



Medlemstidning utgiven av Klubb Maritim Västra Kretsen
Förening för fartygshistorisk forskning

Utkommer med fyra nummer per år.
Årgång 30. Nummer 124 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: bsg.soderberg@telia.com

Redaktionens adress:

Box 421, 401 26 GÖTEBORG

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

Årsavgift för 2004: 220 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.

Tryck Litorapid Media, Göteborg.

Omslagsbilden:

Kapten Noréns hela passagerarbåtsflotta i Hjälmare kanal.
Foto från Åke Norén.

Redaktionellt

Länspumpens trettioförsta verksamhetsår har nu lagts till handlingarna och vi vill tacka alla för allt stöd och all uppmuntran vi har fått. Vi kommer att verka i samma anda även kommande år.

Både Bertil och Krister har nu fyllt 60 år och det är väl troligt, även om det inte känns så idag, att dessa redaktörer inom en tioårsperiod önskar dra ner på sitt engagemang. Vi söker därför en yngre medarbetare som vill lära sig tidningsproduktion. Speciellt värdefullt skulle det vara med en dataintresserad person. Vi skulle också vara i behov av en språkbegåvad person som kan hjälpa oss med korrekturläsning. Kontakta tidningens redaktion.

Med detta nummer bifogas ett intressant erbjudande om att prenumerera på Svensk Sjöfarts Tidning. Vi har under en tid samarbetat med SST och tycker att de båda tidskrifterna kompletterar varandra bra. Länspumpen står för det historiska medan SST speglar situationen idag.

Välkommen till ett nytt år och en God Helg tillönskar

Redaktörerna

Innehåll

- 4 Ny trälare från Tjörnvarvet Lennart Bornmalm
- 6 Åke Norén – skeppare från Närke Krister Bång
- 15 Harry Becker och Rödesunds båtvarv .. Lennart Bornmalm
- 23 Isdrama i Göta älv julaftonen 1923..... Bengt Gustavsson
- 24 En resa med Zeus
– ett dramatsikt julminne..... Pauli Ohlsson
- 27 Kryssningsfartyg i Köpenhamn..... Anders Rydberg
- 34 Modell över Götaverken år 1936 Bertil Söderberg
- 38 Till flydda tider Bertil Palm
- 40 Boxarn – en osannolik skrönaClaes-Göran Alstam
- 48 Horisonten runt..... redaktör Jan Johansson

Nästa nummer

utkommer i mars 2004

sista manusdag är den 19 januari 2004

GAMLA LÄNSPUMPAR

Under de senaste åren har det tillkommit många nya läsare av Länspumpen. Vi har en del äldre strönummer kvar från förra seklet. Vi erbjuder nu våra läsare att köpa

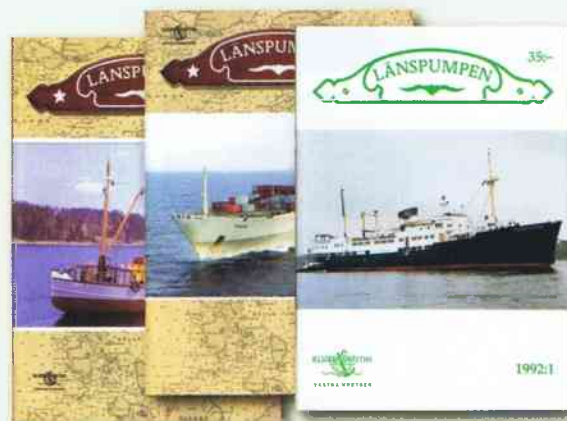
4 strönummer mellan 1990 och 1999 för endast 100 kr

inklusive frakt. Meddela, tillsammans med beställningen, vilket år som är det senaste år Du vill ha tidningar från.

Välkommen!

Sätt in pengarna på vårt postgiro 81 57 68 – 7 så skickar vi tidningarna omgående.

TIDNINGEN LÄNSPUMPEN, Box 421, 401 26 Göteborg



Öppet hav

Här kan du segla fritt med dina frågor om Länsumpen

Svea Scarlett gick aldrig på Helsingborg – Helsingör leden

I den för övrigt helt utmärkta tidskriften Länsumpen hade i senaste numret insmugit sig en stor blamage.

Tidningens redaktör, Bertil Söderberg hade på semester i Estland, åkt med en före detta H-H färja.

Visserligen är jag gammal och grå, men några minnesceller har jag kvar. Otaliga var de kvällar vi hoppade i land över aktern på sista båten från Hven. Vintertid gick den 17.15 från Hven och var i Landskrona en halv timme senare. Så sprang vi över kajen, hoppade över ett litet staket och så ombord på färjan till Tuborg. Där intog vi oftast engelsk böff med blöd lög eller kalvfilé Oscar. Som dessert friterad camembert och som dryck ett gott rödvin. Vi föredrog Scania eller Dana Scarlett men på senare tid fick det duga med Svea eller Stella Scarlett. Och jag vet att vi reste från Landskrona därför att båtarna från Hven har aldrig vintertid gått på Helsingborg. Och vi vände i Tuborg, det minns jag klart, för endast Tuborg har två ölfaskor som hamnfyrar.

Så Bertil, du har förolämpat cirka 100 000 nordvästskåningar som har fått sin kulinariska uppfostran på saliga Skandinavisk

Linietafiks färjor som trafikerade Landskrona till Tuborg. De hade en matkultur som aldrig funnits på H-H leden med dess torra mackor.

Lite skämt, lite allvar. Nämn SL färjorna och vi är många som får något drömskt i ögonen och smaklökarna vrider sig i glädje.



SL hade verkligt god mat, till bra priser.

Vilket man tyvärr inte kan säga om flytetygen på H-H leden. Allra minst i dag. Fast hade jag bott där hade jag kanske inte haft så stort pondus att bära runt på.

Så Scarlettfärjorna trafikerade linjen Landskrona till Tuborg. Med ett litet undantag, Dana Scarlett led ett antal år med att gå som reservfärja på H-H leden. Men det kan inte vara hon som är i Estland, Abu Savu Savu njuter sitt otium i ett betydligt

varmare vatten än Östersjöns.

Lennart Petersson

Tack Lennart för att du tillrättavisar mig!

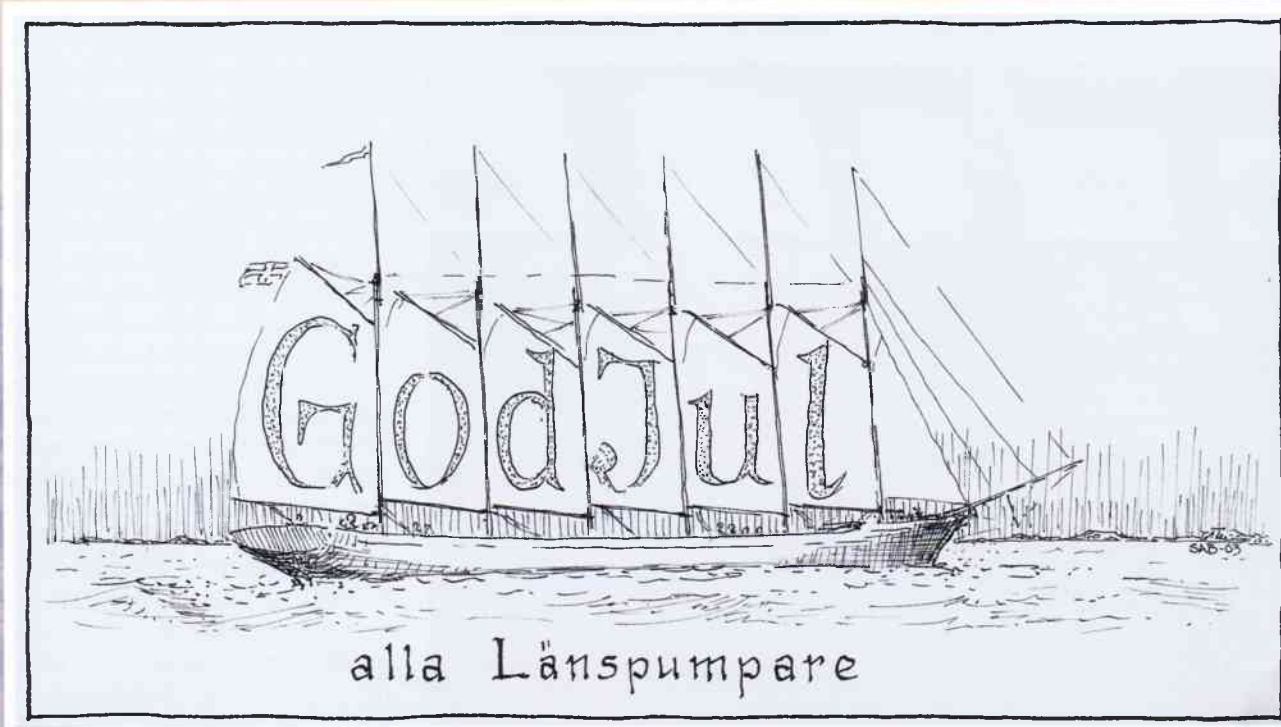
Jag beklagar min okunnighet om färjorna som trafikerat H-H leden. Hade jag varit klok nog att läsa och inte bara titta i den trevliga boken "Överfarten Helsingborg – Helsingör genom tiderna" av Mogens Nörngaard Olesen, så hade jag givetvis inte skrivit som jag gjorde. Jag beklagar även att jag förolämpat cirka 100 000 nordvästskåningar vilket absolut inte var meningen.

Visserligen har även jag åkt på båda linjerna men för en göteborgare, som bara behöver hålla reda på trafiken till Frederikshavn, Skagen och Läsö, så ser Öresundstrafiken ut som en myrstack. Man måste nog, som du, leva och bo i regionen för att hålla reda på alla båtar och de linjer de trafikerat.

När jag åkte till Tuborg en gång vill jag nog minnas att maten var bra. Det har jag aldrig upplevt på H-H leden, precis som du säger.

Rätt skall vara rätt och jag tar tillbaka att Svea Scarlett seglat på H-H leden.

Bertil Söderberg



Denna fina bild fick vi från Sven Anders Boman, som samtidigt tackade för en utsökt Länsump. Vi vidarebefordrar julkhälsningen till läsekretsen och önskar Er alla en God Jul!

Ny trålare till Irland från Tjörnvarvet i Rönning

Av Lennart Bornmalm



Stor flaggning visades den 7 november 2003 på Tjörnvarvet när Ronan Ross döptes. Foto Krister Bång



Fly-by-wire gör sitt intåg inte bara i nya flygplan utan även i de modernaste fartygen. Foto Krister Bång.

Fredagen den 7 november hade Mats Arvidsson och Börje Karlsson, ägare till Tjörnvarvet AB i Rönning, bjudit in till visning och dop av sitt senaste fiskefartyg, varvets NB 132. När Krister Bång och jag anlände kl 13.45 blev vi mycket väl mottagna och inbjudna på mycket smakliga snittar serverade till mousserade vin i varvets verkstadshall. Där hade redan många av dagens inbjudna gäster anlant och det var glada tongångar. Vi var ju alla förväntansfulla inför dagens höjdpunkt, då gudmor Clare O'Sullivan, maka till skepparen/redaren John D. O'Sullivan, skulle döpa det fina fartyget som låg nymålad vid varvets utrustningskaj.

Vädret hade varit växlande och det var en typisk novembergrå dag, men emellanåt lättade molntäcket något och t o m solen tittade fram. Dopet var utsatt till kl 14.30 och dagen till ära höll Mats Arvidsson ett kort tal till rederiet och övriga inbjudna, följt av ett tal från kommunalrådet Eva Bertilsson-Styvén, som bland annat framförde ett stora tack till såväl rederiet som varvet

för dess betydelse för Tjörns kommun. Rederiets representant uttryckte, i sitt tal rederiets stora tillfredsställelse med det fina samarbetet de haft med både varvet och konstruktören. Därefter var det dags för dop och champagneflaskan svingades mot fartygsskrovet genom en elegant rörelse av gudmor, som assisterades av sin yngste son Ronan, och i samma ögonblick som flaskan krossades mot skrovet gav hon fartyget namnet Ronan Ross efter två av hennes söner Ronan och Ross.

Därefter blev det förevisning av fartyget, som på alla sätt var mycket fint med en elegant utformad inredning och imponerande utrustning. Fartygets hemort blir Skibbereen på Irlands sydvästra kust. **Ronan Ross** är det andra fiskefartyget om fyra som beställts vid varvet av irländska fiskare. Det första fartyget i serien, **Sarah David**, levererades i juli i år och avsikten är att de båda fartygen gemensamt skall bedriva flytträlsfiske efter sill och makrill.

S 412 **Ronan Ross** och **Sarah David** bygger på samma konstruktion som varvets tidigare levererade fiskefartyg **Lövön** och **Carmona**. De irländska fiskefartygen har dock utrustats med Caterpillar motorer i stället för Wärtsilä maskiner som installe-

rades ombord på de svenska fiskebåtarna. Dessutom har de irländska fiskebåtarna ankarna uppdragna genom klys, vilket är både bättre och förvånande att inte fler svenska fiskare valt denna form av lösning på sina fiskefartyg.

Konstruktör till fina fartyget är Jan-Erik Abrahamsson, JEA Marine Consulting, i Rönäng. Han och Tjörnvarvet har under 25 år bedrivit ett fint samarbete som lett till flera mycket lyckade fiskefartyg. Detta har nu bidragit till ett internationellt genombrott för både konstruktionsfirman och varvet. Ryktet från tidigare nybyggda fiskefartygs förträfflighet och varvets erkända förmåga att bygga kvalitetsfartyg inom utlovad tidsram har nu även nått ut inom fiskerinäringen i andra länder.

Då Läns pumpens redaktörer samtalande med skeppare John D O'Sullivan kunde han inte nog uttrycka sin tillfredsställelse över sitt nya fiskefartyg. Detta är mycket glädjande att höra och vi hoppas nu att dessa fina vitsord skall nå ut bland många fler och på sikt leda till att varvet och konstruktören erhåller fler beställningar på sina fina fiskefartyg, utöver de två som redan är beställda.

S 412 **Ronan Ross** är partrederiets (John

D O'Sullivan & sons) första nybygge och ersätter ett tidigare 65 fots fiskefartyg av trä. Knappt en vecka efter dopet levererades **Ronan Ross** från Tjörnvarvet.

Ronan Ross

Häcktrålare byggd vid Tjörnvarvet, Rönäng. NB 132.

Skrovet är byggt vid Riga Shipyard, Lettland.

Beställare är John D O'Sullivan & Sons, Skibbereen, Irland

Levererad: 13 november 2003

Klass: DNV+1A1 Häcktrålare

Längd över allt: 37,3 m

Längd m PP: 30,2 m

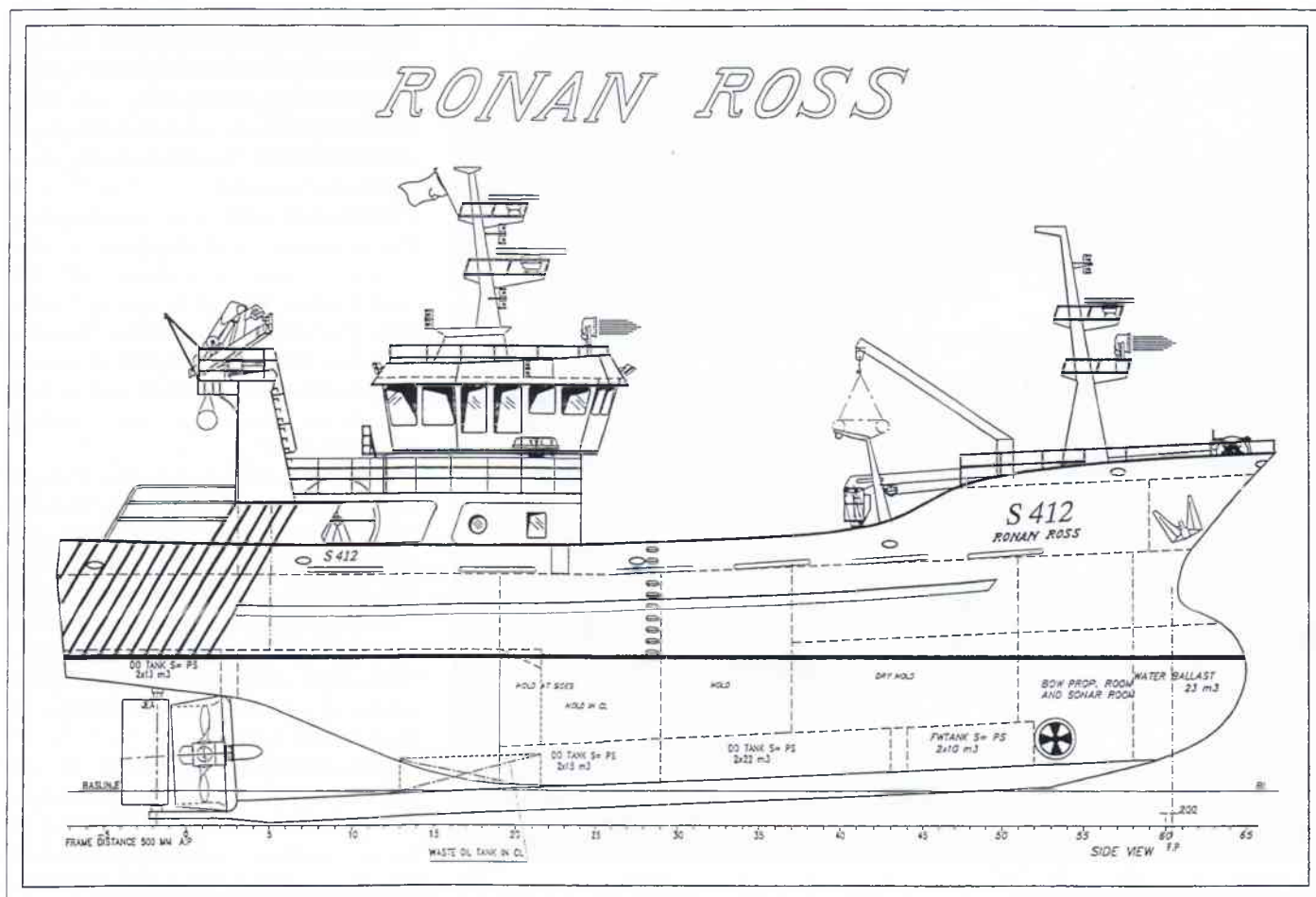
Bredd: 9,0 m

DW: 500 ton

Huvudmotor: Caterpillar 1 500 hk

Propeller: Hundestedt

Vinschar: Lidan Marine 3x35 ton



Åke Norén – skeppare från Närke

Av Krister Bång

I Åsby, vid Hjälmarens södra strand, bor sedan 1923 sjömannen och skepparen Åke Norén. Han är son till Claes Norén som var en mycket känd och uppskattad skeppare på Hjälmaren. Claes var bl a skeppare på passagerarbåten *Liden* som framgångsrikt konkurrerade med Örebro Ångslupsbolag under 1920-talet. Claes var också Vinöfärjans pionjär och var dess skeppare ända tills han var 73 år gammal.

Åke gick tidigt till sjöss. Hans mor Anna var ansvarig för serveringen ombord på *Liden* och redan vid tre månaders ålder fick Åke följa med på resorna på Hjälmaren. Han fortsatte sedan att följa med sin far på somrarna och fick på så vis sjöfarten i blodet.

Sjön lockade. I augusti 1939 var det som 16-åring dags att gå till sjöss. På väg till Stockholm fick man höra att andra världskriget brutit ut och då var det bara att vända hem igen. Man måste vara 18 år för att själv bestämma och föräldrarna ville inte skicka ut sin son i det okända.



Åke Norén och hans *Bayard* efter övertagandet 1969.

När Åke fyllt 18 for han ånyo till Stockholm där han mönstrade som civilanställd i Marinen och tjänstgjorde då bl a på *HJVB 673* som gick i östersjöfart och dessutom var han tidvis ombord på ångaren *Bayard*.

År 1943 var det dags att göra lumpen. Det blev förstas flottan med stationering vid Djurgården mitt inne i Stockholm. Föreläggningen var på Liljevalchs konsthall, lektionssalarna på restaurant Hasselbacken och utomhusövningarna på Gröna Lund.

Till sjöss efter kriget

Efter kriget och muck for Åke till Göteborg för att mönstra på ett handelsfartyg. Han var nyfiken och ville se världen. Valet föll på Orientlinjens *Gotland*, som gick i trafik på Medelhavet och Svarta havet. De flesta europeiska hamnarna hade blivit helt eller delvis förstörda under kriget, så lastning och lossning tog lång tid. Ofta fick man ligga på redden och använda pramar vid lasthanteringen. Det blev också tid över till att se sig omkring vilket Åke tacksamt utnyttjade.

Gotland var en ovanlig fågel i Orientlinjens flotta. Hon var byggd 1929 på Eriksberg i Göteborg och lastade bara 3 250 ton. Hon hade flera systerfartyg inom bolaget. Samma år byggde Eriksberg även *Hemland* och *Manhem* (som blev *Nordland*) och 1930 *Blåland*. Dessa systerfartyg såldes alla under 1930-talet.

Gotland användes för att besöka många små hamnar där de större och snabbare linjefartygen var för dyra att använda. Åke minns att man gick in i Tanger, Malta, fyra hamnar i Grekland, sex i Turkiet. Dessutom Bulgarien, Rumänien, Cypern, Syrien och Libanon. Beirut var pärlan. Många olika hamnar på Afrikas nordkust besöktes också.

Det var inte bara gods mellan Orienten och Nordeuropa som lastades. Man tog även med sig gods lokalt. Broströms satte senare in det vi idag kallar feeders i medelhavs-fart. Det var *Alfa*, *Beta* och *Gamma*.

På 1950-talet använde Orientlinjen *Gotland* i trafik på Sydamerika. Hon uppehöll länge en linje mellan Sydamerika och Södra Afrika, en udda svensk linje. Fartyget såldes till Grekland 1961.

Fastän *Gotland* var byggd på 1920-talet fick rorgängaren stå utomhus och styra. På vintern blev det mycket kallt. Åke tog med sig päls och vindtät motorcykelluva för att klara kylan. Efter att besättningen



Malta vid slutet av andra världskriget.

hotat med att mönstra av fick timmerman i uppdrag att bygga in roängångens plats.

Längtan att se världen

Åke valde sina mönstringar så att han skulle få se världen. Efter Medelhavet blev det Transatlantics tur. Året var nu 1946. Han valde nu **Vingaren** som trafikerade Sydafrika. Det var också en intressant tid. Kapstaden, Durban, Port Elisabeth och Laurenço Marques var några av de större platserna. Las Palmas var bunkringsstation på resorna till och från.

Även **Vingaren** var byggd av Eriksbergs mekaniska Verkstad i Göteborg. Året var 1936. Efter leveransen sattes hon in på bolagets linje på Nordamerika. Även hon hade syskonfartyg byggda vid samma varv. Det var **Vaalaren**, **Gullmaren** och **Glimmaren**. **Vaalaren** torpederades den 5 april 1943. De övriga gjorde lång och trogen tjänst på Transatlantics olika linjer. **Vingaren** såldes 1959 till ett annat göteborgsrederi.

Hemkommen från Afrika blev det en törn på Nordsjön ombord på Svenska Lloyds legendariska passagerarångare **Suecia**, som gick i trafik mellan Göteborg och London.

År 1947 var åter dags att mönstra på en båt till Medelhavet. Det blev Orientlinjens **Vikingland**. Hon gick i stort sätt på samma trade som **Gotland** men hon hade ett litet kylrum. Det var inte ovanligt att man lastade järntackor i botten och apelsiner ovanpå. Frukten skulle lossas först, i regel i Göteborg och Malmö. I **Vikingland** stannade Åke i två år och mönstrade av 1949.

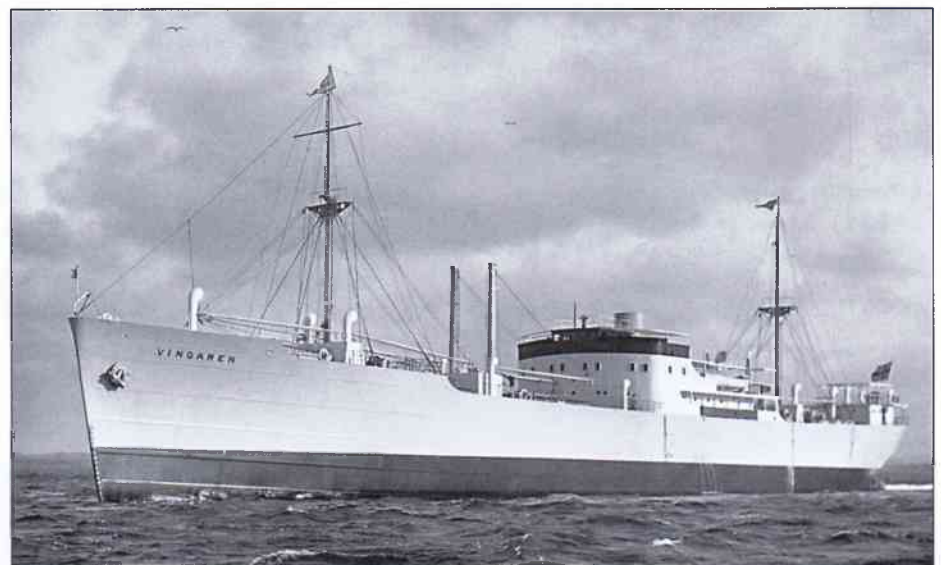
Vikingland var byggd 1932 på Eriksberg och lastade omkring 4000 ton. Även hon hade syskonbåtar inom rederiet. Det var **Vasaland**, som såldes till Sydafrika 1947, och **Vingaland** som krigsförliste i Atlanten den 8 november 1940.

När linjeflottorna moderniserades efter

kriget byggde Orientlinjen en fin och mycket vacker serie fartyg som alla fick namn som började på V. **Vikingland** fick därför 1950 byta namn till **Dalsland** och sattes, liksom **Gotland**, i trafik på Sydamerika.



Gotland till ankars i turkisk hamn.



Med Vingaren for Åke till södra Afrika.

Där sjönk **Dalsland** efter kollision den 27 augusti 1958 utanför Paranagua.

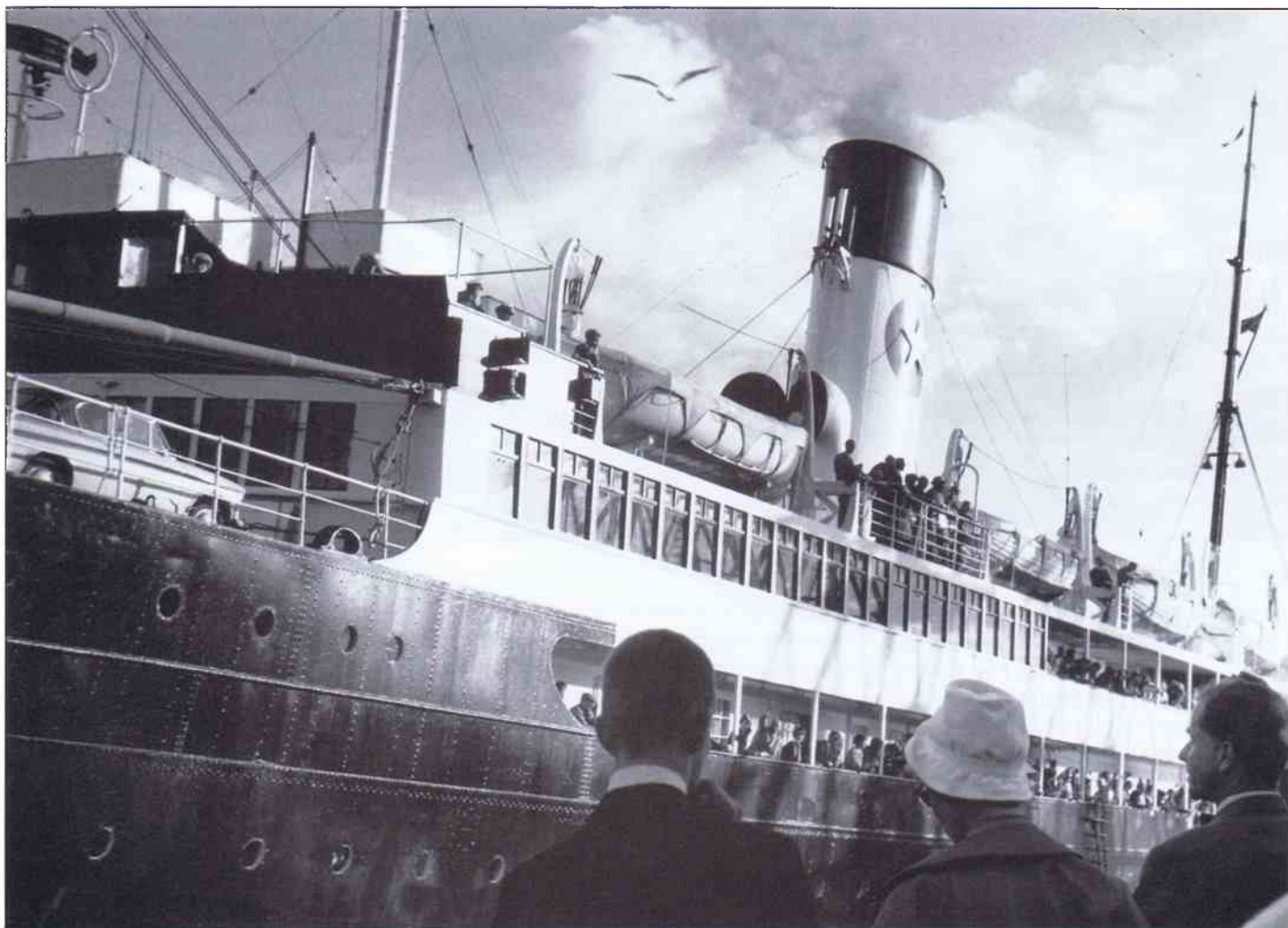
Efter tiden på **Vikingland** var det dags för trafik hemmavid. För ändamålet mönstrade Åke på Broströms **Froste**. Resorna gick mest på Östersjön. Åke planerade under tiden vilka länder han ville besöka härnäst.

Valet blev Singapore, Kina, Japan och Filippinerna. Tidigt på året 1950 mönstrade han på Ostasiats **Tonghai**. Det blev en rundresa.

Tonghai var ett stort fartyg. Hon lastade 10040 ton dw och hade byggts på Göta-Verken 1940. Hon hade ett systerfartyg, **Mindoro**. **Tonghai** kolliderade den 4 november 1953 i södra Biscaya och sjönk under bogsering mot El Ferrol.

På sommaren 1950 mönstrade Åke på nästa båt som blev Johnsons **Panama**. Nu ställdes kosan till Rio de Janeiro, Santos, Montevideo och Buenos Aires. Åke, som var idrottsintresserad, deltog i båtens fotbollslag.

– Jag har nog spelat fler internationella matcher i fotboll än flertalet närkingar,



Svenska Lloyds legendariska passagerarångare Suecia vid avgång från Göteborg. Foto Sten Zackrisson.

konstaterar Åke.

Hemmavid var det dock främst bandyn som gällde.

Panama var ett nästan nybyggt linjefartyg. Hon var byggd 1945 vid Götaverken i Göteborg och lastade omkring 7800 ton. Johnsonlinjen hade många liknande fartyg. I samma serie byggdes 1945 även **Venezuela**. År 1946 kom **Bolivia**, 1947 **Paraguay** och 1948 **Guayana**. Dessa fartyg hade en smula ålderdomligt utseende med en akter som på en gammal ångare. Fartygen gjorde dock god nytta fram till i slutet av 1960-talet.

I hemmavatten

Väl hemkommen igen började Åke på Navigationsskolan i Stockholm. Tanken var att fortsätta uteseglarlivet men under uppehållet träffade han sin Eva och bröllopet stod på nyårsafton 1952.

Då hade Åke redan hunnit vara vikarierande skeppare på **Gruno** och **Caritana** som ägdes av Örebro Rederi AB resp. Örebro Pappersbruk AB. Dessa båda lastfartyg gick mest i trafik på Mälaren och Åke var med tills man lade upp för vintern 1951.

Säsongen 1952 var Åke skeppare på bogserbåten **Hjelmaren** som drog kolpråmar

mellan Köping och Örebro. Det fanns sju pråmar och man fick slussa dem en och en. Bogserbåten ägdes av Örebro Pappersbruk AB.

– Det var det bästa jobb jag har haft, summerar Åke.

Trafiken med **Hjelmaren** upphörde i december 1952 och transporterarna flyttade

över till landsvägen. **Hjelmaren** såldes till Vättern och hon blev så småningom lustfartyg och återfinns numera i Stockholm med namnet **Hjernet**.

Vida vatten igen

Ännu en gång skulle Åke bege sig ut på de stora haven. Nu var det Australien



Tonghai lastar krom i Masinloc, Filippinerna den 8 oktober 1948. Foto ur Tore Olssons arkiv.



Åke, nedre raden tvåa från höger, har nog spelat fler internationella fotbollsmatcher än de flesta närkingar. Här i Buenos Aires med Panamas fotbollslag.

och Nya Zeeland som lockade och i april 1953 mönstrade han på Transatlantics **Yarrowonga**. Åke hade avancerat till styrman och var bl a ansvarig för sjukvården ombord. Men han hade tur. Han slapp att operera.

När **Yarrowonga** kommit ut i Nordsjön fick man ändrade besked. I stället för att gå mot Australien fick man order om att gå till Kanada och hämta en trälast. Nästan framme fick man avbryta även denna resa sedan virket man skulle hämta brunnit upp vid en eldsvåda. Resan fortsatte därför via Panamakanalen till USAs västkust där man lastade trä på många platser. **Yarrowonga** sattes i trafik mellan Japan, Filippinerna, Kina och USA och Kanada. I december 1953 sjukavmönstrade Åke i Hongkong.

Nu var det inte bara att resa hem. Efter 14 dagar var Åke frisk igen och sattes på flyget till Yokohama. Man mellanlandade på Formosa bara för att äta. På den tiden hade man inte servering ombord på flyget.

I den japanska hamnstaden låg Transatlantics **Parramatta** och väntade. Via Filippinerna och San Pedro mönstrade han av i Portland, Oregon där han sökte uppehållstillstånd. För att få detta måste han ha en inbjudan, så han telegraferade till några avlägsna släktingar i Minnesota och frågade om de ville ha besök. Och det ville de. Saken var klar och Åke fick sitt uppehållstillstånd.

När Åke steg på planet vid Stilla havet var det 20 grader varmt, när han landade i Minneapolis var det 20 grader kallt.

Efter besöket hos sina släktingar fortsatte Åke till New York dit nu **Yarrowonga** kommit. Han hade ju kvar många saker ombord så han mönstrade på ånyo. Resan fortsatte till Boston och därefter tom till Newport News. Där lastades 9000 ton kol på nio

timmar. Kolet var destinerat till Stavanger i Norge och väl där mönstrade Åke av och tog tåget hem. Därmed var det slutseglat på de stora haven.



Hjelmaren bogserade kolpråmar mellan Köping och Örebro. Åke var skeppare sista säsongen 1952.

Egen redare i turistfart

Efter hemkomsten mönstrade Åke på Örebro Rederi AB:s **Björn** som gick i fart på Mälaren och Hjälmarren. Han kände att han kommit på rätt plats och Åke ömmade särskilt för sjöfarten på Örebro som han ju var uppväxt med. Örebro turistchef då, Nils Finnhammar, hade också sin håg till sjön och båtar och Åke och Nils fann varandra. Det var inte svårt för Nils att övertala Åke om att skaffa en passagerarbåt för turistisk trafik på Örebro och Hjälmarren. De anade kanske att de gamla fina passagerarångarna **Örebro I-III** snart skulle ha gjort sitt.

År 1954 blev så Åke Norén redare. Han inköpte då en liten slup vid namn **Högsjöbaden** som Örebro busskung Knut Oskar Gustafson inköpt 1935 för trafik på Hjälmarren. Den var byggd redan 1912 i Berlin. När båten sjösattes sommaren 1955 hade den fått namnet **Kajsa Warg** efter den berömda kokboksförfattaren från Örebro. Tidningarna uppmärksammade händelsen med rubriken "Örebro turismen går till sjöss".

Redan första säsongen höll det på att



Åke som styrman i Yarrowonga.

gå galet för Norén och Finnhammar då ett mudderverk anlände från Stockholm för att gräva upp Svartån. Detta hotade trafiken och såväl örebroare som turister protesterade högljutt. **Kajsa Warg** hade nämligen gjort stor succé och man ville ha "sin" båt igång. Det hela löste sig så att man väntade med att muddra tills turist-säsongen var över.

Tankfart på kanalen

Åke gick 1955 över till Rederi AB Shell som distribuerade oljor längs Sveriges kuster. Han blev först befälhavare på **Shell S 8**, en liten tanker på 120 ton dw.

Samma år övertog Åke befälet på samma bolags **Shell S 3** som tillsammans med tankprämen **Shell S 9** gick i trafik på Mälaren. Åke ville vara hemomkring så han kunde ha uppsikt över **Kajsa Warg**.

Från och med säsongen 1956 kom Åke

att vara befälhavare i **Örebro Tank** under 12 år. Båten gick i regelbunden trafik med bensin och olja till Örebro. Ännu hade inte järnvägs- och landsvägstrafiken någon chans i konkurrensen.

Örebro Tank var ursprungligen läktare som byggts 1905 vid Motala Verkstad i Motala. År 1954 byggdes hon om till motortanker och namnet ändrades samtidigt från **Herräng II** till **Sydtank**. I juli 1956 såldes hon av köpman Einar Ahlström i Stockholm till Arvid Andersson i Örebro Rederi AB där hon alltså fick namnet **Örebro Tank**.

Noréns och Finnhammars turistsatsning fortsatte. År 1958 inköpte Norén från Stockholm båten **Haga** som han döpte om efter en annan örebroare. Hon fick namnet **Lasse-Maja** och sattes in uppströms Storbron i Örebro. Sommaren 1959 var osedvanligt torr och Svartån torkade nära nog ut och någon turisttrafik där var inte att tänka på. Båtturerna fick ställas in och **Lasse-Maja** såldes till Nora Stad och ungefär samtidigt såldes **Kajsa Warg** till Värmland. Efter några år blev hon upphuggen i Bohuslän.

I takt med att Åke Norén ökade turistfarten och allmänt höll sig framme började pressen skriva om honom alltmer. Den mellansvenska sjöfarten trodde många var på upphällningen, men Åke ville visa annat. Han kämpade och fick uppmärksamhet för det. I april 1959 kunde man i Arboga Tidning läsa följande:

– Blåst, kyla och snö mötte vårbåten i Hjälmare Kanal. **Örebro Tank** kom, med Åke Norén som skeppare, för tredje året i rad. Ett litet värtecken lika säkert och uppskattat som den första lärkan i skyn. Skeppare Norén tog sig uppför Arbogaån utan svårigheter trots att segelleden inte är uttryckad. Skepparen känner igen strandkonturerna. "Man får köra på känn och ta eventuella risker", säger han. "Den strida



Åke var vikarierande befälhavare på **Caritana** 1951.

strömmen sliter bort ruskprickarna så att de ligger och flyter i ån".

Efter några år utan turistbåt köpte Åke Norén m/s **Sylvia** från sjön Åsunden. Denna farkost var byggd i England 1943 och var med som landstigningsbåt vid invasionen av Normandie i juni 1944. Åke satte först in den i trafik på Mälaren och efter några år på Örebro och Hjälmare. Ett år var hon stationerad i Eskilstuna och hon blev den sista båt som trafikerade staden.

Vid ett tillfälle låg Åke Norén vid Gravudden med sin **Örebro Tank** då han plötsligt fick syn på några personer som stod och mätte utefter riksvägen vid bron över Hjälmare Kanal. Han blev naturligtvis nyfiken och frågade vad som var på gång. Det skulle bli en fast bro och man skulle bara göra några kompletterande mätningar innan förslaget gick ut på anbud. Det dröjde inte länge innan Åke ringde upp alla politiker oavsett partifärg för att förklara hur ogenomtänkt en sådan åtgärd skulle vara. Örebro skulle för alltid vara utan sjöfart. Med sin entusiasm och övertalningsförmåga lyckades Åke stoppa den fasta broförbindelsen och i stället byggdes en öppningsbar bro. Åke hade segrat!

En tragisk händelse ägde rum i maj 1968 då **Örebro Tank** lastade bensin i Nynäshamn. Bensinångorna kom i kontakt med gasol och det blev en våldsam explosion. Kapten Norén, som var ute på däck, fick allvarliga brännskador. Av den övriga besättningen omkom en man och den andre kastade sig i vattnet och kunde rädda sig. Efter den händelsen skaffade sig Åke Norén helskägg, eftersom han fått flera månaders rakförbud av sin läkare.

Efter det att Åke rehabiliterat sig tog han initiativet till att bilda Stiftelsen Hjälmarebåten. Han förstod att det måste till kraftåtgärder för att rädda Hjälmarens och Hjälmare Kanal och sjöfarten på Örebro. Dessutom hade inte segelrännan på Hemfjärden in till Örebro muddrats sedan 1957 då **Örebro III** gjorde sin sista resa. Hans egen hemkommun, Stora Mellösa, ställde upp med två kronor per invånare (vilket gav 5 000 kr). Alla kommunerna runt sjön ställde upp på samma villkor om även Örebro gjorde det. Men de styrande i Örebro



Åkes första turistbåt **Kajsa Warg** hemma vid bryggan i Åsby.

stad visade sig kallsinniga och därmed föll hela projektet.

Under hösten 1968 tjänstgjorde Åke Norén som befälhavare på motortankern **Terma**, men han återvände 1969 till **Örebro Tank**. Tiden var nu ute för att frakta bensin och oljor till Örebro och i september 1969 gjorde han den sista lastresan med oljor till Örebro med **Örebro Tank**. Därefter lades oljetransporterna med båt ner. Orsaken var att Hemfjärden in till Örebro hade grundat upp så att man bara kunde ta med sig halv last. När Hjälmarens yta sänktes på 1800-talet upprättade man ett avtal om att farleden skulle muddras för all framtid. Det var traktens bönder som tagit på sig detta eftersom man fick stora nya arealer sedan sjön sänkts. Kommunerna hade sedan tagit över det ansvaret utan att egentligen veta vilka förpliktelser man tagit på sig.

Slaget om kanalen

Men Åke Norén var inte sysslolös för det. En vacker dag 1969 passerade han Askersund och fick där se ett fartyg han kände igen, **Bayard**. Han hade som flottist tjänstgjort på henne och tyckte om henne. Åke tittade på båten och erbjöd sig på stående fot att köpa den. Men den var inte till salu. Han lämnade dock sitt telefonnummer om man skulle komma på andra tankar.

Efter några dagar ringde telefonen och man undrade om han fortfarande stod för sitt bud. Och det gjorde Åke och därmed var affären i hamn.

För ändamålet bildade nu Åke Norén Rederi AB Mälaren-Hjälmaren. Det rederinamnet hade på 1930-talet burits av ett annat rederi baserat i Stockholm. Det var ett samlingsnamn för flera rederier som bildats för att uthärda den tidens konkurrens. Men det ursprungliga bolaget var för länge sedan borta.

När Åke skulle avgå med sitt nyförvärv



I **Örebro Tank** var Åke befälhavare i många år. Foto J.C. Lund.

kom redaren för **Motala Express** ombord med en stor blomsterbukett som tack för att han köpt **Bayard**. Hade den båten blivit



kvar i Askersund hade han troligen måst skrota **Motala Express**. Konkurrensen hade varit för stor.



Bayard hade sin hemmahamn i Köping. Foto där den 6 oktober 1970 av Krister Bång.

Bayard hade för stort djupgående för att komma in i Hjälmaren, så Åke valde Köping som båtens hemortsadress. **Bayard** sattes in på charterturer på Mälaren och mellan Köping och Stockholm. Från Örebro anordnades bussresor till Köpings hamn så att örebroarna åter kunde få komma ut på böljan. Säsongen var maj till mitten av september. På vintern byggde Åke om och skötte om sin båt. Han var aldrig sysslolös.

Åke hade fått tips om att Vägverket planerade för en ny fast bro över Hjälmare Kanal vid Värhulta. Detta måste med alla medel förhindras. Han åkte därför till Västerås där han hyrde stadens passagerarbåt **Björnön** för säsongen 1973. Han måste visa alla hur viktig Hjälmare Kanal är och han började trafikera kanalen regelbundet. Det hade gått 15 år sedan **Örebro III** gjort sin sista resa genom kanalen. Som vanligt hade Åke bjudit in media som villigt skrev om händelsen. "Skepparn ordnar ny turistled på kanalen" och "En tur med Björnön är en resa till Lycksalighetens ö" var några rubriker. Lycksalighetens ö är namnet på en liten holme i kanalen. Radio och TV var med och intervjuade och programmet sändes med rubriken "Den glömda kanalen". Vägverket hade tänkt monstra ut Hjälmare Kanal och Sjöfartsverket var på väg att stoppa utprickningen. Åke tog med Vägverkets folk i Sörmland på en tur på kanalen och övertygade inte bara om nödvändigheten att hålla kanalen farbar utan även bron över Hjälmaresund fick en seglingsfri höjd av ca 12 m. Detta lyckades för vägverkets personal var välvilligt inställda. På så sätt räddade Åke även trafikmöjligheterna på Östra Hjälmaren. Efter alla turer lämnade Åke tillbaka **Björnön** till Västerås stad. Mission impossible hade lyckats.

År 1974 sålde Åke sin **Bayard** till Ström-
ma Kanal-bolaget i Stockholm som ännu
har henne i trafik mellan stadshuset och
Drottningholm. Hon heter sedan dess
Prins Carl Philip.

Åke hade nu bara en båt i sin ägo, näm-
ligen **Sylvia**. Med den drev han trafik både
på Mälaren och Hjälmaren.

År 1978 utökade Åke sin flotta då han
köpte sightseeingbåten **Delfin I** från Stock-
holm. Han döpte om den till **Hjelmare Ka-
nal** för att markera att slaget om kanalen
inte var avslutat. Efter säsongens slut tog
han sitt nyförvärv till Skomakareholmen i
Hjälmaren där han hade ett litet varv. Där
sysselsatte han sig med total ombyggnad
av båten. Han gjorde så mycket varje vinter
att båten kunde användas under sommar-
säsongen.



År 1973 chartrade Åke Norén **Björnön** i akt och mening att rädda trafiken på **Hjelmare kanal**.



Med **Sylvia** bedrev Åke under många år framgångsrik turistfart på **Hjälmaren** och **Mälaren**.

På våren 1983 var ombyggnaden klar
och båten hade fått både byssa och ny
överbyggnad.

Arboga Tidning kom till Skomakare-
holmen i september 1978 för att göra ett
reportage. Man talade då om för Åke att
Arboga Kommun hade ingått med en
skrivelse till Mellersta Lotsdistriktet med
begäran om att utprickningen i Arbogaån
skulle tas bort. Det var kommunens an-
svar och man hade byggt en fast bro så att
båtar inte längre kunde ta sig till Arboga.
Åke agerade med påföljd att lotsdistriktet
ändrade sig. Men antalet prickar minskade
från 74 till ca 30.

Båt för **Strömsholms kanal**

Strömsholms kanal, som går i Västmanland
från Hallstahammar till Smedjebacken, var
nästa mål för Åke Norén. Han hade tänkt
gå på den kanalen med **Sylvia**, men båten

passade inte riktigt. Han kom att prata på
ett nybygge och för ändamålet hade han
bjudit in Walls Båtbyggeri i Sjötorp för
inledande samtal. Varvschefen fick så gott
intryck av både Åke Norén och av idén att
han for hem och beställde material till byg-
get innan något kontrakt var skrivet. Han
hade inget jobb åt sina anställda och såg
chansen att bereda ytterligare sysselsätt-
ning. Så när Åke hade bestämt sig var det
bara att sätta igång att bygga.

Lagom till sommarsäsongen 1984 var
nybygget klart. Naturligtvis fick det nam-
net **Strömsholms Kanal**. Dimensionerna
var så avpassade att fartyget fyllde upp
slussarna. Hon kunde ta med sig 102 pas-
sagerare.

Nyinvigningen av leden blev en enorm
succé. Överallt efter kanalen hade folk
samlats. Ibland fick redarparet åka i kor-
tege och turen tog flera dagar. Åke fick
avbryta resan som med bravur övertogs
av hustrun Eva.



Hjelmare Kanal byggdes om under vintrarna vid varvet på Skomakarholmen i **Hjälmaren**.



Åkes enda nybygge var Strömsholms Kanal.

Sylvia, som Åke haft sedan 1963, såldes under 1983 till Nora.

Resandet med båtarna ökade under 1980-talet och Åke Norén började göra räkturen på kvällarna. Han ansökte om tillstånd att få servera vin och sprit ombord men hamnade i skottgluggen då IOGT krävde spritförbud på passagerarbåtarna. Återigen gick Åke Norén i svaromål i både press, radio och TV och fick opinionen på sin sida. Åke fick förstås sina rättigheter och behövde inte lägga ut en enda krona på vidare annonsering. Folk strömmade till hans båtar. Men det förekom inget supande på ombord. Den alkoholhaltiga drycken var endast stämningförhöjande.



Eva Norén i full färd med guidning på Strömsholms Kanal.

Nu var det full fart på verksamheten och 1985 köpte Åke även in **Björnön** som han ju tidigare haft på charter. Han hyrde en liten ö i Mälaren, Strömskär, som låg ungefär lika långt från Västerås som från Torshälla. På onsdagarna under sommaren ordnade han räckryssningar dit. Man åt och drack på båten och var lagom framme för att ta sig en sväng om på bryggan. **Björnön** kom med passagerare från Västerås medan **Hjelmare Kanal** hämtade sina hungriga resande i Torshälla.

Priset var 175 kr för en sådan kryssning. Varje gäst kunde äta ungefär ett halvt kilo räkor. Och räkorna köpte han för 50 kr/kilo. Vin importerade han från Sydafrika genom en importör i Västerås. Han tappade vinet på flaska och satte på egna etiketter med rederiets namn på. Vinet gick under namnet Mälarvin och druvan var Chenin Blanc. Vinet höll 12%. Ville man hellre ha öl hade han ett specialavtal med Kaiserdom.

Björnön hade plats för 164 sittande gäster. Besättningen bestod av tre man och i större sammanhang hade man fem servitörer med ombord. Maten beställdes av ett cateringföretag i Torshälla som försåg båtarna med läckerheter runt hela Mälaren.

Nya bekymmer hopade sig. En enmansutredare hade fått i uppdrag att se över farleder och kanaler och ville ta bort utprickningen på Strömsholms kanal och avlysa den som allmän farled. Åke bjöd förstås in vederbörande att göra en resa. Man kan ju inte slopa något som man inte känner till och naturligtvis kom utredaren. Åke hade även bjudit in radio, press och TV och när man nalkades Hallsthammar var



Vid Strömskär mitt i Mälaren samlades man på onsdagarna för att ta sig en svängom.

alla överens om att verka för att behålla kanalen som allmän farled. Och så fick det bli. Samtidigt upplyste Åke om att Hjälmarren var avlyst som allmän farled och även detta ändrades på.

År 1989 såldes **Strömsholms Kanal**, som 1988 bara gått i fart på Mälaren, till Arboga Rederi AB och hon heter sedan dess **Gustaf Lagerbielke**.

Flottan utökades 1993 med ännu ett fartyg då **Mälärjungfrun** av Strängnäs inköptes och omdöptes till **Sundbyholm**. Fartyget fick även fortsättningsvis sin bas i Strängnäs.

Den som vintern 1996 besökte Hjälmare docka hade mycket att se på. Där låg Åke Noréns tre passagerarbåtar **Hjelmare Kanal**, **Björnön** och **Sundbyholm**. Dessutom **Gustaf Lagerbielke**, **Linnéa** (av Örebro) samt sju fritidsbåtar!

År 1997 fyllde Åke Norén 75 år och han tyckte då det var lagom att dra sig tillbaka. Sista resan gjorde han med **Björnön** i oktober detta år. Överallt hyllades han med blommor och presenter. Tidningar skrev (förstås). Några rubriker var "En sjöbjörn går i land" och "En kapten går i land – sjöman i 56 år"

Alla rederiets fartyg togs över av Ångfartygs AB Strömma Kanal i Stockholm. **Björnön** döptes om till **Nya Hjelmare Kanal**, **Hjelmare Kanal** fick namnet **Pendlaren** men går numera i Vättern med namnet **Wettervik** och **Sundbyholm**, som 1999 sål-

Turlista 1997.



BESTÄLLNINGSTRAFIK

M/F Björnön	M/F Hjelmare Kanal	M/F Sundbyholm
010-230 03 57	010-230 88 19	010-226 15 10
010-221 21 33		

Bokningscentral:

Rederi AB Mälaren Hjelmaren • 715 92 Stora Mellösa
Tel. 019-44 61 47 (tel. sv.) • Fax 019-44 62 63

**REDERI AB
MÄLAREN - HJELMAREN**

des till Finland, återfinns numera i Pargas, fortfarande med namnet **Sundbyholm**.

Åke Norén kunde inte helt avhålla sig från sjön. År 1998 köpte han en motorbåt som hette **Fanny** och som kunde ta tolv passagerare. Den sålde han 2001.

Efter "pensioneringen" har Åke byggt om sitt hus i Stora Mellösa. Han har börjat gå genom sina rikhaltiga arkiv av sjöfartsfotos och han har även rest en del, bl a till Sydamerika med besök både i Brasilien, Argentina och Chile. Det är bara att önska Åke lycka till i framtiden med nya utmaningar. Dessa kommer han också att klara ty "Kaptenens ord är lag".

Artikeln baserar sig på en längre intervju med Åke Norén gjord i Åsby den 4 oktober 2003 samt på boken *Kaptenens ord är lag*, historisk loggbok sammanställd av Alf Rune.



Harry Becker och Rödesunds båtvarv

Av Lennart Bornmalm

Under andra världskriget blev flera båtvarv som tidigare varit specialiserade på att bygga lustyachter mer eller mindre tvingade att bygga båtar/fartyg för marinen eller nyttofartyg, tex fiskebåtar, för att trygga sysselsättningen vid varvet. Anledningen till detta var bland annat att efterfrågan på fritidsbåtar minskade vid krigets utbrott, samt att många ransonerade varor inte eller i mycket begränsad omfattning tilldelades fritidsbåtar.

Ett av dessa varv som tidigare var specialiserat på att främst bygga snabbseglande segelbåtar var Rödesunds båtvarv, vilket under kriget började bygga fiskebåtar för såväl Tyskland som Island och Sverige under 1940- och 1950-talen. Därutöver byggde man bland annat torpedbåtar för marinen.

Rödesund

Orten Rödesund är enligt uppgift från 1225 och troligen har det sedan gammalt funnits en mindre marknadsplats här, men i samband med byggandet av Göta kanal (1810–1832) expanderade marknadsplatsen som låg som en passage mellan Vättern och Bottensjön. I sekelskiftet mellan 1800- och 1900-tal, fanns endast en av de gamla marknadsbodarna kvar i Rödesund. Ett litet villasamhälle hade i stället börjat växa fram runt kanalen och flera personer med sjöfartsanknytning bosatte sig i Rödesund.

Den intilliggande orten Karlsborg som ligger söder om Rödesund växte fram som garnisonsort i samband med att Karlsborgs fästning började anläggas på Vanäs udde i Vättern 1819 och Rödesund är numera en del av Karlsborg. Med åren har antalet invånare ökat som ett resultat av Karlsborgs stora betydelse som garnisonsort med Kungliga Västgöta flyglottilj, F6 (1936–1993), Kungl Göta signalregemente, S2, och Arméns fallskärmsjägarskola, FJS, samt en expanderade verkstadsindustri. Många av de verksamma inom Karlsborgs näringsliv bosatte sig i Rödesund som växte fram som bostadsort till Karlsborg.

Emil Sigfrid Becker

Emil Sigfrid Bäck-Becker föddes i Stockholm den 17 april 1866. Hans far var sjöman och drunknade i unga varvid modern blev ensamstående med barnen. Då Sigfrid Becker hade slutat skolan och konfirmerats reste han till sin farbror i Småland. Denne var urmakare och Emil Sigfrid fick genom honom lära sig detta yrke. I samband med att allmän värnplikt infördes i Sverige 1885 kom Emil Sigfrid Becker till Karlsborg som värnpliktig samma år 1886. Under sin värnpliktstid i Karlsborg träffade han Anna Sofia Eriksson, född i Rödesund den 30 juni



Harry Becker 1963.

1866. År 1887 gifte sig Sigfrid Becker och Anna Sofia Eriksson och Sigfrid etablerade sig som urmakare i Rödesund. Tillsammans fick de 9 barn, där några av dessa var Einar Becker, 1887–1959, Evert Becker, 1898–1984, Harry Becker, 1905–1992, Ester Becker, 1891–1956, och Gerda Becker, 1893–1962. Ester och Gerda Becker fick senare ge namn till två olika båttyper.

Under de första åren bodde Sigfrid och Anna Becker i en hyrd lägenhet, men år 1900 köpte de en stor villa på Storgatan i närheten av Strömbro. I bostaden inrymdes även kontor, urmakeri och affär.

Beckers båtvarv startas

Emil Sigfrid Becker och dennes svåger brovaktaren Gustaf Adolf Eriksson hade ett stort gemensamt intresse, nämligen båtar och segling. Efter en tids fundering startade de ett eget båtvarv nere vid Strömmens utlopp i Bottensjön, den s k Sandud-

den, Rödesund år 1909. Detta varv skulle senare bli känt som "Yacht-varvet vid Vättern" över hela Sverige och långt utöver dess gränser. Under den första tiden uppfördes en mindre verkstad för byggnad av segelbåtar, snipor och i trakten förekommande bruksbåtar av mindre storlek till fiskare som bedrev fiske i Vättern. I början var 2–3 man anställda vid varvet och det byggdes främst fiskebåtar. Eftersom Emil Sigfrid Becker drev varvet vid sidan av sitt urmakeri och sin uraffär samt att han inte tidigare hade någon direkt erfarenhet av att bygga båtar anställdes en mycket skicklig båtbyggare som föreståndare för varvet. Hans namn var Emil Olsson.

Sigfrid Becker var främst mycket intresserad av segling och som ett resultat av detta började han nu att konstruera olika typer av segelbåtar, bland annat flera olika typer av skärgårdskryssare, typ 30:or och 40:or samt Ester-båtar och Gerd-båtar, vars typ bar namn efter Sigfrid Beckers döttrar.

Sigfrid Beckers stora intresse för segling, konstruktion och byggnation av segelbåtar bidrog till att han och Gustaf Adolf Eriksson var ett par av initiativtagarna till bildandet av Carlsborgs Segel Sällskap (CSS) år 1909, vilket än i dag nästan 95 år senare är ett mycket aktivt segelsällskap. Båtintresset var stort på Vättern redan vid tiden före första världskriget. I Karlsborg med dess starka militära anknytning, fanns ett stort och livaktigt seglarintresse.

Genom segelsällskapet fick Sigfrid Becker och Gustaf Adolf Eriksson kontakt med andra seglare och segelsällskap, främst nationellt men även internationellt och därigenom en naturlig kontaktyta för avsättning av sina segelbåtar. Både Sigfrid Becker och Gustaf Adolf Eriksson var skickliga seglare och vann flera tävlingar såväl på vätterbanorna som på andra platser.

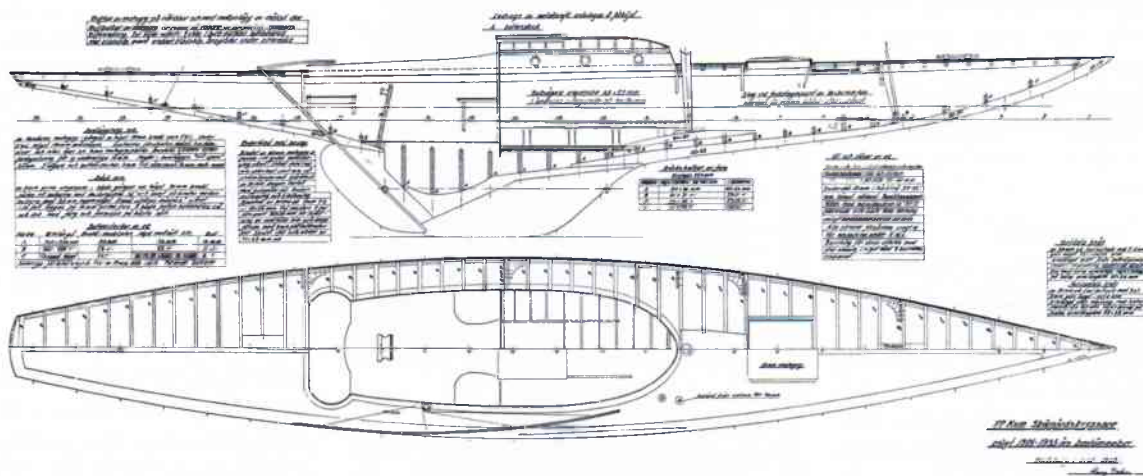
Redan 1923 avled Gustaf Adolf Eriksson, varefter rörelsen övergick i Beckers ägo.

Harry Becker

Av Sigfrid Beckers fyra söner kom tre att ägna sig åt urmakaryrket medan den fjärde sonen Harry Becker, som föddes som barn nummer åtta i den Beckerska syskonskaran den 2 juni 1905 i Karlsborg, ägnade sig helt och hållet åt båtkonstruktion och båtbyggeri. Även hans broder Evert Becker (1898–1984) kom liksom fadern att arbeta

22 kvm. Skärgårdskryssare

Våra konstruktioner och byggen av skärgårdskryssare äro erkända som de ledande i världen, och trots ett mer än års-långt uppehåll av leveranser till 22 kvm. klassen äro vi förvissade om att årets nykonstruktioner står på toppen av vad som för närvarande kan åstadkommas.



En av Harry Beckers legendariska skapelser – en 22 kvm Skärgårdskryssare.

med både urmakeri och båtbyggeri. Evert blev också känd som en synnerligen skicklig båtbyggare. Han kom under ett antal år att arbeta parallellt som båtbyggare och urmakare, men efter Sigfrid Beckers död 1937 lämnade han varvet och Harry Becker blev ensam ägare till Rödesunds båtvarv. Evert Becker övertog uraffären 1937 i samband Sigfrid Beckers bortgång. Något år tidigare hade uraffären flyttats från Sigfrid Beckers bostad till en mindre lokal på Strandvägen 31. I denna lokal är numera begravningsbyrå Fonus lokaliserad. År 1939 flyttades uraffären till en större nybyggd affärslokal på Kungsgatan 11. Under namnet Beckers Ur- Optik- & Guldsmedsaffär drev han affären till 1967, då lokalen övertogs av Skaraborgsbanken.

Harry Becker visade mycket tidigt ett brinnande intresse för båtar och segling. Han ägnade all ledig tid till att läsa facklitteratur och fick även undervisning i byggteknik och skeppskonstruktion av en ingenjörutbildad rustmästare i Karlsborg. Vid 15-års ålder började Harry Becker som lärling vid sin fars varv, vilket var i början av juli 1920. Under vintern 1920 till 1921 ritade och byggde han sin första sjösatta

båt och beslöt sig redan då att bli båtbyggare på heltid. Båten var en 30:a, Gerd 2, vilken i stort sett var en kopia av Gerd 1, vilken hade konstruerats av Överste Gartz. Harry Becker hade modifierat Överste Gartz konstruktion med dennes tillstånd för att uppnå bättre lättvindsegenskaper, vilket också blev fallet. Under hösten 1921 ritade Harry Becker sin första 30:a (Gerd 3) efter helt egna idéer eftersom han inte var helt tillfreds med Gerd 2. Gerd 3-konstruktionen blev en verklig framgång som gick obesegrad genom flera segelregattor tills Gustaf Estlander, något senare under segelsäsongen 1922 introducerade sin 30:a vilken hade byggts vid Pfabst Werft i Tyskland, och som i frisk vind var något snabbare. Resultatet blev att Harry Becker tog fram ett ytterligare nybygge, Gerd 4, vilken uppnådde mätliga framgångar under sin första segelsäsong, men efter modifiering fick ett framgångsrikt andra år bland annat vid regattor på Vänern och vid städerna runt Vättern. Framgångarna i tävlingssammanhang duggade tätt. Då Harry var 19 år blev han heltidsanställd båtbyggare vid varvet i samband med att den tidigare verkmästaren Emil Olsson

slutade. Harry Becker kom därefter att stå som verklig ledare av varvet och var på ett utomordentligt sätt assisterad av brodern Evert Becker.

Framgångarna med Gerd-båtarna följdes av nya modeller i denna serie. År 1927 introducerades Gerd VI, vilken senare följdes av ytterligare fem olika typer av Gerd-båtar till Gerd XI. Med Gerd 6:an seglade Bröderna Harry och Evert Becker under två år och denna har ända fram till mitten av 1940-talet ansetts som den snabbaste 30:an i Vänern och Vättern och därefter av olika ägare även på ostkusten. Efter Gerd VI följde Vättermön som gav varvet i Rödesund de verkliga framgångarna. Beställningarna lät inte vänta på sig efter framgångarna på kappseglingsbanan och efterfrågan blev större än vad varvet hade kapacitet att bygga – så flera båtar fick byggas vid andra varv, främst vid Schelins varv i Kungsör, Arvika båtvarv, Karlstad båtvarv och Gamleby yachtvarv (Tore Holm)

Varvet byggs ut

År 1932 gifte sig Harry Becker med Emma Brodin (1907–1989) som kom från Da-



Rödösunds båtvarv år 1952. På fartygsbädden till vänster ligger ett ryskt fiskefartyg under byggnad. Detta blev senare GG 218 Västfjord från Fotö.
Foto Curt S Ohlsson.

larna. De hade träffats genom att Emma blivit anställd vid ammunitionsfabriken på orten och därmed flyttat till Karlsborg. Emma Brodin hade en broder, Axel Brodin, som var en mycket duktig snickare – och som då arbetade vid en låd- och förpackningsfabrik i Dalarna. Eftersom Harry och Evert Becker hade behov av att rekrytera duktiga båtbyggare till den expanderande varvsrörelsen, övertalade Emma Becker sin bror att flytta till Rödösund och börja arbeta vid Rödösunds båtvarv. Axel Brodin började vid Rödösunds båtvarv på sin 22-års dag den 1 februari 1933 och blev snabbt en mycket skicklig båtbyggare. Tillsammans med bröderna Harry och Evert Becker byggde de flera snabba segelyachter, vilka såväl i Sverige som utomlands bidrog till att varvet och konstruktören Harry Becker blev välkända. Dessutom kappseglade dessa tre herrar tillsammans under flera år på 1930-talet.

Harry Beckers mål med varvet var att alltid om möjligt vara bland de främsta i landet beträffande arbetets kvalitet samt de byggda båtarnas snabbhet. Varvets specialitet blev skärgårdskryssare och genom Harry Beckers satsningar blev båttypen

välkänd och år 1938 såldes två sådana båtar också till USA. På motorbåtsområdet var varvet inte lika fullt så känt vid i slutet av 1930-talet.

Visserligen hade Harry Becker redan 1934 konstruerat den första motorbåten, men ditills hade segelbåtarna och kappseglingen utgjort den stora verksamheten. Inför framtiden skulle nu stor vikt fästas vid snabbare båttyper av motorbåtar, med strömlinjeformade överbyggnader och i en hel del fall med mycket höga farter. Harry Becker hade fått patent på en bottenkonstruktion, vilken medgav avsevärt större belastning och högre fart än som förut varit tänkbart med snabbgående båtar. Typen hade utprovats såväl hos Statens Skeppsprovingsanstalt (SSPA) i Göteborg som i verklig sjöhävning och visat sig ha överlägsna egenskaper.

Konstruktionen var dels skapad för att möta en ökad efterfrågan på snabba motorbåtar, men framför allt med tanke på tillverkning av motortorpedbåtar, där sjösäkerhetsfordringarna var mycket höga.

Resultatet blev en ökad efterfrågan på såväl motoryachter som skärgårdskryssare i mitten- och slutet av 1930-talet, vilket

bidrog till att det 1937 beslöts att bygga ut varvet och samtidigt uppgradera maskinparken med både fasta elektriska träbearbetningsmaskiner och elektriska handmaskiner. Redan då samhället Rödösund elektrifierades 1918 hade elektriska maskiner införskaffats till varvet. Bland annat fanns det en bred rikt- och planhyvel, bandsåg, fräsmaskin, stämmaskin med mera. Dessa kompletterades i samband med utbyggnaden med bl a slipmaskin, pelarborrmaskin, elektriska handmaskiner som bormaskiner och hyvlar. Kontoret och telefon var förlagt till andra våningen och såväl kontor som båthall var utrustade med centralvärme. Det senare var byggnaden även ursprungligen utrustad med eftersom det är viktigt att trävirket vid byggandet av fina fritidsbåtar hålls i jämn temperatur. Beträffande personalutrymmena var dessa i de närmaste obefintliga eftersom flertalet bodde på orten och vanligen gick hem under måltiderna.

Då Harry Becker var bortrest skötte hans sväger Axel Brodin driften vid varvet.

Världens snabbaste A22:a
Framgångarna var många för Harry Becker



Fraktskutan *Riktor* från Rödesund upptagen på varvets slip sommaren 1948. Foto Curt S Ohlsson.

som båtkonstruktör och därmed också för varvet i Rödesund. Harry Beckers båtkonstruktioner nådde mycket bra placeringar med både honom själv och andra som rorsmän. Efter att Harry Becker hade konstruerat en ny typ av skärgårdskryssare byggdes denna vid varvet. Sedan seglades denna av Harry och Evert Becker samt Axel Brodin under endast en säsong innan den avyttrades. Därmed provades hela tiden nya typer av konstruktioner för att uppnå ännu bättre resultat.

En av de framgångsrika segelyachterna var Gerd 8, vilken år 1933 med Harry och Evert Becker ombord vann över dåtida storheter inom segling som Birger Gustavsson, Josef Edlund, Wille Törsleff m fl. Harry Becker var rorsman, medan Evert Becker var mellangast. Josef Edlund beställde därför påföljande höst en 30:a vid Rödesunds båtvarv, vilken gavs namnet **The Sang** och blev mycket omtalad. **The Sang** vann med Josef Edlund vid rodret sin klass vid samtliga regattor hon ställde upp i fram till att hon såldes till England något år innan krigsutbrottet. År 1945 konverterades **The Sang** till havskryssare och utnämndes 1946 till *Yacht of the year* som ett resultat av hennes framgångar i denna klass. I slutet av 1990-talet fann Rolf Kohlbach **The Sang** i ett bedrövligt skick. Han

har nu på ett förtjänstfullt sätt återställt båten till originalskick.

Varvets konstruktioner och byggen av skärgårdskryssare blev med åren erkända goda seglare och dessutom ledande i världen. En av de skärgårdskryssare som var mycket snabbseglande var A22:an – Gerd 11 som i USA 1937/38 ansågs som världens snabbaste A22. Denna blev kallad i USA för Defender. (ritning)

Andra världskriget

Under hela 1930-talet hade det varit full sysselsättning vid varvet i Rödesund med att bygga främst många framgångsrika skärgårdskryssare men också motoryachter. Jan Becker skriver i en sammanställning om hans fars tid vid Rödesunds båtvarv att Harry Becker under senare delen 1930-talet blev alltmer intresserad av snabbgående motorbåtar. Samtidigt hade Harry Becker genom kappseglingarna kommit i kontakt med stockholmsföretaget Båt-Tjänst AB, som då var landets ledande firma inom båtbranschen. För dem byggde varvet ett antal motorbåtar. Dessa motorbåtar var i allmänhet mycket lyckade, men Becker tyckte att bottenkonstruktionen kunde förbättras. Påtagliga svagheter hade dåtidens V-bottenbåtar uppvisat vid körning i Vätterns krabba sjö, speciellt vid hård gång

i motsjö samt dyk- och skärningstendenser i medsjö. Harry Becker hade genom ett flertal försök på sin egen båt kommit fram till en konstruktion, där slaget höjts påtagligt jämfört med vad övriga båtar innehade på den tiden. Förskeppet utrustades med skarpare V-sektioner och en bäryta "skida" som sträckte sig från stäven till midskepps. Därutöver hade en avfasning s k snedplan från midskepps till akterspegeln gjorts för att underlätta girmanövrar. Konstruktionen visade sig överlägsen beträffande fart samt mjuk och säker gång.

I samband med att andra världskriget bröt ut i september 1939 tog försvarsmakten varvet i besittning för att nyttja det som militärförläggning och för inkvartering av soldater. Varvet höll då på att bygga några kosterbåtar av furu för England. Arbetet med dessa avstannade omgående och verksamheten vid varvet låg nere under en tid. Efter ett tag lämnade försvaret delvis tillbaka varvet och produktionen kunde återupptas.

Varvet hade då tolv anställda och den ökade efterfrågan på bl a skärgårdskryssare bidrog till att varvet byggdes ut.

Efter att Danmark och Norge ockuperats av Tyskland i april 1940, blev det allt svårare att få tillgång till ransonerade varor så som tex linolja mm för byggandet av



Rödesunds båtovarv sommaren 1948. I bakgrunden syns det stora varosskjulet i vilket den isländska fisketrålaren byggdes. Detta skjul blåste ner i en höststorm år 1949. Foto Curt S Ohlsson.

fritidsbåtar. Däremot var det lättare att erhålla ransonerade varor för yrkessjöfart. Harry Becker försökte då intressera marinen för sin bottenkonstruktion vilken vore mycket lämplig för de motortorpedbåtar som marinen avsåg att bygga. Marinen visade intresse för denna bottenkonstruktion, men ville utvärdera vilka prestanda Beckers konstruktion hade gentemot de två Baglietto-konstruktionerna de stod i begrepp att inköpa. Efter att släpproven i rännan hos Statens Skeppsprovsningsanstalt (SSPA) i Göteborg utförts visade sig Beckers konstruktion vara 10 % bättre än den bästa av de två Baglietto-konstruktionerna. Trots detta beslöt marinen att satsa på egen konstruktion med utgångspunkt från den italienska.

Även om det inte blev något byggande av motortorpedbåtar vid varvet, vilket Becker hade hoppas på lyckades man upprätthålla sysselsättningen med framför allt en del arbeten åt försvaret med bland annat ammunitionslådor och ett slags ihopfällbara överskeppningsbåtar sk mössbåtar vilka fått sitt namn av att de i ihopfällt

skick liknade arméns permismössa.

Började bygga fiskefartyg och minsvepare

Rödesunds båtovarv tog nu steget över från att ha varit specialiserade på att bygga mindre och större fritidsbåtar till att bygga bruksfartyg. Helst hade man kanske föredragit att vara enbart inriktade på att bygga fritidsbåtar, eftersom den allmänna uppfattningen bland yachtvarven var att denna produktion var både mer intressant och lönsam. Dessutom hade varvet nu upparbetat såväl stort kunnande som stor kundkrets inom denna sektor, men svårigheten att få leveranser av ransonerat material till fritidsbåtar tvingade mer eller mindre varvet att inrikta produktionen mot yrkesbåtar.

År 1942 fick varvet en beställning på tre fiskebåtar för Tyskland, vilka påbörjades under samma år. Dessa lyckades varvet att bygga och leverera inom en tidsrymd av 17 månader. Antalet anställda vid varvet hade utökats från ca 10 anställda i slutet av 1930-talet till 44 personer 1943. Flera

av de som anställdes vid varvet då dess verksamhet utökades till att även omfatta skeppsbyggeri, kom från varven i Forsvik och Sjötorp. Men även flera timmermän från Danmark som flytt till Sverige undan nazisterna anställdes. Dessa personer blev nu en hörnsten i verksamheten för att kunna fullfölja fiskebåtsbyggena.

De tyska fartygen var 20 meter långa och ingick i ett avtal som skapats mellan Sverige och Tyskland vars uppgift var att försöka trygga importen av för Sverige livsnödvändiga varor och tjänster. Detta handelsavtal hade Jacob Wallenberg m fl förhandlat fram med Tyskland, där fartygen utgjorde betalning för kol och andra förnödenheter som var viktiga för Sverige. Finansbröderna Jacob och Marcus Wallenberg, vilka också var seglarentusiaster, hade utsetts som sändebud (emissarier) för den svenska regeringen under de mörka krigsåren. Marcus Wallenberg upprätthöll kontakter med Storbritannien, medan Jacob Wallenberg hade en motsvarande position gentemot Tyskland.

Trots att byggandet av dessa tyska fiske-

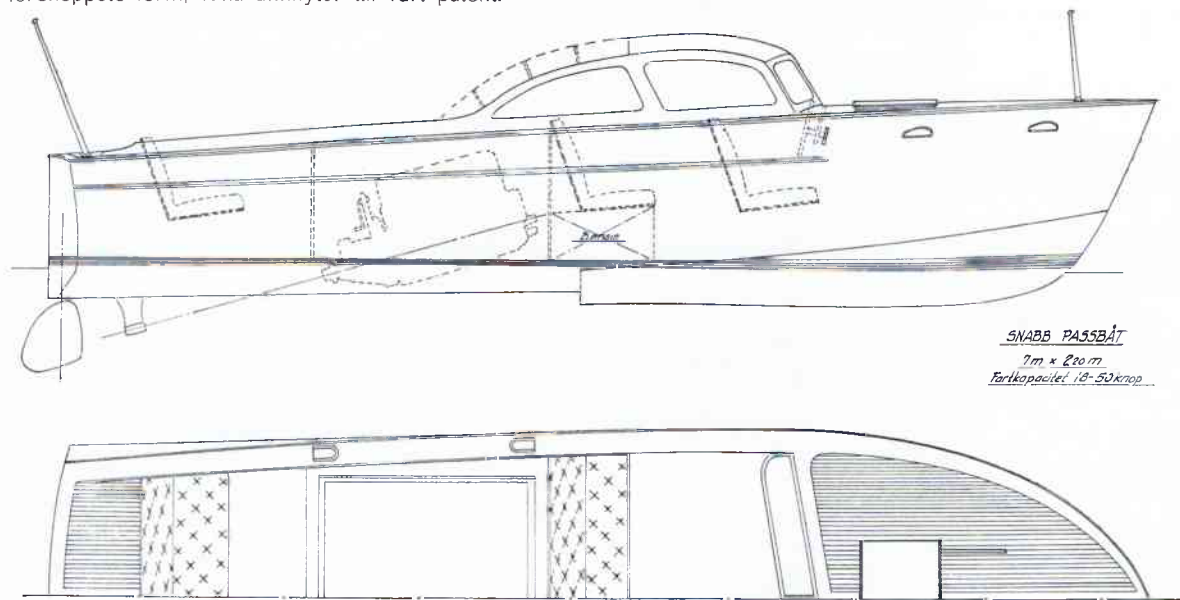
Passbåt med vanlig stegbotten

Båten är här av gängse form i stort sett, men innehåller i modifierad form flera av de särdrag, som kännetecknar vår patenterade bottenform.

Vinsten med denna konstruktion ligger uti, att den kan köras med relativt låg fart utan att släpa vatten, samtidigt som den har förmåga att plana snabbt med stor last.

Vid gång i sjö är formen sådan att vågorna klyvas mjukt och hållas ned av den starkt utåtvälvda slaglinjen.

Kurvtagning även i grov sjö är möjlig utan kantringsrisk, tack vare akter- och förskeppets form, vilka anknuter till vårt patent.



Ritning till 7-meters passbåt med inombordare av Harry Becker.

båtar var en mycket lönsam affär var det många varv som avstod av politiska skäl. Detta var naturligtvis lättare att göra för de sk etablerade fiskebåtsvarven i Bohuslän och på andra håll längs Sveriges kust. Men för just yachtvarven, till vilka Rödesunds båtvarv räknades, var situationen en helt annan. För dem innebar denna beställning av fiskebåtar mer eller mindre skillnaden mellan att få lägga ned eller kunna fortleva. Förmedlingen av dessa fiskefartyg, vilka totalt utgjordes av en beställning om 45 fartyg, skedde genom företaget Arafart med kredit genom Båt-Tjänst i Stockholm och Enskilda banken som bankförbindelse. I utbyte fick Sverige armeringsjärn från Tyskland, vilket till stor del användes för att bygga bunkrar längs Sveriges kuster. Fartygen hade konstruerats av Maierform i Hamburg och konstruktionen hade modelltestats i Hamburgtanken. Fartygen hade, enligt flera fartygskonstruktörer, fina fartygslinjer och hade därmed goda fartegenskaper (10,5 knop) i förhållande till den relativt svaga motorn. Trots sina smäckra linjer var fiskefartygen för Tyskland robust byggda med köl och stävar i ek och furubordläggning på järnspant.

För att kunna bygga dessa tre fiskefartyg fick Harry Becker anlägga en stapelbädd öster om den befintliga varvsanläggningen, samtidigt som varvsutrustningen kompletterades med tex maskiner för den grövre dimension som krävdes för att bygga träfiskefartyg. I England väckte dessa beställningar av fiskefartyg från Tyskland stor irritation och Sverige beskyldes mer eller mindre för att hjälpa Tyskland att bygga upp deras krigsflotta. Engelsmännen gick så långt att de hotade med att bomba dessa varv som byggde fiskefartyg för tyskarna. Den dåvarande svenske utrikesministern Christian Günther, som var en skicklig diplomat, bemötte denna kritik med att framhålla att det enbart rörde sig om fiskefartyg och inte några örlogsfartyg. Detta accepterades med en viss tvekan av engelsmännen, även om en fortsatt misstanke förelåg att tyskarna avsåg att använda fiskefartygen som minsvepare, vilket troligen också var fallet. Troligen var det också motståndsrörelsen under engelskt inflytande som medverkade till att skrovhallen vid Lunds Skepps- & Yachtvarv i Ekenäs stacks i brand 1943 och ett tyskt fartygsskrov som var under byggnad förstördes.

Oaktat detta var denna tyska beställning av fiskefartyg av största betydelse för de under andra världskriget hårt ekonomiskt pressade yachtvarven, som tidigare nämnts, var tvingade att rikta in produktion mot nyttofartyg för att kunna överleva.

Jan Becker skriver vidare att det första fartyget i denna tyska serie vägrade att bli sjösatt under normala förhållanden och kunde lämna stapelbädden först efter 24 timmars hårt arbete. Stapelavlöpningen av det andra fartyget var helt normal, vilket åskådarna som samlats runt hamnbassängen inte var beredda på utan hade förutsett en liknande situation som vid sjösättningen av första båten. Jan Becker skriver att anblicken av ca 50 personer som sprang som skällade råttor för att undvika att bli våta om fötterna, av den svallvåg fartyget genererade mot land var helt obetalbar. Från sjösättningen av båt nummer tre finns ingen direkt minnesbild, så denna gick säkert helt normalt tillväga.

Utöver Rödesunds båtvarv var följande båtvarv inkopplade på att bygga dessa tyska fiskebåtar: Karlstads båtvarv, Sjötorps varv, Gustavsson & Andersson båtvarv på

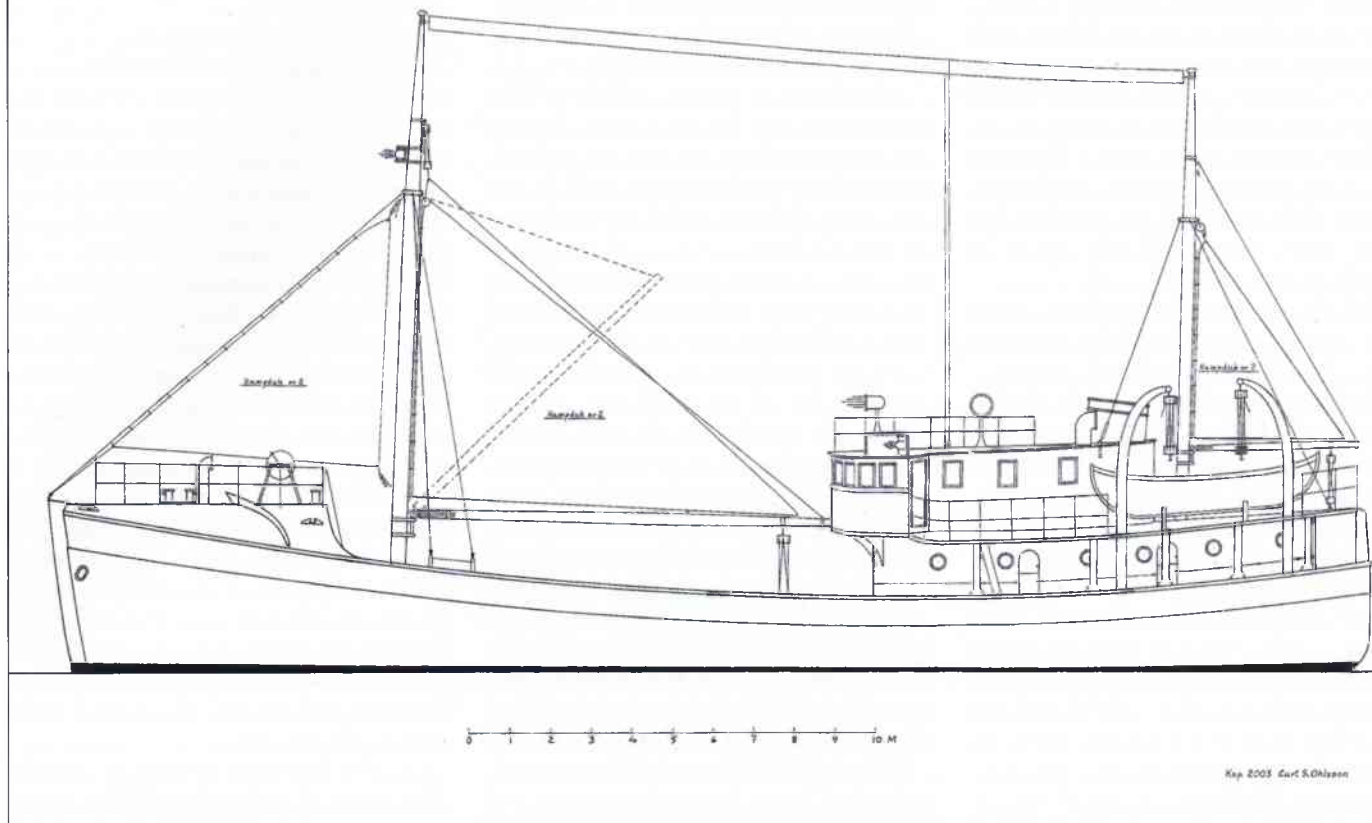
160 TONS FISKEBÅT

Längd ca 32 m största bredd 7 m största djupgående 3,10 m

skala 1:50

Karlsborg i Dec. 1945

Harry Becker



Lidingö. Abrahamsson & Börjessons båtvarv i Waxholm, Kungsörs båtvarv, Saltvik slip & varv i Saltvik (Oskarshamn), Ystads skeppsvarv, Lunds skepps- & yachtvarv i Ekenäs, Ernst Davidsson i Simrishamn, Bröderna Larsson varv & mek verkstad i Kristinehamn, Valdemarsviks slip & varv, Karlshamns skeppsvarv, Fisksätra varv i Saltsjöbaden, Neglingevarvet, Saltsjöbaden, Tore Holms yachtvarv i Gamleby och Norrköpings båtvarv. Sverre- varvet, Hisinges Kärra har också angetts som ett varv som byggde dessa tyska fiskebåtar, men så var aldrig fallet, utan dessa tre fartyg byggdes troligen vid något av de övriga nämnda varven.

Virkesleverantörer till varvet

Eftersom varvet inte hade något eget sågverk var Tibro Trä & Fanér huvudleverantör av virke med grövre dimensioner så som ek och bok vilket sågades på deras blocksåg. Snickerivirke och utländskt trä levererades huvudsakligen från Hägerstens trävaru, Hägersten (Ingvar Rosenlund) och Forsströms trä, Stockholm

Varvet byggs ut för tillverkning och reparation av större tonnage

De tyska fiskebåtarna blev en mycket lönsam affär för Rödesunds båtvarv, men enligt såväl Jan Becker som Axel Brodin blev

verksamhetsperioden som följde efter de tyska fiskebåtarnas färdigställande hösten 1943 helt katastrofal på grund av att den goda ekonomi som därigenom byggts upp helt kom att raseras. Axel Brodin berättade i juni 2002 att Harry Becker samtalat med honom efter att leveranserna av de tyska fiskefartygen var avslutad och att han då omtalat att han kunde göra sig helt skuldfri för pengarna han tjänat eller så skulle han kunna bygga ut varvet med en slipanläggning och en ytterligare större fartygsbädd för att därigenom rikta in produktionen på att bygga ytterligare fiskefartyg och idka reparationsverksamhet vid sidan av yachtbyggandet. Axel Brodin gav då sin svåger rådet att göra sig skuldfri och helt och hållet rikta in varvets produktion på att konstruera och bygga yachter, även om det skulle vara mindre att göra inom denna sektor tills kriget var över. För efter kriget skulle det med all sannolikhet bli fullt upp att göra igen. Harry Becker valde dock att bygga ut varvet för att kunna torrsätta och bygga större tonnage. Att Harry Becker valde detta beslut var troligen ett resultat av att han genom byggandet av de tyska fiskefartygen skapat en personell kompetens för att bygga större träfartyg. Bland annat hade flera timmermän anställtts samt att skeppsbyggmästare Evald Larsson från Forsvik engagerats vid varvet.

Harry Becker skrev själv i mars 1944 att han genom utbyggnaden av varvet hoppades kunna bredda verksamheten genom att bygga såväl fiskebåtar för västkusten som tillverka motortorpedbåtar efter hans nya bottenkonstruktion. På hösten 1943 inleddes invallningen av varvsvassängen för att torrläggas densamma. Detta skulle underlätta anläggandet av slipen, vilken i första hand avsågs att torrsätta och utföra arbeten på Kindboms fartyg och annat dåvarande kanaltonnage. Det visade sig att arbetet skulle bli ytterst besvärligt och framför allt kostsamt beroende på rådande markförhållanden. Jan Becker skriver att "Gropen" som invallningen kom att kallas var besvärlig att hålla länsad så att schaktningen och anläggningsarbetena kunde genomföras. Området söder och väster om Varvsvägen utgörs idag till stor del av schaktmassor från Gropen. Slipanläggningen med vagnar och vinschmaskineri inköptes från Forsviks bruk, vilket hade dragit ned på reparationsverksamheten och på sikt avsåg att upphöra med densamma. På hösten 1944 var allt arbete med slipen klart och fördämningarna kunde rivas och vatten fyllas på i Gropen. I en notis i Karlsborgs tidning lördagen den 20 januari 1945 meddelades att länsstyrelsen i Mariestad har beviljat Harry Becker byggnadstillstånd för anläggande av en

betingslip med hus för spelmaskineri i kvarteret Varvet i Karlsborg (Rödesund båtvarv). Uppenbarligen var denna tidningsuppgift införd i tidningen först efter att anläggningen var färdigställd.

Notabelt är att det första fartyg som slip-togs var en ångare som hette **Gerd**, vilken en dimmig natt gått på grund genom att passera prickarna om babord i inloppet till Forsvik. Huvuddelen av alla fartygen som trafikerade Göta kanal under 1940-talet var någon gång sliptagna vid Rödesunds båtvarv. Det största fartyget som togs upp under Harry Beckers tid vid varvet var **Motala Express**.

Rödesunds båtvarv var i samband med utbyggnaden väl rustat för att bygga såväl fartyg som service av färjor och kanaltonnage. Kanalslipens kapacitet var 300 ton och ligger väster om varvet. Därutöver hade två stapelbäddar anlagts öster om den befintliga varvsanläggningen. Samtidigt införskaffades erforderliga verktyg och maskiner för byggnation och reparationer av större fartyg.

Skeppsbyggmästare Evald Larsson från Forsvik var inte enbart skeppsbyggmästare utan också en duktig fartygskonstruktör och hade vid Forsviks varv konstruerat och byggt flera motorskonare, vilka var utomordentligt goda fartyg som på senare år gjort sig välkända inom väner- och vättersjöfarten. Bland annat hade han konstruerat och byggt motorskonaren **Eva**, som byggdes vid Forsviks varv 1929. Denna ansågs synnerligen lyckad. Genom att anställa Evald Larsson som konstruktör och ledare för skeppsbyggnadsavdelningen stod Rödesunds båtvarv väl rustat för att först och främst lägga an på nybyggnader av moderna, lastdryga och relativt snabbgående kanal- och kustfartyg.

Varvets kapacitet och möjlighet att på kortare tid leverera dylika fartyg hade nu utökats. Därtill kom att fartygsslipen, vilken möjliggjorde att snabbt betjäna reparerer bland kanalbåtarna och därmed utföra arbeten av alla förekommande slag. Parallellt med att man börjat med skeppsbyggeri och slipverksamhet byggdes fritidsbåtar av olika slag. Bland annat byggdes 1945 utlottningsbåtar till olika segelsällskap.

Rödesund båtvarv byggde en fiskebåt till Oskar Johansson på Hönö

Mycket riktigt kom byggandet av fritidsbåtar vid Rödesunds båtvarv i full gång efter att andra världskriget var slut 1945, precis som Axel Brodin hade förutspått. Harry Becker hade under kriget förberett sig för detta och hade flera nya konstruktioner på gång redo att förverkligas. Det var framför allt den stora satsningen på motorbåtar i

olika storlekar och utförande och med Beckers nya bottenkonstruktion som vann stort intresse. Motorbåtarna utgjordes främst av modellerna B 11, B 14 och B 16. Plasten hade ännu inte gjort sitt intåg som skrovmaterial för fritidsbåtar, utan trä var allena rådande och träslag som mahogny, furu och även plywood förekom.

I samband med krigsslutet 1945 blev det åter möjligt att fiska utan krigshot och optimismen spreds bland skärgårdsbefolkningen och beställningarna på nya fiskebåtar fyllde snabbt orderböckerna på fiskebåtvarven. I början av år 1946 beställde Oskar Johansson från Hönö Röd en fiskebåt med dimensionerna 68x20'6x9 fot vid Rödesunds båtvarv. Oskar Johansson hade sedan tidigare fiskebåtarna GG 103 **Hispano** och GG 432 **Lillvor** tillsammans med sina bröder Ernst Johansson, August Johansson, Karl Johansson och Gunnar Johansson. Dessa båda fiskebåtar var byggda 1937 i Gottskär respektive 1939 i Skredsvik. Den 9 april 1940 befann sig GG 103 **Hispano** och GG 432 **Lillvor** under fiske på Vikingbank i Nordsjön. De gick därefter till England, där de på grund av kriget blev kvar och fiskade för engelsk räkning fram till december 1945, då de återkom till Sverige och Hönö.

Oskar Johansson fann nu behov av ytterligare ett fiskefartyg eftersom det fanns besättningskapacitet för tre fiskefartyg. Han önskade beställa en fiskebåt av samma typ som **Hispano**, men varvet i Gottskär hade inte längre möjlighet att bygga en sådan båt. Därför beställdes denna i stället hos Harry Becker och Rödesunds båtvarv.

Byggandet av denna fiskebåt inleddes under senare delen av 1946. Varvet hade genom att skeppsbyggmästare Evald Larsson anställdes inrättat en särskild avdelning för konstruktion av lämpliga kanalskutor med stor lastkapacitet. Huruvida Evald Larsson eller Harry Becker var involverade i konstruktionsarbetet av denna fiskebåt är oklart, men troligen har de endast framställt en enkel arbetsritning med utgångspunkt från beställarens önskemål att fartyget skulle ha liknande linjer som GG 103 **Hispano**.

Att fiskebåten, som senare fick namnet GG 290 **Svanholm**, var under byggnad i slutet av 1946 meddelades i en tidningsartikel i Karlsborgs-Tidningen i samband med att ångfartyget Värmland från Kristinehamn gått på grund i sjön Viken och fått propelleraxeln bräckt och därmed tagits upp på slip vid Rödesunds båtvarv söndagen den 20 oktober 1946. I samma tidningsartikel nämndes att varvet för närvarande höll på att uppföra ett större varvsskjul ca 35x12 meter vari den för isländska staten beställda fiskebåten skulle stapelläggas. Detta skjul byggdes av tak-

stolar av limträ från Töreboda Limträ AB. Syftet var att skjulet skulle kläs in med väggar också, men detta blev tyvärr aldrig genomfört och skjulet blåste därmed ned i en höststorm 1949.

Fiskebåt byggdes för isländska beställare

Vid sidan av byggandet av fritidsbåtar skrev varvet den 27 juni 1946 kontrakt på en trålare av ek för Aktiebolaget Hervör (Gunnar Gudjörnsen), Kaupangur vid Akureyri, Island. Denna beställning var fristående från den stora beställning som Isländska Legationen lagt på 45 fiskefartyg vid Föreningen för Sveriges Mindre Varv i november 1944. Fartyget som beställdes vid Rödesunds båtvarv var också väsentligt större än de som tidigare beställts genom Isländska Legationen vid de svenska träskeppsvarven. Detta fartyg var på ca 180 bruttoton med huvuddimensionerna 3 2,5x6,8x3,45 meter samt försett med en 6-cyl Polar diesel typ M 46I som utvecklade 600 hk. Fartyget var också försett med ett hydrauliskt drivet trålspel. I Sverige skulle det dröja till i början av 1960-talet innan de svenska fiskebåtarna utrustades med hydrauliska trålvinschar. Priset var 465 000 kronor fullt utrustat.

I det för den tiden utförliga kontraktet stod skrivet under paragraf 11, att leverantören förband sig att under byggnadstiden icke påbörja andra nybyggnader av fiskefartyg eller lastfartyg, förrän leveransen av det isländska fiskefartyget var säkerställd. Den nybyggnad, som var under arbete, fick dock slutföras. Idag, och även då, kan denna paragraf förefalla något märklig. Eftersom paragrafen kan ge ett intryck av att beställaren inte till fullo anförtrot leverantören att klara leveransen av fartyget inom angiven tid. Leverans skulle äga rum 16 månader efter kontraktets undertecknande. I och för sig var den isländska trälaren ett mycket stort fiskefartyg och varvet hade tidigare inte byggt ett så pass stort fartyg. Vidare stod det i kontraktet att om leveransen fördröjdes utöver leveranstiden angiven i paragraf 7 var leverantören skyldig att betala beställaren ett skadestånd av 500 svenska kronor för varje arbetsdag som förseningen varade. Skadestånd skulle emellertid inte utgå för den händelse leveransförseningen berodde på försenad materialleverans, statligt beslag, eldsvåda, strejk, look-out, bojkott, onormal brist på arbetskraft, ishinder eller annan omständighet utanför leverantörens kontroll. Skadestånd skulle heller inte utgå för den händelse förseningen berodde på åtgärder vidtagna av beställaren.

Denna beställning förmedlades med största sannolikhet genom Båt-Tjänst i Stockholm, som då hade ensamrätt till

försäljning av varvets tillverkningar såväl i Sverige som internationellt.

Harry Becker lämnar

Rödesunds båtvarv och Karlsborg

I början av 1947 hade Rödesunds båtvarv stor beläggning och drygt 40 personer var anställda. Utöver den isländska fiskebåten och fiskebåten Svanholm för Oskar Johansson på Hönö byggde varvet främst motorbåtar i olika storlekar och modeller samt även skärgårdskryssare. Motorbåtarna utgjordes främst av modellerna B 11, B 14 och B 16, vilka byggdes av trä och företrädesvis mahogny och furu, men även plywood förekom som byggmaterial. Plasten hade ännu inte gjort entré inom sektorn fritidsbåtar. Dessa motorbåtar byggdes Harry Beckers patenterade bottenkonstruktion från 1941.

År 1947 skulle dock bli ett ödesår för båtvarvet i Rödesund. Den ekonomiska belastningen på varvet blev under året allt mer ansträngd och enligt uppgift berodde detta på att varvet blev försenad med att uppnå olika delmål i byggnationen av det isländska fiskefartyget och därmed inte erhöill de delbetalningar som hade utlovats. Tyvärr ledde detta till att Rödesunds båtvarv försattes i konkurs i september 1947. Under byggnad vid varvet var då skroven till såväl den isländska fiskebåten som fiskebåten till Oskar Johansson på Hönö.

Den senare försåldes genom en offentlig auktion, som hölls vid Rödesunds båtvarv onsdagen den 19 november 1947 och köpare blev Oskar Johansson och medintressenter. Skrovet till fiskebåten **Svanholm** var då inte fullt bordlagt, utan skrovet byggdes fullt färdigt under konkursförvaltare Sigfrid Jungkvist från Skövde ledning av varvet. Utöver skrovet fanns 4 stycken brännoljetankar, diverse smiden samt ett färdigbyggt däckshus. Efter att **Svanholm** blivit sjösatt bogserades det till Hönö Röds båtvarv (Holger Hermansson) som färdigställde fiskebåten åt ägarna. Motorn installerades vid Berg & Johanssons varv i Hönö Klova.

Den isländska fiskebåten levererades först ca ett år efter att varvet försatts i konkurs.

Harry Becker som redan då ansågs som en av de främsta yachtkonstruktörerna i såväl nationellt som internationellt perspektiv blev omgående efter att konkursen kungjorts erbjuden arbete hos den mycket välkände båtkonstruktören Knud Reimers. Han ägde Hästholmsvarvet på Lidingö och vid detta blev Harry Becker anställd som varvschef.

Efter ett par år, 1949, grundade Harry Becker AB Beckerbåt och byggde upp en egen båtvarv på Lidingö. Detta varv ägs numera av Harry Beckers söner Jan och Tore Becker.

Harry Becker blev med åren en mycket välkänd och aktad båtkonstruktör. Han drev parallellt med varvet Beckerbåt sin konstruktionsfirma Becker-Design fram till mitten av 1980-talet. Harry Becker kom alltså genom sin entusiasm och stora känsla för båtkonstruktioner att inneha en dominerade ställning inom denna sektor i över 70 år.

Utöver konstruktioner för den egna produktionen anlätades Harry Becker under 1960- och 1970-talen av flera stora båttillverkare som tex Monark Crescent, Ryds industrier m fl.

Rödesunds Båtvarv övertogs efter konkursen av Eskilstuna Smide och senare av Finntorps Mekaniska Verkstad, som också var innehavare av Bovallstrands varv. Under deras ledning byggdes bland annat fiskebåtar för Ryssland. I samband med deras konkurs 1953 övertogs varvet av Karlsborgs kommun, som från den 1 juli 1957 i sin tur överlät det till Kungl. Marinförvaltningen vilka innehar det än idag.

Källor:

Becker, Harry, 1944. Rödesunds båtvarv.

Becker, Jan, 2000. Rödesunds Båtvarv. Opublicerat material.

Ett stort tack riktas till Jan Becker och dennes faster Ingrid Becker för stor hjälp med både värdefullt material och långa samtal.

Isdrama på Göta älv julaftonen 1923

Av Bengt Gustavsson

Vi låter däcksmannen, senare styrman och vikarierande befälhavare i Göta bruks bogserbåt **Inez**, John W. Karlsson, Göta, berätta om ett 80-årigt isdrama:

– En julafton jag minns särskilt väl var året 1923 då vi med s/s Inez fick ett bärgningsuppdrag klockan 17.00. Det fanns på den tiden en roddare som transporterade resande mellan Lödöse och Torskog. Roddaren hade varit över till Lödöse och hämtat två man, då det rädde full nordostlig

snöstorm med sträng kyla.

Älven höll på att isbeläggas och snön vräkte ner i stora mängder som packades mot iskanten i en metertjock vall. Roddbåten fastnade i ett snösjök och trycktes in i snövallen där den blev sittande. Risk för förfrysning var givetvis stor. Folk iland observerade dock deras svåra belägenhet och ringde till Inlands Fabriks AB med begäran om hjälp. Nämnda bolags bogserbåt var inte i trafikvärdigt skick p g a översyn,

varför nödropet vidarebefordrades till Sulfit AB Göta.

Vi fick som nämnts kallelse ungefär klockan 17.00 och efter cirka en och en halv timma hade vi ångtrycket uppe och kunde avgå.

Vid ankomsten till olycksplatsen hade snövallen byggts på ordentligt och vi hade svårigheter att komma intill roddbåten. Efter någon halvtimme hade vi dock fått mannarna ombord och ner i värmen. De var svårt nerkylda och måste hjälpas upp ur roddbåten. Nu återstod att taga oss själva loss ur snövallen.

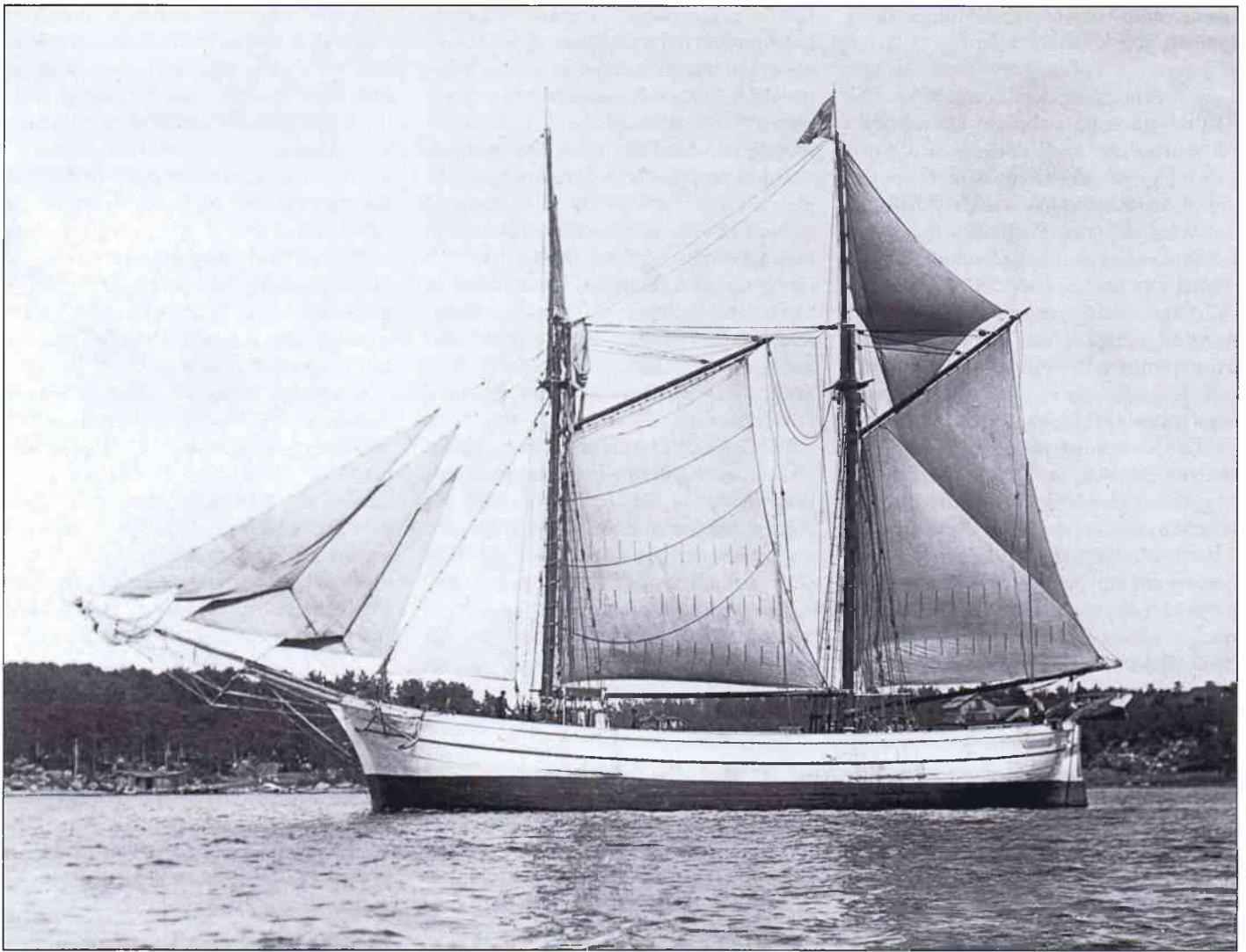
Jag vill minnas att klockan var nio på kvällen när vi lyckats lägga till vid kajen i Torskog och sätta iland de tre bärgade männen. Kl 22.30 på julaftonskvällen var vi hemma i Göta igen.



Inez byggdes vid Torskogs 1906, hon isförstärktes vid Lödöse varv 1917 eller 1918.

Maskinstyrka 135 IHK.

Enligt uppgift skall hon med avseende till sin maskinstyrka varit en god isbrytare.



Zeus under segel på Ångermanälven.

En resa med Zeus – ett dramatiskt julminne

Av Pauli Ohlsson

Nedanstående är en uppteckning efter en bandinspelning, som jag gjorde 1981 och där min far, Oscar Ohlsson, berättade om olika händelser från sina många år till sjöss. Far får här berätta om en resa med skonerten **Zeus**, där hans far, Petter Ohlsson, var skeppare, han själv bästeman och brodern Johan kock. Året är troligen 1917.

– Vi gick den 20 december från Ålborg och skulle gå till Viken för att lägga upp för vintern. När vi hade gått ut där med god västlig vind och kommit upp emot Hässelön och just fått sikte på Kullen, fick vi en sydostlig storm så vi låg med

revade segel och drev långt ut i Kattegatt ända upp mot Skagen. Vi tänkte då, att vi skulle kunna komma in till Fredrikshavn för stormen, men när vi kom in emot land och just hade satt lotsflagg, sprang vinden om till nordväst, och då var det ju god vind mot Kullen igen, och vi beslöt att fortsätta resan. Vi var ju tomma eftersom vi skulle gå och lägga upp, men som väl var hade vi tagit in lite barlast, annars hade vi väl aldrig klarat oss. Vi fortsatte alltså resan, men på eftermiddagen sprang vinden om till sydväst och ökade till full storm, och vi kunde inte klara land vilken väg vi än låg.

Vi låg med trerevat storsegel och stagflock och drev hela tiden in mot klipporna mellan Varberg och Falkenberg.

På kvällen när klockan var 9 sa far: – Nu ska vi gå ner och äta vår sista måltid, för vi kommer aldrig att klara land och vid 12-tiden i natt kommer vi att vara inne vid klipporna. Själv stod jag surrad vid rodret, när de andra gick ner i kajutan för att försöka få i sig lite kall mat.

Att göra upp eld och värma något var ej att tänka på på grund av den svåra sjögången. När de hade ätit tog far fram bibeln och läste ett stycke och sedan föll alla fyra



Zeus i Gävle. Finns det någon som kan identifiera övriga fartyg. Bilden troligen tagen någon gång mellan 1910 och 1917.

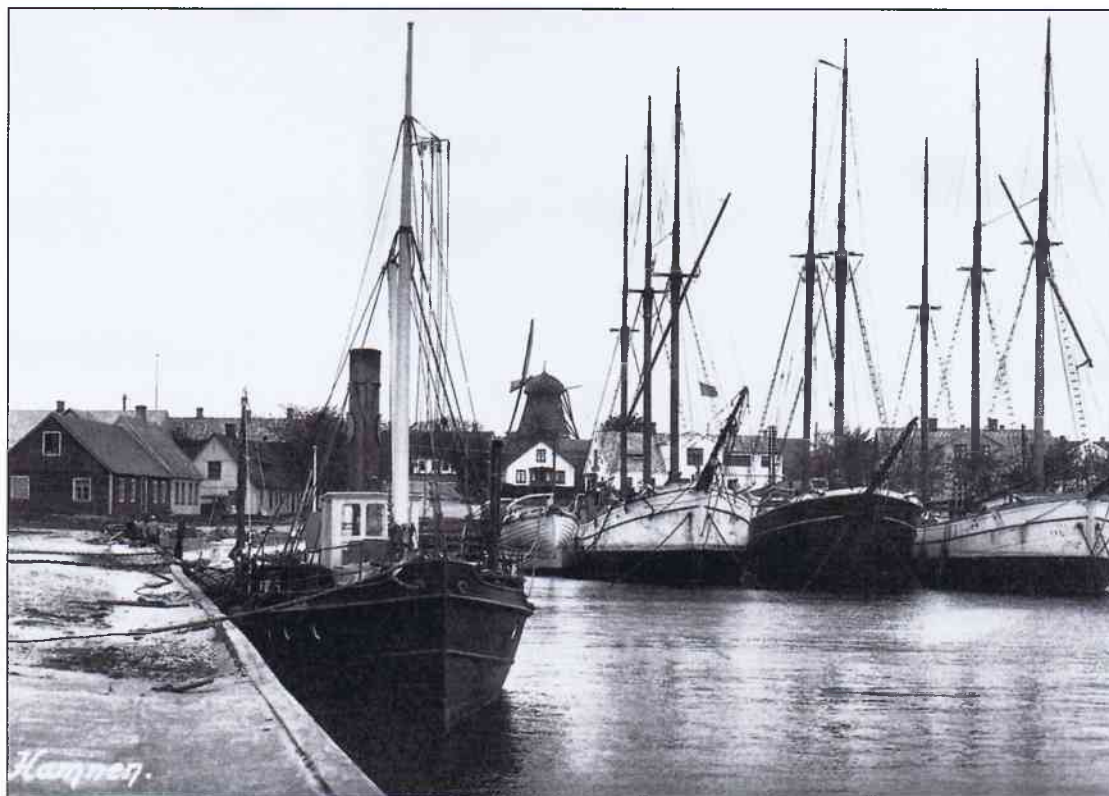
på knä på kajutgolvet och bad om räddning och överlämnade sig i Guds hand.

Som de ligger där nere springer vinden plötsligt om och drejar sig mer västlig och därefter nordväst. När jag märker det, knackar jag på fönstret så de kommer upp alla fyra, och far beslutar sätta mer segel och försöka segla oss klara från land. Själv tar han rodret, medan vi andra sätter tre-revad gaffelfock och förstäng. Skutan dyker alldeles förskräckligt, men hon är starkt byggd, och håller bara masterna, så går det nog, tror far.

Klockan 4 siktade vi Kullens fyr och klockan 8 var vi uppe tvärs Viken, och där låg lotsbåten. Det var ju en ångbåt på den tiden. Far anropade den och undrade om de trodde att det gick att hålla in till Viken. De var villiga att försöka. Lotsbåten gick så nära den kunde, men i den höga sjön kunde den inte komma ända intill, utan vi fick kasta en ända till lotsen Wikdal och hala honom ombord. Sedan höll vi in för tomma riggen, och det gick ju bra för vinden var nu ren västlig. När vi kom in hade vi båda ankarna klara, ett för att stoppa upp farthen och ett för att lägga av när vi körde upp henne mot hucken, så att vi kunde föra iland en ända. Allt gick bra, och snart hade vi förtöjt. Sedan kokte vi kaffe, för vi hade egentligen inte fått något varmt i oss på tre dygn. När vi hade ätit gick far hem till mor i Lerberget, för han visste att hon var mycket orolig eftersom hon hade alla fyra på sjön. Far, min bror Johan och jag var ju på **Zeus**, och min bror Pauli var med barken **Sigyn**, som hade passerat någon dag innan. Vi skulle ju också ha gått hem på kvällen, men när vi hade eldat och fått lite varmt somnade vi hårt. Jag låg i min hytt där akter och de andra pojkar i skansen. Vi fick



Besättningen på Zeus. Bakre raden från vänster Oscar Ohlsson. Mannen i mitten okänd. Skepparen Petter Ohlsson till höger. I främre raden okänd besättningsman till vänster och Johan Ohlsson.



Vinterupplagda skutor i Vikens hamn kring 1920. I förgrunden den i artikeln omtalade lotsångaren. Vilka skutorna är går väl inte att få fram – eller? Zeus finns inte med på bilden. Foto från John Oltin, Viken

sedan veta, att min kusin Berta hade varit nere på eftermiddagen och försökt väcka oss. Hon ville att vi skulle komma upp och dricka eftermiddagskaffe, men hon fick inte liv i någon av oss. Vi hade ju inte sovit på tre dygn, så vi var ju så utvakade. När klockan var 2 på natten vaknade jag, och då gick jag bort och tittade till dem i skansen, men de sov fortfarande.

Nästa dag var det julafton, och då kom far tidigt på morgonen, för då skulle vi lossa barlasten och hala bort där vi skulle låta skutan ligga för vintern. Sedan mönstrade vi av, så att de andra pojkarna fick resa hem, och far, Johan och jag gick hem för att fira jul. Jag minns ännu hur glad mor blev för att hon fick oss hem välbehållna till jul! På kvällen klockan 5 var där telefon från Kristiansand i Norge. Det var morbror Ludvig, som ringt till affären och bett dem gå in och meddela att Sigyn hade kommit in till Kristiansand för storm. Man hade mist två man, men Pauli och de andra var välbehållna. Det var en jul som jag sent skall glömma."

Zeus skonert, reg.nr. 3980, byggdes i Sjötorp 1901 för ett partrederi i Motala med lotsen Alfred Pettersson som huvudredare. Längd: 25,64 m, bredd: 6,95m, djup: 2,74m, djugg: 3m.

Brt: 115,76, netto: 99,90.

1922 såld till ett partrederi i Mariestad.

19/1 1925 motor inmonterad med 40 eff hk.

6/2 1932 såld till skeppare Lars Vilhelm Larsson Vänersborg.

8/2 1960 ny motor 170 eff hk inmonterad.

17/12 1963 Lars Vilhelm Larsson meddelar att *Zeus* nu är galeasriggad.

22/10 1964 såld för 50 000 kr till Finland. Köpare: skepparna Evert Ahlberg och Erik Holmén, Borgå. Går i sandfart 1964–1969. Därefter som lustfartyg.



Zeus vid sin vanliga plats i Sveaborg 1989. Foto Förmodligen Petri Sipilä, Helsingfors.

Registersidorna 7101-7200



7229 GELLA på väg genom Engelska kanalen.

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		
7201	S	Charlotte Rhodes ex Meta Jan ex Anna ex EVA ex Christian	1904 Faaborg	97	75	1925 ↓	1928 såld Dk, 12.10.1979 brand
7202	MS	FRID ex HULDA	1925 Djupvik	38	21		1939 såld No. Slopod 1970
7203	MS	AGRA	1925 Göteborg	4588	3394		20.4.1929 torpederad USA 6 †
7204	MS	GULLMAR I ex ZAIMA ex PROTÅCTOR	1925 Söndeled	41	28		30.11.1967 brand Väderöbod
7205	SS	Heracles ex Maria ex ALSTER ex LOCARNO ex NACKA ex Luice Blume ex Spesopoula ex Federation	1886 Sunderland	806	332		1927 såld Grekl, krigsförlist 410527 Saloniki
7206	SS	TRITON ex PATRIA ex Phyllis Sead ex Westmore ex Portinglis	1908 W Hartlepool	2078	1539	1955 upph Ystad	
7207	S	FRAM	1925 Söndeled	38	23	1967 såld Australien	
7208	pr	BALDER ex LJUSNE NO 1	1886 Ljusne	125	117	1961 upph	
7209	pr	BJÖRN	1894 Gävle	253	246	1959, förstörd, sänkt	
7210	pr	MARS ex PRIMUS	1892 Gävle	263	254	1962 ej i sjöfart, sänkt 1965	
7211	pr	THOR	1885 Gävle	181	170	1964, skrotad, sänkt	
7212	S	IRENE ex MARIE	1886 Svendborg	215	185	5.1.1938 strandat Ystad	
7213	MS	FREY	1889 Sjötorp	137	99	1963 såld Finl., ej i sjöfart 1971	
7214	SS	SALTSJÖN ex BJÖRKFJÄRDEN ex SALTSJÖN	1925 Göteborg	314	208	I fart	
7215	MS	AMERIKALAND	1925 Hamburg	15337	5384	2.2.1942 sänkt Cape Hatteras 5 †	
7216	SS	Sine Boye ex MALVA	1925 Lödöse	519	335	1950 såld Dk, upph 1969 i Marstal	
7217	MS	DENALIA ex DALIA	1925 Hälleviksstrand	45	19	1992 såld USA	
7218	MS	ROGGE ex AGA IV ex GASACCUMULATOR I ex LOKE	1908 Stockholm	35	22	1984 sjönk Ropsten	
7219	SS	DAGMAR ex Dagland	1908 Oslo	1296	931	17.9.1926 sjönk S Öland	
7220	S	Madonia ex STOCKBY ex Sunlight	1920 Haraldsby	461	358	1927 såld Finl, ca 34 upph	
7221	S	ZENITHA	1904 Svendborg	231	192	1966 såld USA, 15.8.1966 förlist	
7222	SS	Holiday ex Skjerstad ex HANSA	1925 Lübeck	751	490	1940 såld No, 1982 vrak Cap Haitien	
7223	SS	Ringo ex Gringo ex Dany ex Margherita ex ARNOLD BRATT (ex ÖRESUND)	1925 Landskrona	1473	762	1961 såld Panama, upph 69	
7224	S	AMAZONE ex HERMAN ex Herman Blem ex Karen	1901 Rönne	250	189	1991 såld Dk, upph 1992	
7225	MS	AXEL JOHNSON	1925 Göteborg	4960	3665	1962 upph Ystad	
7226	MS	OSCAR BÖRJESSON ex FALSTERBO	1925 Göteborg	4104	3127	3.8.1955 brand, upph	
7227	SS	ALFHILD	1861 Stockholm	121	60	1937 upph Vätö	
7228	MS	RONNY	1925 Studseröd	42	19	1984 upph	
7229	MS	Platani ex GELLA ex DELHI	1925 Göteborg	4591	3341	1947 såld Belgien, upph 62 Hong Kong	
7230	SS	THYRA	1925 Fredrikstad	1798	1303	28.2.1942 minspr. Engl. ostkust	
7231	MS	MURJEK	1925 Göteborg	5023	3831	1941, feb/mars krigsförlist 1 †	
7232	MS	KOLKOMPANIET I ex EXCELSIOR ex C.F. I	1920 Hamburg	119	108	1941 pråm, 1953 såld Dk, upph. 1953 Köpenhamn	
7233	MS	YUNG NING	1924 Shanghai	392	168	1930 ej längre svenskt	
7234	MS	Krasnodar ex Empire Dart ex Pernambuco ex SKÅNELAND	1925 Malmö	4173	3042	1928 såld Tyskl, upph 1975 Split	
7235	MS	ANNIE JOHNSON	1925 Göteborg	4960	3664	1962 upph Ystad	
7236	MS	Berlin ex GRIPSHOLM	1925 Newcastle	18815	12484	1954 såld Tyskl, 1966 upph La Spezia	
7237	SS	Giuseppe Magliulo ex Damocle ex ANNA B ex Industria ex Kishini Maru 3	1917 Osaka	946	634	1926 såld It, sep 1943 krigsförlist	
7238	SS	STJÄRNÖ ex RAN ex ISBRYTAREN I	1925 Göteborg	247	45	fritids	
7239	MS	KARIN	1909 Göteborg	32	16	1964 upph Ystad	
7240	SS	VALENCIA	1925 Landskrona	2244	1692	24.10.1942 minspr Gilleleje	
7241	MT	SVITHIOD ex S V Harkness	1917 Seattle	7124	4886	1935 såld Panama, 1949 upph Baltimore	
7242	MS	RUNE	1924 Högmarsö	36	20	28.9.1964 brand Nynäshamn	
7243	SS	Jamin I ex GOVAN ex DEVON ex AROS	1926 Helsingborg	1027	692	1926 ↓ 1959 såld Belgien, 20.12.1959 strand upph Helsingfors	
7244	MS	LIANA ex BERTHA	1925 Landskrona	31	12	fritids	
7245	MS	DOLLYETTE ex DOLLYETT ex DOLLY	1925 Råå	33	13	fritids	
7246	MS	BRITTANA AV STOCKHOLM ex BRITTANA AV SALTSJÖBADEN ex BRITTANA	1925 Landskrona	44	18	fritids	
7247	SS	Rita Larsen ex SYMRIA ex Activa	1883 Flensburg	571	348	1926 såld Tyskl, 12.8.1928 ishaveri	
7248	S	SOLVIG	1926 Råå	56	41	1965 såld Engl. sep 74 haveri	
7249	SS	ELBA ex ELBA I ex ELBA ex BOMHUS I ex STADSGÅRDEN I	1897 Gävle	97	72	i fart	
7250	MS	ARIOSTO ex BOCKEN	1912 Studseröd	28	13	20.10.1976 strandat Algarve	
7251	SS	Britannic ex OCEANIC ex Franz Haubuss ex Ferro ex Falkanger					
7252	MS	ex Brynhild ex Hirundo	1899 Newcastle	2356	1800	1933 såld Finl. 6.9.1942 minspr	
7253	MS	ÖRNEN	1925 Kungsviken	12	5	avförd ca 79	
7254	MS	Arne Schou ex INGER	1925 Söndeled	39	17	1927 såld Dk, struken där ca 1934	
7255	SS	VÅGEN	1916 Strömstad	33	16	fritids	
7256	SS	ORION ex WILLIAM ex Rubens	1924 Antwerpen	2012	1162	1961 upph Gbg	
7257	MS	FRANCONIA	1926 Marstrand	52	25	1939 såld No, struken där 1966	
7258	S	VINDY	1913 Studseröd	32	18	1930 såld No, struken där 1975	
7259	MS	Gray ex Agnes ex GERD ex Flesen	1920 Glynöre	97	69	1941 såld Dk. 69 husbåt Themsen	
7260	MS	RANDI	1919 Göteborg	45	22	1938 såld No, finns ännu enl NSL	
7261	MS	GAUTMA ex SYLVI	1926 Marstrand	41	16	1975 upph i Herrvik	
7262	SS	TÅNA ex TANA	1926 Hälleviksstrand	45	21	1982 upph	
7263	SS	WANDIA ex Clara Kunstman ex Helsum	1899 Amsterdam	1579	1076	1953 upph Ystad	
7264	SS	ODEN ex Clermiston ex King's Town ex Rocio	1895 W Hartlepool	1282	803	17.1.1927 strandat Arkö	
7265	MS	NAIMA	1926 Studseröd	38	16	fritids	
7266	MS	SYDVIK ex DORIS	1926 Djupvik	42	16	finns ännu	
7267	SS	Emilia levoli ex UTÖ ex River Teign ex Holmpark	1914 Grangemouth	1468	905	1952 såld It. 26.11.1955 haveri	
7268	SS	Sofia K ex Olga ex Kapmöwe ex Delphin ex CLIVE	1926 Emden	1741	1169	1950 såld Tyskl, upph 1971 Perama	
7269	S	Åland ex GUTE	1926 Stettin	434	225	1947 såld Finl, upph 60 Tykö Bruk, Finland	
7270	MS	DAGNY	1926 Ystad	98	76	28.5.1958 strandat Gotland	
7271	MS	HENNY	1913 Allmag	34	13	5.4.1933 kollision N Skagen	
7272	S	ARIZONA	1926 Marstrand	52	35	1965 såld Finl. Förlist Mariehamn. Rester kvar 1983	
7273	S	HEDVIG ex HEDVIG MARIE	1924 Sjötorp	53	37	1961 såld Dk medb, kvar i Sverige	
7274	MS	ESMERALDA ex RUTH ex ESMERALDA ex RUTH	1910 Risör	31	15	1974 sjunken Nacka	
7275	S	MAJVI ex LIBERTAS ex MAY	1926 Landskrona	54	39	28.4.1955 sjönk Ugglarp	
7276	S	KLARA ex Roma	1902 Thurö	187	165	1954 upph Källö-Knippla	
7277	SS	Zhan Dou 20 ex Hoping 20 ex Wergus ex ESBJÖRN ex Maderas ex Richard	1904 Stockton	1793	1068	1937 såld Finl, ej LR-64	
7278	SS	LUNGÖ ex GUNDBORG SEGRELL ex Agnes Harrison ex Kalliope Strong ex Björn Farmann ex Brandaling ex Kala Poika ex THETIS ex Dr Carl Melchior ex Senator Predöhl	1914 Antwerpen	1550	1057	1960 upph Sölvborg	
7279	SS	Sussanna ex DROTT ex Danelag ex Peter Bom ex Consul Poppe	1908 Tønning	263	83	1930 såld Finl 8.4.1948 förlist	
7280	SS	KOSTER ex Thorunn	1903 Danzig	952	601	1938 såld Grekl, ej LR-47	
7281	SS	STEFAN ex PLATO ex Helios	1917 Larvik	994	646	1954 upph Ystad	
7282	MS	ELGÖ ex TUNIS ex MÄLARÖ I ex TÄRNSJÖ ex NEITHEA	1898 Newcastle	824	555	1955 upph England	
7283	MS	Reitetind ex ULLA	1926 Finnboda	168	153	1980 såld Finl, låg Reposaari aug 2003	
7284	SS	BRAVO	1926 Landskrona	42	17	1938 såld No, finns ännu enl NSL	
7285	SS	LAINÉ	1876 Stockholm	54	2	1966 förstörd	
7286	S	PRINS KNUD ex METEOR ex Erika ex Gustaf Adolf	1876 Stockholm	64	6	1950 såld Finl, upph ca 56	
7287	SS	KORSÖ ex CONSUL OLSSON ex Gracefield	1829 Kiel	135	99	21.10.1965 sjönk Kattegatt	
7288	S	Hensigheten ex KUNGSVIK ex VERA ex Alfred	1905 Newcastle	2720	2081	1961 upph Ystad	
7289	MS	INGA LILLY ex LILLY	1909 Rendsburg	82	62	1953 såld No, sänkt 1989 i Onarheimsfjord	
7290	MS	ERIK FRISELL	1926 Hälleviksstrand	44	15	fritids	
7291	MS	AINA	1926 Göteborg	5025	3822	19.5.1940 sänkt St Kilda	
7292	MS	ALVA ex EDIT	1926 Landskrona	50	23	31.3.1933 förlist Nordsjön 6 †	
7293	SS	STRONGGROGG ex O A MELIN ex Amerika	1916 Studseröd	33	19	1933 såld No, finns än	
7294	S	LILLI	1912 Bremen	182	43	1962 upph Västerås	
7295	MS	Ekspedit ex HARALD ex FAGERSTA ex STOR-KLAS	1877 Altenwärdar	32	27	1944 upph	
7296	SS	TANJA ex Poseidon ex Hengelo ex Nordzee	1926 Stockholm	73	41	1937 såld No, struken ur NSL 1976	
7297	S	ZITA	1916 Hardinxweld	690	333	9.11.1930 borta 14 †	
7298	SS	NILS GORTHON ex Eifel ex Hertha	1923 Thurö	214	165	1959 såld Dk, förlist 2.4.1967	
7299	SS	JESSIE ex Bellhill ex Commercial ex Norah	1921 Kiel	2147	1543	13.8.1940 sänkt 5 †	
7300	SS	WIKING ex VIKING	1879 Stockton	1441	1006	1939 såld Finl, förlist 2.1.1943	
			1923 Kiel	155	45	1968 upph Ystad	

BÖCKER på frivakten

I Stormens Öga

Terje W Fredh. Rikt illustrerad, 111 sidor, häftad
Förlag: Terje W Fredh, Lysekil 2003. Pris: 110 kronor inkl. porto
Beställ boken på tel. 0708-716 755

Vår flitige medlem Terje Fredh har förärat oss med en ny bok. Denna gång låter Terje oss bekantas personer som varit med om många både intressanta och spännande händelser. Genom Terjes framsynthet och försorg kan dessa nu komma oss till del, som annars i många fall gått oss förlorade. I boken I Stormens Öga får vi möta ett rikt register av berättelser, allt från transporter och livet ombord på de bohuslänska jaktarna Bella från Lysekil och Clara från Cederslund via fiske på ångträlare, smögenfiskare som flydde från Sydamerika, svensk krigstrafik USA – Sovjet, Stockholms kollision med Andrea Doria till Legendarisk skeppares dotter. Det senare kapitlet berättar Gustaf i Grönli dotter Karin Johansson bland annat om livet på Grönli på 1920-talet och resorna kuttern Nordstjärnan. I kapitlet "Hämtade Thordénbåt i USA" berättar sjömannen och senare dockmästaren på Uddevalavarvet, Henry Larsson, om några episoder från sitt liv till sjöss både ombord på sin fars jakt Klara i närsofart till sofart på avlägsna vatten och då speciellt hemhämmandet av Mathilda Thordén från USA efter andra världskrigets slut. I ett annat kapitel får läsaren möta Karl Villy Jonsson, som är föreståndare för det lilla mycket trevliga museet Vikarvet i Lysekil, och där bland annat stifta bekantskap med hans stora skicklighet att skära fartygsmotiv i trä

Liksom tidigare böcker och häften som Terje berikat oss med utgör föreliggande bok inget undantag, utan det är alltid lika intressant och spännande att ta del av Terjes skrifter. Det kan inte nog framhållas den stora insats Terje gjort under årens lopp genom att dokumentera viktiga händelser under en unik epok i svenskt samhällsliv och sjöhistoria. Genom hans idoga arbete kommer människoöden och berättelser jämte dramatiska händelser, tragedier och övernaturliga räddningar att bevaras åt eftervärlden.

Vi hoppas naturligtvis att även i fortsättningen kunna åtnjuta intressanta skildringar av Terje Fredh – och eftersom många av hans böcker publicerats utan ekonomiska bidrag, är vårt bidrag genom köp av hans skrifter av stor vikt.

Dessutom bör vi väl alla ha Terjes böcker och skrifter i vårt bibliotek!?

Lennart Bornmalm

Möteskalender Västra Kretsen

Torsdagen den 8 januari 2004 samlas vi på Nakterhuset för att trivas ihop. Vi serverar ett glas glögg och visar filmer. Det kan vara skönt att komma hemifrån efter helgernas alla fridagar. Vi startar kl 18. Varmt välkommen.

Onsdagen den 28 januari 2004 kl 19 (OBS veckodag!). Vi intensifierar nu vårt samarbete med Sjöfartsmuseet i Göteborg och förlägger vårt möte dit. Författaren **Göran Valinder** kåserar under rubriken **SKEPSPORTRÄTT BERÄTTAR – EN HISTORIK I TID OCH RUM** med utgångspunkt för skeppsporträtt. Entré till museet kostar 40:- kr. Den som är med i Sjöfartsmuseets vänner går in gratis (medlemskap kostar 100:- kr/år. Ingen dum idé)

Onsdagen den 18 februari kl 19. Vi samlas åter på Sjöfartsmuseet för att höra skeppsbyggnadsingenjör Curt S. Ohlsson tala och visa diabler över ämnet **PÅ UPPDRAG I VÄSTAFRIKA – VARFÖR BYGGA BÅTAR I SAHARA?** Curt besökte området på 1950-talet då han var FN-anställd och tog då en mängd härliga bilder. Endast ett urval presenteras.

Torsdagen den 4 mars 2004 kl 19. Kretsens årsmöte i Nakterhuset. Årtsoppa serveras från kl 18 och är man snäll kan det bli pannkaka också. Motioner till årsmötet skall vara sekreteraren Lennart Ramsvik tillhanda senast den 19 januari. För den som har sådana önskemål som berör budgeten, vill vi ha motionen senast den 31 december 2003 för att ha någon möjlighet att kunna ta hänsyn till den för 2004 års verksamhet.

Lördagen den 3 april. Vi planerar en kulturpromenad på Nya Varvet. Mer om detta i nästa nummer, men **boka dagen redan nu.** Tag gärna med frun/gubben. Det kan vara roligt att träffa båtologerna utanför deras egen kula.

För övrigt är Nakterhuset (tel 031-246515) öppet varje tisdag 18-21 och på torsdagar 11-15 för forskning. Adressen till kretsen ändras vid årsskiftet till Box 421, 401 26 Göteborg.

Ha en GOD HELG!

FOTOARKIVET ● Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg ● OFFERT 29

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

KUSTFARTYG

Björn	Hälsingborg	10912
Bleking	Djupekås	9894
Brevik	Öckerö	10439
Carita	Kornö	9920
Dalavik	Styrsö	7076
Elsa	Otterbäcken	2746
Ingela	Smögen	9517
Ribersborg	Malmö	9459
Siljan	Skärhamn	9396
Skarpö	Vaxholm	10565
Skärgården	Vaxholm	12456
Tanker	Donsö	9268
Tanto	Malmö	10015
Veronica	Bohus Malmön	9116
Ölandssund II	Degerhamn	9836

MOTORFARTYG

Becky	Helsingborg	8738
California	Stockholm	9411
Dafny	Mariehamn	—
Felis	Göteborg	10268
Garm	Stockholm	10204
Krucia (S/S)	Wasa	—
Ragny	Mariehamn	—
Skeldervik	Jonstorp	9822
Stena Nordica (5)	Göteborg	13425
Svea Drott (G i skorstenen)	Helsingborg	10695
Wasaborg	Nystad	7105

Åke Olofssons negativsamling

ANGARE

Chr Matthiessen	Stockholm	7051
Göta	Göteborg	2818
Styrsö	Göteborg	4754

Suecia (Kantrad i GBG)	Göteborg	7545
Svea	Göteborg	2767
Thessalus (Fullriggare)	Göteborg	3234
Thule	Göteborg	226

Bertil Palms negativsamling

Canada	Jonstorp	10227
Eastfortune	London	10148
Fana	Bergen	8688
Galeon	Malmö	9045
Ljusterö	Stockholm	6208
Tunis	Köpenhamn	—

Fotoarkivet c/o Bertil Söderberg, Kupeskärsgatan 69, SE-421 60 Västra Frölunda

Namn

Adress

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

**Sista beställningsdag
31 januari 2004
därefter leverans inom 6-10 veckor**



70 000-tonnaren *A'Rosa Blu* har just lämnat *Langelinie* den 6 juni kl. 17 medan 77 000-tonnaren *Oceana* ligger kvar vid kajen eftersom hon ska segla först kl 23. Bägge seglar för bolag inom P&O-koncernen, *A'Rosa Blu* för *Aida Cruises* med tyska turister och *Oceana* för *P&O Cruises Ltd.* på den brittiska marknaden.

Kryssningsfartyg i Köpenhamn sommaren 2003

Text och foto Anders Rydberg

För tredje året i rad beslöt jag mig för att tillbringa en stor del av sommaren i Köpenhamn, bland annat för att fotografera kryssningsbåtar. I likhet med 2001 och 2002 hade jag i förväg anskaffat uppställningen *Krydstogtsliste* från *Copenhagen Malmö Port* och i den kunde jag läsa vilka kryssningsfartyg som var väntade samt deras ankomst- och avgångstider. Jag kunde strax konstatera att många av skeppen hade varit i Köpenhamn under de två tidigare somrarna.

Vi båtologer är ju knappast något fredat släkte och i många hamnar vidtar man åtgärder som gör det allt svårare för oss att fotografera. I Grekland tex får man passa sig så man inte blir tagen av polisen (jag har blivit det!) om man plåtar ett fartyg som ligger inom tio mils (lite överdrivet sagt) omkrets från en militär anläggning, i Rotterdam har nya industrikomplex vuxit upp där man tidigare kunde få kanonfina vyer av skepp som kom till eller seglade från *Europoort* och årets nyhet i Köpenhamn var att man rivit "molen", d v s den pir som tidigare stack ut från *Langelinie* och där man kunde stå längst ut och få

mycket goda kameravinklar. Anledningen är att man tyckte att molen låg i vägen för de färjor som ska in till DFDS Seaways nya terminal som byggs bakom *Langelinie*, en terminal som nu är under uppförande. I stället för den gamla molen ska man bygga en ny mole som bara blir ett rudiment av den gamla. Den nya skulle vara klar i maj 2003 men i september var den fortfarande inte färdig. Följden är att det har blivit mycket svårare att få fina foton då kryssningsbåtarna går under sen eftermiddag och tidig kväll, den tid då man har solen på rätt sida.

Som ovan sagts var många av 2003 års

kryssningsfartyg i Köpenhamn också under 2001 och/eller 2002. Redogörelsen för sommaren 2001 finns att läsa i *Länspumpen* 2001:4 under rubriken *Köpenhamn – kanonbra kryssningsmetropol*. Kryssningsbåtar som beskrivs och avbildas i den artikeln är bland andra *Costa Romantica* som gjorde 16 visiter i Köpenhamn under 2003, *Norwegian Dream* (11 besök), *Marco Polo* (också 11 besök), *Noordam* (10), *Saga Rose* (4), *Costa Marina* (3), *Seven Seas Navigator* (3), *Europa* (2) samt *Sea Cloud II*, också hon med två visiter under 2003. Det seglande kryssningsskeppet *Club Med 2* som också kan beskådas i artikeln var inte i Köpenhamn under den gångna sommaren men det var däremot hennes systerfartyg *Wind Surf* och inte bara en gång utan fem gånger.

I *Länspumpen* 2002:3 finns artikeln *Kryssningssommaren 2002 i Köpenhamn* som innehåller beskrivningar och foton på en del av de kryssningsfartyg som även kom



Lili Marleen på väg in till Köpenhamn den 11 juni 2003. Hon har bara plats för 50 betalande passagerare.

till Köpenhamn under 2003.

A'Rosa Blu gästade den danska huvudstaden vid nio tillfällen sommaren 2003, Constellation kom åtta gånger, Braemar fem gånger, Kristina Regina och Crystal Symphony vardera fyra gånger. Costa Europa och Ocean Majesty gjorde vardera tre besök, Black Watch två och fyra skepp var i Köpenhamn en gång under 2003, nämligen Aurora, Hanseatic, Oriana och Princess Danae.

En jämförelse med de två föregående åren visar att kryssningstrafiken har ökat i Köpenhamn. År 2001 var 210 besök aviserade, fördelade på 56 fartyg. År 2002 hade siffrorna krympt till 175 besök och 53 skepp, som kanske delvis kan förklaras med effekterna efter terrorattackerna mot USA den 11 september 2001. 2003 innebar en ökning då det gällde antal besök, i jämförelse med 2001 med nästan 20% och med 2002 med drygt 40%, eftersom hela 250 visiter var inplanerade. Antalet olika fartyg som kom hade också ökat men i mycket mindre grad. Sextio olika skepp skulle komma till Köpenhamn under 2003. I genomsnitt kom alltså varje skepp ungefär fyra gånger men antalet anlop varierade mellan som minst ett och som mest nitton besök.

Ur listan *Krydstogtskibe 2003* kunde man läsa att årets första besök skulle göras av nybyggda Midnatsol som senare skulle sättas in på Hurtigruten längs norska kusten. Årets sista besök skulle Lili Marleen göra den 30 oktober. Hon var också det fartyg som hade näst flest aviserade besök eftersom hon skulle komma till Köpenhamn sexton gånger under tiden från mitten av april till slutet av oktober. Lili Marleen är enligt Lloyd's Register en "three masted

barquentine" som levererades 1994 från Elsflether Werft som ligger vid den tyska floden Weser. Hon är inte särskilt stor, 76 meter lång och med ett brutto på 704 ton. Plats finns för 50 betalande passagerare som är förlagda i dubbelbäddskabiner. Sommarprogrammet började den 12 april med enveckaskryssningar bland de danska öarna och till hamnar i södra Sverige.

Flest besök, hela nitton stycken, skulle Mistral göra. Detta fartyg var en nykomling i Köpenhamn. Mistral byggdes 1999 vid det franska varvet Chantiers de l'Atlantique och var Festival Cruises första nybygge; dessförinnan hade rederiet köpt in andra rederiers fartyg second-hand. Hon mäter 47 275 bruttoton och kan ta 1 670 passagerare. Exteriören präglas av en viss

"baktunghet" eftersom hon är väldigt hög akteröver och skorstenen sitter mycket långt akterut. Under 2001 och 2002 fick hon två större systrar, de 35 meter längre European Vision och European Stars. Dessa är på ungefär 59 000 bruttoton.

Betydligt större än Mistral är Grandeur of the Seas med sina 73 817 brt. Hon seglar för Royal Caribbean Cruise Line (RCCL) och färdigställdes vid Kvaerner Masa Yards 1996. Som mest kan hon ta 2 440 passagerare och hon är hela 279 meter lång. Bredden är anpassad efter Panamakanalens slussar, dvs 32 meter. På det som borde (tycker i varje fall jag) varit skorstenens plats sitter en jättestor "kaps" som innehåller utsiktssalongen Viking Crown Lounge, och i stället har skorstenen placerats mycket långt akteröver. Utseende är ju en smaksak men i varje fall jag hade föredragit skorstenen på en mer "normal" plats. Grandeur of the Seas lade till vid Langelinie sju gånger under sommaren 2003. Langelinie är den kaj som de flesta kryssningsfartygen som besöker Köpenhamn använder. Det är en helt rak kaj där det finns plats för tre stora eller fyra medelstora kryssningsbåtar samtidigt.

Nästan lika stor som Grandeur of the Seas är Regal Princess som mäter 70 285 bruttoton. Hon seglar för Princess Cruises som är ett dotterbolag till engelska P&O. Det var inte Princess Cruises som beställde henne utan ett bolag som hette Sitmar Cruises, som togs över av P&O innan leveransen av fartyget skedde 1991. Regal Princess har en ett år äldre syster som tidigare hette Crown Princess men som nu seglar som A'Rosa Blu. Detta fartyg besökte också Köpenhamn under 2003 och hon finns nämnd tidigare i denna artikel. Regal Princess gjorde tio besök i den



Festival Cruises Mistral den 7 juni 2003.

danska huvudstaden under tiden maj till augusti och på varje resa hade hon plats för 1 800 resenärer.

En riktig gamling är **Triton** som gjorde en handfull besök i Köpenhamn. Rotterdam-sche Droogdok levererade henne redan 1971 som **Cunard Adventurer**. 1977 döptes hon om till **Sunward II** i samband med försäljning till norska Kloster och sedan 1991 seglar hon som **Triton** för Royal Olympic Cruises. I jämförelse med de nybyggda kryssningsfartygen är hon liten med sina 14 110 brt och hon kan ta 856 passagerare. Vad som ser lite märkligt ut på henne är de två parallella skorstenarna som spretar åt olika håll.

Lika gammal som **Triton** är **Discovery** som alltså också är byggd 1971. Som ny hette hon **Island Venture**. Byggnadsvarvet var Rheinstahl Nordseewerke i Emden och beställare var Norwegian Cruiselines som



Grandeur of the Seas är en rejäl best. Foto 6 juni 2003.



Discovery under ett av sina fyra besök i Köpenhamn 2003. Foto den 1 juli.

var ett konsortium bildat av de norska rederierna Fearnley & Eger och Övind Lorentzen. Redan året efter leveransen övergick ägandet i sin helhet till Fearnley & Eger och hon döptes om till **Island Princess**. 1974 såldes hon igen, denna gång till engelska P&O men hon behöll namnet ända till 1999. Det året såldes hon för att sättas in i kryssningstrafik i Asien under namnet **Hyundai Pungak**, men det hette hon bara i två år innan hon blev **Platinum** i augusti 2001. Också det namnet blev kortlivat ty från december 2002 bär hon sitt nuvarande namn **Discovery**. Hon drivs av Discovery Cruises som bara har ett fartyg till, en nybyggd yacht som bara är 275 bruttoton liten. **Discovery** är på 20 216 brt och gör 21,5 knop och hon tar strax under 700 passagerare. Hennes utseende är som framgår av fotot ganska "bulligt" och kompakt. Fyra besök blev det för **Discovery** i



Triton är ett gammalt kryssningsfartyg byggt 1971. Foto den 10 juni 2003.

Köpenhamn under sommaren 2003.

Mona Lisa är namnet på en kryssningsbåt som varje van båtolog känner igen som Svenska Amerika Liniens sista **Kungsholm**, den som byggdes på John Brown & Co. i Clydebank och som levererades 1966. Hon såldes 1975 till Flagship Cruises men behöll namnet **Kungsholm** till 1979 då P&O efter att ha köpt henne döpte om henne till **Sea Princess**. Hon seglade sedan för P&O Cruises Ltd., som är ett dotterbolag inom P&O-koncernen, fram till 1995 då hon begåvades med det nya namnet **Victoria** men det var fortfarande P&O som stod bakom. I slutet av 2002 såldes hon till något som heter Leonardo Shipping och hon har nu samma namn som Leonardo da Vincis mest berömda målning, dvs **Mona Lisa**. Hennes ursprungliga, mycket harmoniska exteriör har i viss mån förstörts



Känner Du igen gamla Kungsholm? Här som *Mona Lisa* den 28 juli 2003.

eftersom man tagit bort den främre skorstenen och byggt en utsiktsplattform på dess plats. Den akre skorstenen har förhöjts så att den blivit lite väl spetsig och inte helt olik en strut. Dessutom har Veranda Deck byggts in för att ge plats åt fler hytter och de däckshöga fönster som tidigare fanns där har ersatts av små kabinfönster. Men också efter dessa förändringar är hon fortfarande ett mycket vackert skepp, speciellt om man jämför henne med dagens flytande hotell. **Mona Lisa** mäter 28 891 bruttoton och kan ta 722 passagerare vilket är ganska litet för ett så pass stort fartyg.

Ett mycket lyxigt kryssningsfartyg, som trots att hon är betydligt större än **Mona Lisa** tar nästan lika få passagerare, är den helt nybyggda **Seven Seas Voyager**, levererad i år från det italienska Mariottvarvet. Hon drivs av Radisson Seven Seas Cruises som har riktat in sig på en kundkrets som består av mycket förmögna människor som har stora krav på service och utrymmen. Hennes brutto är hela 46 000 ton men antalet passagerare så lågt som 760. Hennes utseende påminner om många andra nybyggda kryssningsbåtar, eftersom hon i likhet med dem har många däck med utsides belägna hytter med tillhörande balkonger. Om man kapade fören och aktern skulle **Seven Seas Voyager** lika gärna kunnat

vara ett strandhotell på Gran Canaria (nu överdriver jag lite).

När man ser akterskeppet på 77 499-tonnaren **Oceana** företer det också vissa likheter med ett hotell i land. Detta stora fartyg byggdes år 2000 på Fincantiervarvet i Monfalcone, Italien som **Ocean Princess** men har i år döpts om till **Oceana**. Som **Ocean Princess** seglade hon för Princess Cruises som tidigare nämnts i artikeln och som är ett dotterbolag till engelska P&O. Som **Oceana** kommer hon att segla för ett annat dotterbolag, P&O Cruises Ltd., som är speciellt inriktat på en brittiska marknaden och hon är tillsammans med systerfartyget **Adonia** den största kryssningsbåten som har Southampton som bas. Det finns gott om plats ombord för de drygt 2 300 passagerarna. Tjänstefarten är 21 knop.

Mellan 1998 och 2001 byggde det franska varvet Chantiers de l'Atlantique inte mindre än åtta systerfartyg för Renaissance Cruises. Föga fantasifullt fick de namnen **R One**, **R Two**, **R Three** osv ända upp till **R Eight**. De är inte särskilt stora med sina 30 277 brt och de tar maximalt 702 passagerare. Renaissance Cruises blev det första kryssningsrederiet som föll offer för det dödläge som uppträdde på kryssningsmarknaden efter terrordåden i USA den 11 september 2001 och under år 2002 var man

tvungen att upphöra med verksamheten och inleda konkursförfarande, eftersom passagerartillströmningen var alldeles för liten för att täcka de stora kostnaderna man hade för de nybyggda skeppen. Flera av fartygen dök upp i Köpenhamn under sommaren 2003 men under nya namn och rederiflaggor. **R One** hade således döpts om till **Insignia** då hon kom till Köpenhamn den 2 juli. Förutom nytt skorstensmärke såg hon likadan ut som då hon var Renaissance-båt. Hon ägs numera av Cruiseinvest One, seglar under Marshall Islands flagga med hemmahamn Majuro och drivs kommersiellt av Oceania Cruises, som har henne på charter.

Systemen **R Two** seglar nu också för Oceania Cruises men har döpts om till **Regatta**. Hon är levererad samma år som **Insignia**, dvs 1998. Ännu en likhet är att hemmahamnen också i **Regattas** fall är Majuro. Som ägare står Cruiseinvest Two, alltså ett systerbolag till det bolag som äger **Insignia**. Vad som skiljer systerfartygen åt då man tittar på dem är skrovfärgen. Medan **Insignia** är svartmålad har **Regatta** fått en mer typisk färg för kryssningsfartyg eftersom hon är vit. Nog ser väl **Regatta** lite vackrare ut med sin vita färg?

Den 7 november 1970 avseglade **Song of Norway** för första gången från Miami

till olika öar i Karibiska havet. Hon var det nybildade Royal Caribbean Cruise Lines första fartyg och inledde en serie på tre systerfartyg som byggdes vid Wärtsilä i Helsingfors. RCCL hade bildats av två norska och ett norskamerikanskt rederi och inget av dem hade tidigare sysslat med passagerarfart. **Song of Norway** hade på akterkanten av skorstenen en utsiktssalong och detta med en utsiktssalong sammanbyggd med skorstenen har sedermera blivit ett signum när det gäller Royal Caribbean, som idag är en av de verkliga giganterna inom kryssningssjöfarten. Åtta år efter leveransen togs **Song of Norway** in på varv och förlängdes och sedan dess har hon ett brutto på 22 945 ton. 1997 såldes hon till My Travel Group och hon drivs nu som **Sundream** av Airtours. På så pass gamla kryssningsbåtar är hytterna ofta ganska små och därför kan hon ta så många som 1 250 passagerare. I samband med att hon såldes blev den nya ägaren på säljarens begäran tvungen att ta bort utsiktssalongen baktill på skorstenen men trots det ser den med sina kantiga linjer ganska märklig ut än i dag.

För första gången i sitt liv kom **Oosterdam** till Köpenhamn den 15 augusti. Hon befann sig på jungfruresa efter att tidigare i månaden ha levererats från Fincantieri-varvet i Italien. Med sina 81 769 bruttoton är hon i samma storleksklass som Cunard Lines världsberömda Atlantångare **Queen Mary** och **Queen Elizabeth**. **Oosterdam** är den andra i en serie på fem systrar som byggs av det italienska varvet för Holland America Line, som numera är ett dotterbolag till amerikanska Carnival Corporation. Hon är ovanlig eftersom hon drivs av både dieselmotorer och en gasturbin. Detta är en fördel när hon befinner sig i miljö känsliga områden som tex Alaska som är en av HAL:s viktiga destinationer. Eftersom gasturbinen har tillräcklig kapacitet för att försörja hotelldelen med energi kan man stänga av dieselmotorerna då **Oosterdam** ligger stilla. Av de drygt 900 hytterna, som maximalt kan härbergera nästan 2 400 gäster, ligger 85% utsides och långt över hälften har en egen balkong. Vad som artikelförfattaren tycker stör den i övrigt vackra exteriören är de två små spegelvända burkar som ska föreställa skorstenar. En rejäl, traditionell skorsten hade passat mycket bättre!

En riktig gamling är **Funchal** som levererades från varvet i Helsingör 1961. Syftet med henne var redan från början dubbelt. Dels skulle **Funchal** gå i linjetrafik mellan Lissabon, Madeira och Azoreerna, dels skulle hon utnyttjas på kryssningar i Medelhavet och i Karibiska sjön. Idag är det bara kryssningar som står på dagordningen för henne.



Stor, bullig och svart lämnar **Insignia** Köpenhamn den 9 juli.



Systerfartyget **Regatta** ser mycket elegantare ut. Foto den 22 augusti.



Sundream drivs numera av Airtours! Foto den 5 augusti.



Funchal fyllde under året 42 år. Foto den 17 augusti.



Silver Whisper en sen augustikväll 2003.



Ocean Monarch har numera hemort på Madeira. Foto den 3 september.

Maskinvalet var ovanligt för ett passagerarfartyg byggt i Norden. Två ångturbiner gav en fart av 22 knop. I sjöfartstidskrifter från tiden för leveransen uttrycktes det beundran över skeppets "vackra och välbalanserade exteriör". Det bränsletörstiga turbinmaskineriet byttes 1973 ut mot två betydligt svagare dieslar. Eftersom **Funchal** då hade lämnat linjetrafiken bakom sig behövde hon inte längre vara lika snabb som förut och farten sänktes till 14,5 knop. 1986 gjordes en större ombyggnad av inredningen och numera har fartyget plats för 467 kryssningsresenärer. Bruttot anges idag till 9 846 ton. **Funchal**, som i år fyllt 42 år, har haft samma namn sedan hon levererades och hennes utseende är i det närmaste oförändrat. Förutom annan färgsättning (skrovet var svartmålat vid leveransen men är numera vitt) är den enda större skillnaden idag att hon har två stora barkasser på fördäck. **Funchal** ägs av Arcalia Shipping i Lissabon. Fotot är taget utanför Helgoland strax söder om Köpenhamn då hon är på väg in till Langelinie under ett av sina tre besök under sommaren.

Nästan ny är däremot **Silver Whisper** som, trots att hon med ett brutto på 28 258 ton är nästan tre gånger så stor som **Funchal**, tar färre antal passagerare, strax under 400. Hon seglar för Silversea Cruises som har de riktigt rika som kunder. **Silver Whisper** har byggts i Italien på Visentinvarvet och blev klar 2001. Överbyggnaden är hög och de många däck med balkonger utanför utsideshytterna gör att exteriören inte är särskilt vacker – men den egenskapen delar hon ju med åtskilliga andra kryssningsbåtar av senare datum. Titta en gång till på bilden av **Funchal** och jämför! Fyrtio års fartygsutveckling har verkligen satt sina spår. Fotot av **Silver Whisper** är taget vid niotiden på kvällen och solen håller på att gå ned, men trots det är trafiken som synes livlig på Langelinie. **Silver Whisper** kom till Köpenhamn fem gånger under 2003.

Engelska Port Line, som var ett dotterbolag till Cunard, var ett av många engelska rederier som bedrev linjefart mellan Europa och andra världsdelar under 1950-talet. Port Line hade bland annat en linje som gick mellan England och Australien via Suezkanalen och en annan mellan England och Nya Zeeland via Panama. Rederiets fartyg tog förutom vanligt styckegods också stora mängder kyllast och dessutom fanns ofta plats för ett mindre antal passagerare. Ett av bolagets femtiotalsskepp var **Port Sydney** som 1955 lämnade byggnadsvarvet Swan, Hunter & Wigham Richardson i Newcastle. Hon byggdes som ett kombinerat last- och kylfartyg med sex lastluckor och sex lastrum, varav tre för vanligt styckegods och

tre för kylgods. Lastförmågan var drygt 11 000 tdw och bruttot strax under 10 000 ton. För lastning och lossning fanns ett stort antal lastbommar, och plats kunde erbjudas för 12 passagerare. Den nu 48 år gamla **Port Sydney** existerar än idag men i en helt annan skepnad. I början på 1970-talet byggdes hon på ett mycket genomgripande sätt om till kryssningsfartyg. Plats finns nu ombord för 540 passagerare. Efter diverse namnbyten bär fartyget nu det stolta namnet **Ocean Monarch** och drivs av det företag som också har **Ocean Majesty** (beskriven i Länsypumpen 2002:3). Bruttot har genom ombyggnaderna ökat till 15 833 ton.

P&O är som ovan nämnts riktigt stora inom kryssningsbranschen och flera av deras kryssningsbåtar lade under sommaren till i Köpenhamn. Den ovan nämnda **Adonia** kom två gånger till Köpenhamn under 2003. Inför årets kryssningssäsong har hon döpts om från **Sea Princess** och hennes målgrupp är framför allt britter med gott om pengar. Hon är en två år äldre syster till **Oceana** (läs om henne lite tidigare i artikeln!) och levererades 1998 från Fincantieri i Italien. **Adonia** kan ta 2 342 passagerare och mäter hela 77 499 brt. Sedd snett förifrån eller i profil har **Adonia** en mycket tilltalande exteriör men så är ju också italienarna kända för att vara goda designers; det gäller såväl modekläder som byggnader, bilar och fartyg. **Adonia** och **Oceana** har ytterligare två systerfartyg, de 1996 resp 1997 färdigställda **Sun Princess** och **Dawn Princess**.

Vid åtskilliga tillfällen var flera kryssningsfartyg i rörelse samtidigt i hamnbassängen. På bilden från den 4 september kan man se **Adonia** som just har vänt innanför hamnpirarna och nu håller på att backa in till Langelinie, där redan **Norwegian Dream** ligger förtöjd. Längre ut håller DFDS Seaways kryssningsfärja **Pearl of Scandinavia** på att vända för att senare kunna backa in till bolagets terminal i närheten av Nyhavn. De tre fartygen har ett sammanlagt bruttotonnage på drygt 168 000 ton och kan tillsammans ta mer än 6 600 passagerare.

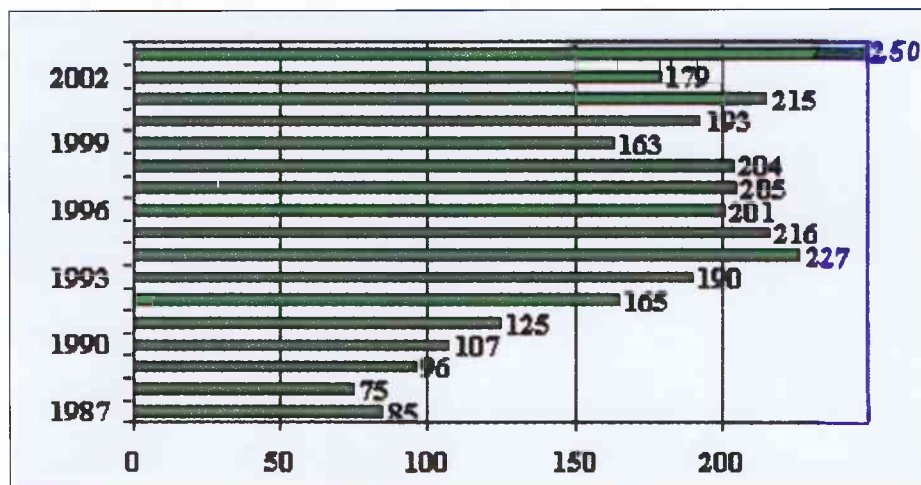
Den här redogörelsen är inte komplett och förutom de kryssningsbåtar som omnämnts i den här artikeln fanns ytterligare ett tjugotal vid kajplatserna längs Langelinie eller i Frihavn under 2003. De skepp som nämnts vid namn svarade dock för en mycket stor del av antalet anlöp, totalt ungefär 200, eller cirka 80%. Att inte samtliga skepp har fått sig en liten historia beror dels på att jag har väljt och vrakat och sovrat bort en del som jag inte tycker är särskilt intressanta, dels på att jag inte var på plats hela tiden – det finns ju annat i livet än fartyg. Eller? ■



Adonia kan ta 2 342 passagerare.



Norwegian Dream vid kaj, Pearl of Scandinavia håller på att vända och Adonia backar mot kaj. Foto den 4 september 2003.



Antal besök av kryssningsfartyg i Köpenhamn 1987–2003.



Modell över Götaverken som varvet såg ut 1936. Fem pensionärer, som alla arbetat på varvet, träffas en gång i veckan och jobbar med restaureringen.
Foto Bertil Söderberg.

Modell över Götaverken år 1936

Av Bertil Söderberg

Det är så mycket som ryms inom ämnet båtologi. Största intresset tilldrar sig nog ämnet fartygshistoria men det är mycket mer som rör ämnet sjöfart. Ett är modellbåtsbyggande och även modeller av hamnar och skeppsvarv. Det sistnämnda handlar denna lilla artikel om.

I takt med att varven i Göteborg lades ned höjdes röster för ett varvsmuseum i staden. Självt skrev jag en debattartikel i G-P på sommaren 1984 om ett kombinerat varvs- och fartygsmuseum, vilket resulterade i det som idag är Göteborgs Maritima Centrum. Tyvärr blev det inget varvsmuseum den gången men frågan har stötts och blötts under åren och till och med varit uppe i riksdagen men utan resultat. I alla fall bildades Varvshistoriska föreningen i Göteborg, som bl a förvaltar de stora negativarkiven från de göteborgska varven men även driver frågan om ett varvsmuseum.



Männen bakom restaureringen. Från vänster: Lennart Lidén, Elmer Jönsson, Erik Öhlund, Björn Horn och Sven-Ingvar Léxen. Foto Bertil Söderberg.



Flygfoto över Götaverken år 1938. I stora dockan Svenska Amerika Liniens Gripsholm. Arkiv Fotopumpen.

Modell av Lindholmens Varv

En grupp pensionerade varvsarbetare inom föreningen satte igång att bygga en modell av Lindholmens varv efter en idé av Holger Karlsson. Modellen gjordes i skal 1:250 och man höll på några år med start 1997. Elmer Jönsson var uppvuxen i anslutning till Lindholmens varv där fadern var verkmästare. Elmer var som övriga i gruppen "Götaverkare" men den ende som hade minnesbilder av Lindholmens varv.

Modellen kom efter fullgjort verk att ställas ut i matsalens entré på nuvarande utvecklingscentra på just Lindholmens gamla varvsområde. Där stod modellen mycket bra och man kunde gå runt den och se hur varvet en gång såg ut. Tyvärr har modellen flyttats flera gånger, men är nu i den gamla smedjan inne på forna Götaverksområdet. Där finns den i anslutning till cafeterian för de företag som verkar i huset. Därför har inte så många möjlighet att se hur det en gång såg ut på Lindholmen. Ny placering är tänkt att bli där man byggde modellen i Lundby Hembygdsförenings lokaler i Kyrkbyn, vilket säkerligen är bättre än där den nu står. Nämnas skall att modellen även visats ut vid Terra Nova varvet, där man byggt ostindiefararen **Götheborg II**.

Götaverken anno 1936

När man var klar med modellen på Lindholmen funderade gruppen på att försöka få renovera en sargad modell av Götaverken anno 1936, vilken fanns i Sjöfartsmu-

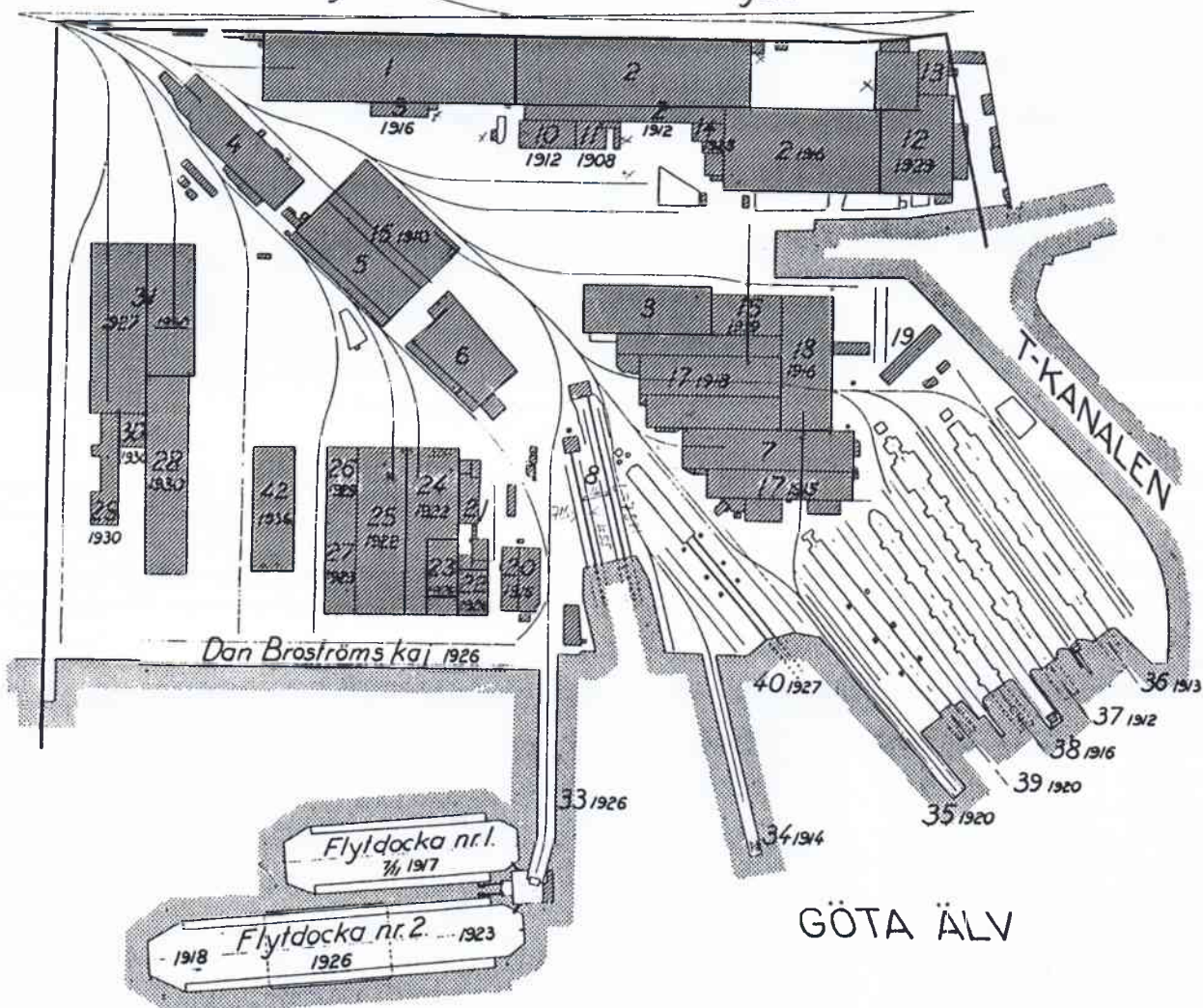
seets förråd på Hisingen. Man hade varit och tittat på modellen den 15 mars 1999 och blev sugna på att ta sig an den.

På den traditionella maritima julmarknaden den 26 november 1999 på Kustens Hus



Staplarna med T-kanalen till höger i bild. Foto Bertil Söderberg.

AKTIEBOLAGET GÖTAVERKEN ÅR 1936



- | | | | |
|--------------------------|-------------------------------|--------------------------|--------------------------------|
| 1. Maskinverkstad | 12. Pann- och radiatorverkst. | 23. Rörläggareverkstad | 34. Va utrustningspiren |
| 2. Gjuterier | 13. Kontor | 24. Maskinverkstad | 35. Ö.a " |
| 3. Smedja | 14. Elektr. smältugn | 25. Plåtslageriverkstad | 36. Farlygsbädd nr. 1 |
| 4. Maskinverkstad | 15. Rep. plåtslageriverkst. | 26. Svetsareverkstad | 37. " - 2 |
| 5. Maskinförråd | 16. Märkn. verkstad | 27. Rörläggareverkstad | 38. " - 3 |
| 6. Förråd | 17. Plåtslageriverkstäder | 28. Snickeriverkstad | 39. " - 4 |
| 7. Plåtslageriverkstad | 18. Spanlverkstad | 29. Såg. riggareverkstad | 40. " - 5 |
| 8. Slipar. | 19. Nagelförråd | 30. Pannhus | 41. Fönster- & radiatorverkst. |
| 9. Verktygsverkstad | 20. Luftkompressorsl. | 31. Virkesskjul | 42. Rörläggareverkstad |
| 10. Renseri | 21. Varvskontor, sjukstuga | 32. Fönsterverkstad | 43. Modellförråd |
| 11. Transformatorstation | 22. Kopparsl. verkstad | 33. Dockpir | |



Flygfoto över varvet 1936. Arkiv Varshistoriska Föreningen i Göteborg.

vid Majnabbe, träffade Elmer Jönsson och Lennart Lidén undertecknad och tog då upp frågan med mig eftersom jag är med i Föreningen Göteborgs Sjöfartsmuseums styrelse. Förslaget tyckte jag var enastående och lämnade över det till intendent Christina Lönnroth som snabbt ordnade alla formaliteter för att modellgruppen skulle få låna modellen tillsvidare för renoveringsarbetet.

Lokal hade man i Kyrkbyns gamla skola som Lundby Hembygdsförening disponerar, där hade man ju redan byggt Lindholmsmodellen. Det var i den gamla slöjdlokalen, som låg i källaren, vilken ju redan gjorts i ordning 1996–1997. Det hela gick snabbt och modellen var på plats redan den 29 december!

På den vägen är det och när jag var på besök den 8 oktober i år såg modellen riktigt imponerande ut. Gruppen som arbetar med modellen består av: Elmer Jönsson, Lennart Lidén, Sven-Ingvar Lexén, Björn Horn och Erik Öhlund. Man träffas varje onsdag och sakta men säkert återuppstår modellen i sin forna glans. Saker som saknades nytillverkar man som tex kranar till stapelbäddarna. Erik Öhlund "basar" för gruppen och har även arbetat på det välkända modellföretaget Sverre som modellbyggare.

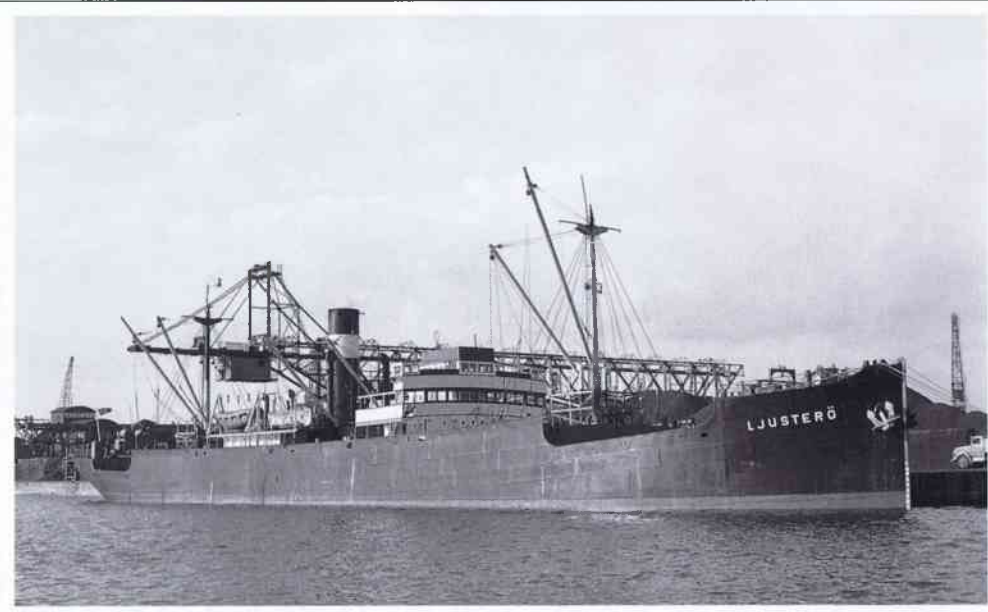
Samtliga i gruppen har arbetat på Götaverken. Elmer Jönsson började redan 1929 och är idag 91 år! gammal. Han minns mycket väl hur varvsområdet såg ut då men som stöd för arbetet har man en rit-

ning över varvet från just 1936 med hus och verkstäder tydligt namngivna. Götaverken gav under årens lopp ut skrifter och ofta fanns då med en karta över varvsområdet som idag är till ovärderlig hjälp för att kunna restaurera modellen.

Modellen är gjord i början av 1930-talet och var i stort behov av renovering. Den hade tidigare ingått i Sjöfartsmuseets avdelning för varven men byttes ut på 1950-talet, eftersom man från Götaverken då ville ha en mer dagsaktuell modell av varvet. ■



Till flydda tider återgår ...

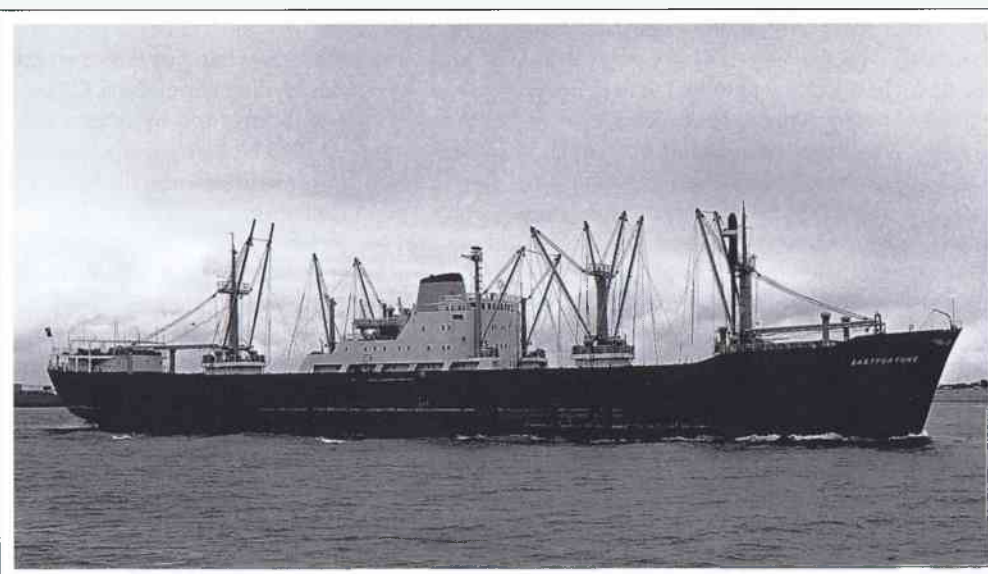


Rexaren **Ljusterö** lossade kol i Malmö hösten 1958, en f.d Transare på 6 340 ton dw. Byggd 1919 i Dordrecht och sjösattes som **Freden** till Bror M.Banck i Stockholm. Köptes av Transatlantic under utrustningen och levererad som **Malmen** i november 1919. Var sedan sitt rederi trogen fram till 1936, då hon såldes till Rederi A/B Rex, Stockholm och fick då namnet **Ljusterö**. Stannade här till slutet av 1959, då hon såldes till Ystad för skrotning, som verkställdes under sommaren 1960.

Text & foto
Bertil Palm



DFDS **Tunis** byggd 1936 i Helsingör, en Medelhavsfarare på 2 545 ton dw. På bilden lämnar hon Rotterdam med full last den 25 juli 1970 i en frisk västanvind, som **Maria T.** Av Piraeus. Lades upp den 15 april 1940 i New York och rekvirerades den 21 juli 1941 av USA och blev då **Aquila**. Utchartrad 1945 den 9 oktober till Alcoa Steamship Co.Inc, omdöpt till **Bonanza**. Återlämnades den 25 juni 1946 till DFDS och blev **Tunis** igen. Såldes 1966 till Eletson Maritime Corp., Piraeus och omdöpt till **Maria T.** Fram till 1972 gick hon som detta, men övertogs då av Rigas Bros & Dinos Mitropoulis, Piraeus, som gav henne namnet **Mathios**. Skrotades i Grekland 1978 i augusti.



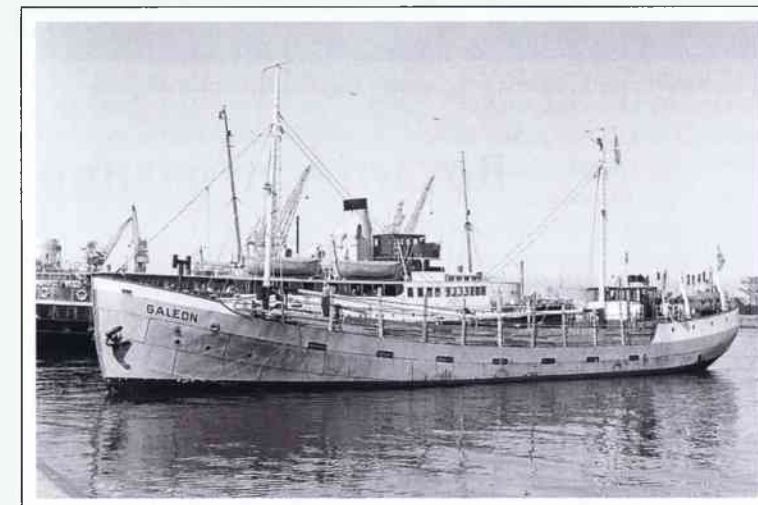
Eastfortune av London lämnade Rotterdam den 16 juli 1970. År 1961 lämnade hon Uddevallavarvet som **Sollen**, beställd av Lundgren & Börjesson i Helsingborg. Den vackra 12 000-tonnaren såldes redan 1963, till Ocean Tramping Co.Ltd., Hong Kong och blev då **Eastfortune**. Nästa ägare bleo COSCO som köpte henne 1971, namnet bleo ändrat till **Dunhua**. Struken i Lloyds Register 1988.

... min tanke än så gärna

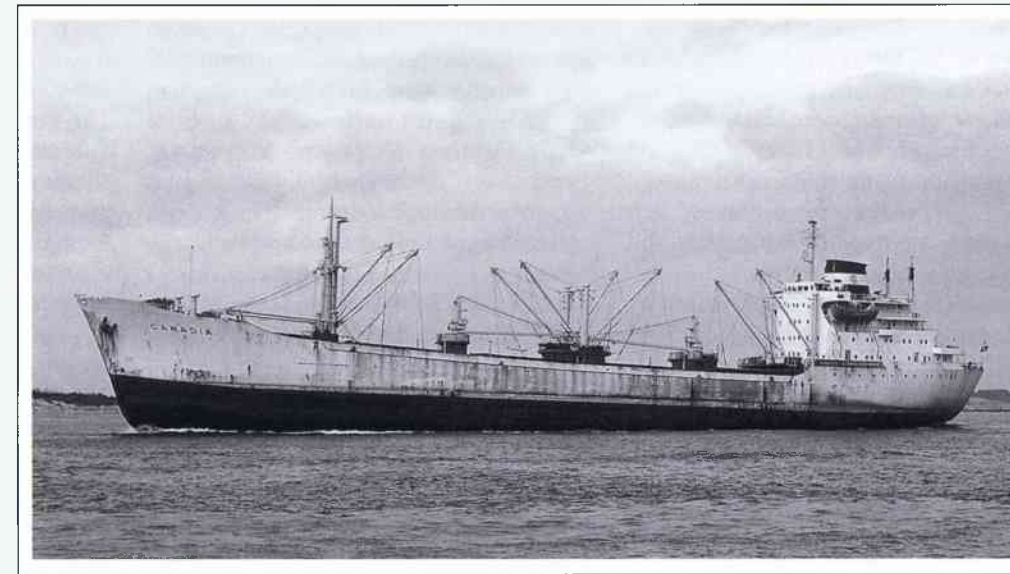
Ett Eriksbergsbygge från 1944 anlände i september 1969 till Rotterdam, som **Fana** med hemort Bergen. När hon lämnade varvet, var det som **Bengal** till SOAK. Köptes 1963 av A/S Ocean Transport & Co, Bergen och fick då namnet **Natashak**. Strandsattes i juli 1978 på Gadani Beach för upphuggning.



Den f.d valjagaren **Galeon** av Malmö på hemmavisit våren 1957. Byggd 1926 i Oslo som valjagaren **Pol IV** till Melsom & Melsom i Larvik. Såldes 1949 till Ebert Petersson i Kalmar, ombyggdes till lastfartyg med dieselmotor och en lastförmåga på 340 ton dw, fick namnet **Pool**. Såldes 1956 till Rederi A/B Galeon i Malmö, omdöpt till **Galeon**. Blev 1960 **Viskan** av Donsö och därefter 1965 dansk som **Cito**, **A Fabricius**, **Bentflindt** och sist 1982 **Alf** av Marstal. Såldes 1994 till Holland och ombyggdes till bark, med hemort i Kampen och plats för 150 däckspassagerare, bärande namnet **Stedemaeght**.



Den 24 juli 1970 anlände **Canadia** av Jonstorp till Rotterdam för att lasta. Hon levererades 1961 från Eriksberg som **Silverland** och var på 11 700 ton dw. Tirfing sålde henne 1969 till Rederi A/B Virginia i Jonstorp och blev då **Canadia**. Aoyttrades i maj 1973 till Ivarans Rederi A/S, Oslo och blev då **Santos**. Grekiska Theoskepasti Cia.Mar.S.A., Piraeus köpte henne 1978, samt behöll namnet, med charter tillbaka till Ivarans. Fick namnet **Seawind I** 1982 med Panamaflagg. Skrotad 1985 i Porto Alegre.





Svenska Lloyds motorfartyg *Industria* fotograferad i Engelska Kanalen av Skyfotos.

Boxarn – en osannolik skröna

Av Claes-Göran Alstam

– Väl i maskin, styrman.

Simon Eriksson förde spaken på maskintelegrafan fram och tillbaka och lät den stanna på "Finished with engines". Det var lördagmorgon och Svenska Lloyds m/s *Industria* hade förtöjt i Marseille. Förstestyrman ledde klargöringen på backen. Andrestyrmans gäng var redan färdiga på akterdäck och på väg midskepps. De hade gjort en snygg tilläggning med ett minimum av manövrar på maskintelegrafan och det var inte många order från skepparen som Simon behövt vidarebefordra via roparen till styrmännen för- och akterut.

Simon var tredjestyrman ombord och gjorde sin första resa som befäl. Hans roll på bryggan innebar, som nu vid förtöjning, att bistå skepparen. Han var full av beundran över dennes sätt att sköta tilläggningen. Inte en enda onödig manöver eller omotiverat kommando. Simon var tacksam att han fick segla med en så erfaren befälhavare. Här fanns mycket att lära. Skepparen gick under namnet Skägg-Johan eller bara Skägget. Det var inte så vanligt att man hade skägg i Sverige nu för tiden.

Man fick nog gå tillbaka till tjugotalet el-

ler kanske ännu längre, trodde Simon. Då hade var och varannan man skägg. Men nu i början av 1950-talet var det ingen utbredd företeelse. Det var väl därför skepparn fått sitt namn.

Industrias kapten hade en välansad gråsprängd skepparkrans och en prydlig mustasch. Han hade vänliga blå ögon bakom guldrimmade glasögon och nästan alltid hängde en snugga i ena mungipan. Den var ofta otänd. Han hade, som man brukade säga i efterlysningar, ordinär kroppsbyggnad. Skepparns uniform var gammal och sliten. De fyra galonerna på ärmarna hade tappat det mesta av glansen och stuken på uniformsmössan hade inte godkänts av Kungliga svenska flottan i Karlskrona.

– Han har nog en snyggare i sin garderob, funderade Simon.

– Jaha styrman, då var vi klara här uppe. Vi ska ju bara lossa 400 ton. Det blir lite övertid för stuvarna så går vi i kväll. Ingen idé att bryta sjövakterna. Vill styrman skicka upp försten till mej är jag tacksam.

– Väl bekomme, sa försten när han något försenad kom in i massen till lunchen.

– Vad säger ni om att tillbringa en ljunnen och skön sommarkväll på krogen här i Marseille?

– Det skulle vara trevligt men det får bli en annan gång. Vi lämnar ju i kväll, sa chieffen.

– Inte alls, stuvarna vägrar jobba. Dom strejkar.

– Ja, då blir det kanske krogen då.

Lite senare på eftermiddagen förtöjde ännu en svensk båt bakom *Industria*. Det var *Virginia* av Jonstorp kunde Simon se i aktern. Under förtöjningsarbetet fick han till sin glädje syn på Bäckström, en kamrat från styrmansklassen. Det blev ett glatt återseende.

– Hur har du hamnat i en Jonstorp, frågade Simon.

– Det finns ju hur mycket jobb som helst nu på sommaren. Dom skriker efter befäl. *Virginia* sökte en andrestyrman och eftersom hon låg i Göteborg gick jag ombord och tittade. Jag fann att det var en prydlig, nästan ny stimbåt. Jag fick jobbet och det ångrar jag inte. Man slipper slamret och skakningarna som i en kasse med dieselmotor. Här hör man bara lite tyst pffss, pffss,



Hamnstaden Marseille där boxningsmatchen utspelades. Bildarkiv Svensk Sjöfarts Tidning.

pfss från ångmaskinen. Vi går chartrade för Svenska Orientlinjen. Dessutom tjänar jag lite bättre som andre. Du vet, jag är gift och har en son. Kan behöva dom pengarna.

De kom överens att gå iland och ta en öl framåt kvällen.

Bäckström kom och hämtade Simon i sällskap med andremaskinisten på **Virginia** vid åttatiden. **Industrias** telegrafist gjorde dem sällskap.

På väg upp mot Marseilles gamla stad gick dom förbi ett stort ladliknande magasin. Skrål och hejarop trängde ut från byggnaden.

– Vi går in och tittar vad som är på gång, sa Bäckström.

De kom in i en byggnad, stor som Mässans A-hall i Göteborg. I ena ändan var en boxningsring uppbyggd och en match pågick. Längst upp på ena sidan fanns en bar.

– Det här måste vi titta på. Jag gillar boxning, sa telegrafisten.

– Jag också, instämde Simon.

De löste inträde, 300 franc, hämtade en öl i baren och slog sig ner. I ringen pucklade två fjäderviktare på varandra av hjärtans lust. Simon såg att de inte boxades med någon större finess. Det liknade mest ett gatuslagsmål. Men åskådarna trivdes. De tjoade och skrålade. En del stod upp och fichtades i luften.

De tittade på två matcher till. Just när de fått nog av tillställningen och reste sig för att gå, antrade en underlig figur upp i ringen. En stor hårig gestalt som med sina långa armar och stora överkropp mest liknade en apa.

– Den gubben måste vi starna och titta på, utbrast telegrafisten.

Ytterligare en boxare klättrade in i ringen. Han var apans raka motsats. Han

var lång, välväxt med breda axlar och smal midja. Ansiktet var bildskönt med en ståtlig aristokratisk näsa. Håret var svart och lockade sig vid öronen.

– Han ser ut som en grekisk gud, tyckte telegrafisten. Den här matchen måste vi se.

De satte sig igen.

En konferencier presenterade adonisen som **Le Lion des Pyrénées**, Lejonet från Pyrenéerna, och apan som **Champion de Marseille**.

När matchen började var det uppenbart att Lejonet inte kunde boxas. Förmodligen hade han aldrig stått i en boxningsring tidigare. Han fick kopiöst med stryk. Men det verkade som om apan höll igen.

– Han får väl inte slå ut sin motståndare för tidigt. Publiken skall väl ha valuta för inträdet och baren skall väl sälja så arrangörerna tjänar pengar, trodde Bäckström.

– Säkert är det så, sa Simon. Apan är inte heller någon bra boxare. Han slår mekaniskt samma slagserie, två vänsterjabbar och hämtar sen en högersving långt bakifrån. Den tar lång tid att komma och under tiden är han lätt att träffa med en vänster.

– Ja, så är det banne mej, sa telegrafisten efter en stund. Hur kunde du se det? Har du boxats?

– Jajamän, fast jag har aldrig gått en riktig match men jag har sparrat en hel del även mot bra boxare.

Apan slog den grekiske guden sönder och samman. Han fick in sin högersving gång på gång. Adonisen var tapper. Han höll sig på benen i det längsta och gav apan tid att slå hans ansikte till en blodig massa. Till slut i tredje ronden föll han ihop och blev uträknad. Åskådarna blev under matchens slutskede en skrånande mobb.

– Det där var ingen uppbygglig syn, sa

Bäckström. Skulle du gå upp mot honom frågade han Simon.

– Ja, varför inte? Jag tror att jag är en bättre boxare.

Konferencieren kom upp i ringen höll en lång utläggning på franska.

– Va fan säger han undrar maskinisten.

– Jag tror han säger att om någon vägar boxas mot apan och slår ut honom, får han 5000 franc, översatte telegrafisten.

– Va fan, det är ju bara 75 spänn för att bli ihjälslagen av den där gorillan. Nänä!

– Men, sa Simon, han är vidöppen innan han slår sin högersving.

– Du som har boxats kan ju gå upp då, sa telegrafisten. Jag kan bli din sekund.

– Jag har inga kläder, försökte Simon.

– För fan, du har ju dina snygga vita gummiskor. Dom duger alla gånger. Byxor får du säkert låna.

– Jag skulle hållt min stora käft, tänkte Simon.

Men han var samtidigt sugen. Konferencieren kom ännu en gång med erbjudandet.

– Kom igen, sa telegrafisten. Vi anmäler dej.

Simon reste sig motvilligt. Konferencieren blev överlycklig när de kom upp i ringen och hans svada överträffade nu allt vad de hört hittills. Publiken applåderade.

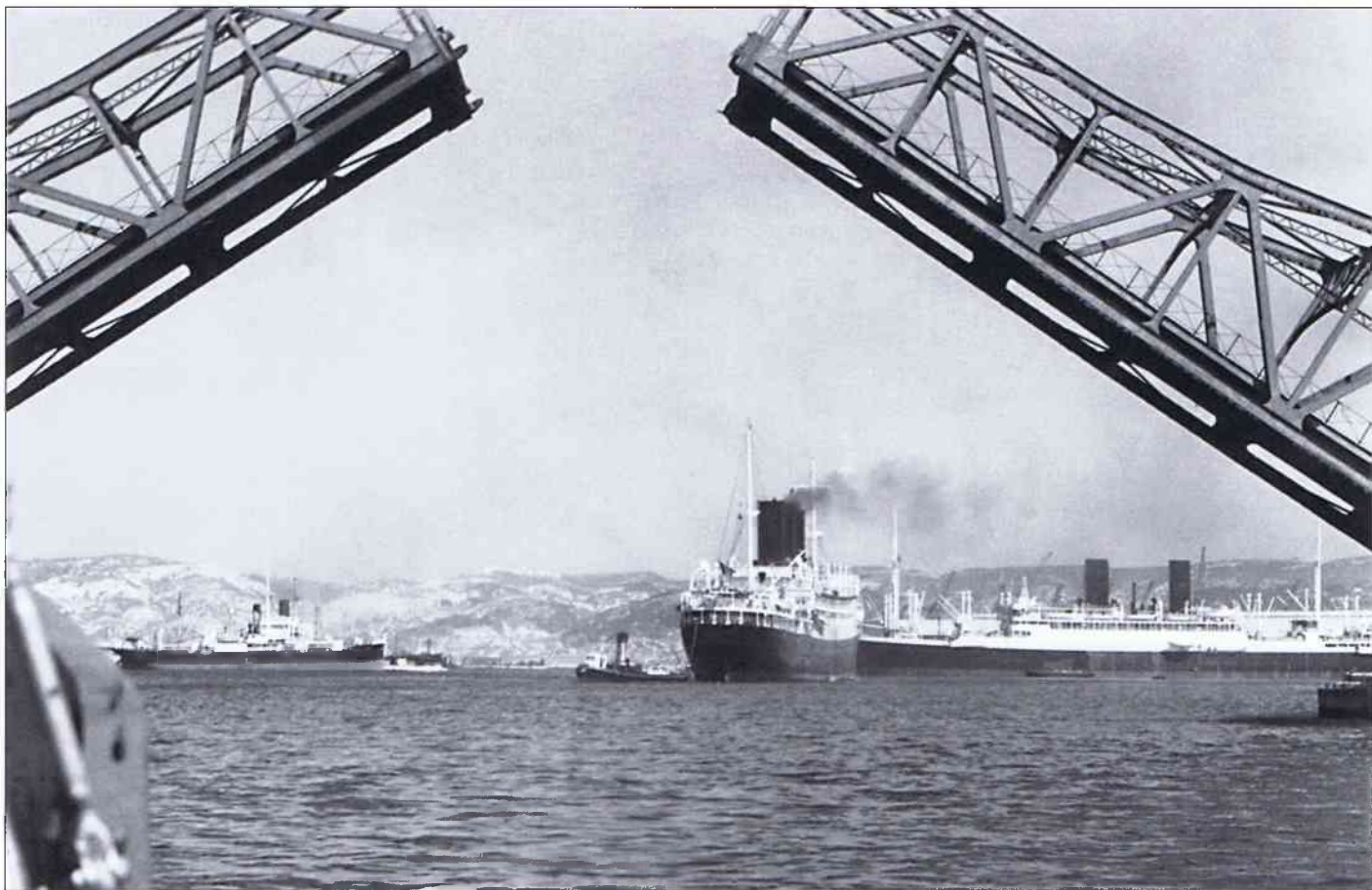
– Vad säger han, frågade Simon.

– Har ingen aning. Jag har bara läst franska två terminer på realskolan. Han snackar för fort för mej.

De lyckades klargöra för mannen att Simon inte hade några byxor.

– Ca s'arranger. Venez avec moi. Det ordnar sej. Kom med mej.

De enda byxor som passade Simon var de som den grekiske guden burit, ett par



Pinèdebron i Marseille öppen för passage av ett fartyg. Bron blev aldrig sprängd under kriget tack vare motståndsrörelsens insats. Bildarkiv SST.

röda sidenbyxor med vita revärer. Simon fick också de handskar som adonisen haft.

– Dåligt omen, sa Simon. Nu har jag förlorarens grejor på mej.

När Simon kom upp i ringen sneglade han på sin motståndare i motsatta ringhörnan. På nära håll såg han inte längre ut som en apa. Han var ett monster. Det mest iögonfallande var hans kraftigt utskjutande pannben och buskiga ögonbryn. Armarna var långa och kraftiga och bröstkorgen var på något sätt överdimensionerad. Han var inte direkt muskulös men kompakt. Monstret var betäckt med hår överallt, bröstkorg, armar, lår, ja också på ryggen. Minst hår hade han på huvudet. Han var i det närmaste flintskallig men med en tunn krans runt skallen i höjd med öronen.

– Han ser större ut nu på nära håll. Fast jag är ett halvt huvud längre än honom, tänkte Simon. Nu har jag allt ställt till det för mej. Han kommer att göra mos av mej. Men okej, jag har ju fått lära mej att åtar man sej något så skall man slutföra det. I värsta fall slår han ut mej och det får jag ta.

Simon var inte rädd eller nervös men spänd.

– Jag måste slappna av. Jag har ju för fan sparrat tungviktare förut, sa han till sig själv.

Konferenciern började nu, förstod Simon, med att presentera honom för publiken som Champion de la Suède.

– Hörde du, sa telegrafisten, nu kallar han dej svensk mästare.

Hans motståndare presenterades återigen som Champion de Marseille. Simon hörde nu hur publiken sorlade och en och annan hejade på honom när han presenterades. Så här många hade han aldrig boxats inför tidigare. Här var det nog bortåt 400 åskådare. När han sparrat i RBK:s lokaler hade det varit som mest tio personer som tittat på.

– Hur känner du dej, frågade telegrafisten.

– Va tror du?

– Jag skulle inte ställa upp mot den grobianen om jag så fick en miljon franc.

Domaren klev in mitt i ringen och kallade till sig boxarna. Han rabblade något som liknade en innantillläxa på franska. Simon begrep ingenting men han visste vad som brukade sägas. Sedan blev de tillbakaskickade till sina ringhörnor.

Gonggongen ljöd. Matchen hade börjat.

Simons stil var engelskt ortodox. Han gick upprätt och boxades rak vänster och använde högern när han fick tillfälle.

– Jag har ju sparrat några hundra ronder genom åren både mot lätta snabba gubbar och tunga tröga och det har gått bra. Det

finns ingen anledning att tro att det inte skall ordna sej nu också, intalade han sig själv.

Kom, sa Bäckström till maskinisten. Vi går längre ner så vi kommer närmare ringen.

De trängde sig in på andra raden vid ringside. Bäckström tittade på boxarna där de stod mitt i ringen med domaren.

– Fy fan, sa han till maskinisten. Det ser ut att bli rena slakten. Har du sett så kraftigen den där grobianen är. Han har ju armar som räcker ner till knäna och en överkropp som är dubbelt så stor som Simons.

– Ja, Simon ser ut som en skolpojke i jämförelse med honom, sa maskinisten.

– Har du sett så luden han är.

– Simon är i alla fall längre.

– Vad hjälper det. Grobianen har bättre räckvidd med sina långa armar. Jag börjar ana oråd. Den där djävla gnisten uppmanade ju honom att ställa upp. Han kunde ju hållt käften när Simon sa att han hade boxats. Ja vi får väl hjälpa honom ombord om det går illa.

Hans motståndare började precis som han sett honom göra i den tidigare matchen. Två raka vänsterjabbar och så hämtade han högersvingen långt bakom. Den tog tid att komma och Simon gled lätt undan. Monstret rörde sig inte mycket. Ibland tog han ett steg framåt för att kunna slå sin

högersving. Simon förflyttade sig på lätta fötter runt honom. Han prövade en rak vänster efter att monstret hade slagit sina två vänsterjabbar men innan högern kom. Simon markerade den bara. Det skulle nog gå att träffa honom med vänstern.

– Problemet är bara att jag inte hade något knockoutklipp i min vänster. Men om jag tar ett steg åt vänster när han slagit sina två jabbar och försöker med min höger.

Han provade. Jodå, han hann gott och väl slå en höger innan apans högersving kom.

Simon märkte att monstret spärrade upp ögonen varje gång han skulle slå sin våldsamma högersving.

– Det var mej en djävel att annonsera, tänkte han.

Någon gång när monstret inte vidgade ögonen kom högern snabbare men verkade inte vara lika hård. Simon lärde sig snabbt. Uppspärrade ögon, slå vänster efter monstrets två vänsterjabbar, normala ögon, gå undan för den snabba högern.

Simon försökte några krokor mot kroppen.

– Ingen bra idé, tänkte han. Det var som att slå mot en cementvägg.

Gonggongen gick.

– Va, är första rondan redan över. Okej, det här går bättre än jag trodde, tänkte han.

– Vad tror du, sa telegrafisten och viftade med handduken framför Simon som han sett motståndarsekonden göra över monstret.

– Jag säger som jag sagt tidigare. När bra boxare är han inte men jag vill inte stå i vägen för hans höger. Kan du ge mej vattenflaskan.

– Det här var väl inte så illa eller vad tror du mästare, sa Bäckström till maskinisten.

– Jag är ingen boxningsexpert men monstret står mest still.

– Simon rör sej fint runt honom, tycker jag. Han sa ju att det tar lång tid innan monstret slår sin höger och det är sant. Simon fick, som du såg, in en vänster och gick sedan undan när monstrets höger kom.

– Ja, och det verkar som Simon har publiken på sin sida.

– Det beror kanske på att monstret slog ut den där vackra adonisen, Lejonet från Pyrenéerna eller vad det nu var han kallades, på ett synnerligen brutalt sätt.

Andra rondan började.

Monstret körde sin stil. Simon rörde sig runt honom. Det såg närmast ut som om de artigt bytte vänsterjabbar. Publiken började vissla. Det innebar att grobianen ökade takten något.

– Du måste göra något, sa Simon till sig själv.

Nästa gång hans motståndare slog sina två vänster tog han ett snabbt steg åt vän-

ster och klippte till med högern. Ja, han slog så hårt han kunde men träffade inte. Han kände hur handsken strök längs apans kind. Så kom monstrets högersving. Den missade Simon grovt men hans överarm träffade Simon i pannan och skrubbade av ett stycke skinn.

Publiken jublade. Simon började blöda lite lätt från pannan.

– Djävlar, tänkte han. Hur har du det med avståndsbedömningen? Hade sidosteget varit fem centimeter kortare hade jag träffat mitt i prick.

Han fann nu att monstret hade blivit lite försiktigare. Det hade han själv också. Det försiktiga vänsterjabbandet fortsatte från båda boxarna och publiken började bua och vissla.

Gonggongen gick.

Telegrafisten fläktade nu rutinerat med handduken och gav honom vattenflaskan.

– Det var en djävla smäll du fick till. Synd att den inte träffade. Se upp för hans höger. Du är lite blodig i pannan. Jag skall badda lite med vatten. Här har kommit ett gäng svenskar till. Vi är nog tio som hejar på dej.

Gonggongen gick och tredje rondan började.

Monstret slog sina två vänster och sedan kom en överraskande kort höger uppercut som strök Simon efter kinden och träffade honom högt upp på huvudet. Slaget var en halvträff och störde inte Simon nämnvärt men han fick en blodig reva på kinden av handskens snörning.

– Den djäveln har invaggat mej i säkerhet med sin långsamma högersving och så kommer det en snabb uppercut i stället. Jag får se upp med den och ha bättre koll på hans ögon i fortsättningen

Simon blödde nu lätt från både panna och kind.

– Du måste slå en kvick och hård vänster innan han slår sin snabba höger, sa han till sej själv.

Men apan återgick till sitt ursprungliga mönster. De två vänsterjabbarna den långsamma högersvingen.

Han fick en chans men tog den inte. Nästa gång, efter de två vänsterslagen men innan högern kom, slog han en kort vänsterkrok. Han la all kraft han kunde åstadkomma i slaget. Det träffade klockrent på monstrets haka. Simon kände slaget fortplanta sig genom armen och upp i axeln.

– Det var nog det hårdaste smäll jag någonsin slagit, tänkte han.

Det blev stilla i ringen. Publikens sorl tytnade för ett kort ögonblick. Simon såg att monstret fick ett förvånat och oförstående uttryck i ögonen och han rörde sig inte. Så sjönk garden ner och hans långa

armar blev hängande längs sidorna, benen vek sig och han började falla. Allt gick i ultrarapid. Sedan gick det fort. Han dråsade omkull som en klubbad oxe, dunkade huvudet i kanvasen och blev liggande på sidan med uppvänt huvud. Åskådarna vrålade och visslade och bar sig åt som bara en blodtörstig boxningspublik kan. Domaren knuffade iväg Simon till en neutral ringhörna. Efter en hel evighet, tycktes det Simon, började han räkna. Han hade satt sig på huk intill monstret och markerade varje siffra han sa med att dunka handen i kanvasen. Det verkade som om han ville få monstret vaken och upp på benen och fortsätta matchen, tyckte Simon. Han lyckades inte. Monstret låg blick stilla. Efter den längsta räkning Simon kunde föreställa sig, själv hade han säkert kunnat räkna till femtio, slog domaren handen i kanvasen en sista gång och sa:

– Ten and out.

Då först fattade Simon att han räknat på engelska. Domaren reste sig, kallade in honom i mitten av ringen, sträckte upp hans hand och sa något på franska som han inte begrep. Så mycket förstod han, han hade vunnit. Det var en omtumlande känsla och han dansade glädjestrålade runt i ringen och höjde handskena mot taket och tog emot, ja faktiskt, åskådarnas jubel. Han var inte så lite förvånad att han lyckats slå ut monstret med en vänster. Det måste ha berott på att han träffat exakt på hakspetsen.

Monstret låg fortfarande kvar orörlig. Hans sekund skvätte vatten i ansiktet och masserade mellangärdet på honom utan någon synlig effekt. Simon började bli orolig.

– Herregud, jag har väl inte slagit ihjäl honom, sa han till telegrafisten.

– Det tror jag inte. Han andas. Bröstat rör ju sig på honom. Men titta, nu öppnar han ögonen.

Simon drog en suck av lättnad.

Det blev rörligt i ringen efter matchen. Åskådare kom upp och ville hälsa. De klappade om honom och någon tog hans boxhandskekladda högerhand mellan sina båda och skakade den och höjde den sedan i luften.

– Det är till att vara populär tror jag, sa telegrafisten.

När Simon och telegrafisten till sist lyckades tränga sig igenom hopen av människor och in i omklädningsrummet, var Simon mycket trött. Inte av den fysiska ansträngningen, han var knappast svett, men väl av den psykiska. Han satt länge och vilade sig. När han till sist skulle in i duschen, fungerade den inte. Han blaskade av sig över ett tvättställ och klädde på sig. Konferencieren, som tydligen också var arrangör av galan, om man nu kunde kalla den här

tillställningen så, kom in och räknade upp fem tusenfrancsedlar.

– Det är sjuttiofem spänn, sa telegrafisten. Inte mycket till gage för att boxas mot ett monster. Tänk om han träffat dej med sin höger.

– Det vågar jag inte tänka på.

Konferencieren sa en massa saker till honom på franska. Simon tittade frågande på telegrafisten.

– Vad säger han?

– Jag är osäker men det verkar som han vill att du skall ställa upp nästa lördag också. Då får du bättre betalt. 10 000 franc, säger han.

– Säg till honom att det går inte för vi är sjömän och lämnar Marseille på måndag.

– Quel dommage, så synd, sa konferencieren.

– Ska vi gå ut och ta ett glas, frågade telegrafisten.

– Nej, jag är så förbannat trött. Jag går ombord.

Utanför hallen stod Bäckström och maskinisten och väntade.

– Det var en djävla propp du fick in, sa Bäckström.

– Ja, det var nog den hårdaste snyting jag någonsin utdelat. Men han var lättträffad. Att jag kunde slå ut honom med vänstern, det fattar jag inte. Har normalt inte nått klipp i den. Jag var väl lite skraj och slog då så hårt jag kunde och hade tur som träffade precis på hakspetsen. Nu går



Så sent som 1948 byggdes ångaren **Virginia** för Red. AB Virginia i Jonstorp. Här har hon just sjösatts den 22 juli nämnda år.

vi ombord. Jag är trött.

Det var ett helt gäng svenska sailor som följde med honom. Förutom folket från **Industria** och **Virginia** hade några svenskar från Göteborgstankern **Juno** anslutit sig. De hade liksom Simon och Bäckström förirrat sig in i boxningslokalen när de

passerat förbi och hört oväsendet därinne. Alla talade upphetsat om smällen som sänkt monstret in i nirvana.

– Hur fan kunde du gå upp i ringen mot en sån typ, frågade en matros från Juno.

– Det frågar jag mej också nu, svarade Simon.



Några besättningsmän från ångaren **Virginia** hade förirrat sig in i boxningslokalen och hejade givetvis på sin landsman Simon. Foto C.G. Nyström, fotoarkivet Klubb Maritim Västra Kretsen.



Även folk ur besättningen på, dåvarande Rederi AB Concordias, motortanker **Juno** var med och såg boxningsmatchen. Här en bild från 16 april 1942. Bildarkiv Svensk Sjöfarts Tidning.

När de kom ombord var klockan ett. Simon fortsatte direkt till sin hytt, klädde av sig och gick till sängs. Resten av hans ledsagare satte sig på akterkant av trealuckan. Sommarnatten var ljum. Det hämtades fram och dracks en hel del öl och spirituosa. Samtalet rörde sig naturligtvis kring Simons knockout och allt eftersom natten framskred och alkoholen påverkade församlingen nådde Simons prestation oändade höjder.

Det var nu Simon fick smeknamnet Boxarn. Det skulle följa honom resten av hans liv.

Nästa dag, söndag, kom Simon sent till frukosten och möttes av en spontan applåd från alla i mässen.

– Här kommer Boxarn med stort B, sa förstestyрман. Grattis. Det var en saftig stjärnsmäll du fick in. Gnisten har berättat alla detaljer och det verkar som det var hans förtjänst som sekund att du vann matchen.

– Ha, ha. Ja, han lärde sej till slut att fläkta mej med handduken.

– Var har du lärt dej boxas? Berätta, bad förstemaskinisten.

– Det har jag gjort i RBK – Redbergslids Boxningsklubb.

– Ja men när? Du har ju varit till sjöss ganska länge.

– Det stämmer. Men jag började tidigt. Vi var väl tio, elva år, tror jag, en klasskamrat och jag. Han hade en äldre bror som boxades. Av honom fick vi fribiljetter till junior-DM på cirkus, där han skulle boxas. Vi såg honom vinna sin match. Sen var det bara boxning som gällde för oss. Vi slutade med fotboll. Det var annars den enda sport som bland kompisarna ansågs vara värd att utöva. Jag bodde på Svangatan och vi brukade kicka boll på Ånäsfältet.

– I RBK tyckte man att vi var lite för unga. Vi sprang mest ärende åt de äldre killarna. Det började så vackert med lite rephoppning och när vi blev några år äldre fick vi vara med på allvar. Jag tränade boxning tre, fyra gånger i veckan hela min skoltid.

– Sen gick du till sjöss. Då kunde du väl inte träna?

– Nej, det var inte många gånger det blev tillfälle. Fast nu, när jag läste till styrman, blev det flera gånger i veckan igen.

– Är du tungviktare?

– Ja, nu är jag nog det. När jag var nitton år vägde jag lätt tungvikt. Nu är jag nog uppe i 81–82 kilo.

Det var sjöfolk från tre svenska båtar

som sett matchen. Snacket i mässarna på dessa fortsatte. Som vanligt när man drog en god historia i mässen, blev den bättre och bättre för varje gång den berättades. Simons motståndare blev nu fransk champion trots att han säkerligen inte ens varit mästare i Marseille. Det måste ha funnits minst tio tungviktare som varit bättre än honom i den staden.

Sjöfolket på de tre fartygen som varit åsyna vittnen till matchen spreds så småningom till andra båtar efter avmönstringar och nya jobb på andra fartyg. Även de som inte sett fighten visste besked hur det gått till och förde historien vidare. Simons bedrift växte vid varje tillfälle den skildrades. Hans motståndare hade nu blivit två meter lång och vägt 125 kilo, ja rent av 150. Nästa gång historien berättades hade hans antagonist gått en match mot världsmästaren Joe Louis. Visserligen hade han knappt förlorat den men Simon hade i alla fall gått en fight mot en kille som boxats om VM. Så spreds historien om Boxarn runt om i handelsflottan.

Varje gång den berättades i en mäss på någon båt eller annorstädes någonstans i världen hade den förstörats nästan till oigenkännlighet. Simon hörde den några

är senare på en krog i Havanna och kände inte riktigt igen den. Då handlade den om en svensk styrman som vägde 60 kilo och gått upp i en boxningsring i Marseille mot en jättelik boxare. Svensken hade slagit ett enda slag i första rondan och träffat honom på hakspetsen. Jätteboxaren hade lyft två meter över golvet och dräsat i kanvasen medvetslös. Domaren hade inte ens brytt sig om att räkna och den store hade legat utslagen i två timmar innan man fick liv i honom och då hade svensken ändå inte slagit särskilt hårt.

– Det kallar jag knockoutslag, sa berättaren.

2

Transatlantics **Mirrabooka** lämnade Suezkanalen och några timmar senare lägrade sig mörkret över Röda Havet. Klockan var strax efter åtta och andrestyrman hade just löst av försten. När denne försvunnit ner för lejdaren gick Simon ut på styrbords bryggvinge och lutade sig mot mahognyräcket. Vindskyddet tog bort det mesta av fartvinden. Den varma vinden kom ändå åt att fläkta honom precis lagom. Det hade varit en mycket het och svettig dag i kanalen.

Andrestyrman Johansson kom ut till honom. Det var en helt ung man som blivit uppmönstrad från trea samtidigt som han själv gått upp från överstyrman till befälhavare. Andren påminde en hel del om hur han själv varit som ung styrman, vetgirig och frågvis. Men till det yttre var de varandra helt olika. Simon var 182 lång och vägde fortfarande inte mycket mer än han gjort i 20-årsåldern, sådär 83–84 kilo. Andren var bortåt två meter och vägde säkert över 100. Han hade ett barnsligt ansikte med troskyldigt blå ögon och en ostyrig blond kalufs.

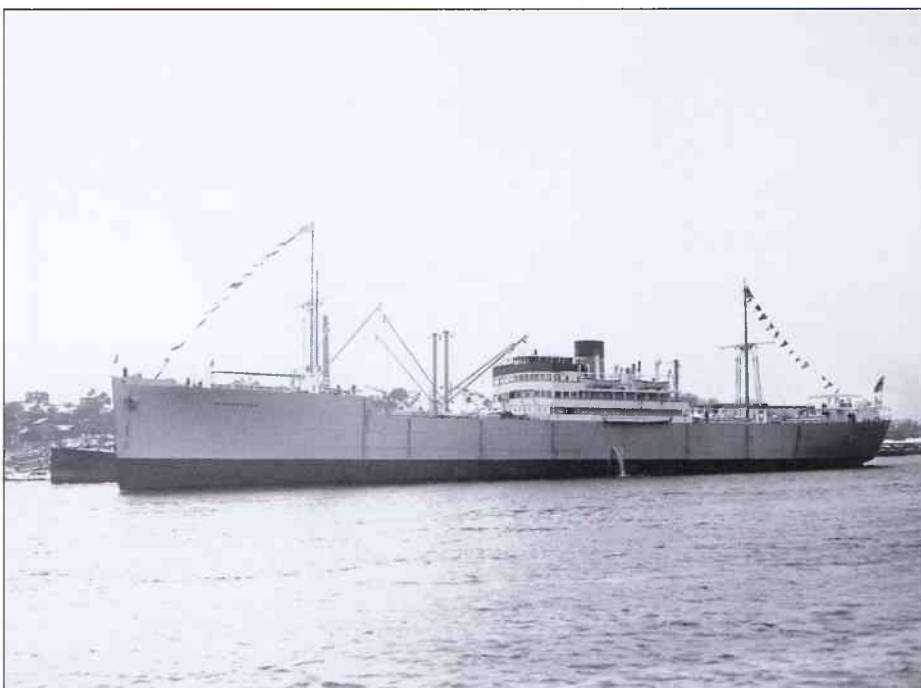
– Jo kapten, jag la ut kursen mot Australien men du ändrade den och la till fem grader. Är det något jag missat?

– Inte alls, sa Simon skrattande. Du gjorde precis rätt. Varför jag ändrade är en lång historia. Vill du höra den?

– Gärna.

– Jo du förstår, min far Erik var motorman på m/s **Elmaren** som gick på Australien. Det var en av Transatlantics första motorbåtar, en stor hejare på nästan 10 000 ton. Erik var bara 20 år när han mönstrade ut. Han hade jobbat med dieslar på Götaverkens motorverkstad sen han slutade skolan och blev erbjuden jobbet. Det fanns ju mest eldare på den tiden och inte många som kunde dieslar. Men min far kunde så ung han var.

– Nåväl, när man skulle hem från Australien tog man ut kursen direkt mot ön Sokotra vid inloppet till Adenbukten. Det var så man brukade göra i Transatlantic. Som



Transatlantics Mirrabooka var ett av fartygen som Simon var skeppare på. Bildarkiv Fotopumpen.

du såg i korten så finns det bara ett hinder ivägen och det är Chagos-arkipelagen. Den kände man väl till men la ändå ut kursen rakt över. Strömsättningen, som är ganska stark i dessa farvatten var dem välbekanta. När dom kom närmare justerades kursen västerut för att säkert gå klar för ögruppen. Vakthavande styrman på natten korrigerade ytterligare några grader. Det kom en kraftig regnskur på natten och i dålig sikt gick **Elmaren** på en ö som senare konstaterades vara Six Islands. Där satt dom fast och övergav fartyget så småningom och tog sig iland på en liten korallö vid namn Ile Sudest.

– Hur kunde det gå till? Dom kände ju till strömmarna och justerade kursen vid två tillfällen, undrade andren.

– Jo, det visade sej att strömmen satte motsatt vad dom räknat med. Kanske korrigerade dom på så sätt kursen rakt mot Six Islands. Jag vet inte. Min far var var ju motorman och kunde inget om navigering. Han visste inte heller. Det jag nu berättar är sånt som kommit fram i efterhand. Min far började berätta den här historien för mej från det jag var tre år och gör så fortfarande när jag besöker honom på hemmet. Den ligger honom varmt om hjärtat.

– Hur gick det med besättningen?

– Ingen skadade sej men dom fick vistas på Ile Sudest, korallön, i sju veckor. Sen kom bolagsbåten **Tisnaren** och plockade upp dom.

– Hur gick det med **Elmaren** då?

– Hon blev vrak, totalhavererad.

– Det var som tusan.

– Du förstår, jag la inte till fem grader på den ursprungliga kursen av säkerhetsskäl för att desavuera dej. Våra navigerings-

hjälpmedel är ju så mycket bättre än de dom hade. Vi hade mycket väl kunnat gå på den ursprungskursen som du räknade ut och eventuellt justerat den senare. Nej, det var snarare någon slags nostalgisk gottgörelse för befälet ombord i **Elmaren**. Ibland gör man saker på känsla som man inte kan förklara och som inte har med verkligheten att göra.

– Nå, vad säger du om historien?

– Det kan inte ha varit roligt för den skepparen att komma hem. Fick han sparken?

– Det verkar inte vara någon som vet vad som hände honom.

– Jag kan tillägga, fortsatte Simon, att min far ändrade tideräkning från den dagen 1921 när de havererade på Six Islands. Det blev år noll för honom. Han gifte sej fem år efter Six Islands. Jag föddes sju år efter och själv var han född 20 år före.

– Det var en märklig händelse, sa andren och gick tankfull in i styrhytten.

– Jag skulle väl egentligen gå ner och bläddra i pappershögen som kom med posten i Portsaid, tänkte Simon.

Men det var en obeskrivligt skön känsla att stå härute och känna hur vinden rörde om lite i hans hår. Det verkade som om någon vänlig själ rörde om också i hans tankevärld. Han njöt av livet och var vänligt stämd mot allt och alla.

– Hur var det Povel Ramel sjöng, undrade han. Jo: "Underbart är kort och trist varar så länge".

– Nått sånt var det kanske.

Men Simon höll inte med. Han skulle vilja vända på det till att lyda: Trist är kort och underbart varar länge. Han tyckte inte att livet var trist.

– Okej, besvärligt ibland men aldrig trå-



Transatlantics motorfartyg **Tisnaren** på en bild från den 20 december 1918. Hon var det fartyg som räddade den strandsatta besättningen från den förlista bolagsbåten **Elmaren**. Bildarkiv Fotopumpen.

kigt och för det mesta bra. Här stod han nu, 41 år gammal, som befälhavare på en stor modern styckegodsare. Ja, han vikarierade visserligen bara men han visste att efter ett par vikariat till skulle han vara ordinarie skeppare före 45. Han frågade sig varför det gått honom så väl i händerna och han visste svaret. Det var den där boxningsmatchen i Marseille för tjugo år sedan. Så

var det de två åren han seglat på **Industria** med Skägg-Johan. Denne hade tagit på sig en mentorroll gentemot Simon. Han hade fått lära sig allt om sjöfart. Mest sådant som inte stod att läsa i böcker. Inte bara lastning lossning och navigering utan också vad Simon kallade besättningspsykologi. Det var inget de talade om men han iakttog under två år hur Skägg-Johan handskades med

sitt manskap. Han var alltid lugn, höjde aldrig rösten och han hade humor. Hans auktoritet ifrågasattes aldrig. Med dessa egenskaper spred han trivsel ombord och folk stannade länge i båten. När Skägg-Johan pensionerades mönstrade också Simon av. Han visste att Skägg-Johans färdigheter var medfödda. Han trodde inte att han själv skulle kunna komma upp i Skäggets klass. Simon gjorde vad han kunde för att efterlikna den gamle skepparns stil så mycket som möjligt.

Men han hade inte behövt oroa sig över att inte kunna leva upp till den gamles nivå.

Ryktet om boxningsmatchen i Marseille för snart tjugo år sedan gick före honom överallt. Efter några år hade så gott som alla i svenska handelsflottan hört historien. På rederikontoren kände man till den och även där titulerades han Boxarn. Det hade stått en liten notis i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning om honom med namn och allt. Svensk Sjöfartstidning hade i avdelningen "Kring Kajutlampan" också berättat om matchen. Simon hade blivit en legend.

Simon bemöttes i alla båtar han mönstrade med respekt och under alla år till sjöss hade han aldrig haft några som helst disciplinbesvär. Det som hos Skägg-Johan varit medfött fick Simon till skänks i en boxningsmatch för länge sedan när han vara några och tjugo.



Elmaren i Flackets bojar utanför Masthuggskajen den 18 december 1919. Bildarkiv Fotopumpen.

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Jakter identifierade

Henry Jansson önskar i senaste numret av Länspumpen hjälp med att få identifierat två jakter liggande i Karingöns hamn. Kortet är troligen taget något av de första åren på 1940-talet. Den gråmålade båten längst in är inte en jakt utan en galeas, något som också anges i äldre papper. Det är **Freden** (8076) hemmahörande på Karingön 1936–1942, byggd 1916 i Skredsvik. I samband med försäljningen till Ellös (Hugo Hallgrens Konservfabrik) döptes den till **Gubben**. Blev senare omriggad till jakt. Lär numera finnas som renoveringsobjekt på ostkusten. En utförligare historik över **Freden** kan läsas i Fiskebåtarna och Varven.

Vedjakten är lite svårare, men

troligen är det **Vega** från Hamburgsund, som var en flitig gäst i skärgården med sin vedlast vid denna tid. Den lastade 55 ton och mätte 27,38 bruttoton. Skeppare och ägare var Johan Larsson, Varvet, Hamburgsund. Lär vara byggd 1909, men var? Minns mycket väl när **Vega** varje år kom till bryggan i Rågårdsvik för att förse samhället med ved. Vill minnas att hon då såg ut som jakten på vykortet.

Anders Olsson



Ett vykort med motiv från Hälleviksstrand, snarlikt Henry Janssons, fanns hos Johan Larsson, Varvet, Hamburgö. Johans fru Dagmar berättade för många år sedan att den högra jakten var deras egen **Vega** som seglade med ved längs kusten.



Vega upplagd i Rödsbukten, Hamburgö. Foto Krister Bång 4 juli 1968.

Vega var upplagd vid bryggan på Varvet redan i början av 1950-talet. Hon läckte och det var mycket arbete med att hålla henne läns. Mina föräldrar fick bo ombord sommaren 1957. Samma år eller året efter flyttades hon över, mitt i natten, till Rödsbuktens västsida och sattes

i marvatten. Resterna av **Vega** syntes på Rödsbuktens västsida en bra bit in på 1970-talet. Jag tror att hon köptes till Hamburgsund från Skärhamn eller åtminstone från Tjörn. Kanske någon kan berätta hennes tidigare historia?

Jan Johansson

Mer om

Otterbäckens pramar

Med stor behållning läste jag Olle Gustafssons artikel om otterbäcksbåtarna i LP. Extra glad blev jag ändå när jag hittade något att anmärka på. Det gäller prāmarna, som kanske inte var vad som låg Olles hjärta närmast. Han påstår att de hette Otterbäcken följt av ett nummer. Det blev väl så med tiden, men inte från början. Jag har på Riksarkivet studerat valda volymer av skeppsmättningsöverkontrollörens mätbevis från senare delen av 1800-talet. De är, åtminstone bitvis, en helt fascinerande lektyr. Bl a har jag tittat på en volym med skeppsmätarnas papper från Motala och Jönköping. År 1887 mättes av skeppsmätaren i Motala fyra pramar med namnen NKJ 1, 2, 3 resp 4, alla på 83 brt, alla nybyggda i Sjötorp av trä på stålspant, och alla hemmahörande i Otterbäcken. NKJ stod för Nora Karlskoga Jernvägs-Ab, som ju nämns av Olle G. 1888 kom nr 5 och 6, även de nybyggda i Sjötorp men på vardera hela 84 brt. Några ytterligare NKJ-pramar har jag inte hittat bland

mätbevisen i den aktuella volymen. Har du sysselsättningsproblem, så finns det ytterligare 175 volymer i serien att studera. Skeppsmätaren från Motala tycks för övrigt ha gjort en hel del tjänsteresor till Sjötorp för att mäta även många andra nybyggen där.

År 1905 bildades, som Olle G. noterar, Nora Bergslags Jernvägs AB (NBJ), och jag gissar att NKJ-prāmarna då fick motsvarande nya namn. Jag vet inte när de sedan blev Otterbäcken plus nummer, men ur Bernt Fogelbergs anteckningar från Sjöfartsverket har jag för flera år sedan hämtat att **Otterbäcken 8** hette så åtminstone 1919–1944. Hon blev sedan **Nynäs XI**, men det är en helt annan historia.

Olle Renck



Här är några kompletterande uppgifter till Olle Gustafssons artikel om otterbäckenbåtarna i förra numret av Länspumpen.

Det fanns ytterligare ett bolag som hade prämtrafik med Göteborg, nämligen Mora-Vänerns järnväg, som år 1900 omfattade linjerna Mora-Kristinehamn, Mora-Älvdalen och Brintbo-

darna-Limesforsen. År 1911 ägde företaget två bogserångarfartyg, tre lastångarfartyg och 22 pramar. Bolaget förstatligades 1917 när linjen Mora-Kristinehamn skulle ingå som en del i den blivande Inlandsbanan. Järnvägsbolagets fartyg gick i regelbunden trafik till Göteborg. En av prāmarna, **MVJ No 2** ägde jag under en period på 1970-talet. Den var byggd på Sjötorps varv 1890, dock sedan länge omdöpt till **Wargön X**.

Beträffande **Sunnanvind** så är det nog som Olle Gustafsson förmodar. Vad jag kommer ihåg hade Rubin hela tiden fartyget sysselsatt i grustrafiken, mestadels från Underås sandtag i Enhörna norr om Södertälje. Under samma period ägde han även **Nordanvind**, som är identisk med Sveriges sista hjulångare, **Haparanda**. I mitten av 1950-talet fanns två av otterbäcksprāmarna upplagda vid N Mälarstrand i Stockholm. Tyvärr kommer jag inte ihåg vilka nummer de hade. Den ena pråmen köptes så småningom av Jehanders Sand & Grus AB, medan den andra såldes till AB Betongindustri. Bägge

prāmarna användes sedan till transporter mellan företagens grustag på Mälaröarna och deras upplag och fabriker i Stockholm.

I början av 1960-talet fick båda bolagen nya moderna stålpramar. Dessa var byggda på Oskarshamns Varv och lastade 800 ton. Därmed togs alla äldre pramar ur trafik och de som tillhörde Jehanders och var i dåligt skick, sänktes vid företagets grustag i Lötén på Munsö. Bland dessa ingick även Otterbäcken-pråmen.

Den andra pråmen, som ägdes av Betongindustri, låg upplagd en tid vid bolagets fabrik i Hornsberg på Kungsholmen. Vart den tog vägen vet jag inte, men troligen sänktes även den vid Lötén.

I förra numret av Länspumpen fanns också en artikel om kulturmärkning av fartyg. Där är en bild av bogserbåten **Harry**, som fram till mitten av 1960-talet tillhörde Jehanders. Under namnet **Munsö** var det oftast den som drog det pråmsläp som Otterbäcken-pråmen brukade ingå i.

Gunnar Ljung

Götas historia kartlagd

Den i förra numret efterfrågade jakten **Göta** (reg.nr 6798) var byggd 1908 i Klingeröd av ek och fur på klink av Anders Olsson och var försedd med en 20 hk Skandia-motor. Anmäldes till registrering den 9 juni 1922 som motorjakten **Göta** med hemort i Gravarne, ägd av skepparen Karl Ossian Rutgersson (huvudredare och befälhavare) och fiskaren Karl Johan Karlsson, ägare till hälften vardera.

Av en handling, som ligger tillsammans med fartygsakten, framgår, att hon påbyggdes 1910 vid J G Crafoords varv

i Strömstad men ingenting nämns om vem som var hennes ägare. Efter ytterligare tre år såldes hon till Danmark, ägd av 10 fiskare i Kerteminde.

Återkom till Sverige hösten 1921 då tullkammaren i Kerteminde anmälde att däcksbåten **Göta** (fiskeregistrering NG 356) sålts till Sverige den 24 oktober detta år och inte längre var dansk.

Ägare efter Rutgersson och K.J. Karlsson blev skepparen Tage Andersson i Hamburg-sund. Han köpte fartyget 1938 (certifikat utfärdat den 20 mars 1939) och skrev i sin anmälan att

Göta inte längre användes till fiske utan var ett segelfartyg med hjälpmaskin tacklad som jakt. Han ämnade använda henne för postbefordran från Fjällbacka till önarna.

När nytt certifikat utfärdades den 8 mars 1949 ägdes jakten av rörläggaren Fritz Vilhelm Engblom i Röra med Rörastrand som hemort. Röra är en gård på nordsidan av Tjörn och vid stranden finns en tilläggsplats som kallas Rörastrand. Engblom köpte skutan den 22 juni 1947 av O. Ragnar Olsson i Hunnebostrand, som i likvid erhöll 2000 kr i kontanter och

motorbåten **Bris** av Rörastrand, värderad till 1 000 kr.

Fritz Engblom, som hade rörläggeri och mekanisk verkstad i Källekärr, skrev till KK (1949) att fartyget endast användes som logi under hans arbetstider i Göteborgs norra och södra skärgård samt som upplag för material. I november 1954 anmäldes att fartyget huggits upp.

Hon var på 17,17 brutto och 10,92 nettoton och lastade 35 ton dw. Dimensionerna var 11,56x4,80x1,68 m.

Bernt Åhlund

Linnéa Bladner

I förra numret undrade Bo Bergengård om **Linnéa Bladner**. Detta fartyg byggdes 1940 vid Kalmar Varv som minfartyg för Marinen. Namnet var då **Minören**. År 1994 såldes hon till Peter Hansson m fl i Göteborg där hon blev fritidsfartyg. 1998 infördes hon i Skeppsregistret som SBNW/15019. Hon är fö 31,93 m lång och är på 137 brutto.

Lars-Olof Hansson

Tryckfelsnisse

Svar till Johnny Durk, som i Länsypumpen 2003:3 anmärker på uppgiften om motorbytet i **Kullavik ex Lars**. I manuset, som jag skickat in, har jag angivit 80 hk år 1939, så det är nog tryckfelsnisse som gjort en påhålsning i redaktionen.

Per-G Winnestad

Med rodnande kinder och ned-sänkt blick tvingas vi erkänna att ovannämnde person varit på ett oanmält besök. Red.

Erato, igen

Det rätta året då Kalle Vester köpte **Erato** är 1927. Denna uppgift har jag fått från säker källa, nämligen Tore Granath.

Johnny Durk

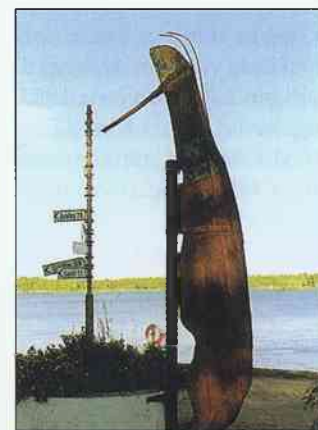
Glenlee

Bifogar ett foto av skutan **Glenlee** som jag fått från Skottland. Hon är byggd 1896. Finns det någon som kan berätta något om henne?

Lars-Inge Olofsson



En oidentifierad bogserbåt och ett roder från något okänt flytetyg i Hällekis hamn den 28 augusti 2003. Foto Arne Karlsson.



Från Hällekis

Vem kan berätta om på vilken skuta detta roder har suttit? Jag tog kortet i Hällekis hamn i Vänerne den 28 augusti 2003. Samtidigt tog

jag en bild på en liten bogserbåt i samma hamn. Är det någon som känner till båtens namn och förflutna?

Arne Karlsson



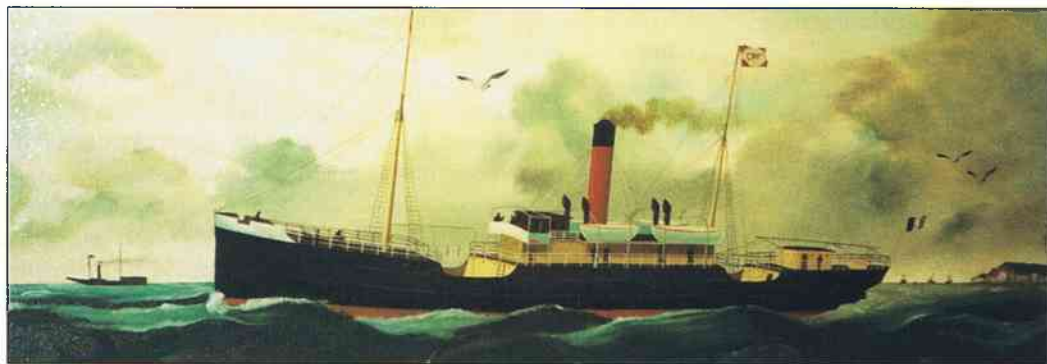
Finns det någon som kan berätta om barkskeppet **Glenlee**? Foto från Lars-Inge Olofsson.

Okänd fransyska

Denna uppfriskande målning, som pryder hallen hemma, har jag inte lyckats klarlägga. Ångaren har en fransk flagga i aktern och en rederiflagga märkt CPF på aktermasten. Skorstenen är röd och svart. Något namn går inte att läsa. Målningen är signerad Max Frankin.

Är det något som vet något om henne?

Jan Liljegren



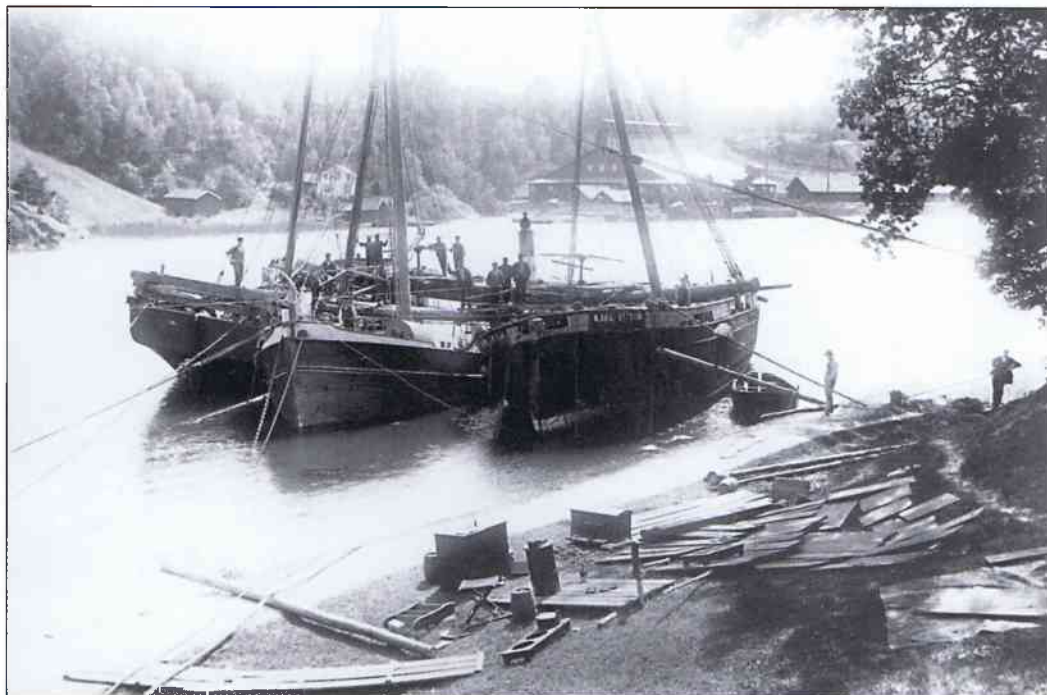
En fransk ångare stävar fram i grov sjö. Kan någon identifiera henne? Målning hos Jan Liljegren.

Haveri i Göta älv

Bifogar ett kort av bärgningen vid Holmen i Göta älv där nuvarande slusstrappa är belägen. Den sjunkna kanalångaren **Arla** assisteras av, närmast, **Karl Victor** (reg.nr 1696).

Osäkert var hon är byggd, möjligen i Norra Garn 1852. Hon hade flera olika ägare utmed Göta älv och kom omkring 1900 till Bogser AB Björn i Göteborg.

Bengt Gustavsson



Bärgningsarbetet med kanalångaren **Arla** vid Holmen i Göta älv. Foto från Bengt Gustavsson.



En okänd galeas har lastat isolering i Snäcke. Här under vändning efter fullt lastintag.

Obekant skuta

På redaktionens uppmaning från senaste Länsypumpen har jag ur ett gammalt album hittat några intressanta foton.

Det är en, för mig, obekant skuta som lastar/lastat isoleringsplattor från fabriken Vattentät Cement i Snäcke. Ett foto visar lastningen och ett annat

vändningsmanövern efter fullt lastintag. Det intressanta är att det för mig var helt okänt att utskeppning av plattorna per fartyg överhuvudtaget förekom.

Vi utgår från att korten är tagna på 1940-talet och på den tiden kördes plattorna med bil till Ånimskogs järnvägsstation



Samma galeas under lastningen. Vem berättar om Vattentät cement? Foton från Börje Karlsson.

för vidare befordran.

Senare, på 1950-talet, bilkördes produktionen direkt till kunderna. Råvaran, cementen, gick på köl fram till i mitten av 1950-talet och en av de sista cementlasterna från Hälleknis gick med slupen **Elida**.

Frågorna kring korten är: Vad heter skutan? När kan kor-

ten vara tagna? Vart var lasten destinerad? Dessutom: Vem berättar historien om Vattentät Cement?

Orten Snäcke ligger vid en biled till Dalslands kanal som också kallas Snäcke kanal och sträcker sig via sjön Ånimmen upp till Ärran.

Börje Karlsson

Petterssonbåt

Jag söker upplysningar om en båt. Den sägs vara ett slags Petterssonbåt från 1917 och ägdes av rederi i Göteborg. Den användes för att köra sjöbefäl til och från fartyg som låg på redde.

Båten såldes omkring 1935 till Justinus Pettersson som drev möbelfabrik på Risö söder om Tjörn. Båten som då (kanske även tidigare) hette **Färdig**, användes till att frakta möbler in till fastlandet.

Då kriget bröt ut och bensinen ransonerades lades båten upp på land på Risö. Den hade en fyrcylindrig Penta bensinmotor med beteckningen C4. Motorn, som var konstruerad av Edvard Hubendick, var på 24 hk och hade 5 liters cylindervolym samt överliggande kamaxel, vilket troligen dessa motorer var ensamma om att ha 1907 då den första motorn



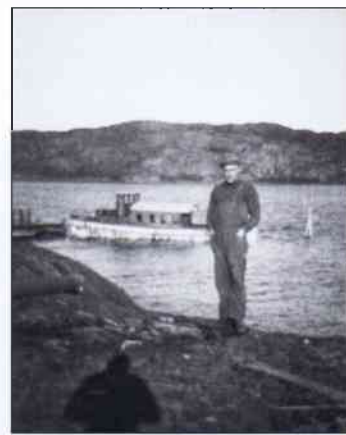
Färdig användes för att transportera sjöbefäl innan hon sattes i "möbelfarten". Var kan bilden vara tagen? Th Justinus Pettersson och Färdig vid möbelfabriken på Risö söder om Tjörn.

av denna typ byggdes. Motorn, som vägde 800 kg, skruvades isär och delarna lyftes ur båten. Vissa delar sändes till AB Pentaverken (tidigare Sköfde Mekaniska Verkstad) för att få nya ramlager och vevstakar gjutna. Motorn sattes efter detta aldrig samman utan lades på möbelfabrikens vind.

Då kriget drog ut på tiden och båten farit illa på land, brändes den slutligen som den låg på Risö.

Motorn flyttades efter många år till ett garage i Rönnäng på Tjörn, där den återigen blev liggande i många år.

För ett par år sedan köptes motorn av Justinus son Kaj



Lundgren. Efter att ha legat isärplockad i omkring 53 år startades motorn åter 1997, dok utan båt.

Finns det någon bland läsekretsen som kan berätta något om båten och dess första ägare, samt bekräfta byggnadsåret?

Lars-Olof Hansson



Vy från Kristinehamn

Finns det någon som kan berätta om skutorna på denna delförstoring av ett handkolorerat vykort från Kristinehamn, insänt av Kenneth H. Ohlsson? Galeasen som syns rakt förifrån är nog svår, men skonaren kanske någon känner igen

Red.

Om Tylön

När **Theod. Mannheimer** blev fiskefartyget **Tylön** kom hon ut i riktig långfart. Inte bara till Island utan också till Spetsbergen

om jag minns rätt. Finns det någon bohusläning (eller annan) som kan berätta mer om detta äventyr?

Olle Renck



På Hällevissstrand kan man fortfarande slipta skutor. Foto Anders Olsson.

Kvartsita

Översänder nytaget kort på **Kvartsita** uppdragen på slipen vid Hälleviksstrands Varv. Avsikten är att i vinter byta en del bordläggning,

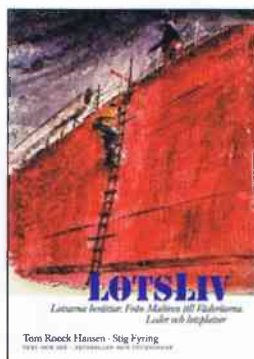
stöttor, skarndäck och garning. I huset ovanför står **Lord Nelson** som man helt nyförbygger.

Anders Olsson

Stoppdag för nästa Horisonten Runt är 19 januari 2004



LOTSLIV



Av Tom Roeck Hansen och Stig Fyring

Lotsarna berättar: Från Malören till Väderöarna; om leder och lotsplatser.

Boken samlar berättelser från lotsar, båtmän och andra som kan berätta om lotsarnas liv i arbete och på fritid.

Stig Fyrings vackra illustrationer ger liv åt de unika och personliga texterna.

ORDINARIE PRIS: 380:-

MED PRENUMERANTRABATT: 340:-

Beställ enkelt via post- eller bankgiro!

Med förskottsinsbetalning till postgiro 100 95 98-2 eller bankgiro 5211-8650 får du snabb leverans utan frakt- och expeditionskostnad. Glöm inte att uppge beställd titel samt namn, leveransadress och ev. prenumerationsnummer. Du kan också beställa via www.breakwater.se, där du även kan läsa mer om "Ett liv på Östersjön" och våra andra böcker.



**BREAKWATER
PUBLISHING**

Box 370, 401 25 Göteborg
www.breakwater.se ~ info@breakwater.se