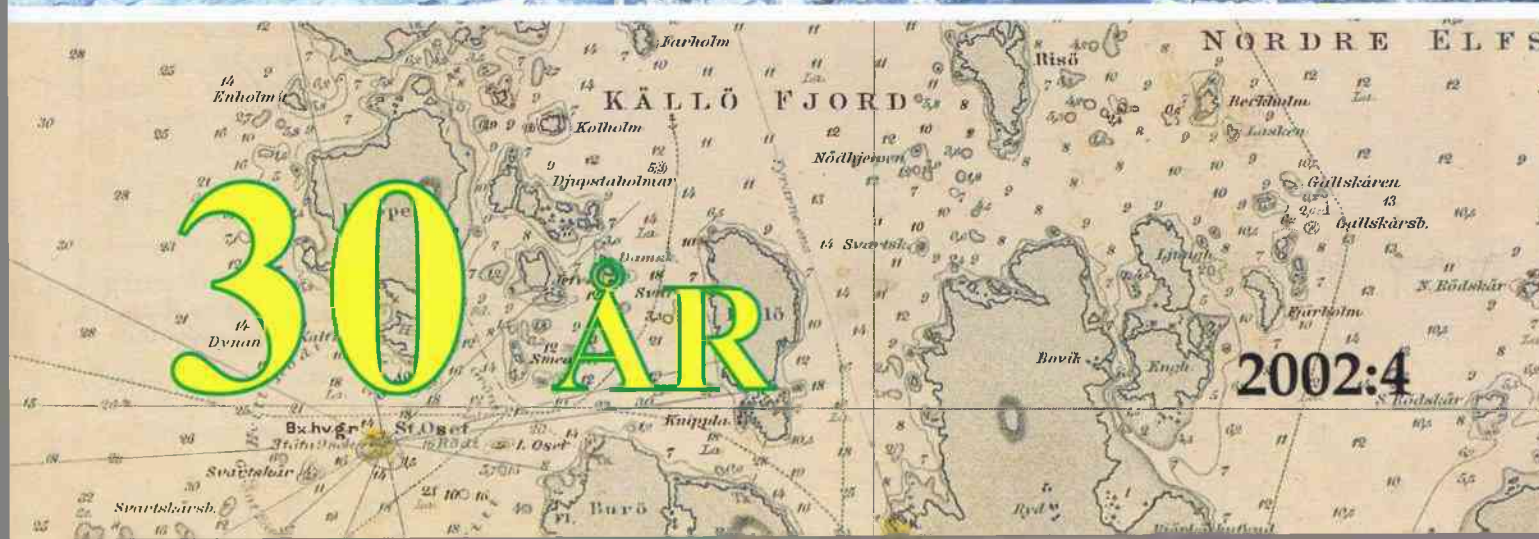






Medlemstidning för Västra Kretsen av Klubb Maritim
Förening för fartygshistorisk forskning

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 2003: 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.

Nästa nummer utkommer i mitten av mars
sista manusdag är den 1 februari 2003

Omslagsbilden:

Thuns *Vestanhav* får bogserhjälp genom isen i Karls grav i mars 1987. Foto Jan-Erik Andersson.

Redaktionellt

Först vill vi tacka för de första trettio åren genom att överrätta detta jubileumsnummer utökat med inte mindre än 12 sidor. En liten julklapp i förtid.

Under året har vi fått en allt bredare kontakt med läsekretsen. Det är många som vill skriva i Länspumpen vilket vi tycker är mycket roligt. Det finns ju så mycket att berätta i ämnet sjöfart och ju fler vinklingar man får, desto bättre.

Säkerligen har Du redan noterat att vi prioriterar illustrationer. Vi lägger ner mycket arbete på att finna trevliga bilder. Ibland knorrar tryckeriet, som scannar bilderna, att de vill ha mer betalt. Men som Du ser är prenumerationsavgiften oförändrad. Det kan vi göra bl a genom att fler vill läsa tidningen.

Inte ens i ett utökat nummer har vi fått plats med allt! I nummer 1 nästa år kommer bl a artikeln om skeppsredaren Axel Kindbom från Karlsborg liksom första delen om passagerarfarten runt omkring Norrköping.

Men innan dess kommer vårt årsnummer för 2002 ut. Originellt nog kommer det först 2003 i januari/februari. Det handlar om Tore Granath, om hans liv som sjöman, skeppare och Vänerlots. Tore var ju en av initiativtagarna till Klubb Maritim. Missa inte det numret. Du får det genom att sätta in 65 kronor på tidningens postgiro. Se annons nedan.

Välkommen till ett nytt fullmatat 2003 önskar

Redaktörerna

Innehåll

- 3 Historik över ishantering på västkusten Sven Bryngelsson
- 15 Som båtolog vid Karls grav Jan-Erik Andersson
- 18 Familjen Östs pråm- och bogseringsverksamhet Bertil Söderberg
- 27 Så gick det till i Monarks maskinrum Bengt Dahlberg
- 32 Böcker på Frivakten Lennart Bornmalm
- 33 Med Diamant från Grundsund på sillfiske vid Island sommaren 1954 Anders Burge
- 44 Skonerten Sofia av Figeholm Anders Berg
- 45 Båtarna från Lundby Bertil Söderberg
- 48 Jagaren Ragnar Pauli Olsson
- 50 Till flydda tider Bertil Palm
- 52 Tankfartyg ombyggda till bojlustare Lennart Rydberg
- 60 Horisonten Runt red Jan Johansson

Missa inte Länspumpens 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 fotona publicerats i klubbens båda tidningar.

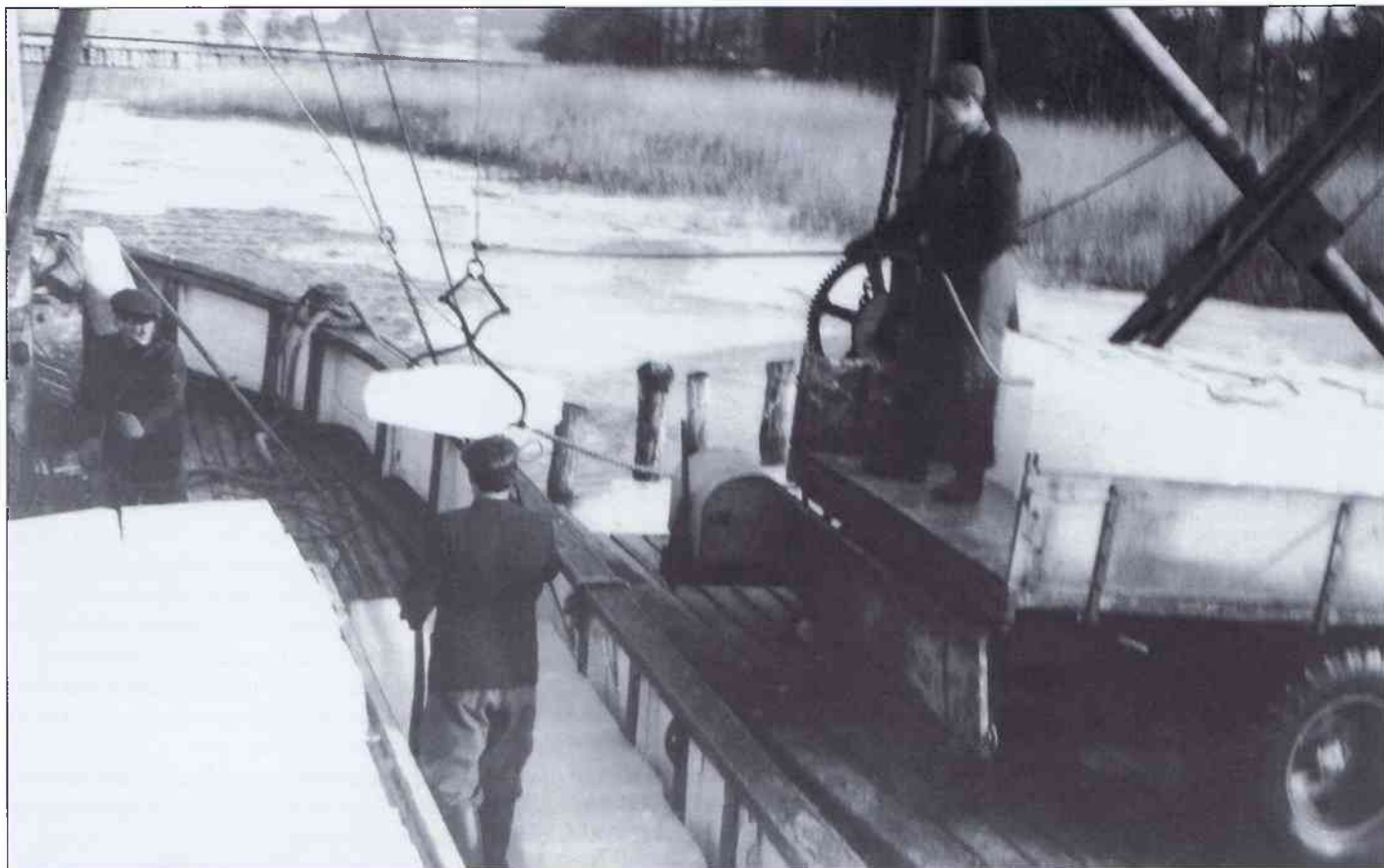
År 1963 var Tore var med om att starta Klubb Maritim, vilket hans medlemsnummer 3 vittnar om.

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

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 i slutet av januari 2003. O B S!



Ellen lastar is i Thorskog en vinterdag.

Historik över ishantering på västkusten

Av Sven Bryngelsson

Tänkte berätta lite om en svunnen epok som jag själv fått uppleva en liten, liten del av under mitten av 1950-talet, som besättningsman ombord i **Signe** och **Hawila** av Hönö.

Skall försöka beskriva ishanteringen som bedrevs under många år till svenska västkusten från norska fjordar, också fruset vatten från bland annat Vänern och Orust har försett västsvenska fiskebåtar med den nödvändiga isen för att bevara fisken ombord.

Norge har haft en stor isexport till England från tidigt artonhundratals och även till övriga Nordeuropa som Tyskland, Holland, Belgien och Frankrike. Is behövdes ju till att bevara fisken ombord i fiskebåtarna, även hushållen behövde is att kyla livsmedel.

På gatorna i London kunde man köpa norsk is från hästdragna kärror.



Hawila före förlängningen.



Isinläggning i Findal, Frierfjorden, Norge. Längst till vänster Folke Bryngelsson. Tredje man från vänster är Gunnar Bryngelsson.

In i Medelhavet fraktade man också is. Egypten och även Algeriet fick uppleva norsk is. Så långt som bort till Indien har man fraktat is i segelskutor, men av de lasterna pumpades troligen det mesta av förtjänsten över bord. Engelska imperiet hade ju förgreningar över hela världen och det fina folket ville väl gärna stoltsera med is i groggen, därav försöken med de långväga resorna!

I Norge hade man olika metoder för att få lämpliga ställen att såga ut is på under vintern, för det mesta byggdes stora dammar nära någon bäck som fyllde på vatten.

På andra ställen byggdes dämme framför ett utflöde av färskvatten i fjorden, ytvattenet förblev färskt och användbart till att vintertid såga ut isen i fyrkanter.

Detta gick till så att man skar isen med en hästdragen så kallad isplog, man drog upp längsgående skär med ca två fots avstånd.

Sedan stod ett sågslag på ett tiotal man och sågade itu isen i fyrkanter, ca 26 tum (ca 65 cm) i fyrkant skulle isstyckena vara och mellan 9 till 22 tum (ca 23 till 55 cm) tjocka, beroende på hur kall vintern varit.

Dammarna kunde ibland ligga ganska långt från upplagsplatsen, så isen kunde få köras ganska långa vägar med häst och släde fram till förvaringsplatsen.

Isen förvarades antingen i ishus eller i isbingar. Ishusen var försedda med tak och dubbla brädväggar med sågspån emellan. Bingarna däremot var bara enkla brädväggar utan tak.

När bingen så var fullstuvad kördes sågspån på, mellan brädväggen och isen samt ett tjockt lager sågspån ovanpå. På så sätt kunde isen bevaras tills långt fram på hösten.

Från ishuset/bingen gick det en ränna som förde fram isen till båten ute vid lastplatsen.

När isen lastades ut vintertid körde hästfororna ända ut till båtarna med lasset.

Redan 1911 hade man ishus på Hönö. Över en bergskreva på Sannvihölme, hade Alfred Olofsson och hans son James lagt ett tak och i basen på skrevan murade dom upp en stenvägg. Detta var väl inte världens bästa isolering så isen smälte ganska fort.

Från Norge köpte man is som fraktades hit med jakter och kuttrar som hörde hemma i norra Bohuslän. Det måste ha varit ett fruktansvärt slit ombord i dessa båtar, oftast med små lastluckor, att stuva isen upp under däck, isbitar som kunde väga upp till dryga tvåhundra kilo.



John Johansson halar in isstycken till ishuset i Hönö Röd.

Lastrummet måste vara absolut fullstuvat, annars blev det för mycket luft som kom i rörelse när fartyget kom ut i sjön och började röra på sej. Isen smälte då fort och de tunga isstyckena kunde orsaka skador på båten. Vid losseplatsen, i detta fallet Sannvihölme på Hönö, fick man då för hand, med hjälp av fartygets tackel och en speciell issax, hiva upp dessa tyngder.

Det berättas att man bar varje isstycke på en bår från båten och in i ishuset och detta måste också stuvats noga för att få in hela lasten.

När sedan fiskebåtarna skulle ha is till fisken måste de stora blocken krossas. Då fick man spetta sönder isen i mindre delar så att den gick ner i en kross som vreds för hand men senare drevs den av en tändkulemotor.

Den krossade isen fylldes i en låda som rymde en hektoliter. Lådan trallades ner till fiskebåten och tömdes ner i lastrummet.

Ishuset på Sannvihölme lades ner efter några år. Förtjänsten rann nog bort som smältvatten.

Minnen av istiden på Sannvihölme finns ännu kvar i form av rester av den murade stenväggen.

Vid denna tid hade min farfar, Andreas Bryngelsson och hans broder Konrad, båda från Hönö, en båt som hette **Ymer** som var byggd 1910 i Risør i Norge.

Ymer var byggd till fiske från början och användes till backefiske och som följare under vadfisket eftersom hon var så lastdryg. Hon lastade 80 ton trots att hon bara var 54 fot. Hon utrustades med en tvåcylindrig motor på 24 hk men den gick dåligt, så den byttes ut mot en encylindrig Ideal på 35 hk. En tid trålade dom också med **Ymer**.

År 1920 gick **Ymer**, tillsammans med **Carnegie**, över till Grimsby i England med fisk.

Det var flera fiskelag som slagit sej ihop och lastat över sina fångster i **Ymer** och **Carnegie** för att pröva om det gick att sälja sina fångster över där. Flera resor hade fiskarna fått tömma osåld fisk tillbaka i sjön på väg hem från fiskauktionen i Göteborg och nu ville man pröva något annat.

Resan till Grimsby slog väl ut och blev en början på det stora Englandsfisket som pågick i många år.

Ymer fortsatte fraktfarten och lastade sten från Lysekilstrakten som användes till kajbeläggningen vid det första hamnbygget i Hönö Klova som pågick mellan 1917 och 1922.

När hamnen var klar bogserade **Ymer** upp ett mudderverk, som använts vid hamnbygget i Klova, till Gotland. Därefter var man också med vid byggandet av flera hamnar i Skåne, bl a Barsebäck och Borstahusen. För att slippa få så mycket vatten

på däck, när man nu ofta gick med lågt fribord, förhöjdes brädgången på **Ymer**. Detta utfördes hos Albin Abrahamsson i Vasseröd i början på 1920-talet.

Men det var ju om is det skulle skrivas!

Den första islasten **Ymer** gjorde, gick från Oslofjorden till fiskhamnen i Göteborg där det tidigt fanns ett ismagasin. Detta kan ha varit 1926 ungefär.

År 1927 började min farfars bröder, Otto och Konrad Bryngelsson, bygga ett ismagasin i den yttre hamnen på Hönö Klova. Detta stod klart i början på maj 1928.

När sedan ismagasinet var färdigt i Klova så började isfarten på allvar för **Ymers** del.

Besättningen var min farfar Andreas, hans broder Konrad, som på grund av ohälsa senare fick stanna i land och då ersattes av Lottas Albert, samt, min farbror Werner, som nu också börjat ombord.

För det mesta lastade **Ymer** i Oslofjorden. Hövik var en lasteplats. Bernt och Kristian Hövik hette de som hade denna isför rättningen. Ett annat ställe i samma fjord var Naersnes där var det Adam Baarserud som var ägare och bas.

Saetre hette ett annat ställe som man lastade is från. I Dröbak hette mäklaren Jakobsen som också hade ett isupplag lite längre in i Oslofjorden.

Det var särskilda istuvare som skötte om lastningen ombord i båtarna. Sedan tiden som fiskebåt var **Ymer** utrustad med en remdriven nockevinsch, som drevs av huvudmotorn, så det gick ju hyfsat bra när man lastade.

Lossningen däremot utfördes av den egna besättningen och då gällde det att hänga i. Det blev många meter tågvirke halat för den som stod vid nocken.

Ismagasinet i Klova låg en bit in på kajen



Ymer var med länge i isfarten.

Därför var isrännan som man lossade på ganska hög för att isen skulle kunna glida in även när ismagasinet började bli fullt.

När Otto och Konrad startade sitt ismagasin så hade dom liknande teknik för att krossa isen som beskrivits från Sannvihölme.

Isstyckena spettades sönder till mindre stycken så att de gick in i krossen. Denna drevs av en tändkulemotor och den krossade isen transporterades i hektoliterslådor över kajen med tunga järnkärror som kallades "björnar", ut till fiskebåtarna.

Det fanns speciella redskap som isarbetarna använde både i båtarna och i land. I båtarna användes övervägande ishakar, omkring en meter långa. Dessa såg ut som båtshakar i ena ändan, men var skarpslipade för att få riktigt grepp i de tunga is-

styckena. Skaftet var ganska grovt nertill och det skulle vara växt så att det bildade ett mjukt rundat handtag upptill. I ishusen och ismagasinen använde man också lätta issaxar för att kunna dra isstyckena på plats.

Åren rullade på och Andreas hade flera pojkar som växte till sej och en efter en började de ombord i **Ymer**.

Omkring 1934 köpte dom tillsammans med Tor Torgersson på Knippla en gammal kanalpese som hette **Arne**. Den förtöjdes på Källö i närheten av varvet. Detta blev det första ismagasinet på Knippla.

På däck hade man monterat en eldriven kross och en eldriven vinsch drog upp isstyckena från lastrummet. Fiskebåtarna förtöjdes på utsidan av pesen och fick den krossade isen ombord i sina lastrum.

Efterfrågan på is ökade och **Ymer** hade stor besättning, så man beslöt att beställa en ny båt.

Detta gjorde man i Norge närmare bestämt i Risør hos Lindstøl & Søn A/S båtbyggeri i Söndeled, och **Hawila** levererades den 15 augusti 1935 till Andreas (farfar) och sönerna Werner, Gunnar, Folke (far) och Elon Bryngelsson, samtliga från Hönö. **Hawila** mätte vid leveransen 19,6 meter bredden var 6,2 meter och hon var utrustad med en 75 hkr Bolinder motor.

När **Hawila** levererades hade farfar Andreas kvar sin gamla **Ymer** där han var skeppare. Werner blev skeppare på **Hawila**. De andra bröderna turades om tillsammans med två andra släktingar att vara än på den ena båten och än på den andra. Dom var ju unga pojkar. Den äldste 24 år, och **Hawila** nybyggd så det var inget väder som stoppade den båten.

Däremot gick det trögt för **Ymer** som ofta



Carmen lossar i Hönö Röd. Iris och Inger Nilsson är besättningsmän.



Flygfoto över Höns Klova. *Hawila* på väg in i hamnen.

fick söka nödhamn när det blåste för hårt. När Andreas hade blivit passerad ett par gånger av sina söner och han själv låg med samma last ombord inbläst i Havstensund fick han nog och sålde båten till Norge.

Andreas åkte upp till Sunde i Sunnhordaland i Norge och beställde en ny båt till. Denna båt levererades i juni 1936 och fick namnet **Hardanger**. Längden var 20,6 meter och bredden 6,3 meter, och utrustad med en 75 hk Bolinder motor och hon lastade ca hundra ton.

Nu hade man två nya båtar och kunde förse flera av ishuserna på västkusten med is.

I mitten på trettioalet ökade fiskebåtarna i antal och i storlek och efterfrågan på is ökade.

På flera av öarna i Göteborgs skärgård fick man anlägga nya hamnbassänger. Så skedde även på Knippla.

Hamnen färdigställdes där mellan 1934 och 1936 och därefter byggdes ishuset på piren som då bildade den östra sidan av hamnen.

Nu slapp man det eviga pumpandet av kanalpesen **Arne**. Denne blev sedermera lagd som underlag för en brygga på Rörö.

Ishuset byggdes så att fiskebåtarna låg på västsidan när dom isade och fraktarna lossade på östsidan. På så sätt blev ishanteringen på Knippla väldigt effektiv eftersom båtarna aldrig låg i vägen för varandra, vilket kunde inträffa på andra ställen.

Till Knippla hämtades isen också företrädesvis i Norge men efter kalla vintrar hämtade man även is i Vasseröd på Orust. Det var Knut Abrahamsson som hade detta isföretaget Isen sågades ur en liten insjö som kallas Vasserödsvatten, här fanns också en isbinge där isen förvarades i ett sågspånställe. Knut tillverkade också många av de iskrossar som användes i ismagasinen runt om på kusten. Till företaget i Vasseröd hörde även ett ismagasin som sålde krossad is till fiskebåtarna från bla Grundsund, Mollösund och Kyrkesund.

Isen som Knut sålde till Knippla och andra ismagasin togs ofta direkt från insjön och ut till båten. Detta föregick tidigt på våren så snart båtarna kunde ta sig till lastplatsen efter islossningen i havet. Ishanteringen i Vasseröd upphörde omkring 1960 då fryseriet i Mollösund tog över.

År 1936 startade Ernst Bremer från Kalvsund tillsammans med Axel Edström också han från Kalvsund ishandel på Åstol. Till isupplag använde dom till att börja med en vänerskuta, vid namn **Anna Elise**, som dom bärgat efter en grundstötning. Året efter byggde Edström upp ett ismagasin i hamnen på Åstol.

Erik och Jarl Hansson hade **Ragnhild** och Allan Westheden hade **Kronan**, båda från Hamburgsund. Dessa var två jakter som lastade ca 35 resp 40 ton, som försörjde Åstol med fruset vatten från Norge. **Kro-**

nan byttes senare ut mot **Aina**, en galeas som lastade 90 ton. Även **Hardanger** och **Hawila** från Höns levererade is någon gång till Åstol.

Det hände att man inte fick tillräckligt med is från Norge och då prövades att köpa fryst blockis från Danmark. **Norden** från Skärhamn var över och hämtade några laster, men isen var av sämre kvalitet så det blev ingen fortsättning.

Sönerna Erik och Herbert Edström tog senare vid, och 1958 byggdes ishuset på Åstol om till maskinfrusen is. Dessa startade också isverket på Rönäng 1961, och även där var det frysmaskiner som tagit över. Vattenförsörjningen till isverken skötes med egen vattenbåt under några år från fastlandet.

På Höns hade det också 1936 etablerats ytterligare ett ismagasin i Klova som Elis Hansson byggt en bit längre in i hamnen, innanför Ottos ismagasin.

Elektriciteten hade redan tidigare gjort sitt intåg, men nu hade den stärkts upp så att det gick att driva krossarna elektriskt. Elis monterade en elevator som lyfte isen så att den via en ränna kunde falla ner mot en måttbehållare som rymde en hektoliter.

Denna stod placerad ute på kajkanten. Därifrån leddes isen via en plåträdda direkt ombord i fiskebåtarna. Ungefär samtidigt monterade Otto in samma arrangemang ute på sitt magasin och detta var ju en stor

arbetsbesparning. Efter några år, närmare bestämt 1939, blev Otto och Elis kompanjoner och drev båda ishusen gemensamt.

I november 1949 köpte Otto och Elis tillsammans med fiskhandlare Ludvig Nilsson i Kungälv mark vid älvstranden nedanför Thorskogs slott. Där anlade man två dammar med vattentillförsel från en bäck och en isbinge som rymde omkring tre tusen ton.

Från denna bingen körde **Ingrid** av Hönö och **Ellen** av Fotö med Gunnar och Egon Börjesson många laster. Göte Bryngelsson gick också många år med **Ingrid** på Norge för Otto och Elis räkning, fram till dess att frysmaskinerna tog över.

Ludvig Nilsson lämnade företaget 1956 och något år senare tog Ottos måg Gunnar Olofsson, samt Elis son Sören Hansson över rörelsen.

Den sista lasten från Thorskog tog Bengt Kristiansson ut till Hönö i mars 1958 med sin **Caisa** av Knippla. Då lastade man direkt ur dammen. Det lades inte någon is i bingen det året.

Samma år monterades in ismaskiner i Ottos ismagasin. Dessa startades upp den 10 december. Samtidigt murades en vattentank upp som rymde ca 80 m³ för att hålla isverket med vatten.

Elis magasin fortsatte med norsk naturis fram till 1960 då det stängde för gott.

Inspirerad av en kamrat från Hasselösund, Karl Samuelsson som även han var ishandlare, startade John Johansson i Hönö Röd sitt ismagasin. Även detta skedde 1936.

"Is-John" i Hönö Röd använde sig av ungefär samma teknik som i Klova. Merparten av isen kom från Norge med Evert Nicklasson från Havstenssund som hade en stor klinkbyggd jakt som hette **Margo**. Denna byttes ut 1937 mot en större kutter som döptes till **Isbjörn** som fortsatte trade med kalla laster.

Av "Is-Göran i Röd", son till John, får vi ta del av noteringar gjorda av John för laster mottagna av olika båtar under några år på fyrtioalet.

I slutet av fyrtioalet slog sig John ihop med Evert Nicklasson på **Isbjörn** och Hilding Karlsson i Köpmannebro och byggde upp en isbinge där. Otaliga laster fruset Vänervatten drog **Isbjörn** ner till Hönö Röd där ifrån. Ibland var isåtgången så stor till fisket att även andra fraktare fick anlitas bl a **Carmen** och **Tomas**.

Hönö Röd fick nytt isverk med frysmaskiner 1960, det gamla blev båtbyggeri.

Karl Samuelsson i Hasselösund hade en damm vid Essviken i Gullmarsfjorden som det sågades is ur vid kalla vintrar.

Dammen låg innanför ett högt berg. På toppen av berget hade han en motorvinsch som drog upp isen över kanten och där-



Hawila i Trollhätte kanal.

ifrån kunde isen kana ner mot båten. Härifrån lastades ut is till hans eget ismagasin i Hasselösund och till flera andra ismagasin på kusten.

"Is-Martin" Petterson på Öckerö hade också sitt ishus klart år 1936. Martin var delägare i kuttern **Dahlia** som hade Öckerö som hemma hamn mellan 1935 och 1946 med olika ägarkonstellationer, bl a Rolf Eliasson (Brevikrederiet), som även var skeppare en tid.

Martin köpte is från Norge som fraktades med **Dahlia**. Även Karl Samuelsson sålde is till Öckerö som **Dahlia** lastade i Gullmarsfjorden. Martin köpte också is av Bergströms i Göteborg som hade en isbinge intill Landvettersjön där man tog upp is på vintern.

Isen transporterades med bil till Fiskhamnen i Göteborg, där isen lastades över i **Dahlia**. Bergströms hade också ett ismagasin i Fiskhamnen med försäljning av



Isbjörn i Hönö Röd.



Dahlia på väg mot Fiskhamnen den 30 september 1964. Foto Krister Bång.

krossad is till fiskebåtarna. Rolf Eliasson var även var delägare och skeppare i kuttern **Isvåg** som hörde hemma på Öckerö mellan 1943 och 1951.

Tillsammans med Gustav i Grönlis **Nordstjärnan** från Hamburgsund och **Norden** från Skärhamn försåg man Öckerö med is.

Dahlia såldes till Frans Petterson på Björkö som fortsatte isfarten på Norge och nu till Björkö, som 1946 fått eget ishus genom att Svensk Andelsfisk byggt i Skarvikshamnen.

Isvåg såldes till Gunnar och Algot Börjesson på Hönö/Fotö. Gunnar och Egon Börjesson gjorde många laster med **Isvåg** mestadels till Hönö Klova och till Fotö, bl a från Thorskog och olika lasteplatser i Norge, fram till 1956 då **Isvåg** såldes till Danmark.

Fisket ökade och det gick åt mer och mer is. Det mesta köptes från Norge. Oslofjorden har ju nämnts tidigare och nu köptes is även i Skienfjorden. Där kunde man lasta på ett flertal ställen. I Tveitstranna, där Sötolt ägde isbingen, eller i Rönningen där Rönningen var bas och i Surtebogen där isförrättningen ägdes av Torleif och Isak Torsen. Viborg i Brevik hade isbinge på en holme som hette Bua.

Enligt Werner på **Hawila** så blev det aldrig någon nattro om dom behövde ligga över på det stället, så fort man somnat så var det alltid något konstigt som väckte dom. Skulle det bli någon sömn så fick dom gå till Brevik och lägga sej.

Även bort i Kragerö lastade man ofta. Där var det "Is-Thor" Thor Thorsen som var ishandlare.

Hardanger och **Hawila** gick för fullt. Seglen användes så fort dom kunde göra

någon nytta. **Hawila** var tyvärr väldigt besvärlig att styra, speciellt på last, så efter ett par år beslöt man att förlänga henne med fyra meter. Detta utfördes på Hansen & Arntzens Skeppsvarv Eikstranna vid Stathelle i Skienfjorden. Den 12 Maj 1938 hade **Hawila** fått nya mått, 23:60 lång och 6:30 bred och lastade nu 130 ton.

Både **Hardanger** och **Hawila** hade höga bingar som var fastsatta i de ordinarie luckekarmarna för att kunna få med sej fulla tontal. Lastluckorna var stora för att underlätta stuvningen av isen så dessa båtar var lätta att både lasta och lossa.

I juni 1938 fick Hönö Klova ytterligare en ny isfraktare. Det var **Solvåg** som levererades till Ernst Bryngelsson och Helge Corneliusson. **Solvåg** var byggd på samma ställe som **Hardanger**, Gravdals Skibs-

byggeri, Sunde i Norge. Hon var 23,8 meter lång och 6,3 meter bred. Maskineriet var en 100 hk Munktell. **Solvåg** fraktade mest till Hönö Klova och Hönö Röd. Hon såldes 1946 till Kragerö i Norge.

År 1939 började Hitler sin förstörelse av världen, främst Europa. Norge ockuperades. Detta ställde ju till stora svårigheter för all sjöfart. Allt lamslogs till en början, men Sverige behövde ju mat, och så småningom begav sej fiskebåtarna ut igen, trots minfaran och då behövdes det också is.

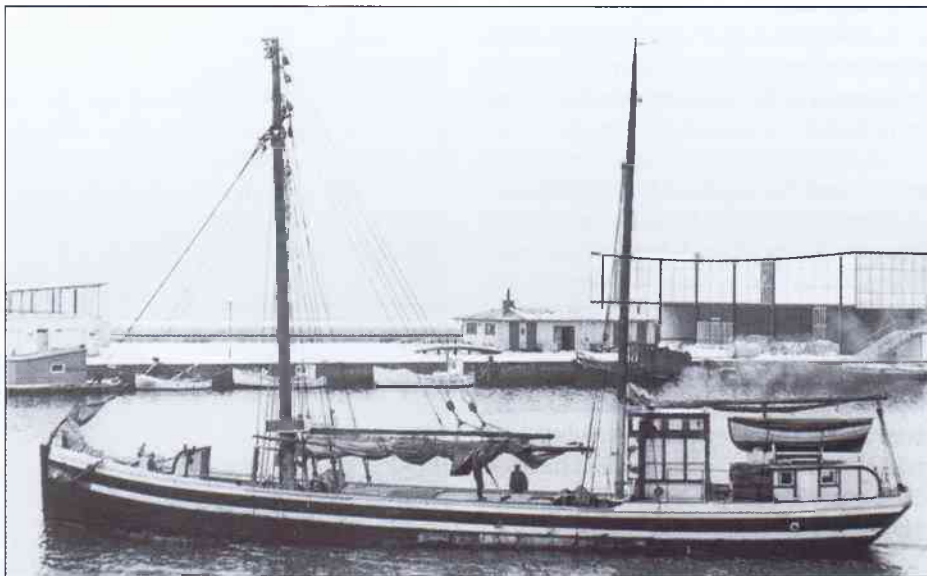
Fraktbåtarna sökte sej till Norge för att lasta is under en mängd olika svårigheter. Detta har omskrivits i olika sammanhang av bl a min far Folke och Gustav i Grönli som hade personliga upplevelser av eländet.

Så länge fraktbåtarna fick bränsle gick det hyfsat, men ganska snart ransonerades detta och efter en tid fick fraktarna ingen tilldelning alls av dieselolja. Båtarna seglades så mycket som möjligt för att spara bränsle. Några båtar hade motorer som klarade av att gå med tjära, men man måste alltid skifta till dieselolja en bra stund innan motorn stoppades annars beckade hela bränslesystemet ihop.

Det förekom all slags underjordisk handel med dieselolja. Norrmännen, som till sitt fiske fick olja av tyskarna, bytte den i sin tur med svenskarna mot insmugglade varor från Sverige.

Detta blev ohållbart i längden så 1942 riggades **Hawila** och **Hardanger** om till trälare eftersom fiskebåtarna fick sin om än knappa ranson av bränsle och bolindermotorerna gick hyfsat på tjära. Fisket bedrevs både i Östersjön och här på västkusten.

Andreas hade av någon anledning köpt en gammal jakt av Abrahamsson i Vasse-röd. Märta hette detta flytetyg den låg för



Isvåg i Helsingborg den 24 januari 1956. Foto Calle Nyström / negativarkiv KMKV.

det mesta still. De andra båtarna i rederiet fiskade ju, och nu kom den till heders igen.

På Rörö finns ett par stora dammar som kallas stora och lilla "Ersvant" Ejdervattnet. Krigsvintrarna var kalla så dammarna frös rejält. Då hittade man på att såga is där. Denna hämtade man med **Märta** och transporterade till Knippla.

Detta fick utföras så snart det blev isfritt i havet för man lastade direkt från dammen här och vårsolen ville ju även smälta isen i dammen. Det blev väl inte så värst många ton som gick att få upp på Rörö men det räckte väl att kyla ner åtskilliga lådor fisk.

Någon gång under 1944 riggade man **Hawila** tillbaka till fraktbåt. **Hardanger** förblev trälare och fick en större motor på 200 hk installerad. Hon såldes i oktober 1945 till Klädesholmen och senare till Grundsund.

I maj 1945 tog kriget som väl var en ände. Minfaran var ju fortfarande stor men sjöfarten och fisket kunde bedrivas på ett mera normalt sätt. Fladenfisket efter sill kom i gång. Detta medförde stor efterfrågan på is. Flera fraktare blev engagerade i isfarten. Det var kutterar från norra Bohuslän som **Ruby** från Tjärnö, **Shamrock** och **Ragnar** från Resö, **Sonny** och **Rigmor** från Hamburgsund och flera andra båtar som gjorde strölaster med is.

Det var inget latmansgöra det här is fraktandet, som beskrivits tidigare. Båtar med små luckor och mycket däck kunde ge besättningen hur mycket jobb som helst. Fanns det då inte rätt redskap ombord att hantera isen med så blev det än värre.

Det skulle gå fort att lossa. Wiren i lossebommen skulle vara spunnen till den lilla trumman på vinschen, och denna skulle helst vara en Lidan, för dom var snabbmanövrerade. Det var frislagsregulatorer på dessa motorer. Det var bara att "hålla på tanden" och köra så fort det gick. Ju fortare lasten kom ur båten, dess mindre smälte isen och då blev det mindre vatten att pumpa ut med handpumpen.

Hawila var en båt som var specialanpassad till dessa laster. Lastluckan förstörades flera gånger tills fartygsinspektionen tyckte att nu är hon snart att betrakta som en öppen båt. Med hyfsad tjocklek på isen så lossade man 130 ton på sex timmar.

Till Malmö gick **Hawila** med några laster is. Det var troligen efter kriget. Där fanns också ett ishus inne i kanalen men där tog det två dagar att lossa så dit ville man ogärna gå!

År 1947 startade Andreas Bryngelsson tillsammans med sina söner ett isupplag på Kålland i Vänern. Det låg i Järna innanför Jarlehus och ur det skyddade Järnasundet, som lätt frös på vintern, sågades isen. Det byggdes upp två bingar, en på landsidan i Järna på Ella Wedebrands tomt intill Otto



Solvåg på väg in till Edshultshall den 28 maj 1967. Foto Krister Bång.

Jonsons hus, i Donslund. Denna bingen rymde 4500 ton. Den andra bingen som något år senare byggdes på Alsön, en holme som låg tvärs över sundet, rymde 2500 ton. Otto Jonson blev bas och efterträdades av sonen Paul.

Isen sågades med stora motordrivna sågar med runda klingor. Man hade en eldriven såg när man var nära bingen men när inte sladden räckte längre så fick den bensindrivna sågen användas!

När man började såga i isen, sågades först en lång rak skära, därefter fälldes en skena ner i den först sågade skäran. Skenan var ställd med ett mått på 26 tum till klingan. Sedan sågade man tillbaks längs skäran. Man sågade sex sådana snitt. Därefter sågade man tvärs över på samma sätt så att det blev fyrkantiga stycken. När man sågade på tvären ställdes sågen så att klingan inte gick igenom isen utan det blev en tum kvar i botten.

Nu kunde isen flottas fram till uppföringsverket i långa rader om 25–30 isstycken åt gången. Vid uppföringsrampen bröts isen isär så att det blev ca ett ton, 5–10 isstycken, beroende på isens tjocklek. Där tog en vinsch vid och drog upp isen till en fördelningsplattform där de fördelades på tre rännor. Två stuvare vid varje ränna tog emot och placerade isen efter ett noga inrutat mönster, med två tums avstånd mellan varje isbit.

Nästa lager lades med isbitarna rakt över de först lagda. Tretton lager lades på detta sätt, därefter lades ett tättlager. Nu rutades det upp ett nytt mönster för ytterligare tolv lager av glest lagd is.

Två lager av tätt lagda isbitar lades ut, varav det övre i regel smälte bort. Därefter kärrades sågspån över hela islagret. Fyrtio

cm i sidorna och femtio cm över toppen.

Det var viktigt att det blev riktigt tätt. Hela tiden fick det vakas över sågspåns-lagret så att det inte blev några draghål, för om vinden kom åt isen så smälte den fort.

När man sedan lastade ut till båtarna under sommarhalvåret, vältes staplarna av is ner mot utlagda bildäck, för att inte slås sönder för då blev isen svår att stuva i lastrummet. Det övre lagret först och då föll sågspånen från toppen ner på det nedre tättagret och isolerade resterande undre lager.

Isen drogs fram till utlastningsrampen där isen spolades ren från sågspån och skickades ut till båten. Lastbryggan var ganska lång för båtarna behövde ju vatten under kölen. Bryggan var hög inne vid bingen och sluttade ut mot förtöjningsplatsen.



Märta upplagd vid Samuels hörne, Hönsö Klova.



Isa lastar vid Järna, Kållandsö.



Carmen i Ekens skärgård den 15 augusti 1965. Foto Tore Granath.



Yrsa av Kämpersvik. Foto C.G. Nyström / negativarkiv KMKV, Göteborg.



Thalia av Kållandsö i Hörviken den 26 april 1953. Foto Tore Granath.

Rännan som isen gled i var skodd med ekribbor, så isstyckena kunde få god fart utför. Därför fick man lägga bromsjärn lite innan de nådde ner till båten, så att inte styckena slogs sönder mot varandra.

Efter att **Hardanger** såldes hade rederiet haft en större tremastad skuta på 260 ton som hette **Astrea**. Denna seglade man med på olika östersjöhamnar. Blå gick man för Europahjälpen med rotfrukter och andra förnödenheter från Skåne till det krigshärjade Tyskland och Polen.

Några islaster gjordes från Norge men till detta var **Astrea** inte lämplig, så när det nu blev aktuellt att segla på Väneren såldes denna.

Efter vintern 1947/48, när man för första gången fyllt isbingarna i Järna, inköptes en engelsk kutter som döptes till **Isa**, ett mera passande namn med hänsyn till lastinnehållet, än **Torsten** som hon hette tidigare. Under flera år tuffade **Isa** på med sin 2x40 hkr Skandia. Isen gick åt under sommarmanaderna och man körde så mycket man orkade.

År 1948 byggde Tage Ivarsson upp ett ishus i den södra hamnen på Fotö. Delägare i detta blev Gunnar Bryngelsson som också var skeppare på **Isa**.

Hawila körde mestadels is ifrån Norge till Knippla. **Isa** kompletterade med is från Väneren och nu skulle man försörja ett ställe till!

Man skaffade sej en pråm som lastade ca 100 ton och spände för **Isa** som bogserbåt. Båda båtarna lastades och så gav man sej ut på Väneren och ner för älven. Jag vet inte om jag vågar skriva det här, men många laster gjordes med bara två man! En man på pråmen och en på **Isa**. Dom skiftade vakter i någon sluss som passade. Den som var på pråmen gick över till **Isa** och vice versa. Den som var på pråmen kunde ju få en lur ibland, medan den som var på bogseraren måste vara helskräp!

Sedan drogs pråmen till Fotö där en man stannade och var med vid lossningen. Den andre fortsatte till Knippla med kuttern och var med och lossade där. Jag vill minnas att man var någonstans i Strömstadstrakten och lastade is med **Isa** men har inte kunnat utträna var. **Isa** och pråmen tog slut 1953. **Isa** lades vid Stenskar utanför Hönö för att där bli vrak.

Vintern 1949 var tydligen mild i Väst-sverige, för då var man uppe i Oslofjorden hos Bernt Hövik, där hela vinterns isskörd köptes upp för isföretaget Andreas Bryng-

elsson och söners räkning.

Man gick upp till Hövik med **Hawila** där besättningen var med och stuvade in isen i Höviks bing. **Hawila** lastades också direkt från dammen för transport till Knippla.

Ny motor installerades i **Hawila** under sommaren 1952. En 2x75 hkr Skandia ersatte den gamla 75:an Bolinder som hade fungerat bra i 17 år.

Hawila sattes in på vänertraden och de nya hästkrafterna gjorde nytta när hon skulle trycka sej upp mot strömmen i Göta älv. Två laster i veckan hanns med när fisket var på topp.

Hawila gick från Hönö måndag morgon kl 7 och brukade vara framme i Järna vid 22 tiden på kvällen. Lastade ombord ca 120 ton under tisdagen och avseglade vid 16 tiden. Anlände Källö Knippla omkring kl 7 onsdag morgon. Lossade ut båten fram till 14–15-tiden och vilade över natten på Hönö. Åter iväg på torsdag morgon för att lasta på fredag och lossa på lördag, antingen på Knippla eller Donsö.

Farleden in till Järna var inte fyrbelyst så när augustimörkret lägrade sig på kvällen så var det svårt att ta sej in. Då angjordes Dalbergså ibland för övernattnings. Längre fram på hösten blev det övernattnings i



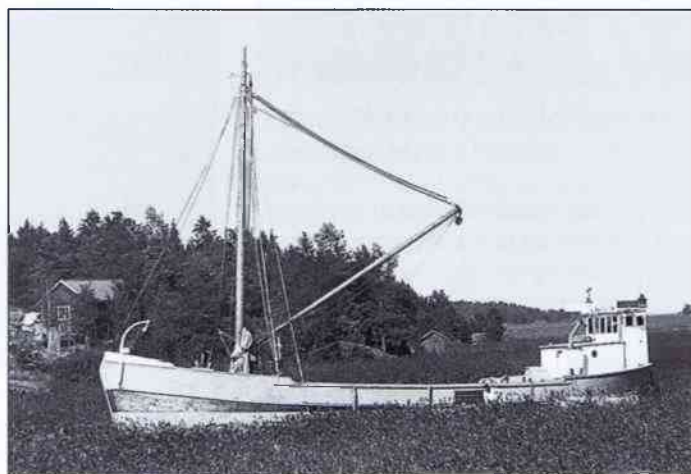
Verdandi av Kämpersvik. Foto Calle Nyström / negativarkiv KMKV.



En bild från andra världskriget av Ruby från Tjämnö.



Arvika ligger vid intagsrännan för blockningen på Donsö.



Tomas av Kållandsö i hemmahamnen den 23 augusti 1954. Foto Tore Granath.

Vänersborg, för att i gryningen kunna ta sej in förbi Jarlehus gamla fornborg och in till isbryggan i Järna. Även andra båtar anlätades att lasta i Järna, bl a Karl Nilssons **Agnes** och Nils Nilssons **Carmen** från Kållandsö.

Någon gång i tidigt femtiotal började några orustbor leverera is till ishusen ute på öarna från ett företag som låg på nord-östra Orust. Man sågade is ur sjön Granvattnet, där isbingen låg alldeles vid kanten av sjön. Isen transporterades med bil av narverödsborna Bertil och Osvald Olsson från bingen vid Granvattnet på slingriga vägar ner till Slussen, eller till Svanesund beroende på var det var kajplats ledig. Där lastades isskutorna. Även vid Stillingsön lastades ut is. **Hawila** lastade fruset "Granvatten" från dessa platser många gånger under årens lopp.

Soliga vårdagar gjorde isen porös under lastbilsfärden och issaxen fick dåligt grepp i isstycket när det skulle lastas ombord.

Mer än en gång hände det att hundrakilosbitarna släppte ur saxen och dunsade ner okontrollerat i lastrummet. Det gällde då för stuvarna att hålla sej under däck så gott det gick.

Jag minns en gång 1955 när vi lastade

med **Signe** i Slussen. Då släppte ett isstycke och min far, Folke, hann inte riktigt undan utan isen träffade honom i ryggen. Han blev rejält justerad och fick åka till Uddevalla lasarett men som tur var så var det inte så allvarligt.

Tage Ivarsson som hade ismagasinet på Fotö arrenderade denna isbingen och sågade is ur Granvattnet några år under senare delen av femtiotalet. Gunnar och Kenneth Bryngelsson gjorde flera laster



Shamrock av Hamburgsund i Varberg. Foto Rune Dahlgren.

mellan Slussen och Fotö med **Ellen** av Fotö under sommaren 1956. **Ellen** drog också is till Fotö från en isbinge som fanns i Tösse i Dalsland.

I Hörviken på Kållandsö fanns också ett isföretag. Det var Nils Nilsson boende på Gunsbo i Hörviken, som 1945 efter förfrågan från fiskarna på Smögen byggde upp en bing som rymde två tusen ton. Bingen uppfördes i den södra delen av Nils trädgård!

Det började så att Nils låg i Smögen och lossade cement med sin skuta **Thalia**. Ishuset på Hasselösund var utan is och konkurrensen om norgeisen var stor. Man visste att Nils var uppifrån Väneren och fiskarna undrade om han inte kunde skaffa is därifrån till dem.

Nils, som var en handlingens man, nappade på iden direkt. När vintern 1945/46 kom var bingen klar att ta in is och då hade Nils även konstruerat och byggt en motor-driven issåg. Denna skapelse var nog en syn för gudar! Enligt Nils så vägde den nog bortåt ett ton. Det var en tändkulemotor med frislagsregulator av märket "Jonsson", tillverkad i Lidköping, som var drivkällan. Via remmar och attiraljer drevs klingan och det var något slags framdrivningshjul som



Isen på väg från bingen. Isa och pråmen väntar på lasten.



Islastning vid Järna på Kållandsö.



Isupptagning i Köpmannebro.

gick på isen också. Vidundret användes bara en vinter sen konstruerade Nils lättare sågar och lite senare blev det också eldrift.

Till ishanteringen hörde också en egenhändigt byggd lastbil, som användes för att köra spån från sågverket som låg inne vid Mellkarmen i Hörviken och ut till isbingen i Gunsbo. Bilen drevs av en tändkulemotor med frislagsregulator och det var riggat snören och donigar från förarplatsen och till motorn. Det fungerade och höll i flera år.

Hela familjen var engagerad i ishanteringen. Från upptagningen och övervakningen av spåntäcket, vilket sköttes av fru Greta med hjälp av döttrarna Iris och Inger, till utlastningen och fraktfarten. Allt klarade man inte själva utan några deltidanställda hade man.

Isen förvarades och hanterades på liknande sätt som beskrivits från Järna. En skillnad var att utlastningsrännan var

förankrad till en flotte som båtarna lastade från. När isen kanade ut mot båten, tyngdes rännan ner under vattnet och isen sköljdes ren och farten stoppades upp lagom för att landa på flotten där det stod en man och saxade isstyckena.

Den första båten som Nils fraktade is med var **Thalia**. Hon var byggd 1898 i Svineviken på Orust och lastade ca 70 ton. Första islasten gjordes från Dröback i Oslofjorden 1945, strax efter krigsslutet och den lasten gick troligen till Hasselösund. Därefter började han som beskrivits med is hantering i egen regi.

Sonen Stig och ibland också dottern Irma var med på **Thalia**. När skutan tjänat ut 1953 köptes ytterligare en båt in som fick namnet **Tomas**.

Stig blev skeppare på **Tomas** och tillsammans med brodern Bengt fraktade dom också is.

Sista resorna innan **Thalia** lades upp för

gott, fraktade hon sågspån från Värmland och ner till isbingen i Hörviken. 1955 införskaffades **Carmen** som bemannades av Nils som skeppare och döttrarna Inger och Iris som besättning.

Både **Tomas** och **Carmen** var älvbåtar, förbyggda och motoriserade vid Trellevarvet. Båtarna lastade ca 100 ton vardera.

På vintrarna låg ju båtarna infrusna i Hörviken och på senvintern lastades båtarna med is direkt från sjön. Så gjorde även Emil Nilsson med **Emanuel** och Karl Nilsson med **Agnes**. Dessa låg oftast väster om Naven, i Arnviken eller vid Lille Naven.

När Vätern blev farbar igen efter vintern körde dom ner till kusten och avyttrade det frusna vattnet som så väl behövdes till fisket.

Lennart Karlsson på Donsö började sitt isföretag 1953. Han köpte is från Nils Nilsson i Hörviken. **Tomas** och **Carmen** var fullt sysselsatta att förse Donsö med is.



Hiliding Karlsson och John Johansson sågar is i Köpmannebro.



Isen flottas fram mot upptagningsrampen i Köpmannebro.



Hawila lastar i Svanesund. Verner i bingen och Jörgen kör vinsch.

Lennart köpte även is från Skattkärr i Värmland. Där lastade **Signe** från Hönö med Elon och Folke Bryngelsson samt undertecknad som besättning, flera laster till Donsö sommaren 1955.

Det gick åt mycket is. Även norsk is fick vara med att kyla ner fisk på Donsös fiskebåtar.

Yrsa och **Verdandi** från Kämpersvik och Holmström från Tjärnö med **Ruby** lastade hos Baarsrud i Oslofjorden och från Wiborg i Brevik.

Hawila från Hönö, med Werner och Uno

Bryngelsson samt Jörgen Jonasson, även undertecknad som var under 1956 med ombord, drog ner is från Järna till Donsö.

Ruby var i Skagen och lastade fryst blockis när det var ont om annan is. Men den frös ihop och blev ohanterlig, så det experimentet lades ner kvickt!

Lennart Karlsson hade köpt den gamla **Arvika** en kompositbyggd kanalbåt som lastade 300 ton. Han plockade ut ångmaskinen som skrotades och kunde på så sätt lasta lite mer.

Vintern 1956 blev kall och istäcket på

insjöarna i Västsverige frös tjockt.

"Is-Karlsson" som han kallas på Donsö, sågade då is ur sjön Lygnen som transporterades ner till Gottskär där han förtöjt **Arvika**. Denna lastades full och när isen släppt greppet om havet bogserades **Arvika** ut till Donsö. Ishuset på Donsö utrustades med frysmaskiner år 1957 men som på alla öar var det problem med vattenförsörjningen.

Timmerbogseraren **Freja** inköptes från Piteå samma år och byggdes om till vattenbåt. Den stora ångmaskinen skrotades och en GM-Detroit diesel installerades. En stor vattentank monterades upp intill ishuset för att tillgodose fryseriet med färskvatten. Det fanns även en sprängd vattenreservoar under ishuset som rymde 100m³

Freja kom att förse flera av de nyuppförda fryserierna med vatten, bl a på Hönö, Öckerö och Åstol. **Freja** blev sedermera vattenbåten **Mary** i Göteborg. Hon återfinns i skrivande stund i Gottskär som turfiskebåt och ägs av Stellan Särén. Samma motor som installerades 1957 sitter fortfarande i och fungerar perfekt.

Vattenledningar blev dragna från fastlandet och ut till de flesta öarna från slutet av 1950-talet och i början av 1960 talet. Då byggdes alla ismagasin om till maskinell tillverkning av is. Knippla t ex byggdes om 1962.

Detta var stora investeringar men det betalade sej snart eftersom driften av isverken klarades av två man. Hanteringen av naturisen hade varit mycket personalkrävande.

Vintertid när isen sågades och lades i bingen behövdes 8-10 man. När båtarna lastades krävdes ca 5 man i land utöver båtens besättning, som när man lastade i Sverige, själva fick stuva lasten ombord. I ishuse behövdes 5-6 man, både när isen togs emot från fraktbåtarna och när den skulle ut till fiskebåtarna. Alla skulle ju ha



Isen körs fram i Naersnes, Norge.



Verner Bryngelsson (längst t h) i Hövik 1949.



sina löner. Med nyuppfunna arbetsgivaravgifter och avbrändningar för frakter gjorde att lönsamheten blev minimal. Så som genom ett trollslag upphörde fraktfarten med is.

Isupptagningen i Järna och Hörviken avslutades 1960 likaså Köpmannebro och de andra isplatserna i Västsverige.

Sista isresorna från Norge lastade **Hawila** hos Adam Baarserud i Naersnes i mars 1961. Hos Torleif Torsen i Surtebogen lastade **Hawila** sista gången i augusti 1962. **Hawila** har numera pensionerats till seglande skolfartyg.

Även några av de andra isfraktarna får tillbringa ålderns höst på samma sätt. **Leader** har återbördats till sitt första hemland England.

Rigmor seglar som **Deodar**, **Diligence** och **Sunbeam** tror jag också finns kvar ännu.

Annars är alltihop bara minnen. Även epoken med isverkens fryseri-is håller på att gå i graven på grund av olönsamhet.

Många av fiskebåtarna som finns kvar har egna isverk ombord och tillverkar sin egen is.

Jag slutar min berättelse lika abrupt som istiden tog slut!

Samtliga bilder ur
Sven Bryngelssons arkiv
där inte annat anges

Sonny på väg in till Helsingborgs hamn med full last. Foto Calle Nyström/negativarkiv KMVK, Göteborg.



Verner stuvur is 1954 vid Slussen, Orust.

1944				
Namn	Hemort	Resor	Lasthamn	Ton
Shamrock	Resö	1	Naersnes	68
Elly	Sannäs	1	Strömstad	51
Regina	Fjällbacka	2	Naersnes	70x2
Lilly	Tången	1	Oslofjord	70
Regina	Hamburgsund	1	Naersnes	70
Sunbeam	Väjern	1	Oslofjord	70
Isbjörn	Hafstensund	9	Naersnes	72x9
Stanley	Ulebershamn	1	Naersnes	72
Verdandi	Kämpersvik	2	Naersnes	70
Diligence	Hamburgsund	2	Oslofjord	70x2
Wildflower	Gerlesborg	1	Naersnes	60
Venus	Tången	1	Hövik	83
Nordstjärnan	Hamburgsund	3	Hövik	95x3
Linnea	Skärhamn	1	Hövik	100
John Morley	Hönö	2	Hövik	96x2

1945				
John Morley	Hönö	1	Vasseröd	100
Solvåg	Hönö	1	Vasseröd	110
Leader	Sannäs	2	Naersnes	60x2
John Morley	Hönö	1	Hövik	96
Rune	Resö	2	Naersnes	62x2
Isbjörn	Hafstensund	6	Hövik	72x6
Isbjörn	Hafstensund	4	Naersnes	72x4
Isbjörn	Hafstensund	7	Bua.Brevik	72x7



Trellevik från Öckerö vid Brinkebergskulle sluss den 24 juli 1980.

Som båtolog vid Karls grav

Av Jan-Erik Andersson

När jag växte upp bodde jag i ett hus som ligger ca 200 meter från Vassbotten i Vänersborg. Från köksfönstret kan man följa trafiken på

kanalen. Vassbotten är den del av Vänern som förbinder Karls grav med hamnen i Vänersborg. Många av mina första båtminnen härrör sig från promenader med

min farmor, då det kom stora båtar som rök väldeliga, på väg upp i eller ner från Vänern. Eller den gången när en båt seglat på gamla Dalbobron och orsakade total-



Sveas Silva vid Gropbron före 1971.



Storö i Gamla hamnkanalen i Vänersborg.

stopp i kanalen. Då var Vassbotten full av ankarliggare. Bilder som etsat sig fast.

Min bana som riktig båtolog började i 11-årsåldern, en fredag i augusti 1966, jag tror det var den 13:e. Den som lockade in mig i denna min livslånga last var min bästa kompis Lars Blomqvist. Han hade kommit hem från en semestertripp till Trelleborg, där han blivit "frälst" av kusinen Bertil Palm. Bertil kom att betyda mycket för oss båda, speciellt de första åren. Ett brev från Trelleborg med fina foton var som en mindre julafton.

I början av karriären tillbringade vi oftast hela dagar vid kanalen i närheten av det gamla tegelbruket vid Gropbron. Två aktiviteter dominerade – fotboll eller fotograferande. Brovakterna blev också våra vänner. De svarade villigt på alla ivriga frågor om när det kommer en båt. Och ofta fick vi sitta i hytten och vänta.

Kanaltrafiken i slutet av 1960-talet var livlig. Man kunde en bra dag plåta mellan 5–10 fartyg. Många återkom ju förstås, som de små tankbåtarna som ilade upp och ner. Och både Ahlmarks och Thuns båtar blev nästan tråkiga, för de kom så ofta. För att inte tala om alla små tyska coasters. Drömmen på den tiden var att få fotogra-



Den gamla tankern Hjuvik från Donsö passerar Vänersborg den 4 maj 1973.

fera en "hytt-på-mittare" som vi kallade dem, dvs ett midskeppsbygge. Eller en ångare som rök. Båda kategorierna förekom, men mycket sällan. Lars och jag lyckades plåta Noren av Rendsburg en

vinterdag. Hon var i våra ögon en bjässe. Likaledes höll jag på att köra ihjäl mig då jag jagade Aghios Lazaros med pappas bil. Men vad gör man inte för sin hobby.

En stor fördel som jag hade var att mitt



Ahlmarks Noren från Rendsburg vid Gropbron före 1971.



Granna Aghios Lazaros från Famagusta den 14 maj 1973 i Vänersborg.



Solvik med hemort Karlstad vid Brinkebergsskulle sluss den 28 maj 1975.



Vänersborgs hamn med Seriality från Grangemouth före 1971.



År 1971 gick skutor i fraktfart på Vänern. Här passerar *Ingo* av Västervik Karls grav.

pojkrum låg i riktning mot Gropbron.

Jag kunde därför höra när det kom en båt. Då gällde det att med livet som insats cykla eller åka moped för att hinna. Och otaliga är de gånger som man med darran-

de händer lyckats få upp kameran i sista minuten och knäppa av.

Hur intresset hölls vid liv kan man ibland undra, men mycket får nog både Lars och jag tacka våra föräldrar. Båda fäderna

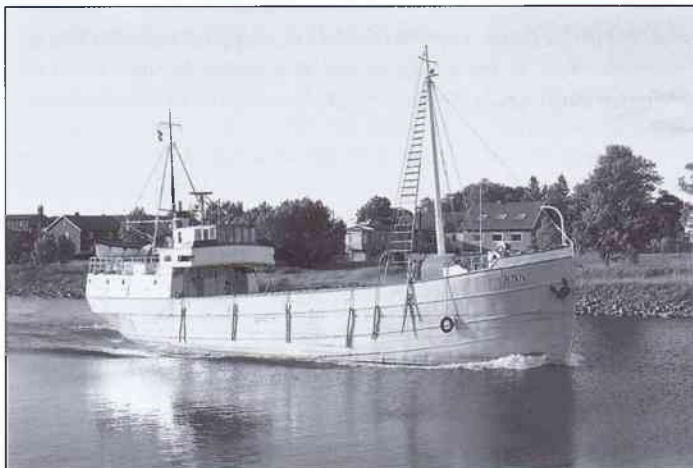
förstod att vårt intresse inte bara var en dagslända. Så de ställde villigt upp med söndagsutflykter, både till Uddevalla och Göteborg.

För att bättra på samlingarna sände vi också ut mängder av tiggARBrev om foton till rederier i när och fjärran. De flesta var tillmötesgående, men Fred Olsen tog betalt. Jag kommer också ihåg att vi fick lösa ut ett brev från det sovjetiska statsrederiet samma dag som Prag invaderades 1968.

Mina intensivaste kanalår var i början av 1970-talet. Jag gick på högstadiet och senare gymnasiet och båtar var roligare än läxor. Med påföljd att betygen inte gick att visa upp.

Jag flyttade sedermera till Göteborg, men än idag så far jag till kanalen och fotograferar när jag är hemma hos mor och far i Vänersborg. Eller besöker svärföräldrarna i Trollhättan. Trafikintensiteten är ju helt annorlunda mot på 1960- och 1970-talet, men ibland dyker det upp lite roliga flytetyg som tex **Tunia**.

Och den härligt pirrande känslan som uppstår när en båt närmar sig för att bli avbildad, den sitter i. Hoppas att den aldrig försvinner! ■



Ann, en moderniserad kanalpese, i Karls grav den 16 juni 1975



Furenäs i en nästan spegelblank kanal vid Karls grav 1971.



Fjordskär i Karls grav 1971.



Karl-Göran från Ånimskog före 1971.



Göteborgs hamn den 20 september 1939. Andra världskriget har medfört att fartyg börjat läggas upp i hamnen. Längst upp till vänster i bild syns *Kronprinsessan Ingrid*. Nationalitetsbeteckningar målas på fartygssidorna vilket man är i färd med på danska ångaren *Helene*. Evald Östs motorbogserbåt *Drott* med en pråm på släp syns under kranarmen på pontonkranen vid *Helenes* förskepp. Studerar man fotot så syns inte mindre än sex bogserbåtar i arbete på älven. Fotoarkiv: Stadsmuseet Göteborg (Wezätas samlingar).

Familjen Östs pråm- och bogseringsverksamhet

Av Bertil Söderberg

Under 1900-talets första hälft fanns i Göteborg förutom de stora bogserbolagen flera mindre, vilka företrädesvis hade små motorbogserbåtar. Båtarna var byggda för trafik på kanalerna och de vattendrag som mynnade ut i Göteborgs hamn. Bröderna Evald och Karl Öst drev rörelse inom denna bogseringsverksamhet där även deras bröder Erik och Herbert var verksamma.

Eftersom bolagen inte var aktiebolag och båtarna små, finns det mycket få uppgifter om dem i de offentliga registren och därmed nästan omöjligt att få fram uppgifter om dess verksamhet. Utan hjälp av klubbmedlemmen Evert Öst, son till Evald Öst och även han verksam i bolaget i unga år, hade denna artikel inte kommit till i denna omfattning.

I slutet av första världskriget var Evald Öst till sjöss på Johnson Linjens båtar som gick på västra U S A. Fadern Svante Öst hade varit med om att starta och var delägare i Göteborgs Sandbolag, samt var skeppare på dess ångdrivna bogserbåt *Svante*. När bolaget blev aktiebolag drog sig Svante Öst ur och troligen övertog sonen Evald hans tjänst som skeppare i Göteborgs Sand AB.

Han var då den yngste skepparen i Göteborgs hamn.

År 1924 beställde Göteborgs Sand AB en motorbogserbåt hos Skandiaverken i Lysekil. Som kontrollant under byggtiden utsågs Evald Öst och på sommaren 1924 levererades nybygget som fick överta namnet *Svante*. Vid hemkomsten till Göteborg visades *Svante* upp inne i Rosen-

lundskanalen, där bolaget hade sandpråmar liggandes mitt emot Feskekörka.

Familjeföretagen

Omkring 1930 startade Evald Öst egen verksamhet och köpte *Svante* av Göteborgs Sand AB. Hans största kund blev Sandbolaget som han drog pråmar för från sandtåkten i Skårdal vid Surte till upplagen vid Frigången, Kusten och i Rosenlunds-kanalen i Göteborg.

År 1933 startade brodern Karl Öst en firma som skulle idka handelsrörelse under namnet Firma Karl Öst. Det blev inom pråmbranschen som han började sin verksamhet och startade med uthyrning av pråmar och ett pråmvarv på Ringön, beläget vid Kolgruvegatan mitt för pråmhamn/pålvirke nr 2.

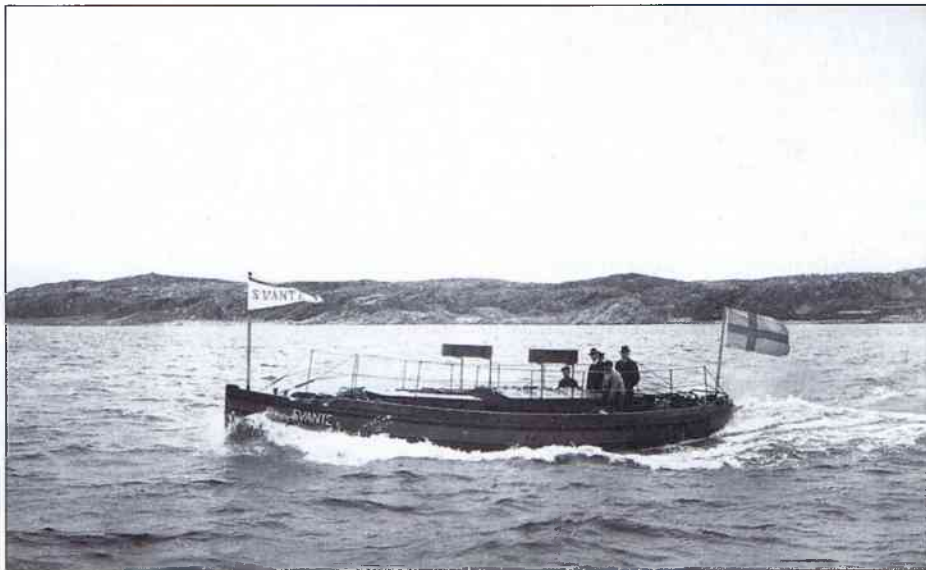
Vid denna tid gick Evald och Karl ihop med Karl Hilmersson (Bogserbolaget Sven) under namnet Göteborgs Sjötransport



Evald Öst till vänster i bild med sin inköpta Svante i Rosenlundskanalen.

Hilmersson & Öst. Karl Hilmersson hade bogserbåten **Sven** och Evald Öst **Svante**, vilka insattes i det gemensamt ägda pråmbolaget. Kontoret låg på pråmvarvet och härifrån sköttes trafiken. Här låg även en ångbogserbåt som hette **Bertil** men som inte ägdes av Öst, men vars kontor skötte ordermottagningen även för denna bogserbåt.

Den 14 juni 1935 delade man upp sig och Öst bildade då bolaget Göteborgs Sjö-



Svante på ett leveransfoto från Skandiaverken 1924.

transport Bröderna Öst.

Den 1 februari 1938 upphörde detta bolag och **Svante** överfördes på Göteborgs Nya Sjötransport (Evald Öst). Nu flyttades verksamheten till Manufakturatan på Ringön, där bryggor byggdes för pråmarna och **Svante** men inget pråmvarv. Motorbogserbåten **Drott** inköptes på våren 1938. Evald samarbetade dock med brodern och även Pråm AB Linnéa (Linnéavarvet), som låg vid Kusten i direkt anslutning väster om Röda Bolagets hamn men hade även pråmhamn väster om färjeläget Färjenäs.

Skeppsmäkleriet Blidberg & Metcalfe köpte in sig i några pråmar och dessa användes i första hand för deras verksamhet med skeppsproviant och annat gods till fartygen i hamnen. Man utförde även



På byggnadsskylten på kappen står: Skandiaverken AB Lysekil 1924. Personerna från vänster är motormannen Birger Rörberg och Erik Öst.



*Ombord på Karl Hilmerssons båt **Sven** står till höger brodern Herbert Öst. Man samseglade under namnet Göteborgs Sjötransport Hilmersson & Öst.*

mycket arbete för kolimportörerna i Sannegårdshamnen och de större rederierna i Göteborg.

Efter att ha sålt **Drott** den 8 maj 1961 till Einar Johannessson hade Evald Öst inga fler bogserbåtar. Ett nästan 40-årigt arbetsliv som bogserbåtsredare och skeppare var till ända.

Krigsåren

Karl Öst köpte bogserbåten **Säve** omkring 1939. **Säve** var i dåligt skick och Evert Öst

(son till Evald) ägde två pråmar och för dessa fick han pengar att köpa **Säve** 1942 av farbrodern Karl. Evert rustade upp maskinen och båten och använde den i familjebolagens verksamhet.

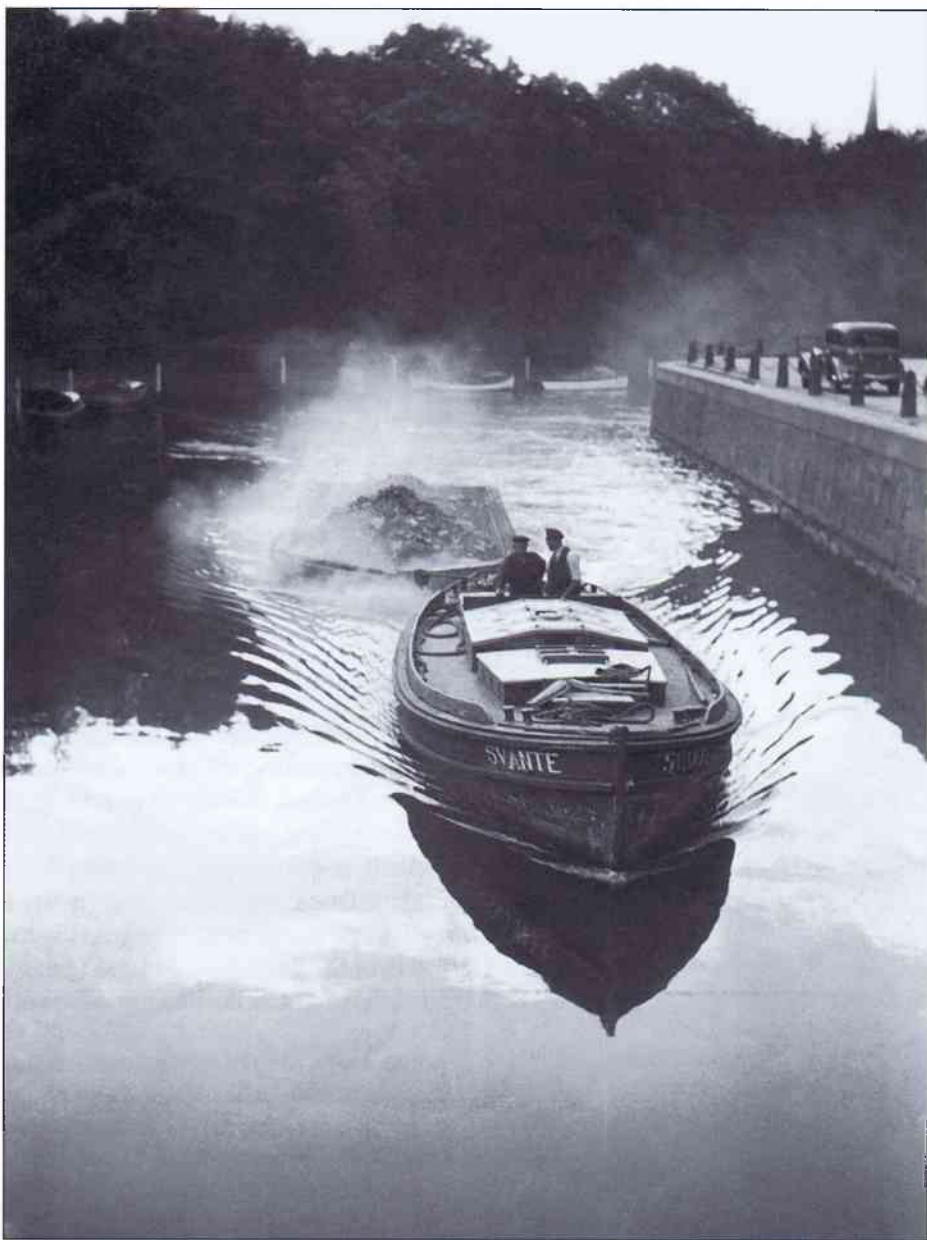
När kriget utbröt blev tillgången på drivmedel till motorbogserbåtarna i stort sett noll. Man fick köra dem på tjära. Detta var inte bra för motorerna så **Svante** lades upp. **Drott**, som inköptes 1938, var den båt som användes mest och till **Drott** fick man ibland tilldelat sig olja.

För att underhålla **Svante** som låg i upplag, drog man runt svänghjulet på motorn varje lördag, då man även länsade pråmarna, vilka hade en förmåga att ta in vatten.

De första vintrarna under krigsåren var mycket stränga. Hamnen var tidvis mer



På våren 1938 köpte Evald Öst **Drott** och hade då två båtar. Mannen till höger är Evert Öst, son till Evald.



Svante, med en fullastad kolpråm, passerar förbi Kungstorget för vidare färd mot slussen vid Drottningtorget och Mölndalsån på 1930-talet.

eller mindre igenfrusen vilket ställde till stora besvär för pråmhanteringen. Pråmarna utsattes för mycket stora påfrestningar av isen och man hade svårt att uppehålla servicen till kunderna. Bogserbåtarna var byggda av trä och förhydda med kopparplåtar för att klara gång i lättare isläggning. Krigsvintrarna var dock så kalla att man många gånger inte kunde använda motorbogserbåtarna utan man fick hyra in ångbogserbåtar för pråmhanteringen.

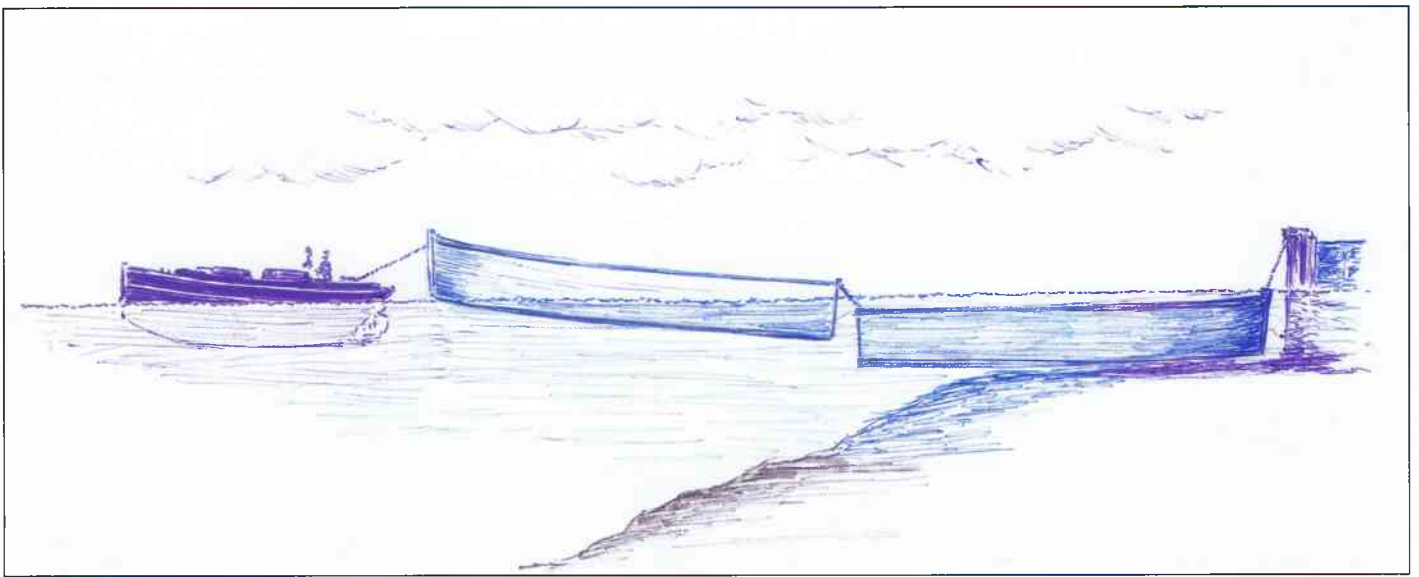
Trafik på kanaler och åar

De små motorbogserarna var specialbyggda för trafik på kanalerna och de åar som mynnar ut i Göteborgs hamn. Ännu på 1930-talet fanns många industrier på Gårda och utefter Mölndalsån ända bort mot Mölndals centrum där pappersindustrin Papyrus låg. Industrierna behövde mycket kol för sin energiförsörjning och otaliga är de kollastade pråmar som dragits denna väg. För att komma upp till Mölndalsån fick man slussa vid Drottningtorget, passera genom Fattighuskanalen och vid Dämet gå söderut i Mölndalsån förbi Gårda. Även Gullbergsån och Sävån hade sina industrier och lastageplatser.

Bärgning av pråmar

Pråmarna tog mycket stryk speciellt när de lastade fartygsplåtar för varvens räkning. När en pråm började lastas med plåt t ex i akterkant så blev trycket så stort att botten ville knäcka sig. Evald kom då på ett sätt att förstärka botten på pråmarna genom att lägga in flera längsgående bjälkar och på så vis klarade pråmarna sig utan att knäckas.

Eftersom pråmarna läckte mycket så hände emellanåt, speciellt då de var tungt lastade, att de tog in så mycket vatten att de sjönk. Här konkurrerade man med Röda



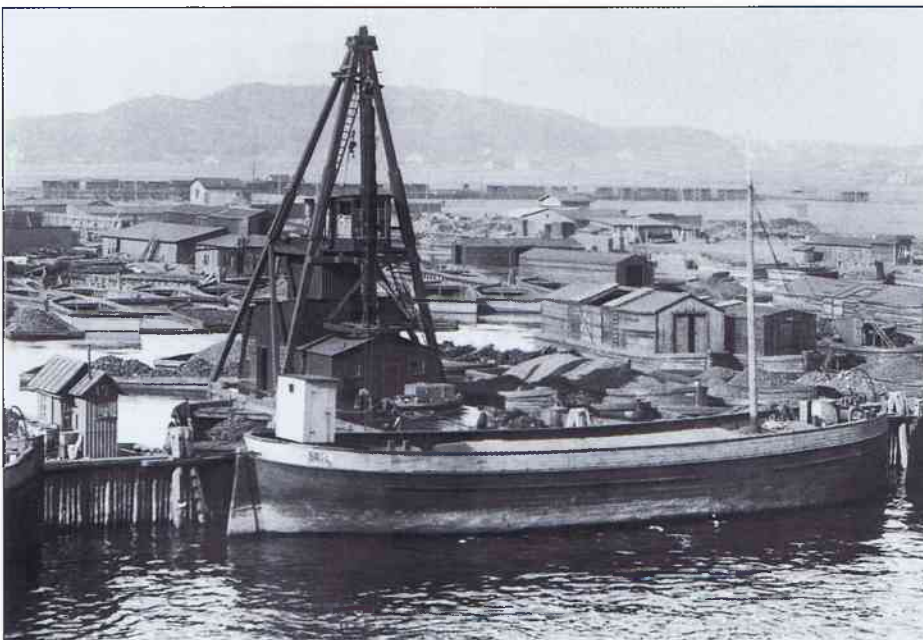
Så här gick det till när man bärgade en sjunken pråm i en pråmhamn. Illustration av Jan Johansson.

Bolaget och bärgade sina egna pråmar på följande sätt berättar Evert Öst:

– Vi tog bogserbåten med en tom pråm och lade oss förom den sjunkna pråmen. Många gånger fick jag gå ner och sätta fast en kätting på pråmen på botten. Den tomma pråmen fylldes med vatten så mycket det gick i och så tajtades kättingen från den sjunkna pråmen. Sedan läns pumpades pråmen och då hävdes den sjunkna pråmen upp så den till slut kom upp i marvatten. Skyndsamt byggdes lämmar runt pråmen och så i med pumpar tills pråmen flöt. Till hjälp hade vi ytterligare en bogserbåt med tompråm akter om den sjunkna pråmen. För att täta läckan användes en korg med sågspån som sögs in med



Kontoret längst ned på Manufakturatan. Närmast huset Beatrice Johansson som arbetade 20 år hos Evald Öst som syns till höger.



En av pråmhamnarna vid Ringön med ett gytter av pråmar. Arkiv Bertil Söderberg.

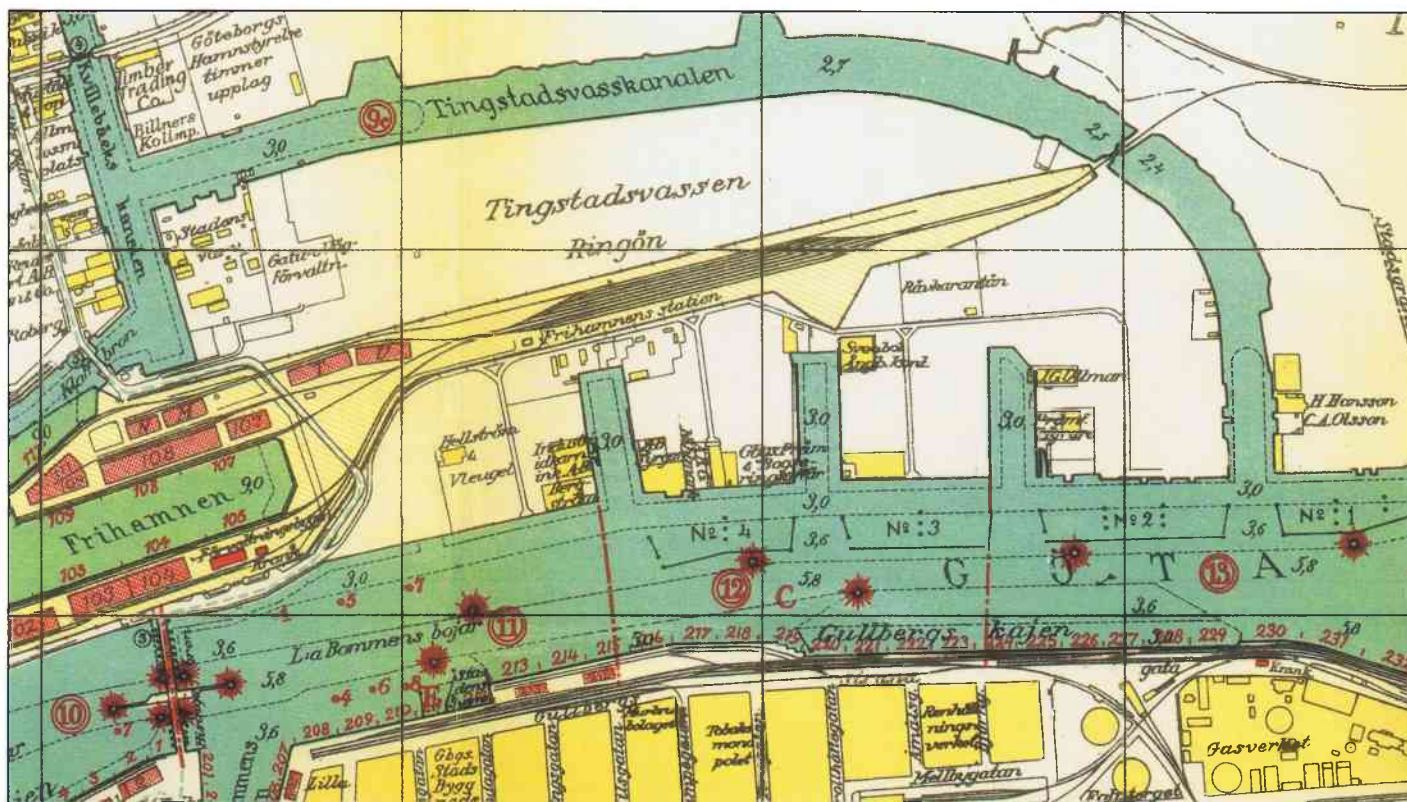
vattnet och svällde (myrade) och på så vis stoppades det inströmmande vattnet så vi kunde lossa pråmen. Våra små lättmanövrerade motorbogserare var mycket lämpligare att bärga pråmar i de trånga pråmhamnarna än Röda Bolagets större ångbogserare.

En bogsering på 1940-talet

Hur en arbetsdag kunde se ut 1943 har Evert Öst berättat och jag skall här försöka sammanställa hans berättelse.

Drott låg på sin vanliga plats när besättningen kom ner till pråmvarvet för dagens arbete.

Det lilla kontorshuset hade även omklädningsrum för de som arbetade på varvet och i bogserbåtarna. Efter att ha bytt om gick de två i besättningen ner till **Drott** för att göra sjöklart. Motorn startades för varmkörning samtidigt som det stacks fyr



Detalj av karta över Göteborgs hamn januari 1936. Ur skriften Göteborgs Hamns årsredovisning 1936.

i den lilla koleldade järnkaminen i skansen, som även rymde två kojer. Rutinmässigt togs några ringar bort på kaminens håll för kaffepannan så den stod fast vid båtens rörelser. En kopp kaffe att börja dagen med

var inte så dumt. Vårvintermorgonen kändes kylig och det var rätt ombord så den lilla kolkaminen spred en skön värme i skansen.

Beatrice, som arbetade på kontoret, kom

ner till båten med order eller så gick skepparen upp till henne och hämtade den. När skepparen återvänt delgav han maskinisten att man skulle hämta 8 kol-lastade pråmar i Sannegårdshamnen för transport till Gasverkskajen. Det betydde en lång dags arbete för de två i besättningen.

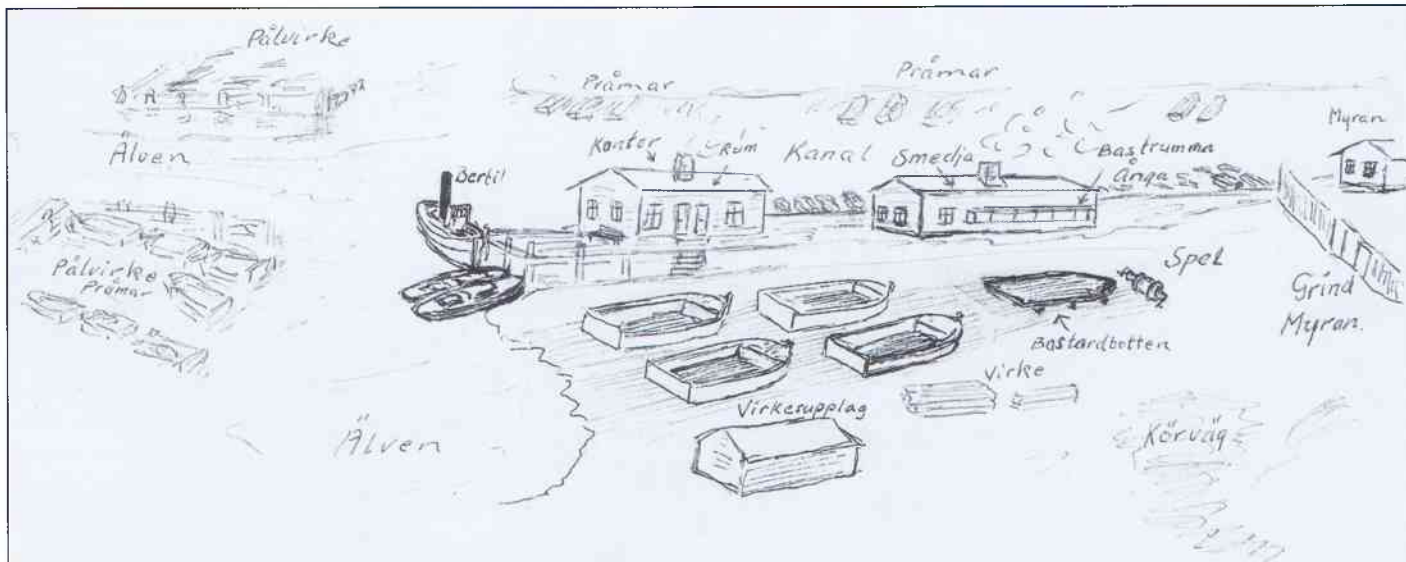
Dagen hade ännu inte ljusnat när **Drott** stävade ut från pråmvarvet med kurs väster ut i hamnen. Passerandet av Hisingsbron mötte inget hinder i och med **Drotts** låga profil, vilket medförde att man kunde passera under bron utan att begära broöppning. Tidiga skiftet på Götaverken var redan igång och nithamrnas dån hördes tydligt trots att **Drotts** motor väsnades en hel del. Skroven på stapelbäddarna såg väldigt stora ut från det "grodperspektiv" som man hade från **Drotts** lilla styrhytt, vilken var uppfälld för att ge lite skydd i den nariga april morgonen.

Livet i hamnen började komma igång och i Flackets bojar låg flera upplagda ångare på grund av kriget. Kolpråmarna som skulle hämtas låg hos Förenade Kol & Koks Importen AB, vilken låg längst in på västra sidan av Sannegårdshamnen. Efter att kopplat de 8 pråmarna gick man upp till det lilla caféet som låg längst in i hamnbassängen. Nu laddades det upp med lite extra mackor, för under färden genom hamnen fanns ingen möjlighet att lägga fast och gå till något hamnfik.

Ett så stort bogersläp var mycket otymligt och svårmanövrerat trots att farten bara rörde sig om några knop. Vid passage under Hisingsbron fick man sakta



Den gamla Hisingsbron vid 1930-talets slut på en delförstorad bild. Vid den västra brobänken ligger en motorbogserbåt med en pråmlada i väntan på öppning av bron. Arkiv Fotopumpen.



Karl Östs pråmvarv på Ringön, tecknat av Evert Öst som han minns varvet och området.

in och lossa fyra pråmar och låta de ligga och driva medan man drog igenom de andra. Öppningen var inte så bred att man kunde ha pråmarna i bredd. Så släpptes pråmarna och **Drott** körde tillbaka och hämtade de andra väster om bron. De tungt lastade kolpråmarna låg nästan stilla trots att strömmen satte nedför älven. Vål framme vid Gasverkskajen lades pråmarna så kranarna kunde nå dem för lossning direkt nästa dag.

Mörkret hade nu lagt sig över hamnen när **Drott** körde snett över älven till pråmvarvet på Ringön. En arbetsdag var till ända.

Pråmvarvet på Ringön

Ringön var ännu in på 1930-talet faktiskt en ö omsluten av Tingstadsvasskanalen/

Ringökanalen och Göta älv. Mot älven fanns några hamnbassänger och ett antal pålvirken som bildade lika många pråmhamnar. Här fanns också några pråmvarv för byggnation och reparation åt det stora antalet pråmar som fanns i hamnen.

Ett av pråmvarven ägdes av bröderna Öst och var beläget vid bassängen mellan pråmhamn 2 och 3. På varvsområdet fanns ett litet kontor och två slipar med kapacitet för fyra pråmar. Därtill spel och vinschar för att lägga upp ytterligare två pråmar på land. Ett hus för basning av plank och en smidesverkstad.

När en gammal pråm skulle förbyggas tog man vara på spiken och botten på pråmen. Botten kunde återanvändas upp till fyra gånger om den var i bra skick men för det mesta tre gånger. Behovet av pråmar

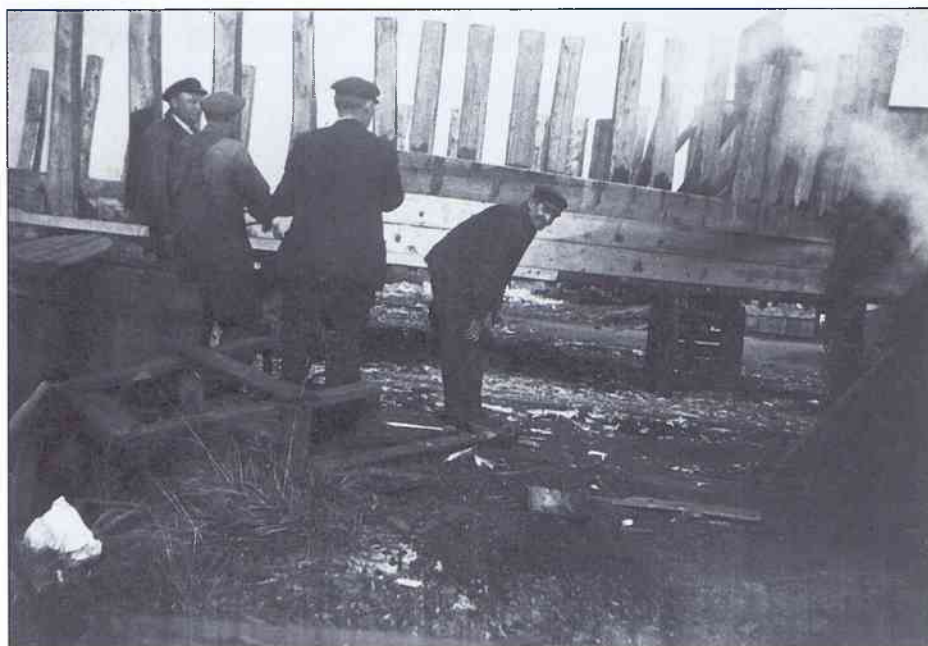


Förman Samuelsson släcker törsten med en halva lager.

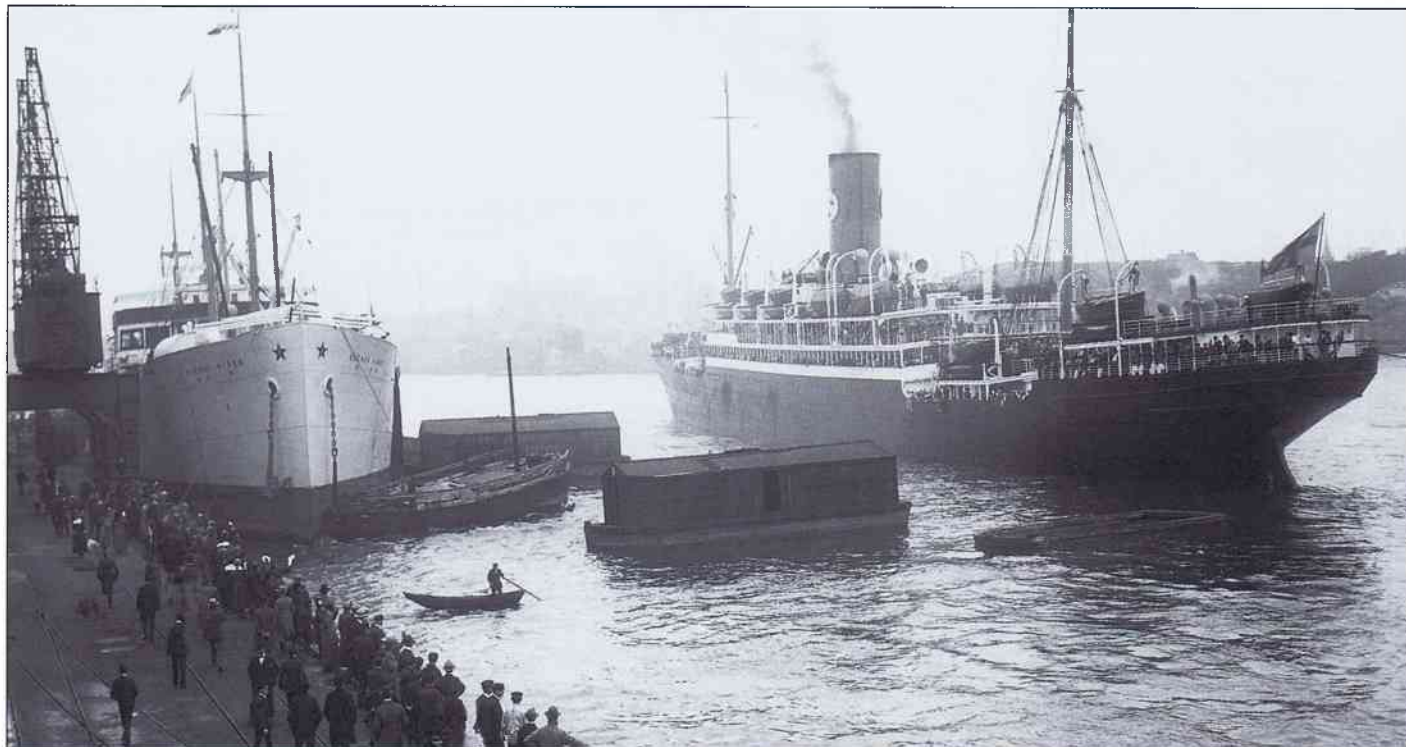
var större än vad varvet kunde producera och man lät därför bygga pråmar hos bröderna Andersson i Garn i Göta älv för firmans räkning.

Pråmar och laster

Mycket transportarbete utfördes med pråmar. Fartygsplåtar omlastades i pråmar och så drogs de till respektive varv. Det skulle flyttas pråmar inom varven vid t ex målningsarbeten. Då låg man och väntade hela dagen för att flytta pråmen med målarna på så de kunde utföra sitt jobb på fartygssidan. Skrot drogs upp till skrotfirman Wockatz vid Marieholm och skräpfyllda pråmar bogserades upp till Skräppekärr där Renhållningsverkets avfallsstation låg. Visserligen hade varven egna bogserbåtar och då speciellt Eriksberg som hade



Förbyggnad av en pråm. Från vänster Karl Öst, okänd, Evald Öst och förman Samuelsson.



Drottningholm lämnar Stigbergskajen och några olika pråmar sugs ut en bit i älven. Fotot visar att pråmar var en viktig del i hamnens transportverksamhet. Samtliga foton denna sida Arkiv Bertil Söderberg.

små motorbogserbåtar, men oftast räckte inte dessa till utan man hyrde in bogserbåtar.

En hel del kol transporterades men de flesta lasterna var sand åt Gatukontoret och Sandbolaget som hämtades i Dösebacka och Skårdal i Göta älv för transport till olika upplag i Göteborg. En del laster skulle upp i Mölndalsån och då fick man slussa vid Drottningtorget. För denna trafik fanns specialbyggda pråmar som kallades för "Bastard" och var byggda på pråmvarvet. Dessa pråmar var smalare och hade ingen upphöjd stäv. Åtta stycken fanns för denna trafik.

Som mest hade man 111 pråmar varav ett fåtal s k lador. Det var pråmar med ett



En fullastad pråmlada dragen av bogserbåten Ruben.



En pråmhamn väster om Eriksbergs Mekaniska Verkstad.

tak över som liknade en lada därav namnet. Dessa var mycket sårbara eftersom de lätt skadades av fartygens bogar. Därför var skjutdörrarna oftast svåra att öppna och stänga men ömtåligt gods som t ex papper krävde denna typ av pråm. Vid stor efterfrågan inhyrdes pråmlador från andra pråmbolag.

I fiskhamnen hämtades två pråmar varje vecka med skrapfisk. Stanken var fruktansvärd från pråmarna och därför hade man "lukttillägg". Skrapfischen levererades till en gammal skuta, *Meloile*, som användes till fiskmjölstillverkning och låg nära Mariholmsbron.

Även Lotsverket var kund. Det var vid fyrbyggen som mängder av sand behöv-

des. Här användes några pråmar som var kopparförhydda för skeppsmasken gick hårt åt träet i saltvattnet. Dessa pråmar hade en högre taxa på grund av att man inte kunde förbygga dem.

Göteborgs hamnområde var indelat i distriktszoner för bogsering av pråmar. Zon 1 började vid Carnegiska bruket och den sista zonen 18 var uppe vid Skräppekärr vid Marieholm. Åar och vissa hamnbassänger hade tillägsbokstav till den angränsande zonen som t ex Sannegårdshamnen hade 5 B o s v.

Märkningen av pråmarna varierade: S. T. plus nummer stod för Sjötransport och nr; N. S. T. betydde Nya Sjötransport. Märkningen, som var vitmålad, var vid stäven och på pråmens insida av akterspegeln.

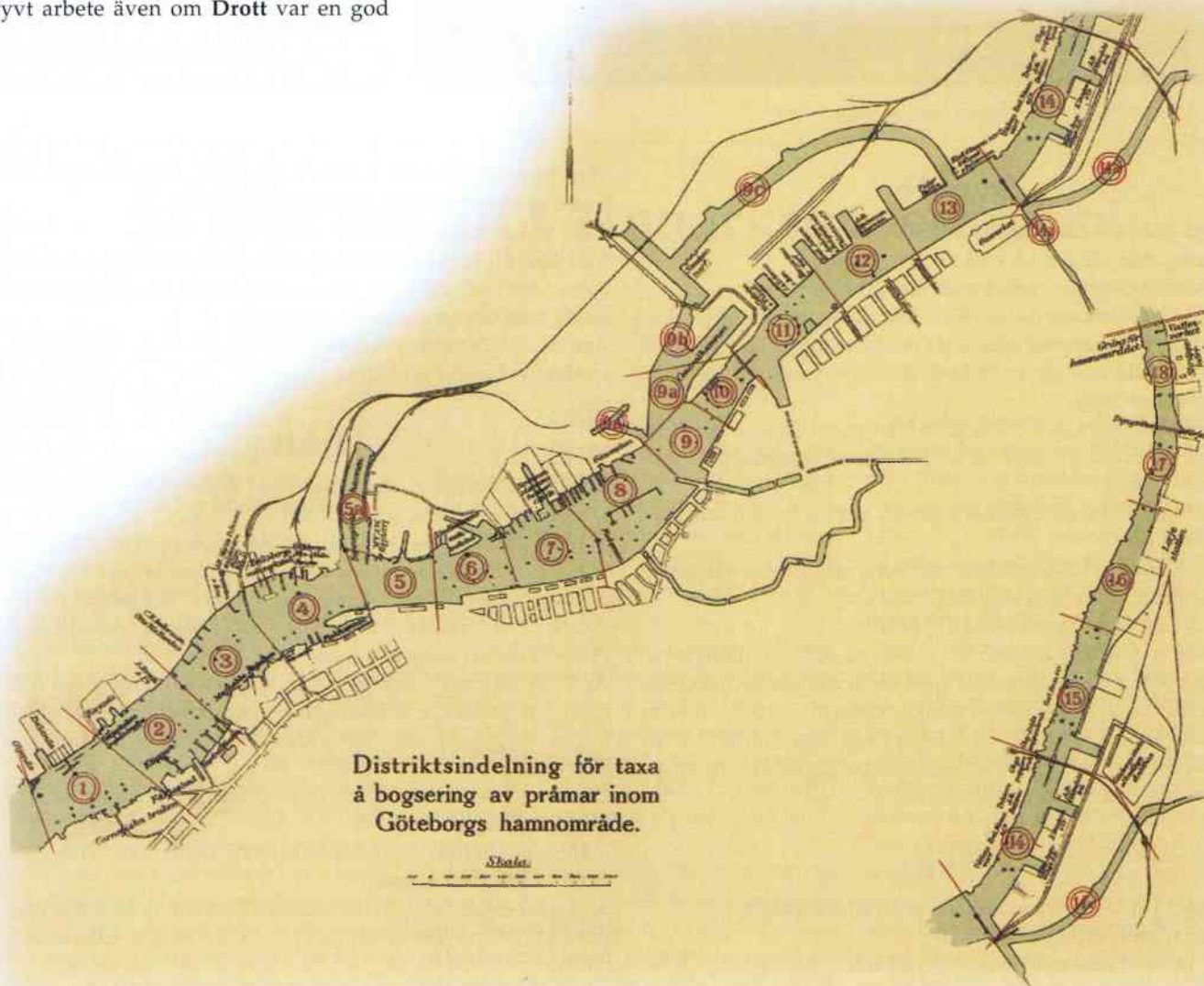
I snösvängen

Evert Öst var en ung tonåring när han fick uppdraget att köra in i Stora hamnkanalen 1943 för att mosa sönder snön som tippats i kanalen. Här är hans berättelse:

– För att bli av med all snön på gatorna i centrum användes Stora hamnkanalen som snötip. Kanalen var isbelagd och först fick jag bryta mig fram med **Drott** vilket var ett styvt arbete även om **Drott** var en god

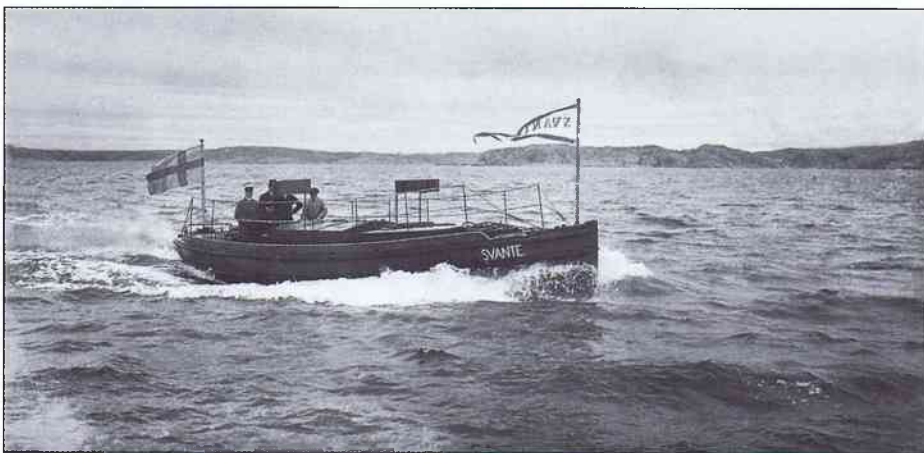


Svante vid Sjöfartsverkets hamn vid Kusten.





Bröderna Evald och Erik Öst på *Svantes* däck vid Rosenlundskanalens utlopp i hamnen.



Svante fotograferad vid leveransen från Skandiaverken.

Svante

Byggd: 1924 vid Fridhems varv/Skandiaverken

Dimensioner: 12,6 x 3,6 x 2,1 m

Maskin: En Skandia råoljemotor om 50 ahk

Byggd för Göteborgs Sand AB 1924 för dess pråmtrafik.

Evald Öst var skeppare på *Svante* hos Göteborgs Sand AB. Han köpte *Svante* i slutet av 1920-talet och fortsatte att köra för bolaget i egen regi.

Svante överfördes på Göteborgs Sjötransport Hilmersson & Öst, troligen början av 1930-talet, för deras gemensamt ägda pråmföretag.

År 1935 överförd på nybildade firman Göteborgs Sjötransport Bröderna Öst.

Den 1 februari 1938 upphörde rörelsen och *Svante* överfördes på Göteborgs Nya Sjötransport (Evald Öst).

Därefter lär Joel Johansson ha ägt *Svante*.

År 1946 står som ägare Taxi-Båt Göteborg A. G. Hommerberg, som ansökte om passagerarcertifikat för *Svante* inom Göteborgs skärgård. Nu uppgavs båtens maskinstyrka till 65 hk. Hommerberg står som ägare 1949 och därefter finns inga handlingar om *Svante* förrän 1953 då båten avfördes på grund av dess ringa storlek enligt Sjöfartsinspektionen.

Säve

Byggd: 1916 på antingen Linneavarvet eller Ideals Varv

Dimensioner: 9,05 x 3,2 x 1,78 m

Maskin: En Seffle råoljemotor om 40 ahk

isbrytande båt. När jag kommit till Kämpebron samlades allt fler människor och tittade på hur **Drott** klättrade högt upp med förstäven på isen innan den gav med sig. Back på maskin och så full fart fram igen tills vi hade kommit under Kämpebron. Mängder av snö hade tippats och nu var man tvungen att få bort högarna, som till och med var högre än kajkanten, så mer snö kunde tippas i kanalen.

Det var ett roligt arbete med så mycket folk som tittade på när jag med full fart körde rakt mot kajkanten och snömassorna. Styrhytten var nedfälld så åskådarna kunde se att det var en ung grabb som körde båten. Åskådarna bara väntade att **den** unge skepparen skulle köra rakt in i kajen och fördärva båten. Vad åskådarna inte visste var att det var så grunt intill kajkanten att **Drott** fastnade i botten och reste sig upp i snöhögen som mosades sönder. Därefter körde jag sönder snömodden med propellern så den blandades med vattnet och isen.

Ibland fick vi uppdraget att bryta is i kanalerna så att pråmtrafiken kunde komma igång fram på vårvintern. ■

Foto på Säve saknas. Vem kan ge ett tips om foto på båten?

Evert Öst/Bertil Söderberg

Vem *Säve* byggdes för känner jag inte till men den ägdes av Karl Öst 1939 med firma Göteborgs Sjötransport.

Köpt av Evert Öst 1942.

Såld 1944 till Taxi-Båt Göteborg (A.G. Hommerberg), som hade båten i vart fall till 1949. *Säve* sattes i trafik bl.a på Dalslands Kanal med bogsering av timmerbuntar.

Avförd av Sjöfartsinspektionen 1953 på grund av båtens ringa storlek. Vidare öden okända.

Drott

Byggd: 1929–1930 av ek och furu på J W Bergs Varv på Hälsö

Dimensioner: 9,65 x 3,84 x 2,15 m

Maskin: Pythagoras 1-cyl 2 taks råoljemotor om 60 ahk

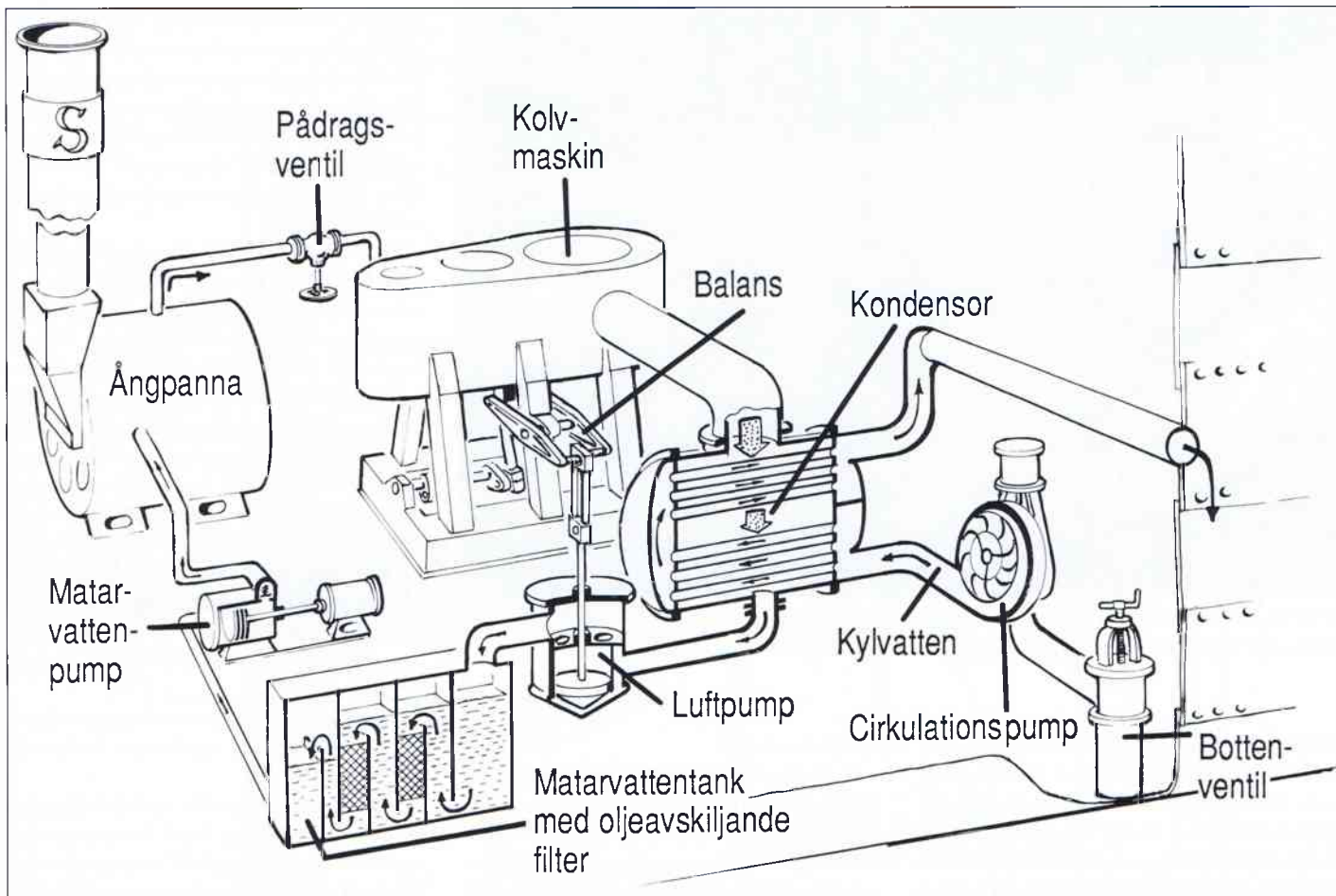
Byggdes för Anton Johansson som den 30 juni 1931 ansökte om passagerarcertifikat för **Drott**. Certifikatet medgav 36 passagerare i inre fart och på Göta Älv samt innanför Askims- och Hakefjorden 51 passagerare.

År 1938 såld till Evald Öst med firma Göteborgs Nya Sjötransport. **Drott** var en bra båt och gjorde god tjänst, inte minst under krigsåren, och användes flitigt vid byggandet av Skarvikshamnen 1951 till 1957.

Den 8 maj 1961 såldes **Drott** med en pråm till Einar Johannesson för 5 000 kronor.

Enligt uppgift från Ringö Marin så sjönk **Drott** under eller efter tiden hos E. Johannesson

Senare lär **Drott** ha hamnat hos Öckerö kommuns Brandkår som använde henne som övningsobjekt och slutligen eldade upp båten.



Principskiss för "ångcykeln" i ett maskinrum. Illustrationen är ur boken *Stimbåt* som John E. Persson både skrivit och illustrerat.

Så gick det till i Monarks maskinrum

Av Bengt Dahlberg

Efter att jag fått låna Länspumpen 2002:2 och läst vad som skrevs om s/s **Monark**, måste även jag skriva ner hur jag minns jobbet i maskin på **Monark**.

I augusti 1958 lades Sveabolagets s/s **Bifrost** upp på Finnboda varv och hela besättningen avmönstrades. Det hade fördelen att man gick förbi hela kön på förmedlingen. Jag besökte förmedlingen (som låg på Skeppsbron) för att sätta upp mig men förmedlaren pekade ut genom fönstret och pekade på en båt med svart skrov som låg borta vid Stadsgården. Ja, så kom jag ombord i **Monark**. Vad som först uppmärksammades var roderledningen med kättingar, stänger och vagnar. På vagnarnas löpbanor var det välsmort och såg skitigt ut. Hur som helst var det snart avgång och jag skulle ner på vakt i maskin och lära mig hur "man gjorde".

Maskinrummet

Chiefen, som hette Ranheim och var från Blekinge, tog tag i min axel och visade runt och beskrev hela maskineriet samtidigt som han med skärpa sa att den ventilen ska vara öppen tre och ett halvt varv och den där $1\frac{1}{2}$ varv o s v. Jag tror att på sin höjd 5 procent av föredraget fastnade.

Jag gick ett par vakter tillsammans med en annan maskinelev och lärde mig det viktigaste.

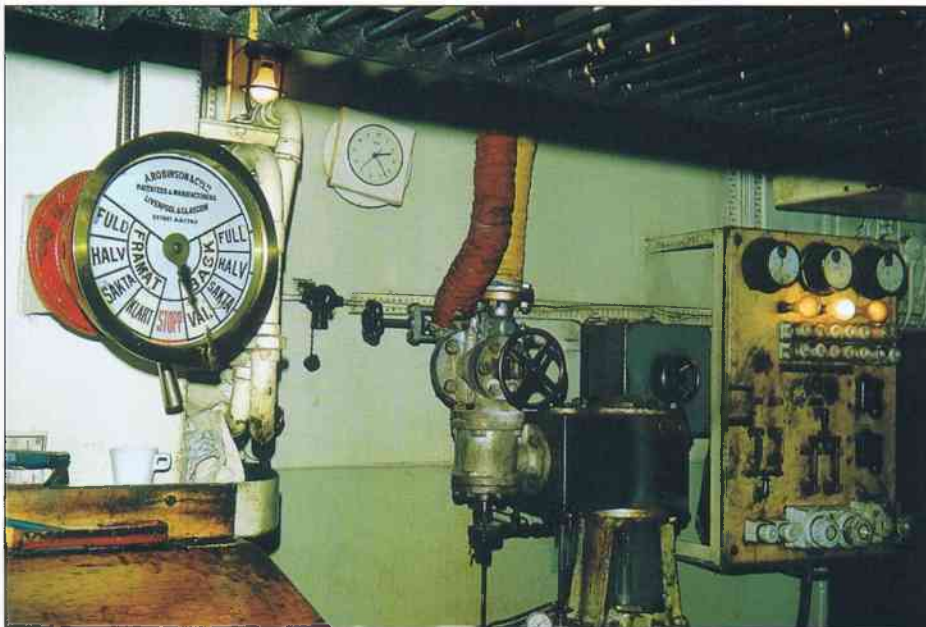
Att känna över lagren på maskin under gång verkade till en början något äventyrligt och jag fick ju även höra diverse skrönor om hur det kan gå för dom som hamnade i vevgropen.

Under en av de första dagarna fick jag en smäll av veven på högerhandens insida som smärtade i någon vecka. Dessutom råkade under resan till Skottland veven slå ett lock till ett ramlager ur min hand. Locket

hamnade i vevgropen. Passligt nog fanns ett reservlock och det nedfallna fick ligga kvar tills vi var framme i Skottland. Senare när jag var van och tuppkammen växt, kände jag även över vevlagren under gång på cirkulationspumpen och pannfläkten.

En beskrivning av maskineriet kan ju börja nere på durken. Maskinen var en vanlig trippel med rundslid i varje fall på högtryckaren. Omkastningsmaskinen var en tvillingmaskin. När maskinen skulle värmas startades omkastningsmaskinen och den gick sedan under hela uppvärmningen. Sedan öppnades, med öppna dräneringar, något på pådraget och maskinen gick ett par varv fram respektive back under de en eller ett par timmar som uppvärmningen vanligen varade. Manövern låg på styrbordssidan och vid maskinens förkant.

På maskinens baksida satt, drivet från



Maskinrumsbild från bolagsbåten *Monarda*. Den lilla ångmaskinen framför eltavlan finns idag i ångaren *Bohuslän*. Foto i mars 1971 av Bertil Söderberg.

högtryckarns tvärstycke en balans som drev några plunsepumpar för länsning och, nu blir jag osäker, för matarvatten till pannorna samt antagligen även en skluftpump som tog vatten och icke kondenserbara gaser från kondensorn för vidare befördran till hot-well. Vidare fanns en weirpump för matarvatten.

Till balansen kunde även vår tvättmaskin kopplas. Den bestod av en femtioliters mjölkkrucka med ett hål i locket för en kanske 12 mm rundmässingstång. I stångens överända fanns en kedja som kunde hängas på en krok på balansen. I stångens nerända fanns en zinktacka fastskruvad. Tvättkläder, vatten och tvättmedel lades i tvättmaskin och tvättningen startades genom att man hängde kedjan på balansens krok. Det var inte nyttigt för tvättkläderna om man kom ihåg tvätten först under nästa vakt och ingen hade sett och krokat av under tiden.

Vidare fanns blandningsförvärmare och möjligen något mer. Exakt hur matarvattensystemet var uppbyggt kommer jag inte ihåg. Jag har en dunkel minnesbild att det fanns en hjälpkondensor på maskinrummets babordssida längst akterut och upphängd upp under däck.

Det fanns en donkeypump som bl.a. användes för rundpumpning vid uppeldning av kall panna. Sedan bör det ha funnits en barlastpump men jag har ingen minnesbild av någon.

Omedelbart akter om balanspumparna stod en ångmaskindriven centrifugalpump för kondensorkylningen. På den pumpen havererade pumphjulet en gång då vi var i Finland och ett nytt pumphjul tillverkades i svetskonstruktion och i syrafast stål av en

firma i land.

Bottenventilen bestod av en strut av gjutjärn och beroende på en spricka i struten hade det svetsats vinkelstål i tanktaket och någon anordning för att avlasta och säkerställa att struten höll. Enligt vad jag hörde hade donkeyman en gång när han stängde bottenventilen vid ankomsten till Skottland hört hur det började porla och att porlandet upphörde när han åter öppnade ventilen. Reparationen, förhoppningsvis provisorisk, gjordes i Skottland.

På styrbordssidan fanns en pannfläkt, en "modern" lysmaskin med slutet vevhus och tryckoljesmörjning och en hamndiesel av fabrikat M.W.M. Ja hamndieseln ja, efter

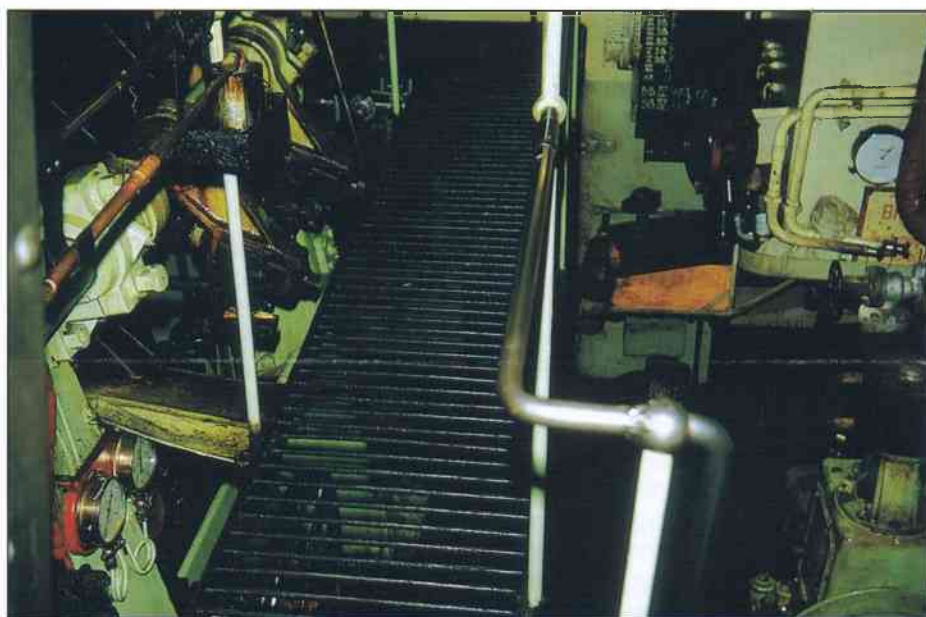
körning var chieften väldigt noga med att det skulle penslas en blandning av fotogen och smörjolja på avgasventilernas spindlar. När motorn ett par år tidigare varit ny hade tydligen en avgasventil hängt sig och därav kom det sig att vi "drabbades" av att behöva göra detta som jag än idag tycker onödiga arbete.

Eltavlan var inte stor, kanske 600 gånger 1000 mm och av marmor. Fem minuter före vaktavlösningen blinkade man ljuset akterut med en liten kontakt på tavlan. Vidare fanns ett litet krypin längst akterut i maskinrummet på styrbordssidan. Intill där fanns smörjoljebehållaren som fylldes från fat uppe på däck via en entums rörledning. En eller ett par resor hade vi en estländsk förste maskinist som lär ha tagit ett smörjoljefat med händerna och ryckt upp fatet på knä och sedan lagt upp det på lastluckan. Jag såg det inte men han var kraftigt byggd. Lejdaren ner till durken fanns längst akterut och slutade intill oljebehållarna.

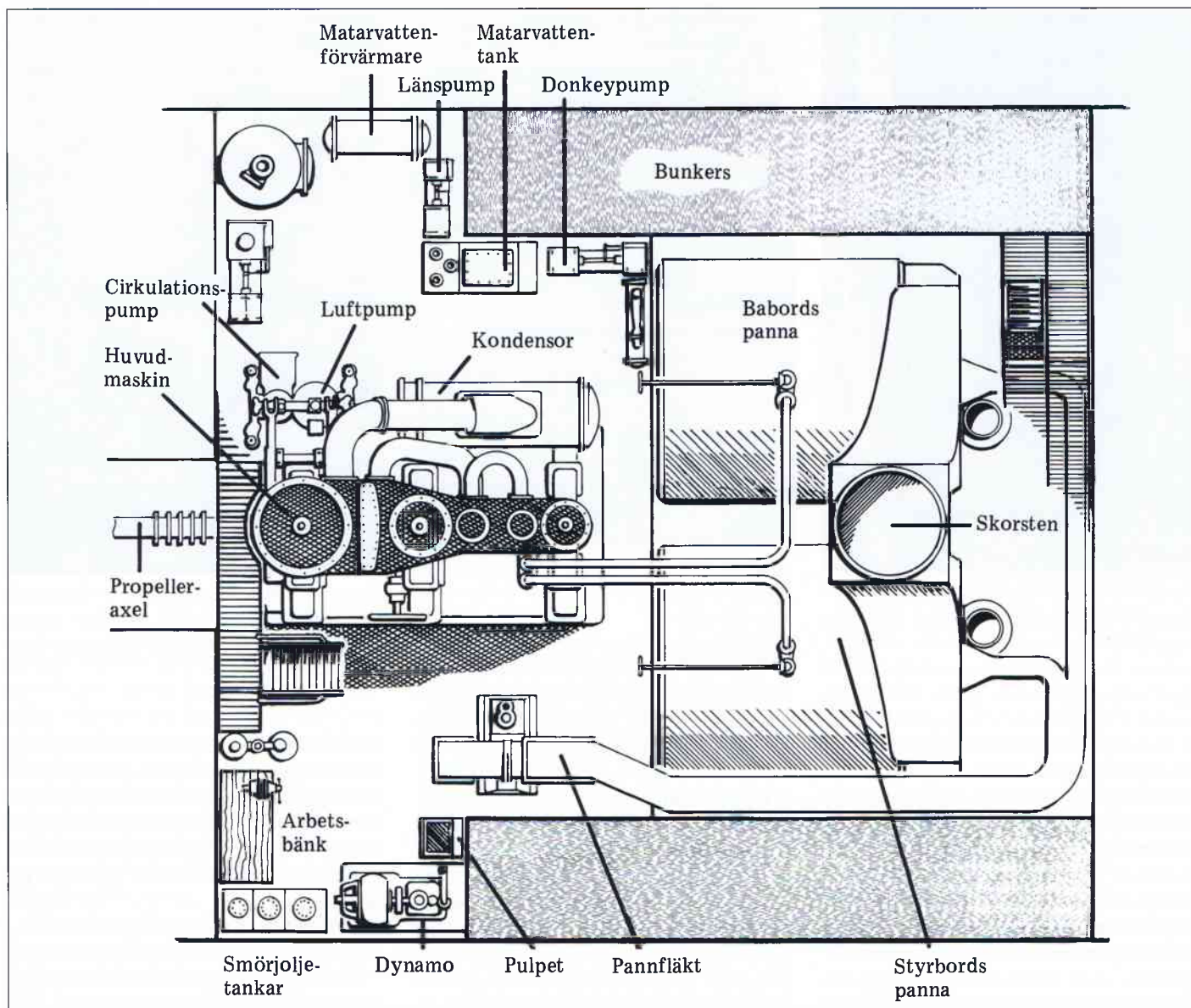
Apropå smörjolja så var vevgropen tätad och vatten och olja samlades i botten på vevgropen.

I akterkant på maskin på babordssidan fanns en handpump. Med den pumpades oljevattenblandningen till ett stående oljefat med ena gaveln borttagen. I botten fanns en värmeslinga för ånga samt en bottenavtappning.

Vevgropen brukade man tömma ett par gånger per vakt och dränera bort vatten i spilloljefatets botten. En gång per vecka "kokades" oljan och sedan kördes den genom en liten "näpen" separator. Om jag nu kommer ihåg rätt var det endast ramlagren i huvudmaskin som smordes med jungfrulig olja medelst veckar. Någonstans



Nedgången till s/s *Monardas* maskinrum fotograferad av Bertil Söderberg i mars 1971. Färgfotona i artikeln får ge känslan av ångmaskinrum även om de inte är från *Monark*.



Ett maskinrum sett uppifrån med två ångpannor. Illustration av John E. Persson ur hans bok Stimbåt.

uppe på gretingarna fanns lubrikatorer som fylldes med separerad olja. Det fanns lubrikatorer för Extra Hecla resp 600W cylinderoljor. Uppe på gretingen vid maskintoppen och vid maskinens förkant på babordssidan fanns en mavaförvärmare.

Nämnas bör att antagligen var en massa passkruvar i maskinbädden lösa och upprekade i hålen. För varje varv tog maskinens akterkant ett litet skutt. Omedelbart akter om maskin stod i varje fall stadigt ett buntlager som trycklager. Det smordes med någon slags cirkulationsanordning med rikligt oljeflöde och skvallerrör för indikering av oljeflödet. Oljetemperaturen uppfattade jag som rätt hög men antagligen var det inte mer än 60 till 70 grader. Ute i tunneln fanns stödlager vilka smordes medelst vekar och där förbrukad olja rann ner i behållare som tömdes tillbaka i smörjoljebehållaren.

Under varje gejder på huvudmaskin fanns en behållare med vatten och olja i vilken tvärstycket vid varje slag doppade

någon del och drog upp olja och vatten för att skapa en gräddfärgad emulsion. Olja tillfördes genom lubrikatorerna men vatten fick man tillföra medelst en gejdspruta. I gejderna fanns kylkanaler och kylvattnet togs från stora cirkulationspumpen via en sil och en slussventil. Filtret och slussventilen satt mycket trångt till emellan maskinens babordssida och kondensorn.

Vid gång i is hände det sig att kylvattenflödet upphörde vilket förutom av skvallerrör för kylvattnet avslöjades när gejdern "tappade färgen" d v s vattnet i oljeemulsionen avdunstade.

Då fick man krypa in och stänga de många varven på slussventilen, öppna silen och tömma den och sedan, för att tömma röret från anhopad issörja åter öppna ventilen (inkl dödgång). Huka sig och låta is och vatten spruta ut över ryggen, sträcka sig upp och ta hem dödgången och få stängt ventilen (puh), i med silen, på med locket och öppna ventilen. När man tvingades upprepa proceduren flera gång-

er per vakt var det lagom muntert. Dessutom var skyddet mot vevgruppen lägre på baksidan.

En eller ett par gånger per timme fick bla vevlagren och slidrörelsen lite extra olja med smörjkannan som komplettering till oljan från lubrikatorerna. När det slagits full fart skulle avloppsången omledas, gissar jag, från hjälpkondensorn till en mavaförvärmare och det resulterande mottrycket gjorde att alla ångdrivna hjälpmaskiner som inte var regulatorstyrda (lysmaskinen) sackade varför man fick springa runt och öka. Om man glömde att öka varvet på exempelvis stora centrifugalpumpen till kondensorn började kondensortrycket att stiga och det började rinna vatten utefter kolvstängerna på huvudmaskin och över huvudtaget lät maskinen konstig. Då gällde det att förstå vad som var på gång vilket jag inte gjorde när det hände första gången. I alla fall skiftade jag tillbaks till hjälpkondensordrift och då upphörde otrevligheterna och då insåg jag vad jag glömt.



Det fanns många delar som skulle smörjas i *Monarks* ångmaskin. Foto Bertil Söderberg mars 1971.

Pannrummet

På styrbordsidan fanns en gång in till stockhålet (stokehold). Där fanns två skotska ångpannor med överhettare och förvärmning av blästerluften. Överhettarna var av den vanliga schmidttypen och luftförvärmaren bestod av stående rör för blästerluften med diameter ungefär 70 till 80 mm. Rörens utsida omspolades av rökgaserna.

Pannorna hade tre fyrar vardera och två manluckor i durkplanet emellan fyrgångarna. En manlucka uppe på pannan. En rundresa tog tre veckor och var sjätte vecka i Skottland tömdes en panna och helt manuell pannrengöring vidtog. Det fanns två rosthackningsmaskiner som användes för eldrören. Det var eldarna som körde rosthackningsmaskinerna. I övrigt skrapades och knackades för hand på flamugnarna. Jag har inget minne av att man gav sig på tubsatsen.

Pann- och matarvattenbehandlingen var ytterst rudimentär. I hot-well tillsattes något "patentmedel" och möjligen doserades det fosfat till pannorna. Fyrgångarna var förstärkta med ett antal krökta grova plattstål med "notchar" som svetsats på korrugeringarna. Jag uppfattade att någon gång hade pann- och matarvattenbehandling inletts med påföljd att en massa slam rasat ner och lagt sig ovanpå fyrgångarna och förorsakat att de blivit ovala. Tydligt hade man blivit avskräckt ifrån vidare umgänge med då modern pannvattenbehandling.

Vid pannrengöring revs även bryggan av

tegel mellan fyrgång och flamugn. Antagligen gjordes det för att kunna kontrollera tillståndet på tubändar och stagbultar. Vid uppmurandet av bryggan lades glasbitar ovanpå och vilka senare smälte och rann ner och sades skydda teglet.

Monark var när hon byggdes 1917 en mycket modern steamer med bl a sådana finesser som pneumatisk askhiss. Askhissen bestod av en cylinder som i sin nedre ända var försedd med en ungefär R3/8" röranslutning som via en kik var i kontakt med kondensorn. Hur kolv, kolvstång m.m. såg ut har jag ingen aning om. Hur som helst kom en wire upp ur röret och via en brytskiva gick wiren ner till "hunden" som askpytsen kallades.

När eldaren begärde "vatten och vakuum" startades en pump som gav vatten till en ränna. Därefter tog man en burk med såpvatten och skyndade upp till överänden av cylindern och hällde ner såpvattnet. Det var för att förbättra tätningen mellan kolv och cylinder.

Därefter öppnades kiken på kondensorn. "Hunden" löpte i gejder och när den kom till den översta punkten tippade den och slagen och askan hamnade i rännan och spolades ut. Eldaren manövrerade själv det hela från stockhålet.

Inne i maskinrummet och i akterkant på pannornas satt sex Superior sotblåsare. I flamugnarnas bakvägg satt ett ungefär diameter 100-rör som förband pannans bakgavel och flamugnen. I det utrymmet satt normalt sotblåsaren indragen så att den skyddades för rökgasernas direkta strålning. Vid sotning dränerades ångan och öppnades ånga till en sotblåsare på vardera pannan samtidigt som sotapparaten trycktes in så att sotblåsarens spets kom ut i flamugnen varefter den sakta vreds runt. Det var min och eldarens uppgift att dra runt sotblåsarna. Själva grundkonstruktionen av sotblåsarna används fortfarande på sotblåsare och firman ifråga heter idag Diamond Superior.

En gång när vi låg i hamn i Skottland hade pannorna blivit tröga för ånga varför jag en sen kväll fick dra sotapparaterna medan förstén stod uppe på däck och kollade att "kusten var klar" Ha ha. Långt innan man i Sverige bekymrade sig hade man där en slags "the smoke akt".

Monarks pannor var förkantsfyra vilket var det vanliga i steamers. Nere i stockhålet fanns två grova lufrör vilket var viktigt för välbefinnandet. För om stockhålet fanns kolboxarna. Där huserade lämparna av vilka det vanligen fanns två. Lämparna hade goda dagar på resa mot Sverige men fick desto mera att göra på utresorna. Dessutom gjorde dom backs-törn.

Nämnas kan att rinnande vatten fanns



Monarda under upphuggning av Stena vid Hamnens varv i april 1971. Här syns tydligt ångmaskinens placering i maskinrummet. Foto Bertil Söderberg.

endast i vaskrummen och där var duscharna borttagna för att spara på vatten. Det var rundvask som gällde. Ett exempel var hur en lämpare gjorde backstörn och sedan torkade händerna på en gardin. Så småningom var gardinerna rätt styva och de tvättades aldrig.

Styrmaskin var placerad inne i maskinkappen. Den smordes en gång per vakt.

På däck fanns ungefär tio winschar och ett ankarspel. I hamn var det någon som smorde och hade tillsyn över winscharna.

Lämpning av kol tillgick så att man hade en kvadratmeterstor plåt som man med en fyllhammare krefsade upp kol på och sedan skyfflade iväg till ett av koltagen.

Vid ett par tillfällen blev jag efter vakten inlagad i kolboxen för att lämpa p.g.a en sjösjuk lämpare orsakat att kolen tog slut i koltaget. Det var inte så kul att lämpa och dessutom fick man kolstybb i skorna. I **Monark** hade vi alltid goda bunkerkol och det var aldrig några problem orsakade av dåliga kol. Bunkringen skedde i en anläggning med en hiss som hissade upp järnvägsvagnar lastade med kol och som tippades över gaveln i en ränna som mynnade i bunkerluckan. Dåtida engelska järnvägsvagnar var nog inte längre än fyra till fem meter.

Eldarens tunga jobb

För eget nöjes skull, och för att lära mig, eldade jag några vakter och det var en lättelddad båt i all synnerhet som det var forcerat drag. Nåväl, anta att du kommer ner på vakt. Föregående vakt har under den



Eldaren på *Färjan 2* i Göteborgs hamn 1966 får representera eldarens tunga jobb. Foto Bertil Söderberg.

senaste timmen låtit din fyr brinna ner så att när du öppnar fyrluckan är det bara glöd. Eftersom det fanns sex fyrar och tre eldare hade varje eldare två "egna" fyrar. Du ska under den närmaste timmen elda normalt i fem fyrar och samtidigt slagga och dra aska ur den nedbrända fyren.

Den normala eldningen skedde genom att skyffla in en stor hög innanför fyrluckan och stänga fyrluckan.

Efter att fyrluckan stängts skulle "check-en" (en regel som öppnade ett blästerluftspjäll och samtidigt hindrade att fyrluckan öppnades med öppet blästerluftspjäll) läggas i.

Efter ett tag då hela kolhögen var full av glödande kol spreds kolhögen ut över hela

rosten med en raka. Då var det en väldig fart på fyren och för att pannorna inte skulle blåsa fick man "checka ifrån" dvs stänga blästerluften. Efter ett tag kunde blästerluften öppnas och så småningom fick man skyffla in en ny hög. Under tiden skulle slaggnings ske vilket skedde genom att all glöd med sleisen fördes över till ena sidan. Sedan kunde slaggen brytas upp och rakas ur och glöden föras över till den nyslaggade sidan och vid behov slängdes det på lite färsk kol. Sedan slaggen på andra sidan brutits upp och rakats ur kunde glöden och färsk kol spridas ut på fyren och efter att askungen dragits en påfyrning göras. Efter ett tag var den nyslaggade fyren ifatt dom andra och

eldningen skedde i sex fyrar.

När slaggen drogs ur släcktes den med sjövattnet vilket togs i pytsar från slaskkranen.

Slaggnings och körning av askhissen var i allmänhet avklarad på en timme. Under de följande två timmarna var det tillåtet att spädmata. Under sista timmen fick följande vakts fyr brinna ner.

I hamn fanns ingen blästerluft utan det eldades med naturdrag. Om det var nödvändigt slagrades och drogs aska även i hamn och ibland fick lämparna stå och veva upp askpytsar som sedan tömdes på däck. Sedan när man gick till sjöss skyfflades hamnaskan överbord.

Som ett exempel på vad man som oskolad kan få för vaneföreställningar är att jag vid den ojämna avkokningen pannorna emellan fick uppfattningen att "vattnet dras" till den "kallare" pannan.

Funderingar och minnen

En annan märklig sak var att det inte fanns någon handbormaskin ombord. Vid något tillfälle drog vi en rörledning med, tror jag, fyrtsrör under midskeppet eller bryggan. Då fick jag efter instruktion och övervakning av chieften borra med spärstock.

Ack ja, jag skulle än en gång vilja vara 18 år gammal.

Men hur är det, finns inte skrovet nedskuret till huvuddäck, kvar som pråm? Och en sak till: Har författaren Harry Martinson sprungit i *Monarks* lejdare?

Till slut några namn. Befälhavaren hette Lindström och var från Härnösand och född ungefär 1910. Chieften hette Ranheim och var liksom 3:e maskinisten Lundberg, från Härnösand, född 1892.

Av eldarna minns jag bäst Olle Olsson från Oskarshamn. Efter att vi vid ett krogbesök blivit oense om något gick vi ut för att "göra upp". Antagligen på grund av att jag var nytrare fick jag in ett par fullträffar som resulterade i att Olle dagen efter hade två präktiga blätiror. Han var väldigt arg och flödade över av invektiv men vi blev mycket goda vänner och det var av honom som jag lärde mig att elda. Han var född i början av 1920-talet och berättade att han på däck på den båten han då befann sig såg torpederingarna av två båtar utanför Västervik under kriget.

Om han lever skulle det vara kul att ses. Det var för övrigt han som sa att jag skulle "in och läsa".

En av de andra eldarna hette Frank i efternamn och var om jag minns rätt från Sundsvallstrakten.

En annan som jag minns hette Jonas och var från Sundsvall. Han var en gammal eldare men då så försvagad av ett hårt liv att han mönstrat lämpare. Jag tror han var född i början av 1890-talet. ■



Monark blev som så många andra gamla ångare först nedskuren till huvuddäcket och användes som pråm, för att sedan skäras ned ytterligare till däckad pråm. Foto Arne Sundström i augusti 1976 vid Skeppsbron i Göteborg. Arkiv Sjöhistoriska museet.



Sjöfartsminnen i elfte timmen

Terje W Fredh

Illustrerad, 112 sidor, häftad

Förlag: Terje W Fredh, Lysekil, 2002.

Pris 100 kronor inkl porto vid beställning av författaren (Gränsgatan 16, 453 30 Lysekil, tel 0523-10421; fax 0523-12003)

Klubb Maritimmedlemmen Terje Fredh har berikat oss med ytterligare en intressant bok. Denna gång behandlas ett flertal spännande berättelser av västsvenska sjöfartsprofiler, som varit verksamma under 1900-talets dynamiska och händelserika sekel inom svensk sjöfart. Flertalet av dessa personer är och var födda i början 1900-talet och har varit med om den tekniska revolution som ägt rum inom sjöfarten under detta sekel från att ha varit utelämnade i en liten fiskebåt med knapphändig navigationsutrustning i storm på Nordsjön till att köra ett tankfartyg på 150 000 dwt med full fart i tät dimma, vilket speglar lite av den tekniska utveckling inom området som ägt rum främst sedan andra världskriget.

Totalt består boken av 10 kapitel från olika intervjuer med en eller flera personer inom respektive kapitel. Varje person tar oss med på intressanta och medryckande resor med sina berättelser. Flertalet utspelas under 1900-talets första hälft. Vi får bland annat stifta bekantskap med mästrelotsen Herbert Holmgren, som blev 103 år och gick bort så sent som i våras, två veckor efter att författaren intervjuat honom. Herbert Holmgren hade förmånen att leva i tre århundraden och vara med om två sekelskiften, vilket är få förunnat. Hans berättelser om skilda sjöfartshändelser såväl när som fjärran är synnerligen intressanta.

Författaren har genom denna bok räddat några guldorn till eftervärlden av minnen som dessa sjöfarare bär och burit med sig. Denna bok liksom tidigare böcker som Terje skrivit rekommenderas varmt.

Lennart Bornmalm

SWEREF:s illustrerade skeppslista

Rikt illustrerad, 224 sidor, häftad

Förlag: Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg, Stockholm, 2002.

Pris 195 kronor vid beställning direkt från SWEREF (postgiro 515351-5)

Den illustrerade skeppslista som Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg (SWEREF) nyligen publicerat är

definitivt ett eller flera steg i rätt riktning jämfört med många andra illustrerade skeppslistor såväl nationella som internationella. Det är en trevlig illustrerad förteckning med tillhörande data över de fartyg som ingår i föreningen. Uppgifterna om fartygen är korta och koncisa, där det mesta av allmänt intresse är medtaget. Ett stort plus är också den båthistorik som ges för flertalet av fartygen. Med några få undantag är bilderna genomgående av god kvalitet och dessutom i färg, vilket förhöjer läsvärdet avsevärt. Vidare finns det register över fartygen såväl till namn och signal med rederi och adress till detta liksom en förteckning över de varv som byggt respektive fartyg, vilket är mycket trevligt.

Totalt omfattar skeppslistan 340 fartyg fördelat på 134 rederier, där de flesta fartyg är presenterade i ord och bild. Ett minus är dock att inte samtliga fartyg är representerade på detta sätt. Till exempel av Vägverkets ca 60 färjor visas endast ett par på bild. Ett liknande förhållande gäller Stockholms Sightseeings Delfin-båtar. Eftersom det trots allt är fråga om en illustrerad skeppslista och att SWEREF i övrigt lyckats så väl med sin publikation borde samtliga fartyg vara presenterade med bild.

Lennart Bornmalm

Trafiken Till Hven

– Med ånga och diesel

Lennart Petersson

Illustrerad, 56 sidor, häftad

Förlag: Lennart Petersson, Landskrona, 2002.

Pris 75 kronor inkl porto vid beställning från författaren (Lennart Petersson, Nämnemansvägen 14, 260 13 Landskrona)

Lennart Petersson, även han en känd Klubb Maritimmedlem, har skrivit en trevlig skrift om Trafiken till Hven genom mer än 125 år. Lennart är också född och uppvuxen på Hven. I denna bok ger författaren en intressant inblick i trafiken på Hven och dess utveckling både under motgång och framgång. Utöver den intressanta historiken om trafiken på Hven behandlas även Landskrona Hamns bogserbåtar genom åren.

Boken behandlar varje fartyg i historiskt perspektiv utan att fördjupa läsaren i en mängd tekniska data, vilket gör att skriften vänder sig till en bredare publik som kanske hellre önskar få en inblick i trafikens historia än fartygsdata. Det medför dock

inte att skriften blir mindre intressant för båtologer, för dessa tekniska data kan lätt inhämtas från annat håll om behov skulle föreligga.

Bilderna är generellt fint återgivna och ger läsaren en bra överblick över båtarna.

I slutet av boken ges en kort beskrivning om bl a Hvens hamnar samt en bilaga i tabellform över gods- passagerar- och fartygstrafiken.

Trevlig och allmänbildande skrift. Rekommenderas.

Lennart Bornmalm

Sjöman 1925 – 1949

Verner Ulvstig

Illustrerad, 378 sidor, häftad

Förlag: Brända böcker, 2002.

ISBN 91-631-2238-3

Pris 260 inkl frakt (Breakwater Publishing, Göteborg, postgiro 41114-0)

Verner Ulvstig (1911–1999) skildrar här i sin bok en mycket intressant period inom svensk sjöfart. Han låter oss stifta bekantskap med olika länder, både när och fjärran. Boken belyser också politiska motsättningar och det kaos som rådde i världsekonomin under 1930-talet och många sjömäns svåra situation under denna period. Författaren berättar detaljerat och engagerat vilket ger läsaren och kanske de yngre generationerna som inte var med under mellankrigstiden en mycket intressant inblick i tiden som då rådde i olika delar av världen ur sjömansyrkets perspektiv. Verner Ulvstig arbetade som mässpojke, eldare och motorman ombord i olika fartyg och han åskådliggör kanske på ett något subjektivt sätt arbetslivet ombord och arbetslösheten i land – och relationen mellan manskap och befäl, samt kamratskap och även bristen på sådant.

Ulvstig var starkt engagerad i att förbättra sjömännens arbetsförhållanden och blev efter 1949 fackligt verksam som redaktör för tidningen Sjömannen, vilket han efter några år lämnade för att inleda ett nytt liv i Australien, där han kom att vara bl a nybyggare, tobaksodlare med mera under ca tjugo år.

Boken är klart läsvärd och författaren har en påtaglig förmåga att på ett intressant och tankeväckande sätt ge en detaljerad bild av denna mycket händelserika period ur ett perspektiv där vi vanligtvis inte erhållit så mycket information, nämligen från sjöfolket.

Lennart Bornmalm

Registersidorna

0801-0900



802 Rolf av Västervik var byggd 1877 i Göteborg

*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		
801	S	FAMILJEN	1863 Karlshamn	200	192	1894	20.10.1914 strandat Sandhammaren
802	S	ROLF ex GALATHEA	1877 Göteborg	341	299		1926 upph Viken
803	S	ANNA	1863 Karlshamn	221	151		okt 1916 borta Östersjön
804	S	ANNA BERTHA	1868 Tillingenabben	221	196		1905 såld Finl okt 1919 förlist Nordmaling
805	S	HOPPET	1878 Vätö	175	164		1907 pråm Hargshamn
806	S	CERES	1869 Assens	120	103		13.11.1909 strandat Sandhammaren
807	S	ESMERALDA	1872 Kalmar	232	203		1926 upph Ramsjö
808	S	JOHNNY	1865 Mönsterås	189	170		31.10.1906 strandat Sladö
809	S	HANNA	1866 Viborg	325	295		13.12.1895 strandat Skagen
810	S	AUGUSTA ex TRE BRÖDER	fb 1876 Sjötorp	83	70		1929 förstörd
811	S	LYCKE ex Diadem	1854 Sunderland	250	232		1907 kolholk Helsingborg
812	S	AXEL	1857 Gävle	81	77		14.6.1924 sjönk Finngrundet
813	S	ANNA	1880 Timmernabben	44	36		23.10.1921 strandat Marstrand
814	S	JOHANNA	1860 Karlskrona	43	36		29.10.1903 strandat Gislövshammar
815	S	ALFHILD	1883 Timmernabben	89	86		1959 upph
816	S	SVALAN	1855 Bergkvara	28	22		1955 lagd Vituddens varv
817	S	ELMA ex Gyda ex Karolina ex Syra	1854 Mandal	114	110		3.10.1903 strandat Söderhamn
818	S	MARGRETHE	1860 Nakskov	80	70		1911 pråm
819	S	HERIBERT	1869 Blekunge, Väddö	240	224		1909 upph Torekov
820	S	MARIA	1851 Randers	98	93		1896 kondemn Stockholm
821	S	TRE SYSKON	1848 Helsingborg	61	51		10.11.1895 övergavs Utklippan
822	S	JOHANNA ex Johanna Lina	1866 Damgarten	271	259		14.10.1899 strandat Vasseskären
823	S	CAROLINA	- Finl fb 76 Storungs	56	47		15.11.1905 strandat Anholt
824	S	NILS FREDRIK	1849 Oskarshamn	95	92		1903 pråm
825	S	ANNA ex Julie Michels	1861 Rostock	280	256		25.3.1898 strandat Köge
826	S	AMY	1854 Charlestown	228	197		1903 upph Råå
827	SS	ÖSTERSJÖN	1886 Lübeck	473	332		2.9.1923 kollision Hall Väderö
828	S	CARL JOHAN	1876 Sjötorp	64	51		1934 upph Ödängla
829	S	HEBE	1876 Åbo	197	187		8.10.1896 övergavs Åland
830	S	GEORGINA ex Georgine	1857 Schulau	169	163		18.5.1895 sjönk Dagerort
831	S	CARL	1857 Hobro	90	76		1910 pråm
832	S	THOR	1864 Oskarshamn	153	132		1914 avförd av okänd orsak
833	S	JOSEFINA	- fb 83 Hjälmare Docka	48	46		1914 pråm
834	S	ZULEIMA	1868 Risör	45	441		1898 kondemn i Kristiansand
835	S	CARL	1856 Wollin	152	131		8.9.1897 övergavs ost Fårö
836	S	ANNA	1881 Hjälmare varv	83	70		1.4.1911 strandat Risinge, Öland
837	S	JOSEFINA	1857 Viken	-	93		1902 såld Dk, okänt öde
838	S	HERMES ex Wahsatch	1870 Tatamagousche NS	490	441		29.10.1914 strandat Marstal
839	S	NAJADEN ex Elise	1858 Arnis	136	119		24.1.1898 strandat Danzig
840	S	FÖRENING	1869 Timmernabben	220	198		1915 pråm
841	SS	Trittau ex Donar ex Eduard Haubuss ex BALTZAR ex BALTZAR VON PLATEN	1872 Newcastle	729	519		1921 såld Tyskl, 1933 upph
842	SS	ISBJÖRN I ex KALFSUND ex Vidar ex Tu-Ting	1856 Bergsunds	128	34		1907 såld Ryssland
843	S	VALFRID	1890 Halmstad	44	34		30.10.1947 avgått Kanada, förlist 1952
844	S	JOHN ex Wolgast	1845 Wolgast	302	179		19.7.1895 sjönk Isigny hamn
845	SS	GYLFE	1884 Göteborg	302	179		nov 1905 borta m m o allt Östersjön
846	S	ALCIDES	1843 Axmar	124	96		1924 pråm, upph 1929
847	S	ST OLOF	1850 Djursvik	92	87		10.11.1895 strandat Tärnö
848	S	HILDUR ex J.F. Heidtmann	1863 Damgarten	256	245		2.12.1896 strandat Skillinge
849	S	STATIRA	1872 Höganäs	36	34		22.4.1896 kollision Swinemünde
850	S	DIANA	1868 Elsfløth	300	244		1905 kondemn Kalmar

851	S	VIKINGEN	ex VIKING	1856 Vänersborg	86	70	1930 slopad
852	S	PAUL EMIL	ex Poul Emil	1863 Kiel	167	157	7.8.1907 strandat Ratan
853	S	ARCTIC		1866 Gävle	355	319	1903 kondemn Frederikshavn
854	S	ROSALIE	fb 1851 Skäggenäs	82	78	1908 pråm	
855	S	ANNA		1857 Slussen	100	86	30.3.1897 strandat Falkenberg
856	S	WILLIAM		1869 Sunderland	363	334	23.1.1903 strandat Höganäs
857	S	ELIN		1871 Djursvik	72	70	1913 avriggad
858	S	JOHN		1852 Björnö	60	51	mars 115 strandat Falsterborev
859	S	DIAMANTEN		1874 Bastholmen	195-	188	3.11.1898 övergavs Nordsjön
860	S	FAMILJEN		1856 Pålsgö	-	47	20.12.1896 förlist Kalmar
861	S	MARIA	- Bohuslän	71	69	1907 upph	
862	S	NIORD		1850 Simpnäs	220	193	19.11.1913 strandat Gudhjem
863	S	KLARA	ex Diana	1862 Neustadt	98	86	5.10.1908 strandat Hela
864	S	VICTORINA		1850 Timmernabben	43	39	23.12.1900 strandat Karlskrona
865	S	MINNET		1859 Dalkarlså	242	237	1899 kondemn i Great Yarmouth
866	S	JOHANNA	fb 81 Hjelmare Docka	49	47	1896 slopad	
867	S	DANA	ex Dannebrog ex Danmark	1839 Troense	254	227	4.12.1898 strandat Baltischport
868	S	SKELDERVIK	ex Odense	1866 Skibhusene	272	240	17.3.1898 strandat Hasle
869	S	HIRAM		1858 Oskarshamn	246	218	1903 kolholk Helsingborg
870	S	TB 209	ex LEOPOLD	1874 Kaldnäs, Fi	155	148	1896 slopad
871	S	JOHN OLOF	ex Picolet	1860 Brake	248	231	12.10.1904 strandat Ulvön, pråm
872	S	NIORD		1857 Lindnäs	149	142	1907 pråm
873	S	BIRGITTE	ex Birgitte Gjoe ex Hanthandel	1863 St John	318	294	Blev 1897 pråm T B 210
874	S	ENGELBERT	ex ERNST	1860 Piteå	-60-	52	12.10.1898 strandat Sandhammaren
875	S	AUGUSTA		1853 Vätö	199	189	1907 kondemnerad
876	S	ALDEBARAN	ex MARTIN	1889 Karlshamn	82	70	1904 såld No, nov1907 borta m m o allt
877	S	LEO	ex LEA	1891 Sjötorp	89	78	nov 1902 borta Östersjön
878	S	CAROLINA	ex Caroline Helbing	1864 Rostock	265	241	10.9.1911 övergavs Östersjön
879	S	JOHANNA		1877 Timmernabben	172	164	14.10.1913 strandat Skagen
880	s	MARGARETA		1858 Karlshamn	58	53	1913 upph Kivik
881	S	MARIA	ex FAMA	1851 Hudiksvall	276	249	1908 såld Dk öde?
882	S	SPRINGAREN		1857 Ängskile	46	39	1911 pråm
883	S	FAMA	ex Zar Peter	1856 Finl	179	172	1897 pråm
884	SS	ANNONA	ex Faaithlie	1884 Aberdeen	501	352	17.9.1897 sjönk Nordsjön, kollision
885	S	ÖRESUND	ex Øresund	1853 Västervik	149	127	5.12.1895 strandat Söndrum
886	S	PENELOPE		1855 Risvarpet (O)	191	181	1909 pråm
887	S	CIMBRIA		1872 Timmernabben	147	140	1914 såld Finl, avförd 1926
888	S	WILHELMINA	ex Martha und Clara	1863 Rostock	287	275	4.10.1904 strandat Kalmarsund
889	S	ACTIV		1870 Timmernabben	99	84	4.10.1915 kantrat Sandhammaren
890	SS	Bothilde Russ	ex CONDOREN	1891 Gävle	1217	887	1900 såld Tyskland, strand 26.1.1903
891	S	ODESSA		1878 Hogdal (O)	29	29	21.5.1905 strandat Humbaas grund
892	S	IDRIA	ex GERDA	1867 Tillingenabben	230	219	1911 upph Västerviks varv
893	S	C B II	ex LAURA ex Laura 89 ex HILDA	1865 Pukavik	62	51	1917 pråm, sjönk 27
894	S	DELFIN		1847 Sundsvall	163	145	22.11.1899 övergavs Östersjön
895	S	THOR		1874 Oskarshamn	232	214	1906 kondemn Mandal
896	S	TRIO		1871 Oskarshamn	219	199	7.10.1905 sjönk Östersjön
897	S	Nora	ex HANNA	1874 Öbergs varv	158	136	1897 såld No, apr 1908 kantrat
898	S	BERTHA		1879 Håle	46	45	1896 såld No
899	S	MAGNUS	ex INGERUD	1872 Gäddevik	178	111	19.6.1932 strandat Bålsö
900	S	THEODOR		1834 Svendborg	67	57	1908 pråm Oskarshamn

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 rekvireras 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, skärhamns-skeppare som köpte fransk 4-mastare.
114 sidor, stor lässtil, 30 bilder
(de flesta ej publicerade) Pris 115 kr.

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

Köpes

SVEA NYTT (original eller kopior)

Från 1960 och till sista utgivningsbladet.

Hans Lindskog

Stora Kronogårdsgatan 58 • 422 44 Hisings Backa
Telefon: 031 - 52 96 86 • E-post: lindskog@swipnet.se

Möteskalender Västra Kretsen

9 januari

Bertil Söderberg visar en film om Göteborgs hamn från isvintern 1956. Den svåra issituationen medförde att alla svenska hamnar förutom Göteborg var stängda. All trafik gick över Göteborgs hamn vilket medförde stor gods- och tonnagesättning under februari och halva mars.

Vad som gör filmen unik är att den är inspelad i färg!! Tyvärr är det en stumfilm men att se hamnmiljön i färg från snart 50 år sedan är för en båtolog, enligt min uppfattning, mycket intressant.

Även en svart/vit ljudfilm om arbetet i hamnen runt 1970 visas. Filmtiden är ca 50 minuter totalt.

6 februari

Ej fastsällt program.

6 mars

Västra Kretsens årsmöte. Motioner till årsmötet skall var sekreteraren tillhanda senast den 31 december.

Samtliga möten börjar kl 19.00. Vår lokal Nakterhuset är öppen alla helgfria tisdagar kl 18.00 - 21.00 och torsdagar kl 12.00 - 15.00.

För information om program använd telefonen
till Nakterhuset: 031 - 24 65 15

Styrelsen önskar kretsens medlemmar
God Jul och Gott Nytt år!

Välkomna

FOTOARKIVET ● Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg ● OFFERT 25

Förutom foton ur C. G. Nyströms negativarkiv erbjuder vi kopior från Jan-Erik Anderssons negativsamling och de färgbilder ur Bertil Palms samling som återfinns i tidningen. Palms färgbilder kommer från diabilder och observera att priset för dessa är **15 kr/styck** i format 10 x 15.

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!

Antal foton

Calle Nyströms negativsamling

SKUTOR

Beatrice	Edshultshall	4414
Britt	Göteborg	7675
Daga	Hamburgsund	6034
Elin	Skärhamn	5699
Jacoba	Stockholm	8376
Johanna	Hunnebostrand	4901
Maja	Skärhamn	7732
Marie	Bleket	7767

ÅNGARE

Granö	Stockholm	6296
Götaälv	Hamburg	-
Hektos	Helsinki	-
Lapponia	Västernärja	-

Lucullus	Hälsingborg	5630
Ramsö	Stockholm	5540

Jan-Erik Anderssons negativsamling

Alstern	Karlstad	11227
Ann	Lidköping	2386
Bohusfjord	Edshultshall	10360
Bovik	Hammarland	9918
Furenäs	Donsö	10250
Grete Deters	Barssel	9703
Helemar	Vänersborg	10596
Hjuvik	Donsö	9342
Ingo	Västervik	6964
Karl-Göran	Äniskog	4859
Marga	Stockholm	11096
Noren	Rendsburg	9868

Scantank	Skärhamn	10413
Silva	Amsterdam	-
Solvik	Karlstad	10439
Storö	Bengtfors	8851
Tanker	Donsö	9268
Tankvik	Öckerö	10247
Thuntank 8	Lidköping	10247
Tärnvik	Donsö	11148

Bertil Palms diabilssamling

Aelnaftis	Piraeus	-
Aniara	Stockholm	10446
Cumulus	Piraeus	9196
Drottning Victoria	Trelleborg	5044
Lake Eyre	Göteborg	10197
Texaco Norge	Oslo	-

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

24 januari 2003

därefter leverans inom 6-10 veckor



Diamant från Grundsund under gång i Öresund någon gång på 1950-talet. Foto C G Nyström/negativarkiv KMKV, Göteborg.

Med Diamant från Grundsund på sillfiske vid Island sommaren 1954

Av Anders Burge

Det svenska sillfisket i farvattnen vid Island under en stor del av 1900-talet är en mycket intressant period inom såväl det svenska fisket som den bohuslänska fraktfarten. Föreliggande artikel baseras på dagboksanteckningar förda av skeppare Anders Burge från Göteborg under en resa till vattnen öster om Island sommaren 1954 ombord på fraktskutan Diamant från Grundsund. Tidningen Läns pumpen avser att senare återkomma med en eller flera artiklar som belyser detta fiske och de personer som verksamma inom denna näring.

Svenskarnas sillfiske vid Island började mycket tidigt, redan på 1660-talet, men det var endast sporadiskt förekommande med långvariga uppehåll dessemellan. Först 1895 var det tre ångfartyg och sju fiskerfartyg som företog en organiserad expedition till vattnen runt Island för att fiska sill. Därefter dröjde det 11 år till 1906 innan nästa fiskeresor företogs till Island och då deltog tre fartyg, nämligen Ulf från Skärhamn, Karin från Höganäs och Sorid från Göteborg. Enligt Gunnel Kristiansson på Tjörn lär Ulf ha varit det första svenska fartyget som fiskade med garn, medan Karin

och Sorid använde snörpvad vid detta tillfälle. Sillen saltades i tunnor i land och för transporten från fångstplatsen till land användes en mindre jakt, Ingeborg från Marstrand. Hon lastade ca 30 ton och bogserades upp till Island av Karin. På hemresan råkade de in i dåligt väder så att bogsertrossen fick kapas. Ingeborg klarade dock att segla utan någon hjälp tillbaka till Sverige.

Fisket efter sill vid Island fick stor ekonomisk betydelse för Sverige från 1920 till i slutet av 1960-talet. När Island utvidgade sin fiskegräns till 50 nautiska mil 1972

upphörde svenskt sillfiske i dessa farvatten helt och hållet. Sillfisket med motorsegelare och drivgarn upphörde 1962. Det året var det endast två fraktfartyg, nämligen Rose-Marie från Grundsund och Ulla Karin från Hovenäset, som besökte de gamla kända fångstplatserna norr och ost om Island. Så sent som i mitten av 1950-talet bedrev ett 80-tal fraktskutor denna typ av sillfiske under sommaren. Att detta fiske upphörde i början på 1960-talet berodde till stor del på att de fraktskutor som användes, många byggda av trä, blev omoderna och för små inom den fraktmarknad de verkade. Denna marknad togs till stor del över av lastbils- trafik i samband med att vägnätet byggdes ut i Sverige under 1950-talet. Hos en del rederier speciellt i Skärhamn och på Donsö, men även i andra typiska bohuslänska skutsamhällen som tex Edshultshall ersattes de äldre träfraktskutor av större lastfartyg av stål i rask takt i slutet av 1950-talet och början av 1960-talet. Flertalet

fraktskutor försvann dock utan att ersättas av något nytt och verksamheten upphörde.

Sillfisket vid Island inleddes i en tid då fraktmarknaden gick ned för de mindre fraktfartygen. Därför blev det en vanlig kombination att bedriva fraktfart under våren och hösten och fiska sill på sommaren. Fartygen gav sig av i början av juli mot Island med last av salt, kryddor och tomma silltunnor (dessa var av trä med stålband runt). Flertalet hade kontrakt med en uppköpare innan resan började. Det var motorseglare i storleksordningen 150–300 bruttoton som användes för sillfiske i farvattnen vid Island. Fisket bedrevs med drivgarn, ca 50–60 garnlänkar var brukligt, vilka togs in via en enkel garnrulle som hade monterats på ledstången. På däck hade en större binge byggts upp, i vilken sillen skakades ur näten efterhand som dessa drogs upp. Relativt länge, tills strax efter andra världskriget, kunde fisket bedrivas närmare isländska kusten. Då gick vanligen skutorna i hamn när de dragit garnen för att rensa och salta sillen i tunnorna. Dygnsfångsten var i medeltal 30 tunnor. Efter denna tid saltade man sill i tunnorna ombord och gick därför inte i hamn särskilt ofta.

Successivt utökades antalet garnlänkar och innehöll som mest ca 100 garn med en total längd av 2 500 meter. Garnen var fästa till en kabel av kokosfiber. Närmast fartyget hade kabeln en tjocklek av 6 tum och smalnade sedan successivt av mot en dimension av 1 1/2 tum vid garnlänkens ändpunkt. Garnen sattes före mörkrets inbrott och drogs i gryningen.

Fartygen återkom vanligen hem igen under september eller senast i början av



Anders Burge som 20-åring våren 1952.

oktober. De mindre fraktskutorna hade ca 700 tunnor sill vid full last och de större skutorna mellan 1 200 och 1 300 tunnor. Sillen levererades till grossister eller direkt till konservfabrikanter.

Anders Burge är född i Göteborg 1931 och uppvuxen på Långedrag. Hans far Martin Burge var byggmästare och hade ingen direkt koppling till sjöfart. Anders blev dock tidigt intresserad av sjöfart och arbetade under skoltiden på somrarna ombord på Charles Erikssons passagerarbåt som trafikerade södra skärgården från Saltöholmen.

På 1940- och 1950-talet var Göteborgs hamn, innanför nuvarande Älvsborgsbron, ett spännande och pulserade område, där man stötte på fartyg och sjömän från både när och fjärran. De tre storvarven byggde fartyg av olika typer så snabbt de kunde. Kort sagt var det en kolossal dynamik i Göteborg vid denna tid. Detta hade en stor påverkan på Anders Burge som inspirationskälla att bli verksam inom sjöfarten och med den få möjlighet att se sig omkring. Vid ännu ej fyllda 23 år våren 1954 var han anmäld som arbetssökande vid sjömansförmedlingen med främsta önskan att få mönstra i ett av Transatlantics fartyg som gick i trafik på Australien. Tyvärr behövde de ingen personal just då, men inom den mindre kustsjöfarten fanns det efterfrågan. Bland annat fanns det plats ombord i fraktskutan **Diamant** från Grundsund (se faktaruta), som ägdes av familjerederiet Grundberg med Erik Waldemar Grundberg som huvudredare och sonen Axel Grundberg som skeppare. Eftersom

dessa mindre fraktfartyg var upplagda under vintern på grund av islägg brukade de tas i drift igen i slutet av mars efter vårutrustning. Seglationen för dessa fartyg varade vanligen från i slutet av mars till mitten av december. I samband med att en ny säsong inleddes mönstrade en ny besättning ombord. Dessa träfraktskutor som bla **Diamant** representerade framfördes både med motor och under segel.

Anders Burge mönstrade ombord i **Diamant** den 1 april 1954 och första resan gick till Porsgrunn i Norge för att lasta salpeter för transport till Landskrona. Efter tre månaders fraktfart mellan främst nordiska hamnar rustades **Diamant** ut för att gå på sillfiske med drivgarn i farvattnen öster om Island. Anders tyckte denna för honom något udda resa skulle bli mycket spännande och dessa farvatten var det inte så vanligt att man besökte om det inte rörde sig om sillfiske.

Ombord på **Diamant**, som då hade distriktsbeteckningen LL 596, bestod besättningen av nio personer, vilka var skeppare Axel Grundberg, Grundsund; Torger Jacobsson, Grundsund; Gotthard Björkman, Östersidan (Fiskebäckskil); Ingemar Andersson, Gåsö (endast 16 år och kock ombord); Anders Burge, Göteborg; Karl Johansson, Grundsund; John Kristensson, Grundsund; Arne Johansson, Grundsund och Hjalmar Johansson från Lilla Kornö. Torger Jacobsson hade tidigare seglat i Axel Wenner-Grens lustyacht **Southern Cross**. Anders, Gotthard och Ingemar var förlagda till skansen, som låg förut i fartyget. I tvåmanshytterna, som var två till antalet och förlagda akterut på babords respektive styrbords sida bodde Torger och John i den på styrbords sida och Hjalmar och Arne i den på babords sida. I fartygets kajuta bodde skeppare Axel Grundberg och Karl Johansson.

Axel Grundberg skötte saltningen av sillen, medan övriga besättningsmän skar huvudet av och tog bort inälvorna ur sillen innan den saltades. Karl Johansson hade hand om blandningen av de olika kryddsatserna.

Efter ungefär två månaders sillfiske vid Island (se dagboksberättelse nedan) vände man åter mot Sverige och anlände till Brofjördens konservfabrik (där raffinaderiet Scanraff nu är beläget) med ca 850 tunnor sill, vilka lossades under en dag. Varje besättningsman fick en tunna sill utöver lönen. Anders Burges silltunna skickades med Marstrandsbolagets passagerarbåt **Albrektsund** till Stenpiren i Göteborg, där Anders pappa mötte med lastbil för transport hem. Anders uppskattade kanske inte denna tunna sill så mycket, men hans far blev desto gladare. Detta gav familjen god kryddsill för hela kommande året.



Kuttern **Rudolf** från Edshultshall var en av pionjärerna inom sillfisket vid Island. Här under gång utanför Lysekil under andra världskriget. Foto från SST.

Efter att sillasten lossats gick **Diamant** in i fraktfarten igen vilken varade till 20 december samma år då hon lades upp för vintern. Anders Burge mönstrade av och inledde påföljande vårtermin studier vid Sjöbefälsskolan i Göteborg, där han senare utexaminerades med östersjöskepparexamen.

Under åren 1956 till 1967 seglade han styrman och skeppare i mindre kusttankfart, bl a i fartyg som ägdes av Shipsagent i Göteborg (Algot Johansson). År 1967 gick Anders i land och blev personalassistent vid BP:s nystartade raffinaderi (numera Preems raffinaderi tillika också ägare till Scanraff i Brofjorden). Efter 14 år vid BP:s raffinaderi slutade Anders och från den 1 januari 1982 gick han till sjöss igen. Han seglade då som styrman ombord i flera kusttankfartyg, bland andra m/t **Margot** från Göteborg fram till den 29 maj 1996 då han lämnade sin sjömansbana och gick iland med pension.



Diamant lämnar här Lysekil med kurs mot Island. Foto från WSPL.

Dagboksanteckningar

Fredagen den 2 juli

Efter att ha haft en vecka semester med min flickvän Ewy åkte jag idag kl 07.45 med tåg från Göteborg till Uddevalla och därifrån med buss till Lysekil dit jag anlände kl 10.30. I hamnen vid Grötökajen låg **Diamant** och tog ombord salt. På eftermiddagen gick vi till Grundsund. Jag blev hembjuden till skeppare Axel Grundberg på kvällsmat. Därefter var jag ensam ombord i **Diamant** och lagade blåkläder.

Nu längtade jag efter en liten flicka som jag hade en underbar vecka tillsammans med. Skall aldrig glömma solförmörkelsen den 30 juni eller torsdagen den 1 juli hemma hos henne. Det var underbart! Nu förefaller det som om det var flera år sedan vi

sågs senast. Hoppas hon kommer ihåg mig om jag kommer hem i september. Jag hoppas det!

Jag undrar hur jag skriver i början av september. – Om man skriver överhuvudtaget eller hur det nu kommer att vara. Jag känner en sådan konstig oro inom mig – vad det nu kan bero på. Undrar om far och mor lever när jag kommer hem igen. De är nog inte så starka någon av dem. Blev under helgen liggande ombord med ont i halsen och kände mig som om jag hade fått en rejäl förkylning, vilket jag minst av allt önskade just nu.

Måndagen den 5 juli – söndagen den 11 juli

Jag tog taxibåt eller postbåten in till Lysekil och besökte lasarettet då jag hade fruktansvärt halsont. Doktorn kallade det halsfluss och sa att jag kunde glömma islandsresan. Ingen munter upplysning! Efter att åkt tillbaka till Grundsund köpte jag ett saftigt päron i kiosken men fick inte ens ner saften,

sund, så jag skulle vilja vara hemma hos 'my sweetheart' och se på solnedgången i stället för att resa till farvattnen vid Island.

Tisdagen den 13 juli

Nu var vi klara för avresa mot Island. Skrev brev till Ewy och till mor.

Onsdagen den 14 juli

Klockan 06.00 i morse lämnade vi Grundsund där många vinkade av oss på kajen. Vi gick till Lysekil där tullen skulle se över våra förseglingar och klockan 07.20 lämnade vi Sverige för lång tid. Nu blåste en västanvind och det var disigt med regn i luften. Vinden friskade successivt och rev upp en redig sjö samtidigt som det klarade. Vi gick west en kvart syd men det gick sakta då sjön var så kraftig. Jag blev sjösjuk och vi gick efter några timmars gång in till Kristiansand.

Torsdag 15 juli – fredag 16 juli

I Kristiansand sände jag kort till Ewy och mamma. **Rex** från Dyrön hade under tiden lagt till på utsidan **Diamant**. De skulle till Fladen för att fiska sill och salta in denna.

Lördagen den 17 juli

Lämnade Kristiansand klockan 03.30 på morgonen. Vädret var fint och vi hade medström. Anlötte Haugesund klockan 02.00 på söndagsnatten.

Söndagen den 18 juli

Var på festplatsen och dansade och följde med en pige hem. Därefter träffade jag en annan på kajen som gick med ombord och stannade, men jag rörde henne inte.

Måndagen den 19 juli i Haugesund

Denna dag var det storm från nordan. Många svenska båtar låg inblåsta i hamnen. Alla låg och väntade på bättre väder. Jag hade ett kolossalt bakrus. Åt ingenting förrän klockan 17.00.

Tisdagen den 20 juli

Idag var det bättre väder så vi lämnade Haugesund klockan 09.00. **Eros** från Nordvik, **Ingo** från Mollösund, **Skagerack** från Grundsund, **Merry** från Stockevik (på Skaftö) och **Gullmaren** från Grundsund följde oss akterut. Gott väder. Ärtsoppa och pannkakor till middag. Alle man tog en seglingssup tvärs Røvær.

Kursen är NW $\frac{1}{2}$ N och vi har god vind. Storseglet, gaffelfocken och klyvaren satta. En flock brevduvor besökte oss ombord.

Onsdagen den 21 juli

Samma kurs och samma goda vind som under gårdagen. Vi loggade omkring 7 knop. De andra svenska båtarna i vårt följe



Ingo från Mollösund gjorde många resor till Island. Här fotograferad av Tomas Johannesson vid ett besök i Åhus den 15 juni 1960.

hamnade alltmer akterut eftersom **Diamant** var en god seglare – och Axel var mycket intresserad av att segla.

Torsdag den 22 juli

Samma kurs föregående dag. Vinden hade nu avtagit, vilket medförde att kuttern **Emmy** från Edshultshall, **Zenitha** från Hälleviksstrand, **Merry** från Stockevik, **Skagerack** och **Gullmaren** från Grundsund passerade oss eftersom Axel var försiktig med maskinen och inte ville riskera att köra den varm. Såg ett stim valar idag. Hörde över radion att norska hade fått sill öster om Dalatangi på östra Island. Det är ett fruktansvärt rullande och stampande i dessa farvatten varenda dag. Vi var nu snart framme vid fiskeplatsen och i morgon kanske vi sätter garnen.

Nu är det väldigt fint väder. Solen lyser. Den gick inte ner förrän klockan 23.00. Så skulle det vara hemma! **Skagerack** tvingades att gå in till Färöarna idag. En bult hade lossnat och det behövs nog dykare för att åtgärda den saken.

Fredagen den 23 juli

Vi är nu nästan framme vid fiskeplatsen. Jag hade vakten mellan klockan 06.00 och 09.00. **Grassy** från Gravarne hade fått en tunna sill. **Heimdal** från Kungälv hade fått 20 tunnor sill. Mellan klockan 18 och 19 satte vi garnen för första gången. Vi satte 60 garn och mellan varje garn fanns en vadblåsa som höll upp garnen. Dessa vadblåsor var runda bollar av blå smärting som blåstes upp med hjälp av avgaserna från vinschen. Vadblåsorna var monterade vid en träram och från denna var linorna till garmlänken fästa. Vi hade 60 garn där

varje garmlänk var 12–13 famn lång och 6 famn djup. Dessa sattes på ett vattendjup av 11 famn.

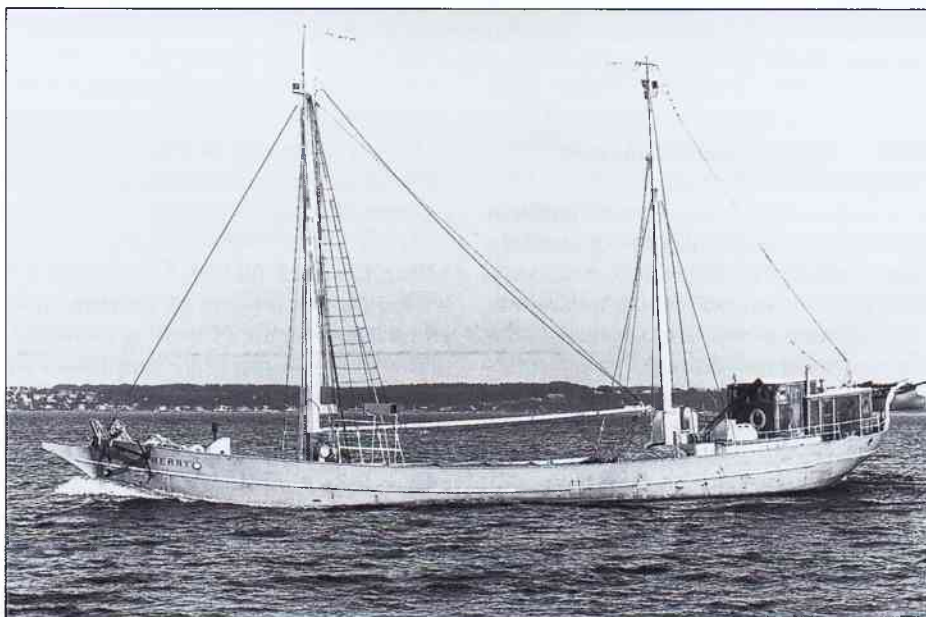
På fiskeplatsen var det gott väder med en svag sydlig vind.

Lördagen den 24 juli

Vi har nu dragit garnen och fick 14 tunnor sill.

Jag hade inga handskar så händerna går nog i trasor.

Vinden var frisk på morgonen och skutan rullade så det liknade ingenting. Regn, regn och tjocka är tydligen melodin i dessa farvatten. Satte garnen åter klockan 17.30. Var klara kl 18.30. Björkman och jag tog en grogg per man. Risgrynsgröt till kvällsmat.



Merry från Stockevik (på Skaftö). Här från ett betydligt senare tillfälle då hon var hemmahörande på Torsö i Vänern. Foto Jan-Crister Hall.

Söndagen den 25 juli

Tog in garnen klockan 05.00 – 07.00. Fick 2 tunnor sill. Björkman och jag tog igen oss i skansen till klockan 11.00. Det regnade in i kojen så jag var plaskvåt. Usch!

Måndagen den 26 juli

Måndag är alltid måndag. 4 tunnor sill i detta drag och nu kör vi sydvart. Ingen får någon sill. Regn, dis och allmänt dåligt väder. Livet är härligt! Skansen är full av vatten. Nu får det snart börja bli lite sill! Man skulle varit hemma hos flickan istället. Hade vakten mellan klockan 20.00 och 22.00. Vädret hade nu slagit om och blivit fint. Många båtar runt om oss. I morgon purrar Björkman. Vi hoppas på stora halet!

Tisdagen den 27 juli

Monkedrag! (mycket dåligt drag). Mycket skräp i garnen. Går nu söderöver där **Gullmaren** fått 100 tunnor. Vinden har friskat till kuling och skutan rullar hårt. Råkade skära ett djupt jack i tummen. Förbättrade inte situationen! Undrar hur det går att arbeta med den i morgon?

Och så var det storm från sydväst. Vi ligger stopp med endast storsegel och mesan satta. Hade vakten mellan klockan 12.00 och 15.00. Sedan satt vi mässen och tog det lugnt och samtalade med nästa vakt medan vattnet rök och skutan rullade. Jag hade åter vakten mellan klockan 21.00 och 24.00. Inget vidare väder. Detta eviga gungande tär på tålmodet.

Onsdagen den 28 juli

Vi har förflyttat oss lite idag men skall nu ligga bi igen. Hade vakten mellan klockan 06.00 och 09.00. Stormen ökar igen. Som om vi inte haft nog av detta blåsande! Vi hade kokt sill till middag idag. Åter vakt mellan

klockan 15.00 och 18.00. Styv kuling mellan Nordisland och Färöarna från NNO. Frukantsvärt väder nu! Kamineländet rasade i durken så gnistorna rök. Hade vakten mellan klockan 24.00 och 03.00 i natt. Kocken hade det mycket jobbigt i byssan! Tog in ett rev på mesan och ligger nu bi med stoppad maskin. Tog mig ett par rediga groggar och lite Three Towns. Fanns det inte brännvin så hade man jumpat utsidan för länge sedan. Detta var ett uselt liv.

Torsdagen den 29 juli

Åter vakten mellan klockan 09.00 och 12.00. Kättingen till rodret från poopen sprang av. Har nu legat halvvägs utsidan och fiskat efter stumpen! Är plaskvåt nu och sur så att det förslår. Samma hemska storm från NNO och inget tecken på att den skall stillna. Hade vakten mellan klockan 18.00 och 21.00 och vinden friskar återigen. Benen domnar snart i detta eviga rullande! Det går inte ta ett rakt steg på grund av denna förfärliga väderlek. Björkman har nu avlöst mig på vakten och jag sitter här och skriver dessa minnesanteckningar. Barometern stiger nu och det verkar som det skulle bli omslag på väderleken.

Nu gick garna i sjön! Tack för det! Björkman sitter mitt emot mig och ser allmänt uttröttad ut.

Fredagen den 30 juli

Drog garnen mellan klockan 05.00 och 07.00. Fick fettiga 4 tunnor! Vinden friskade nu åter under natten till en liten kuling från nord. En del båtar går mot land. Oljan började ta slut för dem. Nu har vinden mojnats och vi sätter åter garnen. Jag har vakten mellan klockan 23.00 och 01.00 i natt. Arne purrar ut i morgon.

Lördagen den 31 juli

Arne purrade till 34 tunnor. Bästa draget hittills! Just nu sitter skepparn och John Kristensson och böter garna. Vi har lagt ner 20 tunnor i lastrummet och satt garnlänken igen. Om man ändå hade fått vara hemma hos tjejen och sova ut.

Söndagen den 1 augusti

Fick 36 tunnor i det senaste draget. Skar mig i pekfingret så nu är jag omplåstrad på alla fingrarna och det läker

inte i detta saltvatten heller. Det svider och känns allmänt obehagligt. Nu har vi satt garnen igen, men nu är det alldeles bleke så vi får köra ut garnlänken. Bredvid oss ligger de svenska motorfartygen **Ryvarden** från Skärhamn och **Nordkap** från Fiske-tången.

Måndagen den 2 augusti

Erhöll 20 tunnor när Hjalmar purrade. Inte så dåligt! Nu hade vi i alla fall över 100 tunnor men mina händer värker så kolossal. Såren läker sig ej!

Tisdagen den 3 augusti

Dåligt fångst för alla båtarna idag. Vi fick 12 tunnor. Får se i morgon när det är min tur att purra ut. Det är tjocka igen! Igår sken solen hela dagen så nu blir det väl fjorton dagars dåligt väder!

Onsdagen den 4 augusti

Jag hade turen att kunna purra ut till 51 tunnor. Bäst hittills! Farhågorna kom på

skam, det fina vädret höll i sig. Gubbarna blir mycket piggare och gladare när vi får lite sill i bingen. Hoppas den goda fiske-lyckan fortsätter nu så vi får vår ranson. Det skulle vara roligt!

Torsdagen den 5 augusti

Vi fick 8 tunnor idag. Det var inte mycket att hurra för! Nu stimmar vi norröver ett par timmar för att åter sätta garnen. Får se om det blir bättre. Torger purrade i morse. Detta var elfte draget och vi har 181 tunnor ombord och det är den femte augusti. Det vete tyven om vi får fullt innan månadens slut. Alle man tog en halvsup i mässen. Sedan fortsatte Björkman och jag vår trevliga pratstund om allt möjligt till klockan 24.00. Björkman purrar i morgon till 100 tunnor hoppas vi! Vi låg nu på positionen 65°N 6,5°W ca 160 distansminuter öster om Island.

Fredagen den 6 augusti

Björkman purrade ut som utlovat men fångsten blev skral. Vi fick 14 tunnor och nu hade vi omkring 200 tunnor allt som allt i aktra lastrummet.

Lördagen den 7 augusti

Oh, om man vore hemma med full last i stället för att ligga ombord i en fuktig skans långt bort i Nordatlanten.

Vi fick 14 tunnor idag också, så det var inget vidare drag. Nu spådde man storm i radion och vinden ökade mycket riktigt, men vi hade satt garnlänkarna ändå eftersom det såg ut som om vinden skulle mojna. Vi körde i 9 timmar och förflyttade oss endast 12 sjömil, så det är en kolossal motsjö. Fin dansmusik från Norge på radion! Hade vakten i natt mellan klockan 22.30 och 24.00.

Söndagen den 8 augusti

Vi drog garnen i morse en halvtimme tidigare än normalt eftersom vinden ökade och nu var det full storm – "en rykare från NO". Ett rev i mesan och storseglet fullt satt. I natt på vakten var det tjocka och en båt gav signal alldeles i närheten så det var att besvara denna ideligen. Det var den värsta vakt jag haft! När dimman lättade låg det en stor ryss tvärs om babord. Tre stora valar blåste



Den stora franskyggda kuttern *Skagerack* från Grundsund vid ett besök på Hälleviksstrands slip & varv. Foto Bernt Fogelberg.



Skeppare Axel Grundberg assisteras här av Karl Johansson från Grund-sund vid blandningen av sillen med kryddorna och saltet. I bakgrunden ses anordningen för intagandet av garnen. Foto Anders Burge.



Anders Burge med Ewys mössa ombord på **Diamant** i isländska farvatten sommaren 1954. Foto från Anders Burge.

alldeles om babord i natt – det kändes otäckt!

Måndagen den 9 augusti

Dagens fångst gav 13 tunnor. Dåligt! Nu stimmar vi NNO. Vår vän kaminen rasade idag igen! Ett herrans liv! Vi har jobbat till halv elva i kväll. Båteländet rullar och slänger fast det inte finns en vindkåre.

Tisdagen den 10 augusti

Idag fick vi 36 tunnor. Inte så illa! De första garnen var svarta men sedan blev det välmatat. Tror att jag har fått reumatism i händerna. Fingrarna värker och lederna har svullnat.

Heimdal från Kungälv, **Gunborg** från Bleket och **Vestvåg** från Skärhamn fick grismål. Grismål innebar mycket stor fångst, 4–5 tunnor per garn. Varje tunna

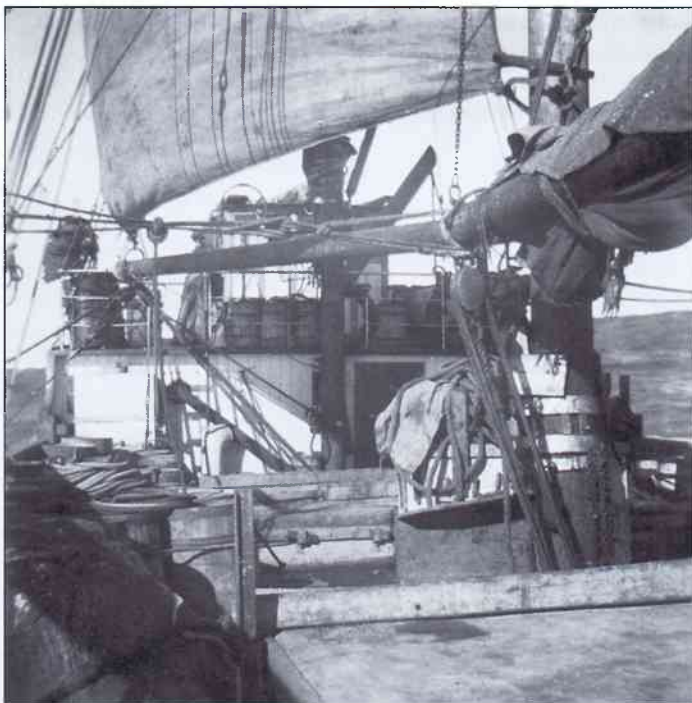
rymde 360–380 sillar. Vid sådana kvantiteter blev det problem att bärga garnen.

Onsdagen den 11 augusti

John slog mitt rekord och purrade till 56 tunnor denna dag. Vi har nu över 330 tunnor. I morgon är det jag som purrar. Det blir långa arbetsdagar! Halv fem till elva på kvällen.



Sillen läggs in i tunnor vid fartygets förliga lucka. Från vänster i bild ses Anders Burge, Hjalmar Johansson, Gotthard Björkman och bakom honom står Karl Johansson. Vid mesanmasten står Torger Jacobsson. Foto Axel Grundberg.



Däcksvy ombord på **Diamant** med storseglet hissat. De två plåttankarna på däck och silltunnorna på "poopdäcket" för om styrhytten innehåller färskvatten. Foto Anders Burge.

Torsdagen den 12 augusti

Jag purrade till stora halet. Summa 9 tunnor... Björkman och jag hade vakten mellan klockan 13.00 och 16.30. Vinden friskade och vi satte garnen mellan klockan 18.30 och 19.30. Vi hade ett himla jobb med kabeln! Många norrmän låg runt omkring oss.

Fredagen den 13 augusti

Det vet man ju vad detta är för en dag! Vi fick 3 tunnor och nu stimmar vi W till S och VSV. Många garn var i trasor och en vadbåsa gick i trasor i den hårda vinden och grova sjön igår. Det har varit nordlig och nordostlig vind nu ett par veckor och slår den inte om till syd blir det aldrig något bra fiske. Det är smått panik på en del båtar men här ombord på **Diamant** finns det gott hopp. Torger purrade i morse!

Lördagen den 14 augusti

"Björkendorff" purrade till 20 tunnor. Nu stimmar vi N till W där norskarna har fått sill. Får se hur det kommer att gå.

Nu har vi varit på sjön i 25 dygn i ett sträck! Det mesta jag har varit ute någonsin Vi satt och sjöng och hade trevligt till 00.30 på natten. Gemenskapen ombord kunde inte bättre vara! Torger hade vakten men blev så sömning att han gick och lade sig i skansen och somnade och därmed glömde att purra John som skulle avlösa honom.

Söndagen den 15 augusti

40 tunnor purrade Axel till och det var ju bra! Det hjälper nog med sång och goda vänners lag! Igår såg jag den vackraste solnedgång jag någonsin har sett! Man kunde förresten se solen hela natten. Nu är det ett underbart väder för en gångs skull med solsken och lätt bris. Jag har gått vakt hela middagen men det fanns inte en enda båt att se runt hela horisonten. Idag är det 32 dagar sedan vi lämnade Sverige och 34 sedan jag åkte från Långedrag. Vi har nu 400 tunnor i rummet. Bara 700 tunnor till så har vi full last. Det låter ruskigt mycket men vi hoppas att det skall lyckas.

Måndagen den 16 augusti

Idag fick vi endast 5 tunnor. Dåligt! Nu går vi mot sydväst där norskarna har fått sill. Därefter ändrade vi kursen till NNW i stället. Nu sitter vi i skansen och filosoferar, Björkman och jag. Igår tog Ingemar och jag ett par fotografier på däck. Det skulle vara roligt att höra hur de mår där hemma ibland.

Tisdagen den 17 augusti

10 tunnor purrade Kalle till! Vi fortsätter mot N till W $1/2$ W där de fått stora mängder sill. Vi har haft ett stort valstim omkring



Heimdal från Kungälv var en av flera fraktskutor som deltog i sillfisket vid Island år 1954. Foto C.G. Nyström/negativarkiv KMKV, Göteborg.

oss hela dagen. Hade vakten mellan klockan 10.00 och 13.00 och vakt i natt.

Onsdagen den 18 augusti

Denna morgon blev fångsten 35 tunnor. På kvällen satte vi garnen i bleke – så vi får nog köra hela natten. Vi har omkring 450 tunnor i rummet och här är ett underbart väder nu. Hoppas vi får behålla det!

Torsdagen den 19 augusti

Vi fick 12 och en halv tunna och en himla massa skräp i garnen. Nu har vi åter satt garnen efter att ha kört i 7 timmar i SW riktning. Björkman och jag tog igen oss i skansen, som vi delade med Ingemar Andersson från Gåsö som är kock ombord. Jag skulle ha vakten innan utpurring nästa morgon.

Fredagen den 20 augusti

Dagens fångst blev 16 tunnor och vinden friskade till kuling från SW men den möjade på kvällen så vi åter kunde sätta garnen. I vår omgivning var det många valar. Hoppas de låter garnen vara i fred!

Lördagen den 21 augusti

Idag fick vi 22 tunnor. Bättre och bättre!

Söndagen den 22 augusti

Björkman purrade till 63 tunnor! Det var det bästa hittills! Ännu en lång och trött-sam dag – men gott väder.

Måndagen den 23 augusti

30 tunnor blev dagens fångst. Nu saknas det bara några tunnor för att uppnå 600. Vi ligger mitt i en flock norrmän! Tredje dygnet i rad med tjocka, men det lättade klock-



LL 450 Beatrice från Edshultshall under utrustning i Lysekils norra hamn för sillfiske vid Island. Foto Svensk Sjöfarts Tidning.



Ryvingen från Hamburgsund rustad för sillfiske vid Island med silltunnor staplade på akterdäck. Foto från Tore Pagander.

an 19.00. I natt hade jag vakten. Jag hade blött näsblod under tre dagar i sträck. Åter vackert väder med en lätt bris.

Tisdagen den 24 augusti

Arne purrade till 17 tunnor! **Gullmaren** från Grundsund hade fått 700 och vi hade nu över 600. Nu stimmar vi OSO där sillen bor! Jag fick näsblod idag igen!

Onsdagen den 25 augusti

Dagens hal gav 33 tunnor. Kalle purrade! Havet blekt.

Torsdagen den 26 augusti

11 tunnor idag. Frisk bris från SSO. Hjalmar purrade!

Fredagen den 27 augusti

20 tunnor blev dagens fångst! John purrade! Fortfarande näsblod. Vinden friska-

de! Medan sjöarna forsade över mig stod jag och slog igen tunnorna. Ligger stopp nu med endast storsegel och mesan satta. Vi har en liten söt mäs som är skadad framme i skansen. Jag hade vakten mellan klockan 01.00 och 04.00 i natt. Just nu har vi 670 tunnor ombord. Vi får troligen inte full ranson tror gubbarna. Provianten tryter!

Lördagen den 28 augusti

Full storm från nord! En båt var nära att kollidera med oss på läsidan i natt så att vi blev tvingade att förflytta oss från vår position medan sjöarna bröt över. Klockan 01.00 måste vi plocka ner alla tunnorna i rummet. Det var ett hårt jobb att rulla tunnor i den sjögången. Sedan skalkade vi storluckan. Vår mäs är bättre och har fått en kartong i styrhytten att bo i. Han heter Jakob. I natt gick han över bord. Undrar

om han klarar sig? Vi satte garnen klockan 19.00 i grov sjögång.

Söndagen den 29 augusti

Drog garnen i morse. Sjön hade lagt sig något, så det gick bra. Jag purrade till 11 tunnor. Det var mindre lyckat! Nu stimmar vi söderöver. Stormvarning i radion idag. 'Stark kuling från syd', precis i den riktning vi går nu. Förefaller som om höststormarna redan har börjat. Det känns inte bra. Stark kuling till hård storm meddelade väderlekstjänsten klockan 22.00. Vi har plockat ner allt löst i lastrummet och skalkat storluckan och kör nu för fullt tillbaka mot ONO för att försöka komma undan stormen. Vattnet ryker redan och vi har storseglet och mesan med ett rev uppe. Hoppas det går vägen! Man är allt bra liten när naturkrafterna släpps lösa! Vi är nog den enda båt som ligger ute nu. Alla andra har gått in till Island eller Färöarna och det var ett klokt beslut.

Måndagen den 30 augusti

Vi vände och körde väster eftersom vi bestämt oss för att gå in till Seydisfjord. Mycket norrsken på natten och laber bris.

Tisdagen den 31 augusti

Kom i hamn i Seydisfjord klockan 08.00 och lade oss långsides minsveparen **Holmön**, som var stödfartyg för fiskeflottan, och fick vår radio ombord justerad. Sedan gick vi till kaj och tog färskvatten ombord. Jag gjorde ren ljuddämparen.

Onsdagen den 1 september

Lämnade Seydisfjord klockan 08.00. Tjocka nära kusten, men klart längre ut. Skildes från **Kentse** från Fisketången som vi hade haft följ med.

Torsdagen den 2 september

Kör fortfarande SO. Vi satte garnen klockan 18.00 och ligger nu still med länken ute med flera svenska fartyg i vår omgivning. Av dessa låg **Hildegard** från Edshultshall och **Merry** från Stockeviken närmast.

Fredagen den 3 september

Torger purrade till 8 och en halv tunna. Natta i kolboxen! Vi kör nu N ¹/₂ W. Började klockan 1030 och stimmade till klockan 18.00 då vi satte garnen på nytt. I morgon purrar Björkman och han fyller 30 år samma dag.

Lördagen den 4 september

En tunna! Detta går åt skogen! Vi hade kört hela dagen SO till S och är nu inne i en flock med en mängd båtar och kan inte få garna i sjön på grund av dessa. Fest ombord och gubbarna är glada och upprymda. Jag längtar hem till tjejen! Vi skall bara fiska



Minsveparen Holmön var stödfartyg för den svenska fiskeflottan vid Island. Foto Curt S Ohlsson.



Stiltje i isländska farvatten sommaren 1954. Foto Anders Burge.



Ingemar Andersson från Gåsö var kock och yngst ombord på **Diamant**. Här stående på "kabelrullen" med en nyfångad gråsej. Till vänster i bild syns skanskippen. Foto Anders Burge den 5 september 1954.

några dagar till och det måste bli mer sill nu annars går det åt skogen. Massa tjat om skogen förresten!

I dag förliste kuttern **Mörvenol** från Fisketången efter att eld uppstått i maskinrummet dagen innan. Besättningen räddades av **Solbris**, Väjern.

Söndagen den 5 september

Fångsten idag blev 12 tunnor och Axel purrade. **Böljan** från Skärhamn gick förbi oss på hemväg med full last. Det kändes vemodigt! Hon kommer nog att vara hemma den 10 september. Vi har satt garnen på samma ställe som igår och vi hade en val på utsidan som blåste i ett kör. Det brann i avgasröret. Våldiga flammor slog upp men turligt nog slocknade det av sig själv när vi stoppade maskin. Ingemar pilkade en gråsej som vi sedan fotograferade.

Måndagen den 6 september

Arne purrade. Idag blev det 30 tunnor sill som vi i vanlig ordning magdrog och saltade. Sockret är slut så det blir saltsill för resten. Vi satte 40 garn för man hade förutspått dåligt väder.

Tisdagen den 7 september

Kalle fixade 2 tunnor. Vi har satt garnen igen och nu för fyrtionde gången. Jag har tredje vakten i natt och Hjalmar den sista.

Onsdagen den 8 september

Och han purrade ut på ett svindlande sätt till 1 tunna... Fortsätter det så här så har vi

fullt redan till jul! Vi hade nu 746 tunnor i lastrummet. Vinden är OSO. Hade den varit NW i stället så hade vi satt kurs hemöver.

Torsdagen den 9 september

Fisket fortsatte idag. En och en halv tunna. Bättre och bättre... John purrade. Barometern faller och sjön blir grövre så vi får nog en storm inom kort. Regn och ostanvind varje dag – fy för den lede. Och nu har det hänt; stormvarning från SO. Allt under däck. Luckorna skalkade. Kurs SO till S. Med andra ord. Vi är på väg hem med

storen och mesan satta. UNDERBART. Björkman och jag är lyckliga. Hade vakten mellan klockan 22.00 och 01.00 i kväll.

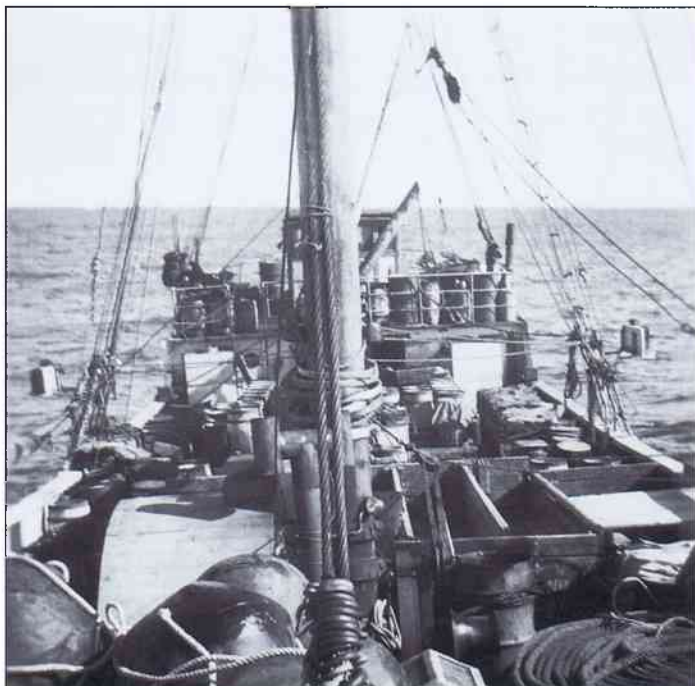
Fredagen den 10 september

Kurs SO till O. Gaffelfocken och storen uppe. Tog ner mesan i natt. Klockan 24.00 tog det eld i avgasröret igen och jag var ensam uppe. Fick stoppat maskin och svängt henne upp mot vind. Då sprang bomstoppartaljan av och bommen slog så hela skutan riste. Ja, det var allt ett skitjobb!

Lågtrycket låg nu nere vid Shetland. Hoppas att vi inte får känning av det.



Det var många svenska båtar som bedrev fiske i farvattnen vid Island. Närmast ses **Torland** från Hamburgsund. Foto från Tore Pagander.



Däcksvy över s/m **Diamant**. I förgrunden ses vadbålsorna vid skans-kappen. Foto Anders Burge.



Anders Burge ombord på **Diamant** från Grundsund. Foto från Anders Burge.

Regnar alltså. Klockan 02.00 hände det igen! Eld i avgasröret och stopp i maskin. Vi seglade nu medan ett par man lagade ett stort hål som uppstått i röret när kopparn smält strax ovanför däck. Jag hade vakten mellan klockan 14.00 och 19.00. Hoppas allt går bra så man kommer hem i år... Mötte en stor malmbåt från Panama som hette **Irene**. Klockan 04.00 var det dags igen – eldsflammar. Hål längre ner i röret.

Lördagen den 11 september

Såg Shetland i solsken och en bris från SW. Klockan är 17.00. Hade vakt mellan 19.00 och 22.00 denna kväll. Skall höra svenska radion i kväll efter vakten. Radion spådde orkan över Nordatlanten idag. Tur att vi kommit en bra bit på väg hem. Klockan är 22.00. Har hört Benkt-Åke Benktsson i radion. Är förbi Shetland och tog en sup för det. Mellan klockan 04.00 och 07.00 i morse hade jag vakten.

Söndagen den 12 september

God vind och fint väder på morgonen. Regn frampå dagen. Mina vaktpass idag var mellan klockan 13.00 och 16.00 samt mellan 20.00 och 01.00 i natt. Klyvarn, gaffelfocken och storen var satta. Styv kuling från NNW meddelades från norska väderlekstjänsten. Kulingen kommer väl snart nu! Hörde roddtävlingen på Dagens eko i radion. Bråkis ljuva stämma genom etern.

Måndagen den 13 september

Tvårs Egeröya. Gaffelfocken sprack! Samma vind som föregående dag. God fart. Solsken. Björkman och jag vaskade skan-

sen efter min vakt klockan 19.00. Åter vakt mellan klockan 01.00 och 04.00 på natten då vår vän maskinen åter fattade eld. Det var femte gången! Vi har passerat Lindesnäs och skall väl vara framme i Grundsund tisdag vid 15-tiden.

Tisdagen den 14 september

Två månader på dagen sedan vi lämnade Grundsund. Vakt mellan 10.00 och 13.00. Vi ser Sverige och är väl framme vid 17-18-tiden. Då skall jag ringa mor!

Lossning

Följande dag lossade vi lasten vid Brofjordens konservfabrik i Brofjorden. Det var

skönt att denna långa fiskeresan nu var över – men samtidigt är jag tacksam för att jag gavs möjligheten att få vara med om en sådan här fiskeexpedition – som idag kanske ter sig som något unik.

Den fina kamratskap som besättningen ombord bidrog till har alltid följt mig sedan dess. Jag hyser också stor uppskattning till skeppare Axel Grundberg för hans om-
tänksamhet och varma personlighet.

Artikeln har bearbetats av Lennart Bornmalm och Jan Johansson.



Vestvåg från Skärhamn med distriktsbeteckningen LL 107 för fiske vid Island. Foto från Karl-Erik Hammarskär, ingår i KMKV:s vykortsserie 12, nr 111.

Om s/m Diamant



Diamant under finsk flagg. Foto Tore Olsson, Mörrum vid Asterholma den 23 juli 2002.

År 1901 färdigställde skeppsbyggmästaren Johan August Svensson vid Södra Garns skeppsvarf på spekulatör tremastskonnaren **Hedvig**. Redan samma år såldes hon till ett partrederi i Marstrand med 11 delägare, för vilket stadskassören Ernst Laurentius Jern stod som huvudredare. Då Jern avled 1910 utsågs skeppsredaren Carl Olof Carlsson, Marstrand till ny huvudredare.

I februari 1918 såldes **Hedvig** till Emanuel Malmberg m fl i Sölvesborg. Detta köp gick tydligen tillbaka och hon såldes på auktion samma månad för 80 200 kr till skeppsredaren Emil Löfgren i Stockholm. Hon fick nu namnet **Teresia**. Tidigare huvudredaren och skepparen Carl Olof Carlsson fortsatte som skeppare i det nya rederiet.

Redan i maj samma år såldes fartyget på nytt, nu till Kalmar. Köpare var ett part-

rederi lett av Bror Ernst Napoleon Rosén. Nytt namn blev **Aldebaran** för att passa in i rederiets namnserie. Vid köpet låg skutan i Göteborg och priset var 110 000 kr. En av delägarna, skeppsredaren Carl Wilhelm Svensson, löste efter hand ut sina meddelägare och stod i januari 1922 som ensam ägare. **Aldebaran** seglade mestadels på England och östersjöhamnar.

Snart blev det försäljning igen, nu till Gotland. Det var i maj samma år som hamnkaptén Nils Karl Arvid Friberg m fl i Visby köpte fartyget. Antingen övertog man gamla skulder eller också var hon ordentligt nerseglad eftersom priset sjunkit till 17 000 kr!

År 1934 installerades en maskin, 1-cylindrig dansk Hera på 45 hk, och redan året efter, den 1 april 1935, såldes **Aldebaran** till Grundsund och fick namnet **Diamant**. Köpare var partrederiet Grundberg med

fyra delägare och fartyget ersatte kuttern **Diamanten** som sålts till Malmö. Till en början var fru Johanna Carolina Grundberg huvudredare men från 1947 stod skepparen Erik Waldemar Grundberg för detta ansvar. År 1937 byttes maskinen ut mot en 2-cylindrig 90-hästars Bolinder vid Hustega-varvet på Lidingö.

Under grundsundstiden kombinerade man fraktfarten med islandsfiske.

I oktober 1946 seglade Axel Grundberg upp **Diamant** till Bovallstrands Varv & Mek Verkstad för en omfattande renovering. Det dröjde dock tills i början av 1947 innan man kom igång och därefter gjorde interna arbeten på varvet att **Diamant** blev ytterligare fördröjd. Först till midsommar 1948 blev hon klar och den mest iögonfallande förändringen var det moderna "akterbygget".



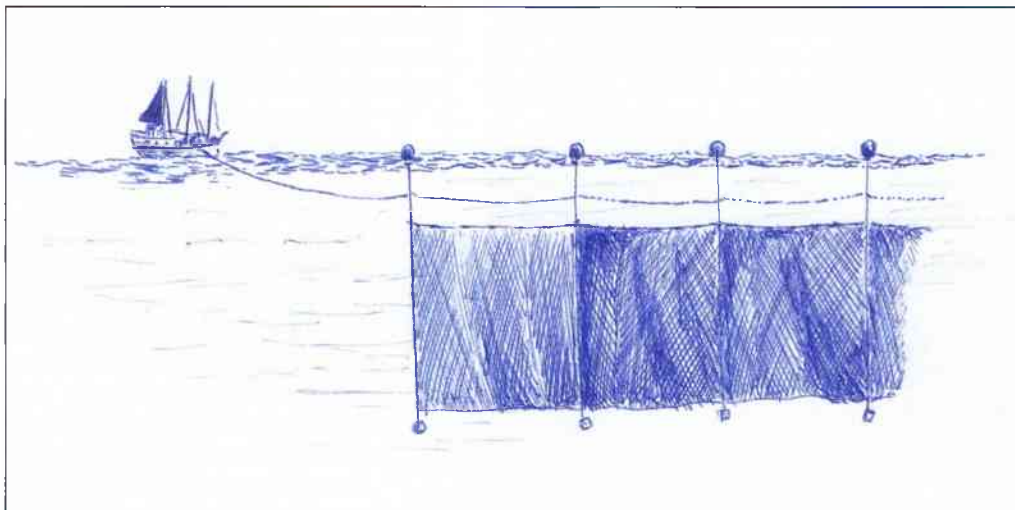
Diamant under andra världskriget och innan hon byggdes om vid Bovallstrands varv & mek verkstad. Foto från Terje W Fredh.

Tredje maskinen installerades 1950, denna gång en 2-cylindrig Seffle om 160 hk.

Slutligen såldes hon i maj 1961 för 38 000 kr till skepparen Wolmar Lindström, Houtskär, Nåtö, Finland.

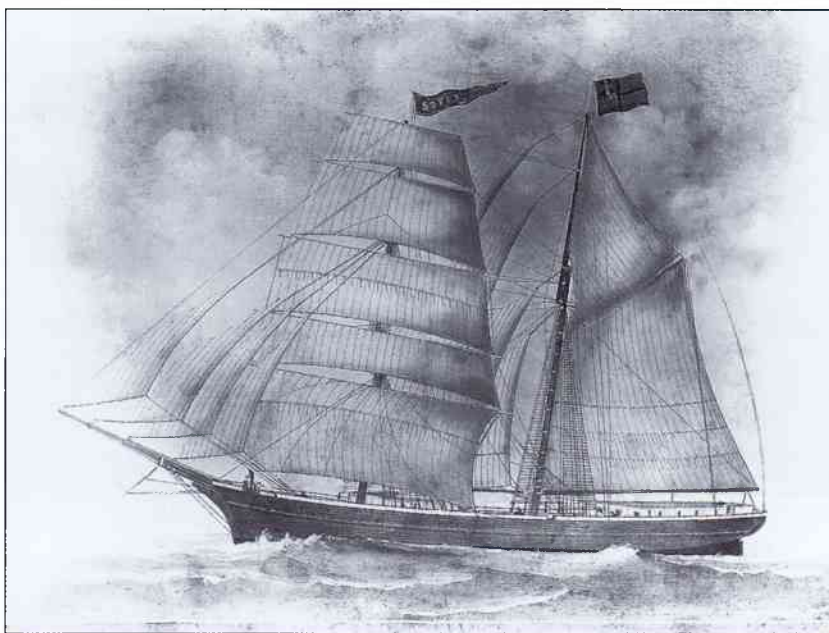
I Lloyd's uppgavs Åbo som hemort till den numera galeasriggade **Diamant**. Hon fanns med i finska skeppslistor tomt 1967 och rapporterades därefter upphuggen. **Diamant** lyckades dock undkomma detta bistra öde. Tore Olsson hittade henne i sommaren 2002 i medfaret skick upplagd vid Asterholma i skärgården mellan Åland och finska fastlandet vid Åbo. Finns det någon som kan rädda denna skuta till eftervärlden?

Jan Johansson



Schematisk skiss av garnlänk som användes vid sillfisket utanför Island. Illustration av Jan Johansson.

Skonerten Sofia av Figeholm



Sofia av Figeholm.

I registersidorna i 2002:3 såg jag att slutet för skonerten **Sofia** (748) saknades och jag bifogar därför Axwiks artikel om det tragiska slutet.

Anders Berg

"En del av våra gamla segelfartyg tjänade vår handelsflotta i många år, ibland från far till son, andra åter seglade ut och mötte andra öden och äventyr. Ett fartyg av det senare slaget var skonerten **Sofia** av Figeholm. Detta fartyg byggdes av ek och furu 1890 i Figeholm för grosshandlare Gustaf W. Hammarbergs räkning. Skonerten mätte 254 bruttoton och var som nybyggt ej blott Hammarbergs största fartyg utan även det största av de i Figeholm hemmahörande segelskutorna, vilka uppgingo till ett tjugotal. Det största rederiet vid samma tid var grosshandlare Hammarbergs, ty hans flotta räknade med den nybyggda **Sofia** fem fartyg.

Sofia fördes av kapten H.N. Jeppsson, som vid **Sofias** försäljning övertog befälet å rederiets skonare **Vasa**. Hammarbergs fartyg brukade stanna kvar i hans ägo år efter år, både de som han själv låtit bygga, och de som förvärvats genom inköp. Så var det emellertid icke med **Sofia**. Redan år 1891 lämnade hon av någon anledning grosshandlare Hammarbergs flotta och såldes till skeppsredaren C.J. Ödman i Sälvik vid Fiskebäckskil i Bohuslän. I denna karga skärgård hade en stor del av den svenska segelfartygsflottan sin hemort – bland fartygen vid denna tid befunno sig även två stora slupar, den ena hette **Bruden** och

den andra **Brudgummen** – och den störste skeppsredaren var Ödman i Fiskebäckskil, som hade flera präktiga och goda segelskutor. När han köpte fartyg, vände han sig gärna till Oskarshamn eller smålandskusten för att förvärva skutor som var byggda där. De voro bättre och starkare än de i bohusskärgården byggda.

I Ödmans ägo seglades **Sofia** till sekelskiftet av kapten H. Esbjörnsson och efter detsamma av kapten A. Carlsson. För det mesta var **Sofia** liksom Ödmans övriga skutor ute på långfart och gick merendels på Sydamerika.

År 1906, eller strax efter unionens upplösning mellan Sverige och Norge, övergick **Sofia** i norsk ägo, såld av Ödman till firman L Johnsen & Co i Drammen. Under norsk flagg fördes **Sofia**, som fick behålla detta namn, av kapten C Hansen.

Tre år senare led **Sofia** ett svårt haveri

och efter bärgningen återvände skonerten till sitt ursprungliga hemland, köpt av kapten Nils Andersson i Kivik. **Sofia** seglade några år under

hans befäl och med grosshandlare Ernst Beckman som huvudredare. Hösten 1915 såldes **Sofia** från Kivik till Danmark och började därmed segla för den tredje nationen, men hennes tjänst i dansk ägo blev om möjligt ännu kortare än under norsk. Samma höst var **Sofia** på resa från norrlandshamn till Kjöge med trälast och ankrade upp i Kjögebukten. Under tiden fartyget låg till ankars blåste det upp hård östlig storm, ankarkättingarna sprängdes, fartyget drev på land och blev vrak.

Sofias siste svenske befälhavare, kapten Nils Andersson, slog sig efter skonarens försäljning till ro på landbacken och avled i Kivik i april 1919.

När **Sofia** 1915 lämnade Sverige, var hon det största av våra svenska segelfartyg med detta namn. Hennes försäljning och förlisning inträffade blott något år efter änkedrottning Sofias frånfälle.

Axwik"



Vraket av Vera utanför Køge.

Ur *Maritime Minder fra Limfjorden*, Holm Pedersen, F; Köpenhamn 1982 kan vi som komplettering lämna följande besked: Skonertbriggen **Sofia** blev i november 1915 inköpt av ett nybildat rederi i Løgstør med C.S. Odgaard som redare. Hon döptes om till **Vera**. Efter en månad förliste **Vera** den 22 december vid Køge på resa till Halmstad. ■

Båtarna från Lundby

Av Bertil Söderberg

53. S/s Framnäs

- Byggt 1921–1922 av stål. Levererad först 1928.
- Dimensioner: 16,66 x 4,26 x 2,44 m.
- Dräktighet: 31,43 brt.
- Maskin: En compoundångmaskin om 100 ihk av Lundbys fabrikat.

De dåliga tider som följde åren efter första världskrigets slut medförde att beställningar på nybyggda bogserbåtar i stort sett upphörde för Lundby Mekaniska Verkstad. Efter leveransen av **Björn** i början av 1921 fanns ingen mer båt i beställning. För att ge sysselsättning åt de anställda beslöt man att bygga en bogserbåt i förlag. Bygget, som erhöll byggnadsnummer 53 påbörjades 1921 och sjösattes den 13 oktober samma år. Mot slutet av 1922 blev nybygge 53 färdigt men ingen order hade kommit in till varvet. För att kunna behålla arbetsstammen beslöt styrelsen att bygga ytterligare en bogserbåt i förlag, denna gång av den större typen, vilken påbörjades under året.

Lågkonjunkturen höll i sig i flera år och inte förrän 1928 fann man en köpare till nybygge 53. Köpare var Wifstavarfs AB, Wifstavarv som döpte henne till **Framnäs**. Wifstavarfs AB sände ned folk till Göteborg som tog hem nyförvärvet.

Arbetsupdrag på 1930-talet

Allan Olofsson i Sundsvall berättar om **Framnäs**:

– Jag minns **Framnäs** från min barndom från början av trettioalet. **Framnäs** hade sin



I vinterupplag ligger **Framnäs** vid Wifsta Varv. Foto från Björn Jansson.

mesta sysselsättning vid industrierna Wifstavarv och Fagervik. Jag bodde på Eriksdal, på norra Alnö, nära vattnet och hade utsikt över Klingerfjärden och Wifstavarvsindustrierna. Det gick väl aldrig en vardag utan att jag såg **Framnäs** komma dragande på ett timmersläp från timmerbommen i Böleviken och till södra sidan av Bölesholmen, där sulfatfabriken hade sitt timmerintag.

Framnäs huvudsakliga sysselsättning var att sköta sorteringen av timret som kom från sorteringsverken vid Lövudden i In-

dalsälvens utlopp och Kvissle i Ljungan. Dessutom hade den till uppgift att hjälpa till vid brädgården när det var "brädska" där, med många inneliggande fartyg som skulle ha lastade prämar till sidan och tomma därifrån. **Framnäs** skötte också om transporten av massaprämar från fabriken i Wifstavarv och Fagervik till olika lastageplatser i distriktet. Det fanns rätt många lastageplatser här under trettio- och fyrtioalet.

Lite kurios har jag också om **Framnäs**. Wifstavarv hade flera bogserbåtar. Två av



Framnäs vid prämslipen med de karaktäristiska "norrlandsprämarerna" på land. Foto från Lasse Pettersson.



Isen har tagit hårt på skrovplåtarna trots täta spant. Foto från Lasse Petersson.



Sommaren 1965 var ångmaskin och panna urtagen.



Den 21 mars 1967 tog Bernt Fogelberg denna bild. Loke var inte vacker utan skorstenen.



Loke vid Lerviks varv på Alnö den 30 juni 1987. Foto Per Öhlén.

dem gick bara på timmerbogsering på Norrlandskusten. Det var **Sillre** och **Per Hellzén**, vilken var den störste av dem. **Per Hellzén** gick mest på Kalix och finska Kemi. Om man säger att hon var "stor" så gjordes hon nog större än vad hon var, för när hon kom hem med ett timmerlass så möttes hon av **Framnäs** som först hjälpte till med fastläggningen av timmerlasset och sedan det var klart bogserade hon **Per Hellzén** från Böleviken till ångbåtskajen nedanför herrgården vid Wifstavarv. En sträcka på ca en distansminut. Där provianterade hon och utförde små reparationer. När så "surrgodset" utbytts på de hemkomna timmerramarna kom **Framnäs** och bogserade tillbaka **Per Hellzén** till Böleviken, där hon intog "surrgodset" och gick norrut igen. Att **Per Hellzén** under 1950-talet drog "fyrkantpråmar" till och från ineliggande fartyg i brädgården är en annan historia.

En annan kuriositet, som jag tycker, är att **Framnäs** en vårvinter i början av fyrtioalet bröt upp en isränna från "Brobänken" i inre brädgården runt Bölesholmarna till timmerbommen inne i Böleviken. Det gick inte fort, men isen var tjock. Den hade legat sedan början av december

och 1940-talsvintrarna var ju som många erfarit rätt så kalla. För **Framnäs** tog det arbetet en vecka. Hon hade ju bara 100 ihk, i övrigt var hon en mycket bra arbetsbåt.



Forsberg och Svedin arbetade på **Framnäs**. Foto från Helge Nilssons samling.

Såld och motoriserad

Framnäs såldes 1964 till Timrå Schakt & Muddrings AB, Timrå och döptes om till **Loke**. Förmodligen byttes ångmaskinen ut efter försäljningen och en Scania installerades. Den gamla ångbåtsskorstenen behövdes inte längre utan ett smalt avgasrör installerades där skorstenen stått. Ett mycket ovanligt utseende blev resultatet med detta lilla smala avgasrör. Flera år senare fick **Loke** en mindre skorsten vilket hon hade ända in på mitten av 1990-talet. Därefter fick hon åter en ångbåtsskorsten, vilket gav **Loke** en stilrenare exteriör fast hon är ett motorfartyg.

Flera nya ägare

År 1967 köpt av URED-Maskiner AB i Sundsvall, som 1970 sålde **Loke** till Stensviks MV i Ankarsvik. År 1976 köptes **Loke** av Bengt Andersson i Sundsvall. Han använde båten till att bogsera muddpråmar och på vintrarna att hålla snötippet i Sundsvalls hamn öppen. Enligt Bengts egna ord: "Jag körde runt med **Loke** ungefär som en stor köksassistent arbetar."

Under perioden januari-mars 1980 inregistrerades **Loke** i skeppsregistret och tilldelades signalen SJHP och KM nr 12660



Loke som hon ser ut idag. Foto Arne Timmerling.



Så här mysigt kan det se ut inombords på en gammal Lundbybåt. Foto Arne Timmerling.

Slutbogserat var det på hösten 1982 då **Loke** såldes till partrederiet Anders Nordlander i Uppsala, och blev nöjesbåt. Nordlander flyttade till Stockholm 1996 och **Loke** fick Stockholm som hemort. Anders Gustafsson i Stockholm köpte **Loke** den 2 november 1999 för 650 000 kr.

På sommaren 2000 uppenbarade sig **Loke** i Göteborg. Anders Gustafsson tog med sig båten då han tillfälligt arbetade i Göteborg och passade även på att ha semester. Under denna korta tid fick **Loke** kajplats

bakom bogseraren **Herkules** hos Göteborgs Maritima Centrum, där hon passade bra in bland övriga museifartyg.

Den 23 maj 2001 överfördes **Loke** på Seacatch AB som ägs av Anders (Gustafsson) & Katarina Blom. Båten används för bogseringsarbeten och även som fritidsbåt. I Stockholm ligger **Loke** vid Strandvägen bland många äldre fartyg bl a Lundbybåten **Fritz**. Motorn, en Scania DSI 11 R80 SF på 205 ihk, som insattes 1964 är fortfarande i bruk.

Fortsättning följer

Källor:

Allan Olofsson
Anders Blom
Per Öhlén
Lasse Pettersson
Bengt Andersson
Bernt Fogelberg
Bengt Westin
Aktiebolagsregistret
Svensk Sjöfarts Tidning
Teknisk Tidskrift

Vi önskar en

GOD JUL

och ett riktigt gott nytt Länsumpsår!

Bertil Janne Krister Lennart

Unna Dig några gamla nummer av Länsumpen!

Vi har fortfarande några gamla årgångar kvar. Pris 150:- kr per årgång.

1994, 1996, 1997, 2000, 2001

För 1994 finns bara ett fåtal nummer av ettan kvar. Vid ev slutförsäljning får Du i stället ett årsnummer.

1995 (nummer 3 och 4) och 1998 (nummer 1 och 2) Pris 75:- per år.

1999 (nummer 1, 3 och 4) Pris 100:-

Sätt in beloppet på Länsumpens postgiro 81 57 68-7 och tala om vilka årgångar Du vill ha.

Kom ihåg att skriva ut avsändare!

Längd: 65,8 m
Bredd: 6,3 m
Djup: 2,7 m
Stand. depl.: 460 ton
Maskineffekt: 8 180 ihk
Utrangerad: 13 juni 1947.

Bestyckning:
3 st 75 mm kanoner
2 st kulsprutor
4 st 45 cm torped tuber
Fart: 30 knop

Jagaren Ragnar

några tankar
med anledning av bilder i
familjealbumet

Av Pauli Ohlsson



Jagaren Ragnar.

Min far, Oscar Samuel Ohlsson, född den 14 mars 1893 tjänstgjorde som värnpliktig på jagaren **Ragnar** mellan den 27 januari och den 1915–1927 januari 1916, allt i enlighet med inskrivningsbok och mönsterrulla. I ett gammalt familjealbum har jag hittat en del fotografier från tjänstgöringen ombord.

Först ett par fakta om fartygets utförande och bestyckning: **Ragnar** byggdes på Kockums varv och sjösattes den 30 maj 1908, varpå hon levererades under 1909. Se f ö faktarutan uppe till vänster.



Kanonexercis. Min far som står längst till höger är laddare. De övriga två är enligt krigsarkivet laddare och riktare.



På baksidan av en av dessa har far skrivit: – När jag var på jagaren **Ragnar** år 1915 kom vi in till Nynäshamn juldagens morgon alldeles överisade efter en svår snöstorm efter patrulltjänst i Östersjön i 28 graders kyla. Tyvärr har det inte gått att få några mer upplysningar om denna resa genom loggboksutdrag från den aktuella patrulleringen. Loggboks-anteckningarna för juldagen 1916 är mycket kortfattade och är som följer: – Kl 08.05 fm. kastat loss, lättat ankar, gått sydvart för patrullering, angjort Arkö signalstation för att mottaga meddelande angående inrapporterade noll minor. Kl 03.55 em. gått till ankars i Barösund för bb ankare på 39 m djup, stuckit kätting till 70 m i vattnet, tänt ankarlantärnorna.

Anteckningen på vykortet har far säkerligen gjort på senare år, och han har troligen tagit fel på dagen. De utdrag som jag fick från krigsarkivet omfattade enbart juldagarna 1915 och 1916. Nåväl det må ha varit vid ett annat tillfälle, men korten talar sitt tydliga språk. Det kan inte ha varit en lätt patrullering. Den öppna bryggan gav inte mycket skydd. Jag vill minnas att far berättade att man fått hugga loss is för att inte kantra. Kan det klockliknande föremålet uppe på bryggan vara någon form av avståndsmätare?

Beträffande de två värnpliktiga, båda med namnet Oskar Ohlsson, så fortsatte de båda till sjöss. Oskar Ohlsson från Råå tog sig namnet Olmén och kom att bli mångårig befälhavare i bl a Broströms **Kungaland**, medan min far kom att ägna det mesta av sina 52 år till sjöss som befälhavare på Göta kanal. Ibland träffades de, när någon av hans kanalbåtar lossade styckegods till **Kungaland**.



Den värnpliktiga besättningen 1915–1916 Andre man från höger i övre raden är min far, Oscar Ohlsson. Krigsarkivet har välvilligt ställt upp med kopior på mönsterrullorna, men tyvärr är dessa mycket odetaljerade och anger bara nummer, efternamn och tjänstgöringstid. Men enligt far fanns det ytterligare en Oskar Ohlsson. Han var från Råå. Hans dotter Margit Walderyd, har identifierat honom som fjärde man från höger i övre raden.



Enligt arkivarien på krigsarkivet är mannen sittande längst till höger troligen någon form av underbefäl, randen på ärmen vittnar om detta. Övriga kan vara 2 klassens sjömänvärnpliktiga eller stamanställda är svårt att säga. Mannen vid maskintelegrafan är väl troligen fartygschefen.

Till flydda tider återgår . . .



Cumulus, ett bortflygande moln under grekisk flagg, anlände Rotterdam den 4 september 1977, i charter för SWAL. Byggs 1950 vid Götaverken tillsammans med systemen *Cirrus* och var på 10 200 ton dw. Ombyggdes 1965 i Emden, all rigg utom de fyra bompålarna midskepps, ersattes av sex kranar. Sålades 1976 till Elenos Cia. Noav. S.A., Piraeus och blev *Elenos*. Togs 1977 i charter av Transatlantic på Västafrika och fick tillbaka namnet *Cumulus*, som hon behöll sin återstående tid. Sålades 1981 till indiska upphuggare och anlände Bombay den 13 oktober för skrotning.

Text & Foto Bertil Palm



Ett möte i Panamakanalen i december 1964, kylbåten *Lake Eyre* på väg från Pacific till Canada. Byggs 1961 vid Eriksbergs Mek. Verkstad till Broström och var på 8 250 ton dw. Svenska flaggan halades 1975, då hon såldes till Soutas (Hellas) Maritime Corp., Piraeus och fick namnet *Samos Sun*. Låg den 4 juli 1983 i Port of Spain, då brand utbröt midskepps. Man bogserade ut henne från kaj, för att sätta henne på land, men hon kantrade över och lade sig på sidan. Ligger troligen kvar likadant idag, som ett utbränt vrak.



Upplagd i Trelleborg som reservfärja 1966 är *Drottning Victoria* fotograferad en vacker aprildag. Byggs 1909 i Newcastle för Statens Järnvägar, som passagerar- och järnvägsfärja, tog 16-18 järnvägsvagnar och 975 passagerare. Var i tjänst för marinen under båda krigen och ombyggdes 1953 för att gå på linjen Trelleborg-Travemünde under sommaren. Gjorde även inhopp på linjen Malmö-Köpenhamn och var SJ trogen fram till 1968, då hon såldes till skrot i Ystad och anlände dit den 19 oktober.

. . . min tanke än så gärna



Aniara lossar bilar i Trelleborg en vinterdag 1966. Hon var först i en serie från AB Lödöse Varf med bogport och levererades den 13 december 1963 till Wallenius, följdes av tre systrar från samma varv. 1 oktober 1971 fick hon Bermudaflagg som *Apollo New Brunswick*, namnet förändrades 1972 till *Ro Ro New Brunswick* av ägarna Halidon Ltd. Hamnade 1975 i Nicaragua, då hon köptes av Marina Mericante Nicaraguense S.A., Corinto och fick namnet *Ciudad de Leon*. Överfördes i mars 1979 till Leon Shipping Ltd., Georgetown, C. I, i samband med revolutionen i Nicaragua, samma namn. Kvar i Cayman Island blev hon 1980 *Aniara*, ägd av Aniara Ltd., Tortola. Welcome Maritime Corp., Georgetown köpte henne 1984 och då blev namnet *Choroni*. Kapsejsade den 18 juli 1984 i San Juan, P.R., men bärgades den 17 januari 1985. Övertogs av San Juan Slipyard i San Juan och lades vid deras kaj. Skall lastas med skrot och bogseras till ett skrotvarv.

Aeinaftis, en grekisk stycke godsare på 12 650 ton dw, på väg in till Rotterdam den 27 maj 1978. Hon byggdes 1958 i Wallsend som *Stavern* till H. Staubo i Oslo. År 1966, fortfarande hemmahörande i Oslo, blev hon *Gudvin* köpt av H. Gjerpen. Grekiska flaggan hissades 1972 då hon såldes till Astroprospero Cia. Nav., Piraeus och blev *Aeinaftis*. Samma ägare döpte 1978 om henne till *Agios Rafael* och så fick hon heta fram till 1979 då hon såldes till Taiwan för upphuggning.



Den vackra *Texaco Norge* anländer Rotterdam den 8 maj 1975. Hon var byggd i Fredrikstad och lastade 20 200 ton. Var norskflaggad fram till 1987, då Oslo byttes till Nassau som hemort. Anlände den 6 juni 1988 till Kaohsiung och här stannade den norskbyggda Götaverkenmotorn för gott. Hon var såld till skrotning.





Petro Fife i Torshamnen den 9 april 2002.

Tankfartyg ombyggda till bojlastare

Text och foto av Lennart Rydberg

Bojlastaren, tankfartyg avsedda för offshore lastning, som gjorde debut på 1970-talet har blivit en mycket populär tankfartygstyp beroende på den ökade oljeutvinningen till havs som i t ex i Nordsjön, utanför Kanadas ostkust, utanför Brasilien, utanför Västafrika och i Sydostasien. Idag finns ett sextiototal bojlastare i världen. Den första stora bojlastare som byggdes för Nordsjöbruk var **Polytrader** som levererades från Uddevalla-varvet 1978. Hon var specialbyggd för lastning vid Statoils oljefält Statfjord. För att kunna lasta även under svåra väderförhållanden var hon försedd med urtag i bogen för lastoljeledning. Hon hade manöverhus på backen varifrån fartyget kunde manövreras mot lastbojen och kopplas till ledning med hjälp av vinschutrustning. För att öka manövreringsförmågan var hon försedd med två bogpropellrar om 1 500 hk vardera.

De flesta bojlastare som finns idag har byggts med bojlastning som avsikt men

uppenbarligen har behovet varit större än vad de nybyggda fartygen kunnat tillgodose eftersom ett antal konventionella tankfartyg genom åren konverterats till bojlastare. Sådana konverteringar började redan på 1970-talet och fortgår än idag. Den vanligaste storleken för nybyggda bojlastare är 125–130 000 tons dw (hälften av existerande bojlastare ligger i denna storleksklass) medan de ombyggda fartygen varierar i storlek från 20 000 ton dw till 154 000 ton dw. Nedan följer en redogörelse för tankfartyg som byggts för vanlig trafik men som senare konverterats för användning vid bojlastning. Sammanställningen är gjord så långt undertecknad känner till vilket inte utesluter att det finns ytterligare konverteringar. Nedan en sammanställning över olika bolags tankers ombyggda till bojlastare.

Shell

År 1971 inledde Eriksbergs Mekaniska Verkstad byggandet av en serie enkel-

skroviga suezmaxtankers i sin stora byggdocka. Serien kom att omfatta sammanlagt 20 fartyg och avslutades med leveransen av **Houston Getty 5** april 1978. Hon hade färdigställt redan 1975 men blev liggande vid varvet innan försäljning till Getty Oil (20:e och sista fartyget var egentligen **Erika** levererad 1 december 1977). Första fartyget levererades till Ångfartygs AB Tirfing med namnet **Kronoland**. Hon hade en dödvikt på 131 450 ton och ett bruttotonnage på 69 173 ton. Längden ö a var 280,1 m, bredden 41,15 m, djup 21,95 m och djupgående 16,58 m. Broströms sålde Kronoland till Sevenses Tanker Transport Inc., Monrovia, i samband med den dåliga markanden för tankfartyg och hon fick då namnet **Oceanic Renown**. Året efter såldes hon till Shell U.K. Ltd och fick namnet **Northia**. Hon konverterades till bojlastare 1981. Som sådan fick hon en dödvikt på 133 559 ton i och med att djupgåendet ökade till 16,71 m. Under 2001 såldes den 30-åriga tankern till norska Brøvig Offshore för ombyggnad



Cardissa på ingående till Europort den 6 juni 1999.

på Malta till FPSO avsedd för tunisiska Isis-fältet. Hon anlände Valetta 30:e januari 2001. Kostnaderna för ombyggnaden blev mycket stora och försatte Brövig i en finansiell kris. Som FPSO skall hon fungera under namnet **Ikdam**.

Även Uddevallavarvet byggde under 1970-talet en serie enkelskroviga suezmax-tankers som kom att omfatta tolv enheter. Först ut var **Fagerfjell** på 128 250 ton dw levererad till Olsen & Ugelstad 1974. Sista enheten blev **Gerina**, levererad 28 februari 1980 till A/S Gerrards Rederi i Kristiansand. Hon hade en dödvikt på 127 700 ton och ett bruttotonnage på 63 101 ton. Hennes längd ö a var 263,7 m, bredd 40,79 m, djup

22,2 m och djupgående 16,77 m. Vid leveransen var hon försedd med två KaMeWa styrpropellrar i förskeppet och en i akterskeppet. Hon var alltså förberedd för bojlastningsverksamhet. Nummer 10 och 11 i serien byggdes från början som bojlastare för Einar Rasmussen i Kristiansand, nämligen **Polytrader** 1978 och **Polytraveller** 1979. Gerina byggdes om till bojlastare vid Götaverken Cityvarvet 1985 och gick därefter in på en charter till Statoil. Två år senare köptes hon av Shell U.K. Ltd och fick namnet **Norrisia**. Som bojlastare har hon en dödvikt å 109 999 ton och ett djupgående på 15,10 m. Hon är fortfarande i fart.

Shell har ytterligare en bojlastare. År 1982/83 byggdes för Shell Tankers B.V., Holland, två enkelskroviga 20 000 tons kemikalietankers vid Verolme Scheepswerf B.V., Heusden, Holland som döptes till **Caurica** och **Cardissa**. **Cardissa** levererades 8:e mars 1983. Hennes dödvikt är 19 999 ton och brutto 15 076 ton. Hennes längd ö a är 169,75 m, bredd 22,74 m, djup 13,92 m och djupgående 10,35 m. **Cardissa** byggdes om till bojlastare 1993 och hon är därmed den minsta bojlastare som jag känner till. Hon går fortfarande i fart och har besökt Göteborg vid några tillfällen.

Esso

Arendalsvarvet byggde under 1970-talet en lång serie enkelskroviga suezmax-tankers. Först kom 11 st 141 000 tonnare som följdes av 21 st 155 000 tonnare. Första enheten i den större serien var **Perseus** levererad 28 oktober 1975 till grekiska Rethymnis & Kulukundis och sista enheten **Don Humberto** som sjösatts i mars 1978 och som, efter att ha legat upplagd först i Göteborg och sedan i Horten, levererades till mexikanska Protexa i juli 1980. Ett av de sista fartygen i serien byggdes ursprungligen 1977 vid Arendalsvarvet för grekiska Lemos & Pateras som **Thalassini Niki**. Eftersom rederiet i samband med den ursla tankmarkanden ej kunde lösa ut fartyget övertogs hon av Zenit och såldes så småningom till Anders Wilhelmsen i Oslo och levererades 28:e november 1979 till detta rederi med namnet **Wilmora**. Längden ö a var 284,8 m, bredd 44,20 m, djup



Norrisia i Torshamnen den 26 april 2002.

22,43 m och djupgående 17,04 m. Hennes bruttotonnage var 75 536 ton. Hon konverterades till bojlastare 1981 och försågs med tvärställda propellrar i för och akter. År 1988 köptes hon av Esso och fick då namnet **Esso Fife**. Som bojlastare har hon ett djupgående på 14,52 m och en dödvikt på 125 457 ton. 1994 fick hon namnet **Petro Fife** och ägs av Esso Exploration & Production U.K. Ltd och går för Standard Marine Services Ltd. U.K. Hon är fortfarande i trafik.

Matco

Matco Tankships Ltd är ett engelskbaserad företag som har flera delägare bl.a Mobil Producing North Sea Ltd, Amerada Exploration Ltd, British Gas Corp. och Texas Eastern (UK) Ltd.

Matcos första bojlastare byggdes ursprungligen vid Bremer Vulkan som **Mobil Valiant** och hon var nr tre i en serie av tre 50 230-tons systrar (**Mobil Vanguard-63**, **Mobil Vigilant-64**, **Mobil Valiant-64**). Denna serie fartyg var systrar med den kvartett enkelskroviga 50 000-tonnare som byggdes för Mobil vid Eriksberg 1961–1962 (**Mobil Enterprise**, **Endeavour**, **Energy** och **Endurance**). Bruttotonnaget var 27 904 ton. Hon var 214 m lång, 31,8 m bred och hade ett djup på 15,7 m och ett djupgående på 11,37 m. 1968 förstörades hon med en lastsektion byggd vid Mitsubishi, Yokohama och fick en dödvikt på 78 000 ton. Längden blev efter ombyggnaden 266,7 m. Djupet var 18,29 m och djupgåendet 14,11 m. 1975 bytte hon namn till **Matco Avon** och konverterades till bojlastare 1976. Som sådan hade hon en dödvikt på 78 943 ton och ett bruttotonnage på 43 691 ton. Hon såldes till skrot 1993 och gick under namnet **Avon** på grund 21/7 1993 efter att ha fått maskinhaveri på sin sista resa mot Fjärran Östern. Hon drogs flott och fick fullborda sin resa mot skrotdöden.

Matco Tankships andra bojlastare **Matco Thames** byggdes 1975 vid Tsuneishi, Numakuma som vanlig enkelskrovig tanker i aframaxstorlek. Dödvikten var 89 398 och bruttotonnaget 51 472 ton. Längd ö a 246,5 m, bredd 39,65 m, djup 18,45 m och djupgående 13,51 m. I början av 1990-talet konverterades hon till bojlastare. Under 2001 gjorde hon ett par besök i Torshamnen i Göteborg.

Matco kvarvarande bojlastare är **Matco Clyde**, en enkelskrovig 81 944-tons tanker dw byggd vid Sumitomo, Oppama 1982. Hennes bruttotonnage är 50 935 ton. Längd ö a 243,3 m, bredd 42,0 m, djup 18,72 m och djupgående 12,25 m. Hon konverterades till bojlastare något år efter leveransen och försågs med en tvärställd bogpropeller. Denna 20-åriga tanker besökte nyligen för första gången Torshamnen i Göteborg.



Matco Clyde lämnar Europort den 5 oktober 1999.



Matco Thames vid Torshamnen den 11 juni 2001.



Betty Knutsen under ingående till Torshamnen den 27 maj 2002.



Gerrita i Torshamnen den 3 oktober 1999.

Privata rederier

Knutsen O.A.S.

Av de privatägda rederierna tillhör Knutsen i Haugesund de tongivande när det gäller bojlastare. I början av 1990-talet byggde man en serie 124 000-tons bojlastare vid Astilleros Espanoles S.A., Factoria de Sestao, Bilbao (**Marie Knutsen** (numera Mowinckels **Borga**), **Tordis Knutsen**, **Vigdis Knutsen**). Dessförinnan hade man dock byggt två 113 000-tons dubbelbottnade tankers vid samma varv, nämligen **Tove Knutsen** 1989 och **Dicto Knutsen** 1990 (samägd med E.B. Aabys Rederi A/S, Oslo). Bruttotonnaget hos den senare är 60 866 ton. De har en längd ö a på 243,0 m, bredd 42,5 m, djup 21,01 m och djupgående 15,00 m.

Tove Knutsen konverterades till bojlastare 1992. Hon försågs då med en bogpropeller. Hon har en dödvikt på 113 131 ton och ett bruttotonnage på 60 719 ton och är registrerad i norska registret.

Dicto Knutsen övertogs helt av Aabys rederi 1994 och fick då namnet förkortat till **Dicto**. Hon konverterades till bojlastare 1994 och fick liksom systemen en bogpropeller. 1997 köptes hon av Ugland Shipping Co. A/S, Grimstad och döptes om till **Gerrita**. Hennes dödvikt är 113 222 ton och hon är NIS-registrerad.

1992 lät Anders Wilhelmsen och amerikanska OMI bygga en dubbelskrovig Suezmaxtanker vid Mitsubishi, Nagasaki. Hon

fick namnet **Wilomi Tanana** som följde av på samägandet. Hennes dödvikt var 134 003 ton och bruttot 76 965 ton. Längd ö a 265,0 m, bredd 43,2 m, djup 23,80 m och djupgående 16,70 m. 1997 övertog Wilhelmsen hela ägandet och namnet förkortades då till **Tanana**. I slutet av 1998 köptes hon av Knutsens och byggdes om till bojlastare vid årskiftet 1998/99. Hon levererades med namnet **Catherine Knutsen**. Hennes dödvikt är 140 219 ton och hon har två thrusters i fören och två i aktern. Hon är registrerad i norska registret.

1999 byggdes vid Naval, Gijon S.A. i Gijon, Spanien en dubbelskrovig 35 000-

tons kemikalietanker för Knutsen. Hon levererades med namnet **Betty Knutsen**. Dödvikten är 35 807 ton och bruttot 24 185 ton. Längd ö a 183,9 m, bredd 27,4 m, djup 16,90 m och djupgående 11,50 m. Under våren 2001 har hon konverterats för bojlastning. Som ägare står Betty Knutsen Ltd och hon är registrerad i NIS. En syster under byggnad vid samma varv för Knutsen kommer också att bli bojlastare.

Golar Nor Offshore A/S

Ett för svenskar bekant rederi med bojlastare är Golar-Nor Offshore A/S som ursprungligen bildades av Gotaas-Larsen



Catherine Knutsen i Torshamnen den 2 januari 2001.



Petroskald går in i Europort den 7 juli 2002.

men som numera kontrolleras av Inter Ugland Management A/S. Rederiet driver tre konverterade bojlastare varav två med svensk anknytning.

1981/1982 byggde OK vid Uddevalla-varvet två 34 800-tons dubbelbottnade produkttankers, **Oktania** och **Oktella**. Deras längd ö a är 173,7 m, bredd 32,2 m, djup 14,91 m och djupgående 10,22 m. De visade sig vara för stora för OK behov och Oktella såldes 1986 till Golar Nor Offshore A/S och konverterades till bojlastare. Hon är försedd med en thruster i bogen och en i akterskeppet. Hon döptes om till **Petro-skald** och hennes dödvikt numera är 39 750

ton och bruttotonnaget 23 174 ton. Hon är registrerad på Bahamas.

1981 byggdes vid Tsuneishi Zosen en enkelskrovig tanker i 60 000-tonsklassen för A/S Kosmos, Anders Jahres rederier i Sandefjord, som döptes till **Jaguar**. Dödvikten var 58 327 ton och bruttot 38 406 ton. Hennes längd ö a är 228,0 m, bredd 32,2 m, djup 19,03 m och djupgående 13,43 m. 1991 såldes hon till Skaugens rederier (Petro Trans Inc.) Sandefjord och döptes om till **Skaustream**. 1993 såldes hon till Golar Nor Offshore A/S, Trondheim och konverterades 1997 till bojlastare och fick som sådan namnet **Petro troll**. Dödvikten anges nu-

mera till 67 436 ton. Hon är försedd med bogpropeller. Hon hör hemma i NIS-registret.

1987 byggdes vid Dalianvarvet i Kina två dubbelskroviga 80 000-tons produkttankers för OSCO (Ole Schröder & Co), nämligen **Osco Beduin** och **Osco Bellona**. Deras dödvikt är 80 745 ton och bruttotonnaget är 45 104 ton. Längd ö a 230,2 m, bredd 32,2 m, djup 19,51 m och djupgående 15,75 m. Osco Beduin köptes 1989 av Bäckhammars Bruk i Sverige och döptes om till **Primo** i trafik för United Tankers. 1995 såldes hon till Golar Nor Offshore A/S och konverterades 1996 till bojlastare. Hon är



Stena Akarita fotograferad den 18 mars 2000 och Stena Natalita den 7 juli 2002, båda i Torshamnen.



Knock Whillan i Torshamnen den 21 december 2001.

försedd med två bogpropellrar och en thruster i akterskeppet. Hon går numera under namnet **Petrotrym** och är NIS-registrerad.

Ugland/Ugland Nordic

Ugland tillhör ett av de stora rederierna när det gäller bojlastare. Under slutet av 1980-talet byggdes tre 125 000-tonns systrar varav två i Kina vid Dalianvarvet (**Juanita** och **Evita**) och en vid Daewoo, Sydkorea (**Sa-**

rita). Under senare år har också tre 125 000-tonns systrar byggts framför allt för trafiken på amerikansk ostkusten (**Kometik**, **Mattea** och **Vineland**).

Rasmussen köpte för något år sedan in sig i det börsnoterade Ugland Nordic Shipping men idag kontrolleras företaget och dess 14 skytteltankers av kanadensiska TeeKay Shipping.

1981 byggdes vid Tsuneishi Zosen KK, Numakuma, en enkelskrovig 68 139-tonns

tanker för Houston Accord Tankers, Liberia, som fick namnet **Houston Accord**. Bruttotonnaget är 42 575 ton. Längd ö a 243,8 m, bredd 32,2 m, djup 19,51 m och djupgående 12,53 m. 1989 såldes hon till Norwegian Shipmanagement A/S, Sandefjord och fick namnet **Nordic Challenger**. Hon byggdes 1992 om till bojlastare. Hon är försedd med bogpropeller. 1996 döptes hon om till **Nordic Laurita** hos Ugland Nordic Shipping AS och hon är registrerad i NIS.

Åren 1991–1992 lät Ugland bygga tre 109 000-tonns dubbelskroviga aframax-tankers vid Tsuneishi Zosen som fick namnen **Akarita**, **Savonita** och **Torinita**. Bruttotonnaget är 58 959 ton. Längd ö a 243,8 m, bredd 42,0 m, djup 21,50 m och djupgående 15,00 m. Savonita byggdes 1991 och konverterades 1994 till bojlastare i samband med ett samarbete med Stena (Stena-Ugland) och hon döptes då om till **Stena Savonita**. 1997 gick hon ur chartern och fick då namnet **Nordic Savonita**. Hennes dödvikt är 108 153 ton och hon hör hemma i NIS-registret.

System **Akarita**, byggd konverterades till bojlastare 1996 och gick in i charter för Stena-Ugland under namnet **Stena Akarita**, ett namn som hon bar till 2002 då hon döptes om till **Nordic Akarita**. Hennes dödvikt är 107 223 ton. Hon för Bahamas-flagg.

Den sista enheten i trion, **Torinita**, byggd



Knock Sallie i Philadelphia den 16 november 2000.

1992 döptes 1996 om till **Nordic Torinita** i samband med övertagande av Ugland-Nordic och konverterades till bojlastare 1999. Hennes dödvikt är 108 683 ton. Hon är registrerad på Cayman Islands.

1997 levererades en dubbelskrovig aframaxtanker med namnet **Svenner** från Koyo Mihara till Seabulk A/S, Oslo. Dödvikten är 106 506 och bruttotonnaget 58 269 ton. Längd ö a 249,9 m, bredd 42,0 m, djup 21,30 m och djupgående 14,80 m. Hon köptes samma år av Ugland Nordic och konverterades 1998 till bojlastare. Hon är försedd med två bogpropellrar och en thruster i aktern. Hon går nu under namnet **Nordic Svenita** och är registrerad på Bahamas.

År 1992 byggdes vid Dalianvarvet i Kina en dubbelskrovig aframaxtanker för Anders Wilhelmsen, Oslo/OMI och hon levererades med namnet **Wilomi Yukon**. Dödvikten var 98 008 ton, bruttotonnaget 56 020 ton. Längd ö a 270,0 m, bredd 41,2 m, djup 21,00 m och djupgående 14,40 m. 1997 övertogs hon helt av Anders Wilhelmsen och namnet ändrades till **Wilma Yukon**. 1998 konverterades hon till bojlastare och såldes 2001 till Ugland Nordic. Hon går idag under namnet **Nordic Yukon** och är registrerad i NIS.

1988 byggdes vid Hyundai, Ulsan en

enkelskrovig 39 977-tons tanker för A/S Dampskibsselskabet Torm. Hon levererades med namnet **Torm Herdis** och registrerades i Liberia. Bruttotonnaget är 22 838 ton. Hennes längd är 185,9 m, bredd 27,4 m djup 17,00 och djupgående 13,28 m. 1996 köptes hon av D/S Norden A/S, Nassau och fick namnet **Nordholt**. I juli 1999 konverterades hon till bojlastare och går nu för P/R Nordshuttle IV DA (Progress Ugland Ltd) utanför Sydamerika under namnet **Campos Transporter**. Hon har två thrusters i fören och en i aktern. Hon hör hemma i NIS-registret.

Under hösten 2002 har rapporterats att norska Vikens två suezmaxtankers **Erviken** och **Storviken** sålts till Ugland Nordic Shipping. De har fått 15-åriga charteravtal med brasilianska Transpetro till 23 000 dollar per dag och skall byggas om till bojlastare med namnen **Nordic Spirit** och **Stena Spirit**. Erviken och Storviken på 152 000 ton dw byggdes 2001 vid Samsung, Koje och har längd ö a på 274,3 m, bredd 48,0 m, djup 23,60 m och djupgående 16,40 m.

Red Band A/S

Fred Olsen gav sig in i bojlastarmarkanden med sitt 134 000 tons nybygge **Knock An** levererad från Harland&Wolff, koncernens

eget varv, 1996. Hon var det sjätte fartyget i en serie suezmaxtankers byggda 1992–1996 som har en dödvikt på 147 000 ton som vanliga tankers.

1999 lät man bygga två dubbelskroviga Suezmaxtankers på 154 390 ton dw vid Hyundai, Ulsan och dessa levererades med namnet **Knock Sallie** och **Knock Whillan**. Bruttotonnaget är 87 827 ton. Längd ö a 276,0 m, bredd 50,0 m, djup 23,30 m och djupgående 16,02 m. Båda fartygen konverterades snabbt efter leveransen vid Keppelvarvet i Singapore till bojlastare och är idag med sin storlek de största fartygen av denna typ. De har tre thrusters i förskeppet och två i aktern. De har sysselsatts för det mesta på amerikanska ostkusten, men båda fartygen har besökt Torshamnen i Göteborg. Båda fartygen är registrerade i Liberia.

Front Line

Front Line, som är världens största privata ägare när det gäller VLCC:s och Suezmax-tankers, köpte norska Farsund (Brøvig och Mosvold) som bl a hade beställning på en dubbelskrovig Suezmaxtanker vid Hyundai. Hon sjösattes 2000 med namnet **Mega Eagle** men levererades med namnet **Front Archer**. Hennes dödvikt är 149 998 ton och bruttotonnaget är 79 770 ton. Hennes längd



Wilana i Marcus Hook den 17 augusti 2002.

öa är 269,2 m, bredd 46,0 m, djup 24,40 m och djupgående 17,52 m. Under sommaren 2001 såldes hon till Fronape Intenational Co., Liberia, och sattes i trafik som skytteltanker i södra atlanten för Petrobras under namnet **Ataulfo Alves**. Namnet kommer från en känd brasiliansk musikprofil. Frontline lär ha gjort en bokföringsmässig vinst på 20 milj USD på affären.

Enligt uppgift skall Transpetro Brasil också våren 2002 ha köpt en liknande tanker från amerikanska Delawarebase-rade OMI (tidigare Ogden Marine) för konvertering till skytteltanker.

Awilco

Anders Wilhelmsen & Co AS i Oslo lät 1997 bygga tre suezmaxtankers vid Dalian-varvet i Kina. Det var **Wilana**, **Wilmina** och **Wilma Yangtze**. De är dubbelskroviga fartyg med dödvikt på 149 700 ton, bruttonnage 79 494 ton och har en längd av 270,5 m, bredd 44,6 m, djup 24,2 m och djupgående 17,52 m. Under hösten 2002 har **Wilana** och **Wilmina** slutits på 10 års bareboatcharter till Petroleo Brazil till 21 000 dollar per dag. Båda fartygen skall konverteras till bojlastare.



Norska **Petrotrym** den 8 juli 1997. Hon var tidigare svensk som **Primo**, Karlshamn.

Namn	Byggt	Varv	Ombyggt	Dw	Brutto	Längd	Bredd	Djup	Djupg.	Maskin	Fart	Tidigare namn
Northia	1971	EMV	1981	133559	69173	280,1	41,2	21,95	16,58	25000 bhp	15,5	Kronoland, Oceanic Renown
Norrisia	1980	UV	1985	109999	63101	263,7	40,8	22,20	15,10	23900 bhp	16	Gerina
Cardissa	1983	Verolme	1993	19999	15076	169,8	22,7	13,92	10,35	9900 bhp	15	
Petro Fife	1977	GV	1981	125457	75536	284,8	44,2	22,43	14,52	27300 bhp	16,3	Thalassini Niki, Wilnora, Esso Fife
Matco Avon	1964	Bremer Vulkan	1976	78943	43691	266,7	31,8	18,29	14,11	18000 shp	16,3	Mobil Valiant
Matco Thames	1975	Tsuneishi	1992?	89398	51472	246,5	39,7	18,45	13,51	23.200 bhp	16	
Matco Clyde	1982	Sumitomo	1983	81944	50935	243,3	42,0	18,72	12,25	17000 bhp	15	
Tove Knutsen	1989	AESA	1992	113131	60719	243,0	42,5	21,01	15,00	14600 bhp	14,2	
Gerrita	1990	AESA	1994	113222	60866	243,0	42,5	21,01	15,00	14600 bhp	14,2	Dicto Knutsen, Dicto
Catherine Knutsen	1992	Mitsubishi	1998	140219	76965	265,0	43,2	23,80	16,70	15650 bhp	14	Wilomi Tanana, Tanana
Betty Knutsen	1999	Gijon	2001	35807	24185	183,9	27,4	16,90	11,50	11640 bhp	14	
Petroskald	1982	UV	1986	39750	23174	173,7	32,2	14,91	10,22	12100 bhp	14	Oktella
Petroroll	1981	Tsuneishi	1997	67436	38406	228,0	32,2	19,03	13,43	14400 bhp	14,5	Jaguar, Skaustream
Petrotrym	1987	Dalian	1996	80745	45104	230,2	32,2	19,51	15,75	12800 bhp	14,5	Osco Beduin, Primo
Nordic Laurita	1981	Tsuneishi	1992	68139	42575	243,8	32,2	19,51	12,53	15800 bhp	15	Houston Accord, Nordic Challenger
Nordic Savonita	1991	Tsuneishi	1994	108153	58959	243,8	42,0	21,50	15,00	13100 bhp	14	Savonita, Stena Savonita
Stena Akarita	1992	Tsuneishi	1996	107223	58959	243,8	42,0	21,50	15,00	13100 bhp	14	Akarita
Nordic Torinita	1992	Tsuneishi	1999	108683	58911	243,8	42,0	21,50	15,00	13100 bhp	14	Torinita
Nordic Svenita	1997	Koyo	1998	106506	58269	249,9	42,0	21,30	14,80			Svenner
Nordic Yukon	1992	Dalian	1998	98008	56020	270,0	41,2	21,00	14,40	13800 bhp	14,5	Wilomi Yukon, Wilma Yukon
Campos Transporter	1988	Hyundai	1999	39977	22838	185,9	27,4	17,00	12,2	10700 bhp	14	Torm Herdis, Nordholt
Nordic Spirit	2001	Samsung	2002/3	152244	82650	274,3	48,0	23,60	16,40	22800 bhp	15,2	Storviken
Stena Spirit	2001	Samsung	2002/3	152222	82650	274,3	48,0	23,60	16,40	22800 bhp	15,2	Erviken
Knock Sallie	1999	Hyundai	1999	154390	87827	276,0	50,0	23,30	16,02	24200 bhp	14,4	
Knock Whillan	1999	Hyunda	1999	154390	87827	276,0	50,0	23,30	16,02	24200 bhp	14,4	
Ataulfo Alves	2000	Hyundai	2000	149998	79770	269,2	46,0	24,40	17,52	18800 bhp	15	Mega Eagle, Front Archer
Wilana	1997	Dalian	2002/3	149706	79494	270,5	44,6	24,20	17,52	22800 bhp	14	
Wilmina	1997	Dalian	2002/3	149775	79484	270,5	44,6	24,20	17,52	22800 bhp	14	



Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson

Klara från Cederslund

Gunnar Ståhl frågar i förra numret om jakten **Klaras** historia. Hon blev den sista jakten som seglade i fraktfart på Gullmarsfjorden. Kort historik: Hon byggdes 1920 på Kalvö i norra Bohuslän och försågs med en 30 hk Seffle-motor. För vem och vart är okänt för mig. Hon fick ingen styrhytt under sin aktiva tid. År 1943 köptes hon av Axel Olsson, som ersättare för en mindre jakt vid namn **Sigrid**. **Klara** blev hemmahörande i Cederslund, där marinens Gullmarsbas nu ligger längst inne fjorden. Hon torde ha lastat 50 ton dw.

Det är i dag oförståeligt att tro, att det gick att försörja en familj med att enbart segla på denna fjord. Det var tegel från Jordfalls Tegelbruk, ved från alla småbryggor, flyttgoods, sand från olika sandtag, kol och koks o.s.v. Och bara undantagsvis väster om Lysekil!

Axel Olsson (f 1896), som hade blivit änkeman 1936, hade hela tiden sin son Herbert (f 1923) med sig. Båda var stor-

växta och verkligen imponerande gestalter. Säkert bort emot 2 meter långa. Och med händer så stora att man kändes sig verkligen liten när man hälsade på dem. Alltid lika vänliga och hjälpsamma mot alla. De var alltid pryddligt klädda och Axel bar alltid slips. Skansen var som ett dockhus, rent och pryddligt, med trasmattor på durken. Särskilt Herbert var mycket huslig av sig och pyntade och stod i.

Klara hade ingen skanskapp, utan däckat var helt slätt över skansen. Därför var det mycket lågt under däcksbjälkarna och långt från ståhöjd. När man hälsade på var det att sitta på bänkarna. Knappt ens då satt man rak. Jag minns en gång när jag var nere hos dem, så skulle Herbert raka sig och göra sig pryddlig. Han hade värmt vatten på kaminen och tog så fram rakgrejerna. Han reste sig och ställde sig på durken med överkroppen upp genom skansluckan. Hängde rakspegeln på en spik i masten och ställde tvättfatet på däckat framför sig. Allt

i lagom höjd och gjorde sig så fin för landgång.

När lastbilarna på 1950-talet kom att ta över trafiken blev det endast ved och kolförsäljningen kvar till **Klara**. Fortfarande var det ändå en hel del laster för den mindre sjöfarten i skärgården. Axel tyckte då att man kanske skulle gå lite längre ut från Lysekil. På den tiden kom mycket salt från Medelhavet till Lysekil och lossades där för vidare transport till olika saltier i skärgården. Friskt vågat, hälften vunnit. Axel var till mäkklaren och sade att han ville ha en saltlast från Lloydaren som låg inne. Full last till Mollösund blev det. Så långt hade **Klara** aldrig varit med Axel som skeppare, två timmars motorgång.

Vi kom vid det tillfället, med vår **Lärkan**, att också att lasta full last av salt till samma ställe. Detta skedde efter **Klara** under samma bom. **Klara** tuffade sakta ut genom fjorden mot Islandsberg. Fram emot kvällen avgick också vi. När vi gick förbi Gullholmen, halvvägs till

Mollösund, låg **Klara** vid ångbåtsbryggan. Vi saktade helt ner och gick långsides **Klara** och frågade om det var något fel och om vi kunde hjälpa till. Axel tackade för omtanken men ropade att de bara lagt till "för att swala moto'rn för det är så lång väg." (Svenska: — motorn behöver kallna lite) Förmiddagen efter kom **Klara**.

Det blev ytterligare en saltlast, nu till Smögen. Den tog fjorton dagar. Så efter den färden blev det slut på "långseglasterna" med full dw, så det fick allt bli Gullmarsfjorden i fortsättningen.

Småningom blev **Klara**, som många andra fina jakter, sommarstuga. I detta fall i Trollhättan.

Mycket förändras, mycket får dagens släkte ej uppleva. Och ändå är det inte så länge sedan det hände. Skönt att få minnas.

Anders Olsson.

Vi tackar också Bernt Åhlund och Terje Fredh vilka även dessa inkommit med svar om **Klara**.

Red

Kompletteringar till registerlistorna

748 **Vera** ex **Sofia**, skonert - ursprungligen brigg, 249/229 registerton, byggd 1890 i Fige-holm av trä, inköpt 1915-11-01 av ett aktiebolag (korresponderande redare: C S Odgaard), Lögstör, Danmark. Förlist 1915-12-22 vid Köge på resa Köge-Halmstad i barlast. Allt enligt Fra sejl til Diesel:

Reg-nr 8 Harald

En god vän och jag kom här- omsistens att prata om skonert- skeppet **Harald**, reg.nr 8, och båda var vi skeptiska till upp- giften om att fartyget skulle ha beställts av handelshuset Grön- wall & Co, Göteborg, så jag beslutade att undersöka saken och fick kontakt med Eileen Reid Marciel, som skrivit boken

"The Charley-Man A history of wooden shipbuilding at Quebec 1763-1893". 1995.

Jag fick följande om **Harald**:

Byggd 1855 i Pointe-aux- Trembles (nu kallat Neuville) av J. Desnoyers eller hans son, Edouard Desnoyers för H Du- bord, Quebec som **Piednez** och riggad som 3-mastad fullriggare med klass i Lloyd's Register. Registrerad den 29 juni 1855 med Official No. 32931.

(Inom parentes kan jag näm- na, att för den, som vill söka information om brittiska och Commonwealth-registrerade fartyg, så har Maritime History Archive, Memorial University of Newfoundland, St John's, NF A1C 5S7, Canada, väldigt mycket material. Servicen är dock inte gratis - man debiterar

fn CAD 35 per timma. Web- sidan finner man på www.mun.ca/mha)

Bruttotonnaget var 531 ton och dimensionerna: 156 - 29 - 17,7 fot. Galjonsbilden före- ställde en kvinna. Det fanns inte antecknat, vilket år hon såldes till Sverige. Namnet är troligen en felskrivning vid registrering- en av "pied-de-nez", som bety- der att räcka "lång näsa" åt någon.

Torsten Hagnéus



Ett par noteringar till det se- naste registeravsnittet:

RN 705. Hennes första namn var **BANCA NAVALE F**. Jämför första namnet på hennes syster RN 784!

RN 736 hade ex-namnet **FAL- KEN**, under vilket hon tillhörde Ångf-Bol Wetttern i Motala från slutet av 1880-talet till 1890, då hon såldes till Strömsholm och döptes om till **CARL XI**.

Olle Renck

Kurs i båtologi?

Finns det tankar/planer på någon kurs eller introduk- tion i båtologi?

Jag har just gått i pension och önskar, tillsammans med en broder, forska lite i släk- tens fartygshistoria. Jag tror mig få tid till det nu men lite starthjälp skulle sitta gott.

Det kan ju finnas fler som funderar.

Jan Ericsson

Svar om Billy

Härom dagen fick jag Läns-
pumpen 2002:3. Krister Bång
har en bild av den lilla motor-
båten **Billy** och undrar varifrån
båten kommer. Vad jag vet om
Billy skrev jag i Svensk Sjöfarts
Tidning 1979:1-2 sid 27. Det är
uppgifter jag fått av Pelle An-
dersson på Stormking.

Hon byggdes alltså 1918 en-
ligt Pelle Andersson – och 1919
enligt Svenska Lloyds jubile-
umsbok från 1920 – för Svens-
ka Lloyd vid dess egen verkstad
i Göteborg. Hon hette **Tip**, och
var motorbåt redan då. **Tip**
såldes, enligt Pelle Andersson,
av Svenska Lloyd omkring 1930
till hans far Eric Andersson, som
drev rörelse under firma Mo-
torbogserbåtarna Billy. Den fick
då namnet **Billy**. På 1940-talet
övertog Pelle Andersson fa-
derns båt. Den såldes 1960 till
Bogserings AB Stormking, men
jag vet inte om det var då Pelle
själv började på Stormking. Det
blev ingen namnändring hos
Stormking, som snart sålde
Billy till någon privatperson.
Sedan har den funnits kvar i
Göteborgs hamn. Pelle Anders-
son är ju död sedan flera år. Han
satt på det lilla kontoret på
Stormkings kaj på Ringön, där
han ledde båtarna. I fjol sommar
såg jag **Billy** vid Gullbergs-
kajen.

Roland Wahlfrid

Billy såldes till Bengt Antons-
son som använde den privat
och vid Göteborgs brandkårs
dykares övningsplats på Väder-
öarna. Bengt var själv dykare på
brandkåren.

Billy köptes senare av dyk-
klubben hos brandkåren, som
senare sålde **Billy** till en privat-
person i Göteborg

Bertil Söderberg

Anna Elise

Då jag håller på med ett
modellbygge söker jag foton
och eventuellt ritningar på
skonaren **Anna Elise**.

Hon hade registrerings-
numret 1271 och byggdes i
Ekenäs år 1880.

Erik Fhager



En stor del av Röda Bolagets flotta samlad vid piren på Eriksberg. En syn som nu är ett minne blott. Foto
Berndt Säfström.

Röda Bolaget flyttat

Ännu en marin verksamhet för-
svunnit från Göteborgs inner-
hamn genom Röda Bolagets
flytt till Nya Varvet. Till någ-
ras glädje men också mångas besvi-

kelse enligt insändare i dags-
pressen och hamnflanörer som
besökt bogserpiren. Bifogar ett
foto som togs i september i år
då ovanligt många av Röd-
as båtar samtidigt låg inne. På

uppströmssidan **Per**, **Bonden**,
Freja och **Färdig** och på ned-
strömssidan av piren **Lars**,
Dynan, **Björn** och **Ingemar**. Ur
bild var också **Victor** och **Stor-**
vik längst in vid pirfästet.

Bernt Säfström

Trankokeriet Meloile igen



Vid mitt besök hos Tore Granath i höstas såg jag denna bild av Meloile,
vilken figurerat i Läns-pumpen för inte så länge sedan. Foto Tore
Granath den 2 maj 1959.

Bertil Söderberg

Nannys maskiner

I artikeln om 1900-talets histo-
riskiska skepp och fartygstyper i
senaste numret av Läns-pumpen
vill jag göra en liten rättelse
angående turbintankern **Nan-**
ny.

Maskineriet bestod av två
separata ångturbiner av Gen-
eral Electrics fabrikat, vardera
utvecklande 26 300 ahk, till-
sammans alltså 52 600 ahk.

Nanny var konstruerad med
två skegar och med ett turbin-
maskineri i varje skeg. Således
två propellrar och två roder.
Farten vid 24 m djupgående och
52 000 ahk var 15,9 knop.

Sven-Ivar Johansson

Mera om Thorskogs varv

I artikeln i nummer 2 fanns en
mängd intressanta uppgifter
om en verkstad som länge till-
dragit sig mitt intresse.

Däremot innehöll nybygg-
nadslistan, sidan 22, en milt ut-
tryckt, högst allvarlig felaktig-
het. Man hävdar att ångaren
Gösta skulle ha byggts vid detta
varv år 1900.

När man så läser Ingalill Ry-
dén's bok *Thorskog förr i tiden* så
finner man på sidan 80 att ånga-
ren **Gösta Berlings** var byggd
på Thorskog år 1900. Båda
källorna anger 200 hk samt ett

bruttoregister om 106 ton samt
att fartyget redades av Ångbåts
AB Fryksdalen, Vitsand.

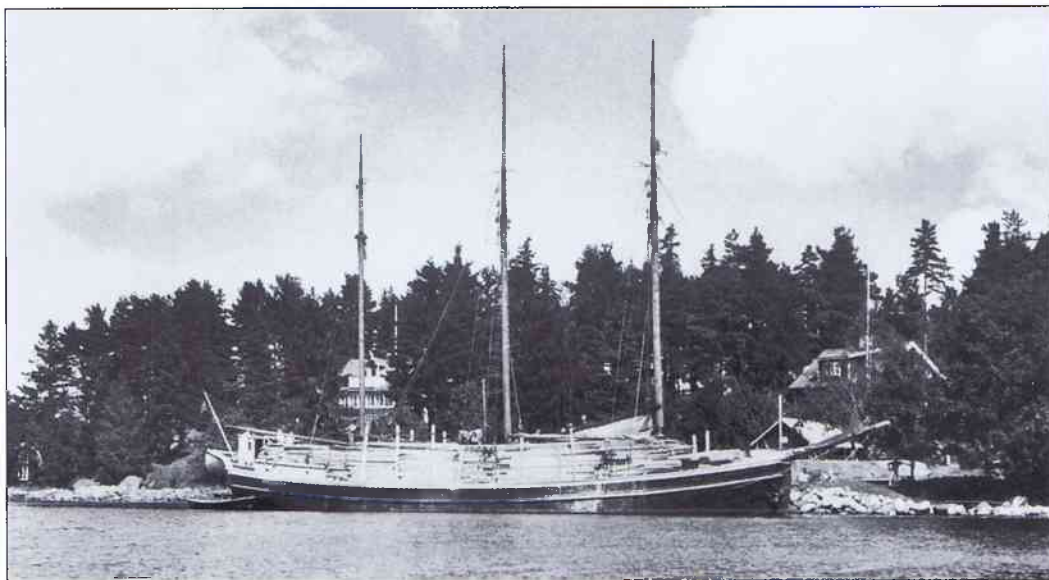
"Alla" ångbåtsforskare vet att
så inte är fallet. **Gösta Berling**
var byggd i Karlstad av Karl-
stads Mekaniska Werkstad.
Uppforslad i delar och hopsatt
vid Frykens strand vid Torsby.
Årtalet, 1900, är däremot kor-
rekt. Maskinstyrkan om 200 ihk
garanterade henne sina 11 knop.

På sidan 16 nämns 1882 **Ferm**
tillhörande Axel Broström, Kris-
tinehamn. Denna ångare blev
utrustad med en 120 ihk kon-

denserande expansionsmaskin
av den Wolfiska typen, en mas-
kin för högt tryck och med stor
expansion. Som texten lyder på
reklamfotografier på Kristine-
hamns Mek. Verkstads maski-
ner och pannor i sk ljusttryck.

Fram till 1884 lät Axel Bro-
ström installera maskiner från
Kristinehamns Mek Verkstad i
inte mindre än åtta fartyg.
Verkstads disponent var Ha-
rald Asplund, Axels mångårige
vän, mentor och finansör.

Bertil Rydholm



Horisonten Runt-red. är övertygad om att detta är **Westkust** av Donsö, 7823, men frågan om vad hon gör på Löparö kvarstår!



En okänd norrlandsbogserare måntro?

KA 455 Erly

Vem kan berätta om denna KA 455 Erly som hörde hemma i Sandhamn i Blekinge. Hon registrerades hos Tullverket i juli 1959 och avfördes som förlist den 28 augusti 1961. Vid inköpet hade hon en 100 hk Seffle vilken dock omedelbart byttes mot en Albin på 160 hk. En uppgift säger att hon byggts 1916 och att hon inlöptes till Sandhamn från Träslövsläge. Längden var 14,28 m och bredden 5,88 m.



Sven Sjöstrand Erly av Sandhamn. Foto Sven Sjöstrand.



En totalt ombyggd Kennedy. Vem berättar hennes historia?

Okänd bogserbåt

Vem kan hjälpa mig att identifiera denna gamla bogserbåt som jag hittat bland gamla familjefoton? På baksidan står "Denna båt är byggd till Elektriska Svetsningsbolaget". Tanken går till att det kan vara en norrlandsbogserare.

Evert Öst

Okänd Kennedy

Vid en resa i Finland blev jag intresserad av denna båt. Ägaren, Strandhotellet i Ekenäs, kunde berätta att båten kommit till Finland på 1960-talet. Den var byggd omkring 1932 nära Göteborg. Namnet var med från Sverige. Hon köptes i sjunkande tillstånd. Överbyggnaden är helt ny. Längden är ca 18 m, djupet 2,7 m. Jag hoppas någon kan berätta om båtens historia. Ägare, motortyper, öden samt vilket år den såldes till Finland.

Stig Arwesson

Vilken skuta?

Köpte detta vykortet nyligen i en antikaffär och undrar nu om någon kan säga vilken skuta som ligger vid ångbåtsbryggan på Löparö. Namnbrädan är relativt lång och på däckslasten framför styrhytten tycks två flickor sitta. Kan skutan ha hört hemma på ön? Har man stannat till på resan när man hade vägen förbi?

Vykortet är poststämplat i Vettershaga den 13 juli 1953. Fotograf var den kände vykortsfotografen Elliord Mattsson i Spillersboda. Kortet har beteckningen No. 6 a Ser. 17.

Bertil Söderberg

Jul till sjöss

Text av Roland Flemk

De gå till havs med sitt fartyg när

Vi fira i julekväll

Tankarna gå till oss hemma här

Vi träffas i hemmets tjäll

När vi tända vår gran till glädje och sång

Att umgås i vänners lag

De vakta sitt fartyg där ute under gång

Fjärran på en avlägsen trade

I angjord hamn man från sjömanskyrkan varit ombord

Från hemmaland klappar sänts från oss här upp i nord

God jul önskas med hälsning till sjömännen våra

Landsmän ombord på trader omkring vår jord

Vi glömma känna tacksamhet många här

Att sjöman offra sig så

För att vi ska få njuta vi ofta begär

Att många varor konsumera få

De göra sin plikt mot vårt fosterland

Ombord i arbete gå

När vi fira jul under glim och glam

Sänd våra hälsningar då

I angjord hamn man från sjömanskyrkan varit ombord

Från hemmaland klappar sänts från oss här upp i nord

God jul önskas med hälsning till sjömännen våra

Landsmän ombord på trader omkring vår jord



Modellbyggaren

Bilder av modellbyggen förekommer alltför sällan i Läns-pumpen. Är det ingen av läsarna som bygger, eller tror alla byggare att deras alster är för dåliga eller ointressanta? Vad mina är får andra avgöra. Här kommer en beskrivning:

Bogserbåten heter **Gullamix** och är byggd i skala 1:25 av treetexskivor klädda utvändigt med glasfiberarmerad plast.

Däck och överbyggnad av plywood och trä. 99 % är hemtillverkat. Ingen maskin är installerad. Ritningen är köpt i England.

Skutan är en galeas, **Gossen** av Hjällö, byggd cirka 1865 på Vätterns östsida. Spantbyggt skrov bordlagt av lind från Hajstorps övre i Göta Kanal som jag sågat lister av 2x6 mm. Däck av furu, master och bommar mm av björk. Vidare har jag



använt bok, ek och en till däckshus och detaljer. Även detta bygge är till 99 % hemtillverkat. Skala 1:40.

Under byggnad är en **Colin Archer**-inspirerad båt till nöjesbåt konverterad fiskebåt. Cirka 1900. Eftersom denna snart är färdig skall jag låta vintermörkret uppfyllas av flitens ljus när jag skall bygga **Caroline** från Pataholm byggd i Svendborg på 1880-talet som tull-

skonare. Eftersom det är ett litet fartyg. Skrovlängden är ca 15 m. Jag skall bygga i skala 1:25 och försöka att göra allt själv, även ankarkätting och andra metall-detaler.

Ritningarna till **Caroline** och **Gossen** har jag köpt från Yngve Malmqvist i Lyckeby. Rekommenderas!

Alf Strömbäck



Ångbåt på glasplåt

En välfylld passagerarångare under god gång avbildad på en liten sliten glasplåt. Är det någon som känner igen fartyget undrar

Alf Strömbäck

OBS!

**Stoppdag
till
nästa
Horisonten
Runt
är den
1 februari
2003**

Okända fartyg



Finns det någon som kan hjälpa Tore Olsson med identifieringen av två okända fartyg från vykort? Det vänstra är en lotsbåt på utgående i issörjan i Öresund 1922 och det visar fiskebåten SM 150 i Fyruddens hamn. Detta kort är poststämplat i Gryt den 19 juli 1955.

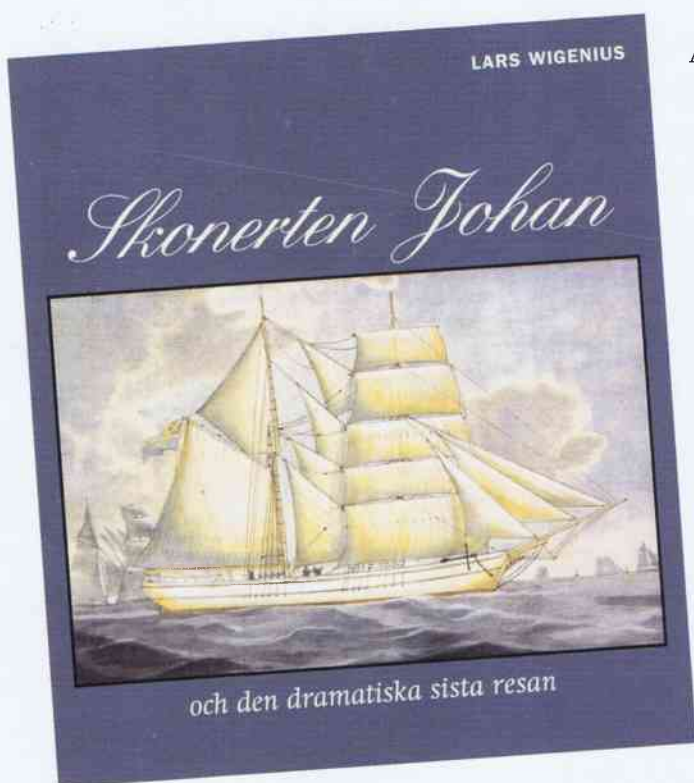
Äntligen drog sig vinden mot nord.

Äntligen gick det att styra sydliga kurser.

Det var förmiddag torsdagen den 31 oktober 1912 och besättningen på skonerten Johan skulle snart sikta Dovers vita klippor.

Om bara sikten blev lite bättre och om allt gick väl förstås ...

Följ med på Johans dramatiska sista resa!



215x245 mm, ca 120 sidor

ÅRET VAR 1912. Efter en ovanligt stormig resa från Sundsvall närmade sig skonerten Johan av Bergkvara Engelska kanalen på sin resa till Shoreham, ett stycke väster om Dover. Man skrev fredagen den 1 november och halv fyra på eftermiddagen hade det engelska fryskeppet Galloper siktats och medgett en bra bestämning av positionen.

Det hade varit ordentlig medvind ända från förmiddagen dagen innan då vinden äntligen började komma från en nordlig riktning. Det hade snart blivit vind i överkant och vid 16-tiden på torsdagen rådde full storm. Fram på fredagsmorgonen började vinden avta och när fryskeppet Galloper siktades seglade Johan för en jämn bris från nord-nordväst.

Detta och mycket mera kan utläsas av Johans två sista skeppsdagböcker, som omspanner nästan på dagen ett år. Det är inte känt var de två dagböckerna har befunnit sig de senaste nästan nittio åren innan de dök upp på en välgörenhetsmarknad.

Kommer i början av december.

Pris: 235 kr, inkl porto.

Du som prenumererar på Svensk Sjöfarts Tidning betalar endast 195 kr, inkl porto!

Betala direkt till postgiro 100 95 98-2 eller bankgiro 5211-8650
(glöm inte att ange "Skonerten Johan", namn och leveransadress)
eller beställ på www.breakwater.se