räddade fördes först till handlaren i Göta där de fick låna telefon samt fick förplägnad. Senare kunde de resa till Lilla Edet där de inkvarterades på ortens hotell.

En anmärkningsvärd sak är att ångaren **Kressman** fortsatte resan upp till Lilla Edet, där första slussen är belägen dit hon anlände klockan 20.30 och där rapporterade det inträffade. Man tog alltså ingen notis om de ombordvarande i det sänkta fartyget eller förvissade sig om de blivit räddade.

### Sjöförklaring

Sjöförklaring hölls på Göteborgs rådhusrätt andra avdelningen den 19 december klockan 12.00. Närvarande var rådman Dalén, rådman Wallinder och assessor Cervin från rätten. För **Vieille Montagne III** kapten Lindquist, styrman Carlsson, rorsman Johansson och matros Eriksson samt som biträde advokat Johan Ramberg. För **Kressmann** sjökaptan Wachter (fullmakt) advokat Ernst Lindesjö samt mäklare Rudolf Andersson som ombud för kasko-assuradörerna. Sakkunniga var Sjömanshusombudsmannen Reinh. Bråkenhielm och förre sjökaptanen Magnus Lundberg. Vittne förre skepparen Edvin Andersson.

En intressant iakttagelse är att styrmanen och rorsman lämnar olika uppgifter om en babords gir för att undvika att gå på en sten vid fyren Röda sten. Styrman uppger att babordssignal gavs följd av en babords gir omedelbart före kollisionen. Rorsman uppger att babordssignal gavs



*Vieille Montagne III fotograferad på 1930-talet av Axel Granath.*

först efter det att giren påbörjats. Denna oenighet tycks inte ha påverkat rättegången. Man kan dock undra hur förhållandet var mellan styrmanen och rorsmanen.

Sjöförklaringens uppgift är att utreda olyckans förlopp och tar inte upp eventuella skuldfrågor. Någon slags förlikning kom sannolikt tillstånd, men hur denna såg ut är svårt att veta. Enligt Karl-Axel Feldt så var **VM**-båten icke vållande till olyckan. Kapten Feldt är förmodligen den enda människa i livet i dag som minns händelsen. Han var vid detta tillfälle jungman på **VM No 2** som var på resa till Göteborg samtidigt och låg ett par timmar före **VM III**. Man fick höra om det inträffade vid ankomsten till Marieholm samma kväll.

I övrigt är bara att tillägga att fartyget bärgades av Röda Bolaget och efter utlossning av lasten fördes hon till Lödöse varv för reparation. **VM III** var i trafik året efter. Kapten Lindquist kom tillbaka som befälhavare någon månad och pensionerades därefter. Han var nu 69 år och det var säkert ett mycket klokt beslut av direktör Otto Torell att dels markera sitt förtroende för honom genom att låta honom komma tillbaka och sedan låta åldern ta ut sin rätt och låta honom gå i en välförtjänt pension.

### Efterskrift

När man går igenom detta över 70 år gamla rättsfall slås man av ett par saker. Befälhavaren på **Vieille Montagne III** gör en slät figur. Han uppger att han satt i salongen och läste när olyckan inträffade och såg eller märkte ingenting förrän fartygen slog ihop. Däremot skall han ha lett räddningen vilket han onekligen gjorde bra. Hela besättningen kom ju undan med livet i behåll. Jag är dock lite tveksam till uppgiften att han medförde och hotade med en revolver. Inget nämns heller om detta i rättegången. Enligt uppgift från kapten

Feldt lade Lindquist upp vakterna på bryggan så att styrmanen tog vakten när fartyget gick genom Göta kanal och på älven medan befälhavaren tog vakten på Vättern och på Vänern. Någon annan bekräftelse på detta än de faktiska förhållandena vid olyckan har jag inte. Fartyget förde ingen loggbok. Befälhavaren förde en privat. Denna blev ej räddad. Rederiet hade endast en blankett där vissa tider fylldes i samt uppgift om ankomst, avgång och viss information om lasten.

En annan sak är de olika uppgifterna om när babordssignal gavs. Här lämnar rorsman och styrman olika uppgifter. Det normala torde väl ha varit att man pratade ihop sig om sådana här saker innan rättegången. Man hade ju dessutom juridisk rådgivare. Här tycker jag mig spåra ett spant förhållande mellan styrmanen och rorsman. De var dock från samma lilla samhälle där rimligen alla kände alla. Man får hoppas de inte behövde segla i samma båt säsongen efter!

Slutligen det, i mitt tycke, nonchalanta uppträdandet från **Kressmans** sida. Man gav inte någon signal före mötesplatsen (vittnet), man stoppade inte, eller på annat sätt gjorde sig underkunniga om hur det gått för besättningen. Det måste ju ändå ha tagit en halvtimme upp till Lilla Edet. **VM III** gick med strömmen. Dessutom stark vid detta tillfälle (Feldt), och måste alltså hålla ganska god fart för att överhuvudtaget kunna lyda roder. **Kressmann** gick mot strömmen och bör ha haft lättare sakta in eller väja.

### Källor:

Landsarkivet i Göteborg  
Göteborgs-Posten  
Askersunds Tidning  
Kapten Lindquists krönika  
Muntliga uppgifter från kapten Karl-Axel Feldt, Göteborg.



Mitt i Themsen hittade jag detta fruntimmer, *Dixie Queen* av London. Foto den 26 juni 2002.

## Fartyg, färjor och fruntimmer

Text och foto Krister Bång

**E**gentligen åker jag till London ganska ofta. För ofta, tycker några. Men i somras var det dags igen. När hustrun är med är det Tate Modern, British Museum och National Gallery som gäller och gärna en konsert som kvällsmat. Inget av detta gäller när jag åker själv.

Men kan någon begripa varför flygmaskinen går så tidigt? Departure 07.05. Man måste vara där en timma innan. Så skall man parkera. Det är ju knappt lönt att gå och lägga sig.

Och när man kommer fram är ju klockan knappt mer än åtta. Då har man hela morgontrafiken framför sig. Det gäller att inte missa något som är gratis.

Vädret kan i London vara något varierande. I år hade jag tur. Soligt och plus 25 grader vilket betydde att man svettades lagom för att ha anledning att besöka puben då och då. Och flickorna hade

anammat det nya modet. Man kunde sitta på en bänk och 'fönstershoppa' i timmar. Fast det gjorde man ju inte.

Om kvällen tycker jag om att gå på musical. Att se *My Fair Lady* i London är ju inte fel. Vilka härliga skådespelare och vilka roliga dansnummer!

En dag fick jag för mig att promenera utefter Themsen hela vägen från Big Ben till Towner. Det tog förstås några timmar. Men man fick ju se **Queen Mary**. Kanske inte den linjeångare man först tänker på utan en Steamer from the North med Glasgow i aktern. Denna gamla dam användes nu som nattklubb. Och det kan jag mycket väl förstå. I dagsljus hade man tvekat att gå ombord.

Nästan nere vid Towner fick jag se en gammal bekant från Stockholm, **Dixie Queen**. Det var inte mycket ändrat sedan tiden i den svenska huvudstaden. Nu stod

det att hon gjorde Luxury Cruises. Om det nu kan hjälpa. Naturligtvis hade jag inte kameran med mig så jag fick återvända senare på dagen för att fotografera denna gamla vägverksfärja.

I S:t Katherine Dock kan man ibland hitta något intressant. Nu var det bara en skuta, **Julia** av Gibraltar, som fångade intresset. Fast puben Dicken's Inn ligger ju kvar så det fick bli en ölinvestering.

En dag sammanstrålade Tom Cruise och jag vid Leicester Square. Han kom för att övervara premiären på sin nya film *Minority Report*. Jag kom för att äta. Och det var säkert inte för min skull som det var kravallstaket uppsatta och att det vimlade av poliser.

En annan dag beslutade jag mig för att åka till Gravesend för att se på båtar. För dig som inte är så bevandrad i den londonska geografin kan jag berätta att staden

ligger nästan vid Themsenflodens mynning mittemot Tilbury där englandsbåtarna **Suecia** och **Britannia** brukade lägga till om somrarna förr. Och det var just därför jag valde Gravesend. År 1958 jobbade jag på **Suecia** och kom till England för första gången. Tog färjan över till Gravesend. Där köpte jag en svart T-shirt. Den sortens plagg fanns knappt i Sverige på den tiden.

Tåget från Käringskorset (Charing Cross) tog lite tid på sig och då kom jag att tänka på den gamla historien om mannen som skulle åka mellan Göteborg och Särö. Det var på ångtågens tid och linjen hade ett grundmurat rykte om sig att vara långsam. Så mannen tog tag i konduktören och frågade

– Kan jag gå av och plocka några blommor?

Konduktören såg sig omkring och svarade

– Men här finns ju inga.

– Det ordnar sig. Jag har frön med mig.

Rätt som jag satt där och filosoferade var tåget framme. Staden var nu modern med gågator och shoppingcenters men jag luktade mig ner till floden. Solen hade tyvärr disat sig något så ur fotograferings-synpunkt var väl vädret inte det bästa. Knappt hade jag hunnit ner förrän Gorthons **Humber Arm** passerade uppströms. En bra början. Strax därpå knallade Cobelfrets **Undine** utåt. Tänkte förstas på Wallenius gamla **Undine** som var den gamla transaren **Nebraska** byggd redan 1938. Tänk vad fort utvecklingen gått.

I samma veva gick också **Dart 4** uppströms. Hon går i regelbunden fart mellan London och Vlissingen tillsammans med några andra Dart-systrar.

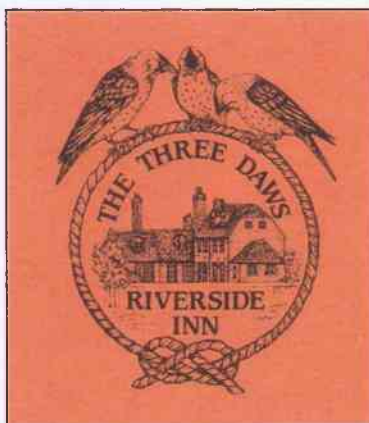
Apropå dart började jag känna för en öl på puben. Pilkastning har man ju ofta där. Och när jag såg färjan till Tilbury började



*Humber Arm på väg uppför floden den 27 juni 2002.*

jag också bli hungrig. Färjan hette **Duchess** och då tänker man ju på Pomme Duchesse vilket på vanlig svenska blir potatismos.

Vilken tur då att puben **The Three Daws**



(de tre duvorna) låg alldeles vid strandkanten. Det var faktiskt tre damer som hade stället, och skulle puben fått namn efter dem, måste den vara gammal, mycket, mycket gammal, för damerna var så långt från turturduvor man kan komma.

Som tur var hoppade jag över kaffet för precis som jag åter äntrade River Walk kom skärhamnaren **Eva Oden** på väg ut mot havet. Även hon är en regelbunden london-gäst.

En stor silhuett av ett gammalt rorofartyg avtecknade sig i flodmynningen. När fartyget passerade hade hon försetts med bogserbåtar och hamnens Health Care-båt hade bordat **Kintampo**. Hon hade fortfarande OT:s skorstenensmärke och seglar mellan Europa och Afrika.

Hade nätt och jämt beundrat henne färdigt förrän Dalaviks NIS-flaggade **Monet** gick utåt, tom. Och medan jag ännu var kvar passerade även danska **Tina Jakobsen** och tyska **Seabrass** uppåt floden.

Så var det det där med musicals. I London finns det mycket att välja bland. På London Palladium visar man ofta riktigt sevärd föreställningar. Där gick nu City, City, Bång, Bång. Engelsmännen är ju inte så bra på svensk stavning så man kallade pjäsen för Chitty, Chitty, Bang, Bang. En fantastisk familjeföreställning där bilar flyger och där man också blir förflyttad till helvetet och man får träffa djävulen i egen hög person. Men det reder upp sig och man går därifrån med ett leende på läpparna.

När man är i England slås man av hur många professionella uteätare det finns. Matchvikten ligger ofta över 120 kilo och i det sammanhanget känner man sig nästan som om man hade anorexia.

Efter några sköna dagar i London flyttade jag mitt högkvarter till Dover. Stena



*Den gamla puben i Gravesend.*

har ju aviserat att man vill dra sig ur passagerartrafiken över Engelska kanalen och då vill man ju fotografera så många båtar som möjligt medan de ännu har kvar Stenas skorstensmärke.

Dover är en mycket trafikerad hamn. Men det går inte att fotografera där. Det gör det dock i Calais på den franska sidan så efter att ha ställt in trunken på hotellet tänkte jag åka över. Men vilken procedur. När man löste biljett måste passet fram. Biljetten var likadan som för flyget. Sedan fick man åka buss ut till båtan. Då fick man lämna biljetten när man steg på och fick i stället ett boarding card. Halvvägs till fartyget stannade bussen och man fick gå genom en säkerhetskontroll precis som på flyget. Det pep om alla plånböcker och livremmar. Kanske var det 50 vanliga passagerare. Någon kontroll av resenärerna



*P&OSL Burgundy i Dover Straits den 29 juni.*



*Seacat France på ingång till Calais den 29 juni.*

i alla de hundratals personbilar som medföljde färjan fanns inte. Vad tänker man på?

Väl framme i Calais finner man önskepiren. Alla färjor passerar på lagom avstånd och med solen på sig. Bara en liten promenad från färjans tilläggsplats. Trodde jag. Man blev ånyo hämtad av en buss och förd en kilometer i fel riktning till terminalen. Där fanns det förvisso en gratisbuss som tog mig till centrum av staden men dit var det många kilometer eftersom man måste ta hänsyn till alla stängsel och avskärningar.

Steg av vid torget och hittade genast vägen till piren. Innanför den låg en småbåtshamn och precis som jag skulle passera bron gick en bom ner framför mig. Det var lustbåtar som skulle ut. Broeländet var

öppet över 15 minuter! När jag så äntligen kom ut på piren hade några av de båtar jag ville ha redan avgått.

Det är tre färjerederier som trafikerar Calais. Först och främst P&O Stena Line. Man har sju stora färjor på linjen som alla har förnamnet **P&OSL**. Två av dem har svenskt förflutet. **Provence** är gamla **Stena Jutlandica** som gick mellan Göteborg och Frederikshavn åren 1983-1996 och den andra är **Canterbury**, byggd 1980 hos Kockum för Nordö som **Scandinavia**. Hon har också hunnit med att heta bl a **Stena Fantasia**. Det var med detta fartyg jag tog mig över till Frankrike. Ett mycket öppet och trevligt fartyg att färdas med. Stora utrymmen överallt.

Det andra bolaget är franska statens Seafrance. Här har alla båtarna **Seafrance** som förnamn. **Cezanne** är syster med



*Feedercalet (ex Bore IX) av Maderia lastade franska bilar i Calais.*



Känns gamla Stena Jutlandica igen? Här som P&OSL Provence av London på ingående till Calais.

P&OSL Canterbury och byggdes med namnet Ariadne. Vidare har man Manet som ett tag hette Stena Parisien och Rodin som byggdes förra året i Finland. Renoir låg upplagd i Calais.

Det tredje bolaget är Seacat. Förra gången jag var i Calais hade man Superseacat Four i trafik. Nu var det den mindre varianten varav man kommer ihåg Seacat Danmark från Göteborg–Frederikshavn. Seacat France behövde snarast komma in på varv för att justera maskinen. Hon rök som en gammal ångare. Tredje snabbfärjan på linjen var Hoverspeed Great Britain. Denna catamaran hade Atlantens blå band 1990–1997 om man får tro texten på henne.

Det var alltså tretton olika fartyg som gick som spårvagnar mellan Dover och Calais. Överfartstiden var 75–90 minuter. Det fordrades en perfekt timing för att det skulle löpa.

När jag ändå var i Frankrike tänkte jag äta där. Men det gick inte. Restaurangerna hade middagsstängt. Öppnade först till kvällsmat.

Så det blev till att åka tillbaka hem till



Skorstensmärke som snart försvinner.

Dover igen. Denna gång tilldelades jag färjan Burgundy, ett tio år gammalt tyskbygge. Men en sån krånglig båt! Svårt att hitta ut för fotografering. För det ville jag. Skulle ta rorobåten Feedercaadet som just anlönt. Hon är ju gamla Bore-båten Bore IX.

Jag fick äta på hotellet denna afton. Jag hade ju hoppat över frukosten i London

och bara ätit en sandwich på färjan till Calais så maten lät väl smaka. Man var vid det laget ganska trött så jag konsulterade snart John Blund för assistans.

Söndagen infann sig med soligt väder. Tog en promenad till Western Docks där Seacat har sin terminal. Där låg också de norska kryssningsfartygen Norwegian Dream och Braemar. Fast inget av dem hade förstås norsk flagg.

Upptäckte också att jag missat catamaranen Diamant av Luxemburg, en större variant av Seacats andra catamaraner. Men hon gick inte på Calais utan drog iväg ända bort till Oostende i Belgien.

Det var fler båtar som trafikerade Dover än Calais. Norfolk Line, som ju ingår i Maersk-koncernen, hade två ropax-fartyg i drift på Dunkerque. Det var de två år gamla systrarna Midnight Merchant och Northern Merchant.

P&O Stena Line hade två fraktfartyg, European Highway och European Seaway i fart på Zebrügge medan Seafrance lät sin färja Seafrance Nord Pas de Calais segla på Dunkerque eller Dünkirchen som staden kallas i Tyskland.

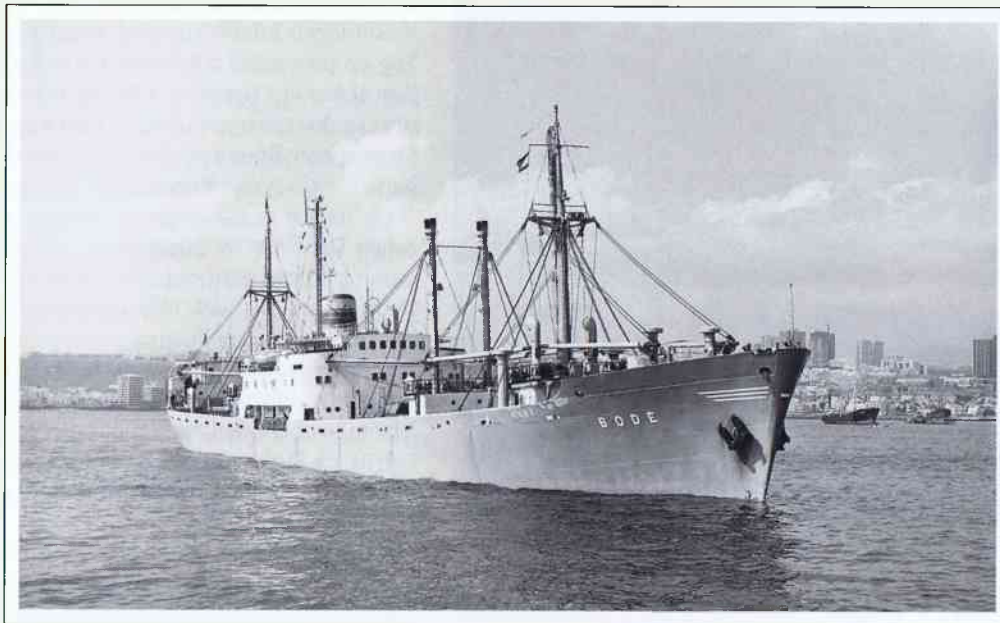
Vid Seacats terminal fanns bara en tilläggsplats. Där måste allt gå på minuten. Överfarten tar ca 45 minuter vilket betyder att av de fyra färjorna ligger två i hamn medan två är i sjön. När man får ombord sista bilen ser man redan nästa båt komma fräsande vid hamnpiren. Man hinner lasta mellan 65 och 70 bilar innan man drar iväg. Jag föreställer mig att det finns mer plats än så ombord.

Nu började det blåsa upp ordentligt. Skjortan stod rätt ut och man blev rejält genomblåst. Jag beslöt att retirera. Jag frös när jag återvände till hotellet och inte förrän jag tagit ett varmt bad och tömt en hink vin började livsandarna återvända.

Så var dagen kommen för hemresa. Varför går alla flyg så sent? I London kan man inte lämna in väskan på någon station. Det hade IRA gjort för länge sedan och det var inte bra. Så man fick lugnt åka ut till Heathrow och sitta av tiden. Men det är sådant man får ta om man vill uppleva något. ■



## Till flydda tider återgår . . .



*Bode* av Rostock anländer *Las Palmas* den 11/4 1968 för att bunkra. Inköptes till DDR 1964 från Norge där hon byggdes i Moss 1959 och levererades som *Arctic Gull* till Bulkship A/S i Tromsø, ägare O Berg. Den grekiska flaggan hissades 1979 då hon blev *Cefallonian Destiny*, köpt av Flandermar Shipping Co SA, Piraeus. Maltesiska Sweet Sun Shipping Co Ltd, *Valetta* tog över 1982 och gav henne namnet *Ionian Destiny*. Lades upp i Piraeus 1984 och såldes 1986 till Dimitra A Shipping Ltd, *Valetta*. Blev nu *Scorpios Star* och anlände 30/6 samma år till *Gadani Beach* för upphuggning.



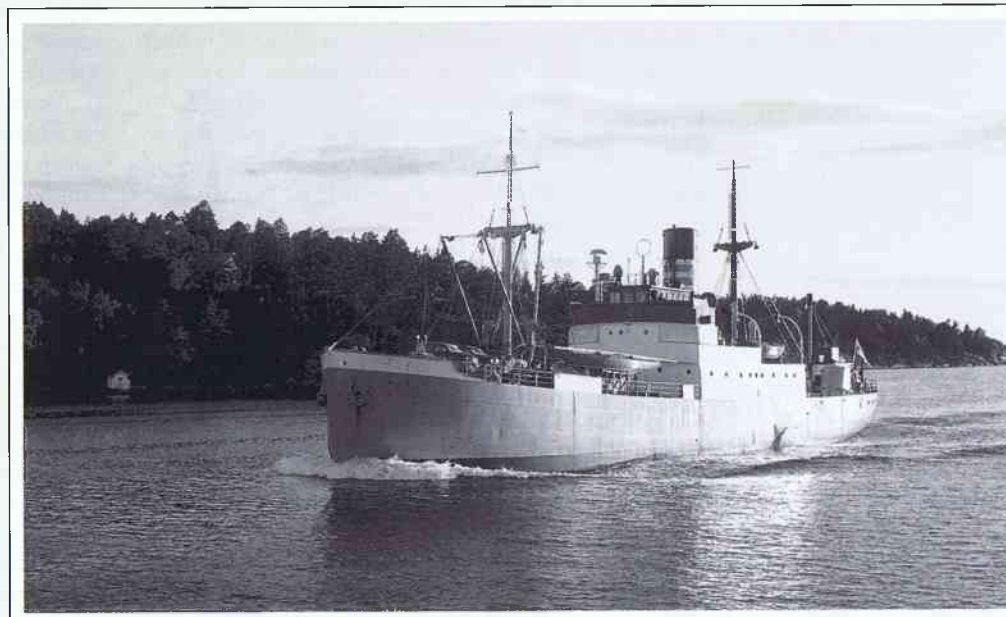
*Astrid* på väg in i Falsterbokanalen från Öresund en augustidag 1966. Denna trotjänare hörde hemma i Skillinge nästan 40 år. Inköptes från Holland som *Wuta* i juli 1937 och såldes i slutet av 1976 till herrar i Libyen. Levererades 1924 från Greg van Leeuwen i Vlaardingen, som galeas med hjälpmotor till Nicholas Muller i Dordrecht och var på 180 bruttoton. Efter försäljningen till Libyen påbörjades en strapatsfylld resa med många bekymmer med destination Tripoli i nämnda land. Man kom fram långt om länge och lastade sedan ett större parti hasch avsett för Nordeuropa. Den 13/7 1977 befann *Astrid* sig 16 miles från Dungeness fyr, då eld bröt ut ombord, tre man ontkom och två lämnade fartyget. Lasten som kastats överbord drev iland längs den holländska kusten. Vraket bogserades in till Newhaven och elden hade inte helt förstört *Astrid* utan hon såldes i november 1979 för att återuppbyggas till ett seglande träningsfartyg. I december 1988 kunde briggen *Astrid* av Southampton gå på provtur och är fortfarande i fart.



*Tynning* av Panama lämnar Rotterdam i april 1967 seglande för Time Lines Ltd. Vid leveransen den 19/9 1931 hette hon *Tamara* och övertogs från Götaverken av S.O.A.K. i Göteborg, var först i en syskon-skara om fyra på 10 400 dtw ton. Efter 29 år hos Ostasiat såldes hon 1960 till Rederi AB Timex i Göteborg, ett bolag i Broströmkoncernen och fick nu namnet *Brosea*. Såldes 1965 till Times Lines Ltd, Panama och blev nu *Tynning*. Fortsatte fram till oktober 1969 då hon anlände Kaohsiung för upphuggning.

## . . . min tanke än så gärna

*Warjo* levererades från Helsingör till Rederi AB Svea 1927 och var bolagets första isbrytande fartyg. Förlängdes 1935 och fick oljeeldning 1949. Såldes 1957 till AB Siljarederiet i Åbo med bibehållet namn. På bilden lämnar hon Stockholm en vacker fredagseftermiddag i augusti 1961. Såldes 1965 till T Johannisson i Göteborg (Firma Skrot- och Aofallsprodukter). Överlevde den förmodade skrotdöden och såldes 1966 till D Filippopoulos i Piraeus, som gav henne namnet *Maria*. Ny ägare samma år och ombyggd 1967 till motorfartyg. Fick 1971 namnet *Annushka* och 1972 blev hon *Ioannis K* med Cypernflagg. Skiftade sedan ägare ett antal gånger, men behöll Cypernflaggen till upphuggningen i Grekland 1984.



*Ingrid Brodin*, det vackra Landskronabygget, stävar här in till Rotterdam i juli 1970. Levererades i juni. 1956 till Rederi AB Poseidon i Stockholm. Salénrederierna köpte Brodins 1971 och 7700-tonnaren *Ingrid* fick nu namnet *Pilhamn*. Men redan 1972 köptes hon av grekiska Arapko Lines i Piraeus och blev nu *Adam S*. Samma rederi flaggade ut henne till Filippinerna 1978 och som *Aractor Bridge* gick hon till 1983 i mars, då grekiska upphuggare tog över.

Text & Foto  
Bertil Palm



*Caliopi* av Piraeus anländer till Europort den 17/7 1970, lätt igenkänd som en av de många 17 000-tonns tankfartygen från Eriksberg. Levererades härifrån den 1/3 1955 som *Danaland* till Rederi AB Motortank i Göteborg. Fram till 1963 stod det Göteborg i aktern, men byttes nu till Oslo då hon såldes till Skibs A/S Braantholm i denna stad och fick namnet *Ocean Trader*. Flyttade 1966 till Grekland och blev *Caliopi*, som 1972 blev *Apodimos*, 1973 *Sun Trader* och till sist 1975 *Antilles*, köpt av Caravel Cia. Nav. SA, Piraeus. Stannade här till 1976 då hon såldes till skrot och anlände den 21/3 till Kaohsiung.

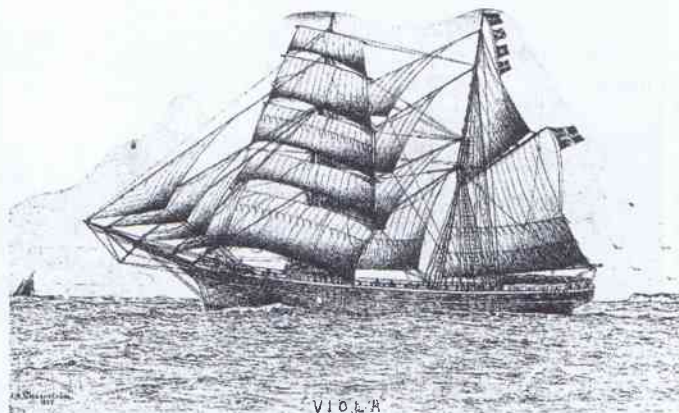




# Skonerten Viola av Figeholm

Såg i registersidorna att 534 **Viola** saknade uppgift om det definitiva slutet. Jag skickar därför R.L. Wiréns artikel, som publicerades i Oskarshamns-Tidningen på 1930-talet. Där anges det sorgliga slutet för fartyget.

Anders Berg



"Gustaf Wilhelm Hammarberg var Figeholms störste skeppsredare, som med klok och vaken blick följde sina fartyg ända från det han sträckte deras kölar till dess de deltego i kampen på haven. Ett av dem var skonerten **Viola** som byggdes i Figeholm 1893 av ek och furu samt metallfast till Bureau Veritas högsta klass. Hammarberg övervakade själv byggandet och som kvartermans tjänstgjorde C. Jakobsson. Ritningen utfördes av C. Thorén, Oskarshamn. Fartyget fick sitt namn efter den lilla näpna styvmorsviolen (*Viola tricolor*), som så rikligt växer på holmar och skär i Figeholms vackra skärgård. Skeppsredare Hammarberg var nämligen en stor blomstervän och särskilt älskade han vilda blommor.

Virket till **Viola** inköptes från Virbo och Fårbo gods. Fartygets dräktighet var 297 brutto register och 267 netto samt lastade 500 ton dw eller 170 standards trä. **Viola** riggades till råsegelskonert och blev Sveriges största röjelskonare. Som exempel kan nämnas att fockrån var 68 fot lång och storbommen hade även samma längd, vilket visar att det var väldiga dimensioner till rundhult och rigg. Att riggen var väl svår visade sig redan första resan, ty utanför Öland knäcktes fockmasten trots att redaren tagit ek till undermast. Den motsvarade dock ej sitt rykte i stormen, varför den måste ersättas med en pitchpinemast, som var mjukare och rörligare. Att just riggfrågan skulle bli **Violas** öde för Figeholms vidkommande visade sig senare.

Fartygets förste befälhavare var den trettio-treårige kaptenen Oskar Hultman från Misterhult, som förde **Viola** till kort före sin död 1896. Sin första resa gjorde **Viola** med props från Figeholm till England och kol tillbaka. På hösten 1893 krängdes fartyget på hemorten och kopprades för långfart. Någon dag i slutet av oktober påmönstrades besättningen och efter intagen propplast i Figeholm avseglade **Viola** till Shields. Allt gick väl tills fartyget kommit ut på Nordsjön, då **Viola** fick genomkämpa en orkanartad nordostlig storm. I tre dygn drev fartyget för bara riggen. Besätt-

ningen hade uppgivit allt hopp om räddning, då man på morgonen det tredje dygnet fick engelska kusten med dess svåra bränningar i sikte på lä sida. Kapten Hultman kallade manskapet ner i kajutan för skeppsråd samt till bön till Gud om hjälp ur den stora faran. Befälhavaren frågade om de ville att hon skulle driva i land eller försöka sätta några segel och segla henne klar kusten. Man beslöt sig för det sistnämnda, kanske skulle det lyckas att klara henne, och det blev även deras lycka.

Storseglet hade en brottsjö tagit första natten i stormen. Ett brott kommer över, tog seglet, bräckte storbommen och tog därför med sig halva däckslasten. Alla fönster på lovartsidan, såväl skans som kajuta, blevo inslagna. Största delen av brädgångar och basteringslisten blevo borttryckta och även rorsmannen Albin Svensson från Västervik följde med brottet överbord. Men ett stort under av Gud – mannen kastades av sjön åter ombord! All provianten förstördes, så att man fick livnära sig av salt sill och bröd. Det fanns nämligen en brödtank av järn under kajutdurken och därigenom blev, som tur var, brödet bevarat.

Efter skeppsrådet gav man henne båda märsseglen, två mellanstagssegel och två försegel, den bräckta storbommen reparerades, så att man kunde slå under ett annat mindre segel som ersättning för det förlorade storseglet. Stormen hade nu även bedarrat något. Allt gick sedan väl. **Viola** gjorde sin plikt i storm och bidevind längs den fruktade engelska kusten tills på höjden av Shields, då vinden ytterligare bedarrade, så att en bogserbåt kom ut och bogserade **Viola** i hamn. Och så var den resans strapats slut.

Det var den svåraste storm som rasat på många år. Många fartyg gingo förlorade eller havererade. Bland de senare var även bark-skeppet **Dockan** av Oskarshamn och skonerten **Amor** av Helsingborg, byggd i Oskars-

hamn och förd av kapten Pettersson samt på resa från Haiti till Havre. Ute i Nordatlanten under Azorerna låg den med endast ett båtsegel mellan pikfall och dirken å storbommen. Ett brott svepte hastigt in och slog sönder båda brädgångarna samt sidorna å manskapsruffen, men lämnade taket kvar. Frivakten, så låg inne, blev utspolad på däck, men som ett under blev ingen borta (det var

säkert en effektiv väckning). I saknad av manskapsruff måste alla i skön blandning sova akterut. Besättningen bestod av negrer, indianer och blandfolk. Endast kapten Pettersson och styrman Efraim Johansson från Figeholm voro svenskar. Som synes hade denna storm en vidsträckt omfattning, som i Nordsjön kostade icke mindre än 700 sjömän livet.

I Cardiff lastade så fartyget kol för Fraebento i Sydamerika samt där hudar och kom tillbaka till Antwerpen efter en stormig och besvärlig återresa som tog 83 dygn. Åter lastade **Viola** kol i Cardiff till Fraebento samt torra hudar därifrån till Boston i Nordamerika. Där väckte **Viola** stor uppmärksamhet, ty det var länge sedan ett svenskt fartyg varit i Boston. Dagligen kommo svensk-amerikanare ombord och skakade hand med de småländska sjömännen. Även några figeholmare, bosatta i Amerika, hade hört ryktet om att det låg en svensk i Boston och sökte sig ombord. Givetvis blev det en stor överraskning för dem, då de fingo se att fartyg och besättning voro från Figeholm. Kaptenen var därför synnerligen glad ver att ha fått gästa Boston med sitt fartyg. Han fick sedan order om att avsegla till Halifax i Canada för lastning av trä för Irvine i Skottland. **Viola**, som var en god seglare, fick nu visa sina goda seglingsegenskaper, ty hon gjorde resan över Atlanten på 18 dygn.

Återigen intogs kollast i Cardiff, men denna gång för Rio Beth i British Guayana. Efter lossning avgick fartyget till St Thomas i Västindien för order. Där fick skonerten en lindrig grundkänning, men en tysk kronman (örlogsman) var vänlig nog att hjälpa **Viola** flott. Där fick **Viola** order att avsegla till Jamaica för lastning av färgträ till Goole i England. Efter en kvick resa lastade **Viola** kol därstädes till Oskarshamn och anlände dit på midsommaraftonen 1896 och avslutade därmed sin första långtripp. Kort efter hem-

komsten insjuknade kapten Hultman och avled.

Bland de hurtiga sjömän, som mönstrat å **Viola** i Figeholm 1893, hade alla kvarstannat ombord. Bland dem var även flera Figeholms- och Misterhultspojkar. En av dem var Gustaf Larsson, 15 år, samt Waldemar Johnsson, 17 år. Den senare, som givit en del uppgifter om **Violas** första långfärd, njuter nu efter många års seglingar och en hedrande tjänst i Amerika sitt otium i Figeholm.

Från juli 1896 till februari 1897 förde kapten P.E. Rolff från Kalmar **Viola** i nordsjöfart. Något av vikt inträffade inte, undantagandes att **Viola** strandade i god sikt vid Fära på Öland. Fartyget tog sig av grundet med egen hjälp. Bärgningsångaren **Argo**, som under rättats om **Violas** strandning, begav sig omedelbart ut till Fära, men möttes på vägen dit det "strandade" fartyget på väg in mot kusten. Dagen efter strandade på samma plats ångaren **Alf** av Stavanger och nästa dag ångaren **Trio** av Göteborg, vilka även själva togo sig loss. Tre dagar å rad måste emellertid **Argo** göra förgävesresor till Fära.

Vid strandningen sprang ej **Viola** läck, men förkopplingen hade gått sönder, varför lasten upplossades i Figeholm och skrovet reparades, varefter fartyget fortsatte resan.

Under en svår storm i början av november drev **Viola** på land nere vid Äspökrok.

I februari 1897 övertog kapten Carl Andersson, Figeholm, befälet å **Viola**, som låg i Cardiff. Kapten Rolff hade insjuknat och måste gå i land. Styrman skulle vara Axel Nilsson, som senare blev befälhavare å Hammarbergs skonert **Wasa**. Bland **Violas** besättning fanns C. Elméen och Oskar Andersson, båda numera befälhavare i oskarshamnssflottan: å motorfartyget **Condoren** och motorskonerten **Elise**.

I Swansea lastades kol och styckegods till Fraebento och **Viola** anlände dit efter en stormig resa på 87 dygn. Från Fraebento gick fartyget med hudar och horn till Antwerpen på 68 dygn och där lastades kli till Sverige. Här lastades props till England. Nu blev det åter en långtripp, som vanligt Swansea-Fraebento. Resan tog 72 dygn.

Det blev ett sorgligt uppehåll i Fraebento denna gång i april 1899. Den 16 april var **Violas** styrman John Mauritz Sundberg, styrman Franke å oskarshamnsskeppet **Svea**, som samtidigt låg i Fraebento, samt en tredje person ute och seglade på floden, varvid båten kantrade och alla tre kommo i vattnet. Två av dem räddades men styrman Sundberg drunknade. Den omkomne var 35 år gammal och son till änkefru Kristina Sundberg i Oskarshamn, boende å norra varvet. Hon hade några år dessförinnan förlorat en yngre son, också han sjöman, som omkom genom förfrysning i Kanada. Styrman Sundberg var försäkrad i Allmänna Livförsäkringsbolaget för 2 000 kronor. Men eftersom han försum-

mat att erlægga premie för vistelse å utomeuropeisk ort, hade försäkringsavtalet upphört att gälla. Sedan emellertid bolaget blivit upplyst om, att försummelsen i fråga skett till följd av okunnighet om hithörande bestämmelser, och att den avlidnes moder, vars enda stod i livstiden han varit, befann sig i ömmande omständigheter, tillställde bolaget henne försäkringsbeloppet med avdrag för de försummade extra premierna. Den hårt prövade modern var givetvis mycket tacksam för bolagets vackra tillmötesgående och frambar sitt tack därför genom Oskarshamn-Tidningen.

Från Fraebento seglade **Viola** till Antwerpen med hudar och horn och resan tog 70 dagar.

Våren 1901 övertog kapten Per Ingvarsson befälhavareplatsen. Han hade tidigare fört samma redare tillhöriga skonerten **Wasa**.

Första resan gick från Uthammar till Aberdeen i Skottland med sten, från Charlestown med kol till Göteborg. Där lastades hyvlat virke till Goole, vilket senare skulle vidarebefordras till Afrika. Från Goole hade **Viola** kol till Landskrona, därefter props från Figeholm till Boness samt kol därifrån till Kalmar.

Hösten samma år krängdes **Viola** på hemorten och kopprades för ny längtrad. Åter mönstrade kapten Carl Andersson från Figeholm som **Violas** befälhavare. Styrman var David Sjögren, som nyligen avlagt sin examen vid navigationsskolan i Kalmar.

I Norrköping intogs virke till Irland, därefter kol i Cardiff till Montevideo. Resan ut tog 60 dygn. Återigen lastades hudar och horn till Antwerpen. Denna resa blev den snabbaste som **Viola** gjort på denna trade, nämligen 53 dagar. I Antwerpen gifte sig kapten Andersson med skeppsredardottern Constance Ljungstedt från Figeholm och vigseln ägde rum den 19 augusti 1902 å svenska beskickningen i Bryssel. **Viola** intog kli i Antwerpen för Frederikshavn och så åter till hemorten för att där intaga propslast till Hartlepool. Bland andra hamnar på engelska kusten som **Viola** då besökte var Sunderland, Ipswich och Cardiff. I Sunderland råkade **Viola** jämte ett 30-tal andra fartyg i drift inne i dockan under en svår storm på julaftonen och drev ner på en dykarbåt, **George Lindley**. Kol lastades i Cardiff för Fraebento, en resa som tog 65 dygn. I en svår storm under Azorerna seglades klyvarbommen, bramrån och märsrån av, men goda sjömän tog det ej svårt. Av reservspiror tillverkades nya rundhult och snart var **Viola** åter i fullt sjövärdigt skick. I Fraebento lastades salt och hudar till Antwerpen. Resan tog 70 dagar. Nu vändes stäven mot hemmet och på försommaren 1904 skedde avmönstringen i Norrköping. Andersson och Sjögren hade hela tiden varit respektive befälhavare och styrman.

I juni 1904 övertog kapten N. A. Dahlberg

från Brantevik befälet och seglade **Viola** i nordsjöfart till 1907. År 1905 fick fartyget ett rigghaveri, men klarade sig in till Figeholm, där skadan blev avhjälpd. 1907 upprepadessamma malör i Skagerack då bland annat märsstängen gick av. En av Det Forenedes ångare tog **Viola** på släp in till Köpenhamn.

Bland **Violas** besättning denna resa var Aug. Persson, Simrishamn. Han hade en egendomlig förmåga att bringa otur för de fartyg han seglade med. Eller också var det en slump av det. Det gick illa för **Viola** och även för barken **Heidi**, då Persson kom ombord i henne. Han var med barken **Dovre** när denna förliste 1911 på Öland och han var med om skonertskeppet **Margaretas** förlisning i den finska skärgården.

Rederiet för den ångare som bogserat **Viola** till Köpenhamn begärde som ersättning 7000 kronor. **Violas** redare ansåg denna summa alltför hög, varför han sände sin måg, kapten Efraim Johansson, till Köpenhamn för att klara upp saken. Det blev även tillsatt en skiljedom av danska marinofficerare, som fastställde, att det inte kunde bli tal om bärgning utan endast bogsering, varför ersättningssumman nedsattes till 1500 kronor.

I mars 1908 fick kapten G.A. Johansson från Brantevik befälet å skonerten och seglade i nordsjöfart till 1909, då den i hård storm vid Doggers Bankar ånyo fick rigghaveri och blev av en engelsk trålare inbogserad till Grimsby. Nu tog redarens tålmod slut och för ett vrakpris av 6 500 kronor såldes **Viola** till ett norskt rederi, M.C. Mathiesen i Bergen.

Norrmnnen riggade om **Viola** till skonertskepp och under kapten A. Berntsens befäl styrdes färden åter mot Sydamerika, men på ingående och under lotsens ledning törnade **Viola** i november 1910 på vid inloppet till Rio Grande, övergavs och kondemnerades. Haveristen såldes därefter till rederifirman J.S. Jensen och Joaquin Fehn i Rio Grande. **Viola** seglade under befäl av den norske kaptenen J. Hansen.

En tid bar det forna figeholmsfartyget namnet **Republica** med hemort i Rio Grande, men rederiet döpte sedan om fartyget till **Colon**, ett populärt namn i samband med öppnandet av Panamakanalen. **Colon** hade sin hemort i Buenos Aires.

Efter ett nytt rigghaveri användes fartyget länge som läktare tills det krigsåret 1915 köptes av en portugisisk skeppshandlare som lät göra en större ombyggnad. Därefter lastade gamla **Viola** åter hudar och avseglade, destinerad till Frankrike. Resan gick väl tills en vacker dag i Biscayabukten då en tysk ubåt visade sig. Den var ej lika vänlig som den tyske kronman, som hjälpte **Viola** en gång för många år sedan i St Thomas. Utan förbarmande sänktes **Viola**, och därmed avslutas skonerten **Violas** av Figeholm historia.

Rich. L. Wirén

# Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Den okända jakten i Oxevik visade sig vara *Alvina*. Här syns hon som lustfartyg på besök vid Hamburgö den 17 juli 1979 fotograferad av Jan Johansson. Hon såg välhållen ut och man kunde inte ana att hon skulle sluta sina dagar som vrak i Trollhättan några år senare.

## Fiskebåten Iceland identifierad

Den danska fiskebåten *Iceland*, som Henry Jansson frågade om i förra numret, levererades enligt "Fiskebåtsbibeln" som *Valborg*, reg-nr 7597, i juli 1929 från Hälleviksstrands Varv till Jacob Andersson dy, Stocken. Längden var 65 fot och motorn en 100 hk Bolinder 1-cyl. Den såldes redan i februari 1930 till S.P. Sørensen i Esbjerg och fick namnet *Iceland*. År 1940 döptes den om till *Island*, men återfick 1946 namnet *Iceland*. Såldes 1948 till "utlandet".

Ägaren bodde i Grimsby i England därav den engelska formen av *Island*. Under kriget flyttade han hem till Danmark och då ändrades också namnet till *Island* innan han efter kriget återvände till Storbritannien.

Torsten Hagneus

## SIN 212 identifierad

Beträffande bilden på trälaren SIN 212 i Länsumpen 2002:2 som är på väg in i Baskemölla hamn så står det följande:

Ägare: Bröderna Willie och Ivan Svensson med Willie som skeppare.

Namn: *Lille Vik* efter en badstrand ett par kilometer norr om fiskeläget.

Byggd på Ernst Davidssons båtbyggeri i Simrishamn. Var från början försedd med en Seffle-motor om 120 hk, som sedan ersattes med en Scania Vabis diesel om 240 hk.

Willie är borta sedan åtskilliga år medan Ivan avled för några månader sedan.

Paul Nilsson

## Okänt landskronabygge identifierat

Här ett svar till de okändas bildkavalkad i LP 2002:1 beträffande vilket landskronabygge som finns på bild. Svaret är *Linnea* av Donsö. Hon är fotograferad på leveransprovturen 1927. *Linnea* var en av vackraste som varvet levererade under 1920-talet.

Axel H Gustafsson

## Skeppsbyggandets historia

Gösta Bågenholms påstående att AP-navigator står för Automatic Plotting Aids torde vara en förväxling. Är det inte ARPA (Automatic Radar Plotting Aids) han är ute och far efter?

Lars Eric Carlsson

## Oxeviksjakten

I Länsumpen 2002:2 frågar Henry Jansson bland annat efter namnet på en klinkbyggd jakt som ligger vid Oxeviks Guano-fabrik i Dragsmarks socken.

Det är *Alvina*, då hemmahörande i Oxevik. Skeppare och ägare var Sven Länström. Jakten var byggd på klink 1908 vid Studseröds varv i Skredsvik till Östersidan, Skaftö och hade först ingen motor. 1923 insattes så en 12:a Skandia. Lastade runt 50 ton. Hörde hemma i Oxevik från 1929 till någon gång på 1950-talet. Kom sedan att sluta sina dagar i Trollhättan som fritidsbåt.

Här ligger båten och lastar fiskmjöl i säckar för transport till lagret i Lysekil. Annars gick *Alvina* mest omkring och samlade upp fiskavfall från konserverfabriker och salterier till guanofabriken. Frakt av tomtunnor var också ofta förekommande. Observera stöttorna vid brädgången.

På kortet ser man, strax akter om *Alvina*, även lite av fören på en kravellbyggd jakt. Det är *Inga* av Ramholmen, tidigare *Irma* av Skärhamn. Den var byggd 1909 vid Strömstads varv och hade en 30 hk Guldbrandsen. *Inga* kom till Ramholmen 1937 (Fiskebåtsboken uppger felaktigt att *Irma* skulle ha sålts till Norge).

Man känner igen *Inga* på att bordläggningen är ljus målad och att hon har svart brädgång.

*Inga* gick i trafik för Oxeviks Guano-fabrik, men medan *Alvina*s distrikt var närområdet och norrut i Bohuslän, gick *Inga* söderut mot bland annat Skärhamn, Klädesholmen och Marstrand.

Anders Olsson

**Stoppdag till nästa Horisonten Runt är den 1 november 2002**

## Monark

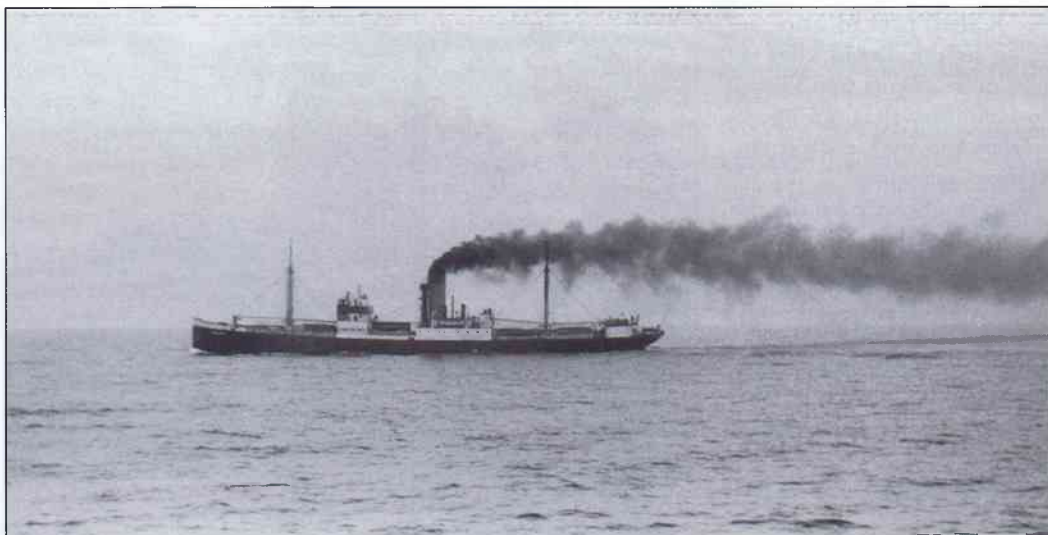
Tack för en intressant artikel om **Monark** i förra numret.

Översänder två foton som kanske kan vara av intresse i sammanhanget.

De visar **Monark** på nordlig kurs i Kattegatt sommaren 1964. Hon är här ute på sin näst sista resa Hamina – Aberdeen via Frederikshavn.

Fotona togs från en annan nordsjöfarare, Bratt-Göthas **Reine Astrid**, av mig själv som då seglade motorman i henne. **Reine Astrid** var på sydgående på resa Newport Mon – Malmö den 26 juni 1964.

Bernt Säfström



*Monark på sin näst sista resa den 26 juni 1969. Foto Bernt Säfström.*

### Tillägg till varvlistan för Thorskog

Ur mina anteckningar har jag plockat fram lite komplettering till byggnadslistan för Thorskogs varv. Ett par fartyg som inte fanns med i Svenssons lista:

HQRS ång. **Victoria**, byggd 1881, fick fribrev den 9 sept. samma år, ägd av P Larsson, 290 br. Sald till Norge troligen 1882.

4296 ång **Ester**, byggd 1904, stål, ägd av Eskil Larsson, 434 br. Sald till Danmark i sept. samma år. Därpå haft namnen **Svanen**, **Freja**, **Chryssalis**, **Perseveranza G** och **Galeb**. Försvann ur LR på 1960-talet.

Maskiner tillverkade för:

2540 ång **Lilla Edet**, byggd 1873, men fick maskin och panna från Thorskog 1892.

3313 ång **Thetis**, byggd 1898 i Gamla Lödöse, då den fick maskin och panna från Thorskog, byggda 1894.

Här följer reg-nr för följande i Svenssons lista, först byggår därpå namn enligt listan:

1871 **Maria** har reg-nr 992.

1872 **Minnet** har reg-nr 2668. Ursprungligen galeas som anges ombyggd 1875 och finns som ångare med namnet **Qvarntorp**. I skeppslistan 1889 ägd av Mölnbacka-Trysil AB. Fick ny maskin 1895 vid Eriksbergs, även tillverkad där. Registrerades samma år på Ångf AB Vermland, Göteborg. 1899 till C. Pettersson, Göteborg, och 1909 till ångf. bef Rudolf Svensson i samma ort. Avförd 1915, men inga handlingar finns om detta.

1885 **Svante**, reg-nr 2588.

1886 **Eos**, signal HSPN, såld 1889 till Finland, **Alexandra**, 1920 till Norge som **Sandra** och förlist 2 september 1932.

1886 **Solon**, signal HSQF, var borta ur SL-89.

1888 **Signhild**, reg-nr 2563, under svensk flagg fram till 1936 då den höggs upp.

1891 **Tua**, reg-nr 418. Byggd Södra Garn med maskin och panna från Thorskog.

1896 **Viola**, reg-nr 2867, såldes i september 1896 till Red AB Fenja, Helsingborg och sjönk 1 december samma år varvid 9 man omkom.

1898 **Hildur**, reg-nr 7125.

1899 **Hilding**, reg-nr 7126.

1901 **Märta**, reg-nr 3904, byggd av stål för P. Larsson, Thorskog. 219 br. I juli 1901 såld till skeppsred. Alexander Carlsson, Göteborg. Strandat den 29 oktober samma år syd Libau.

1904 **Eold**, reg-nr 10812, såld till Norge 1975 men återkom 1978 som **Kalle**.

1906 **Rolf**, reg-nr 11579, överförd till båtreg. 1976.

1906 **Inez**, reg-nr 11089 som **Sverre**.

1909 **Argo** har reg-nr 5031 (inte 5051).

1912 **Torgny** har reg-nr 5313 (inte 5373).

1914 **P Larsson**, reg-nr 5619, såld till Norge 1915, **Bjerka**, minsprängd 20.2.1915.

1918 **Balder**, reg-nr 10916 registrerad 1968 som **Norr-sundet II**.

1919 **Atlas**, reg-nr 11520, registrerad 1975, överförd till

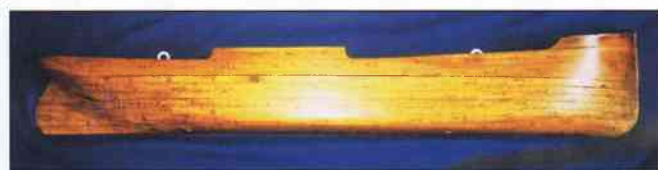
båtreg. 1976.

1920 **Halvard**, reg-nr 10780, registrerad 1967 sedan flera ägare och namn, men sedan 1993 **Diver Maaster** under Honduras-flagg.

1923 **Vieille Montagne IV**, reg-nr 7363.

1924 **Nicke**, SKBF, fick KM 12834 vid reg. 1981, såld till Finland 1990.

Gunnar Ståhl



### Thorskog

För nära 40 år sedan besökte jag Björn Lindström på Thorskogs Bruk. Vi var uppe på en vind på varvet där det låg mängder av halvmodeller av fartyg byggda vid varvet, täckta av decenniernas damm och smuts. Jag fick tre av dem

som efter grundlig rengöring nu pryder min vägg. Jag har inga uppgifter om vilka fartyg de föreställer.

Byggnaden brann ner några år senare och med den halvmodellerna.

Curt S Ohlsson

### Vi rättar

I artikeln om s/s **Monark** i LP nr 2 skrev jag i bildtexten på sidan 6: "Stockholms hamns pontonkran af **Chapman**." Jag blandade här ihop Göteborgs och Stockholms pontonkranar samt segelfartyget af **Chapman**. Stockholms pontonkran heter **Lodbrok** och Göteborgs hette **Chapman**. Hur jag kunde blanda in af **Chapman**, som ju inte alls är någon pontonkran, kan jag inte förklara. Jag tackar Arne Sundström som påpekade miss-taget, vilket nu är rättat.

Bertil Söderberg

### Efterlysning

Min bror, Kjell Gadde, tog ner en bogserare från Värmland till västkusten i början av 1980-talet och byggde om den till lustfartyg.

Kjell bodde på Karingön och gav den nya skapelsen namnet **Bogsy**. Kjell avled 1984 och två år senare såldes båten till Tjörn. Jag skulle vilja veta var denna båt befinner sig nu?

Kontakta mig gärna på telefon 0586-130 12 (hem), eller 0706-99 35 12 (mobil).

Maria Mossberg

### Registersidorna

Av Båtologen 2:2002 framgår att 681 **Romeo** även hetat **Valdemarsvik**. Dessutom skall **Victoria** stavas med enkelt V.

Gunnar Hedman

## Känd, fast okänd

På en loppmarknad kom jag över detta vykort från Lysekil poststämplat 1954. På namnbrädan kan man tydligt läsa **Klara – Cederslund**.

Vem kan berätta om den för mig okända jakten?

*Gunnar Ståhl*

## Foto efterlyses

Är det möjligt att kunna köpa foton av nedanstående fartyg?

Om det skulle vara möjligt, vill jag gärna köpa 2 st av varje fartyg. Det gäller följande fartyg:

Oscar II Reg.nr 2584. **Stratus** Reg.nr 8990 **Anna Maria** Reg.nr: 406. **Mathilda** Reg. Nr: 1351.

*Ronny Hartwigson, Lerbergets Byaväg 18 B, 263 52 Lerberget.*

*E-mail: rh.willmer@swipnet.se*

## Fler

### fototeffterlysningar

Jag söker fotos av två fartyg. Det är ångaren **Lübeck**, en gång tillhörigt Hallands Ångfartygs AB vid mitten av 1920-talet, samt motorfartyget **Aurora** som vid 1930-talets mitt byggdes på spekulering hos Götaverken.

*Rolf Hallgren  
Stora Tenstagränd 16  
163 63 Spånga*

## Hovenässkutan

I nummer 2002:1 av Läns-pumpen finns en bild av en okänd skonare och i nummer 2 en bild av **Lilly**, båda liggande i Hovenäset. Insändarna gissar att de är identiska. Det är ingen dum gissning. Båda är byggda i Svendborg 1897 och fick så småningom Hovenäset som hemort med tonnage 100 resp 90 ton dw.

Från min barn- och ungdomstid på Hovenäset skall jag helt ur minnet och utan skeppslistor berätta lite om dessa två skutor. Om någon felaktighet om årtal och övrigt förekommer ber jag om överseende med detta.

Skonaren är den från Marstal år 1934 inköpta **Christiane**. Köparen var Karl Samuelsson på Hovenäset. Hustrun Ingrid blev huvudredare. Fartyget omdöptes till **Sylvi** och den danska fyrtaktsmotorn byttes omgående ut mot en 30 hk Seffle som förut suttit i LL 1051 **Sally** av



Vykort från Lysekil med jakten **Klara** från Cederslund.

## Älvsnabben 1956–1957

Undertecknad låg ombord på fartyget och tjänstgjorde som "flunk" i v-o-mässen. Jag spelade med i 'Deep Water Stompers' på fritiden.

Finns det någon som läser detta som var med? Hör då av Dig till

*Ove Olsson  
Högåsvägen 10  
430 90 Öckerö*

## Passagerarbåtar

Jeg begynner å komme i mål med en oversikt over hurtigbåter i Norden. Det startet med en oversikt over båter bygget i Norge, fra den første hydrofoilbåten fra Westermoen til dagens Fjellstrandsbygge. Etter hvert har det øket på tiø en tegning over alle Hi-Speedbåter som har hatt tjenste i Norden.

Øresundbåterne har jeg over-

sikt over. I alle fall de som var eiet av Øresundselskapet. Med det var vel mange andre båter som også var inom rutetrafikk på Sverige? Særlig er fargerne på de første båtarne et mysterium mange ganger. Finns det någon som kan hjelpe meg med hurtigbåtarne i Sverige?

*Steinar Knoll  
Humlestien  
N-1440 Drøbak*

Smögen. Efter den tidens mått mått gjorde hon ganska god fart med sefflarn. Karl Simonsson seglade med sin **Sylvi** till fram emot krigsslutet, men då hade sönerna Helmer och Karl-Gösta redan bytt sjömansyrket mot betydligt bättre anställningar i land.

**Sylvi** blev såld till Axel (Akke) Ericsson boende i Göteborg vilket också blev skutans nya hemort. Akke var barnfödd på Smögen med anor från Hovenäset. Det är vid hans morbror Hjalmars sjöbod som **Sylvi** ligger på kortet. När Axel sålde **Sylvi** och var hon hamnade vet jag ej, men hon blev under Akkes tid omriggad till galeas.

Med detta lämnar jag **Sylvi** och fortsätter med **Lilly**.

Det första jag känner till om **Lilly** var att hon såldes från Danmark till Brevik i Norge. Där fick hon namnet **Stathelle**. Årtalet vet jag ej. Inte heller när hon såldes till Sverige. Det var i

alla fall i Hunnebostrand hon hamnade. Där fick hon namnet **Lilly** och de nya ägarna, vill jag minnas, hette Alfons och Bernhard. Efternamnet har jag glömt. Dessa hade **Lilly** till 1933. Någon gång under deras tid riggades hon om till galeas. 1933 såldes hon till Hovenäset och det var min morbror Fritz Johansson och sonen Evald som var köpare. Styrhytt byggdes omgående efter köpet och det var min far som utförde detta arbete. Namnbrädan, där NÅ-SET skulle skäras in, fick jag på inrådan och under överinseende av min far utföra. Jag var då bara 12 år gammal. Arbetet blev godkänt och sedan dess har det blivit många.

Evald seglade med **Lilly**, även efter det att Fritz gått i pension, ända till slutet av 1950-talet då lasterna gick landvägen och Uddevallavarvet behövde folk. **Lilly** blev såld till Norge.

Med detta slutar min skriv-

klåda med en varm hälsning till denna tidnings redaktion och alla dess läsare.

*Martin Wilhelmson på Tången*

PS Då jag redan skickat mitt svar till Läns-pumpen fann jag i min samling ett fotografi av **Sylvi** därunder det stod följande att läsa:

**Sylvi** ex **Christiane**, reg-nr 8003, blvt 55,16 ton, netto 39,64 ton, dw 95 ton. Inköpt av Karl Samuelsson på Hovenäset. Ca 1935 omdöpt till **Sylvi**. Såld till Axel 'Akke' Ericsson på Smögen, hemort Göteborg. Således kan även de bästa minnesbilder missbedömas. DS

**Sylvi** såldes i april 1942. *Officiellt var det Kerstin Ericsson i Göteborg som stod som ägare. Skutan såldes sedan vidare i januari 1945 till Stina Rudebeck i Mönsterås där hon fick namnet **Maryana**. Hon strandade på påskafton 1945 vid Utklippan och blev vrak. (Red anm.)*

## Briggen Johannes skeppsbrott 1852.

Denna höst har varit rik på olyckor uppå sjön, och särdeles på våra kuster. Isynnerhet voro dagarne den 5, 6 och 7 November fasansfulla dagar för de sjöfarande, som vid denna tid befunno sig på den vestra Bohusländska kusten. De många skeppsvraken, de kring stränderna strödda spillorna af förlista fartyg äro hemska vittnen af de strider, hvilka de arma sjömännerna utkämpa mot Skagerack och Kattagatts rasande vågor. Vi hafva förut meddelat flera berättelser om sådana olyckshändelser, och ifrån flera håll hafva liknande berättelser inlupit, af hvilka vi i dag äfven meddela en, som är hemtad ur "Skånska Telegrafan". Vid sidan af det sorgliga intryck dessa händelser måste uppväcka, framträda dock äfven känslor af mera upplyftande art, af tillfredsställelse och beundran, då man betraktar de vackra, stora drag af människokärlek, mod, sjelfuppoffring och kraft, som många af kusternas fattiga innevånare ådagalagt, för räddande af olycklige skeppsbrutnes lif. I sanning – man beundrar och belönar det vilda mod, som på slagfältet dödar människors lif; är då ej det mod, som räddar människolif, lika mycket förtjänt af beundran och belöning? Vi tro, att det är det än mera!

Fiskrarne på den Bohusländska kusten tillhöra i allmänhet fattigdomens och den bittra försakelsens talrika klass, men de äga och många af de dygder, som så ofta träffas inom denna klass, nemligen detta lugna, besinningsfulla mod, detta äkta nordiska lynne, att leka med faran och döden och att våga sitt eget lif, för att rädda nödställda likars, som utmärka de Nordiska folkens sjömän.

Efterföljande händelse bär ett vackert vittnesbörd härom.

Den 7:de sistl. November kl 6 1/4 eftermiddagen, strandade norska briggen **Johannes**, från Laurvig, förd af kapten S. Hansen med 8 mans besättning utom kaptenen på ett blindskär utanför det så kallade Håskär i Sotebugten. Stället där fartyget stötte var rundt omkring omgif-

vet af bränningar, hvilka häfda af den förfärliga stormen upphörligt nedstörtade öfver fartyget och hotade att hvarje ögonblick kasta besättningen öfver bord. Båtarne (livbåtarne) hade blifvit krossade, masterna kapade, för att så vidt möjligt hindra fartygets kantring, men den ena masten, som blifvit fasthängande vid något tagvirke, vräktes upphörligt af brottsjöarne högt öfver fartyget och nedslungades derpå med förfärlig våldsamhet, så att besättningen hade den yttersta möda att undvika, att af densamma krossas, allt under det fartyget af vågorna lyftades och slogs mot klippbrotten. I denna belägenhet och väntande hvarje ögonblick att fartyget skulle slås i stycken, tillbragte besättningen hela natten till kl. 8 påföljande morgon, med döden för ögonen från alla håll.

Då dagen frambröt vaknade något hopp om räddning från land, ehuru stormen fortfor med ohejdadt raseri. Klockan 8 syntes en båt med 3:ne man uti, och besättningen som nogsamt insåg omöjligheten för någon att lägga ombord, gjorde i ordning en tross för att kasta ut till båten ifall den skulle komma så nära. De sågo båten med de 3:ne människorne nalkas bränningarne och anstränga sig att komma fram, men fåfängt. Båten vände om och för de skeppsbrutne syntes nu hvarje hopp förloradt. Efter en stunds förlopp sågo de åter en mindre båt i samma ändamål nalkas bränningarne.

I denna båt sutto 2:ne bröder, bägge fattige fiskare, Andreas och Olaus Johanssöner från Qville socken. Under ansträngd rodd kommo de i bränningarne, men förfylldes af störtsjöarne och måste vända tillbaka. Medan Olaus rodde, östes båten så godt ske kunde af Andreas, och de arma männen begåfvo sig för andra gången åstad. Denna gång kommo de så nära, att att de genom dånet af bränningarne, kunde höra besättningens jemmerrop, men oakadt begges ansträngningar fylldes båten och de måste för andra gången begifva sig tillbaka; dock ropade Andreas till besättningen; "tro inte att jag gjer tappt kam-

rater, jag skall berga er eller sätta till mitt eget lif." Båten länsades och för tredje gången begåfvo sig de modige männen åstad; men denna gång krönte Försynen deras goda vilja med framgång; båten blef äfven nu förfylld, så att den höll på att sjunka, men linan kastades från bord och Andreas lyckades att fånga den och blixtnabbt belägga ändan deraf omkring toften, för att åter ösa båten, hvarefter den sackade af omkring 50 famnar från fartyget, så att den någorlunda kom ur bränningarne. Nu fastgjorde sig en man vid bugten af den ombord på fartyget fasthållna tåget och kastade sig i hafvet. Andreas halade och Olaus styrde den lilla båten med roddning men sedan 2:ne man på detta sätt blifvit inhalade och bergade, släppte Olaus årorna och föll afsvimmad af ansträngning baklänges i botten på båten; han ägde väl brodrens mod, men icke hans fysiska styrka. Då Andreas och Olaus begåfvo sig åstad voro fem fiskare i 2:ne båtar utom bränningarne, för att rädda de begge bröderna, i fall deras båt skulle sjunka och för att, i händelse af lycklig utgång, taga emot besättningen, emedan brödernas båt icke kunde rymma öfver 4 man. En af dessa fiskare, Nathanael Johansson från Gåsö, hoppade nu uti den lilla båten och intog den sanslöse Olaus plats; sålunda började arbetet ånyo och Andreas lyckades rädda hela besättningen, 9 man, allt efter som de kom-

mo inom den lilla båten halft sanslöse, transporterades till de andre 2:ne båtarne, der de af Carl och Elias Johanssöner, Per Hansson och Johannes Persson från Gåsö emottogos och befordrades till Florö, der de fingo återhämta sina krafter.

Huru hårda och härdade Andreas Johanssons händer än voro, blefvo de dock så sönder-sargade under arbetet med inhalningen, att blodet strömmade från dem och att han under längre tid icke kunde förrätta något arbete, emedan skinnet och köttet på insidan händerna var nästan alldeles afnött och sedan bildade stora sår.

Man kan ej utan en känsla af beundran och rörelse läsa blott den nakna berättelsen om de här namngifna, raska fiskarnes ädla, modiga handling. Obetydliga blifva, i jemförelse dermed, många af de handlingar, för hvilka man ser ordnar, utmärkelser och andra belöningar utdelas, och efter hvilka långa lof-tal hållas, så snart de blifvit utförda af andra personer.

Emellertid erfarva vi med tillfredsställelse, att kongl. Bef.: hafvande (säkert Landshöfdingen) inberättat den ifrågasvarande händelsen till regeringen, med hemställan om någon belöning för de fattige, hjeltemodige fiskarne.

Ur GHT (Göteborgs Handels Tidning) 24.12.1852.

Hittat och utskrivet av

Eskil Sewerinsson  
Smögen



### Bogseraren Billy

När jag besökte Mollösund den 31 juli kom den gamla bogserbåten **Billy** in för att man skulle få köpa glass. **Billy**

gick under många år i trafik i Göteborgs hamn. Men kan någon berätta bogserbåtens historia?

Krister Bång

”Verner Ulvstig var skomakarson



från Solna och gick till sjöss som fjortonåring 1925. Han arbetade som mässpojke, eldare och motorman.

Han berättar här detaljerat, självutlämnande och kanske egensinnigt om arbetslivet ombord och arbetslösheten iland, om relationen mellan manskap och befäl, om kamratskap och brist på sådan, om hamnar och städer på fem kontinenter, om rymningar från båtar, om människors levnadshistoria, kulturförhållanden m.m.

Ulvstig hade som övergripande mål att förbättra sjöfolkets arbetsförhållanden och kom efter 1949 att arbeta fackligt några år som redaktör i facktidningen Sjömannen. Därefter började han ett nytt liv som nybyggare i Australien. Verner Ulvstig skrev den här boken ur sitt fotografiska minne under de sista två åren före sin död 1999.”



## Höstläsning

- *Tankeväckande*
- *Engagerande*
- *Häpnadsväckande*

*att så mycket har förändrats – men att ändå inte mer har gjort det – på alla dessa år!*

### Sjöman 1925-1949

378 sidor

Pris: 260 kr

inkl. frakt

Beställ så här: Sätt in summan på postgiro 41114-0. Ange leveransadress och prenumerationsnummer.



**BREAKWATER  
PUBLISHING**

Box 370, 401 25 Göteborg  
031-62 95 75 • info@breakwater.se

### Svensk Illustrerad SKEPPSLISTA 2002



## Nu kan du beställa Svensk Illustrerad Skeppslista 2002

*Maritim uppslagsbok i fickformat med bl.a. fartygsbilder och fartygsbeskrivningar, rederiadresser och signalbokstäver.*

*Läses av både branschfolk och fritids-båtägare i hela landet.*

- › Svenska handelsfartyg över 149 bruttoton
- › Svenska hel- eller delägda handelsfartyg under utländsk flagg
- › Förteckning över fiskeskepp
- › Svenska fiskefartyg över 89 bruttoton
- › Fartyg tillhörande Sveriges Segelfartygsförening
- › Övriga intressanta segelfartyg
- › Ordlista och förkortningar
- › Signalkodstäver
- › Adresser till svenska rederier

Pris: 240 kr.

Du som prenumererar på Svensk Sjöfarts Tidning betalar endast 205 kr!

Betala direkt till postgiro 41114-0 (glöm inte att ange "Skeppslista 2002", namn och leveransadress) eller beställ på [www.shipgaz.com](http://www.shipgaz.com)



**BREAKWATER  
PUBLISHING**