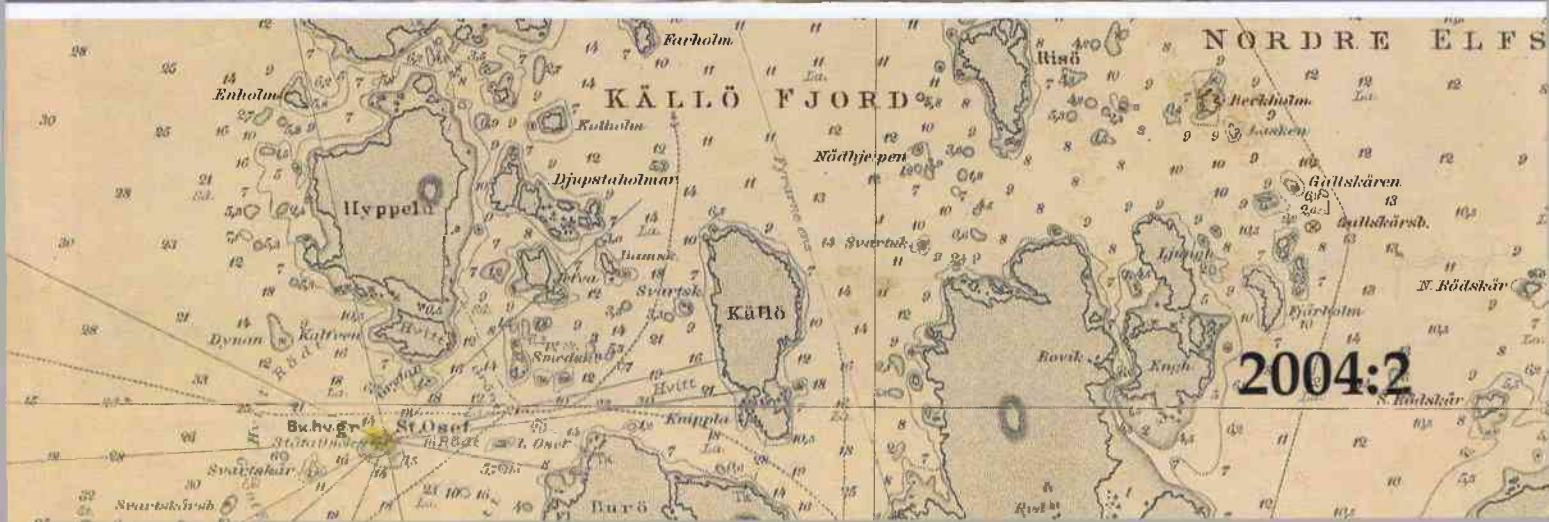






Medlemstidning utgiven av Klubb Maritim Västra Kretsen
– förening för fartygshistorisk forskning

Utkommer med fyra nummer per år.
Årgång 31. Nummer 126 från starten. ISSN 0281-4242.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Krister Bång 031 - 26 38 38

Övriga i redaktionen:
Lennart Bornmalm 031 - 25 77 42
Eric Hallberg 046-122645
Jan Johansson 031 -12 26 14
Bertil Söderberg 031 - 45 91 98
E-post: bsg.soderberg@telia.com

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

Sjökortet på omslaget är sjökort nr 70 Marstrand, kartplåt 1911, utgåva 1 juni 1926.

Tryck Litorapid Media, Göteborg.

Omslagsbilden:

LL 708 *Sonja* har under april 2004 skrotats i Grenå. Här ses hon på en av sina sista fisketurer utanför Smögen den 4 juni 2003. Foto Krister Bång.



Svensk Illustrerad Skeppslista

för år 2004 är nu här. Köp den till specialpris 225 kr inklusive porto och emballage. Ordinarie pris 270:- kr.

Finnish Maritime Index 2004/05, Finlands motsvarighet till den svenska listan, kan Du köpa för 275 kr.

Paket med Svensk Illustrerad Skeppslista 2004 och Finnish Maritime Index 2004/05 köper Du för 450 kr.

Sätt in pengarna på Länsumpens konto 81 57 68-7 så kommer varorna inom en vecka. Porto inom Sverige och emballage ingår.

Redaktionellt

Man kan väl lugnt säga att redaktionens medlemmar under våren varit "fullt sysselsatta" med att dels producera Länsumpen och dels varit med om den spännande återuppbyggnaden av Västra Kretsens lokal. Det känns därför skönt med sommarlov nu.

Läsarna har varit ovanligt flitiga denna vår. Många artiklar ligger och väntar och Horisonten runt har i detta nummer blivit hela åtta sidor. Detta är vi mycket tacksamma för och önskar oss många nya artiklar och svar till kommande nummer. Med den tillströmning det är för närvarande skulle vi kunna ge ut sex nummer om året.

Nästa nummer hoppas vi skall vara läsarna tillhanda i slutet av september. Då kanske vi har några friska reportage om sommarens händelser för er läsare?

Ha nu en riktigt skön sommar!

Redaktörerna

Innehåll

- 4 Queen Mary och Quenn Mary 2.....Elmer Eliasson
- 6 Med SD 533 Sunnan till Talcahuano Sven Bryngelsson
- 14 Information om nya lokalen..... K. Bång, B. Söderberg
- 16 M/s Lagaren, fd fyrskeppet Svinbådan....Ingvar Rylander
- 18 Till flydda tider..... Bertil Palm
- 20 105-årigt fraktskepp förlöstPål Ulsteen
- 22 Stena Vision i fokus Lennart Rydberg
- 27 Böcker på frivakten..... Lennart Bornmalm
- 28 Båtarna från Lundby Bertil Söderberg
- 32 Så gick det till när farfar var ung..... Lars Alfredsson
- 40 Ett drama i TorshällaOlle Gustafsson
- 44 Horisonten runt..... red Jan Johansson

Nästa nummer

utkommer i mitten av september 2004
sista manusdag är den 3 augusti 2004

Öppet hav

Här kan du segla fritt med dina
frågor om Länsumpen

Vi söker besättningsmän, alla kategorier, som seglat i Onstadsrederierna

Sedan september förra året är en grupp inom Klubb Maritim västra kretsen verksam med att dokumentera Onstadsrederierna i Kungsbacka. Studiecirkeln startade i slutet av 1970-talet, men fullbordades inte. Som ett led i detta arbete skulle vi gärna vilja komma i kontakt med Dig som seglat i något av de fartyg som ägdes av Haakon Onstad. Kanske har Du något att berätta och till och med fotografier från Dina resor med rederiets fartyg.

Kontakta gärna Lennart Bornmalm

Töpelsgatan 8 A

416 55 GÖTEBORG

Tel. 031-25 77 42 (hem), 031-773 2844 (arb)

e-post: Lennart.Bornmalm@miljo.gu.se



Palma, motortankfartyg på 56 000 dwt. Palma levererades från Götaverken Arendal 1964 och var en av de allra sista tankfartygen med midskepps-däckshus. Foto Skyfotos



Pan Gothia, motortankfartyg på 17 620 dwt. Byggd vid Götaverken 1954 för Rederi AB Kungsoil, Kungsbacka. Foto Skyfotos.



På sin jungfruresa besökte det nybyggda kryssningsfartyget **Queen Mary 2** Las Palmas på Kanarieöarna den 17 januari 2004. Fartyget anses vara det mest fantastiska och lyxigaste i världen. Foto Elmer Eliasson.

Kryssningsfartygen Queen Mary och Queen Mary 2

Av Elmer Eliasson

Den 17 januari 2004 flög jag från Göteborg till Las Palmas, där jag skulle vara en vecka.

Vi var bara sex personer som skulle åka från flygplatsen till Las Palmas, varför vi

blev hämtade av en minibuss. Jag blev sittande nära chauffören och när vi passerade hamnen vände han sig till mig och sa "Fint besök i Las Palmas idag." Jag nickade litet instämmande, men sedan pekade han på

ett stort kryssningsfartyg som låg i hamnen och tillade "**Queen Mary.**"

I Las Palmas var man mycket stolt över att **Queen Mary 2** på sin jungfruresa anläppt staden. Man såg affischer som löd:



Queen Mary 2

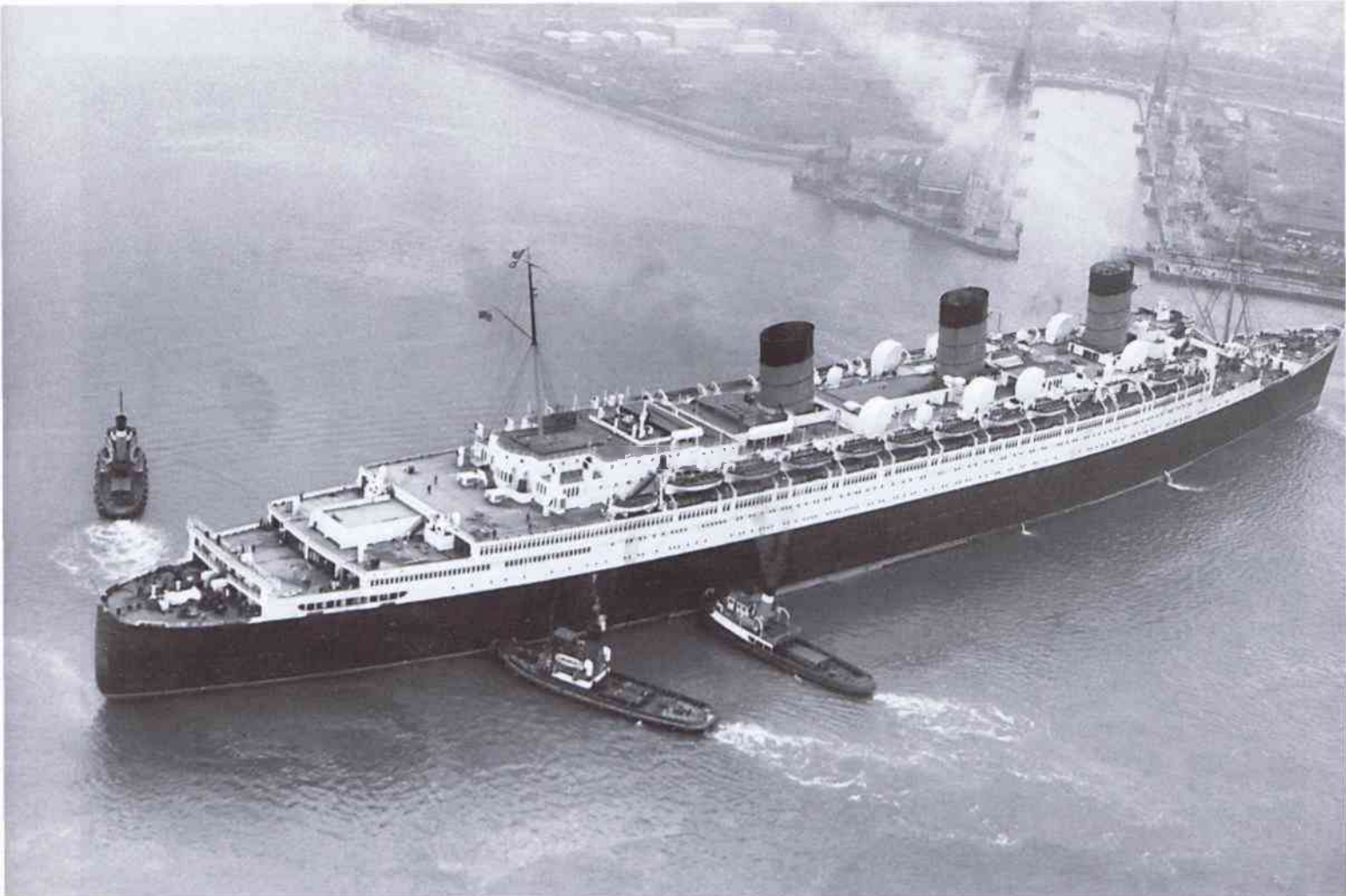
På lördag den 17/1 kommer det stora kryssningsfartyget Queen Mary 2 till Las Palmas. Fartyget lägger till i hamnen vid Santa Catalinapiren kl 07.00 på morgonen.

För att fira detta kommer det under hela dagen vara musik och festligheter i hamnen och det avslutas med ett stort fyrverkeri kl 19.00 när Queen Mary 2 seglar vidare.

Queen Mary 2 är byggd i Frankrike på varvet Alstom Chantiers de l'Atlantique.

Det gamla anrika engelska rederiet Cunard har nu amerikanska ägare, Carnival Corporation, som är ett stort

Många är de vykort som tryckts av **Queen Mary**. Detta från förlaget Salomon series. Vykort från Bertil Söderberg.



Detta flygfoto visar R. M. S. **Queen Mary** när hon lämnar torrdockan i Southampton den 29 mars 1958, efter att ha fått installerat stabilisatorer. Installationen blev en succé som visade sig på resan till New York den 2 april nämnda år. Foto från svensk Sjöfarts Tidning.

kryssningsrederi.

Fartyget anses vara det mest fantastiska och lyxiga i världen. Det är 345 m långt och 41 m brett och har 14 däck. Farten är 30 knop. Fartyget kan ta 2 600 passagerare och har en besättning på 1 300 män och kvinnor.

Ombord finns allt vad krävande passagerare kan önska sig. Restauranter, barer, danssalonger, nattklubbar, teatrar, biograf, vinterträdgård, planetarium, tennisbanor, golf simulator, hälsoklubb, pooler samt kennel för passagerare som kommer med hundar.

Det var folkvandring till fartyget. Man uppskattade att 300 000 besökare var i hamnen och beundrade fartyget.

Jag tog med mig kameran och gick ned till hamnen för att ta en bra bild av fartyget. Men det var så mycket folk i hamnen att Birgitta som var med sa att nu går vi inte närmre. Du får ta dina bilder härifrån. Därför fick jag nöja mig med att ta några bilder på fartyget från långt håll.

Dagen efter var tidningarna fulla med referat och bilder om besöket. En av tidningarna gav ut en extra bilaga om **Queen Mary 2**.

Las Palmas har en av de större atlant-

hamnarna och kryssningstrafiken som passerar hamnen bara ökar. Detta år räknar man med att 180 000 kryssningsgäster kommer till Gran Canaria.

Den första **Queen Mary** byggdes vid John Browns varv i Glasgow och kölsträckningen ägde rum i december 1930. Fartyget fick sitt namn på grund av ett missförstånd.

Cunardrederiet hade som regel att fartygsnamnen skulle sluta på -ia som tex **Mauretania**, **Lusitania** m fl.

Ledningen för Cunard hade enats om att fartyget skulle heta **Queen Victoria**. För ordnings skull ville man ha hovets godkännande. En representant från rederiet fick audiens hos kung Georg V och informerade honom om det stora snabba passagerarfartyg som var under byggnad.

Rederirepresentanten framförde planerna på att döpa fartyget efter en beundrad och älskad drottning. Då sa kung George V: "Då kommer min hustru Queen Mary att bli mycket stolt och glad."

Queen Marys jungfruresa ägde rum i maj 1936 från Southampton. Vid en av resorna erövrade fartyget Atlantens Blå Band från s/s **Normandie** med en medelfart av 31,69 knop.

Queen Mary var mycket populär och omtyckt av passagerarna, som hade överseende med fartygets uppenbara svagheter, askmoln från skorstenen slog ned på akterdäck, fartyget hade kraftiga vibrationer och var rullningsbenäget.

Senare ändrades propellrarna för att reducera vibrationerna och stabilisatorer installerades för att kompensera rullningarna.

Under andra världskriget gjorde **Queen Mary** en viktig insats som trupptransportfartyg. Varje resa transporterade fartyget 10 000 soldater. **Queen Mary** var snabbare än alla krigsfartyg och gjorde sina resor utan eskort.

År 1967 gjorde **Queen Mary** sin sista resa och lades upp i Long Beach i Kalifornien. Hon hade köpts av ett amerikanskt bolag, som byggde om fartyget till hotell, konferenscentrum och museum.

Målsättningen med **Queen Mary 2** är att hon trots sin moderna utformning och nästan extrema tekniska utrustning ändå skall hålla sin föregångares mondäna atmosfär.

Hon kommer att sättas in på de transatlantiska kryssningar som idag utförs med **Queen Elisabeth 2** – byggd 1969 vid John Browns varv.



Sunnan levererades 1961 som LL 533 Jane av Grundsund. Foto ur Krister Bångs arkiv.

Med SD 533 Sunnan till Talcahuano i Chile

Av Sven Bryngelsson

Konservfabriken Sunnan i Strömstad hade fått i uppdrag av FAO att hjälpa till att få produktionen av skaldjurskonserver i Chile moderniserad. Året var 1967.

En dansk fiskeriexpert, Johannes Terpet från Skagen, blev anlitad att hålla i fiskeridelen, och han hade varit i Chile och provfiskat med danska trålar och trålbord för Sunnan AB:s räkning.

Man köpte in en ståltrålar från Sverige. Det kom att bli LL 533 **Singö** (ex **Jane**) från Grundsund.

Jane hade varit boxaren Ingemar Johanssons båt med hans morbror Gunnar "Skakis" som skeppare. SD 533 **Sunnan**, som båten nu döpts om till, var byggd av stål i Holland 1961. Hon hade en längd av 27,8 meter och en bredd av 6,4 meter. Bruttotonnaget var på 120 ton. Motorn var en

B&W Alpha diesel på 460 hk.

Johannes, som var dansk, fick inte föra båten, eftersom den var under svensk flagg. Det var nu jag kom in i bilden, då det behövdes en svensk skeppare. Johannes och jag hade träffats tidigare, när vi båda var i Brasilien. Jag var som ung pojke ombord i GG 370 **Carla**, och Johannes ombord i MÖ 1042 **Ingegerd**, som fiskade på Rio Grande i början på 1950-talet.

Alla formaliteter var inte klara med myndigheterna i Chile, så medan vi väntade på klartecken beslöts, att vi skulle börja fiska här på hemmavattnen.

Tidigt i mars 1968 började vi fiska råräka med **Sunnan** vid Fladen grund i Nordsjön. Vi var även utanför North Shields vid River Tynes mynning och trålade. Det var storvuxen räka vi fick där, alldeles utanför fiskegränsen. Fångsten levererades till

Sunnan AB:s fabriker i Strömstad och Frederikshavn. Vi var två svenskar och fyra danskar ombord de månaderna när vi fiskade i Nordsjön.

Sunnan utrustas

I slutet av maj gick vi till Skagen i Danmark för att göra **Sunnan** klar för resan till Chile.

Båten skulle klassas för oceanfart, och då fordrades det bl a stormluckor på utsidan för alla ventiler i överbygget. Där svetsades det fästen för dessa. **Sunnan** målades, färskvattentanken rengjordes, och slam-mades och blev översedd på alla vis.

Besättningen som skulle föra **Sunnan** till Talcahuano i Chile bestod, förutom Johannes och undertecknad, av Per Cristiansen från Skagen och den 17 årige Jacob Hamner från Färöarna som var kock.

I lastrummet satte vi upp alla bingarna, som annars brukade användas vid industrifisket. Istället stuvade vi nu ner alla fiskeredskap där, mycket förtöjningsgods, en del reservdelar till Alpha – motorn, och annat som skulle kunna behövas i framtiden till båten. **Sunnan** hade bunker-tankarna placerade i botten under hela lastrummet.

Under backen fick vi en frysbox installerad för vår proviant. Kylskåp fanns akterut i mässen.

Vi gick till Strömstad för att ta ombord bunkerolja, eftersom den var betydligt billigare där än i Skagen. Där lastade vi också ombord delar till en kylanläggning som skulle monteras upp i Sunnan AB:s nya konserverfabrik i Chile, som höll på att byggas upp vid floden BioBio, mellan staden Concepción och Talcahuano, som är hamnstaden.

Med den lätta lasten vi hade, och med alla tankar fulla, rullade båten så tröttande att vi på väg söderöver från Strömstad gick in till Bohus Malmön och tog ombord ca femtio ton makadam. Tjugofem ton lades på varje sida i de yttre bingarna. Efter det blev båten som en svan!

På däck hade vi också ca tre tusen liter dieselolja i fat som reserv. Efter det att allt var stuvat som det skulle, justerades kompassen. Den tillsammans med radiopejlingen var ju det viktigaste instrumentet vi hade! Övrig navigationsutrustning i **Sunnan** var en alldeles ny 48-mils Atlas radar; en Sharps autopilot, som aldrig nekade att ta vakt; två stycken ekolod samt sextant och släplogg.

Innan allt var klart för avfärd var vi framme vid den senare hälften av juni. Dagarna innan avfärd hade vi fått ombord proviant och färskvatten, så vi tyckte att vi var väl förberedda.

Falmouth

Vi lämnade Skagen för Falmouth på förmiddagen den 19 juni i stiltje med värme-



Här ligger *Singö* (ex *Jane*) i hemmahamnen Grundsund. År 1968 såldes hon till Konserverfabriken Sunnan i Strömstad. Foto Roland Ivarsson.

dis som höll i sig över hela Nordsjön ända tills vi kom i höjd med Dover. Där vi fick en frisk vind rakt emot och ihållande regn.

Till Falmouth, där vi skulle fylla på bunkerförrådet, anlände vi natten till söndag den 23 juni. Det regnade som om himlen var öppen när vi förtöjde utsidan en liten dansk kusttanker. Detta var inte populärt av säkerhetsskäl, så på söndag morgon fick vi gå ut och ankra på redde. Där fick vi ligga till måndag morgon, då det blivit plats vid kajen för oss.

På söndagen fick vi besök av några svenska ungdomar som var i England på språkstudier. De hade sett den svenska flaggan på vår nymålade fiskebåt och kom ut i en gummibåt till oss.

Bunkringen var snart avklarad och vi gick ut från Falmouth sent på måndag eftermiddag den 24 juni i sämre väder än när vi kom in. Bränsleåtgången hade vi satt till tusen liter i dygnet. Farten blev då

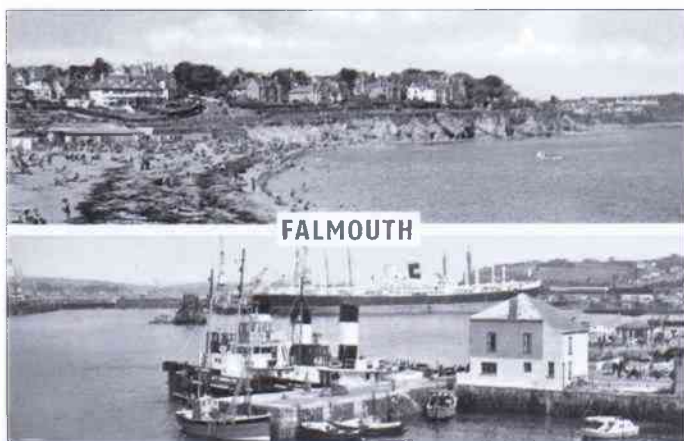
mellan åtta och nio knop. Då skulle vi ha god marginal på bunkers för överfarten till Saint Thomas, Virgin Islands i Västindien, som var vårt nästa mål.

Väl förbi Lands End dök **Sunnan** och kom inte upp förrän vi hade ca sjuttiofem sjömil kvar till Azorerna! Det blåste mellan sex och sju beaufort enligt väderleksrapporten, ibland mer, rakt emot i sex dygn så det var ganska jobbigt, men **Sunnan** red de långa atlantsjöarna bra.

Däcket var inte tomt för vatten någon gång mer än när vi saktade ner för att hämta middagsmat under backen.

Färskvattnet tar slut

När jag skulle gå på min vakt, ett drygt dygn efter vi lämnat England, satt jag i mässen för att dricka det kaffe som avgående vakten kokt. Jag trodde att dom skojar med mig och saltat i kaffemuggen. Jag slog ut det första och hällde upp nytt



Två av postgångens hantering något ankomna kort. Sända från Falmouth till Hönö i juni 1968.

kaffe men det var lika salt. "Jaha", tänkte jag, "dom har saltat i kitteln!" Jag tömde ut alltihop och kokade nytt kaffe. Det hjälpte inte. Det var om möjligt ännu saltare. Då förstod jag allvaret: Vi hade inget mer färskvatten ombord! Färskvattentanken var läck någonstans och var istället full med saltvatten. Färskvattenförrådet var i akterpiktanken i dessa båtar, så vi tyckte inte vi skulle ha kört någon spricka i den fastän det var dåligt väder.

Varken den engelska eller danska väderleksrapporten lovade någon bättring för detta farvatten på flera dygn. Vi diskuterade vad vi skulle göra. För min del ville jag gå en sydligare kurs för att gå via Kanarieöarna. Då skulle vi enligt min mening komma ner i bättre väder snabbare.

Johannes däremot var inte alls överens om detta, men när jag satte kursen söder över ändå, klämde han fram vad det var som gjorde att han inte ville till Kanarieöarna. Han hade, som beskrivits i en artikel i Länsumpen 2002:1, varit med om att rymma från Brasilien med MÖ 1042 **Ingegerd** för att återvända hem till Skagen.

I Las Palmas, som de var tvungna att anlöpa för bunkring, hade de fastnat hos myndigheterna p g a att skeppspappren var kvar i Brasilien. Spanska polisen, Guardia Civil, var satta att vakta så att de inte rymde igen, men det var just vad dom gjorde. Efter att med list fått ombord de förnödenheter som behövdes för fortsatt hemfärd, avväpnades Guardia Civil, surrades ihop och slängdes iland. **Ingegerd** seglade ut med släckta lanternor och tog sig hem till Danmark igen. Johannes vågade helt enkelt inte besöka spanskt territorium efter den eskapaden.

Detta avgjorde ju saken. Vi fick fortsätta att stampa emot och kursen sattes mot São Miguel på Azorerna. Till kaffevatten fick vi använda det destillerade vatten som var avsett för batterierna, men det gick lika bra. Potatisen koktes ju alltid i saltvatten så byssan fungerade i alla fall! Törsten släckte

vi med danskt sodavann ur de många backarna som vi hade provianterat.

Vad är priset på vatten i Ponta Delgada?

Söndag eftermiddag, sex dygn efter Lands End, började det stilla ut, och måndag förmiddag den 1 juli förtöjde vi i hamnen i Ponta Delgada på ön São Miguel.

Där inträffade en lustig episod. På morgonen anropade jag radio São Miguel för att få tillstånd att gå in i hamnen. Det skulle inte möta några hinder. Lotsen skulle vänta på oss utanför piren när vi kom dit. Under hela samtalet med telegrafisten pratade jag bara portugisiska med honom. Han svarade på engelska. Så höll vi på tills samtalet var färdigt. Just när vi förtöjde kom det en bil körande ner till kajkanten, och ut hoppar en man som jag tyckte mig känna igen. "Jag måste komma ner och se vem jag pratade med", sa han, "för jag kom inte på att du använde mitt eget språk, men med brasiliansk dialekt, förrän efteråt."

Han hade arbetat vid fiskhamnsförvaltningen i Rio de Janeiro under den tiden de svenska båtarna **Carla**, **Tabor** och **Oberon** och även **Sarita**, som jag var ombord på, fiskade på Rio. Vi hade inte haft med varandra att göra direkt men han kände till namnen på flera av de svenska fiskarna som var med då. Därför ville han se om det kanske var någon av de svenskarna som var ombord och det var det ju!

Vi började kontrollera färskvattentanken så fort vi var klara med pappersexercisen. Det visade sig vara manluckan som satt i däckets som inte blivit riktigt dragen efter det att tanken blivit slammad, så det var lätt avhjälpt. Tanken tömdes och nytt, färskt vatten fylldes på. Det var det dyraste vatten jag har druckit. Vattnet i sej var nog inte så dyrt, men anlöpet kostade om jag minns rätt, tusen dollar, och det var ju vattnet som fick oss att gå i land.

På eftermiddagen kom den svenske konsuln, en portugis, ombord och bjöd oss

upp på en rundtur på ön. Det var välkommet. Han tog oss upp till den vattenfyllda vulkanen, Sete Cidades, och de pysande svavelhålen. Det hela avslutades hemma i hans enorma villa med middag. Han var tydligen en riktig storpamp. Överallt där vi for fram på ön hade han ägor där det stod folk och vinkade när de fick se hans bil. Jag tror att konsuln ägde mäklarföretaget också, så vi fick nog betala både rundturen och middagen!

Från Azorerna

Från Ponta Delgada gick vi klockan 8 på tisdag morgon den 2 juli med kurs på fyren Sombbrero strax öster om ögruppen Virgin Islands i Västindien. Nu var vädergudarna på vår sida. Jag minns inte hur många dygn som det var helt vindstilla. Autopiloten höll kursen på graden, och vi kunde vistas ute på däck hela dagarna, och inte ett fartyg i sikte.

Vi satte upp en av sillbingarna på däck. Så tog vi en av de formsydda luckpresenningarna och vände upp och ner och lade i bingen. Spolslangen fyllde det hela med vatten. Sen hade vi världens häftigaste bassäng!

Jacob från Färöarna var helt lyrisk över vädret. Han hade aldrig upplevt ens en dansk sommar. Det var första gången som han haft kläderna av sig för att sola! En dag höll han på att få nog. Alla var vi på däck och pysslade, men rätt var det var så var inte Jacob med längre. Vi tog för givet att han gått akteröver för att börja med maten. Timmar gick, men det blev ingen mat, och ingen Jacob kunde vi finna någonstans.

Hela inredningen genomsöktes. Det började bli oroligt. Johannes gick ut på däck igen, klättrade upp på styrhustaket och letade. Till sist gick han fram på backen. Där, framför vågbrytaren som gick tvärs över backen, låg Jacob och sov i bara badbyxor i solskenet. Alla drog vi en lättnadens suck över att ha hittat honom, men han var ju nästan stekt. Följande natt blev inte rolig



Vykort från Lagoas das Sete Cidades, Saint Thomas skickat i juli 1968.



Stadsporten i Ponta Delgada. Vykort ur Bertil Söderbergs samling.

för Jacob. Han fick hög feber och frossa, så Johannes som var hyfsat sjukvårdskunnig lade handdukar indränkta med sprit över honom för att få honom nerkyld. Efter några dagar var han kurant igen, men nu behöll han alltid skjortan på!

De sista dygnen före Västindien började de små men intensiva regnbyarna dyka upp. Dom syntes fint på radarn, så det var lätt att styra undan regnet när vi hade målat någonting. Lika lätt var det att styra till dom om vi ville vaska av oss. Vi hade solseglet uppe och detta fångade mycket vatten så det blev rejäla duschar.

När vi kom inom pejlhåll från radiofyren på Sombrero låg vi bara några sjömil SO om kurslinjen. Detta var ju innan satellitnavigeringen var varje båts egendom, så det var ju hyfsat efter ca nio dygns körning efter död räkning. Vid 22-tiden på lördagskvällen den 13 juli var vi framme vid Saint Thomas. Vi hade inte fått någon radiokontakt med land på hela dagen, så vid 23-tiden ankrade vi inne i bukten som utgör hamnen i Charlotte Amalie.

Den gamla danska kolonin

Det blev underbart tyst när Johannes stannade motorn. Nu kunde vi höra andra ljud. Det var toner från alla "steelbands" inne i stan. Vi satt alla på däck en stund. Vinden drog skönt i nattmörkret under solseglet.

Till sist blev det dags att krypa till kojs. Men temperaturen i kojerna hade blivit olidlig nu när båten låg stilla. De andra kom överens om att ta upp sina kojkläder på däck och sova där. Men jag tänkte på regnbyarna vi haft tidigare. I stället tog jag min madrass och bäddade under bordet i skansen! Med alla ventilerna öppna i skanskapen drog det ner under bordet, så det blev lite bättre än i kojen. Efter en stund vaknade jag av att det stänkte vatten i ansiktet på mig. Nu hade en regnby parkerat över **Sunnan**.

Ventilerna stängde jag snabbt som ögat och sprang upp i styrhytten för att tända ljuset på däck.

Där var det en syn att skåda. Per stod på luckan mitt under solseglet och försökte hålla madrassen torr. Johannes och Jacob hade kommit sig under backen. En hade fått madrassen med sig in, men en madrass låg fortfarande kvar på däck i ösregnet. Regnet slutade snart, men nu var ju sömnen störd, så det tog en stund innan vi kunde komma till ro igen på olika sovställen som var någorlunda svala.

På söndag förmiddag kom "Emigration" ombord och några andra potentater och när detta var klart fick vi gå till kaj. Som agent fick vi använda det danska ÖK:s representant, som hjälpte oss att få den service som vi behövde. Bunkerförrådet skulle ju fyllas på. Vatten och färsk provi-

ant skulle också kompletteras. Vatten var, i alla fall på den tiden, en bristvara på Saint Thomas. Det vatten som fanns naturligt på ön innehöll sådana mineraler som människokroppen inte kunde tillgodogöra sej. Det vatten som användes var avsaltat havsvatten.

När vi var klara med pappersexercisen, såg vi en ljushårig kille stiga ur en cabriolet som parkerat på kajen. Han tilltalade oss på hottemål (nordbohuslänska). Han hade sett Strömstadsregistreringen i bogen på **Sunnan** och hållit kiken på var vi skulle förtöja någonstans. Jag såg att han blev litet besviken när det inte var någon ombord från hans hemtrakter.

Hans efternamn har jag glömt, men förnamnet var Bengt. Han berättade att han var från Hamburgsundstrakten och hade åkt över till en släkting i Chicago för att arbeta i dennes byggföretag där. På flyget dit hade han fått en amerikan som stolsgranne, som också var i byggbranschen, verksam i Florida och på Virgin Islands. Dom bytte adresser med varandra innan landningen och amerikanen sade att om han ledsnar på Chicago, kan han komma ner till Saint Thomas och jobba för honom där.

Bengt hade nästan glömt deras samtal, när det damp ner ett brev innehållande biljett och inbjudan till Västindien. På vinst och förlust åkte han iväg, och jobbade nu som förman på sin stolsgrannes företag på Saint Thomas. Han trivdes, och eftersom han själv var med och jobbade praktiskt hade han lätt att få sitt arbetsfolk med sig, och de kunde hålla ett högt arbetstempo, så dom tjänade bra. Jag undrar vad han sysslar med idag?

Bengt tog oss med i sin bil och visade oss runt ön. Blå var vi över på nordsidan, vid Mogens Bay och badade. Saint Thomas är ju en gammal dansk ö, numera amerikansk besittning.

Det var underligt att se de danska gatunamnen mellan palmerna inne i staden Charlotte Amalie.

Slavtorget och de gamla magasinerna där man förvarade slavarna innan de såldes vidare, påminde om den grymma hantering av människor man då höll på med. När vi besökte stället sålde man fisk över den disk där slavarna ställdes upp till beskådande inför försäljningen.

Efter rundturen gick vi till en servering för att äta. Då kom det fram en ljus tjej och frågade om vi var svenskar. Hon hade sett cigarettpaketet med John Silver som låg på vårt bord. Det fick jag ju erkänna att jag var. Jag sade att jag var från Göteborg. "Ja det är jag också", sade hon. Då fick jag rätta till det och säga att jag var från Hönö. "Då är världen bra liten", sade hon, "för jag är ifrån Öckerö!" Hon jobbade som au pair på fastlandet någonstans, men var på

semester med sin värdfamilj här.

Måndagen gick åt att komplettera våra förråd, och på eftermiddagen och kvällen var vi uppe i staden igen.

Besättningen reduceras

Tisdagen den 16 juli kl 12 lämnade vi "The American Paradise", som det stod på bilar-nas nummerskyltar, med kurs för Cristobal och Panamakanalen.

Färden över Karibiska sjön gick utan intermezzon. Vädret var hyfsat. Det kunde ta i och blåsa rejält ibland, men vi hade vinden på låringen hela tiden. Himlen kunde visa upp dramatiska färger ibland. Det närmade väl sig orkantiden, som jag tror börjar i augusti. Dygnet innan ankomsten till Panama fyllde vi ner dieseloiljan vi hade i fat på däck till bunkertanken.

På väg in mot Cristobal/Colon satte vi Panamas nationalitetsflagg i förmasten. Vi strök den fort och satte USA:s flagga i stället, när vi såg att alla andra båtar hade den uppe. Det var ingen av oss som gått denna väg förut, och jag hade heller inte tagit reda på att det var USA som rådde över kanalzonen. Det är ju inte så längre.

Vi ankrade på redde den morgonen den 21 juli och efter någon timme bordades vi av patrullbåten med alla auktoriteter som skulle syna oss och båten.

Eftersom det inte passerat någon båt i Panamakanalen med samma mått som **Sunnan**, fick skeppsmätaren, som var med ut, göra skäl för pengarna. Han kröp i vartenda skrymsle och fick väl fram ett mått som kanalavgiften sedan beräknades på. Förtöjningsgodset synades. Vi hade många coils med nya trossar, så vi blev godkända för passage. Dom kollade också våra förtöjningspunkter ombord för att eventuellt koppla de lok som håller de större fartygen på plats i slussarna. Dessa drog med 40 ton åt vardera hållet, fyra stycken, ett i varje bog och ett i varje låring. Som väl var så slapp vi detta. Dom hade väl dragit iväg med var sin bit av **Sunnan** annars! Papperskvarken hade nästan malt klart när vi fick en regnby över oss. Aktra lastluckan var öppen efter mätningen så Per sprang ut för att stänga den.

Luckan, som var fäst på gångjärn i förkanten av luckarmen stod lutad föröver mot ett bomfäste. Vi brukade alltid bara gå framför luckan när den skulle stängas, och trycka till den så den föll ner av sin egen tyngd. Luckan slog igen hörde vi, men tyckte det tog lång tid innan Per kom tillbaka, så jag gick ut på däck för att se efter honom. Just då kom han upp genom den främre luckan som låg i skydd under solseglet och där lejdaren var placerad. Han var alldeles likblek och rörde sig med svårighet.

Hur han hade burit sig åt vet ingen,

men han hade ramlat ner i lastrummet, och luckan hade slagit igen efter honom. Per landade rakt på en kondensor till kylanläggningen, som vi hade som last, och från vilken den stack det ut rör åt alla håll. Han hade fått ett av dessa rör rakt mot ryggraden så det var ett djupt jack in, och han hade svåra smärtor. Vi fick över Per i patrullbåten som satte fart mot land. De anropade ambulans som stod på kajen och väntade när vi kom dit. Jag följde med Per i ambulansen och agenten kom efter i sin bil.

Efter undersökningen visade det sig att det var tre kotor och revben som blivit skadade, men han skulle bli återställd igen. Nu var Pers resa avslutad. Han fick ligga kvar på sjukhuset i tre veckor, och flög sedan hem till Danmark.

Färskvatten behövde vi fylla på, och agenten hade sagt att det var billigast att skicka ut en bogserbåt att fylla de få kubik vatten vi behövde.

När jag skulle ombord igen efter att ha lämnat Per på sjukhuset, åkte jag ut med en speedbåt.

Jag pekade ut för föraren i vilken riktning från kajen vi låg, men vi kunde inte upptäcka någon fiskebåt. Rätt vad det var skymtade jag något blågult bak skorstenen på en stor högsjöbogserare.

Det var den svenska flaggan på **Sunnan** jag skymtat över däckets på bogseraren som förtöjt på utsidan för att fylla vatten och som dolde hela vår lilla fiskebåt. Bogserbåten var nästan dubbelt så stor som **Sunnan**!

På kvällen åkte Johannes och jag upp till Per på sjukhuset med de tillhörigheter han behövde och lite godis. Agenten lovade att hälsa på honom efter att vi avgått med **Sunnan** och se till att han fick den vård han behövde.

Panamakanalen

Klockan fem på tisdag morgon kom lotsen ombord. Med sej hade han fyra crew-boys.

Vår besättning hade ju reducerats till tre man, så det hade blivit svårt att slussa med bara två man på däck annars. Ankaret hivades och vi satte fart mot den första slussen i Gatun, en färd på ett par timmar.

Panamakanalen är ett enormt byggnadsverk som påbörjades 1880 av fransmännen och leddes av konstruktören av Suezkanalen, Ferdinand de Lesseps. Finansiella felberäkningar och tropiska sjukdomar som kostade många människoliv gjorde att företaget gick i likvidation 1889. Ett nytt bolag bildades 1894 och arbetet återupptogs och höll på under stora umbäranden tills 1904 då USA gick in i kanalkompaniet.

Under tiden hade Panama frigjort sig från Colombia och förklarat sig som egen

stat i november 1903. Panamakanalen öppnades för sjöfarten den 15 augusti 1914, och byggdes ut under andra världskriget.

Kanalsystemet börjar strax innanför Cristobal/Colon och lyfter oss ca 25 meter vid Gatun, via tre slussar, upp i den konstgjorda sjön Gatun Lake. Vidare genom den sprängda och grävda delen som kallas Gaillard Cut, till slussen vid Pedro Miguel som sänker oss ca 10 meter.

Man kommer ut i den lilla Miraflores Lake som tar oss fram till de två sista slussarna i Miraflores som sänker oss de återstående 15 metrarna och släpper ut oss i Stilla havet.

Vattnet till hela systemet kommer huvudsakligen från floden Chagres som mynnar ut vid Gamboa ungefär mitt i kanalen. Flera andra floder lämnar också sitt bidrag till vattenförsörjningen, så under regnperioden är det aldrig några problem med djupgåendet. Däremot kan vid långa torrperioder nivån sjunka med ca en och en halv meter.

Slussarna är 1000 fot långa och 110 fot breda. Den lilla **Sunnan** fick plats i slussen tillsammans med en stor tysk containerbåt. Lotsen ville ha oss mitt i slussen med fyra tampar i land, en från varje bog och en från

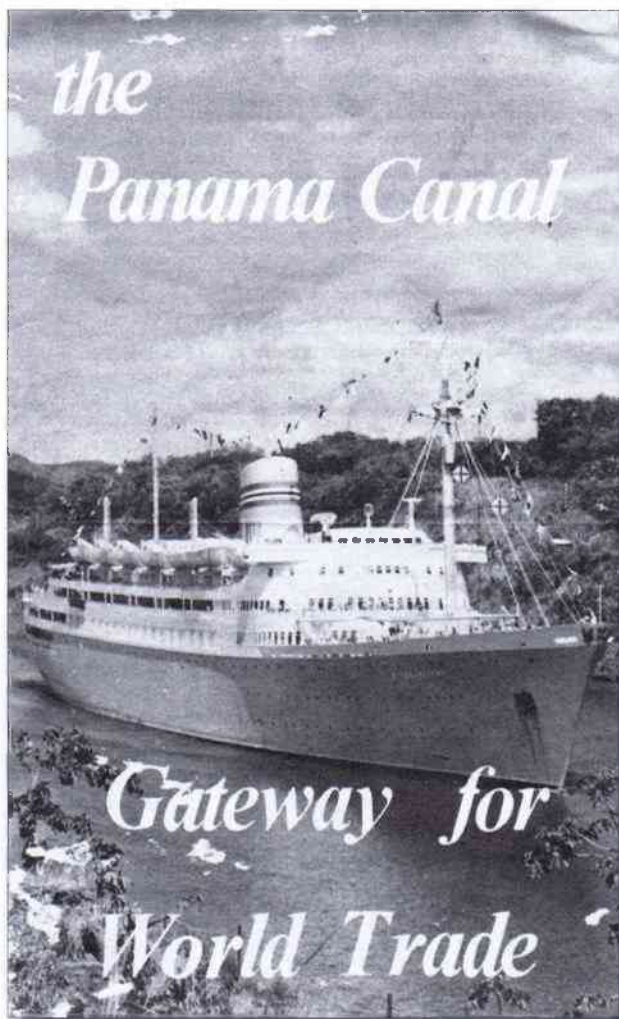
varje låring. Vi hade lagt alla fyra trossarna till trålspelet, som var lite annorlunda konstruerat än på vanliga svenska fiskebåtar, så att vi skulle kunna ta hem slacket eftersom vattnet steg.

Porten stängdes och vattnet släpptes på, till en början gick det sansat, men sen blev det en dans!

Det var som att släppa en äрта i en stor kittel med kokande vatten! Lotsen skrek i sin "walkie talkie" att dom skulle minska på flödet, men det blev ingen reaktion. Rätt som det var så sprang babords förändra av och styrbordsbogen för in mot slussväggen. Som väl var så stod rodret dikt babord, så jag kopplade till propellern och körde fram åt babord så mycket jag tordes och fick hävt svängen.

Mitt i den här villervallan fick vi en sån där riktig tropisk regnby över oss, så man undrade om det fanns någon luft kvar att andas. Situationen klarades upp utan några skador på båten, men efter den betan hivade vi båten hårt mot slussväggen i de andra slussarna.

När vi hade slussat upp och var komna upp i sjön säger lotsen att: "Nu kan ni fylla färskvatten. Det gör alla båtar för här är det gratis!" Jaha, det var väl här bogserbåten



En mycket tunnad broschyr om Panamakanalen från tiden för resan.

hämtat sitt vatten, och som dom sen tog furstligt betalt för av sådana som oss!

Ungefär halvvägs ropades lotsen upp av kanalkontoret som sa att vi skulle vänta vid en brygga lite längre fram, för att slippa ett möte när vi kom fram till den smalare delen av kanalen. När vi kom fram till bryggan låg där redan en gammal engelsk trätrålare, full med hippies på väg till något tänkt paradys någonstans!

De hade tydligen blivit stoppade på grund av att det var för dåliga grejor att förtöja i ombord. Vår lots undrade om vi kunde tänka oss att ta dom på släp och sedan ha dom förtöjda på utsidan i slussarna. När vi såg hur dålig båten var, så ansåg vi att det var bättre att dom aldrig kom ut i Stilla havet, så dom fick ligga kvar för vår del.

Efter någon timme gav vi oss iväg igen. Lotsen vi hade berättade om allt vi såg under vår gång, och han hade ju en ganska bekväm lotsning med en liten båt där allt funkade som det skulle.

Fram emot eftermiddagen närmade vi oss de sista slussarna och slussningarna neråt gick bekymmersfritt.

Stora och små odjur

Det var skymning när lotsen lämnade efter Miraflores och vi var ganska trötta efter att ha varit i gång hela dagen, så vi ankrade på Balboas redd för en natts vila. Nu var vi ju bara tre mans besättning, så det kändes bra att vara utsövd innan vi gav oss ut på Stilla havet.

Vi lämnade Balboas redd på morgonen den 24 juli med kurs för Callao i Peru.

Det var varmt och skönt i Panamagulfen. Vi behövde bara klä oss i badbyxor, och vi badade i bassängen flera gånger om dagen. Vakterna avlöste varandra. Vi gick enmansvakter. Autopiloten styrde, så det gick bra.

När jag hade vakten första natten efter Panama var alla fönster i styrhytten öppna, och jag gick i bara badbyxor, då fick jag höra ett hemskt surrande. Jag tände belysningen i styrhytten för att se efter vad det var som surrade så befängt. Vad det var för en insekt vet jag inte, men den flög runt mig inne i hytten, och jag tyckte den liknade en jättestor fluga! Belysningen i hytten släckte jag snabbt igen och försökte ta mig bort till strömbrytarna för däcksbelysningen, men var jag gick så flög eländet runt örönen på mig! Det rös i hela kroppen för jag visste inte om den skulle bitas eller stickas, eller om den var giftig. Till slut fick jag tänt ute på däck och då flög jätteflugan ut. Snabbt som tanken stängde jag igen alla styrhyttsfönstren, som fick förbli så vakten ut, även om det blev olidligt varmt.

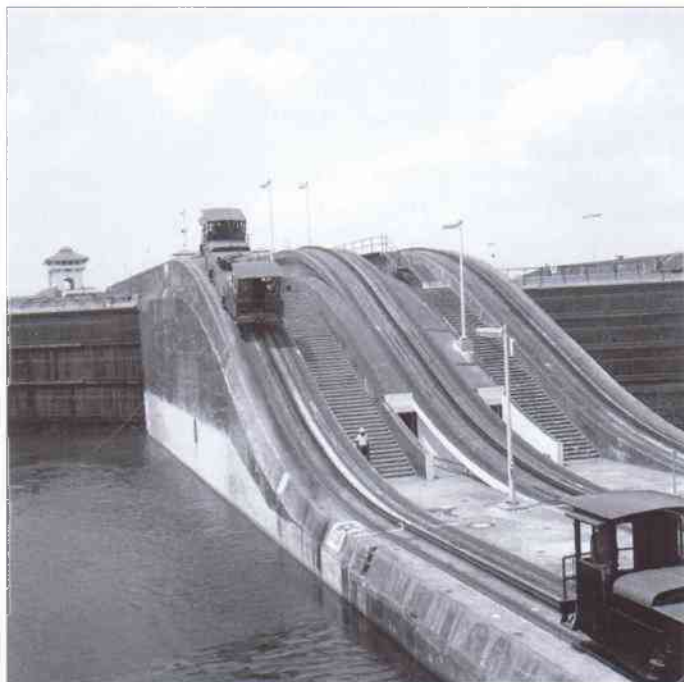
Innan jag förfångade mina vakter hade jag tagit som vana att hoppa i bassängen och därefter gå ner i maskin och kolla att allt var som det skulle. Det var hemskt varmt där nere, men det kändes bättre att gå där nybadad. Därefter var det riktigt svalt att ta över styrvakten!

Några dygn efter att vi lämnat Balboa skulle jag gå på vakten en morgon. Det var lite svalare i luften kände jag, men vanan trogen hoppade jag i bassängen. Jag vet inte hur fort jag kom upp ur den igen. Det var isvatten i bassängen! Vi hade mött Humboltströmmen! När jag kom ner i maskin var temperaturen på ingående kylvatten ca 16 grader.

Samma dag fick vi sällskap av en flock valar, och hos Jacob vaknade den färöiska jaktinstinkten efter grindval till liv. Han



Boogabilla i Panamakanalen. Foto Mark Markefelt, ur Svensk Sjöfarts Tidnings arkiv.



Kungsholm i Gatun Locks Panamakanalen. Lägg märke till loken på bilden t v. Foto Bertil Söderberg 1961.

började tillverka en harpun av ett båtshakeskaft. Valarna följde oss länge, och vi saktade ner farten för att Jacob skulle få provkasta sin harpun. Han siktade noga, men som väl var kom han inte ens i närheten av någon val. Vi lade båten stilla och valarna stannade också upp. Några sam runt oss, och andra ställde sig lodrätt i vattnet och kikade på oss. Det visade sig vara en flock späckhuggare som vi fått sällskap av. När vi började köra igen följde de med, men efter ett tag tröttnade de på oss och sam österöver.

Den tropiska värmen var nu borta. Fastän vi var alldeles vid ekvatorn så hade det blivit riktigt kyligt. Långbyxor och tröjor letades fram igen. Samma dag som vi passerade ekvatorn tände vi i pannan för att hålla värmen i skansen! Bassängen som varit underbar att svalka av sig i var inte längre intressant, så den plockades ner och stuvades undan.

Radarn var nu ständigt i gång på grund av det kraftiga diset. Vi hade lagt kursen ett gott stycke ut från land, men vi kunde ibland ändå se landkonturerna från Ecuador på skärmen. Strömmen började bli starkare och satte oss ut från land och farten över grund blev sämre. Vi beslöt att försöka gå in närmare land och hålla oss på ett djup av ca 10–15 famnars vatten, där vi räknade med att strömmen inte skulle vara så stark.

Det var fortfarande många dygn kvar att köra och med strömmen emot hela tiden skulle det bli än drygare. Sjökortet visade inga grund i 10-famnsstråket, men hur pass säkra dessa var visste vi ju inte. Ekolodet och radarn fick gå ständigt. När vi kom in på grundare vatten dog ström-

men nästan ut. Det blev som vi säger på bohuslänska "ia" inne vid land.

Fyrbelysningen var sporadisk och ofta placerad högt upp i bergen. För oss, som nästan seglade under fyrarna, var de svåra att se.

Callao

Efter sju dygn och fyra timmar, det var vid middagstid den 31 juli, ankrade vi på redan i Callao i Peru. Det vanliga gänget av officiella herrar kom ombord. Tullen skulle ha inventarielistan över varenda pryl. Jag hade ingen gjort, för oavsett hur rätt den hade varit så hade dom funnit fel på den! Det var enklare att betala lite extra av det dom ändå kommit ombord för att få!

För doktorn fick vi redogöra varför det fattades en man ur besättningen, fastän han var vederbörligen avmönstrad. Doktorn satte sig ner och författade ett långt brev, som han lade i ett kuvert och förseglade med riktigt lacksigill. "Detta skall ni lämna över till min kollega, när ni kommer till Talcahuano i Chile", sade han. Efter att alla fått sin beskärda del av vad de ville ha lämnade de oss.

Agenten lovade ordna bunkers till oss nästföljande dag. Jacob och jag följde med honom i land för att ordna med något papper som skulle skrivas på. Han tog med oss in till Lima på en rundtur där vi köpte en del indianarbeten. Blå köpte jag ponchos till min fru och dotter.

Nästa dag kom vi till kaj och fick en stor bunkerpråm på utsidan. Vi fick också ombord en del färskvaror. Det går ju inte åt så mycket till tre man!

När vi låg vid kajen kom det en stor öppen båt och förtöjde vid pirnocken alldeles

nära oss. De enda som syntes ombord var han som körde båten och flera beväpnade vakter. Det var ändå någonting som rörde sig ibland nere i något som såg ut som en stor hög av tyg.

Rätt som det var kom det flera lastbilar med gallerförsedda flak körande ut på piren och stannade, och flera beväpnade vakter hoppade ut ur bilarna. Vakterna bildade häck från bilarna och fram till en trappa som ledde ner till båten.

Då kunde man se vad det var frågan om. Hela båten var full med folk som satt på tofterna, kanske sex, sju i bredd och det var säkert ett tiotal tofter i båten. Där satt dom tätt sammanpackade, framåtböjda med huvudet mellan benen. Ingen fick lyfta på huvudet förrän vakten ombord petade med gevärspipan till den som var i tur att gå i land. Så leddes de upp på bilarna där de fick stå upp på flaken. När alla var inpackade låstes gallergrinden noga. Då släpptes det också fram folk som stått längre in på kajen, troligen anhängiga som fått reda på denna transport, och som delade ut saker till de inlåsta.

När allting var över och bilarna kört iväg, frågade vi folk på kajen vad detta var för någonting. De pekade ut på en ö som låg ett gott stycke från land. Vad ön hette har jag glömt, men hela ön var ett fängelse ungefär som Alcatraz. Det var en fångstransport till något annat fängelse berättade de som vi pratade med på kajen.

Guanotillverkning

Från Callao gick vi på middagen den 2 augusti. Vi gick mellan fängelseön och land. Efter några timmar fick vi se ett stort eko på radarn nästan rakt förut som skulle kunna

vara en stor tankbåt eller så. Vi närmade oss och var nu så pass nära att vi borde se båten för blotta ögat, men inte ens med kikare syntes någon båt!

Plötsligt i diset fick vi se att det var en massa fåglar. Tusentals pelikaner som låg på vattnet och lika många flög runt i luften. När vi kom närmare fick vi på ekolodet se en sillfläck (anchoveta) som gick från botten och upp till ytan. Pelikanerna låg på toppen av stimmet och håvade sina kassar, som dom har under näbben, fulla.

Det var intressant att se förstadiet till den naturliga guanotillverkningen. På flera ställen vid land hade man ankrat upp pråmar och lagt tvärgående sittpinnar över lastrummen. Pelikanerna trivdes på pinnarna och lämnade sitt bidrag rakt ner i pråmarna. Då, på slutet av 1960-talet var det fiskestopp halva året, inte i en följd, men fåglarna hade sin tid att äta och fiskebåtarna hade sin tid för fiske. Det fanns massor av ringnotsbåtar av enkel konstruktion på den tiden i Peru.

På färden mot Talcahuano höll vi oss under land i mellan 10 och 20 famnars vattendjup. Strömmen gjorde sig märkbar så fort vi kom ut på djupare vatten. Ju längre söderöver vi kom ju kallare blev det.

Lik i lasten?

När vi ankrade på reddan utanför Talcahuano vid 15-tiden lördagen den 10 augusti efter 43 dygn i sjön, var det inte mer än 8 grader varmt. Det var ändå skönt att komma till vägs ände, totalt 52 dygn sedan vi lämnade Skagen. På lördagen fick vi ligga ifred för alla auktoriteter, men söndag förmiddag började karusellen igen! Nu var Sunnan AB:s, på spanska "Viento Sur Lda" chilenske representant också ute hos oss, för nu skulle ju hela fartyget klaras in.

Kuvertet från doktorn i Callao överlämnades vederbörligen till hans kollega här, med sigillet obrutet. När chilensaren läst brevet blev han allvarlig och bad oss visa kylrummet där vi förvarade liket. Jag trodde han skojade, så jag skojade tillbaka och sade att det ligger i kylskåpet i mässen!

I brevet stod att vi hade en död besättningsman i ett kylrum ombord, och denne skulle vi nu visa upp för hälsovårdsmyndigheten här i Talcahuano. Det hela redades upp när vi visade avmönstringen av Per i Cristobal. Han sa att detta hade hänt tidigare att de fått sådana här brev på rackartyg.

Fram på dagen kom också redaren tillika ägaren för Sunnan AB, Stig Blomström ombord. Han hade brev från våra familjer med sig till oss.

Till kaj kom vi först på måndag morgon och vi började direkt lossa iland det vi hade i lastrummet. Det var en fruktansvärd inbäring, så vi fick skaffa de största däck



Sunnans resväg till Chile 1968.

som gick att få tag i för att fendra av mellan kajen och båten. Det fanns inga vågbrytare som gav något skydd, så vid västliga och nordvästliga vindar var man tvungen att gå från kaj och eventuellt ankra en bra bit ut. Djurlivet var livligt inne i hamnen med sjölejon och säl som låg alldeles vid båten och väntade på godsaker.

Äntligen hemma!

Strömstadsborna, som var här i Concepcion för att bygga upp den nya fabriken, tog oss med på en tur upp i Anderna för att åka skidor. Det var en upplevelse att se en sådan storslagen natur. Det var också första och enda gången som jag åkt i en skidlift.

Innan vi åkte hem hade Jacob och jag lovat att gå med ut och göra några tråldrag. Vi var ute och gjorde ett drag, med Sunnan AB:s representanter ombord, men innan det kunde bli mer fiske fick alla trålarna modifieras. För att skydda föremaskorna fick grov grästross bändas på undertelnen som "footrope" och kohudar sys fast under nätet på grund av hård botten.

Modifieringen utfördes av en japan-chilensare som efterträdde mig som skeppare efter att Sunnan var satt under chilensk flagg.

Innan jag lämnade Sverige hade jag skaf-

fat arbetstillstånd i Chile för att eventuellt fortsätta jobba där, men på grund av familjeskäl blev det inte så. Detta skulle visa sig bli problem när jag nu skulle åka hem. I och med att jag hade arbetstillstånd, så var jag tvungen att visa upp min inkomstdeklaration innan jag fick lämna landet, så att jag inte smet från skatten.

Men jag hade ju inte arbetat och inte tjänat några pengar i Chile, inte heller deklarerat, och ändå måste jag visa deklarationen innan jag fick åka! Det tog tre hela dagar att springa runt till alla Pontus Pilatusar, tills det var ett snällt fruntimmer på "Ministerio de Finanzas" i Santiago som förbarmade sig över mig och skrev på mina papper!

Jacob och jag skulle ha åkt från Santiago de Chile den 24, men det dröjde tills den 27 augusti på grund av skattetrasslet. Han flög direkt hem, men jag åkte via Porto Alegre, Sao Paulo och Rio i Brasilien för att hälsa på bekanta och en släkting som arbetade där.

Alla datum och tider har jag hittat i brev som jag skrev hem till min fru May, annars är det ur minnet som detta runnit upp! I mitt gamla pass står det: inrest den 5 september 1968 på Torslanda flygplats, och där möttes jag av fru och barn samt mina föräldrar.

I förra numret skrevs om Nakterhuset och om bedrövelsens tid. Nu är tiden inne att blicka framåt.

Ett stort tack

Sedan i januari har det hänt en massa positiva saker för Västra Kretsen. Det upprop om penningbidrag som var infört i både Länsumpen och Båtologen har inte förklingat ohört. Över 400 personer har skänkt 500 kr eller mer. Vilket vi tacksamt erkänner!

Förutom kontanta bidrag har vi också fått motta stora boksamlingar till vårt nya bibliotek. Vi har faktiskt fått hyra lastbil för att hämta både i Skåne och Stockholm.

Hur hittar man?

Den 1 april fick vi vår nya lokal som är belägen i Gamla Sockerbruket bara ett par hundra meter väster om den plats där Nakterhuset låg. Adressen är Banehagsgatan 1 I (som i Ivar). För att hitta dit kör man Karl Johansgatan mot Kungsten och strax efter

spårvagnshallarna, som ligger till vänster, kör man ner till höger mot älven. Den gatan heter alltså Banehagsgatan. Kör ner till älven där en stor parkeringsplats finns. Gå sedan in mellan husen under ett valv. Precis vid valvet ligger ingången till uppgång I. Tag hissen till första våningen.

Mycket arbete

Det har varit en intensiv period för alla frivilligarbetande medlemmar under våren. Sven-Anders Boman åtog sig att vara konsult för inredningsarbetet. Bertil Söderberg blev den som fick hålla i allt det praktiska. Från Stena Line fick vi närmare 20 st sjö- och fartygsmodeller. Möbler har inköpts, väggar har mätts, pannor har lagts i djupa veck, leenden har bildats, framtidstro kan skönjas.

Under tiden

Under den tid som vi inte disponerade egen lokal har vi fått hålla till i Mangårds-

byggnaden till Älvsborgs Kungsladugård. Detta var varit till stor glädje för oss, eftersom det sociala intresset bland våra medlemmar är mycket utvecklat. Ett stort tack till Dalheimers Hus och till Bernt Österberg som var vår kontaktman.

Brandorsak

Någon brandorsak har inte kunnat fastställas. Polisen jobbade länge efter teorin att branden kunde vara anlagd, men förundersökningsenheten har varit så stor att man inte kunnat säkra några spår. Därför har utredningen lagts ner tills vidare. Branden kan också ha berott på kortslutning i en värmefläkt hos annan hyresgäst.

Framtid

Under våren och sommaren kommer vi att inreda och möblera lokalen. Det tar säkert lite tid att finna ut den bästa lösningen. Vi kommer att ha öppet som vanligt varje tisdagskväll 18-21 och alla är hjärtligt välkomna.



Foto Bertil Söderberg



Örjan Kronvalls samling

En av våra allra flitigaste och kunnigaste båtologer, Örjan Kronvall, som var med när Klubb Maritim bildades 1963, har blivit nästan blind och han beslutade då att erbjuda sin samling till Västra Kretsen. Styrelsen har tackat ja till erbjudandet och inköpt samlingen till begärt pris. Vi har ordnat ett eget Örjan Kronvalls corner i den nya lokalen och vi är mycket glada att kunna erbjuda klubbens medlemmar att komma att titta på och forska i denna unika samling.

Boklotteri

Som ett led i insamlingen av pengar till kretsen har Breakwater Publishing AB (SST) skänkt dels 10 böcker om Ostindiefararen, dels 10 planscher av skolfartyget **Albatross** att lottas ut bland de som skänkt pengar. Här är de lyckliga vinnarna!

Vinnare av bok, Svenska Ostindiska Kompaniet:

- 1 Per, Hök, Hisings Backa
- 2 Mats Larsson, Lycke
- 3 Carl-Erik Eriksson, Färentuna
- 4 Oddvar Olofsson, Gustavsberg
- 5 Sven Karlsson, Mariestad
- 6 Holger Pettersson, Skärhamn
- 7 Bertil Söderberg, Västra Frölunda
- 8 Bengt Lindh, Smedjebacken
- 9 Värmlands Sjöfartsgille, Karlstad
- 10 Hans Höglund, Donsö

Vinnare av plansch av Albatross:

- 1 Göte Johansson, Hyppeln
- 2 Ove Bomler, Östra Karup
- 3 Lennart Bengtsson, Säve
- 4 Stig Hedberg, Göteborg
- 5 Pär Olson, Mariestad
- 6 Anders Ågren, Jättendal
- 7 Yngve Jansson, Gällnöby
- 8 Leif Julin, Marstrand

- 9 Svante Omberg, Södertälje
 - 10 Ingvar Thörn, Mariestad
- Pristagarna har fått sina priser. Vi säger bara GRATIS!

Vi behöver hjälp

Alla ni som efter branden erbjöd er att hjälpa till på något vis har nu möjlighet att höra av er. Det finns mycket att göra i lokalen och kan DU ställa upp så tag kontakt med Bertil Söderberg 031-45 91 98, Örjan Hellertz 031-58 15 69 eller Bernt Österberg 031-12 53 92.

Invigning

I höst kommer vi att ha stor invigning. En festkommitté är tillsatt och vad den kommer fram till kan Du läsa i *Båtologen* nummer 4 som kommer ut den 12 augusti.



För Dig som promenerar från Karl Johansgatan till den nya lokalen gäller det att vika av till höger mitt i den stora bilden på föregående sida. Sedan siktar du in Dig mot öppningen mellan huskropparna på nästa bild. Inne på gården skymtar du redan klubblokals fönster på första våningen i fonden. Den gröna dörren är hissen, men det

går oftast snabbare att ta sig en trappa upp genom trapphuset till vänster om hissdörren, ingång I. För Dig som kör bil finns parkering på andra sidan huskroppen, nere vid älven – ingång via valvet. Välkommen! Foto Vidar Blom

Vilka vill ta hand om städningen i nya lokalen

Vi söker medlemmar som kan tänka sig ta hand om städningen av vår nya lokal. Enda ersättningen blir nycklar till lokalen, vilket kan vara en tillgång om man vill forska på annan tid än då lokalen är öppen.

Kontakta Bernt Österberg 031-12 53 92 eller 0703-26 24 98.



Shamrock under segel. Foto Gunnar Nielsen.

M/s Lagaren, fd fyrskeppet Svinbådan

Av Ingvar Rylander

I nr 2003:2 av Länspumpen fanns en intressant artikel om fyrskeppet **Svinbådan** och dess placering i norra Öresund. Författaren nämnde att fartyget i början av 1970-talet inköpts av Stiftelsen Skeppsholmsgården samt var förtöjd vid Skeppsholmen, men dess vidare historia var okänd.

Bakgrunden till Skeppsholmsgårdens anskaffande av fd **Svinbådan** var följande: Föreståndaren för Stiftelsen Birkagården, Holger Renberg, anskaffade, för gårdens räkning, 1969 fraktskutan **Ewald** byggd i Holland 1915 som seglande fiskefartyg. Skutan var inköpt till Sverige och Hällevik i Blekinge 1929 men vidaresålades till Tjörn 1956, varifrån hon inköptes av Birkagården. Skutan togs till Skeppsholmen i Stockholm samt döptes om till **Shamrock** varefter hon byggdes om till skolfartyg och har sedan 1971 varje sommar seglat två fyraveckorsseglingar med ungdomar i samarbete med Rydbergsstiftelsen.

Namnet **Ewald** på ett blivande skolfar-

tyg lät ej så trevligt men att byta namn på en skuta vilken i 60 år aldrig varit ute för något allvarligt haveri samt dragit in gott om pengar till redarna betyder, enligt gammalt sjömansskrock, otur.

Vad hette skutan då före inköpet till Sverige? Vid kontroll i sjöfartsverkets handlingar visade det sig att hon under tiden i Holland burit namnet **Shamrock** och att återta ursprungsnamnet kunde ju inte betyda otur.

Under 1980-talet, besökte en av gårdens medarbetare sjöfartsmuseet i Vlaardingen i Holland och vid kontroll av befintliga handlingar visade det sig att hon aldrig burit namnet **Shamrock**, det hade däremot varit namnet på partrederiet som ägt henne. **Shamrock** har dock haft fortsatt tur med sig utan haverier.

Genom sina kontakter inom marinen lyckades Holger få kajplats på ärorika Skeppsholmen, problemet var dock avsaknandet av faciliteter i form av personallokaler, verkstäder, förråd m.m.

1972 fick Holger ögonen på ett fult svart fartyg försett med en felvänd "styrhytt". Detta var sjöfartsverkets verkstadsfartyg **Lagaren** ex fyrskepp **No 17 Svinbådan**, vilken blivit ombyggt till verkstadsfartyg på Kalmar Varv i början på 1960-talet.

I samband med ombyggnaden demonterades ångmaskinanläggningen, propelleraxeln kapades och svetsades fast. En Pentadriven generator installerades, fyra st brännoljetankar likaså i fd maskinrummet, en verkstad med förhöjt väderdäck, en puckel byggdes midskepps och utrustades med två stora bordläggningsportar samt en däckslucka, samtidigt tillkom en kran med tillhörande kranmast. **Lagaren** kom sedan att användas som servicefartyg för sjömättningsbåtar.

Fartyget var nu upplagt på Blasieholmen samt till salu. Holger uppvaktade kommunikationsministern med en förfrågan om att få köpa fartyget. Men inom gården fanns endast 2500 kr att tillgå, en summa som dock accepterades som köpeskilling

och Birkagården var därmed ägare av ytterligare ett fartyg.

Lagaren togs till Finnroda Varv för torrsättning varvid det uppdagades att skrovet hade dimensioner som ett seglande fartyg varvid idén föddes om en eventuell framtida ombyggnad till segelfartyg.

Under torrsättningen blåstrades skrovet samt erhöi dubbling av plåtarna i vattenstråket p g a frätskador. Därefter målades skrovet om i vitt.

Vid kaj på Skeppsholmen byggdes fartyget sedan om invändigt med omklädningsrum, tvättrum och bastu samt att verkstdelen kompletterades med diverse utrustning.

Under flera år kom sedan **Lagaren** att utgöra en fast bas i verksamheten. Efter hand, under 1970-talet, fick gården tillgång till lokaler i land och i början av 1980-talet fick gården också tillgång till en verkstdlokal i södra Fundamenthuset varefter **Lagarens** verkstd omändrades till lokal för motorutbildning och motorrenovering.

I slutet på 1980-talet inreddes en kombinerad skans/lektionssal i förskeppet varvid även den teoretiska utbildningen kunde ske ombord, en verksamhet vilken artikelförfattaren varit involverad i som kursledare i över 20 år.

År 1978 blev verksamheten på Skeppsholmen en egen hemgård under den då nybildade Stiftelsen Skeppsholmsgården, vilken även inkluderade en sjöfolkhögskola, fartyg och verksamhet överfördes därmed från Birkagården.

Under 1980-talet gjordes diverse punktinsatser ombord, av i huvudsak ideella krafter, med målet att få fartyget sjögående för egen maskin. Förvaringstankarna för olja, i det tidigare maskinrummet, vändes samt flyttades ut mot bordläggningen för att ge plats för en ny huvudmaskin. Tankarna försågs med nya anslutningar samt behandlades invändigt för att därefter

användas som brännoljetankar (2 st) och färskvattentankar (2st), varefter den befintliga färskvattentanken i akterskeppet skrotades.

Befintliga tankar i förskeppet iordningställdes som septiktankar med tillhörande rördragnin och pumpinstallation.

Styrhytten vändes och flyttades förut samt inreddes, för- och akterdäckens plank byttes mot plåt. Hytterna i akterinredningen försågs med nytt innertak och nytt elsystem.

En begagnad men renoverad Scania diesel DSI 14 inköptes men blev stående ombord inför en framtida installation.

"Den enas död den andras bröd" är ett talesätt som stämmer in på Skeppsholmsgården och **Lagaren**. År 1991 gick Finnroda Varv i konkurs vilket fick som följd att deras personal skulle placeras ut i olika arbetsmarknadsåtgärder. Därvidlag hamnade ett flertal duktiga yrkesarbetare som plåtslagare, svarvare och mekaniker på Skeppsholmsgården bla Finnrodas verkstästare vilken nu fick ge sig i kast med projekt **Lagaren**.

Nu blev det fart i verksamheten, verkstdspuckeln skars ned på sidorna vilket gav fartyget ett mer harmoniskt utseende. Scanian installerades som framdrivningsmaskin, propellerhylsan arborrades samt försågs med ny axel och propeller, ny styrmaskin- utrustning med 2 st rattpumpar samt maskindriven hydraulpump installerades, ankarspelet renoverades och flyttades upp på väderdäck, en Deutz diesel installerades i det tidigare ankarspelsrummet och en hydraulisk bogpropeller monterades med drivning från Deutzen alternativt från en pump på huvudmaskin. Även en ny hydraulisk driven brandpump installerades samt en ny eldriven länspump.

Två generatoraggregat anskaffades och installerades en Bukhdiesel och ett Onan-

verk. Den från ombyggnaden på 1960-talet installerade Pentageneratorn behöiis.

Elsystemet erfordrade en total ombyggnad vilket resulterade i en ny stor kontroll- och manövertavla som knutpunkt för all el, nya elcentraler och nya belysningsarmaturer monterades samt nya kablar drogs i hela fartyget.

Ett nytt 24-voltssystem med Nife-batterier installerades med bla nödbelysning, lanternsystem, navigationssystem m m.

En ny byssa byggdes upp och utrustades samt den tidigare motorverkstden omdisponerades till entréhall/ matsal/ lektionssal.

Ett datoriserat navigationssystem komplett med radar, GPS m m är installerat.

Hösten 1999 genomförde vi den första verkliga provturen, en provtur som turligt nog fungerade utmärkt.

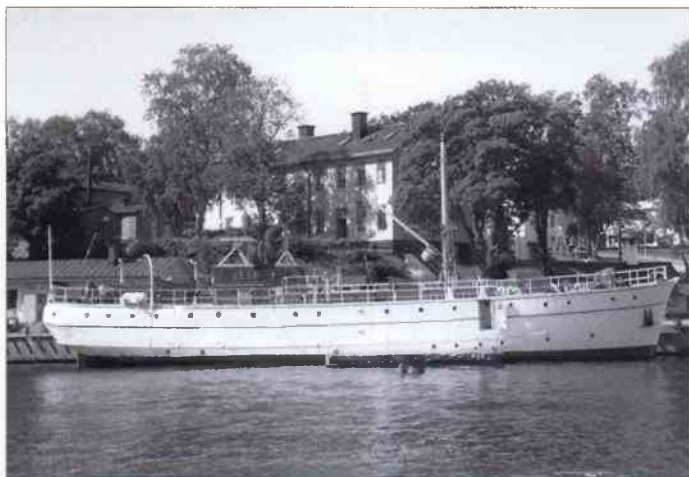
Klassning är utförd av Sjöfartsverket under 2003.

Lagaren är idag ett utmärkt skolfartyg för utbildning i maskinlära, navigation, säkerhet samt brand/räddningsövningar.

Under sommaren och hösten har fartyget periodvis varit uthyrt till SVT-Drama för inspelning av en polisserie med namnet Graven vilken kommer att sändas under hösten 2004.

Visionen att rigga **Lagaren** har, som nämnds tidigare, funnits sedan länge och under vintern 2003 gjordes slag i saken. Lämpliga mastämnen anskaffades samt svetsades samman till två st master. Mesanmasten kompletterades med stag, fästen, kabelrör m m under sommaren samt sattes på plats under oktober. Stormasten ligger på kajen och kommer att kompletteras under vintern för att sättas på plats under våren 2004.

Riggen kommer att bli en sk hjälprigg enligt förordning av 1864, en rigg liknande den Sveabolagets **Gauthiod** och **Svithiod** en gång hade.



Lagaren med Långa raden på Skeppsholmen i bakgrunden. Foto Krister Bång den 15 juni 2000.



Ingvar Rylander, Holger Renberg och Karl-Erhard Johansson som varit maskinist, projektansvarig respektive projektledare.

Till flydda tider återgår . . .

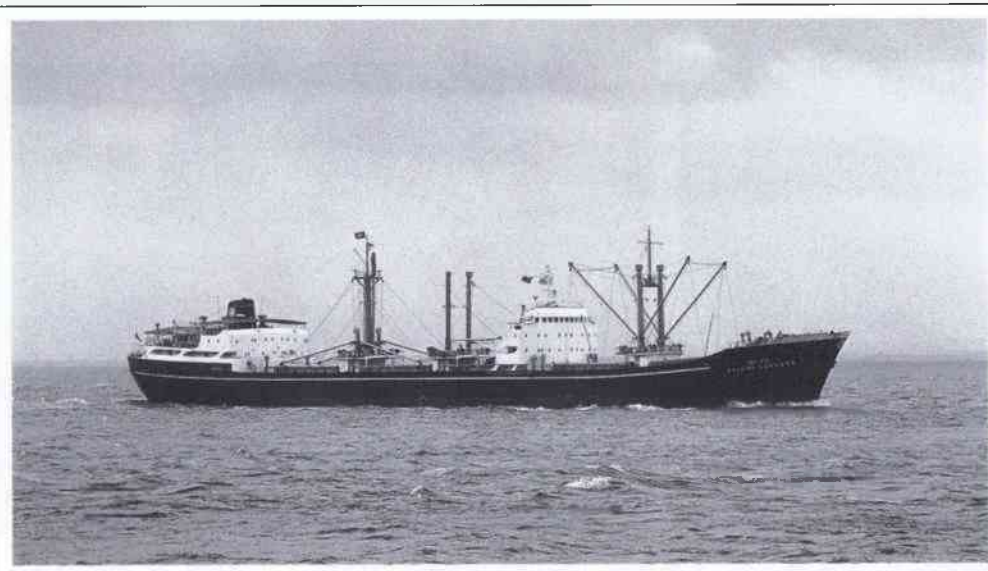


Den 24 juli 1970 lämnar **Cabatern** av Nas-sau Rotterdam. Där hon övertogs av sin nye ägare Cabahamas Corp. Ltd. Hon var byggd 1955 i Middlesborough som **Fosna** till Mo-winckels Rederi i Bergen och var på 16 400 ton dw. Bytte 1974 namn till **Baffin Transport**, då hon köptes av Hall Corp.(Shipping) Ltd, i Montreal. Anlände Tuxpan i Mexico den 19 december 1978 för att skrotas.

Text & foto
Bertil Palm



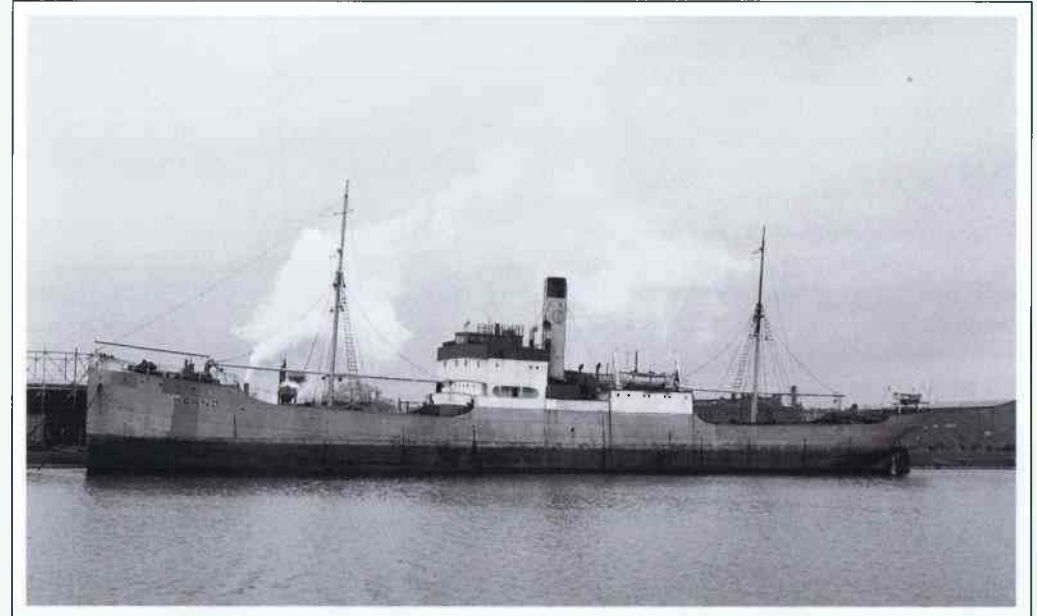
En vacker "blomma" under insegling till Las Palmas den 10 april 1969, DFDS **Petunia** som byggdes 1963 i Aalborg var på 2 830 ton dw. Gick under dansk flagg fram till 1973, då hon såldes till Ben Shipping Co. (Pte) Ltd. i Singapore, och omdöpt till **C. Joyce**. Nästa ägare i Singapore tog över 1976, och då blev namnet **Kalimantan Fortune**. År 1977 blev hon grek då hon köptes av Istia Shipping Corp. i Piraeus. Omdöpt till **Frio Dolphin** fortsatte hon sin frostiga tillvaro och blev 1979 **Snowfrost** med Cypersflagg. Togs över 1985 av Transmediterranean Reefers Ltd., Valletta, omdöpt till **Iguana**. Anlände Gadani Beach den 26 april 1986 för upphuggning.



Möte i engelska Kanalen i december 1970 med indiska **Vishva Vandana**, som en gång flaggade svenskt, då hon 1959 levererades från AG Weser i Bremen, som **Madame Butterfly** till Wallenius. Såldes 1968 till Shipping Corp. of India Ltd. i Bombay, och tjänade sitt rederi fram till 1979 då hon skrotades på "hemmaplan". Ett fartyg med lite udda utseende, som var på 14 650 ton dw.

. . . min tanke än så gärna

Härnösandsångaren **Hernö** i vinterupp-lag i Landskrona 1957. Byggdes 1897 i West Hartlepool och var på 3 000 ton dw, levererades som **Gallia** till D/S Union i Köpenhamn. Kom 1923 till Rederi A/B Viken i Viken med bibehållet namn. Blev i maj 1947 "norrlänning" som **Hernö** och skrotades 1960 i Ystad.



Ett tankfartyg på 18 965 ton dw, levererad 1960 från Nakskov Skibsværft, till Det Östasiatiska Kompagni i Köpenhamn, med namnet **Nakskov**. Såldes 1970 till Paul Jebsen Skibsfart, Bergen och fick nu namnet **Sveve**, som hon fotograferades med den 24 juli 1970, då hon anlände Rotterdam. Utchartrad till Stolt Tankers åren 1971-1974, med namnet **Stolt Sveve**. Såldes 1974 till Product Camers Inc., Monrovia, och blev **Stolt Vidar**. Köptes 1976 av Bangladesh Shipping Corp., och omdöpt till **Banglar Alo**. Skrotad 1988 i Chittagong.



I juni 1969 passerar ångaren **Jane** från Famagusta Kielkanalen. Byggdes 1948 i Fredrikstad som **Foldal**, till Moltzau & Christensen i Oslo, var 3 550 ton dw. Blev svensk 1950 då hon köptes av Svenska Lloyd i Göteborg, namnändring till **Murcia**. Blev finsk i mars 1963, då Etela-Suomen Laiva, Helsinki, tog över henne med namnet **Espa**. I februari 1969 var det nytt ägarbyte då Ormos Shipping Co. Ltd. i Famagusta tog över. Hon lämnade Stockholm den 11 februari under namnet **Jane**. Slutade sina dagar vid Port Louis på Mauritius, 8 februari 1972 som **Tayeb** av Dubai, ägd av Dubai National Shipping Corp., som köpt henne 1971. Var vid tillfället på resa från Bombay till Mombasa, då man ankrade upp utanför Port Louis, pga cyklonen Dolly, men drag-gade och drev på land och blev vrak.





Bramo II förliste natten till den 4 februari 2004 vid Værøy. Lasten bestod av 150 ton fiskavfall, vilket måsarna uppskattade. Färgfoton Dag Sørli.

105-årigt fraktskepp förlist

Har gamla Bohuslänska Kustens Victor slutseglat?

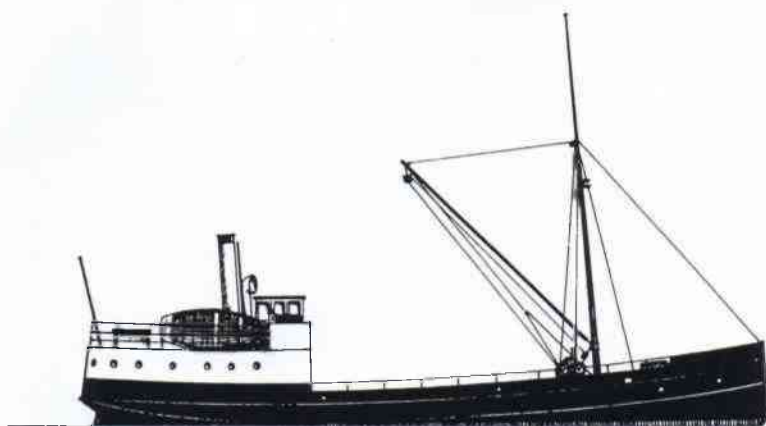
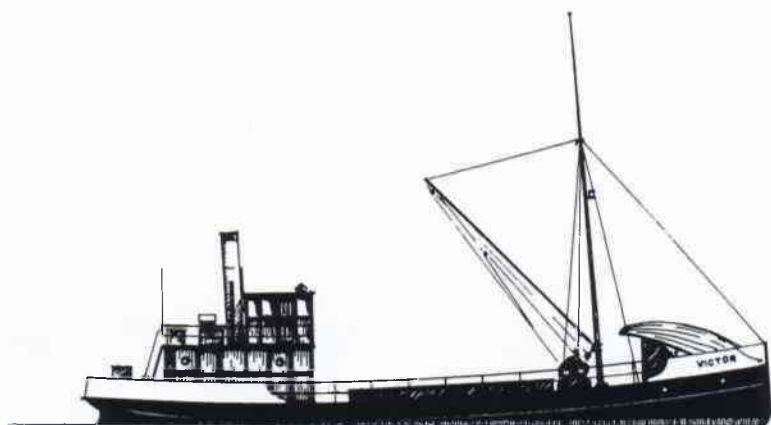
Av Pål Ulsteen

M/s **Bramo II**, ex Bohuslänska Kustens **Victor**, var de senaste åren sysselsatt i fiskeindustrien i Nordnorge. Natten till onsdagen den 4 februari i år, på resa från Værøy söder om Lofoten lastad med 150 ton fiskeavfall, fick hon vid midnatt motorstopp. Huvudräddningscentralen i Bodø uppkallades via radio, och de sände upp en helikopter till assistans. Ett annat fartyg i närheten, m/s **Tindskjær**, kom till undsättning och man fick över en tamp

ombord. Efter en halvtimme måste man ge upp bärgningsförsöket, och **Bramo II** drev in på skären söder om Kvalneset på Værøy. Helikoptern hade då ännu inte kommit fram. Manskpet, två man och en hund, valde att hoppa i sjön och simmade 100 meter genom brotten och tog sig upp på land. Här stod landsfiskalen på Værøy klar och tog emot med varma filter.

Fartyget tillhörde Troms Fiskebåtrederi och gick i trafik för Prime Sea Products

på Værøy. Fiskeanläggningen var helt avhängig av fartyget, och man har tvingats stoppa produktionen och skickat ut permitteringsvarsel till 50 anställda. Något nytt fartyg har man inte fått tag på, och **Bramo II** har glidit av skäret och står på botten med bara delar av skrovet ovanför vattnet. Farvattnet är bland de mest väderutsatta på hela kusten. Det är inte troligt att den 105 år gamla veteranen någonsin kommer i fart igen.



Victor i fyra olika skepnader. Överst som Bohuslänska Kustens Victor och därunder som norska Pors i början av 1940-talet. Tredje teckningen visar henne som motorfartyg i början av 1960-talet och underst ses hon i nuvarande skick. Teckningar av Pål Ulsten. (Bilderna och texten från Länspumpen 1990:4.)

Vi hade en artikel i Länspumpen 1990:4 om Bohuslänska Kustens **Victor**. Hon byggdes 1899 i Dösebacka för Göteborgs Murbruks- & Sandcement AB. Fartyget var på 106 bruttoregister-ton, och var 27,58 meter långt med överbyggnad och maskin akterut.

Redan 1901 övertogs hon av Ångbåts AB Bohuslänska Kusten, som hade henne i fart till 1941. Då blev hon **Pors** för Porsgrunds Dampskibsselskap i Norge, och satt i fart mellan Porsgrunn och Oslo.

År 1943 kom hon till Sandefjord. Här blev hon ombyggd till motorfartyg, med en ny tvåcylinders June Munktell i maskinrummet. Nytt namn blev **Fraktemann 3**.

Norsk Sprængstofindustri A/S köpte fartyget 1952. Hon fick då namnet **Verpen**, och påkostades stora reparationer och byggdes om till tankfartyg för svavelsyra.

Hon fick radar 1962, radiotelefon 1965 och ny motor 1966.

År 1968 såldes hon igen. Nu blev det gamla fartyget ombyggt till gastanker för Progas A/S, senare Aga Progas. Namnet ändrades till **Progas 3**. Den förhållandevis nya sexcylindriga GM-dieselmotorn byttes 1975 mot en tolvcylindrig av samma fabrikat, med hela 365 hästkrafter.

Aga valde att sluta med sin maritima verksamhet, och gastankern såldes 1996. Nu blev hon ombyggd till så kallad brönnbåt, det vill säga ett fartyg för frakt av levande fisk i tankar. Hon stationerades Rörvik i Nordtröndelag, och fick sitt sista namn: **Bramo II**. Hon tillhörde först redariet Laksfrakt A/S, innan Troms Fiskebåtrederi tog över.

I artikeln i LP 1990:4 avslutade jag med följande:

"Den norska västkusten kan vara barsk och hård vintertid, men den lilla tankbåten, som lämnade Göta älv 1899 ser ut att bemästra varje situation. Måtte hon få segla ännu i många år!"

Många år blev drygt 13 år. Som nämns ovan förläste gamla **Victor** den 4 februari i år och så var det slutseglat efter 105 år! En lång tid för ett fartyg, men det var bra båtar man byggde förr. Med all sannolikhet kommer vraket att tas bort och huggas upp. ■





Stena Vision dockar vid Sun Oils terminal i Philadelphia. Foto Conny Wickberg.

Stena Vision i fokus

Av Lennart Rydberg

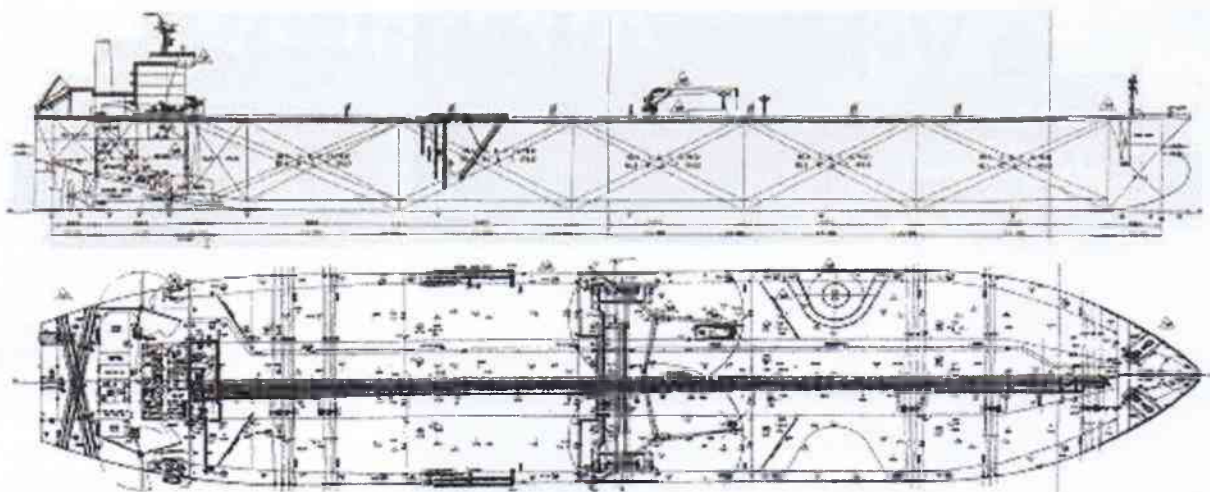
Under 1970-talet fanns det ett tjugotal mycket stora råoljefartyg (VLCC:s very large crude carriers, ULCC:s ultra large crude carriers) under svensk flagg tillhörande rederier som Saléns, Broströms, Gränges, Malmros, Onstad och OK. Dessa fartyg och rederier försvann i samband med krisen på tankmarknaden i slutet på 1970-talet och början av 1980-talet. I början av 1990-talet återkom tron på stortankmarknaden och rederier som Argonaut, ICB och Concordia Maritime byggde upp flottor av VLCC:s och ULCC:s som kom att omfatta ett tjugotal fartyg, huvudsakligen registrerade utanför Sverige. Argonaut och ICB byggde nytt tonnage i Sydkorea, medan Concordia köpte förstklassigt andrahands-tonnage. NTA och ICB köptes upp kring millen-

niumskiftet och försvann utomlands, och idag finns endast två VLCC:s i svensk ägo hos det enda kvarvarande stortankrederiet Concordia Maritime. De fartyg som Argonaut och ICB lät bygga i början på 1990-talet var konventionella VLCC:s med enkelskrov och relativt svaga maskiner och därmed begränsade fartresurser.

När Concordia började planera nybyggen i slutet av 1990-talet ville man skapa fartyg enligt ett nytt koncept. Efter tre års utveckling på Stenas nybyggnadsavdelning med insatser av Stig Bystedt och Orvar Toreskog, som båda arbetat som konstruktörer på Uddevallavarvet, kom man fram till en ny design av VLCC:s. Den byggde på kunskapen att 30 % av tankfartygsolyckor beror på problem med maskin eller styrning. Följaktligen menade

man att säkerheten kan ökas genom att ha dubbla maskiner, dubbla styrmaskiner och dubbla roder, samt även dubbelskrov, vilket infördes på stora tankfartyg i början av 1990-talet.

Ett annat förhållande som kom att påverka designen var att många stora oljehamnar har ett begränsat djup och därmed inte kan ta emot stora tankfartyg. Man ville skapa ett grundgående tankfartyg som kan ta mycket last och samtidigt kunna angöra många hamnar. En normal modern VLCC på 300 000 ton dödvikt har ett djupgående på 21–22 meter vid full last. Nu ritade man en VLCC med ett maximalt djupgående på 19 meter. Detta innebar exempelvis att man skulle kunna gå in i Torshamnen i Göteborg med full last (djupet vid Torshamnspiren är 20,5 m). Som en följd



Stena Vision/Stena Victory

av begränsat djupgående måste bredden ökas. Detta koncept hade prövats tjugo år tidigare då det största svenskbyggda (och svenskägda) fartyget någonsin, **Nanny**, byggdes vid Uddevallavarvet 1978. Även då var Stig Bystedt involverad som konstruktör.

För att få en god manöverbarhet både vid högre och låga farter samt god kursstabilitet utformades akterskeppet med twin skeg och stora roder. Fartygen skulle kunna göra en komplett vändningsmanöver på 30 % av sträckan som en normal VLCC kräver. Det skulle därmed också vara lämpligt för transporter i miljö känsliga områden. Transportekonomin skulle förbättras med 25 % genom att fartygen blev snabbare och hade kortare läktringstider än motsvarande konventionellt byggda VLCC:s. Fartygen skulle få starka huvudmaskiner med goda fartresurser, och dessutom ha en stor pumpkapacitet vid lossning. Bränsletankarna placerades mellan de separata maskinrummen för att vara maximalt skyddade. "Hoppertankarna" i övergången mellan botten och sida gjordes

extra djupa vilket ger bättre skydd i det område som är mest utsatt för skador vid grundstötning. Fartygens skrovhöjd kunde minskas genom den stora bredden, vilket medför ett mindre vindfång och mindre avdrift. Livslängden för fartygen beräknades till över 30 år.

När designen väl var fastställd beställde Concordia den 17 december 1998 två fartyg på 314 000 ton dödvikt med fasta optioner på ytterligare sex, som dock aldrig kom att utnyttjas. Kostnaden blev 76 miljoner dollar per fartyg och beräknades till ca 10 miljoner mer än för ett konventionellt stortankfartyg. Till skillnad från **Nanny** skulle fartygen ha dieselmaskineri och en konventionell bulbstäv. Båda fartygen togs på treårig timecharter av det amerikanska oljebolaget Sun Oil för transport av råolja från Västafrika till Sun Oils raffinaderier i Delawareområdet.

Under konstruktionsarbetet hade samarbete skett mellan befraktaren Sun Oil; Universe Tankships (managers); Delaware Bay and River Pilot Association; Marit-rans (läktringsföretaget); Rice, Unruh,

Reynolds Co (agenten); Wilmington tugs (bogserbolaget); Stena Bulk (kommersiell manager) och Concordia Maritime (rederi). Det första fartyget kölsträcktes vid Hyundai, Ulsan, Sydkorea i oktober 2000 och nästa fartyg 3 månader senare. Första fartyget döptes den 19 april 2001 till **Stena Vision** av Karen Fidler, hustru till James L. Fidler, vice president i Sun Oil Company (Sunoco). Tankern levererades i maj 2001. Systemen, som levererades i juli 2001, fick namnet **Stena Victory** av Ruth Ann Minner, Delawares guvernör, vid en ceremoni i Philadelphia i början av oktober 2001. **Stena Vision** anlände till Philadelphias terminal vid Fort Mifflin på sin första resa för Sun Oil den 7 augusti 2001. Hennes allra första resa med last gick till Mexikanska Golfen. Båda fartygen går sedan hösten 2001 i skytteltrafik mellan Västafrika och Philadelphia, en resa som tar drygt två veckor, och med lastning och lossning tar en rundresa 5–6 veckor.

Jul/nyår 2003 tillbringade jag och min hustru hos vår nyförlösta dotter och hennes familj som är bosatt strax utanför



Artikelförfattaren på Stena Visions brygga. Foto John Cardy.



Den imponerande kommandobryggan. Foto Lennart Rydberg.



Styrbords skorsten med Philadelphias skyline i bakgrunden. Foto denna sida Lennart Rydberg.



Utsikt föröver från bryggan. Paulsboro, New Jersey i fonden



Stena Victory i Philadelphia där stripen som skiljer henne åt från Stena Vision tydligt framgår.

Philadelphia. Eftersom det rörde sig om 14 dagars vistelse nära Delawarefloden, hoppades jag att under denna tid få se någon av dessa VLCC:s, antingen **Stena Vision** eller **Stena Victory**. Således kontaktade jag i god tid vd Lars Carlsson på Concordia Maritime och frågade om sannolikheten att något av fartygen skulle lossa under min vistelse. Lars Carlsson uppgav då att **Stena Vision** var beräknad för lossning i slutet av december vid Sunocos terminal i Fort Mifflin som ligger alldeles intill Philadelphias internationella flygplats. Eftersom Lars vid ett tidigare tillfälle sagt att jag kunde få tillfälle att gå ombord om jag och fartyg råkade vara i Philadelphia samtidigt, tog jag upp frågan och blev hänvisad till ansvarig för "ship operations", kapten Jan Sonesson på Stena Bulk, och han lovade kontakta agenten i Philadelphia och kaptenen på **Stena Vision** för att förbereda besöket. Jag lyckades också utverka att min båtologvän i Philadelphia, John Curdy, skulle få följa med. Väl på plats ringde jag således Tom Johnston hos agenten, och framlade ärendet. Tom Johnston kände till detta men gav mig en kalldusch genom att meddela att eftersom terrorberedskapen dagen innan höjts från gul till orange, dvs från medelhög till hög, så bedömde han det som svårt för oss att få komma ombord. Han menade att det till och med var svårt att få ombord eget folk såsom till exempel reparatörer. Han lovade dock sätta upp oss på listan för ombordbesökande. Vidare meddelade han att **Stena Vision** skulle ankra i Big Stone Anchorage i Delawarebukten den 23 december. Jag ringde honom igen efter några dagar, och han meddelade då att utsikterna såg ljusare ut, och att **Stena Vision** skulle komma uppför Delaware till Fort Mifflin den 27 december klockan 4 på morgonen. Hon visade sig dock bli försenad ett dygn beroende på dåligt väder, eftersom man under sådana omständigheter inte ville ta henne uppför Delawarefloden. Den 28 december låg hon emellertid på plats, så John Curdy och jag inställde oss vid terminalen vid 13-tiden och fick legitimeras oss och skriva på diverse besökslistor innan vi äntrade landgången. Med en last på 270 000 ton (max last är 312 000 ton) och ett djupgående på 16,8 m (max djupgående 19 m) kan fartygen gå direkt in i Delaware Bay utan att först behöva läktra en del av lasten till havs, vilket konventionella VLCC:s måste göra. Fartygen ankras vid Big Stone Anchorage för att där läktra en del av lasten, så att djupgåendet minskas till 11,3 m. Därefter kan fartygen genomföra den 8 timmar långa seglingen uppför Delawarefloden där djupet i rännan endast är 12 meter för att förtöja vid Fort Mifflinterminalen.

Vi anmälde oss till tredje styrmannen, som visade sig vara alldeles nymönstrad.

En svensk styrman hade mönstrat av bara några timmar innan vi kom ombord. Kaptenen låg och sov efter den nattliga uppseglingen där förtöjningen inte varit klar förrän vid femtiden på morgonen. Så småningom blev vi visade runt av tredjestyrmannen i däckshuset, och började med bryggan som har runtomskikt och är försedd med co-pilot arrangemang som i ett flygplan, vilket innebär att två navigatörer sitter bredvid varandra vid passage i trånga farvatten. Vi vandrade vidare genom hyttavdelningar med plats för besättningen på 24 man (varav tio be-

fäl), och ner till mässar, tvättstuga, kök och motionsrum. Styrmannen tog oss också till CCR (cargo control room). Där övertogs guidningen av elektrikern, som visade oss runt i de båda maskinrummen bland huvuddieslar, hjälpmotorer, styrmaskiner, pumpar och växlar. Han menade att **Stena Vision** och **Stena Victory** är fantastiska båtar. Körs båda de 7-cylindriga MAN/B&W-dieslarna, som maximalt utvecklar 42 900 hästkrafter för fullt kan fartygen göra 18 knop med 270 000 tons last, och 20 knop i ballast. Man kan köra fartygen med en motor, medan man gör översyn

på den andra, och kan då komma upp i 13 knop. **Stena Vision** bränner c:a 125 ton olja/dygn med full fart. Efter besöket i maskinrummen återvände vi till bryggan och fotograferade flitigt. Så småningom dök kaptenen, Hrvoje Obradovic, upp. Han visade sig komma från Dubrovnik i Kroatien, en stad som jag besökte redan på 1950-talet och då i samband med ett statsbesök som dåvarande jugoslaviske diktatorn Tito hade av indiske premiärministern Nehru. Kaptenen berättade att lasten kom från Nigeria: drygt 125 000 ton från Oua Iboe (ca 100 000 barrels; 1 barrel är ca 159 liter), och



Stena Vision uppför Delaware-floden för att lossa råolja för Sun Oil. Foto Conny Wickberg.

Namn	byggd	dödvikt ton	löa m	bredd m	djup m	djupg m	maskin hk	fart knop
Stena Vision	2001	312 679 (268 000)	333	70	25,6	19 (16,8)	42 900	16,3
Front Champion	1998	311 286	334	58	31	22,7	34 600	15,5

lika mycket från Escravos anläggning i Nigeria. Han berättade vidare att man läktrat olja tre gånger vid Big Stone Anchorage för att minska djupgåendet: två pråmlaster om vardera 38 000 ton samt en last på 32 000 ton med läktringstankern **Infinity** (40 000 ton byggd 1975 och tillhörande Maritrans). Med sig upp till Fort Mifflin hade **Stena Vision** 1 100 000 barrels, d v s ungefär 140 000 ton, vilket är mer än en Suezmaxtanker lastar, och mycket mer än en vanlig VLCC kan ta upp till Fort Mifflinterminalen (drygt 100 000 ton). Att **Stena Vision** och **Victory** kan ta så mycket last uppför den grunda Delawarefloden beror alltså på att ett måttligt djupgående kompenseras av en extrem bredd, 70 meter. Efter en stunds samtal fick vi tillåtelse att gå längst fram till fören och fotografera. Vi gick således

över det enorma däck och fick några fina bilder från backen mot brygghuset. Efter ungefär två timmars rundvandring var det dags att "mönstra av", och vi kvitterade ut oss genom Sunocos grindar mycket nöjda med besöket. Dagen efter åkte vi över till New Jersey och Riverside Park och tog några bilder på **Stena Vision** liggandes vid terminalen. John Curdy fick via sin kontakt på Wilmington Tug Company veta att **Stena Vision** skulle avgå klockan 15. Vi åkte därför tillbaka till Fort Mifflin och från lotsbryggan fick vi ytterligare några häftiga bilder när denna jätte, med hjälp av Wilmington Tugs bogserare **Capt. Harry** och **Tina** samt amerikanska marinens **Escort**, satte sig i långsam rörelse för en ny resa till Västafrika för att hämta last till Sunocos raffinaderi.

Stort tack till Lars Carlsson, Jan Sunesson, Tom Johnston och kapten Obradovic för att besöket blev möjligt på denna VLCC, som tillsammans med systemen är de teknologiskt mest avancerade stora tankfartygen i världen och dessutom de för närvarande största svenskägda fartygen.

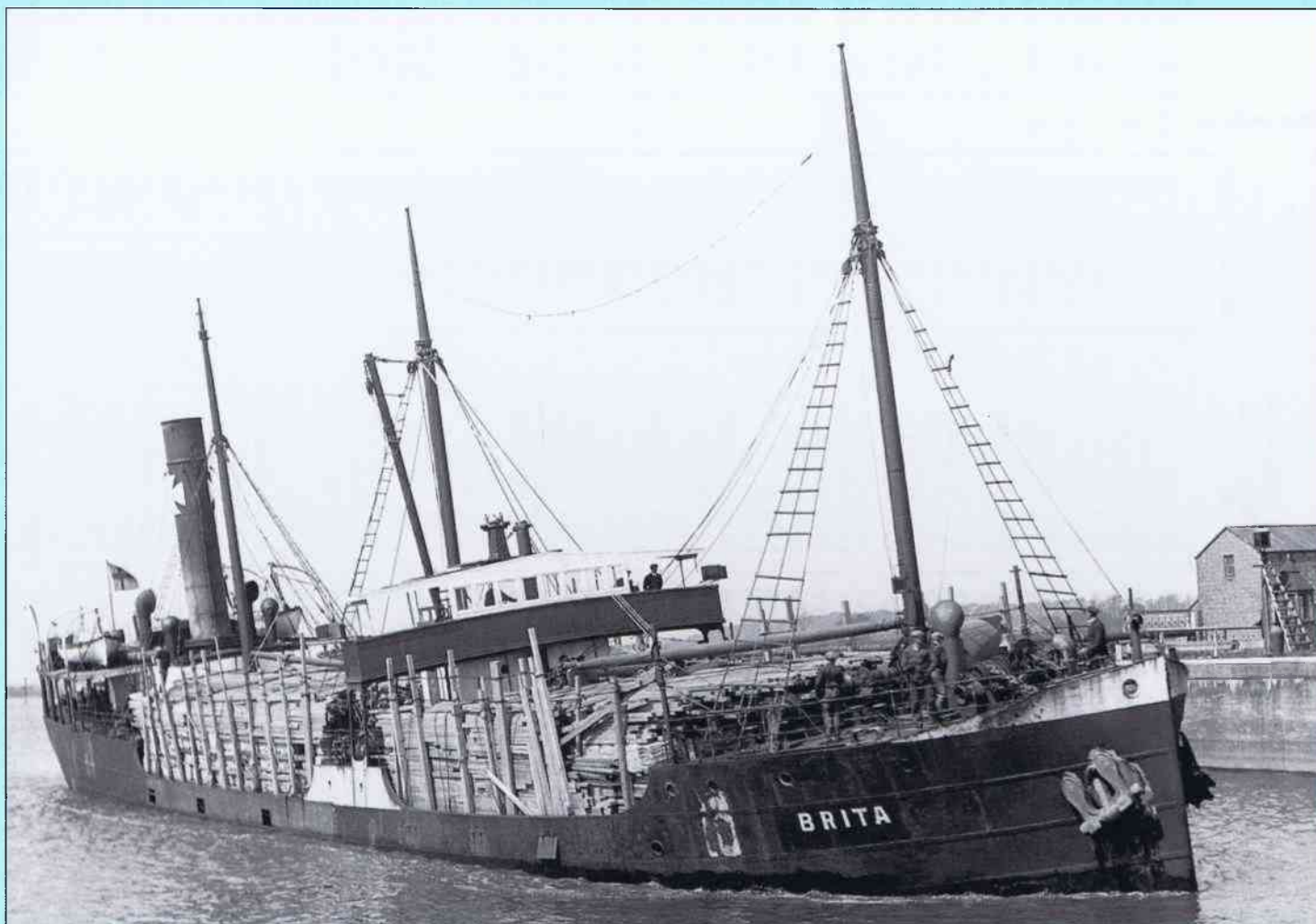
I tabellen finns lite jämförande data mellan en modern konventionell VLCC, **Front Champion**, levererad i december 1998 till Front Line och **Stena Vision/Victory**, samtliga fartyg byggda på Hyundai, Ulsan:

Som en extra bonus visade det sig att **Stena Victory** kom till Fort Mifflin för lossning den 4 januari. Det enda som skiljer henne från systemen är en "stripe" på skrovet ganska långt föröver. Det blev således ett antal bilder på henne också att sälla till samlingen av VLCC:s. ■



Trafiken på Delaware-floden kan understundom vara mycket tät, varför utrustning som dubbla maskiner, roder, propellrar och styrsystem är av största vikt. Foto Conny Wickberg.

Registersidorna 7401-7500



7447 *Brita* av Lerberget anländer till brittisk hamn med slagsida.

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		
7401	SS	TITANIA ex Ostrich II ex Ostrich	1903 Hull	238	91	1927	1959 upph
7402	MS	SUORVA ex BRAGE ex PHILADELPHIA	1877 Motala	33	26		1948 avförd
7403	S	"HOPPETOSSA" ex STANLEY ex Marthe ex Martha Alpers ex Marie	1896 Wewelsfleth	67	40	↓	sjunken ännu ej avförd
7404	SS	YLVA ex MARIA HANS ex SIGRID MATTHIESSEN ex GULLI ex Vera	1903 Bergen	990	662		1951 upph. England
7405	SS	Roula ex SUNDBRI ex Europa	1899 Bergen	1046	713	1928	1934 såld Gr. Torp 1.8.1940
7406	MS	ZARITZA	1927 Höganäs	44	18		fritids
7407	MS	Gitte ex BIRGIT ex Peter Nielsen ex MIRRABOOKA	1928 Göteborg	6059	4311	↓	1963 såld Pa. upph 66 Sakai, Japan
7408	SS	NEVA	1928 Helsingborg	1451	1023		22.1.1943 torped. 19 † Nordatlanten
7409	MS	ANNA	1918 Djupvik	40	18		4.8.1929 förlist Dogger
7410	MS	ASTREA	1927 Marstrand	30	13		9.2.1950 strandat Christiansö
7411	SS	Rimage ex Hildur ex MONARK ex Helgöy ex Freda	1914 Fredrikstad	1982	1460		1938 såld Estl. sänkt 17.3.1945 Aalesund
7412	MS	TEJE I ex BILLINGSFORS 3	1917 Steneby	40	30		1950 pråm
7413	MS	EDOR	1920 Höganäs	19	7		9.4.1949 strandat Läsö
7414	MS	SYDÖ ex AXEL	1928 Marstrand	56	19		1957 såld Finl, fanns 84
7415	MS	BRITTANA	1928 Hälleviksstrand	62	26		1936 såld England
7416	MS	PINGVINEN ex ELVE	1927 Studseröd	18	7		fritids
7417	MT	PAULINE FRIEDERICH ex Snipaas ex LEO ex ABADAN	1928 Göteborg	6377	4859		1946 såld No, upph 55
7418	MS	ELSA	1918 Djupvik	40	15		1993 Ej längre skepp
7419	MS	RANDYVÅG	1927 Donsö	76	20		1988 såld utl medb
7420	SS	SILONA ex TOM ex Thermidor ex Francillon ex Lyderhorn ex Zuiderdiep	1919 Rotterdam	2275	1653		17.2.1962 strandat Cuxhaven
7421	SS	Murrayfiled ex Yolande ex FERDIBORG ex Ruth	1908 Maryport	561	317		1934 såld Belgien, förlist 7.4.42 Shetland
7422	MS	EDA ex ADA ex AGA II ex GASACCUMULLATOR II ex DROTT ex LÅNGRÖR ex STORFORS ex SVANÖ II ex SVANÖ I ex EROS	1901 Härnösand	49	33		
7423	S	Speser ex John Berg ex Saltgubben ex Flakstadöy ex Speser ex SPES	1928 Råå	71	49		1954 såld N. 13.10.1994 sjönk
7424	SS	Tete Oldendorff ex SVANGEN ex Tiro	1918 Larvik	995	653		1955 såld Tyskl, upph 1965 Masnedsund
7425	MS	WALLY	1919 Göteborg	38	17		10.37 såld No
7426	S	ELISABETH ex Elisabeth Eff	1914 Svendborg	218	187		27.9.1947 strandat Bornholm
7427	SS	THYRA ex Balticum ex T G Hutton	1891 Sunderland	692	424		11.1.1930 förlist Hvaler
7428	MS	VEJLER ex ANNELI ex GLIMFORS ex BELO ex BELLONA	1928 Marstrand	56	21		1988 skrotad Fiskebäckskil
7429	MS	Alpha Linda ex SEATTLE ex SEATTLE I ex RAMONA II ex LAVAL	1928 Cederslund	45	19		1997 s. Storbr. övergavs Skagen, skrotad där
7430	SS	MEGGIE ex Baberton	1889 Stockton	1809	1357		27.10.1940 sänkt Azorerna
7431	MS	DEODAR ex BERTIL HANSTRÖM ex RONDO ex ODENSE ex MOODY	1916 Viken	38	16		1973 såld Finl
7432	S	MINNA	1909 Seedorf	70	52		1963 ej i sjöfart. Lades Gillholmen
7433	MS	TÄRNÖ I ex ESTER	1928 Hälsö	27	10		28.4.1958 strandat Hoburg
7434	SS	DROTEN	1928 Oskarshamn	847	571		1964 såld Finl, upph 77
7435	S	Perseus ex Havnø ex POSEIDON	1913 Marstal	98	82		1963 såld Dk, museum i Calif.
7436	SS	LISTER	1928 Sölvesborg	1361	951		16.12.1939 torped. Nordsjön
7437		aldrig använt reg.nr					
7438	S	Olympia ex INGA BRITT ex GRANE ex VINETA ex Margaretha Ausborn ex Alwine ex Hugin	1920 Odense	266	207		1959 såld Le., 13.9.59 förlist Gdansk
7439	MS	ZAIDA	1928 Hälsö	48	18		6.3.1945 förlist
7440	MS	SONJA ex ALMÖ ex WALLONIA	1928 Marstrand	55	23		2.11.1969 strandat Järsön
7441	SS	Zatouna Poli ex VASTI ex ORVAR ex Klosterfos ex Hilde Podeus	1908 Emden	1632	1197		1956 såld Gr, upph 61
7442	S	LEIF	1922 Marstal	301	260		6.4.1950 koll Understen
7443	S	Golden Cat ex ELGÖ ex BRITTVIK ex HELGA ex Ruthby	1920 Rødbyhavn	118	86		1986 såld Engl sjunken Agger
7444	S	FORTUNA ex Fortuna II	1914 Wolgast	66	45		1992 upph Stockholm
7445	S	ELLEN ex Rosmer II	1923 Barth	99	73		19.9.1942 strandat Gotland
7446	SS	Otterberg ex Umeälv ex HANSA ex Nordfold	1917 Papendrecht	1320	932		1936 såld Engl
7447	SS	Laure Pattison ex Ballyhome Bay ex Empire Connel ex Desiderius Siedler ex BRITA ex Odland I ex Odland	1908 Sunderland	1343	746		1940 kofisk. upph 1952 Hong Kong
7448	S	Mogens Rask ex Johannes ex Enigheden ex Johannes ex ROBERT	1908 Friedrichstadt	77	58		1934 såld Dk, öde?
7449	SS	EDITH ex N F Höfdding	1903 Helsingör	1723	1279		1958 såld upph Boom, Belgien
7450	SS	MONGOLIA ex Clayton ex Pelica	1909 Sunderland	2322	1693		13.8.1940 minspr Kielbukten

7451	SS		GONDUL	1928 Helsingör	1233	808	29.5.1943 minspr Wismar
7452	SS	Michele Bottiglieri ex FREDHEM ex GREKLAND ex Heinz Horn	1923 Lübeck	2752	2053		1953 såld It, upph 65 La Spezia
7453	S		EROS ex Ebenezer	1918 Korsör	119	88	1968 satt på land Californiabukten, Mexico
7454	MS		VERONA	1928 Karlstad	45	18	2.1.1980 sjönk Norrtelje
7455	MS		VÄSTERHAVET	1928 Landskrona	45	17	29.11.1955 strandat Klädesholmen
7456	MT		CASTOR	1928 Malmö	8944	6592	31.3.1941 sänkt Atlanten
7457	SS	POLARIS ex Amleth ex Hallingdal ex Sifnos ex Trevaylor	1890 S Shields	2443	1860		1956 upph Ystad
7458	SS		FRODE ex BRAVO ex E M Dalgas	1898 Grangemouth	1629	1136	1953 såld Engl upph
7459	SS	C A BANCK ex Kapolna ex Gogsjö ex Libra	1913 Fevig	1882	1135		1.3.1949 strandat Bloemendal
7460	MS	FELICIA AF SKUM ex HILLAR ex SKUM	1922 Blidö	35	21		fritids
7461	MT		GUSTAF E REUTER	1928 Göteborg	6293	4746	26.11.1939 minspr Fair Isl 1 †
7462	SS	Tosenfjord ex Torghatten ex ESKILSTUNA EXPRESS	1928 Göteborg	287	168		1941 såld No, upph 1958
7463	SS	LARS MAGNUS TROZELLI ex Nicolaas	1920 Papendrecht	1950	1387		1.1.1940 minspr Nordsj. 7 †
7464	S	Yotte Express ex VERA ex Hoffnung ex Catharine Stein ex Inga ex Adolf	1912 Waterhuizen	126	91		1972 såld Br Virgin Isl. exist.
7465	MS		MARIT	1928 Donsö	35	10	23.12.1957 brand Simpnäsklubb
7466	SS	SOMERSET ex GERTRUD ex Bretagne ex Skinfaxe	1908 Helsingör	1544	964		25.10.1945 strandat Loire
7467	S	BELLE AMIE ex PRINS AXEL ex HELGA ex Maria Catharina ex Wilhelmina Klein	1915 Vlaardingen	114	83		
7468	MS		Delphin I ex TRANSPORT	1928 Åhus	60	26	1933 såld No
7469	SS	Tomazo ex Rugin ex HUGIN ex GUDUR	1928 Helsingör	1253	803		1968 såld Pa, upph 75 Brindisi
7470	SS	Fossur ex MATS ex Vesper I ex VESPER	1906 Selby	255	91		1946 såld Färöarna. Struken ca 1952
7471	MT	Sirehav ex NORDANBRIS ex POLLUX	1928 Malmö	8971	6619		1946 såld No. upph 54 Dalmuir
7472	SS	KISA ex Oddesund ex Palnatoke	1920 Aalborg	1478	1089		11.12.1943 kollision Nidingen
7473	S	FÄRÖ ex BEVA ex TUNÖ ex ETE ex Grete ex Rufino					
		ex Glückstadt ex Ortwin ex Rotesand	1910 Einswarden	148	97		står på land Hirtshals
7474	SS	Ella ex Krusaa ex LOKE ex I D S Adolph	1904 Helsingör	1762	1303		1934 såld Estl, sänkt 28.8.1941 Finska Viken
7475	SS	KAJSA CHRISTENSEN ex LENNART BRATT ex OMBERG ex Vilsund ex Sigvald	1920 Aalborg	1482	1096		1960 upph Gbg
7476	MS		MARGARET JOHNSON	1928 Göteborg	5210	3746	1963 upph Ystad
7477	MS	Dobri Chintulov ex Rubin ex OTELLO ex PARRAKOOLA	1928 Göteborg	5841	4083		1965 såld Bulgarien, upph 73 Split
7478	MT	Janko ex Norsktank ex Jaguar ex NIKE	1928 Göteborg	9732	7554		1938 såld No. bröts itu jan 51 Finisterre
7479	MS	Imperial Bahama ex Italia ex John Ericsson ex KUNGSHOLM	1928 Hamburg	21225	14041		1942 såld USA, upph 65 Bilbao
7480	SS		ROBERT	1870 Motala	33	5	1960 upph
7481	MS		SAM II	1928 Allmag	50	33	
7482	MS		FERMIA	1928 Oskarshamn	4065	3143	nov 1938 strandat Hokkaido
7483	SS		ARETE	1928 Lödöse	586	371	20.4.1942 minspr St.Bält 4 †
7484	S		INGAN	1928 Sjötorp	69	46	7.9.1932 sjönk Väneren, 3 †
7485	SS	Ellimina ex Torgu ex Darbu ex URD ex Mars	1922 Stettin	989	568		1948 såld Pa. strand. 20.8.1960 Telos
7486	MS	BALDER AV NYNÄSHAMN ex BALDER	1906 Steneby	45	33	1929	
7487	S	FOREST DREAM	1919 Aberdeen,Wa	1605	1428	↓	5.1.1933 brand Strömstad
7488	MS	King Lee ex Anta ex San Jeronimo ex Sunda Breeze ex South Breeze					
		ex HAVSBRIS ex RAGNHILDHOLM	1929 Göteborg	2881	2162		1954 såld Hong Kong, upph 70 Formosa
7489	MS		KRONAN	1911 Lindstöl	39	19	1968 såld Finl, trol fritids
7490	MS		VEGA	1928 Studseröd	35	16	10.1.1967 strandat Koster 4 †
7491	MS	AVANTI ex KLARA-BRITT	1929 Marstrand	48	19		1939 såld Isl.DSL-51: IMMANUEL? OXIF
7492	MS	ANNIE AF GÖTEBORG ex ANNIE	1928 Hälsö	29	10		
7493	MS	LA GAMBA ex STOMSÖ ex NAJADEN	1929 Hälsö	52	19		
7494	MS		EBBA	1916 Lysekil	33	18	24.9.1953 sjönk V Kristiansand
7495	S	NELLBRITT ex TRYGGÖ ex EKEFJORD ex NELLBRITT	1929 Råå	62	41		1999 såld Tyskl, existerar
7496	MS	LILLÖ ex GUSTAFSFORS 4	1927 Gustavsfors	41	30		1965 sjunken sedan flera år
7497	MS	GUSTAFSFORS 11	1926 Gustavsfors	50	41		1952 ej i sjöfart, upph
7498	MS	GUSTAFSFORS 13	1926 Gustavsfors	48	39		1951 pråm, café ARKEN
7499	MS	Rita II ex ZARON ex CAPRICE ex BJÖRNSKÅR ex VIOLA	1928 Landskrona	35	12		1974 såld Finl. Ur fiske 1989
7500	MS	AMICA ex ESTER	1917 Marstrand	37	16		1956 upph efter haveri

Lysekilsbesök

Du glömmer väl inte att besöka **MediTrain** i hörnan Korsgatan/Färgaregatan 9. Ligger intill Systembolaget, Lysekils populäraste turistmål. Böcker, nostalgica, teknikhistoria. Ring Björn Friberg först, 0523-15930 eller 0702-645759.

Välkommen!

Möteskalender Västra Kretsen

Vår nya lokal på Banehagsgatan 1 I är öppen varje tisdagskväll mellan 18 och 21 hela sommaren. Du når oss då på telefon 031-246515.

Mötesverksamheten inleds i oktober med **stor invigningsfest**. Läs mer i Båtologen nummer 4.

Meddelande från Fotoarkivet

I fotooffert 29 stod felaktigt reg. nr. på Styrö I. Rätt reg. nr. är 4268. Jag beklagar misstaget och tackar Roland Wahlfrid som var uppmärksam och påpekade det.

Nästa fotooffert kommer i nummer 3.

Bertil Söderberg

Resan till Madagaskar



Fred Olsson i Antwerpen.



Lastning av kopra i Quelimane.

"Den 16 oktober 1950 började resan från Göteborg till Ostafrika med m/s Fred Olsson. Första hamnen var ruinstaden Hamburg. Där låg vi inte länge, utan fortsatte till Antwerpen, där det var betydligt trevligare att ligga."

Så skrev Åke Williams i sitt fotoalbums första blad från resan, som han nu har skrivit om i bokform.

Det var en udda trad för svensk linjefart. Boken tar oss med till Madagaskar och Åke berättar på ett trevligt sätt om hur det var ombord och om de händelser som vid den tiden utspelade sig i hamnarna på Ostafrikatraden. Många gånger blev det lång väntan på att få komma till kaj och var man väl vid kaj och det kom in något passagerarfartyg fick man flytta på sig.

Även denna bok av Åke Williams tid till sjöss rekommenderar jag varmt. Upplev hur det var för över 50 år sedan på ett svenskt linjefartyg på Ostafrikatraden.

Boken innehåller inga foton men här kan Länsgruppen visa några som Åke tog under resan.

För den som är intresserad av att köpa boken, kan använda postgirotalongen på det medföljande bladet i detta nummer.

Bertil Söderberg



Författaren vid ankarspelet.

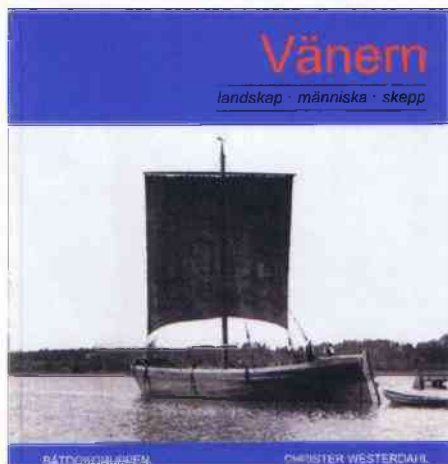


Dhow var namnet på denna typ av farkost.



Böcker på frivakten

Av Lennart Bornmalm



Vänern, Landskap – människa – skepp

av Christer Westerdahl

240 sidor, illustrerad, inbunden.

Förlag: Båtdokgruppen AB, Skärhamn, 2003.

ISBN: 91-87360-26-8

Pris: 265 kronor

Föreliggande bok är ett synnerligen mångsidigt verk som belyser den maritima kulturen runt Europas tredje största insjö och spänner över en tidsperiod från förhistorisk tid fram till år 1900. Fram till dess var det vattenvägar som var Sveriges och Nordens transporthistoria såväl sommar som vinter. I början av förra seklet övertog väg och järnvägar denna roll från vattendragen. Utöver den sjöfart, fiske och handel som Vänern gav förutsättning för möjliggjorde också vattenleden ett samröre med andra regioner över det stora innanhavet. Detta har skapat en gemensam Vänerkultur mellan de nuvarande landskapen Västergötland, Dalsland och Värmland. I förlängningen medförde också dessa kontakter en vidare maritim förbindelse mot västerhavet genom Göta älv. Författaren har genom ett omfattande arbete gjort ett samlat verk från många delområden av såväl egna som andras studier från olika regioner runt Vänern. Materialet är i alla avseenden tvärvetenskapligt till sin karaktär även om betoningen är inom det humanistiska ämnesområdet, såsom arkeologi, historia, etnologi och ortnamnsforskning. Om någon förväntar sig att finna många uppgifter om fartygen som trafikerade Vänern under denna period blir denne troligen besviken. För så mycket mer än en kortfattad beskrivning över de olika typer av fartyg som varit aktuella inom vänersjö-

farten förekommer inte. Bildmaterialet är generellt sparsamt och speciellt beträffande fartygen, även om det finns några bilder av älvbåtar samt några teckningar. Dessutom förekommer det några bilder på vrakrester. Oaktat detta är boken både intressant och givande att läsa.

Ett liv på Östersjön – Som båtflyktning och färjeredare

av Hans Laidwa

Illustrerad, 252 sidor, inbunden.

Förlag: Sellin & Partner Bok och Idé AB, Stockholm

ISSN 91-7055-300-9

Pris: 290 kronor

Denna bok ger en mycket intressant skildring av både författaren och rederiets Estlines och Estlands utveckling under de omvälvande åren i början av 1990-talet. Författaren har förmågan att på ett trevligt och engagerat sätt återge händelser från både sitt eget professionella liv och svensk färjesjöfart under de senaste decennierna. Hans Laidwa är född i Estland och flydde till Sverige som barn i slutet av andra världskriget. Den dramatiska flykten från Estland skildrar författarens far Arnold i sina dagboksanteckningar, som inleder boken.

Hans Laidwa har i stort sett varit verksam inom rederinäringen under hela sin yrkeskarriär. Han lämnade denna för bara några år sedan och lyckades under dessa år förändra vårt sätt att resa till Finland med båt från att ha varit en mer eller mindre enkel transport till att bli mer av en kryssning med underhållning av framför allt framstående svenska och finländska artister. Senare som chef för Gotlandstrafiken lyckades han överstiga miljongränsen för antalet resenärer till och från vår största ö.

Av naturliga själ och med tanke på författarens bakgrund, handlar huvuddelen om Estland och den färjelinje Estline, som Rederiet Nordström & Thulin startade till Tallinn. Färjelinjen blev ett resultat av en ökad frihet som Estland och andra länder inom forna Östblocket medgavs genom den Glasnost och Perestrojka som dåvarande Sovjetunionens president Gorbatsjov lanserade. Denna färjelinje mellan Stockholm och Tallinn blev något av en frihetssymbol för Estlands frigörelse från

det forna Sovjetunionen. Som chef för det nystartade Estline var Hans Laidwa en given kandidat. Hans personliga bakgrund till Estland och hans framgångsrika meritering inom rederibranschen gjorde honom oslagbar som VD för rederiet Estline. Författaren ger en god inblick i sitt kämpande mot sovjetisk byråkrati för att slutligen lyckas få visumtvånget för kryssningspassagerare till det sovjetiska Estland avskaffat. Han vågade dessutom motsätta sig den sovjetiska krigsmakten mitt under pågående kuppförsök mot Gorbatsjov, vilket kunde ha inneburit, om kuppen lyckats, att Estland sannolikt åter isolerats från Sverige och andra grannländer, samt att färjelinjen fått läggas ned.

Den svåraste händelsen för Hans Laidwa var utan jämförelse Estoniakatastrofen i slutet av september 1994 och vad som därefter hände.

Författaren har en mycket intressant historia och hans berättelse är både medryckande och spännande.

Boken rekommenderas varmt.

Ett sjömansliv

av Bengt Hubendick

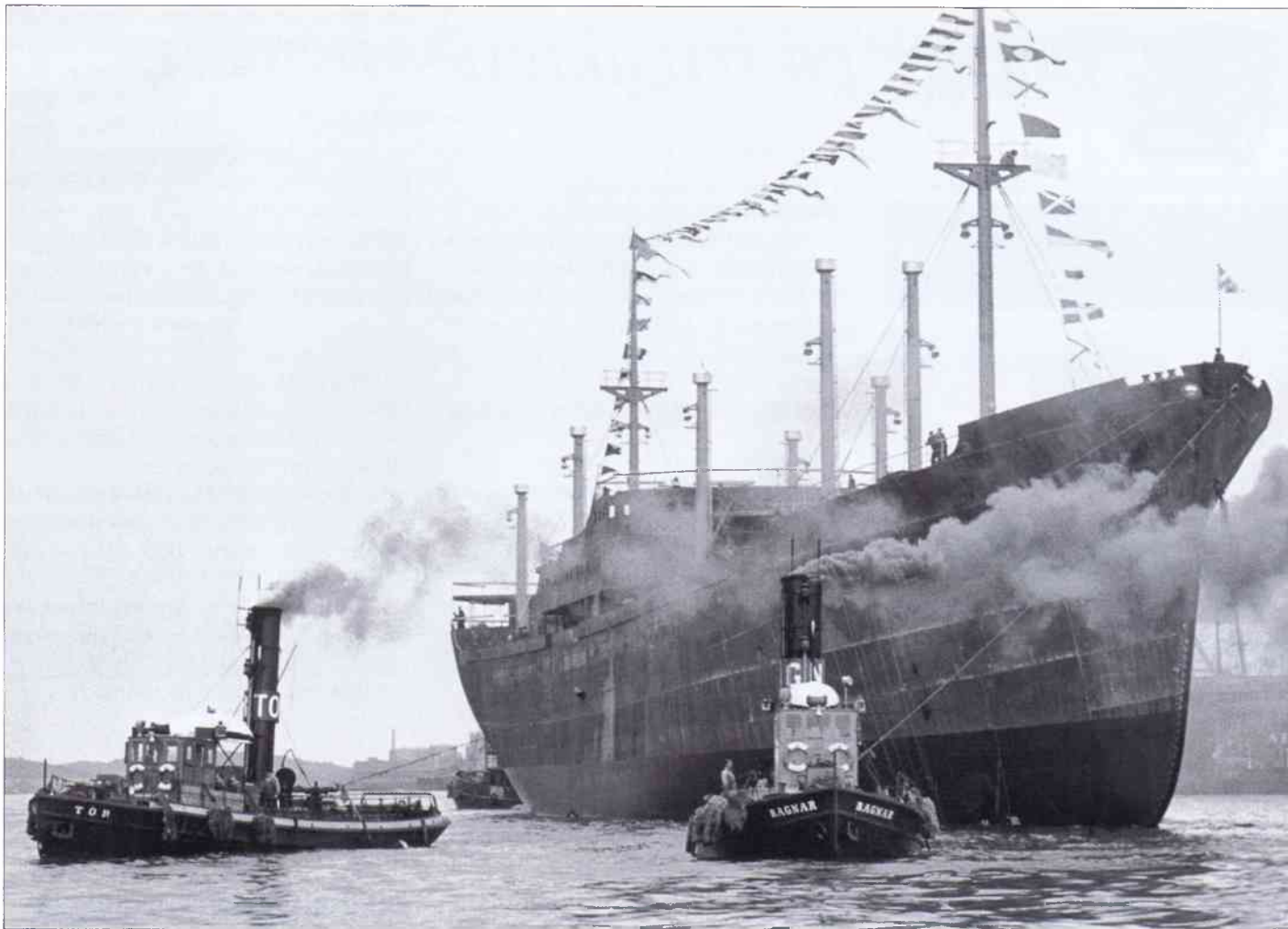
Illustrerad, 240 sidor, häftad.

Förlag: Eget förlag

ISSN 91-631-3327-X

Pris: 220 kronor

Personligen har jag förknippat Bengt Hubendick med ekologi och miljövårdsfrågor, men författaren har uppenbarligen många strängar på sin lyra och har publicerat ett flertal intressanta böcker med maritim karaktär genom åren. Den senaste inom detta område handlar om den bohuslänske bondpojken Jan Corneliusson som blir sjöman vid 15 års ålder i mitten av 1850-talet och seglar på ett flertal olika segelfartyg fram till att han återvänder hem vid förra sekelskiftet. Han hade då varit till sjöss i nästan 45 år och besökt mer eller mindre alla världens hörn. Författaren har en påtaglig förmåga att fånga läsaren genom att bygga upp en berättelse där han låter huvudpersonen återblicka på sitt händelserika liv från egna noteringar som underlag. Det är ett mångsidigt liv som framstår som självupplevt, men som uppenbarligen delvis är hämtade från bokens huvudpersoners egna noteringar och som vävts samman på ett skickligt och medryckande sätt. Vi får följa med på seglatser över alla världens hav under segelsjöfartens glansperiod. Livet ombord och speciellt hamnmiljöerna har många spännande avsnitt som påtagligt förhöjer läsvärdet. Boken är klart underhållande och medryckande i sin berättelse och rekommenderas därför varmt för alla kategorier.



De båda Lundbybyggen **Tor** och **Ragnar** var systerbåtar och arbetade ofta i par och då speciellt vid sjösättningar som här den 21 juni 1950 vid Ostasiatiska Kompaniets motorfartyg **Ceylon** på Eriksbergs varv. Bild från författaren.

Båtarna från Lundby

Av Bertil Söderberg

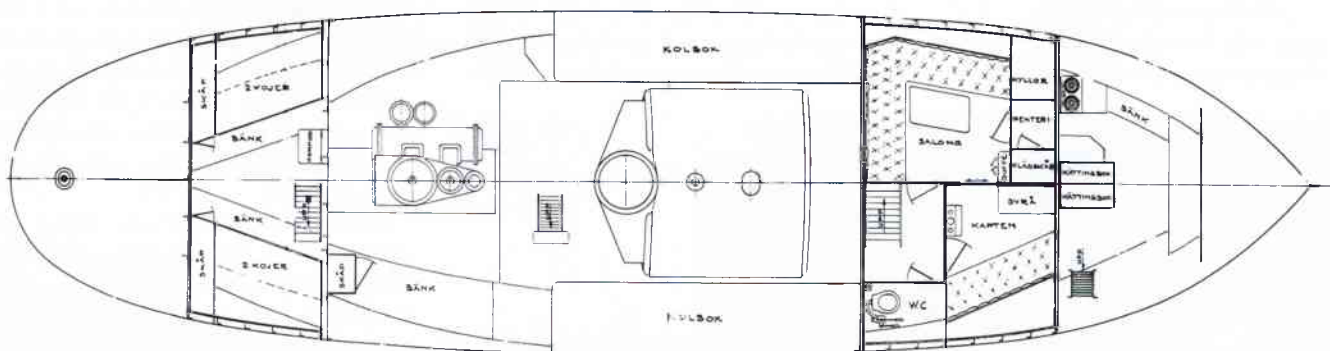
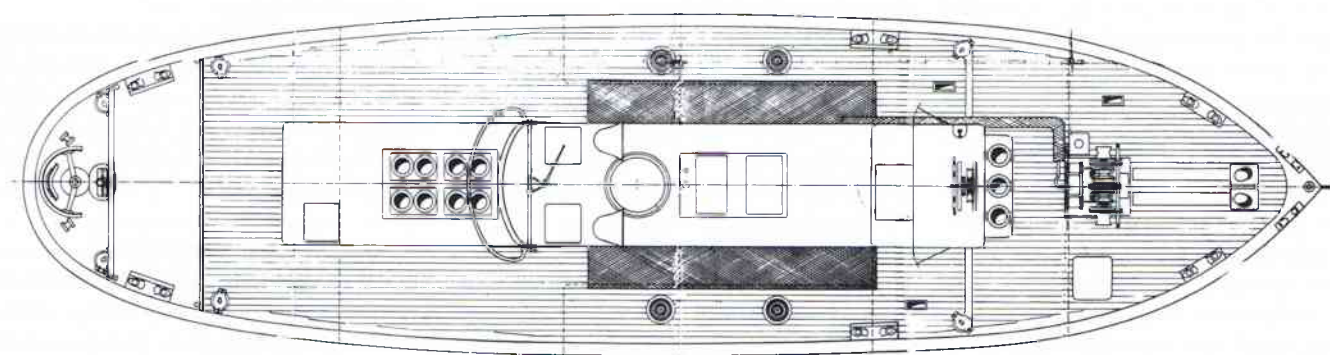
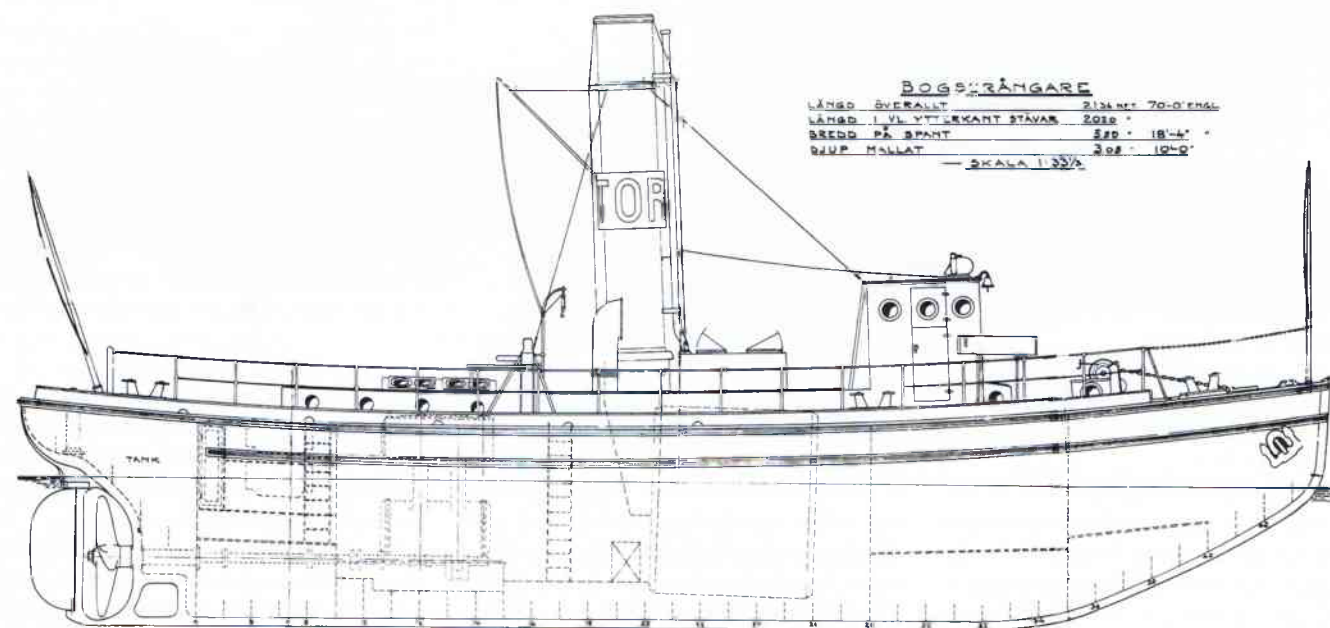
56. S/s Tor

- Byggt 1927/1928 av stål
- Dimensioner: 21,34 x 5,59 x 3,05 m.
- Dräktighet: 76,15 brt, 9,74 nrt.
- Maskineri: En compoundångmaskin om 313 ihk. av Lundbys fabrikat. Pannan tillverkad av Lindholmens varv.

De svåra tider som rådde på 1920-talet medförde stora problem för Lundby Mekaniska Verkstad. Det lilla varvet nödgades därför minska arbetsstyrkan och för att ge sysselsättning åt dem som fick vara kvar så byggdes på spekulatión både ångmaskiner



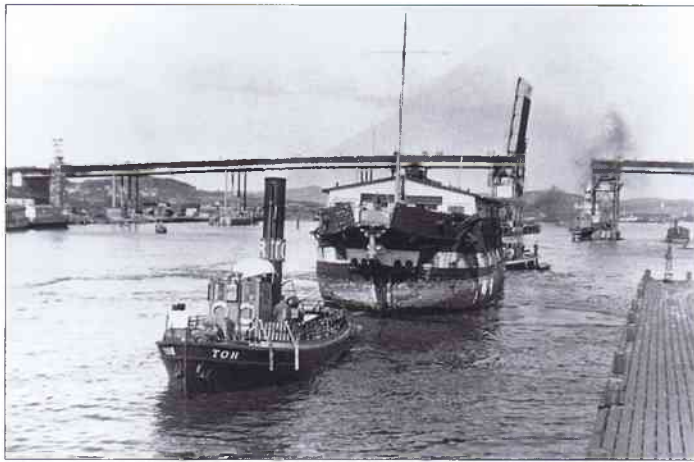
Klar för sjösättning av nybygge 56 **Tor** vid AB Lundby Mek. Verkstad den 14 april 1928. Foto SST.



Nº 931.

A-B LUNDBY MEK VERKSTAD
 MAL 1922 H-N
 RITH N° 931

Ritning utförd av Henry Rydén, AB Lundbys Mek. Verksatd. (Från Läns pumpen 1987:3.)



Korvetten **Norrköpings** sista resa Göteborg–Halmstad den 26 april 1939. Bild från Gunnar Hedman.



Tor med sjösättningsgäster den 27 november 1947, vid **Arctic Oceans** sjösättning. Foto Eriksbergs Varv.

och bogserbåtar. Dessutom hade man reparationsverksamhet samt tillverkning av gjutjärnprodukter.

Sedan i början av 1921 då **Björn** levererats, hade man inga båtar i orderboken. Därför startade man ett bogserbåtsbygge på spekulation som fick nybyggnadsnummer 53. Inte förrän 1928 blev detta bygge sålt och som fick namnet **Framnäs**.

År 1922 började man bygga ytterligare ett förlagsbygge, denna båt var av den större typen och den fick sannolikt byggnadsnummer 54. Arbetet gick på sparlåga under åren, men då varvet 1926 fick en order på en landsvägsfärja, gjordes bogserbåten färdig så pass att den kunde sjösättas för att ge plats på stapelbadden åt byggandet av färjan. **Svanesund**, som färjan döptes till, levererades under året som nybygge 55.

Efter leveransen av **Svanesund** hade man således i lager en nästan färdig mindre bogserbåt, nybygge 53, och det 1926 sjösatta skrovet av den större bogserbåten som sannolikt fått nybyggnadsnummer 54.

Order på bogserbåt

Den 7 juni 1927 fick man äntligen en order på en bogserångare. Det var Röda Bolaget

(Göteborgs Bogser- & Bärnings AB) som var i behov av en isbrytande större bogserbåt av Ragnar-typen. Helst hade man velat sälja det mindre förlagsbygget som var i stort sett färdigt, men nu fick man omgående sätta igång att bygga en större bogserbåt av Ragnar-typen. Redan den 30 juli 1927 kölsträcktes nybygget, och den 18 april 1928 var det dags för sjösättning. Drygt två månader senare, den 29 juni, levererades nybygget med namnet **Tor** till beställaren Röda Bolaget.

När man under året även lyckades sälja förlagsbygget från 1921, nb 53, kände varvsledningen förmodligen hopp om bättre tider. Man hade dock kvar skrovet till nb 54 som man inte arbetat på sedan sjösättningen 1926, och man sökte nu febrilt efter en köpare till denna båt.

Tor, en god isbrytare

Tor som var byggd av stål hade dock av tradition fått ett trädeck. Ångpannan var byggd av Lindholmen - Motala på grannvarvet Lindholmens Varv, medan man vid varvet tillverkade ångmaskinen som var en compoundmaskin om 313 ihk. Propellern var 4-bladig med diametern 1,98 m. Varvtalet var 155 varv/minut.

Göteborgs Bogser- & Bärnings AB fick med leveransen av **Tor** ett fint tillskott till sin bogserbåtsflotta. Erfarenhet av typen hade man av den på Lundby 1913 byggda bogserångaren **Ragnar**.

Eftersom de flesta av Röda Bolagets bogserbåtar även befordrade passagerare vid olika tillfällen, ansökte man om passagerarcertifikat även för **Tor**. Sjöfartsinspektionen tillät transport på Göta älv och i hamnområdet med 97 respektive 135 passagerare.

Vid provturen utföll alla tester till full belåtenhet och bl a stoppade **Tor** från full fram på endast 2,5 fartyglängd. Bränsleåtgången var 2,1 ton kol per dygn. Besättningen bestod av skeppare, maskinist, eldare och däcksmän.

Nya säkerhetskrav

År 1936 infördes nya säkerhetsregler vilket krävde att **Tor** måste utrustas med en livbåt, vilken var svår att placera ombord. Till slut fann man lösningen genom att placera livbåten upp- och nervänd mellan styrhyttstaket och skorstenen. Livbåten var en bohuseka med måtten 3,84 x 1,5 x 0,55 m och med plats för 7 personer. Sjösättningen skedde med en talja uppriggad i skorstenen. År 1937 fick **Tor** sin livbåt, vilket medförde att båtens exteriör blev helt annorlunda med den upp- och nedvända livbåten.

Vintern 1928/1929 var sträng med mycket is, och **Tor** användes flitigt som isbrytare inte bara i hamnen utan även i skärgården.

Andra arbeten var assistans av amerikabåtarna, och inte att förglömma de många sjösättningarna på varven, då man även transporterade sjösättningsgäster.

I beredskapstjänst

När andra världskriget var ett faktum blev behovet av bevakningsbåtar stort för marinen. **Tor**, liksom många andra bogserbåtar, rekvirerades för beredskapstjänst. Från



På våren 1945 i beredskapstjänst vid Örlogsvarvet i Göteborg. Foto KA4

den 1 april 1941 och fram till den 11 juli 1945 tjänstgjorde **Tor** som bogserbåt vid Örlogsvarvet i Göteborg. År 1944 fick **Tor** minräls, men var i övrigt obestyckad och var inte heller ommålad. Besättningen var civilt inhyrd och omfattade två man på däck och två i maskin. Alla fyra kunde förläggas ombord. Besättningen som bodde i Göteborg, kunde oftast sova hemma hos familjen.

Eftersom besättningen var civil förde **Tor** inte tretungad flagg.

Historia skrivs

Efter återlämnandet till Röda Bolaget var **Tor** flitigt i arbete i hamnen i den rådande högkonjunkturen efter kriget.

År 1949 skrev Röda Bolaget historia genom att installera radiotelefoni i bogserbåtarna. Tidigare fick bogserbåtarna ta vägen förbi kontoret vid Skeppsbron, för att få order som delgavs via en högtalare på huset eller via teckensignaler.

Helt ovetande, kan man säga att när det första radiotelefonisamtal gjordes mellan en bogserbåt och kontoret, så tog Röda Bolaget sitt första steg in i det som vi idag kallar IT-samhället.

Motoriserad

På 1950-talet började lönerna stiga, och genom ombyggnad till motordrift av bogserbåtarna kunde man minska besättningarna. Röda Bolaget tog 1956 beslut om att motorisera de större hamnbogserarna, och 1957 hade **Tor** tillsammans med bolagsbåtarna **Filip**, **Hilding** och **Leif** fått motorer installerade. **Tor** fick en Ruston & Hornsby 4-takts enkelverkande 6-cylindrig dieselmotor om 500 ehk installerad. Backslaget var hydrauliskt, och propellern hade fasta blad. Provtur gjordes den 23 juli 1957 och utföll till stor belåtenhet. Samtliga fyra ombyggda båtarna fick samma exteriör. Inte minst den stora styrhytten var ett verkligt lyft för skepparen som nu fick en betydligt bättre sikt än i den gamla. Exteriören var



Prov- och leveranstur den 23 juli 1957 som motorbogserbåt. Foto Gösta Lidén.

tilltalande, även om jag personligen tycker mer om den som ångbogserare.

Även nu fick **Tor** passagerarcertifikat, och om man färdades utanför hamnområdet så skulle en livbåt (bohuseka) medföras.

I takt med att fartygen som byggdes på varven i Göteborg, och de som besökte hamnen blev större, så byggde Röda Bolaget allt större bogserbåtar. **Tor**, som en gång var bland de större bogserbåtarna i Röda Bolagets flotta blev nu "degraderad" till att utföra mindre glamorösa arbetsuppgifter, som t ex pråmbogseringar. Åtskilliga är de mudderpråmar som **Tor** dragit från hamnen ut till tömningsplatserna i inloppet till Göteborg.

Tor inregistrerades den 12 januari 1967 med reg.nr 10779 och signalen SHCW.

Såld till Stockholm

Den 29 maj 1984 såldes **Tor** till Marin & Maskin i Stockholm. Innan båten överlämnades så togs maskinen ut och likaså

all inredning. Även masten och skorstenen samt all övrig däcksutrustning borttogs. Sedan bogserades **Tor**, som fått behålla namnet, till Stockholm.

Den 15 juni 1990 uppgavs **Tor** vara såld till Waddö Kanal HB som gav den namnet **Tore**.

August Lindholms Eftr. AB köpte **Tore** 1994 och byggde om den till förrådspråm för Stockholm Sightseeing AB. Under namnet **Måsen** ligger hon nu vid Strömkajen vid Strömbron och fungerar som bunkerförråd, kontor och proviantförråd.

Exteriört ser hon ut som en mindre skärgårdsbåt och få är väl de, som ser henne ligga där vid Strömbron, som kan ana att hon en gång varit en kraftfull bogserbåt som assisterat de stora amerikabåtarna vid deras avgång och ankomst till Göteborg.

Källor:

Sjöfartsinspektionen
Sjöfartsmuseet, Göteborg
Svensk Sjöfarts Tidning
Christer Samuelsson

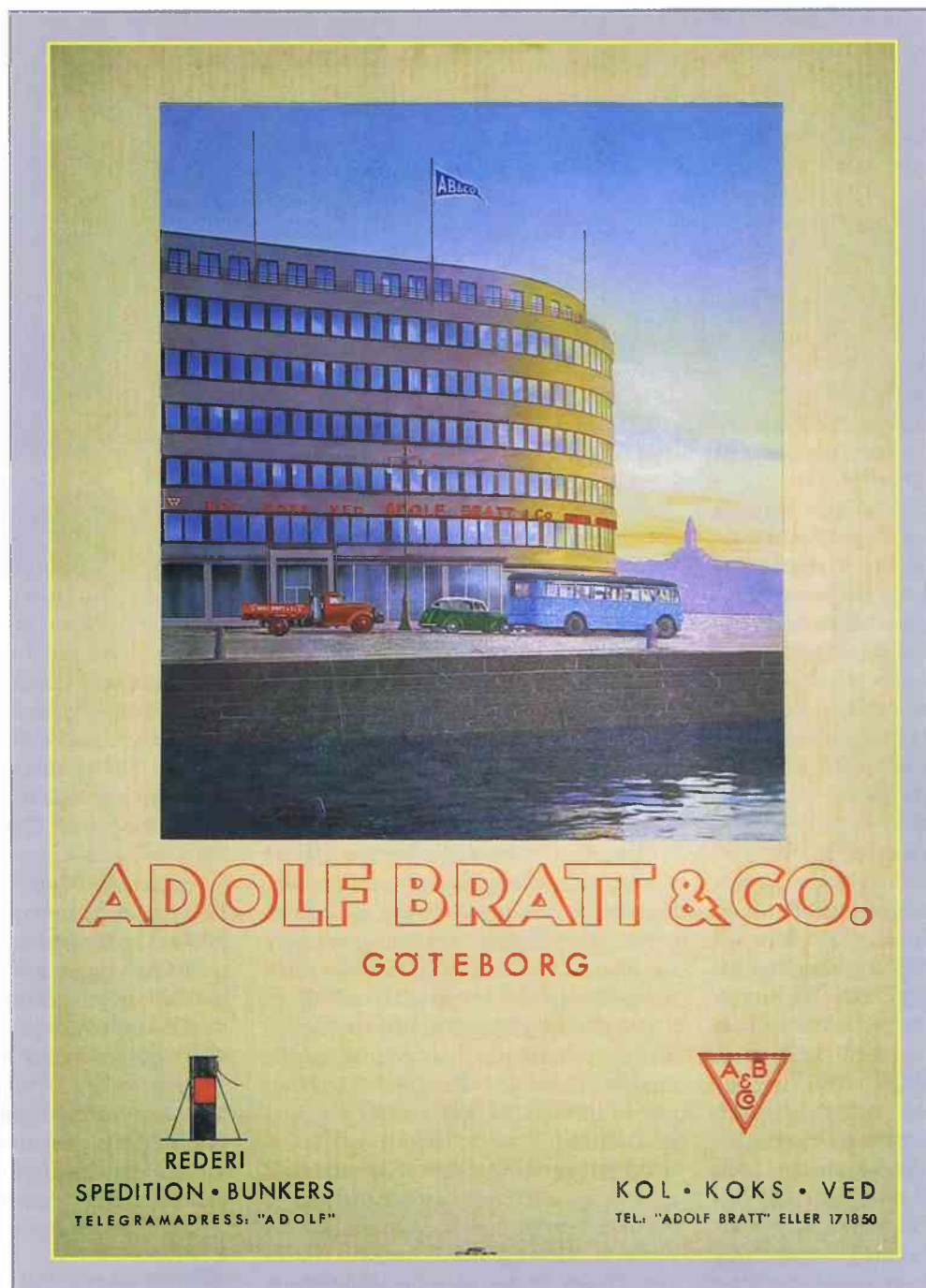
Fortsättning
följer.



Utan motor och inredning låg **Tor** vid en av pråmhamnarna på Ringön den 2 juni 1984. Foto Bertil Söderberg.



Så här ser hon ut idag med namnet **Måsen** vid Strömbron i Stockholm. Foto Christer Samuelsson den 15 juni 2003.



Almanacka från mitten av 1940-talet.

Så gick det till när farfar var ung

Arbetet på ett rederikontor i mitten av förra seklet

Av Lars Alfredsson

En av tidningens redaktörer, som själv under en kortare period i sitt liv stämplat konossement på Rederi AB Göthas kontor, föreslog i somras att jag kunde skriva en artikel om arbetet på en rederiexpedition i gamla tider. Något om hur man arbetade och vilken kontorsutrustning man hade – han nämnde särskilt en dupliceringsapparat.

Mitt intresse för projektet var ljumt. Att entusiasmera Läns pumpens 2317 prenumeranter (bör vara fler nu) för en spritduplicator av märket Fordigraph verkade utsiktslöst. Man förväntar sig båtar i text och bilder på varje sida.



Skeppsbrohuset där kontoret låg i andra våningen. Barkskeppet till höger i bild är *Viking* och i husets nedre vänstra hörn syns Konsumrestaurangen som personalen åt lunch på. Vykort från Bertil Söderbergs samling.

Efter ett antal månader, och många uppdykande minnen och episoder från en tid som för yngre läsare måste verka Hedenhös, gick jag så sakteliga igång.

De tidningssidor som nu följer består troligen enbart av text. Kontorsmaskiner torde inte ingå i några samlingar eller Fotopumpar. Ni som redan tappat intresset kan sluta läsa nu, men ni får då ett sämre utbyte av prenumerationsavgiften.

Den gubbe som nämns i rubriken började sitt arbete hos Adolf Bratt & Co i Göteborg den 1 juni 1950, sexton år gammal, och de "gamla tider" som åsyftas börjar därmed.

Vid denna tid var det lätt att få jobb. Jag blev värvad av min klassföreståndare, så headhunters fanns redan då. Saken var den, att Bratts hade två anställda som tidigare tagit realen på Praktiska Mellanskolans handelslinje, och nu behövde man en till. Magistern visste att det var sjöfart som intresserade mig. Jag var bra i steno-grafi och engelska och skaplig maskinskrivare, så det var bara att gå till "Brattens" i Skeppsbrohuset och visa upp sig.

Det var herr Karlsson på rederiet jag skulle kontakta. Hans första fråga sedan vi hälsat var: – Spelar du fotboll? Man behövde folk till korplaget.

Efter att ha träffat direktör W och fått klart med lön och anställningsdag var jag en blivande rederitjänsteman med en månadslön av kr 200 plus index, som visade sig vara totalt kr 251.

Det fanns en liten hake. Skolarbetet var slut sedan några dagar, men realexamen skulle äga rum den femte. Det blev kanske lite bakvänt att börja jobba först och sluta skolan sedan, men det löste sig genom att jag fick ledigt för att ta examen.

Det första man fick göra som nyanställd yngling var:

1. *Praktisera på rederiavdelningen*
2. *Lära sig sköta telefonväxeln*
3. *Gå ärenden*

Punkt 2 kan lämpligen avhandlas först.

Telekommunikationen

Växeln var placerad vid entrén och var sålunda vårt ansikte utåt. Telefonisten skulle avlösas för lunch, semester med mera, och det var viktigt att vara flera som kunde dela på sysslan. Jobbet var mycket stressigt. Det ringdes inte så många rikssamtal, men alla måste beställas i växeln. Så länge vi hade Bratts kolavdelning i huset var det särskilt jobbigt eftersom deras försäljare ständigt ringde runt till firmor i Västsverige för att kränga kol och koks.

523.970		LÖNIBESKED till löntagare		Ensamrätt P 2503-1	
Fogelstrand-Planen					
Namn		Nr			
L. Alfredsson					
		Löneperiod		mars 1956	
Titel	Red	INKOMST OCH AVDRAG		Belopp	
1		Grundlön	+	200	-
2		Avdrag Tjänstledighet Dagantal	-		
3		— Sjukdom	-		
4	31	Övertidslön 25,-	+	155	-
5		—	+		
6		Pravslon	+		
7		Särskilt arvode	+		
8		—	+		
9		—	+		
10		Semesterlönjämsättning Dagantal	+		
11		Summa Inkomst kontant	Trp		
12		Skattepliktig naturförmån	+		
13		—	+		
14		Summa ink kont o natura	Trp	905	-
15		Avdrag Penslonsavgift	-		
16		Skattepliktig Inkomst	Trp	905	-
17		Avdrag A-skatt	-	228	-
18		B-skatt	-		
19		K-skatt	-		
20		Införsel	-		
21		—	-		
22		Förskott	-		
23		Lån	-		
24		Hyra	-		
25		Intressekonter	-		
26		Sjukförsäkring	-		
27		—	-		
28		—	-		
29		—	-		
30		Naturförmåner (rad 12-13)	-		
31		Behållning kontant	Trp		
32		Ej skattepliktig ersättning	+		
33		Traktamente	Dagantal	+	
34		Utbetalning kontant		677	-

Författarens lönebesked från 1956.

Han brukade beställa ett tiotal samtal per gång. Medan vi beställde dessa hos Televerket fick inkommande samtal vänta, och om Kammarherren var en av dessa var man illa ute. Förseningar i växeln hade han ingen förståelse för. När han ringde utifrån ville han oftast tala med sin sekreterare och direktörerna, och växeln skulle då förvarna att han var på gång. Man ringde upp samtliga och sa – Jag förvarnar Kammarherren. Då förväntades dessa personer lägga allt åt sidan och sitta vid telefonen tills de bedömde att faran var över.

När vi beställt rikssamtal kom Televerket snabbt tillbaka med – Klart Falköping eller – Numret i Svenljunga svarar inte.

Personligen gillade jag inte dessa kol-samtal. Mest för att försäljaren var en riktig stropp. "Mycke" jobb för lite koks", brukade jag tänka.

I telefonkatalogen fanns endast vårt växelnummer. Varje avdelning hade två direktnummer och om dessa var upptagna kunde man be växeln om en linje.

Telefonapparaterna var bastanta klossar, höga och med stor lur. På mitten satt en ratt med en nummerskiva. Ville man koppla över ett samtal vred man skivan till vederbörandes nummer, tryckte på en knapp och sa – ta sjuan etc, varvid den uppringde fick ställa in numret med sin ratt.

Gå ärenden

Bratt-Göthas kontorsbud hade, till skillnad från nästan alla andra sådana, inga cyklar. Vi traskade och gick. Vi fanns centralt och hade Masthuggs- och Packhuskajen, Skeppsbron och centrala stan som arbetsfält.

Vår kassör brukade ofta ge mig en plån-



Bolagsångaren Consul Bratt lossar kol till upplaget i Sannegårdshamnen i mitten av 1940-talet. Bild från Brattrederiernas arkiv i Landsarkivet, Göteborg.

bok, stor som en mindre damväska, med fack för pengar och fakturor som skulle betalas kontant. Han var fin på att lägga upp rutten längs vilka firmorna låg. Det rörde sig om 7–8 firmor åt gången, och jag fick med mig totalbeloppet på öret.

Ibland hade vi ärenden till konsulat i samband med skeppningar. Colombias låg på Kungshöjd och konsuln måste haft ett gott liv. Även om man knackade på vid middagstid kunde han öppna klädd i morgonrock och med rufsigt hår, och yrvaket fråga vad det gällde. Han var dock hygglig – ursäktade sig och kom uppfräschad tillbaka och viserade dokumenten.

Hans motsats fanns på Magistraten i Rådhuset. Dit gick man med fartygets mätbrev för befälhavarebyte.

"Han som hade hann ömma ett" var en välskräddad streber, och oftast låg en uppslagen tidning på skrivbordet. Man fick sitta ner på en bänk i korridoren, och kunde få vänta en halvtimme. Det gällde att demonstrera sin ämbetsmannamakt.

Vi gick regelbundet turer till båtarna, oftast för att hämta styrmanskvitton. Besöken i **Burgundia** var lite udda. Överstyrman, som skrev under kvittona, var ytterligt militärisk i tal och uppträdande. Han frågade aldrig vad vi hette utan kallade alla för Kontoret. – Ska Kontoret ha en sup? frågade han mig en gång.

Lite historik

Adolf Bratt & Co från 1877, Rederi AB Götha från 1869 och Jonsson, Sternhagen kallades Brattkoncernen. Från 1946 ingick



Adolf Bratts kol- & kokslager på Sannegårdshamnens västra sida. Många är de ångare som lossat sina laster här sedan hamnen byggdes 1913. Foto Bertil Söderberg 1965.



Masthuggskajen med Göthabolagets ångare *Burgundia* och *Normandia*. Pontonkranen *Kolbjörn* ägdes av Adolf Bratt & Co, som även ägde Göthabolaget. Foto Dag Almén, Fotoarkivet Klubb Maritim Västra Kresten, Göteborg.

också Lödöse Varf. Således var rederierna pionjärer i den svenska linjetrafiken på Nordsjön.

Adolf Bratt var indelat i en rederidel och en kolavdelning som importerade kol,

koks och antracit med eget tonnage till ett upplag i Sannegårdshamnen.

Jonsson, Sternhagen bedrev handelsrörelse och spedition och var också rederiagent för de största holländska oceanrede-

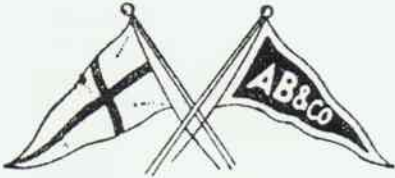
rierna KNSM, Nederland, Ruys, Holland West-Afrika Lijn och Holland-Afrika Lijn. Allt gods för dessa linjer från Göteborg skeppades med Götha till Amsterdam/Rotterdam. Trafiken till Amsterdam och vice versa drevs i alla år tillsammans med KNSM.

Kammarherre Bratt

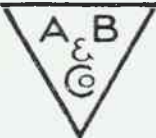
Gustav Adolf Bratt (GAB) var son till grundaren Adolf Bratt. Han tilltalades kammarherren och var en frontfigur på amaranterbaler och vid alla tillställningar där redarsocieteten stod i rampljuset. Han var igenkänd i Göteborgs gatuvimmel när han kom gående i mörk paletå och svart kubb, eller i gul redarerock och brun kubb. Alltid med hoprullat paraply i sann engelsk stil. Han utstrålade klass och gentleman och lyfte artigt på kubben när han mötte sina anställda på stan.

Gustav Adolf Bratt var ytterligt fåfång. När han vistades i Stockholm skulle posten eftersändas dit under adressen generalkonsuln, ryttmästaren, m.m, kammarherre G.A. Bratt, Hotell Terminus, Stockholm. Tyvärr kan jag icke upplysa läsarna om vad "m.m" stod för.

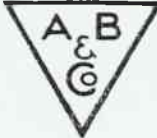
En gång då konungen besökte Residenset skulle GAB närvara klädd i kammarherreuniform. Han tyckte väl att personalen borde få se hur fin han var, varför han passerade genom hela kontoret och



ADOLF BRATT & Co.
REDERIAKTIEBOLAGET GÖTHA
JONSSON, STERNHAGEN & Co. AB
GÖTEBORG



AB LÖDÖSE VARF
LÖDÖSE



Annon från 1953.



Skeppsredaren och kammarherren Gustav Adolf Bratt stilenligt klädd vid någon middag. Bild från Brattrederiernas arkiv i Landsarkivet i Göteborg.

frågade om vi hade sett direktör R. Denne var ingalunda försvunnen – han satt i sitt rum längst bort, som vanligt. GAB var en vacker syn, som hämtad från en operett på Stora Teatern. Avlång båthatt, och med alla sina ordnar dinglandes på bröstet. Det klirrade och klang och alla tittade upp vid det ovanliga ljudet. Efteråt kom direktör R ut till oss: – Ja undra va dé va, ja ble ännu rädd! Han var en jordnära person, så direktör han var. Mera om honom i slutet av denna berättelse.

Familjen Bratt bodde på Ekenäs, Jonsered, i ett blekrosa hus på en stor strandtomt vid Aspen. På andra sidan riksvägen låg lantegendomen Gullringsbo.

G.A. Bratt var mycket mån om sin personal. Vid jultid samlade han oss och meddelade att "Tuppen på Ekenäs" hade värpt, innebärande att vi fick stiga fram och motaga ett kuvert med en extra månadslön.

När en yngre anställd råkade ut för näthinne lossning fixade GAB bästa tänkbara specialist för operationen, och den anställda fick förstklassig vård de månader han tvingades ligga stilla på sjukhuset.

När vi låg i lumpen hade vi halv månadslön!

Kontoret i Skeppsbrohuset

På hösten 1950 flyttade kolavdelningen till Broströmia och bytte plats med Götha. Det ansågs lämpligt att ha båda rederierna samlade. Vid detta tillfälle flyttade jag över till Götha utgående expedition.

På rederierna arbetade då cirka 37 personer varav fem på Bratts rederiavdelning, sju vardera på Göthas inkommande- och utgående avdelningar, och två på Göthas

operativa avdelning. Vi hade tre direktörer. Bratt-Götha hyrde andra våningen i huset. Bratts lokaler vette mot Träpiren.

En glasvägg skilde chefssekreterarens rum från den Brattska rederiavdelningen. Det faktum att Gustav Adolf Bratt hade sitt kontor så nära gjorde att Rederiet, som man själva kallade sig, (Götha var bara Götha), visade upp en städad och närmast högtidlig attityd. Kavajerna var alltid på och när GAB kom in ställde sig alla upp, nästan i givakt.

Här fanns inget jäkt. Innan de gamla ångarna i 7-9 knop rundat Land's End hade

Royal Mail levererat skeppshandlingarna till agenterna. Man behövde inte ha allting färdigt att skicka som skeppspost.

Direktör W, ungarl med blott några år kvar till pensionen, kom ofta ut på avdelningen för att prata bort en stund. Varför han så regelbundet diskuterade stiftets präster, fick jag aldrig klart för mig. Samtalet avbröts när någon skeppare ringde för att lämna sin position.

Ni, Du eller Herrn?

Det skulle dröja länge innan Bror Rexed införde du-reformen. Som ung och ny fick man genast klart för sig hur komplicerat umgänget var bland personalen. Jag tar några exempel för att belysa:

1. Lagledaren för handbollslaget är missnöjd i omklädningsrummet efter matchen: – Herrn sköt alldeles för mycket.
2. Chefens sekreterare, som inte vill gå ner till Konsumbaren i bottenvåningen, lägger huvudet på sned och försöker se förförisk ut: SKULLE herr Alfredsson vilja gå ner och hämta mat åt mig?
3. Lite äldre man på kolavdelningen, som inte har någon position att bevaka och inte klättrar på karriärstegen. Brukar berätta jakthistorier i lunchrummet. Efter en vecka säger han: – Du behöver inte säga herr Karlsson till mig – kalla mig Tor.
4. Kontorsbudet Bengt och jag hämtar post hos två damer som skriver för kolavdelningen. Den ena är 18, den andra en fru på cirka 25. Bengt är lite förtjust i flickan, tar mod till sig och säger rodnande: – Kan inte vi få säga du? Det fick vi.
5. Två män har delat rum i tolv år. Den yngre berättar att han fått nytt jobb och skall sluta. Reaktion från den äldre: – Vi



Kammarherre G.A. Bratt på kontoret 1947. Byster av Adolf Bratt och söner. Bild från författaren.



Bratts gamla ångare **Arnold Bratt** var inte lika snabb som Royal Mail – men grannare än deras brevlådor. Observera "mässkalle" i vit rock midskepps. Foto Skyfotos.

borde lagt bort titlarna för länge sen. Det är den jävla kammarherre-andan som gjort att det aldrig blivit av.

Det sista exemplet är ett extremfall, men bevisligen sant. Den som skulle sluta berättade det för mig samma dag. Det var en konstig känsla att spela korpfboll och inte vara Du med vänsterbacken. Motståndarna kunde man ju i stridens hetta kalla vad som helst.

Nya hjälpmedel på kontoret

Kan listas sålunda:

1. Kulspetspennan
2. Dupliceringsapparaten
3. Telexen
4. Skrivmaskin med bred vals

Hur kan kulspetspennan finnas med, undrar de flesta. 1950 var den ny, och innebar att man kunde trycka hårt på ett manifest med bakomliggande blåpapper och få ett avtryck som sedan spritduplicerades. Som allt nytt var pennorna dyra och vi hade en per man. Ny patron fick avhämtas hos vaktmästaren.

Nu frågar ni varför vi inte använde skrivmaskiner. Tyvärr fanns inga maskiner med tillräckligt bred vals. Manifesten var cirka 60 cm. Följaktligen satt några yngre gossar

på Göthas utgående avdelning och skrev manifest med kulpenna. Man kommer att tänka på munkar i ett kloster. Vi skrev så tydligt och vackert vi kunde – manifesten skulle ju användas av våra agenter. Vissa massabruk hade varumärket tryckt på massabalarna, och i kolumnen "marks and numbers" ritade vi fölaktligen små

konstverk, som björn stående på bakbenen, tre simmande laxar i formation, etc. som gav oss tillfälle att visa upp eventuella artistiska anlag. Ett undermåligt arbete resulterade i hänfulla kommentarer från kollegorna. Att se Nisse, helskäppt med tungspetsen ormande ut mellan tänderna liksom simultant framställa en björn, var

VI TACKA FÖR DET GÅNGNA ÅRETS
ANGENÄMA AFFÄRSFÖRBINDELSER
OCH ÖNSKA EDER

God Jul och Gott Nytt År

ADOLF BRATT & Co AB
REDERIAKTIEBOLAGET GÖTHA - STERNHAGEN & Co
GÖTEBORG

fångslande.

Vi var i ständig kontakt med skrivmaskinsförsäljarna och efter några år kunde vi köpa maskiner med bred vals. Detta innebar också att själva manifestskrivningen övertogs av flickor, som därmed gjorde entré på avdelningen.

De läsare som hängt med ända hit skall nu få ytterligare information om spritduplicatort. Jag har bara sett ett exemplar av denna uppfinning och kan därför inte säga om Göthas på något sätt var en bättre eller sämre variant av tidigare eller senare modeller.

Den bestod av en vals, som man drog runt i lagom fart med ett vevhandtag. I valsen fanns en skåra, som öppnades med ett handgrepp. Manifestet stacks ner i skåran, denna tillslöt och papperet satt fast. Ni som är det minsta tekniskt beivrade, alternativt har sett en dylik maskin, tycker säkert att jag skriver självklarheter. Under valsen satt en skena och på denna en filtremsa, som skulle fuktas med sprit av någon odrickbar sort. Manifestet vevades runt valsen mot filten och fram förväntades komma en vacker och helt läsbar manifestkopia.

Detta inträffade inte om:

1. Man inte satt fast manifestet i botten av skåran hela vägen. Resultat = ett mer eller mindre skrynklat papper i valsen, som i sin tur gav skrynkeltavtryck på kopiorna.
2. Man hade nyttjat för mycket sprit (på filtremsan) som självfallet blåfärgade manifestet i valsen. I allra värsta fall blev det oläsbart.

Försök att se framför er en ung man som glad och nöjd stegar in i postrummet, till dupliceringsapparaten, med ett nyskrivet manifest i nypan. Välskrivet, utan överstrykningar och med en björn, som ser ut som en sådan. Några minuter senare kommer han ut som ett vrak med insikten att han måste pränta hela manifestet en gång till.

Denna katastrof inträffade dessbättre mycket sällan, mest beroende på att vi ville dra våra egna manifest. Det var ju vi som fick skriva om när någon annan klantat till det.

Vår *telexapparat* installerades omkring 1955. Att skicka telex var något nytt. Ingen av oss visste hur det gick till. Jag jobbade då mest som korrespondent, och tillsammans med en kvinnlig kollega utsågs jag till telexoperatör. Televerket gav oss nödiga instruktioner och vi satte igång. Enligt order fick inga andra röra apparaten!

Telexandet innebar en väldig besparing i tid och pengar. Telegramrummet behövdes inte längre.

Jag glömmer aldrig ett speciellt tillfälle då telexen verkligen visade sin överlägsenhet. Styrmännen hade tagits ut i strejk och

fartygen som låg i Sverige blev stillaliggande. Götha behövde chartra in ersättningstornage för lasten från Göteborg till Holland/Belgien. Jag satte mig vid apparaten, med vår operative chef stående bakom. Slog numret 44-12073 till VCK Chartering Dept. i Amsterdam. Chefen dikterade och jag skrev. Hos VCK satt chefsbefraktaren själv och skrev och bakom hade han tre man som stod i kontakt med rederier. Vi talade om hur mycket last vi hade i ton och kubikfot till respektive hamn. Det var givetvis shelterdäckare vi behövde.

Båtarna måste vara öppna i Skandinavien mer eller mindre prompt. Vi måste säkert ha dem i Göteborg torsdag-fredag. Våra frågor och deras svar med båtnamn, position och storlek, bud och motbud be-

träffande charterhyran, fyllde meter efter meter av pappersrullen. När det hela var klart hade vi kunnat tapetsera med papperet som låg på golvet. Vi höll på oavbrutet i dryga två timmar. Jag minns holländarens sista mening: "Finally an end to this crazy telexing". Då hade vi chartrat fem holländska coasters.

Fördelen med telex i situationer som ovan är självfallet att allt som beslutats och alla siffror finns skrivet hos båda parter, och några oklarheter uppstår inte.

Telegramrummet behövdes inte längre, men före telexens ankomst gick det till så här:

När alla manifest, konossementkopior, skeppspost m m stoppats i det stora rosa kuvertet märkt Ship's Documents och le-





S/s *Hollandia* seglade i tio år för Göthabolaget. Foto A. Duncan.

vererats ombord, var det dags att beställa Telegramrummet och läsa in telegrammen till agenterna. Här angavs båtens avgångstid, ton last ombord plus specifikation med kvantitet, varuslag och mottagare för de större partierna. Alla namn måste bokstaveras och det tog tid att läsa in ett telegram på detta sätt: "43 tons paper Drukkerij Reclame, stavas David Rickard, Urban, Kalle" o.s.v. När telegrammet var klart lästes det upp av telefonisten och sedan hörde man hur hon andades ut. "Så har vi ett till Dekeyser i Antwerpen. Stavas David, Erik, Kalle..."

Arbetet på Göthas utgående expedition var mycket stressigt torsdag/fredag/lördag. Båtarna gick alltid fredag kväll eller lördag, all dokumentation måste sändas med båten för att komma fram i tid. Det blev cirka 10 timmars obetald övertid i veckan. Vi arbetade alltid i skjortärmarna, blanka vita nylonskjortor som fläckades av blåpapper och stämpelfärg.

När vi fått lön gick vi ofta till Kinesiska Muren på Skeppsbron. Den var nyöppnad och var Sveriges första kineserestaurant. Vi åt gärna "kycklingsoppa", "köttlulle" och "tletti". Nr 30 på menyn var och är alltså biff i strimlor med purjolök. Maten var hot stuff och inte tillrättalagd för svenskarna. Svetten trängde fram när man åt.

Något om Göthas skadereglering

Här kan jag travestera Runebergs Fänrik Stål: – Jo därom kan jag ge besked, om herrn så vill, ty jag var med.

När jag återvände från lumpen ville man ha mig som korrespondent till vår operative chef och till chefen för Ink. Avd. Den sistnämnde skötte också – och huvudsakligen – behandlingen av alla brev om lastskador som kom. Den ordinarie korrespondenten skulle vara barnledig i ett år.

last. Efter att ha skrivit hans brev ett tag förstod jag varför. – Enligt härvarande officiella besiktningsmän, sjökaptenerna Si och Så, förefanns icke någon anmärkning på fartygets stuvning och last varför vi måste fritaga oss från allt ansvar för de uppkomna skadorna.

Denna mening skrev jag säkert mer än hundra gånger. En gång avbröt K sin diktamen mitt i meningen. – Varför skriver inte herrn? – Har redan skrivit, jag ligger lite före.

Alla skadeståndskrav kom vi givetvis inte undan. *Hollandia* höll på i fem dygn i orkanartat väder för resan Antwerpen–Göteborg. Från ett större parti färska päron dröp saften ur lådorna vid lossningen och den fina frukten hade blivit kompott.

Avslutningsvis ytterligare några rader om Göthas direktör G.R. som pensionerades 1954. Det sades att han var en god dansör och anledningen till detta rykte torde vara följande (sanna?) berättelse:

Han var inbjuden till en galafest i Antwerpen. Efter maten blev det dans och G.R. dansade med bordsdamen och med andra väna damer på festen. När han skulle åka därifrån på nattkröken kunde man inte hitta hans galoscher. Hela garderoben genomsöktes utan resultat, tills någon upptäckte att han aldrig tagit dem av sig.

För en god dansör vållar ett något strävt underlag inga problem. ■



KNSM:s lastmotorfartyg *Notos* passerar Eriksbergs varv på utgående från Göteborg 1960. Foto Lars Alfredsson



Bogserångaren *Mälaren* som bogserade T.B.249 från Stockholm till Bockholmssund. Här på ett vykort från Kvicksund, inte långt från Torshälla.

Ett drama i Torshälla

Av Olle Gustafsson

Den 4 oktober 1922 intog pråmen T.B.249, med Erik Gunnar Bogren som skeppare, omkring 125 ton kol från sveaångaren Kare. Lastningen ägde rum i Stockholm. Lasten avsedd för gasverket i Eskilstuna. Samma dag bogserades pråmen av ångaren *Mälaren* till Bockholmssund där pråmen förtöjdes samma dag klockan 10 på kvällen.

Nästa dag klockan halv nio på förmiddagen hämtades T.B.249 av bogserbåten *Juno*. I släpet ingick också pråmarna T.B.294 och T.B.264, så kopplade att T.B.249 gick som andra pråm. Även dessa pråmar lastade med kol till gasverket i Eskilstuna. Bogserbåt med pråmar ankom dagen efter klockan halv två till slussarna i Torshälla.

Man påbörjade omedelbart uppslussningen, vilket skedde på så vis, att *Juno* och pråm T.B.294 först slussades. Under tiden gick T.B.249 sakta fram mot slussbanken i riktning mot slussporten. Slussvakten Leijon gav nu skepparen på T.B.249 order att förtöja pråmen vid östra kanalbanken. Leijon slussade därefter *Juno* och T.B.294 genom de båda slussarna. Rorgångaren på *Juno*, K.L. Carlsson, skulle, när mellanporten stängts, ta in T.B.249 i nedre slussen.

Olyckan

T.B.249 hade nu förtöjt med en ända till en stendocka på östra kanalbanken så att pråmen låg cirka 4 meter, andra uppgifter anger 2 meter, från slussporten. Assistans på kajen hade Bogren fått av en okänd pojke. En ända stacks också ut och gjordes

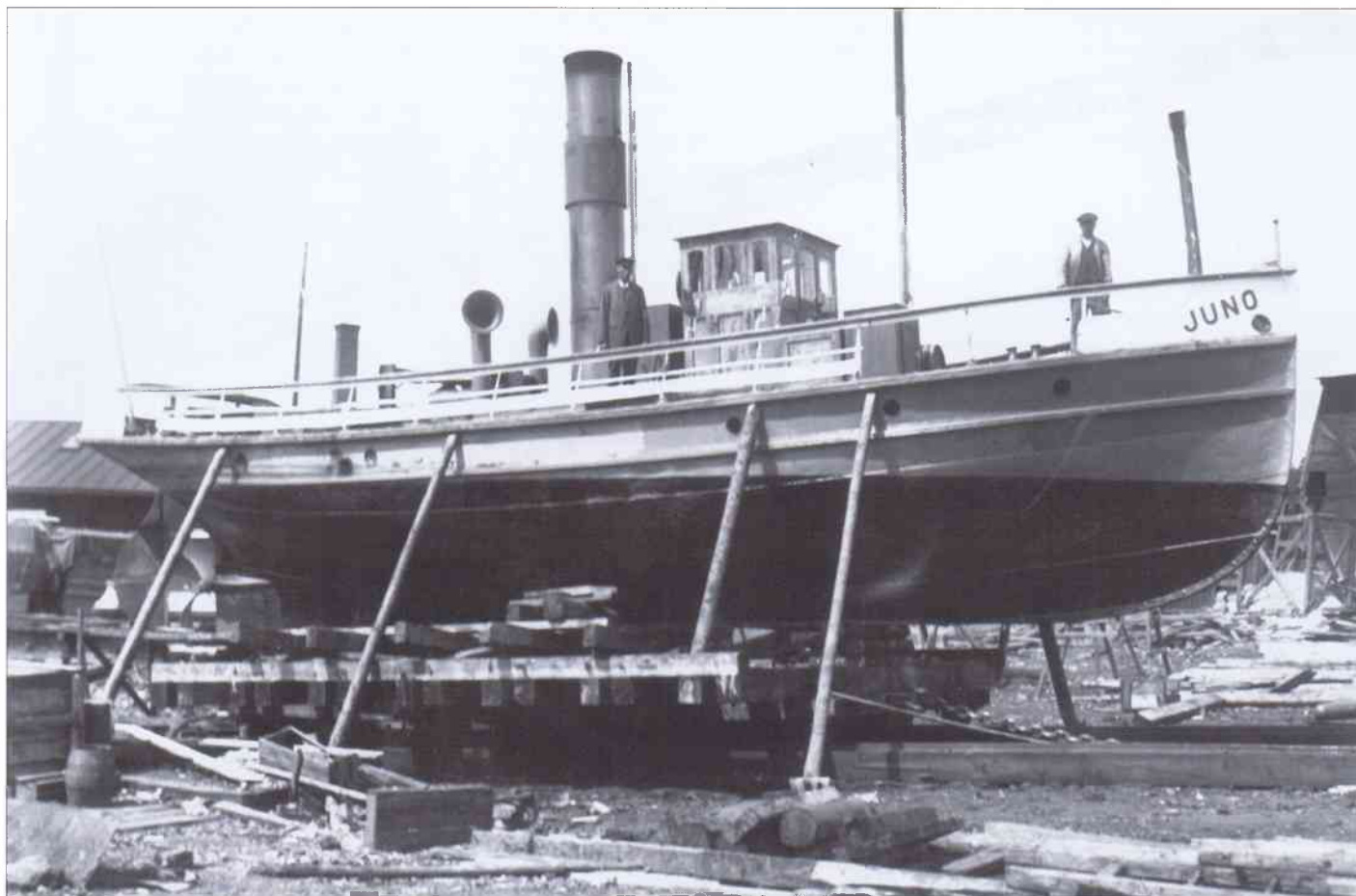
fast vid en stendocka cirka 20 meter akter om pråmen.

När luckan öppnades för att tömma slussen strömmade vatten ut framför pråmen. Vid ett sådant här tillfälle bildas det bakvatten, d.v.s vatten strömmar också framåt, i detta fallet mot slussporten. Detta

var Carlsson väl medveten om och han varskodde därför Bogren om vad han gjort. Bogren var emellertid nere i kajutan för att dricka kaffe och uppmärksammade inte omedelbart Carlssons varning. Pråmen var så förtöjd att den inte kunde driva akterut, däremot var det möjligt att gå framåt. Tack vare några stenar på botten låg inte heller pråmen tätt intill kanalbanken som den annars skulle ha gjort.

T.B.249 började sakta glida framåt mot slussporten. Då Carlsson märkte detta skrek han åt Bogren att komma upp. När Bogren kommit upp och såg vad som höll på att hända ropade han åt Carlsson att stänga luckan, vilket denne också gjorde. Under tiden sprang Bogren förut och nådde fram ungefär samtidigt som pråmens stäv stötte mot östra porthalvan.

Kort efter detta började vatten strila ut mellan slussportarna, flödet ökade i storlek och pråmen började glida akteröver samtidigt som vatten spolade över fördäck. Efter



Juno bogserade pråmen TB.249 in mot slussanläggningen.

ytterligare några sekunder hördes ett brak och slussportarna böts upp och vattnet forsade ut. Förtöjningstrossarna sprängdes och pråmen kastades snett över kanalen och blev sittande med fören och aktern fast

i kanalbankarna, dock med stäven riktad mot slussen.

Lasten fick nu lossas över till andra pråmar och den 13 oktober klockan 7 på eftermiddagen drogs slutligen T.B.249 loss

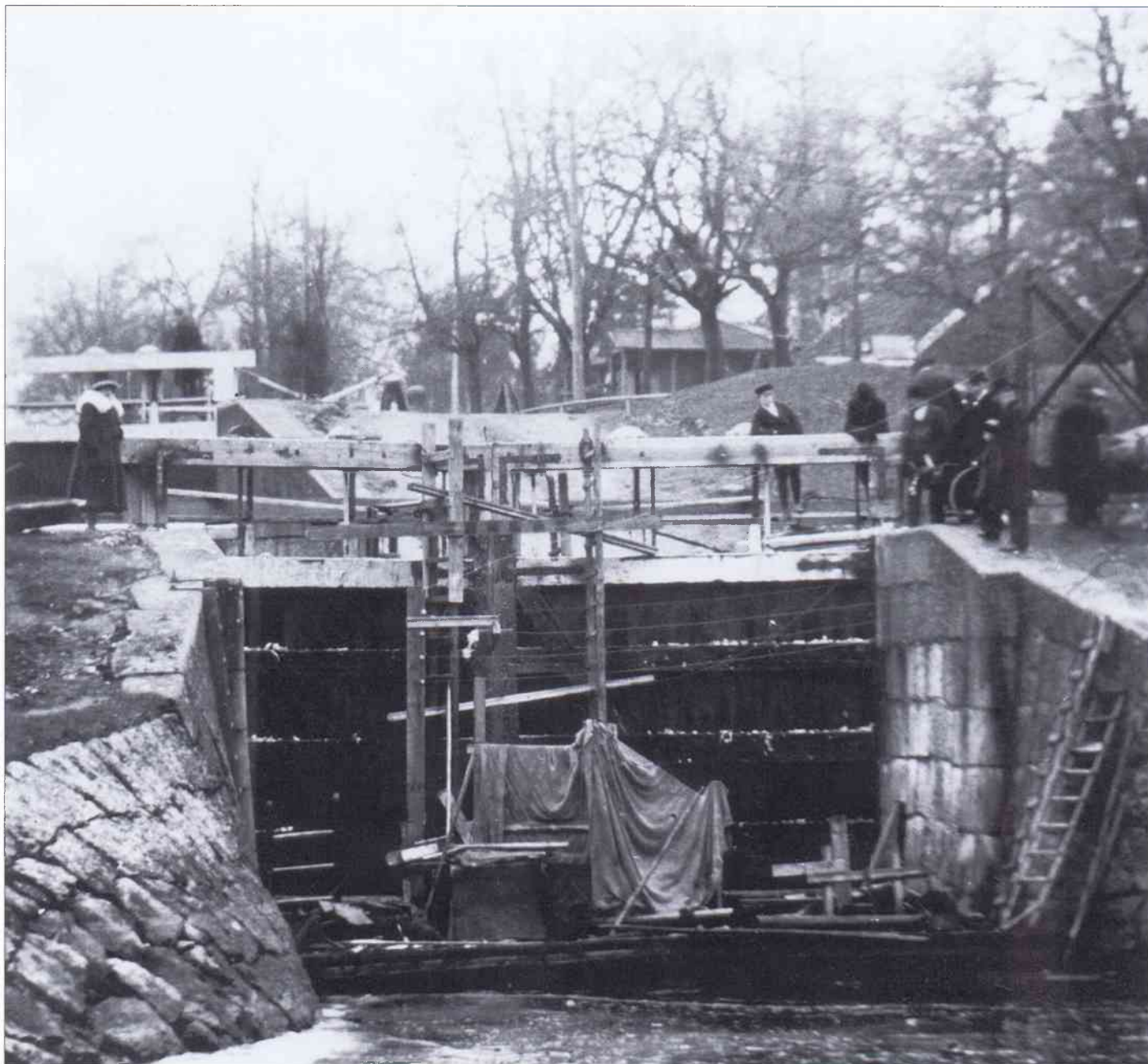
av ångaren **Rosa**.

Detta är i korthet vad som hände vid Torshälla nedre sluss på eftermiddagen den 6 oktober 1922.

Kanalen kunde efter omfattande repa-



Ångbogseraren Rosa som drog loss pråmen efter olyckshändelsen.



Tittar man på fotot taget dagen efter enligt text på bilden så har ingen slussport lossat, däremot har de mycket riktigt vräkt upp åt "fel håll", d v s utåt.

rationer öppnas först den 14 november samma år. Som synes av det ovanstående var kanalen blockerad i gott och väl en månad.

Rättegång

Man kan nu undra hur detta slutade och vilka kostnader uppstod till följd av haveriet? Då nu Eskilstuna Nedre Kanalaktiebolag stämmer Transportbolaget och yrkar ersättning för uppkommen skada på slussen, uteblivna kanalavgifter och rättegångskostnader vet vi ganska väl vad det hela gick på. Stämningsansökan är daterad 13 februari 1923 och innehåller detaljerade räkningar över matrial, arbete och transporter för att återställa slussen i brukbart skick..

Kanalbolaget yrkar ersättning med 19463 kronor och 48 öre. Fördelade på så

vis: direkta reparationskostnader 13907 kronor och 48 öre. Ersättning för minskade inkomster och direkta utlägg till slusspersonalen 5550 kronor samt rättegångskostnader. Då denna addition inte riktigt går ihop får vi väl anta att man också ville ha ränta på utlagda pengar.

Dom faller i Rådstuvurätten och Transportbolaget, nu i konkurs, dömes att ersätta kanalbolaget med ovannämnda 19463 kronor och 48 öre plus rättegångskostnader.

Domen överklagas emellertid den 18 december 1925 av Transportbolaget och i Svea hovrätt vinner man! Kanalbolaget skall ersätta Transportbolaget för dess rättegångskostnader i Rådstuvurätten med 2000 kronor, "parterna skall vidkännas en var sina utgifter å målet i hovrätten." Givet Stockholms slott den 11 november 1926. Det tog sin tid!

Berättelsen så här långt är baserad på PM, rapporter från kanalbolaget och Transportbolaget samt domstolarnas utsago. För en utomstående förefaller det efter att ha läst alla dessa skildringar näst intill otroligt att Transportbolaget klarade sig ifrån denna historia.

Dramat och pressen

För att få ytterligare matrial till denna artikeln har jag gått igenom Eskilstuna-Kuriren, ortens då och nu största tidning, under oktober och november det aktuella året. Det är förvånansvärt lite man hittar trots att det bör ha varit den största lokala nyheten under denna period.

Eskilstuna-Kuriren för lördagen den 7 oktober innehåller givetvis en tvåspaltare inne i tidningen, dock utan någon större rubrik. Händelsen skildras lite mer livfullt

än i de lite tyngre rättgångsbilagorna men stämmer bra överens med allt annat material. Det finns inga bilder, men åtminstone i landsortstidningarna använde man ännu inte fotografiet som illustration till aktuella lokala tilldragelser i någon större utsträckning. På måndagen efter olyckan meddelar tidningens korrespondent, som tydligen varit i Torshälla igen under söndagen att man har bärgat den slussport som flöt omkring i vattnet samt hakat av och lyft upp den andra slussporten på land.

Eskilstuna nya Rederiaktiebolag meddelar samma dag i sin dagliga annons att man har samtrafik med tåget (Norra Södermanlands Järnväg) och fartygen anlöper tills vidare MälARBADEN i stället för Eskilstuna. Samma priser gäller. Upplyningsvis kan meddelas att enkel biljett till Stockholm kostade i första klass 6 kronor, i andra klass 5kr och i tredje klass 3 kronor och 50 öre. Fartygen anlöpte

Sundbyholm, Hesselbyholm, Strängnäs och Stallarholmen. Vilka var då fartygen? Jo, det var **Eskilstuna I**, **Eskilstuna II** samt lastmotorfartyget **Eskil**. Fartygen gick vid denna tid som dagbåtar.

För den i trakten obevandrade kan jag meddela att MälARBADEN är ett litet samhälle vid Mälaren NV om Torshälla och hit gick det fram till slutet av 1933 en järnväg via Torshälla (Nyby Bruk). Är man en god iakttagare kan man fortfarande skönja banvallen på sina ställen samt resterna av vad som antagligen var ångbåtsbryggan.

Rederiet hade tur, inget av de tre fartygen blev instängda i Eskilstuna. Detta drabbade bara bogserbåten **Juno** och pråmen **T.B.294**, som ju hade hunnit slussas upp innan olyckan inträffade.

Slutord

Jag vill tacka följande personer som har varit till storhjälp vid framtagningen av

underlag till denna artikel: Först och främst personalen på Företagens arkiv i Södermanland utan vars hjälp denna skildring överhuvudtaget aldrig hade kommit till. Så Malte Eriksson i Hallstahammar vars unika kunnande om gamla bogserbåtar varit mig till stor hjälp när det gällt att reda ut de inblandade fartygen. Dessutom, inte att förglomma Eskilstuna stadsarkiv med Eva Königsson, som letade fram Georg Nyströms bilder tagen strax efter olyckan. De enda mej veterligt bevarade.

Litteratur:

Järnvägsdata. Utgiven av Svenska Järnvägsklubben. Sveriges Skeppslista 1923.

Foton: Gösta Nyström från slussen. Bilder av bogserbåtar från M. Eriksson. Slussarna i dag författaren



Bilder av författaren som visar den olycksdrabbade slussens utseende i dag.

Något om de inblandade fartygen:

Juno: Stockholms Transport och bogserings AB Ångfartyg, byggd i Stockholm 1891 av järn. 16,83 m lång, 3,82 m bred och 2,13 m djup. Sald till Finland 1927.

Kare: (ex Luleå) Rederi AB Svea Ångare, byggd 1902 i Helsingör. Inköpt 1918 såld 1945, senare namn **Hela**, **Monestra**. 1 203 br.ton, 2 020 ton dw. Längd 73,33 m, bredd 10,82 m och djup 4,35 m.

Mälaren: Stockholms Transport och bogserings AB. Ångfartyg, byggt i Stockholm 1878 av järn. 18,41 m lång, 4,36 m bred och 2,53 m djup. Sald 1935, upphuggen 1936.

Rosa: Stockholms Transport och bogserings AB. Ångfartyg, byggt i Göteborg 1898 av järn. 16,30 m lång, 3,80 m bred och 2,25 m djup. Slopad 1938, upphuggen 1939.

T.B.249, i en handskriven rapport från skepparen, är pråmen också kallad **Korpen**. Oregistrerad. Ägare: Stockholms Transport och bogserings A/B, Stockholm. Hemort: Stockholm. Typ: öppen pråm. Byggd 1898, förbyggd 1918. Trä på järnspant. Tonnage 125 ton.dw, 63,70 brutto registerton. Befälhavare Erik Gunnar Bogren med hemort Örebro, enda besättningsman. Fartygets djupgående vid denna resa för 6 fot, akter: 6 fot 11 tum.

Att utreda dessa fartygs tidigare och senare öden överläter jag med varm hand till andra båtologer.

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Grebbestad

Ångaren **Grebbestad**, som efterfrågas i Läns pumpen 2004:1, byggdes 1892 på Eriksbergs mekaniska Verkstad för Hamburgsunds Ångbåts AB, Hamburgsund. Hon var på 17 register-ton och hade en maskin på 10 nominella hästkrafter.

Till en början gick hon i kust- trafik Hamburgsund–Lysekil men senare utsträcktes traden norröver ända in i Norge. Under åren 1894–1898 innehade hon ångbåtspostexpedition nr 166.

Från 1898 återgick **Grebbestad** till det mellersta kustavsnittet under befäl av Oscar Carlsson, som efter rederiets likvidation 1913 inköpte fartyget och fortsatte trafiken Grebbestad–Lysekil fram till 1937.

Grebbestad betecknas i *Svensk Kustsjöfart 1940–1940* som större ångslup. På bild i Wilhelm Hanssons *Skärgårds- trafiken i Bohuslän under 100 år* (sidan 119) påminner hon utse-



Ångaren Grebbestad påminde om en bogserbåt till utseendet. Fotograferad den 6 maj 1896. Bilden ur Krister Bångs arkiv.

endemässigt om en bogserbåt men enligt uppgift hade hon en salong för 15–20 personer.

Fartyget skrotades på 1940-talet i Uddevalla efter att dess för- innan ha sysselsatts i trafik för

olika intressenters räkning först i Lysekil, sedan i Örn.

Lennart Kron

Gamla Lödöse-båtar

Har med intresse och stor behållning läst den av Varvshistoriska Föreningen i Göta Älvdalen i fjol utgivna boken om Lödöse varfs historia. Eftersom arbetsgruppen hoppas att boken skall väcka intresse för vidare forskning och dokumentation har jag tagit fasta på dessa önskemål och i vinter ägnat ett antal timmar åt att ta fram uppgifter om de segelfartyg som byggts vid Lödöse eller varit föremål för omfattande ombyggnader där. Här följer en del av vad jag hittat men listan torde följas av kompletteringar i ett senare nummer av Läns pumpen.

1794. **Neptunus**, slup av ek. 38 4/5 svåra läster. I ett av magistraten i Göteborg utfärdat bilbrev dat. 10 februari 1813 har kvartersmannen A. Olsson och timmermannen Ol. Jonsson

intygat att slupen "blifvit af numera afidne Byggmästaren Sv. Olsson nybygd år 1794 å Garns warf vid gl: Lödöse". Fartyget ägdes av Nils Bäck, borgare i Halmstad.

Såld i maj 1820 i Norge enligt anteckning i Handelsflottans årsberättelser.

1809. **Gamla Lödöse** (i 1810 års fribrev kallad **Gammal Lödese**), brigg. 80 7/10 sv.l. Längden "emellan spinningarne" var 80,6 fot. Magistratens i Göteborg den 21 juni 1810 utfärdade bilbrev (fribrev 480/1810) visar att fartyget blivit byggt 1809 "wid warfwet Gl. Lödese" av ek på kravel för handelsmannen Peter Wennerholm i Göteborg. Det fördes av kaptenen vid Kungl. Flottan, Anders Silviu och hade 13 mans besättning (kaptenen inräknad). 1815 fick Peter Wennerholm handelsmannen O.

Wijk som medredare och samtidigt skedde namnbyte till **Delfin**. Jöns Westerberg blev ny befälhavare.

Förolyckad utanför Calais den 31 januari 1819. Hela besättningen, som då räknade 10 man, kunde räddas.

1812. **Carl Johan**, slup av furu. 28 3/5 svåra läster. Nybyggd 1812 "å gl. Lödöse varf i Elfsborgs Län" (fribrev 30/1813) av byggmästaren A. Jonsson. Ägare var bryggaren Lorentz Svensson i Göteborg och befälhavare A. Tholin. Under 1820-talet och fram till 1835 står grosshandelsbolaget i Stockholm, I.F. Erdmann & Co som ägare till denna slup.

1812. **Johan Fredrich**, galeas af ek och fur på kravel. 34 3/5 sv.l. Bilbrevet dat. Göteborg den 9 november 1812 anger "bygd å gl Lödöse varf". Ägare var handlanden Paul Melin i Gö-

teborg och till befälhavare var utsedd Trued Pålsson, som var borgare i Halmstad. Fartyget förolyckades på Simrishamns redd i september 1814.

1827. **Bernadotte**, brigg. 89 sv.l. Förbyggd vid Gamla Lödöse 1827 "från vattenytan af godt och torrt Ekevirke" vilket med bevis intygades av skeppsbyggmästaren John Brodie inför magistraten i Göteborg den 17 december 1828. (Fribrev 562/1842). Ägare var Commerceraudet Samuel Arfvidsson i Göteborg med Lars Berg i Marstrand som befälhavare. Arfvidsson hade redan 1813, då tillsammans med handelsbolaget Jonas Kjellberg & Co i Göteborg köpt denna brigg (som då hette **Fortuna**) på have- riauktion "efter liden sjöskada och stötning på grund" och låtit reparera henne i Landskrona.

1846 köptes briggen av gross-

Skutor identifierade

I Länsumpen 2004:1 finns del av ett vykort från Askersunds hamn, insänt av Tore Olsson, Som undrar om någon känner igen skutorna.

Den borte slupen är 5726 **Juno**. Byggt 1914 Gustaf Adolfs socken för skepparen Carl Janssons räkning. 1915 såld till Johan August Magnusson Ekebacken, div affärer inom familjen. 1934 såld till partrederi med skeppare Arvid Pettersson och sönerna Oliver och John, Stora Forsa, köpesumma 10 500 kr.

1941 Oliver köpt 1/3 av Arvid och blir huvudredare och befälhavare. 1945 Oliver köpt resterande 1/3 och blir ensam ägare.

1946 förbyggs vid Sjötorps Varv, sågas mitt itu och förlängs med 5 meter och blir galeas.

1963 säljs som lustbåt till sjökaptén Klas Sigvard Anders Edgren, Lidingö för 19 000 kr.

1969 såld till ingenjör Oskar Ture Ljungberg, Nockeby för 30 000 kr.

Lite osäker på vad som händer fram till att hon 1984 säljs till Norge.

1984 avförd som såld till Klaus Fjellberg, Nesodden, Norge för 10 000 kr. Uppgifterna ovan från Gunnar Ståhl, Kristianstad.

Arvid Pettersson var min farmors far och följaktligen var Oliver Pettersson min farmors bror. Oliver, hans fru Ruth och min farfar Paul Engdahl seglade ihop från 1946 fram till att **Juno** såldes 1963. Många turer gjordes mellan Oxelösund och Motala med tackjärn till Motala Verkstad. Gångtiden Oxelösund-Motala var ca 25 timmar.



Juno av Nockeby i Västervik den 16 juli 1977. Foto Lennart Karlsson.

Alla i den tre man starka besättningen från södra Närke har mönstrat av jordelivet.

Anders Engdahl

Skutorna på kortet i Askersunds hamn är **Tekla** – Baskarp och **Juno** – Brandstorp. Den senare lät min farfars far bygga i Källebacken 1914.

Magnus Magnusson

I boken *Vätterbåtar* av Harry Karlsson finns det efterfrågade vykortet med. Båtarna är **Tekla** och **Juno**.

Roger Jönsson

Stig Larsson i Brandstorp har ungefär samma berättelse som ovan och tillägger att Johan August Magnusson blev grundare av det magnussonska rederiet i Brandstorp som hans söner senare redade och blev skeppare på skutorna. Ur *Skaraborgs Allehanda* från den 25 oktober 2003 läser vi följande om **Teklas**



Hilma och August Magnusson, Ekebacken, Brandstorp. Foto från Stig Larsson.



Juno norr om Oaxen. Foto från Anders Engdahl.

haveri 1921: Vid denna tid på året kommer kylan smygande och höststormarna ger sig till känna. Så var det även 1921. Det kan vi läsa i ett gammalt urklipp från Karlsborgs-Tidningen, där det berättas om ett orkanliknande oväder som bröt ut sista söndagen i oktober.

Utöver kullvräkt träd, avbrutna telefon- och belysningsstolpar och ledningar dekorerade med trädgrenar, hade under kvällen en fullastad vedskuta tillhörig Georg Fallander, slitit sina förtöjningar vid Stenbryggan och drivit in mot land tillsammans med Fallander och en besättningsman. De båda gjorde allt de kunde för att rädda skutan som slutligen grundstötte cirka 100 meter från land.

Besättningen kunde inte själva ta sig i land utan två modiga Karlsborgsungdomar, Oscar Rosenqvist och Nisse Johansson, kom så småningom med en båt och med kampen mot vågorna lyckades de få i land de halvt förfrusna besättningsmännen, som då kämpat i cirka tre timmar i den bitande stormen.

Veden, varmed båten var lastad, hade spolats överbord och drivit i land utefter stranden. Genom denna räddningsbragd

och med fara för sitt eget liv fick de båda räddarna en Carnegiebelöning.

Vi tackar också Johnny Durk som kommit med överensstämmande svar. *Red.*

P.G. Winnestad har också överensstämmande uppgifter om **Juno** men tillägger om **Tekla**: Byggdes i Medhamn vid Vätern omkring 1890 av fur på klink. Inköptes till Baskarp år 1918 av verkmästaren Fallander och försågs med motor påföljande år. Skutan havererade vid fästningsbryggan i Karlsborg den 22 oktober 1921 under den fruktade oktoberstormen. **Tekla** bärgades och reparerades i Sjötorp. Sålades år 1924 till Rödån med Simon och Martin Brandberg som ägare. Sålades år 1939 till Gunnar Holmberg i Vadstena. Denne lät förbygga skutan varefter han sålde henne till Östra Ed. **Tekla** fick senare maskinhaveri och strandade. Hon blev vrak.

Red

Skutsvar

Skutan, på sidan 51 i Länsumpen 2003:4 om Vy från Kristinehamn, som visar styrbordssidan är nog 1130 **Familien** innan förbyggnaden.

P-G Winnestad

Alar och Vardö

I Bertil Söderbergs estländska reseberättelse i LP 2000:3 berättas bla att 3-m skonaren **Alar** låg uppdragen på land vid Söru på Ösel.

Flera äldre båtologer såg troligen skutan redan på 1950- och 1960-talet, då under namnet **Arne**. Några år var hon upplagd i Halmstad, men hemmahörande i Panama. Hon kom senare till Hobro där Krister Bång fotograferade henne i april 1991.

Den båtolog som såg **Alar** först torde vara Bernt Fogelberg. Han berättade att **Alar** i maj 1939 kom till Stocka direkt från varvet, och att man i Stocka lyfte ombord nya vinschar vilka monterades för lastningen.

Åter till Bertil Söderbergs reseberättelse och när han åkte med den i Finland byggda färjan **Vardö** ex **Vårdö**, och där han skriver att hon troligen inköpts från Norge. Att färjan byggts i Finland är rätt, Rauma-Rekola OY varv i Valkom nära Lovisa levererade Vårdö den 27 november 1962 till Ålands landshapsstyrelse och den 1 december inleddes trafiken mellan Prästö och Kurnäs på Vårdö. I denna trafik gick hon fram till september 1980 då en fast broförbindelse till Vårdö invigdes. **Vårdö** blev reservfärja och låg upplagd långa perioder.

I maj till september 1995 var hon uthyrd till Estland för trafik mellan Dagö och Ösel. De två följande somrarna åter i samma



Vardö var tidigare Vårdö. Foto Erik Hag i Vårdö 29 juli 1967.

trafik och i november 1997 såldes hon till A/s Saaremaa La-

evakompanii i Roomasaare för 3 000 000 mark.

Erik Hag

Svar på äldre spörsmål

I Länsumpen 2001:4 har P.G. Winnestad ett foto på en okänd skuta under segel. Då inget svar inkommit kan jag berätta att fotot föreställer motorskonaren **Ellen** (reg.nr 3316) byggd 1897 vid Södra Garns Skeppsvarv. Hon var hemmahörande på Styrso och i Eskilsäter, Fimmersta, Brandstorp, Stockholm och på Smögen innan hon slutligen kom till Kappelshamn. Skutan seglade en bra bit in på 1950-talet och rapporteras upphuggen enligt anmälan den 4 mars 1957.

Då jag ej fått något svar på mina foton av fiskebåtarna publicerade 1999 kan jag berätta

att jag själv lyckats finna deras identitet. Ex-trälaren **Santana** i Raumo har jag identifierat vid senare besök i Finland. Jag gick ombord på båten och lyfte på luckekarmen och i denna fanns fortfarande det svenska registernumret inhugget (8519). Båten byggdes 1942 i Djupvik som LL 325 **Marion** av Gravarne, blev 1958 GG 886 **Boren** av Hönö, därefter SIN 36 **Clipperton**, GG 438 **Clipperton**, GG 567 **Marino III** och slutligen år 1972 GG 667 **Nero**. Sålades den 9 juli 1974 till Rauma. Båten blev inte registrerad i Finland då den användes som dykarsfartyg. Hon låg i augusti 2003 fortfarande i Rauma.

Jag hade i samma nummer inne ett foto av en fiskebåt med namnet **Linda**. Denna båt byggdes 1949 i Hobro med namnet **Anne-Kirstine**. Senare blev hon **Linda Vig**, **Johnny Marianne** och **Charlotte Frank** innan hon så småningom hamnade på Råå med namnet **Linda**. Hon registrerades hösten 1999 med namnet **Heineken I** (KM 15173) med Halmstad som hemort.

I Länsumpen 2002:2 sidan 50 hade jag inne ett foto av ett Landskronabygge, och i nummer 2002:3 sidan 48 inkommer ett svar från Axel H. Gustafsson att båten är **Linnea** av Donsö. Jag tackar för svaret, men undrar lite försynt om det

är **Linnea**? Bilden är tagen av Erik Holmberg i Stockholm. Normalt fotograferade han inga fiskebåtar, men i en anteckningsbok där Holmberg noterat namn på båtar han plåtat finns namnet **S G Bolinder** nämnt. Kan båten möjligen vara **S G Bolinder**? Vad tror Axel H. Gustafsson och eventuellt andra läsare? Tacksam för synpunkter på min teori.

I Länsumpen 2003:4 berättar Pauli Ohlsson om gamla **Zeus**. Kan berätta att jag i augusti 2003 hittade **Zeus** liggandes i Rauma. Normalt brukar hon ligga på Sveaborg.

Tore Olsson

Om Björn 7301

Jag såg det direkt. I LP 2004:1 på Registersidorna är det angivet för första båten s/s **Björn** (7301) att hon är byggd 1926 i Sunne. Så är emellertid icke fallet. Att skeppslistorna istadigt hävdar motsatsen gör detta icke till sanning. Vänligen korrigera.

Björn. Reg.nr 7301, mått 16x4 meter, bogserbåt. Lär ha haft tyskt ursprung. Skall ha gått i östersjötrafik före sin ankomst till Fryken omkring 1908. Ägdes av Sahlström, Hannässågen samt Fryk- och Sundvikssågen men redades av Fryk, sedermera av Cederbergs bolag i Sunne. Båten låg upplagd vid Sund-

vikssågen under första världskriget. Hon eldades med ved då och man satte upp ett inte alltför snyggt suntak av korrugerad plåt, varunder veden kunde travas torrt.

Omkring 1919 gick **Björn** på grund uppe i Lysvik. Gick läck och sjönk. En lokal tungdykare, Joel Görling, åtog sig att gå ner med en kätting. Båten blev räddad.

Hennes maskin skrotades 1929 och ersattes av en maskin från C J Wennbergs mek Verkstad i Karlstad, tillverkningsnummer 126 och på 120 ihk, lagerhållen sedan 1927. Maskinen fanns med som en av

många huvudattraktioner i C J Wennbergs monter vid Karlstadutställningen 1927.

År 1940 råkade **Björn** ut för ett propellerhaveri i Norsälven. Änkefru Cederberg brydde sig inte om att reparera **Björn**

som skrotades på tidigt 1940-tal (1943) i Sunne.

Några alldeles utmärkta bilder av **Björn** kan ses i boken *Båtar på Fryken* av Erling Ärlingsson och Ingvar Svensson.

Bertil Rydholm

Gammal fråga

I Länsumpen 3:4 1995 har Olle Renck en artikelserie om Shells bunkerbåtar. I fleetlistens nummer 30 är **Shell 17** med okänt ursprung. Detta var en fiskebåt som John Kristensson köpte från Fotö av O. Kroog år 1928 och

namnet var GG 360 **Thule**. Netto 12,44. Samma netto och ungefär samma längd hade den **Thule** som 1908 blev byggd på Råå till Fotö för J. Eriksson och H. Jansson, så det bör vara samma båt. John Kristensson byggde om **Thule** till Bunkerbåt.

Henry Jansson

Gråbåtar

Angående de två fotografierna i nr 1/2004 insända av Alf Strömbäck:

Det vänstra fotot visar torpedkryssaren **Psilander**. Hon var en av fem systrar som byggdes kring sekelskiftet 1900, de andra systerarna var **Örnen**, **Claes Horn**, **Jacob Bagge** och **Clas Ugglå**. **Psilander** byggdes vid Bergsunds filialvarv Finnboda och maskineriet levererades av Motala, sjösättningen ägde rum den 25 november 1899 och leveransen skedde den 6 augusti 1900. Hon hade följande huvuddata: displacement 850 ton, dimensioner 72,9 möa, 70,7 m i vl×8,3 m×3,3 m, maskineri två trecylindriga trippelexpansionsmaskiner på tillsammans 4500 ihk, max fart 20 knop, bestyckning 2 stycken 12 cm kanoner, 4 stycken 57 mm kanoner samt 1 styck 38,1 cm undervattens-torpedtub. Besättningen var ca 110 man. Under 1920- och 1930-talen användes hon främst

som skolfartyg. **Psilander** utrangerades 1937 och användes därefter som målfartyg. Den 3 augusti 1939 sänktes hon vid torpedprov av en jagartorped.

Det högra fotot visar en torpedbåtsdivision bestående av 1.klass torpedbåtar av Plejad-klass. Plejadklassen bestod av 17 fartyg inklusive typfartyget **Plejad** som var byggt i Frankrike 1905, de övriga 16 fartygen byggdes mellan 1908 och 1911 på svenska varv.

Huvuddata var: deplacement 100 ton, dimensioner 40,2 möa×4,4 m×2,7 m, maskineriet var en trecylindrig trippelexpansionsmaskin på 2000 ihk, max fart 26 knop, bestyckning 2 stycken 57 mm kanoner, 2 stycken 45 cm torpedtuber. Besättningen var ca 18 man. De olika tecknen som syns på aktra masten användes för att underlätta identifieringen av fartygen. Jag har tyvärr ingen komplett kodnyckel för att tyda tecknen men de två närmaste

(räknat från fotografen) torde vara **Altair** och **Antares**.

Under slutet av 1920-talet ändrades alla fartygen i klassen med undantag för **Plejad** (utrangerad 1930) till vedettbåtar, dvs torpedtuberna togs bort och de utrustades för minsvepning.

De flesta av fartygen gjorde tjänst ännu under andra världskriget och de sista åtta utrangerades 1947.

Jan Larsson



Örlogsfartyg

Alf Strömbäck frågar i Läns-pumpen 2004:1 sidan 47 om några örlogsfartyg.

Vänstra bilden visar torpedkryssaren **Psilander** som byggdes vid Bergsund och sjösattes 1899. Hon var på 814 ton med en längd av 72,9 meter. Två liggande trippelexpansionsmaskiner på tillsammans 4500 ihk gav en fart på 20,5 knop.

Bestyckning två 12 cm och fyra 57 mm kanoner samt en 38 cm torpedtub i förstäven. Pansardäck 12–19 mm, manövertorn 40 mm pansar.

Psilander utrangerades 1937 och sänktes som stridsmål med jagartorpeder 1939.

Högra bilden visar första klass torpedbåtarna **Arcturus**, **Antares**, **Altair** och **Argo** ingående i första torpedbåtsdivisionen 1923. De ingick i en serie om 17 fartyg byggda 1905–1910, var på 120 ton, längd 39 meter. En trippelexpansionsmaskin på 2000 hk, fart 26 knop. Bestyckning två st 57 mm kanoner och två 45 cm torpedtuber.

De fick ett långt liv och utrangerades efter andra världskriget.

Eskadern besökte Stralsund 1923.

Curt S Ohlsson

Vi tackar också Bertil Rydholm som inkommit med svar om ovanstående.

Bramsegelskonerten Activ av London

I Läns-pumpen 2004:1 efterlyste Stig Hansén upplysningar om **Activ** av London. Han tyckte att den såg skandinavisk ut. Och det är alldeles riktigt. I Kaj Lunds böcker, *Vinden er vor* band 5, och *Sejler i sikte* (båda utgivna av Borgens Forlag i Köpenhamn), får man reda på att hon byggdes hos J Ring Andersen i Svendborg 1951 på beställning av skepparen R.P. Sörensen, Thurø.

Skutans dimensioner var 128 brutto, längd i däck 29,4 m, bredd 7,6 m, segelareal ca 640 m² inklusive bredflock. Djupgående 3,15 m. Signalkodstäver OXYQ.

Efter leveransen blev fartyget döpt till **Mona** av Svendborg eftersom det redan fanns ett annat fartyg med namnet **Activ** (som sedermera förliste, vill minnas det var 1983). **Monas** första resa gick i januari 1952 till Stralsund i det dåvarande Östtyskland för att hämta en last brunkolsbriketter. År 1953 sålde R.P. Sörensen skutan till sin bror, skeppare A.E. Sörensen som döpte om henne till

Svendborg och satte in henne i linjefart mellan Svendborg och Köpenhamn. Hon ersatte en äldre mindre båt med samma namn på linjen.

År 1958 kom hon till Angmagssalik på Östgrönland där hon "fiskade" singel (grus) till en rad större anläggningar som då byggdes i Angmagssalik. Då hon var på Grönland målades skrovet rött i likhet med andra fartyg som trafikerade Ishavet. 1960 kom hon tillbaka till Syddanmark och sattes åter in på styckegodslinjen på Köpenhamn.

Svendborg blev efterhand utkonkurrerad av lastbilstrafiken och hon såldes 1964 till skeppare Emil Sörensen i Hadsund som målade henne svart. 1968 döpte han om sitt fartyg till **Activ**. Hon seglade frakt fram till utgången av 1975 och såldes i januari 1976 till navigationslärare S. Rye Olsen i Vejstrup (mellan Svendborg och Nyborg). Han sålde henne vidare i juni 1976 till amerikanaren Kenneth W. Cunningham, som i sin tur överlät henne i oktober samma år på Baltic Schooner Company, S:t Peterport, Guernsey.

Under åren 1978 till 1980 byggdes hon om till charterfart för turister. Hon var från början riggad som galeas utan bogspröt men byggdes av sin engelske ägare om till tremastad bramsegelskonert.

Activ var 1982 utchartrat till ett tyskt tv-företag vid filmatiseringen av Leon Garfields roman *Jack Holborn*. På varvet i Troense, på ön Tåsinge vid Svendborg, riggades hon med kanoner och en kvinnlig galjonsfigur plus extra riggning för att ge intryck av att vara en bark. Filmen spelades in i Adriatiska havet. Efter inspelningen avlägsnades all denna extrautrustning igen.

Activ är registrerad i London och har signalkodstäverna GBNK. Såvitt jag vet används hon mest till chartertrafik med turister i Medelhavet och runt de brittiska öarna.

Sören Peter Laursen

Activ "den äldre", byggd i Marstal 1925, förliste den 1 februari 1983 utanför Texel i Nordsjön varvid hela besättningen, 8 man, omkom. (Red. anm.)

Jakten Hildur

Här har jag något som kan intressera några av Läns-pumpens läsare.

I 2001:1 hade Anders Olsson en artikel om sin pappas båtar. Jag kan komplettera uppgifterna om jakten **Hildur**. Byggt 1901 på Kungsviken, Orust till Olof A. Olsson, Krossekärr. Den insatta motorn var en Skandia på 10 hk (1913). År 1929 var hemorten Fjällbacka och ägare var Johan Fjällström som 1930 sålde till Frans Sanne i Fiskebäckskil. Denne sålde omgående vidare till Oskar Olsson och Anton Larsson i Rågårdsvik till ett pris av 3500 kr.

Anton Larsson blev ensamägare och har senare meddelat att han 1936 sålde jakten. Orter som nämndes var Hönö och Djupvik på Tjörn. Ingen på dessa orter kan bekräfta.

Henry Jansson

OBS

**Stoppdag för nästa
Horisonten Runt
är den 3 augusti**



2:a klass pansarbåtsmonitoren *Tirfing* förde Trotmanankare. Foto Swan. Göteborgs skärgård 1917.

Ännu ett Trotmanankare
Samma dag som årets första Länspump kom ut fick jag ett telefonsamtal från Jan Hilmersson på Bogserings AB Sven.

Han berättade att han hade ett Trotmanankare i bolagets förråd på Ringön i Göteborg. På 1970-talet inköptes en pråm som fick namnet **BH 66**. Den hade tidigare varit en monitor och på däck fanns just ett Trotmanankare. När man inte längre hade bruk för **BH 66**, såldes den till Hunnebostrand och lär där ha sänkts som vågbrytare.

Trotmanankaret togs dock av tidigare och finns nu hos Bogser AB Sven.

Bifogade bild på en monitor visar att man hade just Trotmanankare ombord.

Bertil Söderberg



Ännu ett Trotmanankare. Foto Jörgen Jeppsson i Glücksburg den 14 december 2000.

Om Delfin

I senaste Länspumpen efterlyser Sven Nilsson uppgifter om **Delfin**. Hon inköptes 1950 till Brunskär av Lars Nilsson mfl. Blev där LL 528 **Göta**. Storlek 33 fot med 20 hk Skandia.

Såld 1953 till Olsson på Donsö och omdöpt till **Delfin**. Vidare såld 1957 till varvsägare S. Granqvist, Donsö som bytte ut maskinen mot en 2-cyl Bolinder. Senare såld till vadbinder Svante Nilsson, Donsö som 1960–1961 bytte med Aron Bernadsson på Fotö som hade en större båt att lämna i byte (**Norden**). Bernadsson sålde vidare till Hjo. Stig Olsson på Donsö har berättat att **Delfin** för många år sedan hört hemma på Fisketången som kvass och med namnet **Delfin**, och 1921 finns här kvassen LL 658 **Delfin**, 10

meter lång och med en 8 hk Skandia och byggd 1906 i Frederikshavn. Detta stämmer med äldre donsöbors uttalande att det skulle vara ett danskbygge. År 1927 finns LL 658 **Delfin** på Smögen med Holger Dahlström som ägare. Sannolikt är det samma båt. I fiskets årsbok 1931 står han som ägare av **Ulla** med samma nummer och som uppger har köpt samma år. Samma år inkommer LL 860 **Delfin** i fiskets årsbok. Ägare var Henry Hansson och Carl Nilsson på Smögen och dessa uppger att de köpt båten 1930. Troligen är det samma **Delfin**. Finns kvar till 1939. Om det skulle vara denna båt som 1950 kommer till Brunskär så har jag inte hittat några uppgifter i mellanåren.

Henry Jansson

vill jag hänvisa till C.E. Måhlén *Nautisk Ordbok* som nämner Porter-ankaret som en utveckling av Trotman-ankaret. Både Trotman- och Porterankaret finns för övrigt illustrerade i en mycket intressant artikel om äldre ankartyper i *Nautisk Tidskrift* no 1, 1911.

Skillnaden mellan de två

tycks vara av mindre omfattning.

Jag har valt att kalla Glücksburgankaret för Trotmanankare.

Jörgen Jeppsson

Det tycks finns fler ankare av Trotman-typ än vad vi först trodde. (Red. anm.)

Trotman eller Porter?
Vill här bidra med ännu ett ankare av Trotman-typ fotograferat den 14 december 2000

i Glücksburg vid Flensburger Förde i Schlesvig-Holstein.

Beträffande ankare i Norge, som kallades Porter-ankare,

Torvald och Lovisa

Tack för en mycket trevlig artikel i förra numret om de två båtarna från Halland.

Torvald är intressant för mig eftersom jag har släktingar såväl på beställar- som leverantörssidan. En av beställarna var bror till min morfarsfar och Stranningens dotter var gift med min farmors bror.

Att båten kom att heta **Torvald** berodde på att virkesleverantören hade en son som hette Torvald och han önskade att båten skulle bära pojkens namn. Så blev det också.

Jag skickar med en bild på **Torvald** under segel. Bilden togs några år efter leveransen när **Torvald** hade riggats om



Torvald döptes efter virkesleverantörens son.

och försetts med styrhytt.

Bernt Johnsson

Okänd fiskebåt identifierad

Den okända fiskebåten måste väl vara 8568/SDTE LL 480 **Majland** av Gravarne. Fönstren i styrhyttens babordssida gör identifieringen enkel. Även ankarlantärnans placering stämmer.

Hon är byggd på Ringens Varv i Marstrand 1942 och hon har haft många namn och hemorter. **Majland** blev senare **Vinita** av Hönö, **Västerhavet** av Hönö, **Cilla** av Simrishamn och **Violet** av Oxelösund.

Enligt "Fiskebåtsbibeln" har hon dock aldrig hört hemma i Gävle så detta var en nyhet.

Erling Larsson

Även Gunnar Bryngelsson på Röro har identifierat båten enligt ovan.

Red.anm.

Ketchen Fidra

Jag ämnar bygga en modell av Ketchen **Fidra**, som seglades jorden runt 1920–1922 av bland annat Sune och Sebastian Tamm, och vill veta allt; mått, färgsättning och inte minst vad som hände med fartyget efter jordenruntsgingen.

*Alf Strömbäck
St Bergsgatan 12,
545 33 Töreboda
0506-47448*

Ångaren Trafik

Min morfar, Johan Hagblom, från Långalma i Uppland var anställd på en ångare **Trafik** som trafikerade norrlandskusten.

Enligt uppgift skulle han ha varit på detta fartyg under 42 år vilket väl torde vara något av ett rekord. Han avslutade sin bana som långlots på **Trafik**.

Jag vill nu veta allt om detta fartyg, dess trade och om det finns några besättningslistor som kan konfirmera uppgifterna att han skulle ha varit ombord så länge.

Sture Götesson



Sävve i Sannegårdshamnen omkring 1930.

Foto på bogserbåten Sävve funnet

I min artikel om "Familjen Östs präm- och bogseringsverksamhet" i LP 2002:4 efterlystes ett foto på motorbogserbåten **Sävve**. Efter att ha letat/tittat då och då på foton från Göteborgs hamn har jag upptäckt ett antal motorbogserbåtar som jag inte kunnat identifiera och även låtit Evert Öst titta på dem och han har konstaterat att ingen av båtarna var **Sävve**.

Så häromdagen såg jag en bild som jag sände till Evert och så var saken klar. Evert som ägt båten kunde omgående identifiera **Sävve**, som på fotot ligger kopplad akter om en präm i Sannegårdshamnen. Just på detta sätt styrde man med **Sävve** pramar akterifrån, berättade Evert.

Fotot är troligen taget kring 1930 och ångaren i bakgrunden är **Jan** från Landskrona.

Bertil Söderberg

Skeppsklocka

Jag heter Sven Dagberg och är 2:e styrman (skrivare) i Besättningen Rydbergsgastarna. En av våra medlemmar bosatt i Kenya har arvt en gammal skeppsklocka och han vill gärna veta mer om vilket fartyg den tillhört. Enligt Sten Gattberg på Sjömanshusstiftelsen, finns det kunnigt folk i Klubb Maritim som kanske skulle kunna hjälpa mig. Jag hoppas att han har rätt. På

klockans ena sida står det Skeppet Najaden. Capt.Joh Pouseth och på den andra sidan GUTEN AF IT BREMER STOCKHOLM 1806.

Eftersom kaptenens namn står på klockan, så tror jag inte att den tillhört något av Flottans fartyg utan att det är fråga om ett handelsfartyg.

Jag avvaktar med spänning!

*Fair Winds,
Sven Dagberg*



Norik

Skickar en bild tagen i Norrköping den 4 januari 1968 av tremastaren **Norik**. Hon lär ha sjunkit under bogsering till Västervik en tid senare. Hon hörde hemma i Stockholm enligt namnskylden. Kan någon berätta hennes historia och öde och var hon sjönk?

Nybyggda briggen **Gerda** i Gävle behöver ett klassiskt ankarspel, typ pumpspel. Kan **Norik** ha haft ett sådant?

Lasse Nyman

Norik av Stockholm f.d Härnösand i Norrköping 4 januari 1968. Foto från Lasse Nyman.



Lizzie på Björkö ser ex-dansk ut jämfört med (troligtvis) gamla Lizzie från Björkö. Foto Tore Olsson.



Problemet Lizzie

Under mina fotoresor i Bohuslän sommaren 2003 har jag stött på ett problem som jag hoppas att någon läsare kan hjälpa mig med. Den 9 maj 2003 besökte jag Bohus-Björkö och plåtade

där en före detta trälare med namnet **Lizzie**, grönmålad och grann. Jag trodde vid det tillfället att båten var **Lizzie** med reg.nr 7179. Den 24 juni 2003 gjorde jag ett besök i Rönnäng och hittade även där en extrå-

lare med namnet **Lizzie** och fiskenummer GG 1. Nu är min fråga vilken båt bilden från Bohus-Björkö föreställer? Är övertygad om att båten i Rönnäng är identisk med 7179. Visserligen skall denna **Lizzie** fortfarande

vara hemma i Stockholm, men tror ändå att jag är inne på rätt spår beträffande GG 1 **Lizzie**. Vore tacksam för hjälp att lösa detta mysterium.

Tore Olsson



Vem var Sigun av Kalix? Foto Stig Arweson.



Kan någon hjälpa Tore Olsson att identifiera Ge-Kå 1? Foto taget av Bernt Fogelberg i Nynäshamn den 7 augusti 1991.

Sigun

Finns det någon i läsekretsen som kan berätta om fartyget **Sigun** av Kalix. Jag har hittat en livboj med detta namn.

Stig Arweson

Svanen

Sökes foto av **Svanen** av Hjo sedan hemmahörande på Svartö utanför Mönsterås. Därefter Saltvik utanför Oskarshamn. Helst foto från tiden i Saltvik.

*Hans Karlsson
Tarapsvägen 16*

*370 10 Bräkne Hoby
0703-168706*

Duo av Västervik

Som nybliven läsare av Läns-pumpen vill jag härmed efterlysa kort/negativ av en brigg vars namn är **Duo** av Västervik. Orsaken är att vår farfar seglade med henne under tiden 13 april 1893 till 13 december 1893. Tänk vad roligt det skulle vara att få se en bild av henne och då få veta att vår farfar trampat hennes däck! Jag har ringt till alla museerna här på ostkusten utan resultat. Det skulle kunna vara ett kort som man kan fotografera av eller ett negativ så man kopiera ett kort. Jag returnerar

givetvis. Det lovar jag på heder och samvete. Kaptenens namn var J.R. Österberg och redaren hette Rob. Fogelmarck.

K-G Svensson, Loftahammar

Barkar

År 1876 levererades två st tremastade barkar från Alex Stephen & Sons varv i Glasgow till rederiet D H Watzen & Co i Bremen. Fartygens namn var **Werra** och **Fulda**. Kanske har någon av tidningens läsare några uppgifter om nämnda fartyg?

Lennart Carlsson

GeKå 1

Vega från Bohus-Björkö blev ju sedermera **Ge-Kå 2**, men vem var **Ge-Kå 1**?

Konstigt flytetyg

Under vintern har ett konstigt flytetyg vuxit fram i Ystads småbåtshamn.

Det är hamnvärden och budentusiasten Krister Karlsson som snickrat ihop en bastubåt. Den döptes lördagen den 6 mars till **Flotten** av chefen för turism och information, Itta Johnson.

Bertil Wilén

Skepparhistorier från Österlen

Vid åttio års ålder har Axel Lancing publicerat en samling skepparhistorier som han redan vid unga år fått lyssna till, då han uppehöll sig invid ljugarbänken på Skillinge fiskeläge på Skånes östkust. De gamla, befarna sjömännen berättade där om fantastiska händelser från sjömanslivet. Den unge Axel lade dem på minnet. Han har muntligt under åren berättat dem vid särskilda tillfällen.

*"En gudabenådad
historieberättare"*

Först nu har de utkommit i tryck, redovisade på ett kärleksfullt, dråpligt och personligt sätt, allt kryddat med frodig humor.

Boken är kulturhistoriskt värdefull, författad med stor skrivarglädje och kan därför rekommenderas att läsas av alla. Den innehåller även ett antal unika och vackra bilder från tiden, utvisande de gamla besättningarna i arbete, till vardags och fest. En sådan bok bör finnas i varje sjömans bokhylla.

Rune Skarvik, Svensk Sjöfarts Tidning

Den berusade spindeln

Ordinarie pris: 250 kr

» Du som prenumererar på Svensk Sjöfarts Tidning betalar endast 220 kr (uppge prenumerationsnummer).

Den berusade
spindeln Axel Lancing
Skepparhistorier från Österlen



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 expeditiionskostnad. Kom ihåg att uppge beställd titel samt namn, leveransadress och ev. prenumerationsnummer.

Du kan också beställa via vår webbutik där du även kan läsa mer om "Den berusade spindeln" och våra andra böcker.



**BREAKWATER
PUBLISHING**

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



Pris: 270 kr

Du som prenumererar på Svensk Sjöfarts Tidning betalar endast 225 kr. Kom ihåg att uppge ditt prenumerationsnummer vid beställning.

**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 expeditiionskostnad. Kom ihåg att uppge beställd titel samt namn, leveransadress och ev. prenumerationsnummer. Du kan också beställa via vår webbutik där du även kan läsa mer om skeppslistan och våra andra böcker.



Svensk Illustrerad

SKEPPSLISTA 2004

Den kompletta fartygsförteckningen med bilder, fartygsfakta, ex-namn, ägare och mycket annat. Ombärlig i styrhytten, på bryggan och vid rodet.

Ur innehållet:

- Svenskflaggade handelsfartyg över 100 brutto
- Svenska hel- eller delägda handelsfartyg under utländsk flagg
- Svenska fiskefartyg över 89 brutto
- Fartyg tillhörande Sveriges Segelfartygsförening
- Ordlista
- Adresser till svenska rederier
- Adresser till fiskebåtsrederier
- Signalbokstäver
- Ex-svenska fartyg

 **BREAKWATER
PUBLISHING**

Finnish Maritime Index 04-05

Den ultimata guiden till finländsk och åländsk sjöfart

NU HELT I FÄRG! Årets utgåva av årsboken om finländsk och åländsk sjöfart är tryckt helt i färg och rikligt illustrerad. Den innehåller kontaktuppgifter till de flesta sjöfartsrelaterade företag och institutioner i Finland och på Åland.

Läs bland annat...

- Foto och data för handelsfartyg ägda och tidsbefraktade av rederier/operatörer i Finland och på Åland samt de större enheterna inom sjöstridskrafterna och sjöbevakningen
- Godby Shippings historik med komplett fleet list
- Viking Lines "Papenburg-systrar"
- Fortum Shippings nybyggnadsprogram
- Handelsflottan 2003

SEK 275, EUR 30

Pay to our Swedish postal giro 100 95 98-2 or bank giro 5211-8650, with code "FMI 2004" and we will deliver your FMI 2003 directly to your address!
E-mail: info@breakwater.se



**BREAKWATER
PUBLISHING**