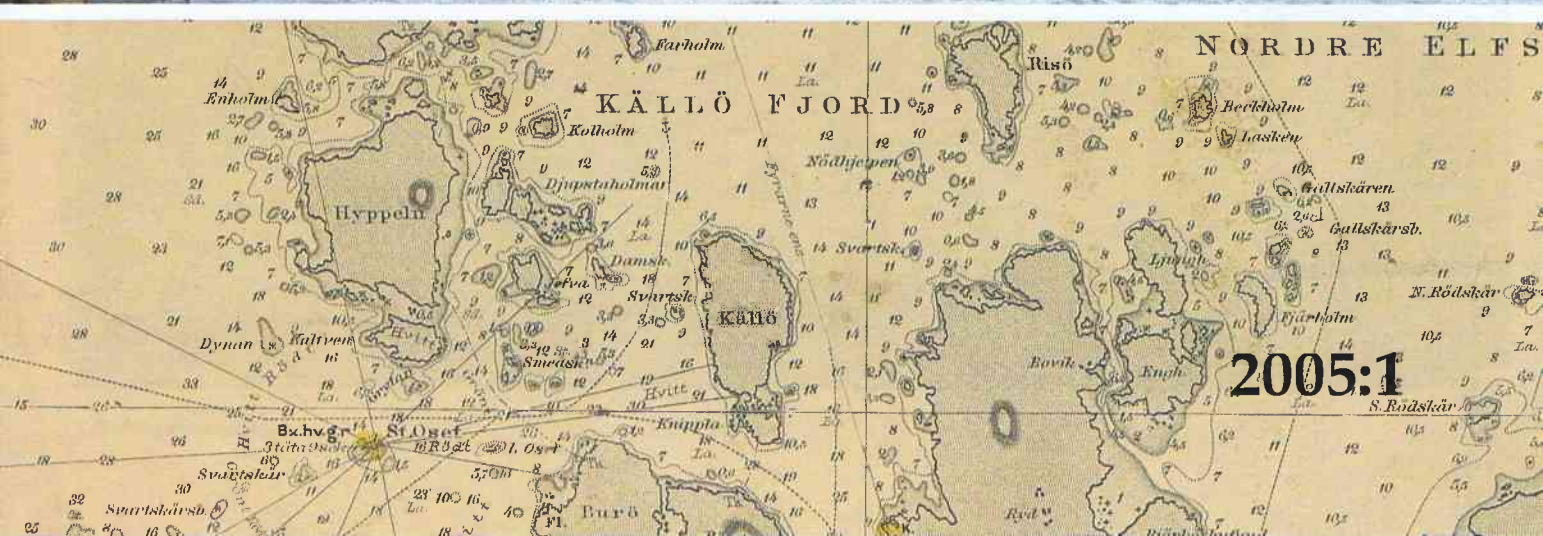






Medlemstidning utgiven av Klubb Maritim Västra Kretsen
– Sjöfarts- och Fartygshistoria.

Utkommer med fyra nummer per år.

Årgång 32. Nummer 129 från starten. ISSN 0281-4242.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Krister Bang 031 - 26 38 38

Övriga i redaktionen:

Lennart Bornmalm 031 - 25 77 42

lennart.bornmalm@miljo.gu.se

Eric Hallberg 046-122645

eric.hallberg@cob.lu.se

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: krister.bang@comhem.se

Årsavgift för 2005 220 kr (postgiro 81 57 68 - 7)

Tidningen får citeras om källan anges. För återgivande av signerade artiklar och illustrationer erfordras dock författarens och redaktionens tillstånd.

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

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

Tryck Litorapid Media, Göteborg.

Redaktionellt

Välkommen till 2005. Vi börjar med en rivstart! En av våra främsta båtologer, Tore Olsson, letar inte bara uppgifter ur Riksarkivets gömmor, utan också i verkligheten. Han har vid ett flertal tillfällen under många år varit i Finland och letat reda på de flesta exsvenska fartyg som hamnat där, och det är en bedrift. Han har valt att publicera sina resultat i Länspumpen och i detta nummer kommer den första delen.

En annan båtolog, som vi kommer att ha mycket glädje av, är Törje Pettersson. Hans knivskarpa färgdias kommer vi att göra till julkort i år. Ett smakprov serveras redan i detta nummer, dels på framsidan, dels på sidorna 32 och 33.

I många år har vi fått förfrågan om att skriva om Munksjöbåtarna, men det har inte blivit av. Förrän nu. Helt ovetande om det stora intresset tog sig Olle Gustafsson ämnet an och presenterar i detta nummer vad han kommit fram till.

I detta nummer avslutar vi också Bertil Söderbergs långa och mycket uppmärksammade serie om *Båtarna från Lundby*. Många vill att det skall bli en bok av detta unika material, men det har vi ännu inte tagit ställning till.

Krokna inte. Håll humöret uppe. I juni är vi tillbaka.

Redaktörerna

Innehåll

4 Sjömanshustrun Josefina Olsdotter	Mats Gustavsson
8 Frakta Ved	Sture Appelblom
13 Vätterns fänge släpps fri	Ragnar Magnander
14 Båtolog i österled	Tore Olsson
20 Ny bok av Å Williams	Bertil Söderberg
22 Båtarna från Lundby	Bertil Söderberg
24 Horisonten runt	red Jan Johansson
32 Törjes diabler	Törje Petersson
34 Greklandssafari	Lennart Petersson
38 Till flydda tider	Bertil Palm
40 Valborgs förlisning	Sven Bryngelsson
42 Munksjöflottan	Olle Gustavsson
50 Böcker på frivakten	Lennart Bornmalm

Omslagsbilden:

En konvoj har fastnat i isens grepp i mars 1963 i Östersjön. Isbrytaren *Ymer* kommer till undsättning och bryter här loss tankern *Sigrid Reuter* från Onsala. På sommaren samma år såldes *Sigrid Reuter* till Panama efter 4 ½ år under svensk flagg. Foto Törje Petersson.

Nästa nummer

utkommer i juni 2005

sista manusdag är den 18 april 2005

Ny e-postadress till Länspumpen

krister.bang@comhem.se

För direktkontakt med enskilda
redaktörer används som tidigare deras e-mailadresser

Öppet hav

Här kan du segla fritt med dina
tamkar om Länsypumpen

Så fel det blev... men nu är det rättat!

Bilden på framsidan i 2004:3 är från ett 6 x 6 dia som jag har i min samling. Jag fick det en gång då jag arbetade på Götaverken i början av 1960-talet.

När jag valde bilden för att illustrera den mycket trevliga artikeln om Elmer Jönssons arbetsliv på Götaverken, skulle det ju till en bildtext. Enklast hade ju varit att skriva och fråga vilka båtarna är, men som båtolog ville jag själv ta reda på det. Det var ont om tid inför tryckningen och när jag försökte lista ut namnen så blev jag misstänksam för det stämde inte riktigt att det skulle vara **Monark**, för hon hade ju inte kryssaraktör. Bakkebåten var svår att identifiera men eftersom diabilen låg i en påse, med ytterligare en diabil, och datum 16 maj, 1960 så trodde jag att Bakkebåten var **Martha Bakke** byggd 1960.

Detta var vad jag trodde, men Bertil Palm visste att det var **Kristin Bakke** genom att bevisa att på däckshuset fanns en detalj som bara **Kristin Bakke** hade; ett fyrkantigt stort uttag längst akter ut! Att ångaren var **Charlotte** ex **Ivernia** fick jag även veta.

Hjalmar Ekehorn påpekade i nr 4 förra året att det inte var **Monark**, men undrade om det kunde vara **Bernicia**.

Jan-Olov Svenssons svar nedan bekräftade att det är **Charlotte**.

Således är båtarna **Charlotte** och **Kristin Bakke** och inget annat. Jag kan inte annat än att erkänna mitt misstag och glädjas åt att kunniga båtologer gjort riktigare identifiering än vad jag själv gjort. Slarvigt av mig!

Jan-Olov Svensson skrev:

Hjalmar Ekehorn hade i Länsypumpen 2004:4 en del funderingar kring omslagsbilden i nummer 3. För så där 35 år sedan köpte

jag en del foton från A. Duncan, Gravesend. Det är ställt utom allt tvivel, som jurister brukar uttrycka sig, att ett av dessa visar "Monarkaren" som syns på omslaget i nummer 3. **Charlotte** (Sw) har Duncan skrivit på baksidan, och namnet är fullt läsbart även på fartyget. Med detta lilla inlägg är mina kunskaper i ämnet uttömda. En tanke dock: Kan det förhålla sig som så att hon skall gå in i charter för Monark? Operation ommålning av bräddgångarna pågår som synes för fullt på utsidan från gulbeige till vitt. **Bernicia** har tydligen haft ytterligare ett namn utöver de tidigare kända.

Bertil Palm skrev:

I bildtexten till omslagsbilden i Länsypumpen 2004:3 är det mesta fel. Som tidigare påpekats är det inte **Monark**, utan **Charlotte** ex **Ivernia**. Bilden är inte tagen den 16 maj 1960, för Bakkebåten är inte **Martha Bakke** utan **Kristin Bakke**, som levererades i november 1955. Förslagsvis är fotot taget en kort tid innan leveransen eller ett år senare vid garantiklassningen, dock inte senare än december 1957. I min serie *Till flydda tider...* på sidorna 38 – 39 har jag med ett foto på **Charlotte**.

Bertil Söderberg

Kristin Bakke på leverans-
tur från Götaverken i novem-
ber 1955. Det var det origi-
nella uttaget på däckshuset
som Bertil Palm kunde iden-
tifiera att båten var **Kristin**
Bakke. Fotarkiv SST.





Josefina Charlotta Olsdotter på 1890-talet.

Sjömanshustrun Josefina Olsdotters levnadsöde

Av Mats Gustavsson

Detta handlar om en sjömanshustru och mor som genom åren fick vidkännas livets hårda prövningar, och frågan är om någon motsvarighet till detta levnadsöde inträffat tidigare eller senare.

Den första maken, som var skeppare, förolyckades vid en

vådlig sjöolycka i Kalmarsund 1888. I aprilstormen 1903 miste Josefina sin andra make, även denna gång i en sjöolycka. 1910 råkade Josefina ut för den kanske svåraste tragedin i sitt liv, då tre av hennes söner miste sina liv i vågorna då jakten Elida sjönk i närheten av Långören i Blekinge.



Vykort från hamnen i Degerhamn med kalkjakter i början på 1900-talet.



Släkthuset i Gåsesten 1998 där även författaren bott. Foto Ingmar Sahlén.

Det första äktenskapet

Josefina föddes 1857 i Ventlinge på västra Öland. 1882 gifte sig Josefina, som då var 25 år, med skepparen och virkeshandlaren Henrik Olof Andersson, som var tio år äldre. I samband med äktenskapet flyttade paret till Gåsesten i Västra Smedby socken på sydvästra Öland. Vid den tiden bodde knappt 600 personer i socknen. Gåsesten har anor långt tillbaka i tiden och hade med sitt strategiska läge på kusten stor betydelse för sjöfarten. Sjöfartsnäringen samt jordbruket med dithörande verksamheter var det dominerande inslaget till försörjningen på denna ort. Huset de köpte låg nästan nere vid hamnplanen, och här föddes de tre barnen i det första äktenskapet.

År 1885 köpte Henrik jakten **Sofia**, som var på 13 ton för 85 kronor. Av öländska hamnar trafikerade **Sofia** förutom Gåsesten även Degerhamn. Som laster förekom virke, cement, bandkäppar och lera. Henrik kombinerade sjöfarten med jordbruk, då ett större markområde (Marklotten) köptes in 1886. Det var vanligt att när en skutskeppare tjänat in tillräckligt med pengar så övergav han sjömansyrket för lantbruket.

Den 18 augusti 1888 omkommer Henrik, som då var 41 år genom sjöolycka (drunkning) utanför Risinge i Kalmarsund. Några detaljer om olyckshändelsen har inte kunnat lokaliseras. Hans kropp återfanns tre veckor senare, och han kunde begravas. Speciellt tragiskt är att den yngste sonen föddes dagen innan faderns död, och han får samma namn som fadern. Efter Henriks dödsfall såldes jakten **Sofia** för 350 kronor.



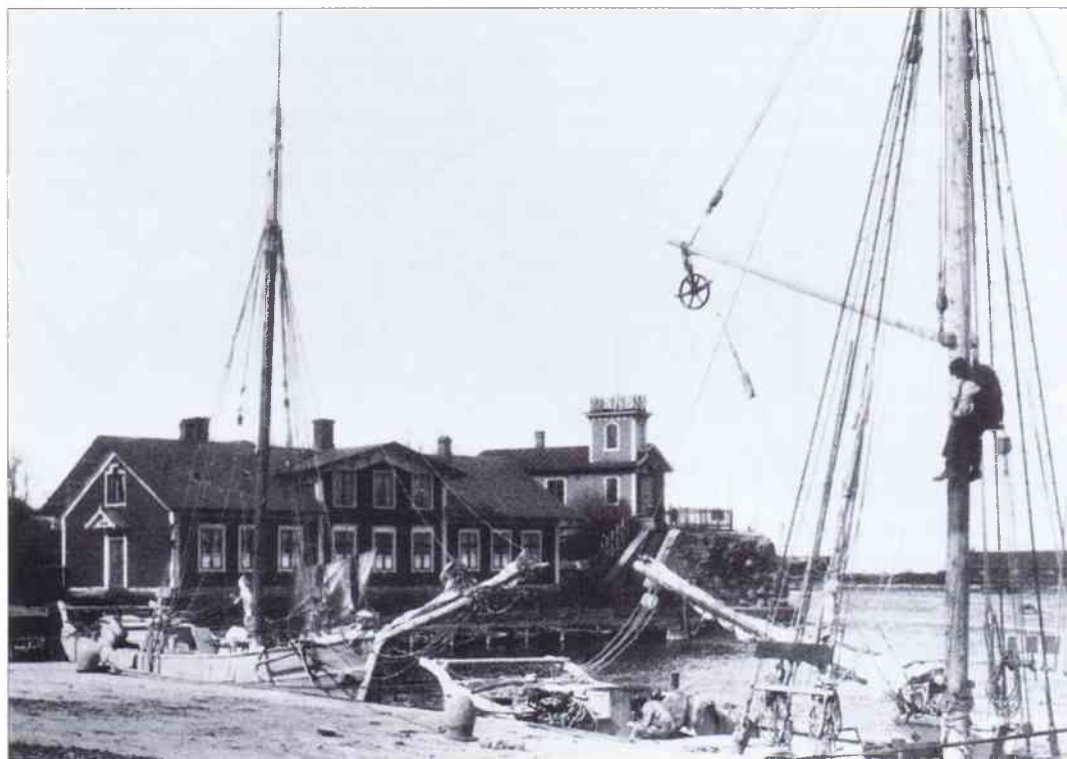
Grönhögen i slutet av 1800-talet med en av den mindre typen av jakter. Foto från Mats Gustavsson.

Det andra äktenskapet

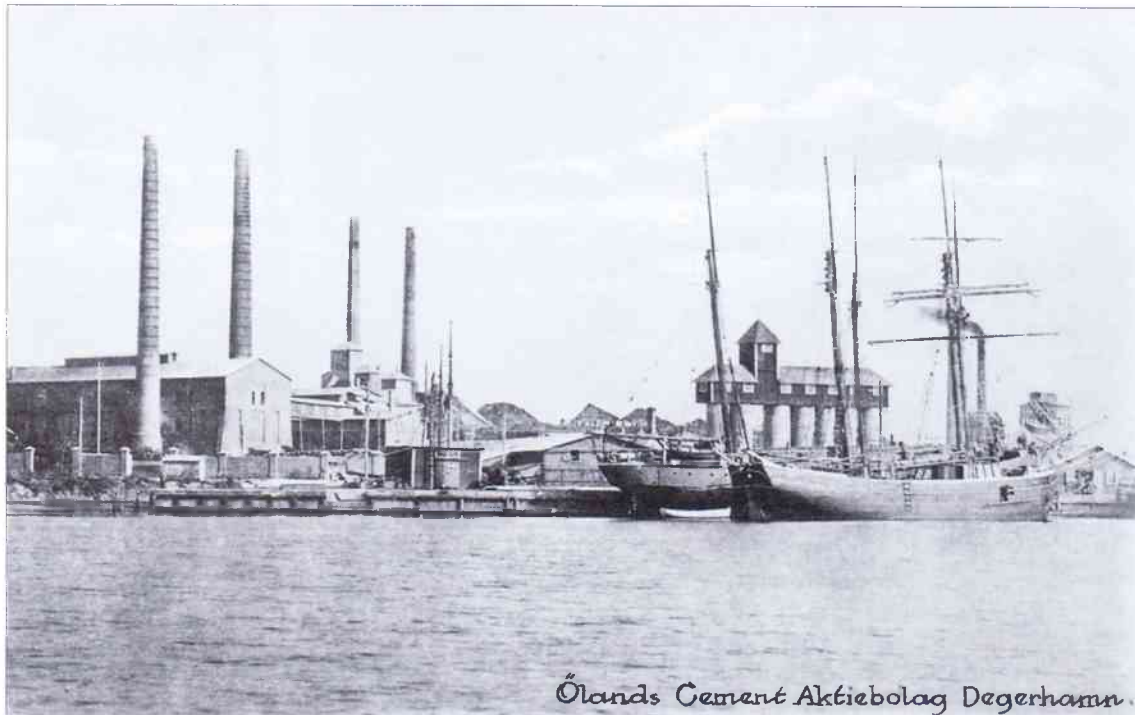
Vem köpte **Sofia**? Det var en ung sjöman från Östra Smedby, Axel Gustinus Johansson (född 1868) från Östra Smedby. Om Josefina vid fartygsaffären hade någon aning om att denne Axel så småningom skulle bli hennes nästa make är för oss obekant. Två år senare, 1890 ingicks äktenskap mellan Josefina och skepparen Axel Gustinus Johansson. Josefina var då 33 år, och Axel 22 år. I detta äktenskap föddes sex barn (fyra pojkar och två flickor). Eftersom de båda flickorna dog i späda ålder så var barnaskaran från de två äktenskapen sju.

Redan vid sju-åtta års ålder fick barnen

vara behjälpliga vid alla dessa otaliga vedlossningar som förekom. Att få fritt från skolan var aldrig några problem. Det var inte bara virke från bygden, utan även från en stor del av östra Öland. Man kan tänka sig hur alla dessa hästkärror kom längs den uråldriga vägen över Alvaret. Omlastning skedde vid det stenomgärdade området där numera Smedbykvarnen är belägen. Den livliga fartygstrafiken då blev kanske inspirationen för många pojkar att söka sig till sjömansyrket. Det var inte bara jakterna från Gåsesten, utan även segelfartygen från Degerhamn som behövde sjömän och skeppare.



Två jakter i Kalmar hamn i början av 1900-talet. Skepparen i masten är John Eriksson, morfar till författaren.



Ölands Cement Aktiebolag Degerhamn

Stora mängder kalk och cement från fabriken i Degerhamn gav frakter åt traktens jakter. Vykort från början av 1900-talet från författarens arkiv.

Aprilstormen 1903

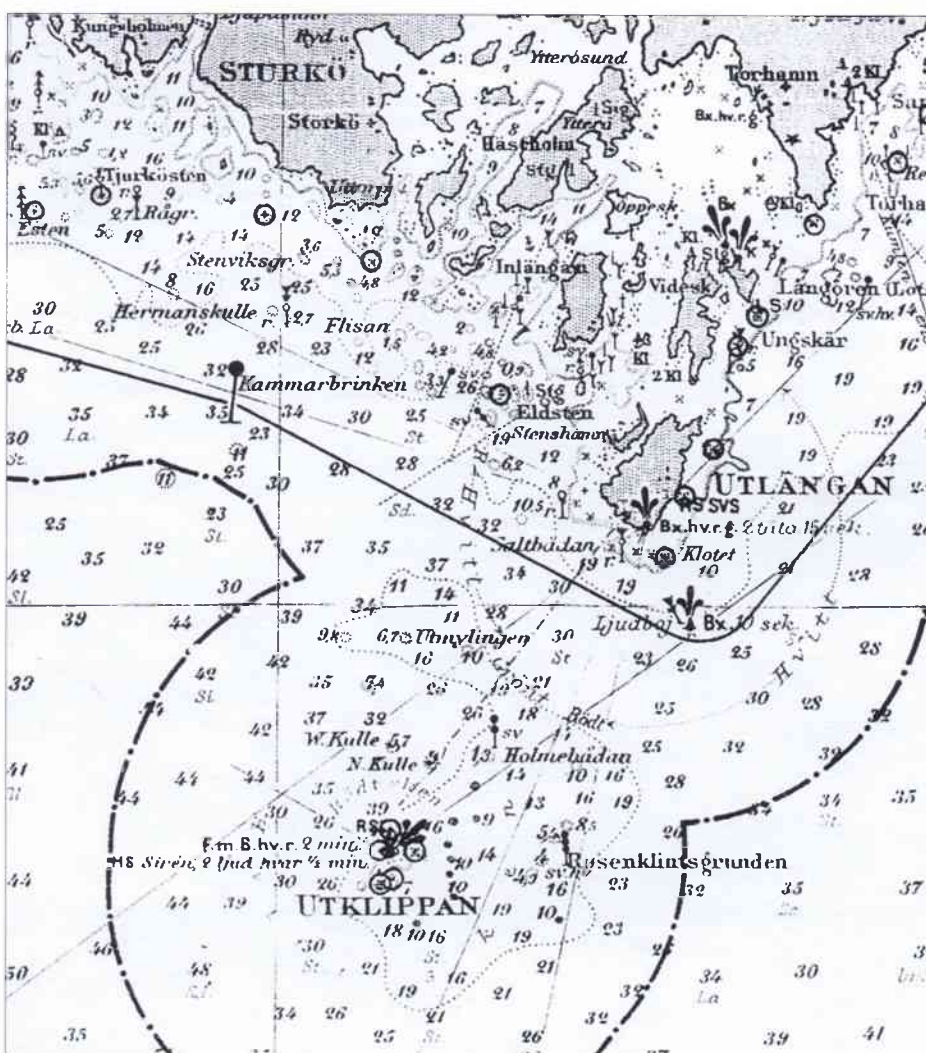
Den 19 april detta år var den värsta ovädersdagen i mannaminne. Vinden kom från nord/nordost, och allvarliga olyckor inträffade både till lands och till sjöss. Orkanen var av lokal natur, och verkningarna sträckte sig från Småland till Öland och ner till Skåne. En rapport om stormen från fyrbordens journal vid Ölands Södra Udde visar att 12 fartyg förolyckades, i huvudsak längs Ölandskusten. Jakten *Ida* och galeasen *Tärnan* tillhörde de fartyg som drabbades.

Jakten *Ida* av Degerhamn hade tre mans besättning, däribland Josefinas make, skepparen Axel Johansson. *Ida* var byggd i Timmernabben 1848, och redare var vid sekelskiftet Johan Carlsson (Kalkbruket, Degerhamn). Vid den ödesdigra resan hade fartyget varit i Degerhamn och lastat 16 ton cement, men om lasten var lossad före olyckan vet man inte.

Ida strandade vid Långören i den blekingska skärgården. Lotsångaren *Kalmar* befann sig i närheten och försökte komma till undsättning. Styrman Sjöberg, lotsförman Bogström, och lotslärlingen Berg gick ut i lotsångarens mindre båt, trotsande de rytande vågorna för att bistå den nödställda besättningen. Man lyckades få ombord en person från haveristen. På vägen tillbaka kantrade den lilla lotsbåten, och den ende som klarade sig var styrman Sjöberg från lotsångaren *Kalmar*. Tilläggas kan att de båda kvarvarande sjömännen på jakten *Ida* gick döden till mötes i vågorna. Lotsarna gjorde som plikten kallade då man gjorde ett helhjärtat försök att rädda tre sjömän som var i en svår situation, men havet tog i stället fem människoliv vid detta uppdrag.

Josefinas make begravdes i Karlskrona, de båda övriga sjömännen från jakten *Ida* i Torhamn. *Ida* bärgades, men förblev ett

olycksfartyg. I december 1903 var fartyget på resa från Värtan till Degerhamn med kokslast, då hon sprang läck i Kalmarsund



Vid Långören strax norr om Utlängan förläste jakten *Ida* med man och allt, trots räddningsförsök av lotsångaren *Kalmars* besättning.

i storm, strandade och blev vrak vid Halltorp på Öland. Besättningen tog sig oskadd i land. Skeppare vid olyckstillfället var Carl Albert Gustavsson från Degerhamn. Han hade en kort tid före olyckan övertagit befälet på *Ida*.

Gåsesten 1903–1910

Efter sjöolyckan väntade en svår tid för Josefina och hennes fem hemmavarande pojkar. Ett värdefullt stöd för Josefina efter olyckan 1903 var Ida Johansson/Eriksson. Ida hade just kommit hem från en femårig vistelse i Nordamerika. Ida kom från en sjömansfamilj och antog efter hemkomsten ett erbjudande att bli hamnfogde på Gåsesten. På den här tiden var det nog tämligen ovanligt med en kvinna på en sådan post! Ida gifte sig senare med skepparen Johan Herman Eriksson, som var en välkänd personlighet i bygdens sjömanskretsar. Den mångåriga vänskapen mellan Ida och Josefina bevisas inte minst av att när Josefina blivit helt ensam i sitt hus, så erbjuder sig Ida och hennes familj att byta hus.

Josefinas svåraste period här i livet

Den 9 maj 1910 var tre av Josefinas söner ombord på jakten *Elida* av Degerhamn på en resa Degerhamn–Lyckeby (Blekinge) med kalklast. Valfred (20 år) var skeppare och Thure (14 år) var anställd ombord, dessutom medföljde Oskar (12 år). *Elida* förliste i en nordostlig storm med regntjocka. Säkerligen utspelades det en hård kamp ombord på fartyget denna stormiga vårdag. Med enbart segel var tragedin nära, och den äldre brodern som hade ansvaret för fartyget och sina två yngre syskon var i en situation som inte kunde bemästras. *Elida* sjönk på ett djup av 12 meter i närheten av Utlängans fyr.

I tidningar från den tiden finns följande att läsa:

"Från Långörens lotsstation märktes på förmiddagen en seglare komma norrifrån, passerade Sandhamn och styrande kurs mot

Karlskrona. En häftig regnby gjorde det emellertid för en stund omöjligt att skönja fartyget. När sedan regnbyn väl var över, var detsamma emellertid försvunnet. Med tillhjälp av en kikare kunde man likväl iakttaga ett föremål i vattenytan ett stycke utanför Sandhamn. Föremålet hade stor likhet med toppen av en fartygsmast, varför man genast befarade, att den för en stund sedan synliga seglaren förolyckades under regnbyn".

"Under tisdagen begav sig några lotsar från Långören till den plats, där man sett Degerhamnsjakten Elida försvinna i vågorna. Snart upptäcktes fartygets mast, som obetydligt stack upp över vattenytan. Något spår av bestättningen kunde inte upptäckas, och det torde därför anses som säkert att densamma ljutit döden vid skeppsbrottet. Det visade sig sedermera att seglaren blivit vattenfylld och gått till botten med man och allt. Platsen där jakten sjunkit kommer att utmärkas med en grönmålad prick, försedd med grön flagg. Den förolyckade seglaren har befunnits vara i Degerhamn hemmahörande jakten Elida, som var på resa till Lyckeby med last av kalk för firman Palander & Co:s räkning. De omkomna utgjordes av tre man, nämligen kapten Valfred Axelsson och dennes två bröder, 14 respektive 12 år, varav den yngre skulle besöka en bror i Karlskrona och därför fått löfte att segla med bröderna".

Anmärkningsvärt att beakta från sjöolyckan 1910

Vindar och strömmar hade fört stoftet av den 12-åriga Oskar Ferdinand iland vid hembygdens strand. Det var en kvinna som arbetat på en åker i närheten av Gåsesten som fann den döde. Av en ren ingivelse hade hon gått ner till sjön där hon gjorde upptäckten och igenkände den döde pojken som Josefinas yngste son. Hemmet kontaktades omgående, och Henrik som arbetade på gården fick det svåra uppdraget att med häst och vagn hämta hem sin förolyckade bror. Josefinas reaktion vid budet, och hur hon kände sig vid den

döde sonens återkomst insvept i ett lakan, det går nog inte att beskriva. Äldre ortsbefolkning har tidigare gjort gällande att Josefina aldrig blev sig själv efter sönerns tragiska bortgång.

Josefinas liv efter 1910

Josefinas svåra prövningar under tiden hon bott i Gåsesten hade säkerligen satt sina spår:

Två äktenskap krossade genom sjöolyckor; tre söner som drunknat; två döttrar som dött i späda ålder. Dessutom har två av barnen från det första äktenskapet har redan emigrerat till Nordamerika, och de två återstående har planer att inom en snar framtid flytta till det stora landet där deras syskon befinner sig.

År 1911 bytte hon, som tidigare nämnts, fastighet med John och Ida Eriksson (hamnfogden), och kom så att bosätta sig i Hammarby, där det finns människor hon känner, och där hon blir mindre isolerad.

År 1920 gifter sig Josefina med Lars Johan Göransson från Nedre Västerstad. Då är Josefina 63 år och Lars Johan 67 år. Då hade Josefina varit änka i 17 år. Liksom Josefina har även Lars Johan varit gift två gånger.

Lars Johan hade i sin ungdom varit till sjöss, men övergått relativt tidigt, i 20-årsåldern, till att bli lantbrukare. Vid giftermålet flyttade Josefina till Nedre Västerstad. Lars Johan dog 1929.

Vid 79 års ålder och efter ett hårt och strävsamt liv lämnade hon det jordiska den 6 mars 1936. Josefina blev begravd i Ölands Smedby. ■

Källor:

Olika handlingar från 1811 och framåt som ex köpebrev, skeppsdagböcker och brev m m från Josefinas släkt.

Kyrkoböcker

Gösta Wahlgren

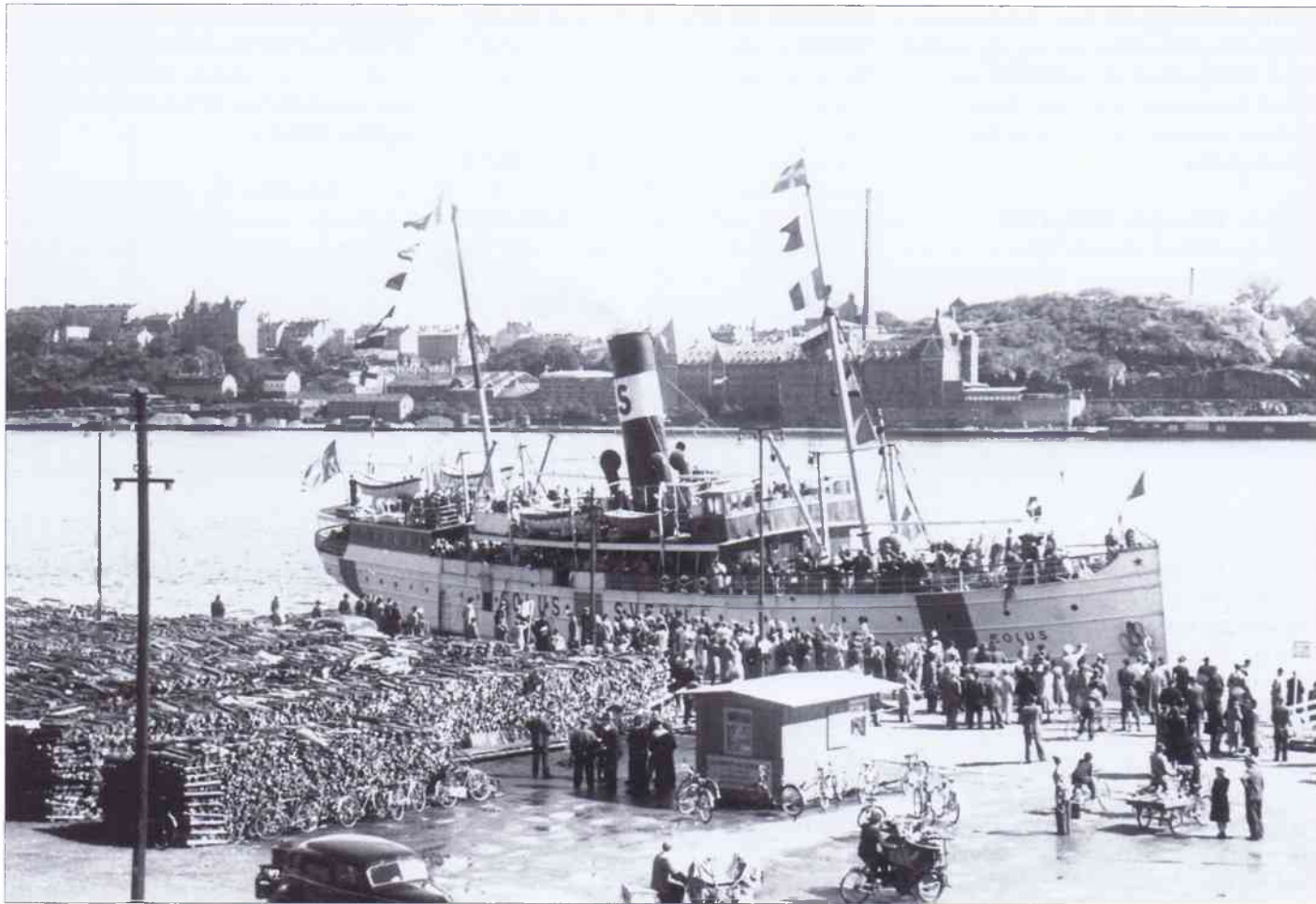
Egna anteckningar



Lotsångaren *Kalmar* på en bild före 1905. Bild ur Örjan Kronvalls samlingar, Klubb Maritim, Göteborg.



Den gamla kalkkajen i Degerhamn används i dag av fritidsbåtar. Foto Mats Gustavsson.



Bristen på kol under andra världskriget medförde att man fick elda med ved precis som man fick göra under första världskriget. Vedstaplar växte upp i städerna och i hamnarna lades upp stora mängder ved som fraktades sjövägen. Sommaren 1945 tog Erik Holmberg denna bild på Norr Mälärstrand. Arkivbild Gunnar Hedman.

Frakta ved

Av Sture Appelblom

De första krigsåren på 1940-talet innebar att importen av stenkol kraftigt begränsades. För den inrikes ångdrivna sjöfarten blev det nödvändigt att ersätta stenkålet med inhemskt bränsle. Man fick återgå till det som gällde under första världskriget och vid ångkraftens införande i landet, d v s vedeldning.

Termen "kola" som användes för kolbunkring ersattes av ordet "vea" och eldarnas rutiner förändrades avsevärt. Att "banka" upp en nattfyrr var inte längre möjligt men å andra sidan slapp man nu slagga fyrarna, det blev i stället att skyffla aska och sopa bark på durk och däck.

Bogserbåtar med sin begränsade däcksyta hade det besvärligt. Kolboxarna kunde ju inte användas på vanligt sätt. Man fick nöja sig med att sticka in så många trän som rymdes i boxens öppnade lucka i maskinrummet, resten fick travas på däck.

Man fyllde först utrymmet mellan maskinkappen och brädgångarna med trän som lades långskepps. Sedan travades

mera ved tvärskepps ovanpå detta.

Över dessa travar måste däcksfolket klättra varje gång de måste gå från för till akter.

Skogsägarna ålades av statens bränslekommission att leverera så många kubikmeter ved som motsvarade torpets eller gårdens skogsareal till av staten fastställt pris. För framkörning till allmän väg eller till lastageplats vid strand betalades därutöver 1 krona per kbm.

Mängden ved och var den fanns att hämta uppgavs till kommissionen som sedan utfärdade licens till de som ansökt om tilldelning och vars behov ansågs vara skäligen.

Ett företag som drabbades av kolbristen var Nya Murbruksfabriken i Stockholm AB som med egna pråmar och bogserarna **Dagmar, Thea, Hilding och Lisa** fraktade sand och grus till sina upplag och murbruksfabriker i Stockholm ifrån Janslunda på Selaön, Träkvista, Asknäs och Barruden på Ekerö och Myran på Munsö.

Min far hade före kriget med sin motorpråm **Nore** fraktat sand för bolaget och eftersom det nu också blev oljebrist gällde det att finna frakter som medförde så lite gångtid som möjligt. Där passade vedfrakter bra. Att lasta ombord 180 kbm ved tog ca 3 dagar för två man. Resan tog en halv dag från de platser i Mälaren där vi lastade och lossningen i Stockholm vid Hornsbergskajen gick på en dag med folk från Murbruket.

Den tjärolja som kommissionen tillhandahöll gillades inte av vår Avance 22:a, möjligen beroende på att den hade droppvatteninsprutning på topp vilket gjorde motorn ganska svårskött även med vanlig brännolja.

Den gick faktiskt bättre på en blandning av vanlig trätjära uppblandad med rödsprit.

Ett avsågat halvfat ställdes på maskinkappen där den här soppan blandades med en träslev. När motorn hostade hade tjäran och spriten skilt på sig. Då fick man

ta några extra varv med sleven!

Vi startade och stoppade på den förkrigsbrännolja som sparats i ordinarie bränsletank och skiftade bränsle när tjäran hade blivit förvärmad genom att bränsleröret var lindat några varv runt avgasröret.

Men om vi hade glömt att skifta till olja före stopp var det kris. Det gällde att snabbt som ögat hålla fotogen i pyskranshålet och dra runt, annars beckade motorn ihop fullständigt.

Tjäran köptes för 2 kronor litern från en tjärdal vid Asknäs. Den brändes av stubbar från de många tallar som fälldes när grustakten åt sig in i Ekeröåsen.

Från Murbrukets trafikchef Fridolf Karlsson fick vi uppgift om var veden fanns att hämta och hur många kbm som skulle fraktas till bolagets upplag.

Utrustning

Utrustningen bestod av en eller två storplankor – beroende på hur nära man kunde smyga stranden där veden stod, en eller två kortare landgångar, en ganska långbent och bredbent bock hopspikad av randbarkade ungtdallar och så förstås två vedkärror.

Storplankorna

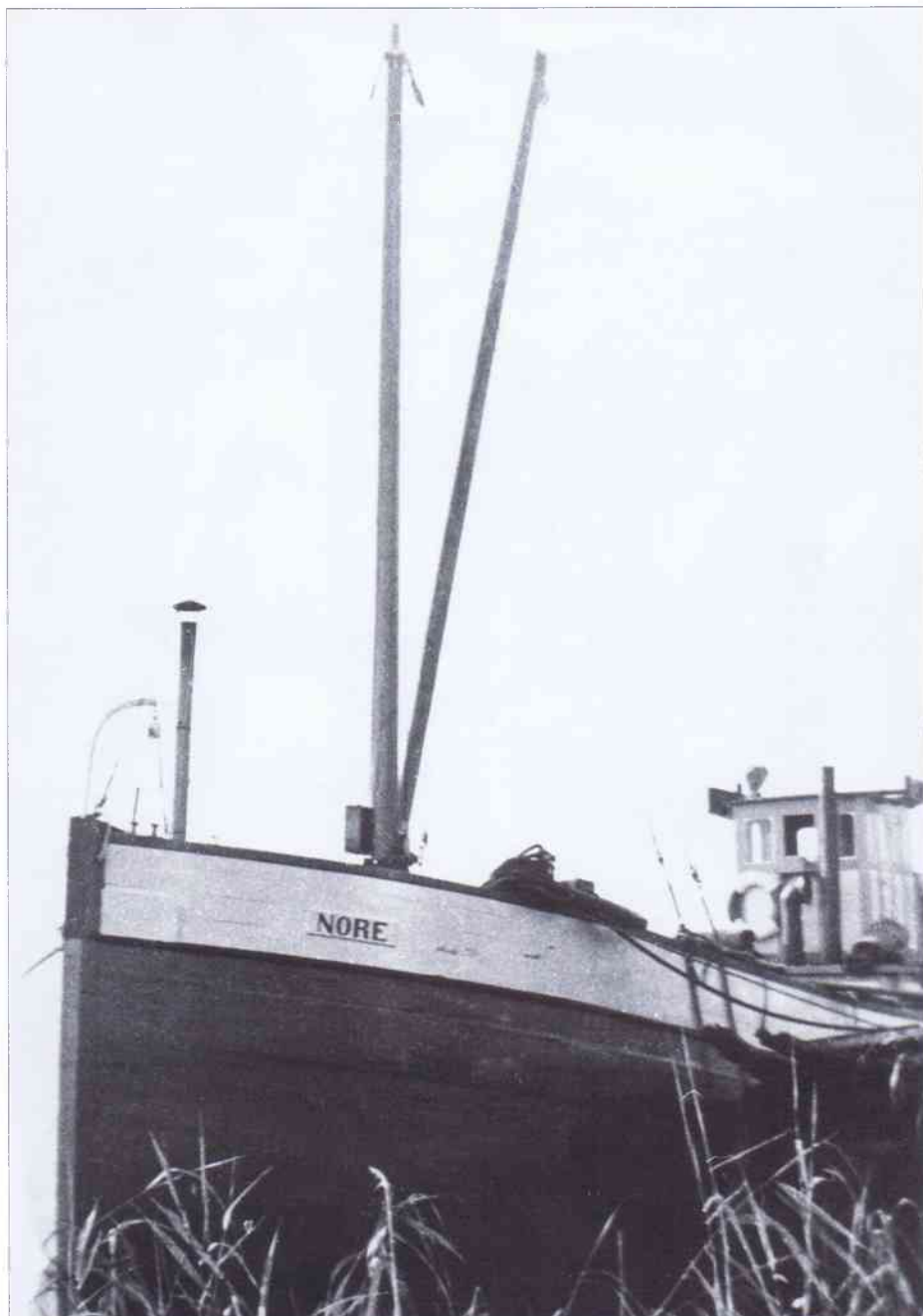
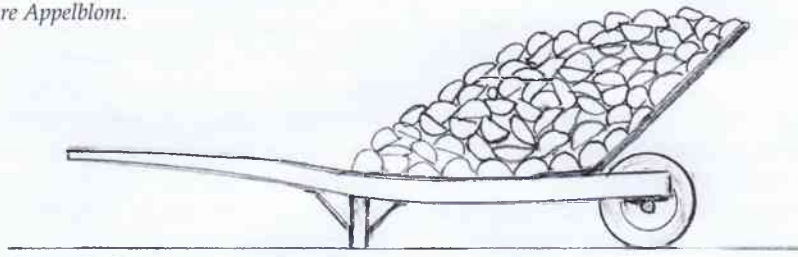
Min far gick till skogen och sökte upp en plats där raka grova granar stått så tätt att de rönt i höjden. Han gick sedan till skogsägaren och köpte granarna på rot. De fälldes, kapades vid ca 10 tum i topp och forslades till sågen vid Stallarholmen där det ur varje stocks största diameter sågades en ca 3 tum tjock okantad plank.

Om trädet varit någorlunda jämngrövt kunde man få en plank med ca 40–45 cm bredd i rotändan, ca 20–25 cm i toppändan och en längd på 8–10 meter.

Landgångarna

Ur det återstående virket sågades plankor med ca-måtten 2,5 x 8 tum som kantades. Två sådana plankor lades kant i kant, långhålsborrades tillsammans på varje meter (ca) och genom hålen drevs ett 3/8" rundjärn som kröktes och nådades på varje sida.

Egentillverkad vedkärra. Illustration av Sture Appelblom.



Författarens far ägde motorprämen Nore, vilken gick i fraktfart med ved till Stockholm. Foto från författaren.

Man fick då en relativt lätt och 40 cm bred landgång utan naror på någon sida. Längden avpassades till fartyget bredd så den minst skulle räckta från reling till reling.

Bocken

Den användes om stranden var så långgrund att två storplankor fordrades för att komma iland.

Det förekom att veden stod på platser som var mera avpassade för skogsavverkarens framkomlighet till stranden än behovet av någorlunda djupt vatten för utlastningen.

Vedkärorna

Min far snickrade själv kärorna. Smidet tillverkades av smeden Evert Karlsson som hade sin smedja vid Tynnelsö grindstuga på Selaön. Sedan lastade han de nysnickrade trädetaljerna på en gammal kärra som fick fungera som modell för smidet och gick sedan med detta ekipage den dryga halvmilen till smedjan.

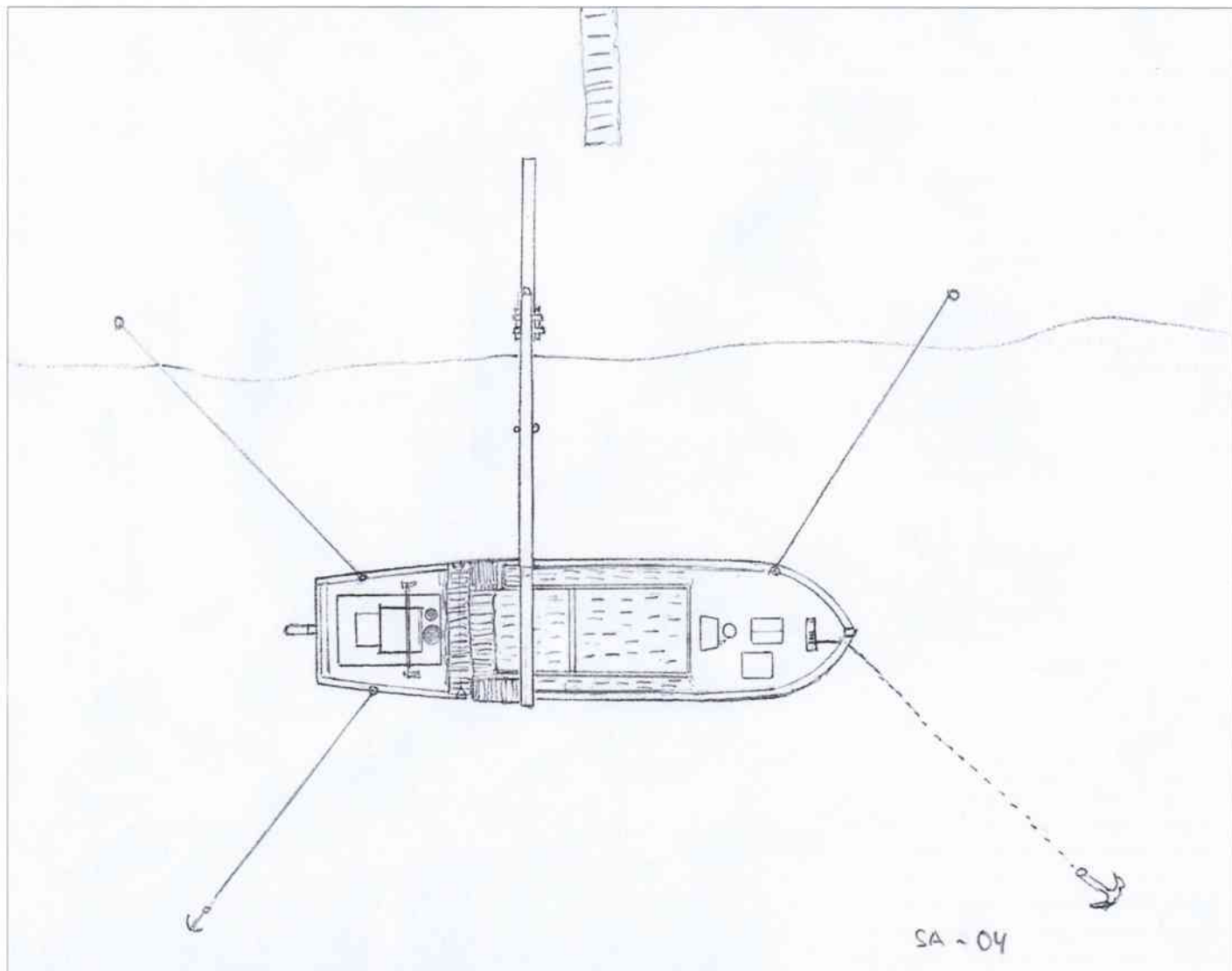


Illustration hur vi förtöjde på öar för att lasta ved.

Smidet bestod i första hand av den långa bygel som började mitt för hjulaxeln och gick i 45 graders vinkel framom hjulet i kärrans framkant. När veden travades upp mot bygeln kom tyngdpunkten att hamna mitt för hjulet och det behövdes ingen större styrka för att lyfta skalmarna och köra iväg med lasten.

Däremot krävdes det god balans hos den som karrade. Det förekom att kärran gick över styr på landgången och ved, kärre och karrare hamnade i vattnet i nu nämnd ordning.

Kärrorna hade från början järnhjul men vid en frakt med ribb- och bakved till Sportpalatset i Stockholm fick vi av de som skötte pannrummet två luftgummihjul vilket gjorde det mer lätttrullat.

Om jag inte minns alldeles fel – vilket är tänkbart – kunde man köra ombord 2 kbm ved i 3 kärrlass.

Vi förtöjer . . .

Om lastageplatsen har ett utsatt läge ankrar vi med mycket kätting utstucken på bogankaret för att vid överfallsväder kunna

lämna plankor och landförtöjningar kvar och spela oss ut till fritt vatten.

På lastplatser som Ringsö och Ridön var det bäst att gardera sig medan det vid Haget på Aspö, Ramsö i Mariefredsviken och Ekensberg i Enhörna var mera skyddat vatten.

Vi går någon fartygslängd förbi lastplatsen, fäller bogankaret och backar in mot stranden. Jag går i jollen och akterförtöjer i lämpligt alträd. Sen hämtar jag ett lätt (nåja) varpankare som skall hålla aktern från land. Det lägger jag så att ankartrossen visar snett akterut (läringsvis).

Efter att ha bogförtöjt i en annan al återstår att förhala med hjälp av de här fyra förtöjningarna så att vi kommer på rätt plats för lastning.

Rätt plats är så nära stranden som möjligt men på tillräckligt djupt vatten för att inte stå mot botten vid full last.

Vi använder grästross (kokosfiber) med en diameter på ca 25 mm. Den är billig och den tål att ligga i sjön utan att mögla.

Trossar av klen dimension kallas för smäckerända.

. . . och riggar till för lastning

Om vi har tur och en storplanka räcker iland så väljer vi från vedtraven ut grova och rätkluvna trän som vi travar korsvis till en stapel på stranden som underlag för storplankans smalända.

Bommen fälls och storplankan, som legat diagonalt över lastrummet, slingas, vinschas ut översidan och firas ned på stapeln och relingen.

Det här gick inte alltid så lätt som när jag skriver om det!

Nu återstår att staga upp plankan på mitten för att den inte skall gunga när man börjar kärre.

Två unga alar kvistas, spetsas och drivs med yxhammaren ned i botten, en på var sida.

Därefter gör man sig lätt, går ut på plankan, planar med yxan stolparna mittför plankan och drar en 5-tumsspik igenom stolpen och in i plankan. Stolparna kapas jäms med plankans överkant.

Om vi inte haft tur – om vi måste använda två storplankor – så läggs den första plankan mellan relingen och bocken och

den andra skjuts på den över mot land. Dess smäländan landar då i sjön och måste dras iland och lyftas upp på stapeln med handkraft.

Från marken till korsstapeln läggs en landgång och likaså från reling till reling ombord. Skarvarna läggs med överlapp från landsidan. De utjämnas med korta, kilformade plankstumpar.

Sedan mäts längden på de 2 meter höga travarna på land för att se om den uppgivna mängden ved stämmer. Samtidigt får vi kläm på om det finns getingbon i traven, om så är fallet höftar vi längden några meter på behörigt avstånd.

Och återkommer senare med längsta båtshaken för att peta sönder boet.

Om det var en mycket liten post ved – kanske en restpost – som skulle hämtas och stranden var besvärlig, hände det att vi, i stället för att bygga landgång, lastade veden i vår stora roddbåt och halade oss mellan land och det uppankrade fartyget i en lina.

Det var förstås jobbigt men gick fortare än att rigga till med landgång och allt vad som därtill hörde.

Lasta

Vi tar några lätta lass i början för att kolla om pallningar och stöttor är stadiga och så är vi igång och har några dagars hårt jobb framför oss.

Från landgången ombord, som ligger midskepps, tippas kärrorna mot akterkant av lastrummet där stuvningen börjar. Ibland kärrar båda och hjälps sedan åt att stuva. Ibland hinner den ene stuva medan den andre kärrar.

När akterrummet är fullstuvat upp under däck tippas veden förut och travas förifrån mot midskepps. Sedan fylls utrymmet mellan luckarmarna och därefter däckens så att vi har en nästan jämn yta från reling till reling. Nästan jämn, för närmast relingarna skall det luta lite inåt för att de långsgående sidotravarna i däckslasten (bunken) också skall luta lite inåt. De stöt-tas sedan inifrån av den ved som travas mellan sidotravarna.

Nu är det dags att börja "bygga" bunken ifrån aktern.

Vi förhalar något förut så att vi kan ställa av kärran på landgången, stå vid sidan av den och stuva direkt utan att tippa av veden. Nu kunde vi också lasta våra kärror samtidigt, kärra ombord och lossa samtidigt utan att tvingas vänta på varandra på stranden eller ombord om vi kom i otakt.

Vi använder tumhandskar av läder vars insidor så småningom blev blanka och hårda av kåda. De formades av arbetet så att de såg ut att greppa efter ett vedträ även när man lagt dem ifrån sig.

På däck ställs en grov plank på hög-



Min far Lars Hansson Appelblom, född 1881 på Vormsö, Estland.

kant på var sida. De stöt-tas mot relingarna och säkras med en tross mellan sina övre ändar. Mellan plankorna travas sedan aktersta traven som sedan skall ge stöd åt de långsgående sidotravarna. Mellan sidotravarna travas sedan veden tvärskepps.

På bilder från sekelskiftets Stockholm ser man att Roslagens vedjakter lade ut sina sidotravar utanför relingen med kanske en tredjedel av vedlängden för att få med så mycket last som möjligt. Det kunde man göra eftersom man då ankrade vinkelrätt mot kajen och lossade över aktern.

Vi däremot lossade från sidan och måste därför se till att traven inte stack ut så den häktade i kajen när någon båt passerade och gjorde svall.

Bunken travades till ca 2 meter över relingshöjd och eftersom den innehöll det mesta av lasten kom förstås tyngdpunkten att ligga högt vilket medförde att fartyget blev allt rankare ju mer ved som kärrades ombord.

Nore var ju inte utlagd i skrovet på samma sätt som en vedjakt. Den var byggd för laster där tyngdpunkten förutsattes vara placerad under däck. När de sista kärrorna togs ombord hade man nog lite känsla av gungstol där på storplankan!

Sidotravarna sluttade något mot fören, när den sista veden travades mot vanten var nog höjden över relingen ca 1,5 meter. Man måste ju också se att styra över bunken.

Avgång

Om mer ved skulle lastas på samma ställe säkrades storplankan med några stöttor och lämnades kvar. Annars "sjösattes" den eller lades långsides och vinschades upp på bunken. Kärrorna stuvades på fördäck. Förtöjningarna togs ombord. Ankarkättingen spelades hem till "rätt upp och ner" och det var dags att väcka Avance-22:an till liv. Detta lyckades vanligen och ankaret kunde lättas för avgång.

Oförbränd tjärolja hade en benägenhet att samlas i ljuddämparen. Det förekom att den antändes där och kastades ut genom avgasröret i form av glödande slaggbitar vilket var särdeles olämpligt med tanke på lasten.

Vid stiltje eller befarad medvind drogs därför en gammal presenning över vedbunken och det var min uppgift att med jämna mellanrum hinka vatten över den. Jag minns hur jag med vanten som stöd stod på sidotraven och hissade upp vatten med en slagpyts med förlängd tamp.

Ett annat orosmoment under resan var svallen från passerande eller mötande ångbåtar. Rankheten gjorde att det gällde att försöka undvika rullning. Därför saktade vi ner och styrde så att vi om möjligt fick svallen stävrätt – förifrån eller akterifrån – när vi mötte eller blev omkörda av ångbåtar.

I lossningshamnen

Vid Hornsbergskajen i Stockholm hade Murbruket sitt upplag av ved.

För övrigt var då praktiskt taget alla Stockholms kajer förvandlade till vedupplag.

Vid Alvikskajen och på Norr Mälarstrand fanns provisoriska sågverk som kapade och klöv timmer som flottats ifrån Norrland till meterved och som sedan travades på kajerna för att torka. Under torkningen gav den här veden ifrån sig en speciell lukt, en lukt som jag kände igen när jag för några år sedan på landet bärgade en dykare (en halvflytande stock) som låg och lurade i ytan. Det var en granstock och när jag kapade den i kutsar för torkning så kom samma lukt igen och mitt luktninne förflyttade mig drygt 50 år tillbaka i tiden.

Maten ombord

Lossningen togs om hand av folk från Murbruket och som ansvarig för mathållningen ombord kunde jag ägna mig åt att proviantera för nästa resa.

Det var kristid och praktiskt taget allt var ransonerat fick köpas "mot avlämnande av kupong."

Undantaget var blodpudding, stångkorv, salt sill, potatis och korngryn. På Lidnersplan fanns en köttaffär som drevs av två medelålders vänliga män. De var



Norr Mälarstrand med mängder av ved för Stockholms värmeförsörjning, tagen av Erik Holmberg.

klädda i något blodiga vita kläder, hade vita skärmössor med blank skärm och på deras magar hängde en stor huggkniv i en sorts hölster.

De tyckte antagligen synd om 14-åringen som stod där i sin slitna och kådafläckade overall och tummade på ransoneringskortet. De var därför ganska generösa med kupongpoängen när de lät bilen falla över en falukorvsring eller ett stycke rökt fläsk. Heders, gubbar!

Min far var inte kräsen. Han åt vad som sattes fram men gillade bäst salt mat. Den salta sillen skulle kokas ovanpå potatisen i kastrullen och han ville alltid ha saltgurka till kvällsgröten. Kanske hans matvanor hade sin grund i hans uppväxt på den estlandssvenska ön Vormsö

Några udda vedfrakter

Under kristiden togs allt brännbart tillvara.

Vid pansarregementet i Strängnäs hade man ägnat sig åt att forcera ungskog med pansarvagnar och resterna av den här militära avverkningen såldes till C.G. Gustavsson (Fittja-Gustav) som med sin bogserbåt **Lennart** och pråmar fraktade grus från Underås Sandtag på Enhörna-landet till Stockholm.

Vi fick den här frakten och veden kom på lastbil till Visholmskajen i Strängnäs. Den var inte kapad i de vanliga enmeterslängderna utan (i dubbel bemärkelse) i fallande längder som tippades direkt i lastrummet som ett jättestort plockepinn.

Vi hann dock mellan lassen gå ner och stuva veden någorlunda i långskeppsriktningen.

Lossningen vid Underås var förstås extra tidsödande när den här veden skulle plockas upp på kärran pinne för pinne. C.G. hade en man som hette Jern anställd

som sedan med bågsåg kapade bångarna i lämpliga längder.

En annan gång lastade vi vid Murbrukets varv vid Ragnhildsborg på målarsidan i Södertälje.

Den som är av intresserad tidpunkten kan kolla vilket år det var total solförmörkelse på 1940-talet. Den bussige varvsbasen Larsson hjälpte mig nämligen med att sota ett glas för kunna följa tilldragelsen. Jag minns att jag blev lite tagen av den här skymningen mitt på dagen. Min far var nog mest irriterad av det 10-minuterslånga avbrottet i lastningen.

Det sades att veden hade kommit söderifrån med järnväg till Södertälje och sedan körd med lastbil till varvet. Därifrån skulle den sedan till bolagets grustag vid Träkvista där det fanns en – för den tiden – kollossalt stor ångkran som grävde grus för utlastning. Kranen förflyttade sig framåt mot grusbanken på rälsstumpar som var fästade på stora tvärgående plankluckor. När den skulle förflyttas rullade den framåt någon halvmeter, svängde runt och lyfte den frilagda bakre luckan som sedan placerades framför kranen o.s.v.

Veden lossades i viken innanför Fantholmen, det s k Djuphållet, där båtklubben i dag har sin hamn.

Den travades på stranden och eftersom det var högsommar minns jag hettan i viken där solen gassade från söder och luften stod still utan minsta vindpust från Ekeröfjärden.

Svetten lackade och bromsarna anföll just när man hade lyft kärrskalmarna och därmed var försvarslös.

Ett är säkert. Inte lade vi på hullet under den här vedfraktartiden och nog kändes det skönt när tanken kunde fyllas med brännolja och vi kunde återgå till annan fraktfart efter kriget. ■

Vätterns Fänge släpps fri

Av Ragnar Magnander

I mitten av februari meddelades att det snart 110-åriga ångfartyget **Motala Express** sålts till ett Stockholmsrederi. De nya ägarna kommer att föra ångaren upp till huvudstaden där man kommer renovera och restaura fartyget. Detta innebär att 'Vätterns Fänge' efter mer än ett sekels fångenskap kan komma att hävas.

Motala Express, som är byggd vid Jönköpings Mekaniska Werkstads AB år 1895 kom att bli en verkligt stor, vacker och pampig "express- och turistångare". Emellertid var hon ju med sina 35,67 meter i längd för alltid dömd till en tillvaro som fånge i Vättern. Hennes långa skrov möjliggjorde inte passage ut ur Vättern via Göta kanal. Därtill är slussarna i Göta kanal för korta eftersom de endast tillåter fartyg med en maximal längd av ca 32 meter.

Vätterns Fänge har sedan leveransen i augusti 1895 i alla år, med ett par års undantag trafikerat Vättern och har under denna tid blivit ett mycket välkänt och omtyckt inslag i Vätterbygden.

Ur teknik- och kulturhistorisk synvinkel torde **Motala Express** dessutom vara av allra största intresse. Fartyget har en trippelångmaskin, och denna liksom hennes koleldade ångpanna är i original. Dessutom är det mesta av hennes gamla inredning bevarad, där tom badkaret i det lilla badrummet i akterskeppet lär finnas kvar!

Sedan 1962 har fartyget varit i motalafamiljen Bergmans ägo, där framlidne Bertil Bergmans barn Marianne Trygg och Tomas Bergman sedan 1988 ansvarat för ångarens drift, vars trafik huvudsakligen haft norra Vättern och Askersund som verksamhetsområde.

Att driva ett ångfartyg, med alla de kostnader som detta innebär, är en föga avundsvärd uppgift. Med uppoffrande arbete och ett stort engagemang har syskonen Bergman ändå hållit igång och drivit **Express** under flera år. Men sedan något år tillbaka har man sett sig nödsakade att annonsera ut fartyget till försäljning. Syskonen Bergman har dock haft som önskemål att en ny redare driver fartyget vidare på Vättern. Samtidigt har man efterfrågat ett mer seriöst intresse och ett mer handlingskraftigt engagemang från de kommun- och länsansvariga runt Vättern inför fartygets existens och fortsatta trafik. För en tid sedan fick så Marianne Trygg och Tomas Bergman kontakt med rederiet Ångfartygs AB Stockholms Omgifningar och i mitten



Motala Express i Hammarsundet. Foto Ragnar Magnander i augusti 2003.

av februari genomfördes en försäljning av **Motala Express** till detta rederi.

Rederiet bildades i Stockholm 1998 och har bla genomfört en total renovering/återuppbyggnad av ångslupen **Frithiof**.

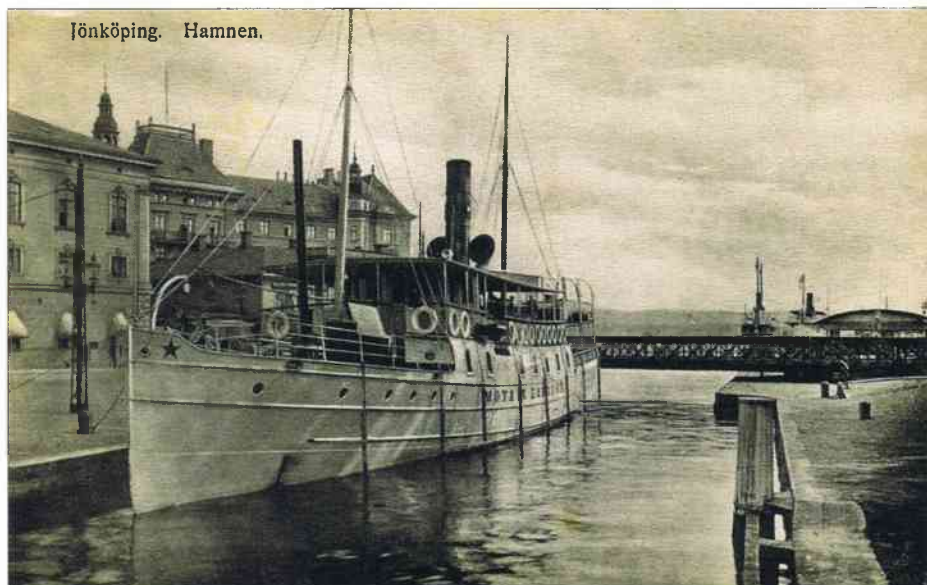
I bolagets flotta finns även ångslupen **Nocturne** och en motorslup med namnet **Maryonette**. Dessutom lär man ha en ånglustyacht under byggnad.

Bakom rederiet står ingenjör K.G. Knutson, grundaren av företaget KGK, ett företag som är en ledande agentur inom fordons- och marinbranschen. Han uppges ha ett stort intresse för den svenska kultur- och teknikhistorien.

I de kommentarer till försäljningen, som har lämnats, uppges bla att rederiet köper ångaren "för att bevara fartyget och den i original installerade ångmaskinen och ångpannan samt att tillse att **Motala Express** blir kvar i Sverige" och kommer

i maj att ta fartyget till Stockholm efter att man i Motala torrdocka kapar 4 meter av förskeppet. Båten kommer sedan att bogseras via kanalen ut till Östersjön, varefter vidare transport sker till Stockholm. Där skall ångaren placeras i Beckholmsdockan för den tänkta renoveringen och restaureringen. Förhoppningsvis kommer **Express** kanske att kunna återställas till av sin ursprungliga exteriör.

Vad som skall ske med ångaren efter den planerade renoveringen är oklart. Enligt det nya rederiets ägare ska man enligt uppgift kunna tänka sig att diskutera en återkomst för fartyget till Vättern. En förutsättning för att båten skall återbördas till Vättern uppges vara att det då måste bildas en handlingskraftig organisation, stiftelse eller liknande, vars uppgift ska vara, att ångarens existens på sjön Vättern möjliggörs. ■



Vykort av ångaren i hamnkanalen i Jönköping ca 1915. Tänk om hennes exteriör kunde återställas till detta utseende!



Österö av Enklinge byggd redan 1923 i Åhus hittade jag på Brändö.

Båtolog i österled

Text och foto Tore Olsson

Under ett antal år har jag varje sommar tillbringat några veckor i vårt grannland Finland, och i stort sett åkt runt hela dess kust och dessutom kuskat runt mycket i Finlands vackra skärgård.

Syftet till dessa resor är i första hand mitt båtologiska intresse, då under årens lopp en mängd mindre svenska fartyg avyttrats till Finland. Glädjande nog existerar fortfarande ganska många av dessa i varierande skick.

Utöver mitt fartygsintresse har jag också ett stort historiskt intresse då jag även åker omkring och intervjuar finska krigsveteraner som så tappert kämpade emot den stora bjässen Sovjet under andra världskriget. Jag känner en stor vördnad för dessa gamla veteraner och är helt övertygad om att vi svenskar borde stå i en stor tacksamhet till det finska folket för att vi fått växa upp i ett fritt land. Om inte de finska veteranerna kämpat så tappert under kriget är det troligt att Stalin och

hans anhang även angripet Sverige, och då vet man inte hur utgången hade blivit. Tror dock inte att vi haft samma försvarsvilja som Finland, och vad som då hänt kan man bara spekulera i.

Min resa 2004 startade från Mörrum den 17 augusti på kvällen med första destination Grisslehamn. Hinner dock göra ett besök i Räfsnäs och Gräddö innan jag tar mig ombord på Eckerö-linjens m/s **Roslagen** för resa till Eckerö på Åland.

Efter ankomsten dit åker jag omkring på det fagra Åland. Tyvärr hittar jag inget direkt nytt men tar ett foto på gamla **Zirona** (7172) som har legat i Mariehamn i många år utan namn, men numera fått sitt namn väl synligt. Ringer för att beställa biljett från Hummelvik till Torsholma, men får beskedet att det inte finns några platser kvar. Jag har tidigare bokat logi för natten i Storby, men istället för att övernatta där gör jag en vild chansing på kvällen att det finns plats på sista turen från Hummelvik. Så jag struntar i Storby och tar bilen och

åker till Hummelvik, och turen är på min sida så jag får en plats på färjan och kör ombord och ankommer till Torsholma sent på kvällen.

På Brändö plåtar jag **Österö** (8485) byggd 1923 i Åhus. Denna båt har under flera år legat vid en fiskodling utanför Enklinge som foderupplag.

Hyr en stuga på Brändö för natten och på morgonen den 19 augusti tar jag färjan från Åva till Osnäs där jag tar en bild på **Alfa** (8847) byggd 1947 i Råå.

Efter ankomst till Gustafs går resan till Åbo där jag plåtar **Böljan** (8601) byggd 1943 på Hälsö. Tar även en bild på **Ringö** (9261) byggd 1951 på Hälsö. Från Åbo går resan till Pansio där jag hittar bogserbåten **Voima** (14666) byggd 1967 i Nystad. Hittar också **Janet** (14814) byggd 1943 vid Hammarbyverken i Stockholm. Utanför varvet i Pansio ligger en gammal exsvensk trälare som ser intressant ut. Jag lånar en roddbåt och ror ut och tar mig ombord. Trälaren är givetvis namnlös, men på styrhytten



Vem identifierar denna ex-svenska trålare?

står det Degerby och efter en titt i hytten hittar jag en signalskylt SGMO. Då tänker jag att då är båten identifierad. Till min bedrövelse visar det sig vid hemkomsten att denna signal SGMO tillhör bogserbåten **Iggesund** byggd 1899 i Motala. Finns det någon som eventuellt kan identifiera trålaren vore det förnämligt.

Efter Pansio går resan till Nystad där jag tar en bild på långt avstånd av **Comango** (14638) byggd 1992 i Moskva. Därefter fortsätter jag färden till Iniö där jag finner **Västerö** (8943) byggd 1947 på Öckerö samt **Patmos** (9631) byggd 1955 i Saltvik. Sistnämnda båt har helt nyligen slutat fiska och är såld som lustfartyg till Helsingfors.

På Iniö ligger den gamla extrålaren **Sydö** (7414) byggd 1928 i Marstrand. Den har under flera år legat vid en fiskodling på Iniö. Tar även en bild av den fina trålaren **Fortuna** byggd 1963 på Hälsö.

Åker med färjor till Korpo där inget av intresse hittas. Därefter går resan till Nagu där jag plåtar **Singöland** (10171) byggd 1961 i Löfallstrand. Resan fortsättes till Tykö bruk som är helt tomt på båtar.

Färden fortsätter därefter till Hangö där jag tar en bild av **Nordsjö** (10069) byggd 1960 i Göteborg. Hyr en stuga för natten i Hangö och på morgonen den 21 augusti fortsättes resan i östlig riktning där jag i Ekenäs tar en bild av **Polaris** (10534) som är ett nyförvärv till Ekenäs. Denna bogserbåt byggdes 1964 i Selby som **Sjollen** av Malmö. Hittar även bogserbåten **John** (12443) som legat i Ekenäs i flera år. Denna båt byggdes 1926 i Karlstad.

I Ekenäs tar jag också en bild på extrålaren **Tarsis III** som numera är missionsbåt. Hon byggdes 1958 i Rönning som **Windö** (9846).

Fortsätter sedan till Ingå där jag hittar

Silva (8141) byggd 1936 på Hälsö. Tar också en bild på den gamla bogserbåten **Buster** (10572) byggd 1881 vid W.Lindbergs M/V i Stockholm. I Ingå plåtas också den gamla extrålaren **Koster** (6727) byggd redan 1919 i Marstrand.

Efter Ingå blir nästa anhalt Helsingfors där ett antal gamla svenska trålare numera är lustfartyg. Jag plåtar **Svanskär** (7950) byggd 1933 i Skredsvik, **Sälö** (8333) byggd 1938 i Marstrand, **Laguz II** (8563) byggd 1942 på Hälsö med namnet **Roxen**.

I Helsingfors hittas även **Valenci** (6963) byggd 1922 i Djupvik, **Laguz I** (7989) byggd 1934 i Studseröd som **Svitjod**. Plåtar även en båt med namnet **Patrik** som jag tror är identisk med 7175 **Viola** byggd 1924 i Moen, Norge. Båten skall ha haft namnet **Viola** och just 7175 **Viola** såldes till Finland redan år 1974. Vidare tog jag **Argos** (10131)



På Iniö ligger den fina trålaren **Fortuna** från 1963.



Ståltrålaren **Nordsjö** från 1960 är ännu i mycket gott skick.

byggd på Hasslö 1960, **Veronica** (7893) byggd 1932 i Skredsvik samt gamla **Marion** (7872) byggd 1932 på Hälsö. Dessutom **Rando** (7994) byggd 1935 på Hälsö, **Vingaren** (8250) byggd 1937 i Skredsvik, **Västväg** (8571) byggd 1942 i Halmstad. Alla tillhör de den skaran av gamla trålare som numera finns i Helsingfors som lustfartyg.

Den gamla trålaren **Milord** (7898) har numera fått nytt fiske nummer FIN-122-K och hör hemma i Pyhtää, men den har sannolikt inte fiskat de senare åren.

7995 **Ian** av Helsingfors slutade fiska för ett par år sedan och tillhör även hon nöjesfartygens skara. Det finns ytterligare gamla fartyg i Helsingfors med svenskt förflutet, men jag sätter härmed punkt för Helsingforsbesöket.

På kvällen den 21 augusti fortsätter jag min resa i östlig riktning och gör en kort visit hos båtologen och vännen Bengt Sjö-



Lustfartyget **Valenci** i Helsingfors, byggt som GG 904 **Greta** av Hönö.



Helgoland av Perneå, byggt 1960 i Marstrand har liksom . . .

ström där jag även övernattar.

På morgonen den 22 augusti startar färden från Kråkö där ett kort besök görs i Borgå. Därefter går färden till Isnäs där den gamla trålaren **Island** (8855) alltmer förfaller. Hon har legat i Isnäs i några år och är numera i dåligt tillstånd. Jag anar nog att slutet för denna båt närmar sig. **Island** byggdes 1947 i Falkenberg.

Efter Isnäs gör jag ett besök i Valkom där tre trålare med svenskt förflutet hittas, nämligen **Svansjö** (8000) byggd 1934 i Skredsvik, **Wind** (9691) byggd i Skredsvik 1956 samt ståltrålaren **Helgoland** (10068) byggd 1960 i Marstrand. De båda sistnämnda har numera gått till upphuggning. Även Finland har numera drabbats av EU:s idiotregler som leder till att mängder med gamla fina fiskebåtar ska skrotas.

Efter mitt besök i Valkom fortsättes nu resan i Finlands inland. Mitt mål är det

berömda Pansarmuseet i Parola som jag ej tidigare besökt. För den som har ett historiskt intresse rekommenderas varmt ett besök där.

Framåt kvällen går färden från Parola till det vackra Österbotten där jag för natten hyr en stuga i Räfsö. På morgonen den 23 augusti gör jag ett kort besök i hamnen i Räfsö. Jag tar några bilder men fortsätter min resa i nordlig riktning eftersom jag på återresan ämnar göra ett längre uppehåll där.

Under dagen den 23 augusti fortsättes resan norr ut. Gör några hamnbesök bland annat i Kaskö, som dock är ganska tomt på båtar.

Under eftermiddagen den 23 augusti gör jag ett uppehåll i Vasa där jag hittar den gamla trålaren **Anne** (8183) byggd 1937 på Hälsö. Denna båt eldhärjades för



. . . **Wind** skrotats i Grenå.



Visst är det trevligt att se gamla bogserbåtar som *Akke*, byggd på Bergsunds varv 1916 som *Isbrytaren II*.

några år sedan och har sedan dess varit försvunnen. Tydligt är båten under upp-
rustning då man höll på med renovering.
Bilden på *Anne* är tagen den 30 juni 2001
innan branden.

På kvällen den 23 augusti ankommer jag
till Jakobstad där extrålaren *Ferder* numera
hör hemma. Denna båt byggdes 1944 i
Skredsvik med *Westerö* (8636), är numera
riggad som motorseglare och är ofta före-
kommande i skutträffar även i Sverige.

I Jakobstad hittar jag passagerarbåten
Jenny (14191) byggd 1978 i Foxhol.

Stannar i Jakobstad till den 26 augusti
där jag besöker ett antal svensktalande
krigsveteraner och på morgonen den 26
augusti fortsätter jag färden norrut till
Yxpila där jag plåtar bogserbåtarna *Akke*
(5841) byggd 1916 vid Bergsunds M/V i
Stockholm samt *Orion* (11400) byggd 1974
i Molde.

Har denna gång bestämt att resan norrut
får sluta i Karleby och efter besök där går
färden nu söderut. Gör en avstickare till
Nämnäs där den lilla fiskebåten *Sara*
(14723) byggd 1994 i Luleå kommer i skott-
läge för kameran. Jag gör ett nytt besök i
Kaskö där jag hittar ståltrålarna *Sonnskär*
(13347) byggd 1985 i Kalmar samt *Sonne*
(10865) byggd 1967 i Rosslau/Elbe

På kvällen den 26 augusti ankommer jag

åter till Råfsö där jag åter hyr en stuga för
natten. Gör en ny visit i hamnen där jag
plåtar gamla *Elgö* (7282) byggd 1926 vid
Finnboda Varv i Stockholm. *Elgö* har under
många år legat i Råfsö och förmodligen lär
den inte komma därifrån.

I Råfsö fotograferar jag den gamla trå-
laren *Aldebaran* (9890) byggd 1919 i Mar-
strand. Denna båt avfördes på sin tid i
Sverige som skrotad, men hamnade i
grannlandet och står numera uppe på
land i Råfsö. Den gamla trålaren *Mariana*
(8147) byggd 1936 på Hälsö har numera
slutat fiska och har i ett par års tid legat i
sitt nuvarande tillstånd.

I Råfsö finns fortfarande några gamla
exsvenska trätrålare som fiskar och de
som plåtas är *Dux* (9976) byggd 1959 i
Marstrand, *Wiva* (10444) byggd 1963 i
Flekkefjord, *Svanholm* (9047) byggd 1948
i Karlsborg samt *Winnar* (9546) byggd 1954
i Landskrona.

Bland exsvenska ståltrålare hittas *Brian*
Kent (10930) byggd 1968 i Molde, *Brattvåg*
(10665) byggd 1966 i Marstrand, *Ocean*
(10264) byggd även den i Marstrand 1962.
Jag plåtar även ett par stålbåtar byggda i
utlandet nämligen *Liberty* (10052) byggd
1960 i Amsterdam samt *Poseidon* (12446)
byggd 1968 i Rosslau/Elbe som sålts i au-
gusti detta år från Nystad under namnet

Olympos, vilket nyligen alltså ändrats till
Poseidon.

I Råfsö ligger den gamla skutan *Zeus*
(3980) byggd i Sjötorp år 1901. Det är helt
omöjligt att få någon bild på *Zeus* så jag
avstår denna gång.

Till Råfsö har resterna av trålaren *Vega*
(9695) byggd 1956 i Marstrand kommit.
Vad som återstår är i stort endast skrovet.
Denna båt har under flera år legat i Rauma
och har märkligt nog hamnat i Råfsö, gi-
vetsvis under bogsering.

Efter Råfsö fortsättes resan i sydlig rikt-
ning och ett besök i Rauma står närmast
på programmet. Där hittar jag bogserbåten
Tinto (10756) mera känd i Sverige som
bland annat *Stor Joel*. Denna båt bygg-
des 1953 i Groningen. Den gamla passa-
gerarbåten *Kauris* (9215) byggd 1950 vid
Hammarbyverken i Stockholm har legat i
Rauma de senaste åren. Tre gamla exsvenska
trätrålare hittas också i Rauma dels
gamla *Eknö* (7546) byggd 1929 på Donsö.
Hon har under många år legat i Råfsö
och förmodligen är det numera slutfiskat.
Trålaren *Lax* (8156) byggd 1936 i Skredsvik
som *Gerd* av Hönö har slutat fiska för
några år sedan och har legat i Rauma de
sista två åren. Även dykarbåten *Santana*
plåtas. Hon byggdes 1942 i Djupvik med
namnet *Marion* av Gravarne och har legat

i Rauma i många år.

Från Rauma går färden fortfarande i sydlig riktning med ett kort besök i Nystad där jag tog trålaren **Laguna** (9731) byggd 1957 i Rönnäng. Det var nog sista gången som jag såg denna båt, för den har sedermera gått till upphuggning. Jag tar bilder av ståltrålarna **Marianne** (10132) byggd 1961 i Sagvåg samt **Amazon** (10230) byggd 1961 i Halmstad. Dessa båtar liksom de flesta andra som jag nämnt har jag fotograferat ett antal gånger, i stort sett vid varje besök som jag gjort i Finland, men man vet aldrig vad som händer med gamla båtar. Helt plötsligt är de borta och då får man glädjas åt de foton man under årens lopp har tagit.

Efter besöket i Nystad åker jag ner till Åbo igen för att göra strandhugg. Det kommer sällan något nytt till Åbo. De flesta exsvenska båtarna har legat där i många år. Jag plåtar dock passagerarbåten **Rudolfina**



FIN 218 T Eknö var en av de första trålarna som byggdes på Donsö.



Amazon byggdes 1961 i Halmstad som Bristol av Donsö.

(13096) byggd 1958 vid Djurgårdsvarvet och som är relativt färsk i Åbo. Tar även ett foto av den verkliga oldtimern **Majland** (525) som byggdes redan 1856 i Motala. En annan gammal raritet i Åbo är restaurangbåten **Erika** (12749) byggd 1869 av W. Lindbergs M/V i Stockholm för det anrika Waxholmsbolaget.

I Åbo ligger den gamla fraktbåten **Estelle** (9500) byggd 1922 i Emden. Eftersom den låg väldigt illa till ur fotograferingsläge så bifogas en bild jag tog i augusti 2003 i Vasa.

Den gamla lastbåten **Pia Marie** (8915) byggd 1948 i Karlstad som Tidan tjänstgör också som restaurangbåt i Åbo med namnet **Papa Joe**.

I Åbo ligger den gamla trätrålaren **Venla** (7702) byggd 1930 i Marstrand med namnet **Volma** av Fiskebäck. Den har stått på slip i några år och är under renovering men

arbetet ser ut att gå sakta.

I Åbo ligger den gamla träskutan **Anna** (7921) byggd 1933 på Kållandsö med namnet **Greta**. Den gör diverse turer i Åbolands skärgård och verkar vara i fint skick fast den ändrat utseende i modern tid.

Den sista båt jag plåtade i Åbo med svensk anknytning är bogserbåten **Nicke** (12834) byggd 1926 i Lödöse.

På kvällen den 27 augusti kör jag till Gustafs och tar båten över till Åva. Sista natten i Finland övernattar jag på Brändö igen, och på morgonen den 28 augusti är jag vid färjeläget i Torsholma och kommer till Hummelvik under förmiddagen där jag en sista gång för detta året gör ett besök i Mariehamn och på land hittar jag en fiskebåt med namnet **Ödhumbla** och det bör vara 6779 byggd 1921 i Risör som **Ruth** av Hönö.

På eftermiddagen den 28 augusti tar jag



Även Laguna byggd 1957 i Rönnäng som Tudor av Björkö har nu skrotats.



M/s Majland av Åbo. Byggt 1856 i Motala.

färjan från Eckerö till Grisslehamn och jag får medge att det är med saknad som jag lämnar Finland, men med förhoppningen att 2005 göra en ny resa till Finland. Den är redan på väg att planeras.

Om någon läsare skulle påverkas av min reseskildring och undrar vad en dylik tripp

kostar, så får jag svara att priserna för bensen, husrum, mat och liknande är ungefär lika med priserna i Sverige. Jag tillhör inte de personer som räknar på kronor, men mina resor ligger på cirka 15000 kr. Vissa resor har blivit dyrare och ibland kanske något lägre, men personligen anser jag det

vara värt varenda krona, och trots att jag inte är någon så kallad höginkomsttagare eller förmögen person så anser jag att dessa Finlandresor är de intressantaste utflykter som jag någonsin upplevt.

Slutligen vill jag omtala att utöver dessa fartyg med svensk anknytning som här berörts, så finns det många fler intressanta fartyg i Finland med exsvensk historia, och jag har under årens lopp hittat många flera fartyg som är mycket intressanta. Om andra fartyg jag hittat i Finland kanske jag kan berätta framöver i Länsumpen under förutsättning att intresse från läsekretsen finnes.

Dessa bilder är bara ett litet urval av alla de foton som Tore Olsson skickat med för artikeln. I nästa nummer kommer vi att fortsätta att publicera foton, då med litet mer fartygshistoria och kanske också med foton från den tid de hörde hemma i Sverige. Det finns ingen som tagit sig an det stora jobb att leta rätt på alla exsvenska fartyg i Finland förutom Tore Olsson. Vi känner oss därför stolta att ha fått förtroendet att publicera resultatet i Länsumpen.

Red.



M/s Papa Joe av Åbo. Byggt 1948 i Karlstad.

Åke N Williams senaste bok

– innehållsförteckning och
utdrag ur boken

Nu kommer ännu en bok av Åke N Williams med titeln

ANDRA SJÖLIVET

Femtio år senare

Innehåll:

Skeppsbyggnad och sjöfart
De goda åren
Energikriserna på 1970-talet
Från sjöfart till lastbilar och motorvägar
Uppbrott från tryggheten
Att bli sin egen
Skratta eller gråta?
Ensam är inte stark
På sjön igen!
Första proven med handelsfartyg
Ombord på stora fartyg och små båtar
Vänerskyttlarna. Pråm eller fartyg?
Åter till vind och ånga?
Segel. Vindrotor. Koleldade fartyg
Rotordrift av 6 m snipa
Första fiskebåten med eldrift
Fiskebåtar och fiskeredskap
Prov med båtar och redskap
Ut på fiske. Till Island
De östtyska trålarna
Rejåla vintrar och "skitvintrar"
I Stockholms skärgård och i Bottenviken
På Vänern vintern 1987
"Emellan Hisingen och stan"
Åter liv i hamnen
När Götaverksdockorna gungade
Att angöra en brygga - och backa ut därför
Marinen, Kustbevakningen, Sjöräddningen
Marinens mindre fartyg - bra och mindre bra
Kustbevakningens båtar - fruktade av vissa
Sjöräddningens hjältar - och skrytmånsar
Slutavmönstring vid Trubaduren

Beställningskupong
för boken bifogas detta nummer av
Länspumpen.

...//

"Emellan Hisingen och stan"

Åter liv i hamnen

Det var en "epok" för längesen då hamnen i Göteborg uppvisade ett sjudande liv. Jag går tillbaka i tiden till när jag själv vid nyss fyllda arton år såg stan för första gången. Det var år 1946. Vad man då menade med Hamnen var kajsträckan från Stigbergskajen till Gullbergskajen.

Ute på Hisingen var man sällan men i ens medvetande låg att Frihamnen, Lundbyhamnen (under byggnad), Lindholms hamnen och Sannegårdshamnen också tillhörde Göteborgs Hamn.

Älven var fylld av stora fartyg som lastade och lossade vid kajerna, låg upplagda i bojarna ute på älven eller var under byggnad eller reparation på varven. Men de farkoster som verkligen gav liv åt hamnen

var svärmarna av bogserbåtar, alla skärgårdsbåtarna och färjorna och så pråmarna med varvsarbetare morgon och kväll.

Särskilt de många ångfärjorna bidrog till bilden av hamnen som ett hav av rörlighet och verksamhet. Färjorna, där man betalade med polletter, var de som mest förknippades med livet på älven.

I visan som jag hört flera gånger sedan jag kom till stan sjöngs det om han på färjan som:

*" - klarade alla släckta fyrar
emellan Hisingen å stan!"*

Göteborgs innerhamn, som det så småningom kom att heta, blev allt tystare och

Hilda ex Hisingen



Foto Leif Lundberg

Patricia



Foto Jean Svensson

När götaverks- dockorna gungade

tommare allteftersom ångfärjorna slutade att gå, varven försvann och fartygstrafiken vände ute vid Skandiahamnen. Stena-färjorna kunde trots sin storlek inte fylla tomrummet efter det virrvarr av flytetyg som tidigare satte sin prägel på älven.

Men så hände det något år 1990. Styrö-bolaget började trafik med små passagerar-båtar i hamnen. Många båtar och täta turer! En del av dem snabba! Dessutom inte bara tvärs älven utan också längs älven. Man kunde för första gången på många år se minst en båt i rörelse när man stod ute på Stenpiren.

De nya, snabba båtarna döptes, fyndigt nog, till "Älv-snabben 1 och "Älv-snabben 2".

//...

Den nystartade hamntrafiken påstås vara störande med sitt stora vågsvall. En del överdrifter i berättelserna därom kan konstateras. Sålunda får Styröbolaget höra att Götaverkens stora flytdocka gungar och att porslinet kanar i durken ombord på restaurangfartyget "Marieholm" när de nya jetdrivna Älvsnabbarna passerar.

Klagomålen är eftertryckliga. Snar ändring påfordras.

För att bringa klarhet i hur stora vågorna egentligen är beställer Styröbolaget uppmätning av vågsvallet att utföras någonstans i hamnen där båtarna går fram. En bana utefter Cityvarvets nordöstra kajer bedöms som lämplig för proven.

Jämförande vågmätningar skall även göras med den äldre, långsammare passagerarbåten "Vesta" och med den gamla,

fin bogseraren "Stormprincess" som är försedd med en välljudande tändkulemotor.

Utvecklingen av vågsvallets karaktär och storlek för "Älv-snabben 1" är den för planande båtar karaktäristiska. Maximalt vågsvall, 0,3 m, inträffar vid en relativt låg fart, i detta fall vid ca 10 knop, varefter svallet minskar när farten höjs. Vid 20 knop har vågtoppens höjd över stillavattenytan minskat till 0,2 m.

Vid fartygets servicefart 18 knop är vågtoppens höjd av samma storlek som för "Vesta" vid 9 knop. Just 9 knop kan antas vara "Vestas" normala fart i hamnen.

Vid full fart, 11 knop, blir maximala vågen efter "Vesta" så hög som 0,5 m. Så stort vågsvall har alltså förekommit i hamnen de gånger "Vesta" haft bråttom in till

//...



Norrländ

Obs! Boken är ej illustrerad.



Foto denna sida Åke N. Williams



Älvsnabben



AB Lundby Mekaniska Verkstad sommaren 1919. Bogserbåtarna *Tyra*, *Ernst*, *Stormking* och *Vale* med flera andra båtar ligger inne för reparation. Bild ur Sjöfartsmuseets arkiv.

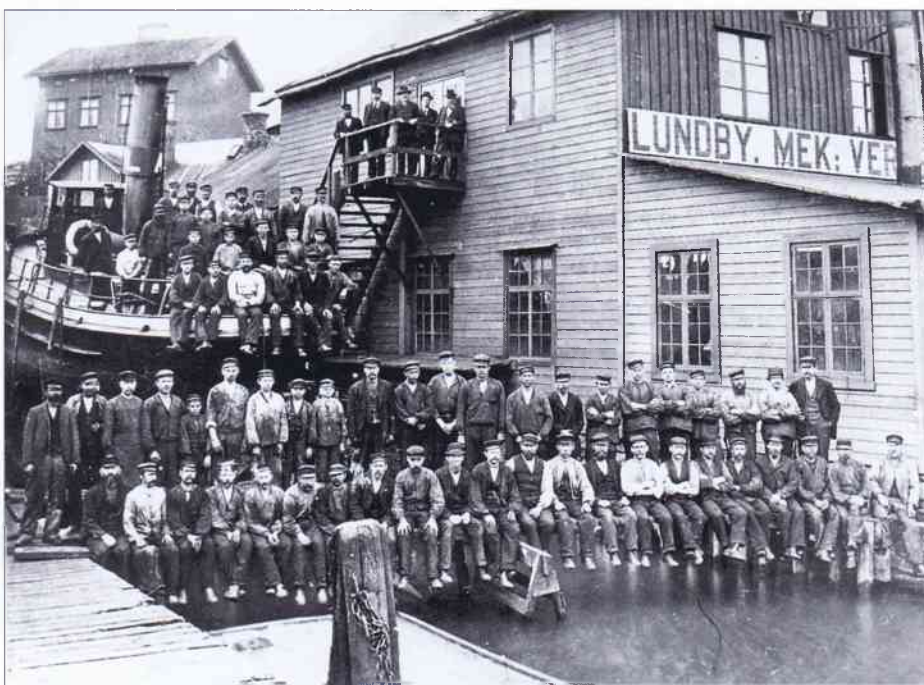
Båtarna från Lundby

Av Bertil Söderberg

Länspumpens hittills längsta artikelserie "Båtarna från Lundby" har nykommit till sitt slut. Det hela började med att jag skrev om varvets historia i LP 1987:3, eftersom firman då fyllde 100 år. Artikeln mottogs mycket positivt och då fick jag idén att även berätta om båtarna som byggts på Lundby, och deras öden efter leveranserna. På grund av platsbrist i tidningen har ibland artiklarna fått stå över, vilket resulterade i att det gått så lång tid, 17 år!, innan sista bygget blivit publicerat.

Under dessa år har ju en del hänt med båtarna. Därför har jag reviderat nybyggnadslistan som nu innehåller 56 byggen, varav nr 10 troligen inte byggts på Lundby utan på Eriksbergs varv. Jag har lagt in en tabell om båtarnas status 2004 så långt jag känner till.

Från 1920 fram till 1933, då varvet upphörde, var dåliga tider och det sista bygget som levererades var *Tor* till Röda Bolaget 1928. Nybygge 54 såldes som ett halvfärdigt bygge till Helsingborgs Varv 1933, där det färdigställdes som *Surte*.



Arbetsstyrkan vid Lundby Mekaniska Verkstad år 1900. Bogserångaren på slipen är Röda Bolagets *Axel* (Nb 12). Foto från Berit Rydén-Josefsson.

AKTIEBOLAGET
Lundby Mek. Verkstad

BILDADT 1887

SPECIALITET:
ISBRYTANDE BOGSERBÅTAR

Jern- och Metallgjuteri. Tillverkar Ekonomiska Ångmaskiner. Utför reparationer för industriella anläggningar och Båtar.

VERKSTAD, VARV OCH SLIP VID
SÄNNEGÅRDHAMNEN

KONTOR OCH FILIAL VID
BÄRAREGATAN

RIKSTELEFONER:
KONTORET: KASSA OCH BOKFÖRING 76 45
" " DISPONENTEN " " 60 80
VERKSTADEN OCH FÖRRÅDET 24 & 97 20
FILIALEN " " 17 99
DISP. HILDEBRANDS BOSTAD " " 38 98

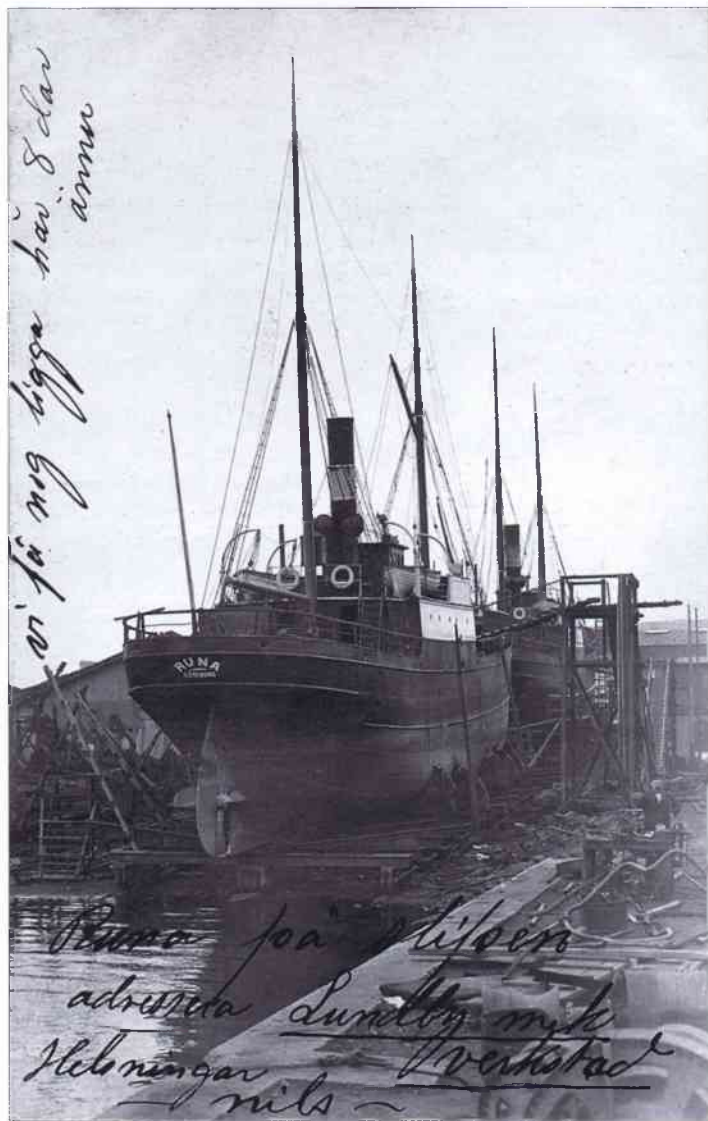
TELEGRAFADRESS: LUNDBYVERK

CB 3 CB



Brevpapper från 1918.

Varvets lilla transportbåt bar namnet **Lundby**, men i folkmun kallades den för "**Montebello**". Liksom de stora varven skötte man själv sina personaltransporter över älven i en barkass bogserad av **Lundby**. Observera bogserlinan till barkassen. Foto Leo Bonsdorff den 8 augusti 1928. Bildarkiv Sjöfartsmuseet i Göteborg.



Två ångare på Lundbys slip 1903, varav **Runa** från Göteborg närmast. Vykort från författarens samling.

Lundby Mek. Verkstad

Bäraregatan 2, Göteborg

Specialité:

Fartygsreparationer

Rikstel.:	kontoret	13 60 80
	verkstaden	13 17 99
H. Rydén	bost. Sävedalen	26 07 11
Verkm. G. Martinsson	bost. tel.	12 41 46



Byggnadsskylten till nr 32 **Fritz** sitter på förkant av styrhytten. Foto Bertil Söderberg 24 juni 2002.



Röda Bolagets hamn vid Kusten den 11 januari 1968. Oskar (Nb 39) hade gjort sitt och såldes på våren till Skrot- och Avfallsprodukter. Arkivbild Bertil Söderberg.

LUNDBY Mek. Verkstad

Specialité:
Anbåtsreparationer.

Utför reparationer för industriella anläggningar, Järn- o. Metallgjutgods.

Tillverkar den välkända
Lundby babbitsen.

Rikstel.: Verkstad 131799
Kontor 136080
N. E. Lindberg, bost. 182912
Verkm.H.Rydén, bost. 260711

Annons från 1945.

Två typer bogserbåtar

Den första bogserbåten byggdes 1890 för Göteborgs Bogserings AB, som döpte den till **Gustaf**. Efter båtens grundkonstruktion konstruerade Lundby en bogserbåtstyp som beträffande ändamålsenlighet och kapacitet fick vida beröm. Med några mindre modifikationer och förbättringar kom denna konstruktion att utgöra modellen för varvets bogserbåtar.

Den lilla standardtypen hade mått från ca 15 x 3,60 m till ca 16,5 x 4,20 m och en maskinstyrka mellan 60 – 130 ihk.

Den större typen var inom spannet 17 x 4,30 upp till 21 x 5,59 m och maskinstyrka på mellan 130 till 313 ihk. Den starkaste bogserångaren var **Tor** som levererades den 29 juni 1928 till Röda Bolaget.

I början av 1910-talet hade tonnageet på de stora oceangående ångarna, vilka anlöpte Göteborgs hamn, ökat så pass i storlek att behovet av en starkare bogserbåt för dess förhållning blivit alltmer kännbart. Vid hårt väder hade de mindre bogserångarna med sina upp till 100 ihk ångmaskiner stora problem vid förhållning av de större fartygen.

Balder var konstruerad av professor A.H. Lindfors med ingenjörfirman Johnson & Petterssons hjälp. Maskinen var kontrakterad för 200 ihk vid normal gång och vid forcering 250 ihk. Resultatet blev 212 ihk vid normal gång och 296 ihk vid forcering. Således ett mycket gott resultat. **Balder** visade sig vara en mycket användbar bogserbåt, inte minst sedan Svenska Amerika Liniens stora passagerarfartyg börjat sin trafik.

Av den större typen byggdes 12 båtar.

Undantaget var bygge nr 50, **Maj**, som var en mindre motorbogserbåt med en råoljemotor på endast 36 ehk.

Övrig verksamhet

Komplement till nybyggnationen var reparationer och sliptagningar. År 1922 låg nybyggnationen på sparlåga, och varvet hankade sig fram med bl a 78 sliptagningar och ett par vinterliggare samt minskning av arbetsstyrkan med 46 man.

Man tillverkade även ångmaskiner och olika gjutgods av järn och metaller bl a.

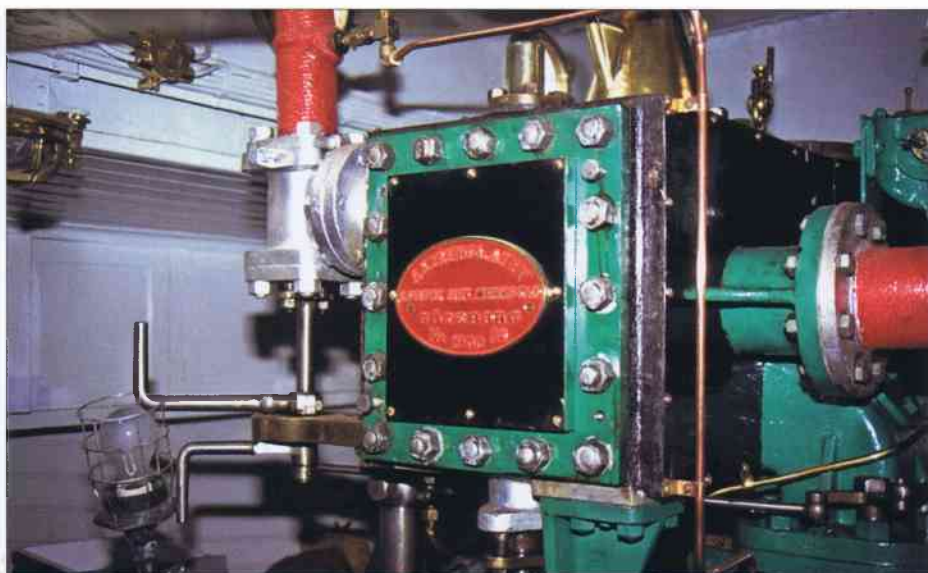
På nybyggnadssidan tillkom 1909 prämarna **Svea** och **Göta** för H.G. Söderbergs Import AB i Stockholm. 1919 levererades kanalångaren **Lundby** för Rederiet för s/s Lundby, där skrovet byggts på Sjötorps varv. **Lundby** byggdes för gemensam räkning för Sjötorps varv och Lundby Mekaniska Verkstad. Påföljande år levererades kanalpesen **Motala** till Ångf. AB Göta Kanal. Även här byggdes skrovet på Sjötorps varv.

Varvets första vägfärja blev en lyckad konstruktion som kom att bli prototyp för den svenska vägfärjan. Ritningen gjordes av verkmästaren och senare chefen på Lundby Henry Rydén, efter en skiss av dåvarande ingenjören Folke Seldén på Götaverken.

Verkstaden i ny regi

När varvet gick i konkurs 1933 fortsatte verksamheten som mekanisk verkstad av dåvarande verkmästaren Lindberg, som varit anställd sedan 1902. År 1947 tog Henry Rydén över företaget som 1951 flyttade in i nya lokaler på Hisingen. Arbetsena bestod till största delen av fartygs- och maskinreparationer.

AB Lundby Mekaniska Verkstad övertogs 1982 av Lillvor Lindman som med sina 20 anställda kunde fira firmans 100



Ångaren **Örnen Ettan** (Nb 18) har kvar sin ångmaskin och är nu en sjögående museibåt. Ägare är kolimportören Swecox International AB. Foto författaren.



En disig höstmorgon i mitten av 1950-talet, väntar **Balder** (Nb 42) och **Ragnar** (Nb 45) på order vid Götaverken. Arkivbilder Bertil Söderberg.



Otto ex Surte (Nb 54) var det sista bygget från Lundby levererad först 1934 men från Helsingborgs Varv. Här i Uddevalla 1958.

årsjubileum 1987. Den huvudsakliga verksamheten var legoarbeten och industriservice men fartygsservicen fanns fortfarande kvar. Man var även agent för Wärtsiläs reservdelar.

På 1990-talet övertogs verkstaden av Peter Wallberg som drev den fram till 2004 då bolaget gick i konkurs.

Slutord

Många av de båtar som byggdes på Lundby är fortfarande i bruk som bogserbåtar, fritidsbåtar och prämar. Ca hälften av byggena finns kvar varav den äldsta som



Brevhuvud från 1898.

är i trafik är **Hegardt/ Kar** (Nb 2) byggd redan 1890. **Tor** blev det sista bygget som levererades 1928, men **Surte/Otto** blev dock färdigställt först 1934 och då av Helsingborgs Varvs AB.

Att det var slitstarka byggen som AB Lundby Mekaniska Verkstad byggde råder nog ingen tvekan om. Det lilla oansenliga varvet vid Slottsbergets strand har med detta skrivit in sig i den svenska varvshistorien.

Varvets nybyggnadslista återfinns på nästa sida.



Gamla Viking II (Nb 51) ombyggd till fritidsbåt/husbåt. Foto Sven Sjöstrand den 10 juli 2003.



Lyr (Nb 24) ligger upplagd i dåligt tillstånd i Tjörvåg i Norge. Foto Pål Ulsteen.

Nybyggen vid AB Lundby mekaniska verkstad 1890–1928

Byggnr	namn	år	rederi	status 2004
1	Gustaf	1890	Göteborgs Bogserings AB	? efter 1916
2	Hegardt	1890	G.H. Hegardt & Co., Göteborg	Bogserbåt
3	Nökken	1891	Sten & Co., Drammen	Förlist 1963
4	Ernst	1891	Göteborgs Bogserings AB	? efter 1904
5	Torsten	1895	Göteborgs Bogserings AB	? efter 1988
6	Albert	1896	Göteborgs Bogserings AB	Skrot 1957
7	August	1896	Göteborgs Bogserings AB	Skrot 1957
8	Tyr	1896	Uddevalla Bogserings & Trp AB	Bunkerbåt
9	Ernst	1897	Göteborgs Bogserings AB	Fritidsbåt
10	Oscar (?)	1897	Troligen annullerad order (GBAB)	?
11	Hugo	1897	Göteborgs Bogserings AB	Passagerarbåt
12	Axel	1898	Göteborgs Bogserings AB	? efter 1950
13	Volrat	1899	Göteborgs Bogserings AB	? efter 1950
14	Tor	1899	Göteborgs Bogserings AB	Passagerarbåt
15	Adolf	1900	Göteborgs Bogserings AB	? efter 1950
16	Vale	1902	Aug. Carlsson & Co AB, Gbg	Förlist 1982
17	Tärnan	1903	Norrköping stad	Bogserbåt
18	Örnen	1903	Seffle Kanalbolag, Säffle	Museibåt
19	Södertälje Kanal	1904	Södertälje Kanal & Slussverksföretag	Fritidsbåt
20	Robert	1904	Göteborgs Bogserings AB	Förlist 1946
21	Lennart	1905	Grus & Sandcement AB, Stockholm	Bogserbåt
22	Stormprince	1906	Bogserings AB Stormking, Göteborg	Fritidsbåt
23	Ivar	1906	Göteborgs Bogserings AB	Bogserbåt
24	Gustaf	1906	Göteborgs Bogserings AB	Bogserbåt - upplagd
25	Greta	1906	Olaus Olsson Kolimport AB, Sthlm	Fritidsbåt
26	Carl	1906	Göteborgs Bogserings AB	Skrot 1966
27	Kungelf (A)	1906	Kungälv stad	Fritidsbåt
28	Dagmar	1907	Nya Murbruksfabriken AB, Sthlm	Bogserbåt
29	Starke	1908	H.G. Söderbergs Import AB, Sthlm	Fritidsbåt
30	Ella	1908	J. Andersson, Stockholm	? efter 1915
31	Jarl	1908	Stockholms Hamnstyrelse	Bogserbåt
32	Fritz	1908	Göteborgs Bogserings AB	Fritidsbåt
33	Otto	1909	Göteborgs Bogserings AB	Skrot 1957
34	Isbjörn (E)	1910	Åsbacka Trävaru AB, Hudiksvall	? efter 1925
35	Hugo	1910	Göteborgs Bogserings AB	Skrot 1961
36	John	1912	Göteborgs Bogserings AB	Bogserbåt
37	Gertha	1912	J. Wulfsberg, Archangelsk	? efter 1912
38	Gösta	1912	Gustaf E.Reuter, Göteborg	Skrot 1995
39	Oskar	1912	Göteborgs Bogserings AB	Fritidsbåt
40	Anna	1913	Russich-Balticher Bergungs-Verein, Reval	? efter 1916 såld Ryssland
41	Erik	1913	Göteborgs Bogserings AB	Bogserbåt
42	Balder	1913	Göteborgs Bogserings AB	Skrot ca 1980
43	Viking	1914	Ångf. AB Thule, Göteborg	Skrot 1976
44	Emil	1915	Göteborgs Bogserings AB	Fritidsbåt
45	Ragnar	1915	Göteborgs Bogserings AB	Skrot 1958
46	Sven	1916	Göteborgs Bogserings AB	Bogserbåt
47	Signe	1917	Lavéns Kolimport AB, Sthlm	Husbåt ?
48	Britta	1917	Lavéns Kolimport AB, Sthlm	Fritidsbåt
49	Hamnen (B)	1917 – 1919	Göteborgs Hamnstyrelse	Fritidsbåt
50	Maj (C)	1918	Lavéns Kolimport AB, Sthlm	Fritidsbåt
51	Viking II	1919	Rederi AB Svenska Lloyd, Gbg	Fritidsbåt/husbåt
52	Björn	1920–1921	Göteborgs Stads Renhållningsverk	Bogserbåt
53	Framnäs (E)	1921–1928	Wifsta Varfs AB, Vifstavarv	Bogserbåt/fritidsbåt
54	Surte (E)	1922–1933	AB Surte Liljedahl, Surte	Bogserbåt
55	Kolhättan-Svanesund (C,D)	1926	Inlands Nordre Härads och Orusts Vägstyrelser	Upplagd
56	Tor	1927–1928	Göteborgs Bogser & Bärgnings AB	Pråm

1909 byggdes pråmarna **Svea** och **Göta** för H.G. Söderbergs Import AB, Stockholm. 1919 levererades kanalångaren **Lundby** till Rederiet för s/s Lundby, skrovet byggdes på Sjötorps Varv. 1920 levererades kanalångaren **Motala** för Ångf. AB Göta Kanal, skrovet byggdes på Sjötorps varv.

A = passagerarbåt B = inspektionsbåt C = motorfartyg D = vägfärja E = förlagsbygge.

Upprättad 1987 av Bertil Söderberg och reviderad 10 mars, 2005 .

Registersidorna 7701-7800



Motortankern Benmore ex Procyon (7797) med Dovers vita klippor i bakgrunden.

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		
7701	MS	ANNA MARIANA ex MONE	1923 Bengtsfors	36	35	1931 ↓	upph 1977 Göteborg
7702	MS	Venla ex WESTERN ex RÖNNFORS ex VIDEFJORD ex WIKLAND ex VOLMA	1930 Marstrand	37	12		1974 såld Finl, fanns 2004
7703	MS	FYLGIAN ex LILLY	1930 Hälsö	32	11		1988 upphuggen
7704	MS	ELLA	1930 Hälleviksstrand	58	20		1961 såld Finl, struken 1993
7705	SS	HANNAH ex Achroite	1898 Glasgow	1223	809		23.10.1940 strandat Leixoes
7706	S	HENRIETTE	1906 Thurö	62	38		21.5.1966 strandad Torsö
7707	MS	SVEA	1930 Hälsö	28	10		1959 såld Finl.
7708	SS	Rauni Margaretha ex Ridal ex Mariefors ex Maud Thordén ex TERGUS ex Older	1921 Stavanger	1320	920		1935 såld Finl, upph 64 Lübeck
7709	MS	YVONNE (YVONE)	1931 Hälsö	38	14		1976 såld Finl, fanns 84
7710	MS	LINDY ex NOOMI	1930 Hälsö	44	12		sopskepp
7711	S	SHALOM ex IRJA MARIE ex TV 15 ex THELLEF ex BERTHA ex St Magnus	1896 Vegesack	92	66		pass/msegl
7712	SS	R H SANDERS	1931 Fredrikstad	1199	739		10.12.1933 brand Toulouse upph 4.34 Genua
7713	MS	ELLA	1930 Hälsö	42	15		1977 såld Finl fanns 84
7714	MS	VÅGEN	1931 Strömstad	17	6		fritidsbåt
7715	MS	DROTT I ex EKSJÖ ex RINDÖ ex SYDLITZ ex LIZZIE	1931 Marstrand	49	23		
7716	SS	NORNA ex Gerona	1914 Oslo	1022	714		14.2.1940 sänkt, alla omkom
7717	S	BRITTY	1931 Strömstad	21	9		fritids
7718	MS	Västanvåg ex HALSVIK ex VÄSTANVÅG	1931 Djupvik	51	22		1972 såld Finl, ej FiSL-81
7719	S	Meridian ex LUNA	1931 Råå	68	43		1968 såld Engl., finns ?
7720	MS	LINDA ex IRIS	1930 Hälsö	46	14		1999 förd till Litauen
7721	MS	Comet I ex COMET	1930 Hälsö	44	15		1938 såld No
7722	MS	SVANLAND	1931 Olofsberg	45	19		fritids
7723	S	Lis Christ ex LIMA ex Doggersbank	1916 Enkhuizen	99	71		1964 såld Dk, förlist 21.11.66 Trelleborg
7724	MS	BETH ex NORDHAVET	1931 Marstrand	48	23		1970 såld Engl
7725	SS	LUNARIA ex TRIONE	1931 Göteborg	1610	1115		1958 såld It. upph 69 Italien
7726	MS	WAILETT	1931 Hälsö	49	16		1982 upph Strömstad
7727	S	HERKULES	1919 Rö	35	21		1940 präm
7728	MS	Othello ex KÄNSÖ ex ÄRLAN ex WIVI-ANN ex WINDY	1930 Hälleviksstrand	49	20		1976 såld Finl, fiskar ?
7729	S	OLGA	1931 Landskrona	99	76		1967 såld Tyskl
7730	MS	GUNFI ex GULLMAR II ex FYLGIAN II ex GUNFI	1931 Hälleviksstrand	53	23		fritids
7731	MS	CYRENE	1931 Donsö	49	21		20.6.1945 minspr. 6 † Ryvingen
7732	S	MAJA ex Prinz Carolat	1908 Haaseldorf	87	63		24.9.1976 sjönk Nordmaling
7733	MS	Viktoria I ex VIKTORIA	1930 Olofsborg	45	19		1938 såld No
7734	MS	Sassandra River ex Ole Bratt ex Older ex Gabon ex Rose ex SUNNANVIK	1931 Landskrona	4721	3546		1934 såld No upph 65 Spezia
7735	SS	VISTEN ex Alsen ex Lotty Gabrielle ex Martha Halm	1921 Elbing	1024	683		1959 upph Donsö
7736	MS	WANGARATTA ex ERNA III ex NEKTON ex NORDHAVET	1931 Hälsö	47	18		fritids
7737	S	ELLA ex Gerda	1905 Kiel	99	68		1936 såld Dk, finns 2005
7738	SS	HEDDA ex Jomaas ex Marie Nielsen	1920 Larvik	1651	1178		23.11.1941 minspr Borkum
7739	MS	TORE ex SVEA	1922 Rallsta	49	28		1961 lades Bällsta
7740	SS	DIANA	1931 Stockholm	289	186		igång
7741	SS	NAUPLIA ex HASTING ex Danevirke ex Vilja ex Capax	1916 Oslo	1228	869		1959 upph Ystad
7742	MS	SYDFORS AV STURKÖ ex SYDFORS AV KARLSKRONA ex MEDANA ex SONJA	1931 Marstrand	47	22		1987 upph
7743	MS	INES	1931 Hälsö	48	19		9.4.1940 minspr. 6 †
7744	SS	Parita ex SIBENA ex NILS STURE ex LIDA ex ROLF ex Danefelt	1920 Aalborg	1480	1097		1962 såld Pa upph 64 Grays
7745	S	Elak ex LYNGÖ ex DEMA ex Adelaar	1916 Uitenboogaard	114	86		1965 såld Dk sjönk 1.2.66 Korsør
7746	S	GULLSKÅR ex ERLAND ex Haabet	1914 Marstal	89	76		1968 såld Spanien, öde?
7747	SS	MAGDA ex Wonganella ex Wonga Fell	1904 Sunderland	4041	3038		30.3.1933 strandat Magellan
7748	S	EBBA ex Erhardt	1901 Thurö	228	193		23.12.1948 strandat Danzig
7749	MS	BJÖRN AV KUNGSHAMN ex BJÖRN ex URANIA	1931 Olofsberg	44	18		1995 upph
7750	MT	Arapiles ex Gerez ex KALMIA	1931 Dundee/Gbg	8186	6109		1945 såld Portugal, upph 71 Vinaros
7751	MS	POSEIDON	1918 Kiel	61	24		1937 såld Tyskl.

7752	S		DORA	1902 Nübbel	42	30	8.4.1949 strandat Kristianopel
7753	S		ELVY ex Nauta ex Klara	1904 Marstal	123	99	1964 pråm, upph 69
7754	S		MAJ-BRITT ex Mariechen	1902 Dordloch	42	29	12.2.1933 sjönk Sandhammaren
7755	S		ANNA	1906 Esbjerg	94	68	1968 såld Bermuda, sjönk 68 Bahamas
7756	MS		CONDOR	1931 Hälleviksstrand	55	20	12.10.1944 minspr 8 †
7757	MS		PIERINA IV ex DANA	1931 Landskrona	49	18	fritids
7758	S		ISLAND ex ARNE ex Nordermoor	1904 Wewelsfleth	99	67	8.10.1967 strandat Aspö
7759	MS		MATILDA ex LAILA	1931 Hälsö	50	18	fritids
7760	MS		MARION ex MARION AF RÅÅ ex MARION II ex GRETA	1931 Hälsö	41	16	1994 förstörd
7761	SS	Fortunata ex Luisa d Ali ex CHRISTINA BANCK ex EDDA ex VINGA ex AASNE		1931 Oskarshamn	1579	1090	1960 såld It, sjönk 9.5.70 Sydafrika
7762	MS		Ais Giorgis ex MONGOLIA ex DALHEM	1931 Göteborg	3088	2223	1963 såld Gr. upph 73 Istanbul
7763	SS		Retiaire ex Netzleger XIII ex Deime ex GALLIA ex Orion	1926 Kiel	1418	1006	1940 konfisk. upph 60 Arromanches
7764	SS		CATALONIA	1930 Helsingborg	1755	1270	febr 1934 borta m 31 man Adriatiska havet
7765	S	Foz do Duoro ex ABRAHAM RYDBERG ex Star of Greenland ex Hawaiian Isles		1892 Glasgow	2345	1967	1942 såld Portugal, upph 57 La Spezia
7766	S		Vanse ex ANN ex SJÖFRÖKEN ex MARIECHEN	1931 Hoogezand	99	70	1946 såld No, strand. 10.1.1949
7767	S		MARIE	1910 Troense	237	203	1974 förstörd Tjurkö
7768	S		VIDA ex MARIE ex SUDERSAND ex GRIMSÖ ex VIDA ex Elsa I	1916 Vlaardingen	129	87	
7769	S		NAJADEN I ex BALTIA ex NAJADEN	1875 Faaborg	146	121	1964 ej i sjöfart lades Gäddviken, Nacka
7770	S		ZERA ex ANNA	1893 Assens	48	36	20.6.1954 sjönk Sandhammaren
7771	S		PRINS KNUT ex Patterdale	1883 Grimsby	86	64	1943 såld No
7772	MS		Saint German ex Edouard Giraud ex EPOCA	1924 Karlshamn	1122	800	1932 såld Frankr. 17.11.40 torp. Atlanten
7773	MS		EIVOR	1931 Donsö	44	16	27.2.1942 ishaveri utanför Smögen
7774	MS		Tyning ex BROSEA ex TAMARA	1931 Göteborg	6392	5004	1965 såld Pa. upph 69 Kaohsiung
7775	MS		ROY LATTON RORY ex DALARÖ ex EXIDE	1931 Hälsö	52	19	1982 vrak Södertälje kanal
7776	S		ALVÖ ex HEDA ex Lemmer	1916 Lemmar	137	95	1974 såld Guayana, i fart?
7777	Å		STOCKHOLM ex KORSHOLM AF WESTERÅS ex ÖLAND				
			ex Korsholm ex Korsholm III ex ÖLAND	1931 Oskarshamn	428	198	i fart
7778	SS		PRINS CARL ex MUNIN	1931 Stockholm	1261	836	1971 förstört
7779	MS		PEIPING	1931 Göteborg	6392	5004	9.9.1942 torped. 3 † Karibiska havet
7780	S		FYLGIA ex Fylla	1894 Thurö	193	170	1934 såld No
7781	S		Bille ex Marlies ex MARGITA ex ALMA ex R P Petersen	1917 Thurö	294	255	1954 såld Tyskl. lagd Trawe 60
7782	SS		ATLANTEN ex Gribskov ex Albuera	1902 P Glasgow	3460	2259	1930 såld Finl, upph 36 England
7783	SS		Hebe ex ALICE ex Tensift ex Rubin	1911 Helsingborg	716	434	1935 såld Finl, kond. 1949
7784	SS		Ergina Ventouri ex Blue Med ex CALLA ex BÖRGEN ex FRAMNÅS	1931 Sandefjord	810	543	1951 såld Cy, sjönk 8.11.64 Kosseir
7785	MT	Nichiei Maru ex Nitto Maru ex Bloemendaal ex Willem Barendz ex PAN GOTHIA		1931 Göteborg	10397	7820	1946 såld Holl. upph 66 Aioi, Japan
7786	MS		NORDPOLEN ex EDSVIKEN ex FREJ	1875 Motala	23	15	1950 upph Djurgårdsvarvet
7787	SS		Kontum ex LENITA ex Heinrich Schuldt ex Fasan ex Hornbach ex Quarta	1923 Flensburg	1565	1119	1939 såld Frankr. sänkt 10.3.45
7788	SS		Veli-Ragnar ex TORGNY LAGMAN ex Banchory	1914 Stockton	2184	1589	1938 såld Finl, upph 58
7789	SS		SOLSTAD ex Gatwick	1924 Aberdeen	1432	1004	1932 6.1.1944 torped. Engelska kanalen
7790	MS		ZAIDA	1931 Hälleviksstrand	52	19	1998 såld Gibraltar
7791	MS		ROINY AF HAMBURGSUND ex ROINY	1931 Marstrand	40	12	2002 avförd, förlist
7792	MS		Englund ex Jan Thoresen ex MARY	1932 Landskrona	37	13	1945 såld Dk, sjönk 22.3.71 Fladen grund
7793	MS		BORÖ ex TÄRNÖ ex TÄRNO	1931 Marstrand	31	10	1987 upph Hönö
7794	SS		FÄRJA 61/59 ex HORNÖ-VEDA	1923 Göteborg	76	24	1958 ej i sjöfart, pråm i Husum
7795	MS		LYN	1931 Brattås	20	10	fritids
7796	MS		VESTVIND	1931 Djupvik	43	17	1998 upph Närshamn
7797	MT		Yamanami ex Bahama Queen ex Doris B ex Benmore ex Jomaas				
			ex SUNNANBRIS ex PROCYON	1932 Malmö	8982	6535	1945 såld No, upph 68 Kaohsiung
7798	MS		HENRIKA ex EVA AV GREBBESTAD ex EVA AV ÅSTOL ex SKOGLAND ex ELVY	1931 Marstrand	45	16	1998 upph Rixö
7799	MS		ASTA	1931 Olofsborg	44	18	1982 upph Strömstad
7800	MS		MIMMA ex HEMLAND	1931 Marstrand	45	19	fritids, syns till ?

Säljes pga flyttning

Marine News 15 kompletta årgångar 1990 - 2004

Seekiste/Schiffahrt International 110 ex

Lloyd's Register of Ships 1978 -79, 1986 - 87, 1994 - 1995

Div. sjöfartslitteratur bl.a. Tre generationer på sju hav (Broströms), Från hjulångare till atomfartyg, Jakten på Tirpitz, Svensk sjöfolk i krig och fred (band 1), Marinkalendern 1954 resp. 2000 m.fl. m.fl.

För mer info kontakta Anders Rydberg
tel. 031-121876 eller mail ar.fartygsfoto@tele2.se



Möteskalender Västra Kretsen

Lördagen den 9 april. ÖPPET HUS mellan 10 och 14.
Vi visar Kajutan för alla och bjuder på kaffe och fralla (så långt brödet räcker!). Tag gärna med Dig Din partner!
Försäljning av maritima böcker till fördelaktiga priser.

Lördagen den 23 april.

Kulturpromenad i Klippans kulturresevat.

Kajutan öppnar kl 10 där vi säljer maritima böcker. Kl 12 visar oss Georg Söderberg runt på Klippans intressanta område under ca 1 timma. Därefter möjlighet till fika och visning av diabler. En heldag om man så vill.

Lördagen den 28 maj. Klubb Maritims årsmöte i Kalmar.
Se program i Båtologen 2/2005.

Söndagen den 10 juli kl 17.30. Vi har hyrt bogserbåten Herkules för att bevittna avgången av kryssningsfartyget **Queen Elizabeth 2**. Denna legendariska liner har aldrig tidigare besökt Göteborg. Eftersom Herkules bara tar 25 passagerare gäller att först till kvarn... Sätt in 200:- kr på Västra Kretsens postgiro 439 50 28-6. Den som satt in pengar på postgirot har förtur.

Lördagen den 27 augusti. Vi gör en utflykt med Herkules till Repslagarmuseet i Älvängen. Pris och tid meddelas i nästa nummer men boka dagen redan nu.

Som vanligt har vi öppet **varje tisdagskväll kl 18 - 21** för samvaro eller forskning. Nu när vi har fått en så fin lokal, har vi noterat en ökat besöksfrekvens. Är Du på tillfälligt besök i Göteborg; tveka inte att titta upp. Lokalen finns i gamla Sockerbruket med adress Banerhagsgatan 1 I. Telefon 031-246515.

Alla är mycket varmt välkoma!

FOTOARKIVET ● Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg ● OFFERT 33

Kopiorna görs på plastpapper i format 10 x 15 (10 kr/st) samt 18 x 24 (45 kr/st).

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

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

OBS! FOTONA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN. OBS!

Antal foton.....

C. G. NYSTRÖMS NEGATIVSAMLING

BOGSERBÅTAR

Björn	Hälsingborg	10912
Spring	Båtskärsnäs	8484
Thea	Göteborg	11265

ÅNGARE

Kingham	Panama	9074
Rondo	(Byggt 1947) Oslo	—
Titan	Piraeus	9328

KUSTFARTYG

Bornö	Styrsö	9643
Dagö	Vrångö	8192
Eken	Fotö	10589
Gratia	Hällevik	10819

Gunilla	Oskarshamn	8474
Ingela	Smögen	9517
Komet	Trollhättan	7089
Krossfjord	Göteborg	10578
Nora	Hven	5508
Sibris	Dalarö	10542
Svanfjord	Uddevalla	10561
Ulla-Karin	Hovenäset	8286
Violet	Skärhamn	7649
Utskär	Skärhamn	9485

MOTORFARTYG

Barranduna (Charter Lloyd)	Göteborg	8530
Bataan	Göteborg	8805
Cygnus (Byggt 1962)	Bergen	—
Heröia (Byggt 1949)	Oslo	—
Hispania	Göteborg	10460

Kronoholm	Göteborg	9857
Norma	Hälsingborg	9345
Orion	Stockholm	10590
Polykarp (Byggt 1964)	Kristiansand	—
Portland	Stockholm	9371
Tundraland	Göteborg	9823
Vaxholm	Göteborg	9652
Venezia	Göteborg	9208
Vingaholm	Göteborg	10268

BERTIL PALMS NEGATIVSAMLING

Arnolf	Kivik	9736
Beryte	Beirut	—
Charlotte	Billingsfors	6411
Mardu	Puerto Limon	5167
Pelagos	Liberia	—
Stralsund	Rostock	—

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

Namn

Adress

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

Sista beställningsdag

22 april 2005

därefter leverans inom 6-10 veckor

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Capella

Lite om skonarens förhistoria, som komplettering till Bernt Åhlunds artikel om Lödösefartyg i förra numret av Läns-pumpen.

Få fartyg kan uppvisa en så intressant levnad som **Capella**. Hon var ursprungligen konstruerad och ritad av den världsberömda skeppskonstruktören Fredric Henric af Chapman (1721–1808) och var tänkt att ingå i rikets försvar mot Ryssland! Och där framför allt för att brukas vid ett eventuellt kommande lokalt skärgårdskrig. För att tjäna det senare syftet utvecklades vid denna tid två fartygstyper – i galären och kanonslupen resp kanonskonerten. Den förra framdrevs främst med åror medan de sistnämnda huvudsakligen förflyttades under segel, även om dessa sistnämnda var försedda med ett antal åror.

Åren 1803 till 1817 byggdes en serie om 24 stycken ka-

nonslupar/skonerter av ungefär samma storlek. De första 12 var lite smalare i vattenlinjen, medan de senare gjordes 2 fot bredare för att bättre kunna bära sin bestyckning. De bar, vad vi kallar för, skonarrigg, men med fällbara master och sprisegel. Den hade 15 par åror att användas vid stiltje och vid sjöslag för att vrida fartyget och rikta in kanonerna.

De var mycket kraftigt bestyckade. De hade 2 st 24 punds slätborrade kanoner om 15,5 cm kaliber i vardera ända av skonarna och 6 st 12 punds karonader på sidorna. Dessa hade en kaliber på 12,2 cm. De hade även ombord ett antal sknickor, en form av ett mindre skjutvapen. Med 24 pundarna kunde man skjuta ungefär mellan 800 och 1200 meter.

N:o 16 blev senare vår **Capella**. Den byggdes vid kofferdivarvet i Karlskrona 1814 av ek på kravell. År 1817 fick alla i serien ett namn och N:o

16 blev döpt till **Ajax** (latin för namnet på två grekiska kämpar i striderna vid Troja). **Ajax** kom också att nu tilldelas Göteborgs-eskadern.

Den låg från 1821 under många år fullt rustad, men överksam, vid Örlogsvarvet i Göteborg och användes endast som övningsfartyg vid exercis i hamnen.

År 1828 fick den en större reparation och ombyggnad och omriggning.

År 1857 blev det dock äntligen åter sjötjänst för **Ajax**. Nu som sjömättningsfartyg i Bohusläns skärgård. Så var man tex 1858 i Fjällbackas skärgård och utanför Uddevalla.

År 1862 lades skonerten upp för gott. Fred rådde och man beslöt avveckla hela Göteborgs-eskadern. Man gick så långt att man beslöt sälja ut hela Nya Varvets område och detta utbjöds till hugade spekulanter. (Man kunde även på den tiden!) Ett större järnförädlingsverk vi-

sade bli intresse för att etablera sig där. I slutändan blev det dock Fångvårdsstyrelsen som övertog alla anläggningarna och inrättade en fångvårdsanstalt på varvet. Inte förrän 1902, i samband med unionskrisen, återkom Marinen till området.

Mycket av stationens material såldes därför ut 1863 och den 9 maj detta år går **Ajax** över till civil ägare. Det är ett partrederi i Göteborg med handlanden Theodor Nilsson i ledningen som står som köpare av skonerten. Köpesumman var 8050 Riksdaler silvermynt. I köpet ingick tillhörande roddjullar, som tydligen hade använts vid sjömätningen. Detta rederi låter genast ta skonerten till Gamla Lödöse Skeppsvarf och göra en större förbyggnad och omändring till ett vanligt seglande fraktfartyg. Nu sker också ett namnbyte till **Capella**.

Anders Olsson



Det finns gott om ankare vid byalagsgården i Larkollen.

"På tal om ankare..."

Är ofta på besök i Larkollen utanför Moss i Norge. Där, vid byalagsgården, ligger 10–15 ankare i snårskogen alla upphit-

tade i Oslofjorden. Ett av dem skall ha tillhört ett sänkt tyskt örlogsfartyg (hakkorset gjutet i ankaret).

Mats C. Viberg



Här ett ankare från ett sänkt tyskt örlogsfartyg. Foto Mats C. Viberg.



Gyro i Göta kanal vintern 1957/58 . . .



. . . och i Karlstads innerhamn 1957. Foto Rune Wijk.

M/t Gyro

Fartyget **Gyro** hette från början **Styrbjörn** och byggdes år 1913 som motorgaleas för Bröderna Löfberg & Co i Karlstad. År 1916 såldes **Styrbjörn** till Stockholms Befraktningsbolag AB och fick senare flera andra ägare i Stockholm. År 1936 köpte Bohuslänska Kusten fartyget.

År 1950 blev **Styrbjörn** ett Donsöfartyg och byggdes om till ett tankfartyg och blev även utrustad med en ny huvudmaskin, en två cylindrig Skandia på 100 hk. Detta skedde på Götens varv i Göteborg och fartyget fick namnet **Gyro**. De nya ägarna var John Kristensson, Kristen Kristensson och Olof Olsson. John Kristensson blev huvudredare. År 1956 byggdes fartygets överbyggnad och styrhytt om. Denna ombyggnad blev utförd på Bröderna Jonssons varv på Källandsö. Olof Olsson efterträdde John Kristensson som huvudredare 1959. **Gyro** seglade för Donsö i nära 20 år.

Undertecknad seglade ombord på **Gyro** från 1955 till 1961. Under denna period seglade fartyget huvudsakligen med laster av lättare produkter av olja till Motala och Jönköping från Göteborg.

Fartyget blev liggande oanvänt i Donsö hamn under några år, men såldes omkring år 1970 till Köpenhamn. Den nye ägarens avsikt var att använda fartyget som bunkerfartyg i Karibien.

Rune Wijk

Styrbjörn blev Gyro

I De okändas bildkavalkad i Läns pumpen 2004:4 fanns bland det lilla motorfartyget **Styrbjörn**. Hon fick väl ett längre liv än de flesta fartyg – men tyvärr måste jag bekänna att jag inte vet hur gammal hon blev – och på gamla dagar såg hon inte ut riktigt som i sin ungdom.

Hon byggdes 1913 i Karlstad, men inte vid Karlstads Varv utan av ABC J Wennbergs Mek Verkstad, vars verksamhet annars var mest inriktad på bogserbåtar och liknande. Hon byggdes som torrlastare för Bröderna Löfberg & Co i Karlstad, mätte vid leveransen 72 bruttoton på en längd av 20,66 meter, och hade en 50 hk motor. Redan 1915 förlängdes hon 3 meter i Karlstad till 23,68 meters längd, 89 bruttoton. Samma år blev hon upprigad till galeas. Bilden i tidningen måste alltså vara tagen mellan 1913 och 1915.

År 1916 såldes **Styrbjörn** till Stockholm. Där hann hon under fyra år med fem olika ägare, och priset fördubblades vid dessa transaktioner från 45 000 till 90 000 kronor. Därmed hade **Styrbjörns** pris nått sin kulmen, och 1920 gav Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla "bara" 70 000 kronor för henne.

Köparna satte in henne som styckegodsbåt på sina linjer i Bohuslän, och där gick hon i åtskilliga år. År 1921 mättes hon om till 99 bruttoton, och på 1930-talet riggades hon åter

ner till motorfartyg. Men det tog slut med linjefarten med styckegods, och 1950 såldes **Styrbjörn** för 37 500 kronor till ett partrederi på Donsö bestående av Kristen och John Kristensson samt Olof Olsson. De byggde om henne till tankfartyg, varvid bruttot ökade till 105 ton och dödvikten angavs nu till 140 ton. Förändringarna motiverade ett nytt namn – **Gyro**. Efter ett par år byttes hennes gamla 50 hk motor ut mot en på 120 hk och omkring 1960 ökade hennes brutto till 113 ton.

År 1962 fick hon änyo en ny motor, nu på 180 hk, och 1963 förlängdes hon igen, denna gång med 5 meter till 29,10 meter. Bruttot kom därmed upp till 142 ton och dödvikten i 200 ton. Men **Gyro** hängde ändå inte riktigt med i vår kusttankfarts utveckling, så 1980 halade hon den svenska flaggan och hissade den panamanska, sedan hon köpts av Poul Jensen Shipping Co SA.

Påskén 1981 hittade Örjan Kronvall och jag henne liggande i Köpenhamn, men sedan vet varken jag eller Lloyd's Register vart hon tagit vägen. I LR 1985/86 stod hon kvar men utan vare sig flagg, hemort eller ägare, och i ett supplement till samma årgång rådde registret sina läsare att "delete entry – vessel's continued existence in doubt". Kanske någon av Läns pumpens läsare vet någon fortsättning på storyn?

Olle Renck

Mera Dunderhonung

Trålaren **Dunderhonung** (ex **Rio**) har blivit en följetång i Läns pumpen. Bo Bergengård i Norrköping har följt upp hennes vidare öden genom en tidningsartikel ur Norrköpings Tidningar den 14 augusti 2004. Trålaren, som under vintern sjönk vid Valdemarsvik, bärgades i början av juni. Eftersom ägaren inte betalat någon kajhyra togs båten i beslag av kommunen. Den fördes i juli månad till Kallsö där den ligger i "förvar". Kommunen processar med ägaren och har ägaren inte löst in sin skuld till kommunen under hösten kommer den gamla trålaren att säljas. Vi lär få anledning att återkomma i ämnet, eller hur Bo?

Red

Okänd passagerarbåt

Båten som Rune Dahlgren fotograferat i den bohuslänska skärgården heter **Granita**. Den trafikerade linjen Bleket-Klädesholmen och inköptes till leden från Bohus-Malmö i slutet av 1940-talet. Hon var en av de första båtar som utrustades med en Penta diesel. Innan hade hon haft en Bolindermotor. Efter att **Granita** tjänat ut insattes **Munken** och därefter **Tjörn** på leden innan man fick bro ut till Klädesholmen.

Georg Johansson

Finns de någon som vill berätta mer om denna led? *Red. anm.*



Släggö och Västingskär av Lysekil i februari 1999. Foto Henry Jansson.

Fiskebåtar

Enligt Fiskehörnan i Båtologen har LL279 **Släggö** och LL71 **Västingskär** till 51 % sålts till Astrid Fisk AB. Här är de båda. Jag fotograferade dem den 17 februari 1999 mellan råolkajen och produktkajen i Brofjorden.

Henry Jansson

Emmy ex Dagmar

Och så en efterlysning. I tullarkivet hittade jag en skrivelse från Landskronatullen till tull-en i Marstrand om en skonert **Dagmar** med hemort Skärhamn som bytt namn till **Emma**. Hon var på 49,97 nettoton. Befälhavare Johan Nordvall och året var 1918 i mars. Har inte hittat skutan i några listor. Finns det någon bland läsarna som vet något?

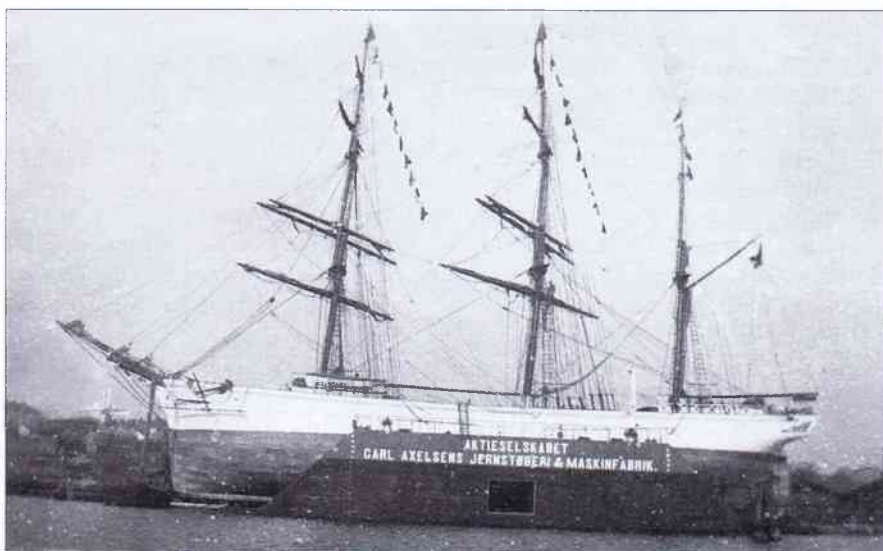
Henry Jansson

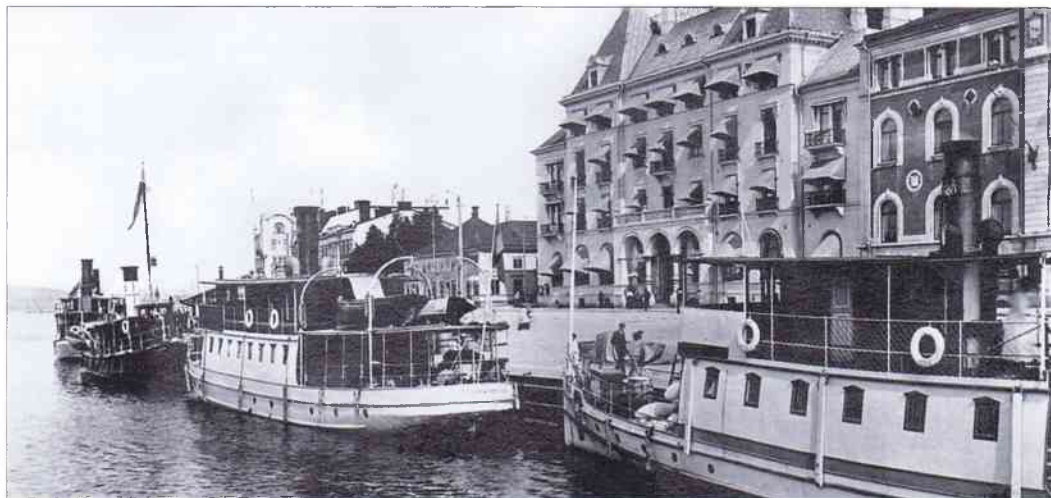
De okändas bildkavalkad



Tre helt okända fartyg insända av Tore Olsson. Kortet med den tvåmastade skonaren under segel är märkt "Sundsvall" och barken ligger i en docka med texten Aktieselskabet Carl Axelsens Jernstöberi & Maskinfabrik. Kan dessa ledtrådar vara till hjälp?

Redaktionen





Motiv från Härnösands hamn. Del av vykort.

Vykort

Tacksam för uppgift om vilka fartyg som är avbildade på det

gamla vykortet från Härnösands hamn.

Lennart Carlsson



Omslagsfotot i LP 2004:3

Det granna fotot från Götaverken som var på framsidan i 2004:3 hade flera fel i bildtexten, som inte överensstämmer med verkligheten. Läs mer om detta på Öppet hav på sidan 3.

Bertil Söderberg

Om fotot på Dalslands kanalbåtarna

Eftersom det bara är Dalslands kanalfartygen som är namngivna i anslutning till fotot i förra numret, tänkte jag att det kanske kunde vara av intresse för läsarna att i alla fall få veta vilken den tvåmastade motorsegelaren är, som ligger mellan **Hildur** och **Balder**. Det är nämligen **Erato** från Kållandsö, som min far Arne var skeppare och delägare i. Detta har jag skrivit om i Länsumpen 2003:2.

De andra icke namngivna har jag däremot inte lyckats identifiera, bara att det är en Göta Älvbåt, som ligger till kaj innanför **Lindö**. Eftersom den har styrhytt kan man ju utsluta **Avena** från Tunge, som väl var Sveriges enda fraktfartyg, som inte hade styrhytt så sent som 1957, då hon sprang läck med plåttlast till Trollhättan och fick köras in i någon av hamnbassängerna på Ringön i Göteborg och sjönk där. Hon blev aldrig istandsatt.

Töcksfors gick i tät tjocka på Megrundet i Vänern och blev vrak. **Hildur** såldes till Fengersfors Bruk och fick namnet **John**. Senare såld till skepparen Sigvard Svensson i Vänersborg.

Balder hade hemort på Kållandsö och ägdes av skepparen Oskar Thorstensson, som rådde ut för en tragisk olycka i Sannegårdshamnen i Göteborg. Jag tror det var 1957. Han blev så svårt klämd av en gripskopa att han senare avled. Äldste sonen Kenneth, då i 20-årsåldern, fick ta över som befälhavare.

Han friköpte senare fartyget av dödsboet. **Balder** blev omkring 1969 såld till skepparen Bernhard Gustavsson i Lidköping. Han hade tidigare haft skutorna **Irene**, förlist 1958; **Kajsa** ex **Molly** såld till Finland och **Kajsa** ex **Munksjö I** som såldes 1968 till skepparen Wentzel Blomqvist i Hovenäset och fick namnet **Blomman**.

Sedan lite spekulationer om fotot på **Styrbjörn** i De Okändas bildkavalkad. Det fanns ju en båt med det namnet byggd 1913 i Karlstad. Den tillhörde en tid Bohuslänska kusten. Hon byggdes senare om till tankbåt och blev då **Gyro** av Donsö. Ser man på skrovet så stämmer ju inte förstäven, som här är lodrät, men på **Gyro** var den utfallande. Men det kan ju ha ändrats. Jag vet att det på Trellevarvet på Kållandsö byggdes en ny styrhytt på henne i mitten av 1950-talet, men om det gjordes andra förändringar minns jag inte.

Att det skulle vara samma fartyg är ju bara gissningar från mig.

I registersidorna står det att 7673 **Prins Georg** sålts till Danmark, men det måste vara fel. Först köptes hon från Prinslinjen av skepparna Carl Torsemark i Göteborg (som hade **Altair**) och Lasse Larsson i Vänersborg (som hade **Monica**) och omnamnades till **Birgitta**. Dessa herrar sålde henne till Norge och inte till Danmark.

Johnny Durk

Norik

I Länsumpen 2004:2 efterlyser Lasse Nyman uppgifter om tremastskonaren **Norik**. Skutan var byggd i ek 1918 av H.C. Poulsen i Rudkjøbing, Danmark som tremastad slätttoppskonare med hjälpmotor under namnet **Anna Kirstine**. I många utgåvor av Sveriges Skeppslista är byggnadsåret angivet till 1919. På två museer i Danmark har jag dock sett 1918, så jag satsar på det sistnämnda.

Såldes 1928 till Estland och har där seglat under namnet **Annas** och **Noorik**. År 1936 förvärvades skutan av ett partrederi i Stockevik och namnet försvenskades till **Norik**. Hon var en ovanligt stor tremastare med en längd på 40 meter, en bredd på 9 meter och som kunde lasta 485 ton. År 1945 såldes fartyget till Rederi AB Nord-Sverige i Härnösand, som redade henne fram till 1963. Då hamnade hon på Åland. Återköptes till Sverige 1965 och fick först Stockholm som hemmahamn och året därpå Ålandsbro som hemort. Vi köpet från Åland omregistrerades hon till motorfartyg och fortsatte att segla i fraktfart ännu ett par år, men blev så, efter ett maskinhaveri i Bråviken, liggande i Norrköping där hon hade lastat gödning. Besättningen mönstades snart av med lasten kvar ombord, vilken dock lossades senare.

År 1968 såldes båten på exekutiv auktion och köpare blev en engelsman som hade för

avsikt att bygga om **Norik** till flytande nattklubb med placering i Norrköping. Nye ägare tog dessvärre inga initiativ till att rusta upp båten för vare sig vidare sjöfart eller till nattklubb, utan reste hem igen och lämnade henne utan tillsyn i Norrköpings hamn. Där blev **Norik** ett problem för Hamnförvaltningen som hade skyldighet att se till att hon höll sig flytande. Man började också att plundra båten. Efter något år återstod nästan ingenting av alla lösa inventarier som hade funnits ombord. Hösten 1969 såldes **Norik** vidare till tre svenska affärsmän som hade för avsikt att lägga henne som vispråm i Västervik. Hamnförvaltningen i Norrköping drog en lättnadens suck när trälaren **Boskär** bogserade iväg den ståtliga tremastaren fredagen den 28 november 1969. Dagen därpå, lördagen den 29 november, när bogersläpet närmade sig Västervik, överrumplades det av hårt väder med snöbyar och hög sjö. Bogservajern sprang av i påfrestningarna och **Norik** drev mot Vituddskär, där hon kastades på sida och den ende ombordvarande kunde ta sig iland. Lotsutkiken på Idö observerade händelsen och lotskuttern lyckades ta sig in till skäret och hämta den skeppsbrutne. **Norik** höggs brakande sönder i sjöarna och var snart förvandlat till ett vak.

Hans Karlsson



Ketchen *Fidra* efter världsomseglingen. Foto D.F. Källman.

Ketchen *Fidra*

I Länsypumpen 2004:2 efterlyser Alf Strömbäck uppgifter om ketchen *Fidra* som han ämnar bygga en modell av. Fartyget var byggt 1896 i Southampton av teak på stålspant på kravell för hertigen av Durhams räkning. Inköptes i december 1919 till Sverige av löjtnanten vid Kungliga Flotta, Sune Tamm bosatt i Karlskrona och seglades hem till Sverige av tre sjöofficerare. Köpesumman var £ 4800 och säljare var Frank Chaplin i London. När hon följande år anmälades till registrering (Nr 6354 och signal KCRM) benämndes hon ketchriggad yacht med namnet *Fidra* (ex *Cariad*) men i certifikatet av den 15 september samma år upptas hon som motorgaleasen *Fidra*. Under sommaren det året kom hon att genomgå en grundlig ombyggnad och upprustning vid Karlskronavarvet.

Fartyget var enligt utfärdat mätbrev 29,76 meter långt, 5,65 meter brett och hade ett djupgående akter om 3,32 meter. Tonnaget var 73,52 brutto och 48,66 nettoton. Var försett med hjälpmotor om 60 ind hk samt hade en särskild motor om 3 hk för den elektriska belysningen.

Blev på sin tid mycket känd för den världsomsegling hon gjorde och som utgick från Karlskrona den 25 september 1920 under befäl av löjtnant Sune Tamm och med 11 mans

besättning. I denna ingick även en bror till befälhavaren, löjtnant Sebastian Tamm.

Resrutten gick över Malmö genom Kielkanalen till England, Frankrike och Madeira, varifrån färden ställdes över Atlanten till Västindien, vidare utefter Sydamerikas kust och därpå till Sydafrika, Australien, dåvarande holländska Indien, Ceylon, dåvarande brittiska Indien, Kina, Japan, Söderhavssöarna, Nordamerikas västkust, Panamakanalen, Nordamerikas ostkust samt åter till Sverige.

När *Fidra* återkom till Karlskrona den 11 september 1922, efter att ha fullbordat sin världsomsegling som pågått i nära två år, möttes hon av jagaren *Sigurd* som bogserade henne den sista sträckan till ankarplatsen i Karlskrona. Dessutom eskorterades hon av ett hundratal flaggprydda båtar. Det rädde stor feststämning i staden vid fartygets ankomst och vid Kungsbroskajen hade stadens mest representativa herrar med damer och med landshövdingen i spetsen mött upp. Trupp och musikkår hade marscherat till Kungsbron och på kvällen dagen efter hade bankett anordnats i Stadshotellets festvåning.

Från kajen tedde sig *Fidra* tämligen skamfilad i varje fall till färgen som uppges ha varit mindre vackert blå.

Efter hemkomsten till Sverige

gjordes stora ansträngningar för att fartyget skulle få vara kvar i landet. Löjtnant Tamm hemställde hos Kungl. Maj:t om tillstånd att få avrusta *Fidra* och lägga upp henne på Karlskrona Örlogsvarv. I början av 1923 skrev man till regeringen och föreslog att hon borde bli statsegendom. Ett annat av de förslag som senare framfördes var att använda henne som Marinens övningsfartyg för de yngsta skeppsgossarna och för styrmansklassens navigeringsövningar. Efter flera turer lämnades framställningen utan åtgärd och den 18 september 1923 lämnade *Fidra* Karlskrona för gott under befäl av sin ägare Sune Tamm för att avgå till England för att där säljas. Med på resan fanns också några av de forna besättningsmedlemmarna.

Vykortet visar *Fidra* när hon återkommer till Karlskrona efter världsomseglingen och tar emot bogsertrossen från jagaren *Sigurd*. Andre man från vänster är kapten Tamm. Fotot har tagits av H.M. Konungens hovfotograf D.F. Källman i Karlskrona.

Bernt Åhlund

YD 60

Sven Sjöstrand frågar efter YD60. Jag har talat med några fiskargubbar i Kåseberga som kom ihåg båten och på så sett kunde jag få fram uppgifter genom Sveriges Skeppslista.

YD60 *Brison* (reg-nr 11039) ägdes av Helmuth Winther i Ystad. Inköpt under första kvartalet 1969. Byggt i Esbjerg 1919.

Brison byggdes 1919 av C. Hansen & Nilsen i Esbjerg. Troligen hörde hon hemma i Esbjerg. Hon hette *Gretel* fram till 1936 då hennes namn ändrades till *Bethania*. Omkring 1968 bytte hon namn till *Brison*, fortfarande med Esbjerg som hemort. Hon inköptes till Sverige av R Ljungsvik & Co i Göteborg som emellertid överlät fartyget på Handelsagenturen Neptunus, Göteborg som alltså sålde henne vidare till Ystad. Winther sålde båten den 11 februari 1971 till Jan Petersén i Stockholm för 30 000 kr som sedan sålde henne vidare. Hon har haft en hel del ägare som fritidsbåt. År 1998 omriggades hon till passagerarfartyg, fick hemort i Visby och namnet *Gretel* (dvs dopnamnet). Numera ägs hon av Restaurangentreprenör Jcraft AB i Stockholm.

Bengt Wilén

SIN 15

Sven Sjöstrand frågar i förra numret om fiskebåten SIN 15 som han fotograferat i Simrishamn i februari 1963. Enligt ett fiskepass utfärdat den 2 januari 1963 var båtens namn *Vale* och ägdes av J. Wiberg i Simrishamn. Hon hade redan den 23 januari 1962 fått fiskepass, då med K. Hansson som ägare. Går man tillbaka till 1961 var SIN 15 *Marga* och ägdes av Leonards-son (förnamnet otydligt) och går man framåt var SIN 15 år 1964 *Nordpol*. Svaret på Svens fråga bör alltså vara *Vale*. Detta fartyg var oregistrerat. Finns det någon som kan berätta dess historia?

Krister Bång

**Stoppdag för nästa
Horisonten Runt
är 18 april 2005**



I isens grepp

Foto Törje Petersson



Ångarna Monarda och Rånö har fastnat i isen i Södra Kvarken i januari 1963. Ymer kommer upp längs med och bryter loss dem.



Vår medlem Törje Petersson var till sjöss mellan 1959 och 1984 då han mönstrade av för gott.

Under sina 25 år till sjöss seglade han i flera av de stora svenska rederierna som Transatlantic, Svenska Amerika Linien, Wallenius, Salén, Sveabolaget, Johnson Line, Trelleborgs Ångfartygs AB och Thorebolagen.

År 1962 var det dags att göra värnplikten i flottan och det blev 12 månader på isbrytaren Ymer. Vintern 1962–1963 var en sträng isvinter och Ymer började med att arbeta från Luleå i början av december fram till den 22 då Luleå stängdes, varvid Ymer ombaserades till Umeå–Örnsköldsviksområdena. Den 13 januari avgick Ymer med en konvoj söderut från Sundsvall med fyra fartyg. Dux II som anslutit sig till konvojen blev svårt nedisad och Ymer bärgade besättningen. Själv svårt nedisad förde Ymer in besättningen till Hudiksvall. Dux II klarade sig.

Den 3 februari började Ymer tillsammans med Atle evakueringen av de fartyg som låg i Bottenhavshamnarna. Isförhållandena var nu sådana att varje fartyg måste bogseras genom Södra Kvarken ned till Ålands hav. Efter den 13 februari var all sjöfart stängd norr om Stockholm. Därefter assisterade Ymer mellan Landsort och



Svenska Lloyds motorfartyg *Dalmatia* sitter fast i Bottenhavet i april 1963.

Kalmar sund. Efter servicejobb i Stockholm återvände man norrut för vårisbrytning. Denna avslutades först den 15 maj, då hon återvände till basen i Stockholm för att påbörja sommarens översynsarbeten.

Kameran med

Det som är mycket intressant för oss båtologer är att Törje hade med sig sin kamera och tog mängder av foton både i svartvitt och diabilder.

På Västra Kretsens månadmöte i januari visade Törje diabilder från sina resor, vilket mottogs mycket positivt från dem som var på mötet. Även på tisdagskvällar, då lokalen Kajutan är sedvanligt öppen, har Törje ibland haft med sig några magasin med diabilder och visat.

Länspumpens redaktion vill därför visa några fina bilder från vintersjöfarten nämnda år tagna från isbrytaren *Ymer*. Mängder av fartyg fastnade i isens grepp och det gavs rika tillfällen att fotografera.

På ett månadmöte i höst kommer Törje åter att visa bilder från sina resor och jag kan lova att det är mycket intressant att se på för oss båtologer. Håll ögonen öppna och kolla höstens program i *Möteskalendern* i våra tidningar eller på hemsidan.

Bertil Söderberg

Sveabolagets ångare Bifrost kommer loss ur isens grepp med Ymers hjälp...

... och som tack överlämnades en flaska whiskey under sakta gång. Detta mottogs väl med tanke på att det var under spritstrejkens torra dagar!





Uppläggare vid Salamis. Stora tankern heter *Titan*, den mellanstore, med röd skorsten *Delta*. Foto i maj 1985.

Uppläggare

Text och foto av Lennart Petersson

Så här brukade det se ut. Akter vid akter vi såg, eller för mot för. I långa led låg de, uppläggarna i Grekland. I Itea, Chalkis, Perama, Pireus, Salamis, Astakos och allt vad bukterna och vikarna hette där grekiska redare kunde knöka in ytterligare ett arbetslöst fartyg. Ett och annat fick en frakt, då var det bara att kapa trossarna och sticka. Att göra loss ordentligt det var det inte att tänka på då hela kusten såg ut som ett jättestat spagetti, av förtöjningstrossar.

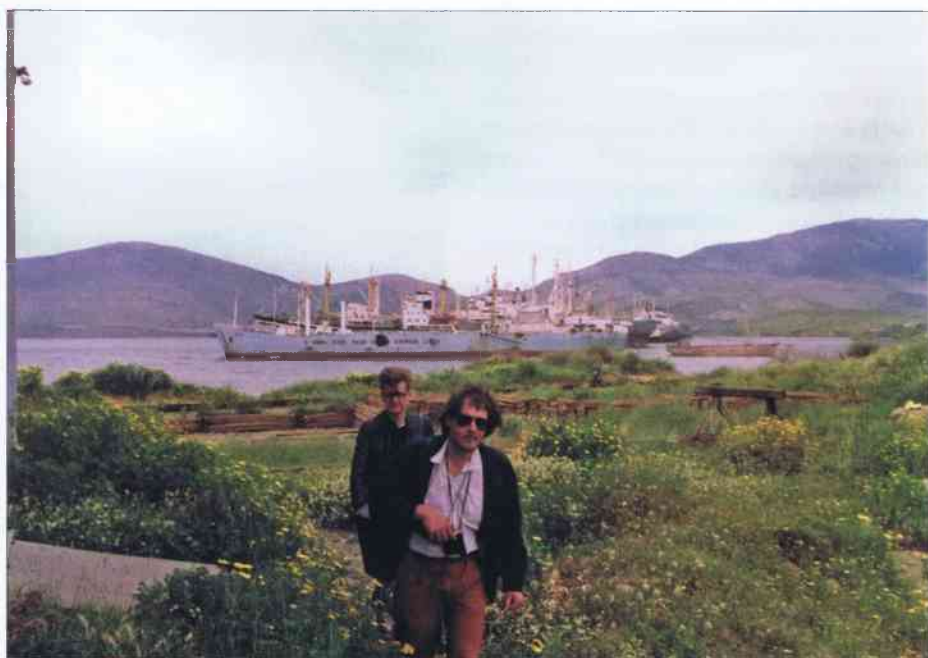
I Chalkis låg uppläggarna längs en vik som sträckte sig från järnvägsstationen ut till ett litet stenbrott. En vägsträcka på 1 till 2 kilometer. Väg och väg, det var en stig som gick längs med järnvägsspåret. Det gällde att det inte kom något tåg, för då fick man kasta sig ut i backen. Vilket hände några gånger.

I Grekland är allt som inte uttryckligen är tillåtet förbjudet. Så helt följdriktigt är det mycket förbjudet att fotografera fartyg, speciellt upplagda fartyg. Många ovetande båtologer har råkat ut för oväntade besök på polisstationer och beslagtagen film.

Vi var vana resenärer och hade lärt oss läxan, som säger att det ingen ser är tillåtet. (Själv lever jag efter ett gammalt Hvenordsspråk som kort och kärtv säger: Fråga inte så mycket.)

Vi parkerade bilen i Chalkis vid en nedlagd industri, där syntes den inte, och gick längs stigen. Väl framme vid stenbrottet fick vi vända och gå tillbaka till bilen. Efter det körde vi in till staden och besökte ett

litet hamnfik där vi alltid åt grekisk lever. Det hamnfiket hade en av greklands absolut bästa leverkockar. Chalkisborna har numera lärt sig att svära på skånska. Efter en middag så satte jag mig lugnt och sävligt



Början, i detta fall slutet, av vår vandring längs med uppläggarna i Chalkis. Båtologerna Bent Mikkelsen och Horst Dein efter ivrigt utfört "plåtande".

in i bilens baksäte när Walter Nilsson hoppade in i framsätet och stängde dörren.

– Walter, vill du öppna dörren igen, sade jag. Varför det, undrade han.

– Jo, svarade jag, jag har fingrarna i kläm.

Tro inte att han öppnade, nej han vände sig först om för att kolla att jag verkligen hade fingrarna i kläm. Efter att ha konstaterat att det hade jag så öppnade han dörren, och då först gjorde det ont. Men 10 minuters eder och ljummet vatten hjälper, mer än salvekvick och magnecyl.

Ett år så spolerades hela planeringen. Vid järnvägsstationen sprang vi på en hamnpolis. Och vad fyra gentlemän fullastade med kameror skulle göra på stigen vid bukten var inte svårt att räkna ut. Han var mycket artig och beklagade att det var No photographing som gällde men det var bara promenera till bilen, i polissällskap, och köra därifrån. Men det gick lika bra att gå från stenbrottet till Chalkis och fotografera. Man får inte vara dum i tummen om man vill ha foton. Och så fick vi motion efter maten till på köpet.

I Pireus och Perama låg ett stort antal fartyg till försäljning eller småreparerade. För att komma till hamnen i Perama fick man passera en gate och många hamnpoliser och tullare sprang och snokade längs kajerna. Så där fick vi hålla kamerorna väl dolda. Vilket var synd för där låg det mycket intressanta saker. Men vi resonerade som så att vi reser inte till Grekland för att bese deras polisstationer. Och filmerna vill vi ha hem, inte lämna till polisen. Fast ett år lurade Bent Mikkelsen dem. Han hade ordnat en liten så kallad spionkamera.

På Salamis är det i praktiken fotoförbud. Där låg/ligger det en örlogsbas och upp-



Förtöjningstrossar som spaghetti.

läggare, många uppläggare. Men om man körde längs med vägen runt ön så kunde man fotografera, om man bara såg sig för. Det fungerade alla år utom ett, då hade de öppnat en polisstation mitt på toppen vid uppläggarna. Den var gudskelov borta nästa år.

Vi hade våra vanor och rutiner, samt matställen som skulle besökas. På spetsen av Salamis låg ett. Ett sommarställe så säsongen hade knappt börjat då vi kom. Men en fantastisk friterad bläckfisk hade de. Ett år då vi kom så var kocken ledig. De två gamla tanterna som var där kunde bara grekiska så beställningen var svår. En gentleman som satt och drack ett glas ouzo och läste tidningen frågade om vi kunde tyska. Ja, det kunde vi, ja Horst Dein i vart

fall. Så tidningsläsaren fick bli vår tolk. Han arbetade på Mercedes i Tyskland och var hemma på semester. Han tyckte det var underligt att en tysk medborgare, född i Grekland, satt på en Taverna på Salamis och talade med en svensk medborgare, född i Tyskland.

På tal om mat så hade vi även ett favoritmatställe vid Perama. Där fanns bara ett matställe. Det låg på en platta i en då obebbyggd liten kulle. Ett hus, skjul är ett bättre namn, med 7–8 bord. Köket var till vänster om ingångsdörren, en liten liten avbalkning. Vid andra gaveln var en ännu mindre avbalkning, med en träränna ut. Pisssoar heter det i mindre fina sammanhang. Hela lokalen var skitig, "bånnamöged" som det heter i Skåne. En svensk husmor hade svimmat, en hälsovårdsinspektör hade vänt i dörren. Kocken hade alltid en fimp i munnen, med 2 cm aska på. Ingen såg honom aska av någon gång. Men maten, den var himmelsk. Hans grekiska lever var en dröm. Hans retzina går det inte att uppbringa mer.

Vid vårt sista besök där hade ett ungt par tagit över. Nymålet var det, och städat. Men maten, den var en katastrof.

Annorlunda färjehamn

I Pireus färjehamn var det inte som en färjeterminal som vi var vana vid. Inga stora ramper och klaffar. Klaffarna medföljde fartygen. Alla låg med aktern mot kaj, en tross på vardera sidan i land och ett ankare ute. Förportarna var igensvetsade. Att alla låg akterförtöjda är inte sant för det gick fortfarande en del ombyggda oljetankers som färjor. Dessa låg sidledes mot kaj.

På 1980-talet var det ordning och reda i hamnen. Så gott som alla färjor kom mellan 6 och 9 på förmiddagen och avgick mellan



Från vänster: Marlen ex Magdalena Vinnen; Cavalio; Magna Spes; Galini; Nafsika III; Adamanlios; Akis S ex Mireille, ex Dalhem. Foto i maj 1985.



Det vackraste foto som jag tagit, på ett av de vackraste fartyg som byggts. *Arctos Bridge*, byggd som *Ingrid Brodin*, givetvis på ÖV år 1956. Hon bar även namnen *Pilhamn* och *Adam S* under sin levnad.

ca 5 och 7 på kvällen. Man började lasta någon timme innan avgång, och då var där liv och rörelse i hamnen. Bilar som stod härs och tvärs i kö, förhoppningsvis vid rätt färja. En styrman och några matrosar som stuvade. Och där gällde det att stuva för maximalt antal fordon skulle med. En kväll så var det en liten VW som backade av färjan 2-3 gånger, en lastbil körde på och så in med "Folkan" igen. Man hittade hela tiden mindre hål för den stackaren. En gång så körde lastbilarna på genom sidohålet, det var *Minos* som lastade. Plötsligt skrek styrmannen något, förmodligen att det var plats till en bil till, men bara en. Tre bilar körde mot hålet. Han med starkast nerver kom med, de andra hötte, skrek och körde till nästa färja.

Vid avgångstid kom bogserarna. De äldre färjorna hade bogserhjälp för att komma ut. En, ibland två bogserare putade och drog och så kom hon ut. Vissa drog på för fullt nästan direkt, andra gick i sakta mak genom hamnen för att invänta sin rederisyster så att man hade sällskap till Kreta.

Vid utlandsfärjorna var hamnen avspärrad med några rep. Men man kunde gå runt om. Fotografering från kajen var

strängeligen förbjudet, men kom man bara ombord på en färja, till exempel den till Egina, då var man tokig turist och de fotograferar så det var tillåtet.

Men vi tog bilder även från kajen. Vi lärde oss snabbt knepet. En snabb runtom blick, gärna i lä av en lastbil. Ingen uniform i syne, kvickt upp med kameran, knäpp,



Akra Rion låg några år upplagd i bukten vid Chalkis innan hon kom till alla fartygs himmel. Även hon var ett ÖV-bygge fast från 1962. Tidigare namn var *Nopal Luna* och *Havdhem*. Foto i maj 1984.

och så ned med den igen i väskan.

Precis framför färjehamnen i Pireus går en stor och otroligt starkt trafikerad gata. En gång i tiden var den nog 6-filig. Spontan var den omgjord till 8-filig. Trafiken var, och är fortfarande otrolig i Athen/Pireus. På andra sidan gatan, vid slutet av färjehamnen låg vår Pireuskrog.

Hålet i väggen kallade vi den. Den såg så ut. Man fick hålla skarp utkik efter en dörr med ett litet fönster vid sidan om. Man gick in och där fanns en värmedisk med de mest fantastiska maträtterna i Grekland. Och man kunde välja själv. En fylld tomat, lite moussaka och potatis med tomatkokta grönsaker. Det var fantastiskt gott och billigt. Det var ett litet familjeställe som legat där sedan Homerus seglade hem. Den lille pojken som lekte i serveringen i början på 1980-talet var kock där 1998. Då var jag och Lena där och avåt en 50-års middag.

Från färjan till Egina kunde man, om man hade tur och tog rätt färja, fotografera större delen av "reddliggarbunken". Och



Camellia B var ett annat bygge från ÖV som vilade sitt trötta skrov vid Salamis. Byggd 1958 som *Venita*. År 1974 blev hon *Rose B* och 1977 fick hon sitt sista namn. Foto i maj 1983.



Axios, mer känd som Transmarins *Inga*, låg några år vid Salamis. På samma sida som vårt matställe. *Inga* byggdes 1958 i Helsingborg. Foto i maj 1984.

den var ibland stor. Vissa låg där i månadsvis, andra stack bara in och bytte besättning på någon timme. En del färjor tog närmsta vägen från Pireus till Egina, och den var då rakt genom "bunken". Det gällde att springa från sida till sida, fotografera och anteckna. Vanliga turister och lokalbefolkningen tittade med stor förvåning på de fyras gäng. Varför fotograferar de rostiga fartyg, och inte gudinnans tempelruin som vi kommer till om en kvart?

Då satt vi lugnt på soldäck och slog i Lloyds Index och konstaterade vilken Rabunionbåt som inte var i Pireus i år. Där var aldrig en Rabunionare i Pireus, enligt Lloyds. Men nog var de där, väldigt långt borta låg det nästan alltid en. ■

Söndagen den 10 juli Söndagen den 10 juli Söndagen den 10 juli

QUEEN ELIZABETH 2

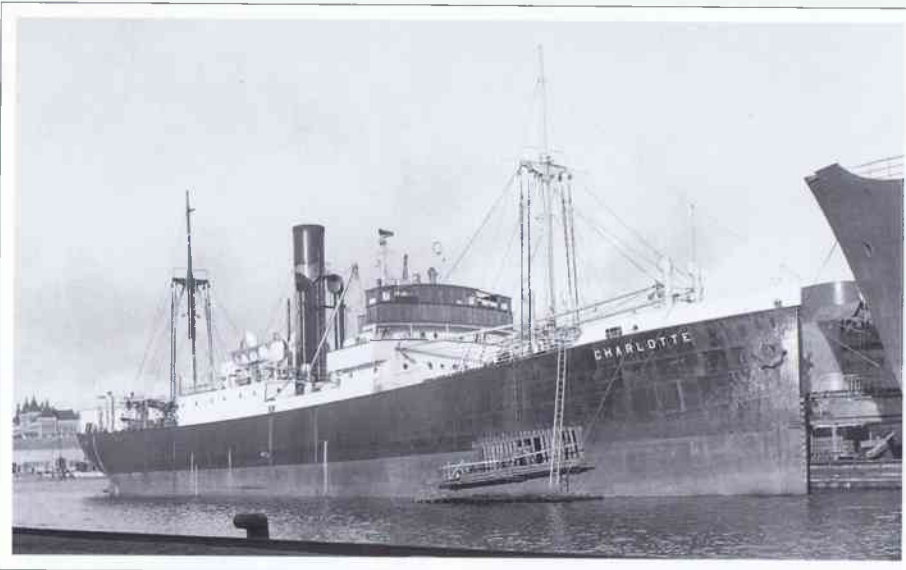
kommer på besök till Göteborg

Vi har chartrat bogserbåten Herkules som avgår från Klippans ångbåtsbrygga kl 17.30 för att titta på det legendariska kryssningsfartygets avgång kl 18.00.

Eftersom deltagarantalet är begränsat till 27 personer gäller att platserna fördelas efter anmälan. Pris: 200 kr.

Sätt in beloppet på postgiro 439 50 28-6 Klubb Maritim Västra Kretsen.

Till flydda tider återgår . . .



Fotograferad sommaren 1956 vid Kockums M/V, där man bytte plåtar på styrbordssidan, ligger ångaren **Charlotte**, som ägdes av AB Billingsfors-Länged i Billingsfors. Hon var på 2 580 ton dw, inköpt 1954 från Svenska Lloyd där hon hette **Ivernia**. Byggd 1921 i Oskarshamn med några systrar, som var vackra för sin tid. I december 1957 såldes hon till Tigrity Steamship Co. S. A., Panama och omdöptes till **Tigrity**. Fick Hondurasflagg 1966, ägd av Bayano Cia. Nav. S. A., Panama. Anlände La Spezia den 7 november 1969 för upphuggning.

Text & foto
Bertil Palm



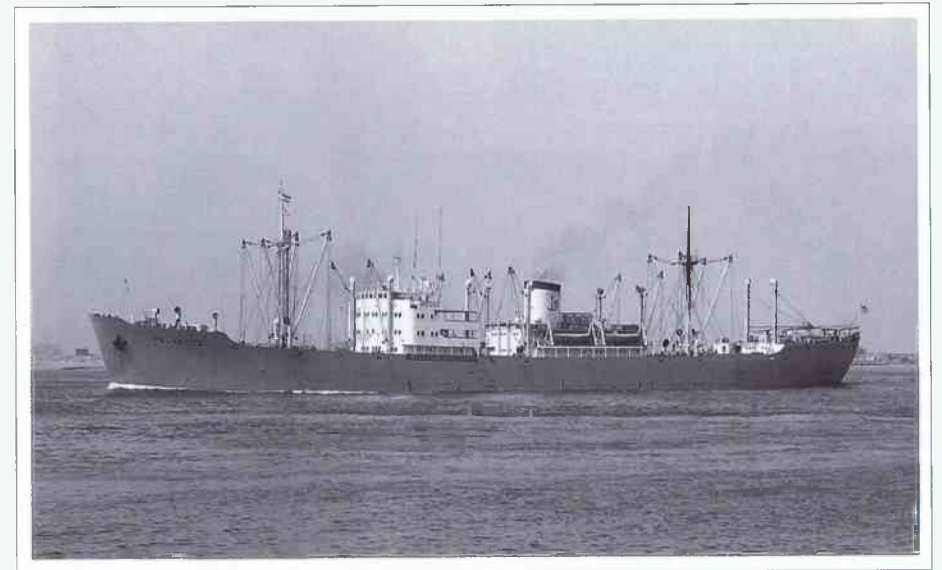
Den 1 augusti 1958 låg **Arnolf** av Kivik i Limhamn, då hon fotograferades. Hon var på 536 ton dw, byggd 1940 i Groningen och inköpt 1957 av Rederi A/B Ingolf. Levererades som **Mogens S.** till A. E. Sörensen i Svendborg, som hade henne fram till 1957. Återvände till Danmark igen i mars 1961 och blev nu **Lise**, då hon köptes av Frederik Hansen i Marstal. Dansk flagg togs ner 1964 då hon såldes till N. Yiannoustos i Piraeus och omdöptes till **Konstantinos M.** Ny ägare blev 1969 S.G. Alogoskoufis i Piraeus och hon fortsatte med samma namn fram till 1982, då en herre med namnet Samuel Shandy John köpte henne och gav henne namnet **Accelo** med Hondurasflagg. Kanske var han magiker för hon försvinner ur LR 1992/93.



Med kokslast ombord ligger ångaren **Mardu** i Malmö, i väntan att bli lossad, en söndag i augusti 1956. Den 2070 ton dw stora ångaren byggdes 1910 i Campeltown som **Bore** till Sveabolaget. Gick som detta fram till 1954 då man hissade Costa Ricas flagga, köpt av Cia. Maritima Arbu, Panama, och fick namnet **Mardu**. Såldes 1961 till skrot och anlände den 3 februari till Hendrik-Ido-Ambacht, där hon högs upp.

. . . min tanke än så gärna

Liberiaflaggade **Pelasgos** anländer Rotterdam den 7 juli 1970. Hon inköptes 1968 av Ion Shipping Co, med grekisk ägare och var på 8 340 ton dw. Tidigare hette hon **Tabor** hos Wilh. Wilhelmsen i Tönsberg, som byggde henne 1952 i Oslo. Hon tillhörde dom vackra linjefartyg som man aldrig tröttnar att se på. Två år efter fotograferingen i Rotterdam var det slutseglat för gamla **Tabor**, som anlände den 1 maj 1972 till Vigo för upphuggning.



En vacker "styckegodsare" på väg in till Rotterdam den 21 juli 1970, här med namnet **Beryte** och hemort i Beirut. Hon byggdes 1962 i Frederikshavn som **Skyros** till DFDS, för deras trafik på Medelhavet, var på 3 320 ton dw. Libanes blev hon 1973, köpt av Associated Levant Lines S.A.L., Beirut, med namnet **Beryte**. Gick som sådan fram till 1984 då hon flyttade österut, köpt av Wing Ko Maritime S. A., nytt namn blev **Wing Ko** med Panamaflagg. Köptes 1993 av K. S. Maritime S.A., fortfarande med Panamaflagg och omdöpt till **Asian Express**. Anlände till Alang den 20 mars 1955 för skrotning.



I Kiel byggde Ove Skou i Köpenhamn 1952 ett fartyg som fick namnet **Lotte Skou**. Ett vackert styckegods-fartyg på 6 600 ton dw. Hon var i rederiets ägo fram tills det att prov- och leveransturen var gjord, då hon övertogs av sin nya ägare Nouvelle Compagnie Havraise Peninsulaire de Nav., i Le Havre, som köpt henne och hon lämnade varvet i Kiel som **Les Comores**. Var fransyska fram till 1962 då hon köptes av DSR, Rostock och blev **Stralsund**. På bilden stävar hon in till Rotterdam den 23 juni 1968, fotograferad vid Hoek van Holland. Gick som **Stralsund** fram till 1973, då hon såldes till Synarmonia Compania Maritima S. A., Piraeus och fick namnet **Synarmonia**. Efter sju år var det slutseglat som representant för den grekiska handelsflottan då hon anlände till Barcelona den 16 april 1980 för upphuggning.





Valborg när hon var hemmahörande på Gullnäs, Tjörnö som SD 41. Bilden från 1928 eller 1929. Foto från Helmy Adolffson, Tjörnö.

Valborgs förlisning i Nordsjön

Av Sven Bryngelsson

Fredagen den 23 oktober 1941 låg GG 416 **Valborg** från Hönö Klova, utanför Hirtshals (i Halseränna) och trälade tillsammans med flera andra svenska fiskebåtar. Fisket var ganska magert, så på natten körde man ut till Halsebanken och fiskade där under lördagen. Även här var det dåligt fiske så tillsammans med GG 38 **Sylvi** från Hönö och GG 745 **Croxy** från Öckerö samt flera andra båtar satte **Valborg** kursen väster över mot fiskevattnen NO om Hanstholm i ca 60–70 famnars djup. Man kom till fiskeplatsen på natten mellan lördag och söndag, men på den tiden var det fiskeförbud på söndag så det blev en vilodag med ankrad båt. Det var skapligt fiskeväder, så det värkte nog i många för att man inte fick lov att fiska.

GG 139 **Mirjam** från Öckerö kom upp till **Valborg** och fick låna en schackel till sitt ankarutstyr för deras hade sprungit sönder.

På måndag morgon hade vädret blivit sämre men man gjorde ett kast med snurrevaden när det ljusnat. Detta drag gav tjugofem lådor stor kolja och en konstig stor fisk som ingen av besättningen tidigare sett. Vinden fortsatte att öka från NO så det blev inget mera fiske utan man fick skära i den grova gräskabeln som man använder som fjädring mellan båten och ankarwiren när det är grov sjö. Vinden hade ökat hela eftermiddagen och en styv kuling höll besättningen, förutom vakten, under däck.

Besättningen på **Valborg** bestod av "Isak i Skönnevi" Isak Karlsson (skeppare), "Vindy på hamna" Vindy Larsson, "Karl-Johan på hamna" Karl-Johan Larsson (Wadland),

"Allan på berget" Allan Karlsson, "Anker" Martin Albinsson och "Pälsarns Bertil" Bertil Zackrisson.

Natten förlöpte utan någon bättring och när det grydde till dag på tisdagen ökade vinden till storm. Som de flesta snurrevadsbåtar hade **Valborg** storseglet uppe med styvhalade skot för att minska rullningen när man ligger till ankars. Detta togs ner för att minska påkänningen på ankarstället. Allt löst på däck, snurrevaden, alla snurretågen och tomlådor togs ner i lastrummet och luckan skalkades ordentligt. Vindy och Karl-Johan lade också en förstärkning med wire från stormasten till stävpållaren där fästet för ankarvajern satt.

Hela tisdagsdygnet blåste det så det gick knappt att vara på däck. **Valborg** vakade bra i sjön, men på onsdag morgon sprang ankarwiren av och man fick hala in gräskabeln och resterna av den brustna wiren. Det var inte lönt att försöka ta sig i land utan man gjorde klart det ankarstället som fanns i reserv. När de nya grejorna var iskurna så ankrade man om igen, men i den våldsamt grova sjön släppte ankaret från botten.

Valborg började drifta och man blev tvungna att lätta ankar igen. Nu låg man och höll i mot sjön och surrade fast ankarutrustningen. När allt var sjösurrat gick besättningen under däck för att byta till torra kläder.

Bertil och Karl Johan gick till maskinrummet för att byta om där och samtidigt se till motorn, en 70 hk Munktell på en cylinder. Vindy hade varit akteröver och hämtat ved och hade just börjat "kylla" i

kamin framme i skansen, där också Allan och Martin befann sej. Isak stod till rors och höll båten upp mot vinden och parerade sjöarna så gott det gick.

Klockan närmade sig ett. Martin och Allan försökte få in den radiostation som skulle sända väderleksrapporten klockan ett. Antennen till radion hade lossat vid genomföringen i nedgångskappen, så Allan stod på lejderen med huvudet en bit uppe i kappen för att rätta till felet.

Då kom en våldsam brottsjö som gick över hela båten. Sjön slog in skyligheten, vräkte livbåten överbord och nedgångskappen, där Allan stod, slogs loss.

Allan fick först kappens underdel i bakhuvudet när den slets loss och av den smällen slog han pannan mot sargen ovanför lejderen. Blodig och omtumlad tog han sej ner till Martin och Vindy i skansen, som hade blivit rejält vattenfylld. Det första dom fick tag på var en skjorta, som dom fick lindat om huvudet på Allan, så att det värsta blodflödet stoppade. De övriga av besättningen var fortfarande kvar akteröver när detta utspelade sej. Minuterna efter den första brottsjön fick **Valborg** ytterligare en "välvare" över sej. Den tog mera över sidan så båten kantrade över åt styrbord.

Karl-Johan berättar att han och Bertil stod med ena benet på durken och det andra på oljetanken i styrbordsidan innan **Valborg** rätade upp sej igen.

Uppgången från maskinrummet var igenom en lucka i durken till styrhytten. När dom skulle upp genom denna gick den inte att få upp på ett normalt sätt. Den satt fast. Karl-Johan klättrade upp en bit längre på maskinlejderen för att sätta ryggen under luckan för få bättre kraft att få upp den.

Vad han inte visste var att hela styrhytten var full med vatten. Där stod Isak med bara huvudet ovanför, men som för övrigt klarat sej bra. Med ryggen fick han upp luckan med påföljd att allt vatten rasade ner i maskinrummet och höll på att dränka både honom och Bertil. När dom kom upp på däck möttes dom av en fruktansvärd syn.

Resterande delen av den ankarvajern som man tidigare kasserat hade slitits loss ur sin surring och hängde nu uppe i rån i förmasten. Ankaret som var surrat framme på bogen hade slitits loss och hängde på lanterneskärmen som man hade i vanterna till förmasten.

Skjutmaskinen var hopknycklad som ett dragspel. Troligen var det livbåten som slagits sönder mot denna på sin färd överbord.

Av de båda brottsjöarna hade **Valborg** också spruckit isär mellan bordläggningen och skarndäck. Där var en öppning på en dryg tum i båda sidorna.

Så fick man hjälpa Allan att förbinda hans skador riktigt. Det blev ytterligare

en skjorta som fick duga som förband och så tryckte han fast alltihop med kepsen, så kunde han vara med igen.

Motorn gick som väl var hela tiden och nu skulle Isak försöka köra upp båten mot sjön igen.

Focken som varit nertagen och surrad framme vid förstaget slet sej nu loss och for till väders och hängde och slängde uppe i masttoppen. I villervallan hade ingen observerat att den nio tum grova grästrossen hade gått över bord. Nu hängde den och släpade på utsidan. När **Valborg** legat mot sjön några minuter så började motorn tröga och gick ner i varv. Isak frikopplade propellern men då satt kabeln och troligen en del wire i propellern. Man skar och slet för att få propellern att gå runt igen, men den satt ohjälpligt fast.

Några gick fram till skansen för att dricka vatten, men någonting hade slagit upp kranen till färskvattentanken så den hade runnit tom. Man förstod att **Valborg** inte skulle klara mycket mera. Vattnet hade stigit en bra bit över bordet i skansen.

Det började skymma på och dålig sikt var det med snöblandat regn.

Man plockade på sej sina pass och det av värde som fick plats i fickorna. Länspumpen på huvudmaskin fungerade, men **Valborg** hade fått så mycket stryk att läckaget ökade vid varje sjö som ruskade om henne och man pumpade även med däckspumpen. I maskinrummet steg vattnet allt fortare också men man förstod att det största läckaget var för om maskinrumsskottet. Bertil stod och pumpade ut smörjolja ur ett oljefat för att försöka lindra brottsjöarna så gott det nu gick.

De övriga i besättningen skiftades om vid länspumpen. Annars var de samlade vid sidan av styrhytten och pratade om vad man skulle ta sej till. Man spanade ut över havet för att försöka se någon båt att påkalla hjälp från, men i regn och snögloppet såg man inte långt. Motorn gick ännu men när vattnet började stiga upp över vevluckorna stoppade den snart.

Då fick man se GG 521 **Lizzie** från Hönö komma körande upp emot sej. **Lizzie** hade legat ankrad ner i lä om **Valborg** och fått se henne komma drivande med focken slående upp över masttoppen och tolkade detta på rätt sätt.

Besättningen på **Lizzie**, bestående av "Pelle" Erland Johansson (skeppare), Gert Hansson, bröderna Stig och Aldo Abrahamsson samt "Anettes David" David Hansson, slog loss ankarstället ur patentkroken och körde mot **Valborg**.

Erland manövrerade upp **Lizzie** så nära haveristen han kunde. Orkanen ylade så det var nästan omöjligt att prata med varandra.

Ett snurrettåg med en blåsa på skickades

över från **Lizzie** till **Valborg**. Där halade man över så mycket av tåget, att det gick att knyta om livet på en man, för att sedan kunna hala trossen fram och tillbaka flera gånger. Det blev Martin "Anker" som blev surrad om livet först. Han satte sej över relingen i fören på **Valborg** för att hoppa i. Då ropade Stig på **Lizzie** "knyd en gang te" knyt en gång till, medan man höll på med detta så sögs båtarne ihop så att allihop kunde hoppa över till **Lizzie**, även "Anker" med snurrettåget om livet tog sej över.

Bara Isak blev kvar ombord på **Valborg** men ytterligare en sjö förde ihop båtarne igen. Först lyftes **Valborg** av sjön högt vid sidan av **Lizzie** men när hon var på väg ner igen så fick Karl-Johan tag i Isak och drog honom över till **Lizzie**. Båtarne var så nära varandra nu, att Gert slängde ut en lång korkfender för att hindra att båtarne slog allt för hårt ihop. Erland hade satt reverseringen på fram och kopplade just till propellern för att köra sej fri från **Valborg** som sakta dragit sej akteröver.

Då vänder motorn, en 75:a Bolinder, så istället för full fram blev det full back mot **Valborg** igen och båtarne slog ihop med våldsam kraft. Alla räcke-stöttorna i bords sida på **Lizzie** från läringen och fram till vanterna knäcktes av **Valborg** som nu också var tung av allt vatten ombord.

Stig sprang ner i maskinrummet och fick motorn att vända rätt igen och nu skulle Erland göra ett nytt försök att komma fri från vraket efter **Valborg**. Det var bara det att den korkfender som Gert hållit mellan båtarne hade slitits ur händerna på honom och troligen sökt sej ner i propellerhålet. När Erland kopplade till propellern så satt antagligen fendern där och fick motorn att vända åt fel håll igen. Det blev fel manöver igen.

Båtarne slog emot varandra hela tiden. Erland gav upp, gick ut ur styrhytten och sa "de blir elva lig, vi kommer inte ifrån han". Då sprang "Anettes David" fram och lossade surrningen på focken och räckte upp denna, skotade hem och fick **Lizzie** att segla ifrån vraket efter **Valborg**.

Stig fick motorn att gå rätt väg igen och man styrde sakta upp mot vraket som nu låg mycket tungt i vattnet. Medan man låg där ökade snöyran så sikten blev nästan noll. **Valborg** sjönk ganska snart och **Lizzie** lade kursen öster över. Då fick man se **Sylvi** som låg och drev, efter att också hon hade fått flera brottsjöar över sej. Från **Lizzie** såg man att nedgångskapen till skansen var borta, livbåten var väck och styrhytten var ramponerad,

men motorn var igång.

Erland manövrerade så nära han vågade för att tala med besättningen. Det var svårt att kommunicera på grund av stormen. Man förstod att **Sylvi** förlorat två man men kunde inte uppfatta vilka det var.

Besättningen på **Sylvi** bestod av Ture Alexandersson (skeppare), "Anettes Torsten" Torsten Hansson, "Ryssens Sven" Sven Eriksson, Holger Borg och Karl-Henrik Hansson. Senare fick man reda på att det var Holger och Karl-Henrik som spolats över bord.

Karl-Henrik såg man aldrig mera, men Holger hade fått tag i en fisklåda som han sågs klamra sej fast vid en stund. Ture svängde runt båten för att köra ner mot Holger, men innan **Sylvi** kommit dit, där han sist syntts var också han borta.

Detta väckte en hopplös förstämning ombord i båtarne. **Valborgs** besättning var ju tacksamma över att de blivit bärgade men att mista två kamrater var tungt.

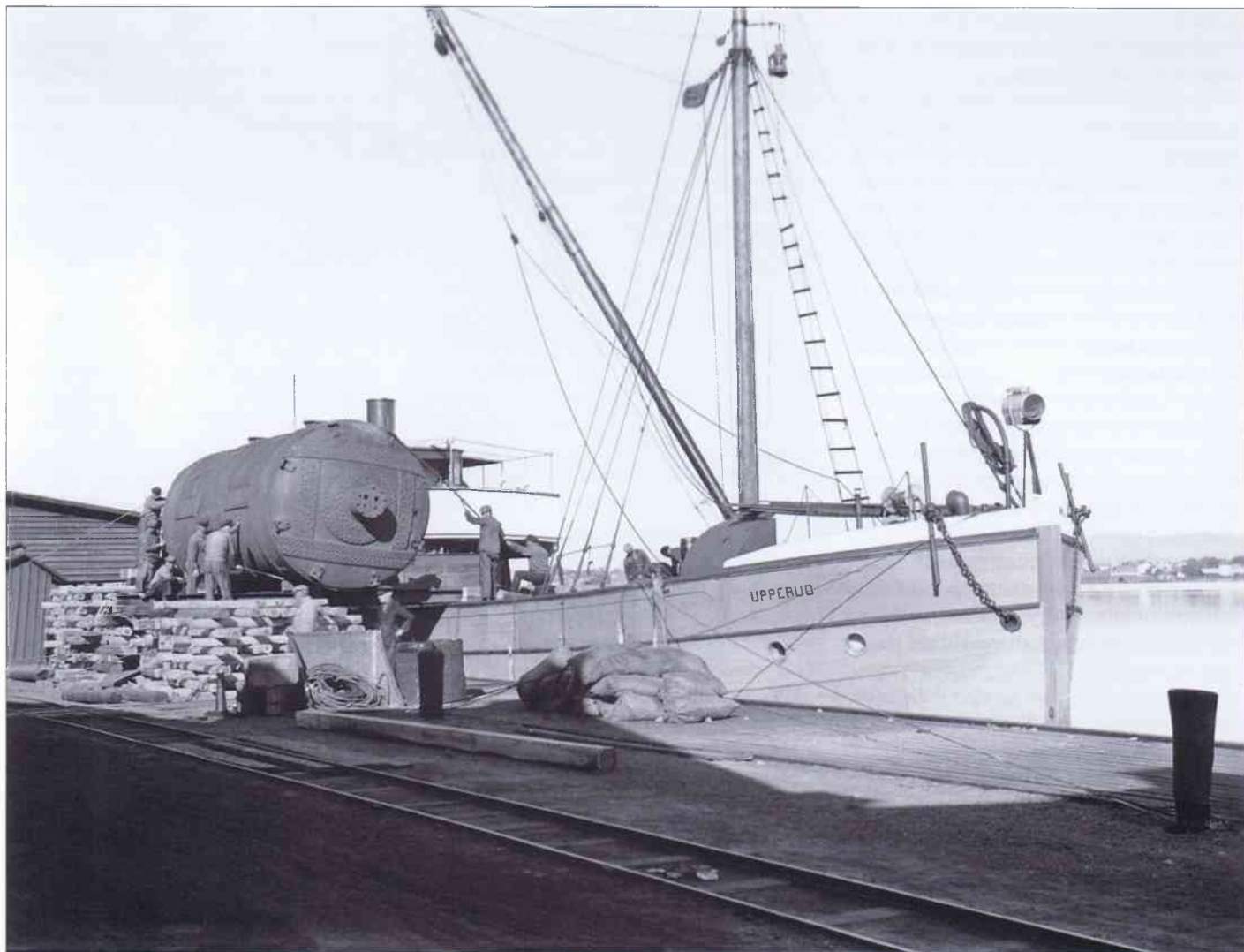
Återstående besättning på **Sylvi** lappade ihop det som gick av styrhytten och tätade de värsta läckorna vid däck, för att kunna ta sej till land. Torsten och Sven hade befunnit sej i maskinrummet när brottsjön gick över **Sylvi**. Båten slängdes över på sidan så mycket att en stor kättingtalja som legat stuvad i en bing i maskinrummet kommit loss och träffat Torsten så att han blev illa skadad. Vädret var fortfarande mycket dåligt så man körde försiktigt. Detta var ju mitt under brinnande krig och faran för minor var också mycket stor. **Lizzie** och **Sylvi** gick sedan i sällskap med **Croxby** mot Sverige. Man gick norr om minbältet vid Pölsan och **Croxby** gick in Oset mot Öckerö. **Lizzie** och **Sylvi** styrde mot Hönö Huvud och vidare till Hönö Klova, dit man ankom fredag kväll den 30 oktober.

Senare belönades **Lizzies** besättning med den högsta utmärkelsen från Svenska sällskapet för räddning av skeppsbrutne, var sin silvermedalj.

Berättat av Karl-Johan Wadland i december 2002, för Sven Bryngelsson. ■



GG 521 **Lizzie** av Hönö.



Angaren Upperud byggd på Thorskog. Foto i Munksjö hamn, tillhörigt Munksjö museum.

Munksjöflottan

Av Olle Gustavsson

Starten

I Jönköping fanns vid mitten på 1800-talet en industriman vid namn Johan Edvard Lundström, grundare och ledare för stadens kända tändsticksfabrik. På en båtresor till kontinenten träffade han industrimannen och tidningsmannen Lars Johan Hierta. Vad dessa båda män pratade om på resan vet vi inte men resultatet av detta möte blev i alla fall Munksjö Pappersbruk.

Vid denna tid gjordes papper huvudsakligen av lump. Det nya företagets affärsidé var att i stället göra papper med halm som råvara. Eftersom denna råvara inte fanns tillgänglig i trakten i någon större mängd måste den köpas från annat håll och här låg Västergötland nära till hands.

Under åren har det mesta i pappersväg samt pappersmassa tillverkats av företaget.

En produkt som kan vara värd att nämnas och som många av oss kommit i kontakt med alltid någon gång är tjärpapp på rulle, vilket är en Munksjöuppfin.

År 1863 anställde J.E. Lundström som bokhållare en man som kom att betyda mycket för företaget. Han hette Knut Ot-



tonin Ljungquist, var varmlänning och akademiker men hade inte lyckats avlägga någon examen under sina år i Uppsala. Han hade studerat klassiska språk och skrev sin platsansökan på grekiska, något som måste ha tilltalat Lundström, också han en akademiker med språkintresse.

Ljungquist kom så småningom att avancera till chef för bruket och köpte med tiden ut de tidigare ägarnas sterbhus och blev därmed ensam ägare till Munksjö Pappersbruk. Under hans ledning gick bruket en första storhetstid till mötes. Ljungquist hade emellertid problem med ett svagt hjärta och dog oväntat 1896. Äldsta dotterns man, Olof Vilhelm Billmansson tog tillfälligt över ledningen efter att ha fått tjänstledigt från sin befattning som landskamrerare i Göteborg. Som ny ledare för företaget tillsattes 1898 Karl Hård af Segerstad. Under hans skickliga ledning drevs företaget vidare under de oroliga tiderna som senare följde fram till 1917. Detta år sålde familjen hela företaget till en bankfirma som i sin tur med tiden sålde ut aktierna på många händer och Munksjös tid som familjeföretag var över.

Aspa

Vid gränsen mellan Vättern och Tivedens djupa skogar ligger Aspa Bruk och Olshammar, Verner von Heidenstams födelseplats. Här har man hållit på med järnframställning med de små bäckarna som drivkraft ända sedan medeltiden. Resterna av en gammal masugn och flera hammarsmedjor vittnar fortfarande om den gamla brukstiden.

År 1917 köpte Munksjö AB Aspa Bruk med Olshammar från Laxå Bruk som vid samma tid i sin tur köpts upp av Wargöns AB. Företagsköp och sammanslagningar är inget nytt om nu någon trodde det. Aspa hade då i många år fört en tynande tillvaro som järnbruk och spiksmedja. Anledningen till köpet var förvisso inte järnframställningen och spiksmedjan utan de 32000 tunnland stora skogar som tillhörde bruket och hittills mest använts för framställning av träkol, även om bruket också hade en såg. Kolmilorna låg tätt i Tiveden i gamla tider!

Första världskriget medförde ett oväntat uppsving för de små järnbruken och Aspa fick fortsätta ytterligare ett antal år med järnframställningen, mest tackjärn som bl a exporterades till Amerika. Men 1923 var det definitivt slut och masugnen blåstes ner för alltid och hammarna tystnade.

År 1927 hade Munksjö en ny fabrik för sulfatmassa klar, Olshammars bruk, och den har sedan byggts ut i omgångar. En ny såg anlades också.

Den gamla bruksherrgården i Aspa finns kvar och är numera som så många andra gamla herrgårdar hotell och konferensanläggning.

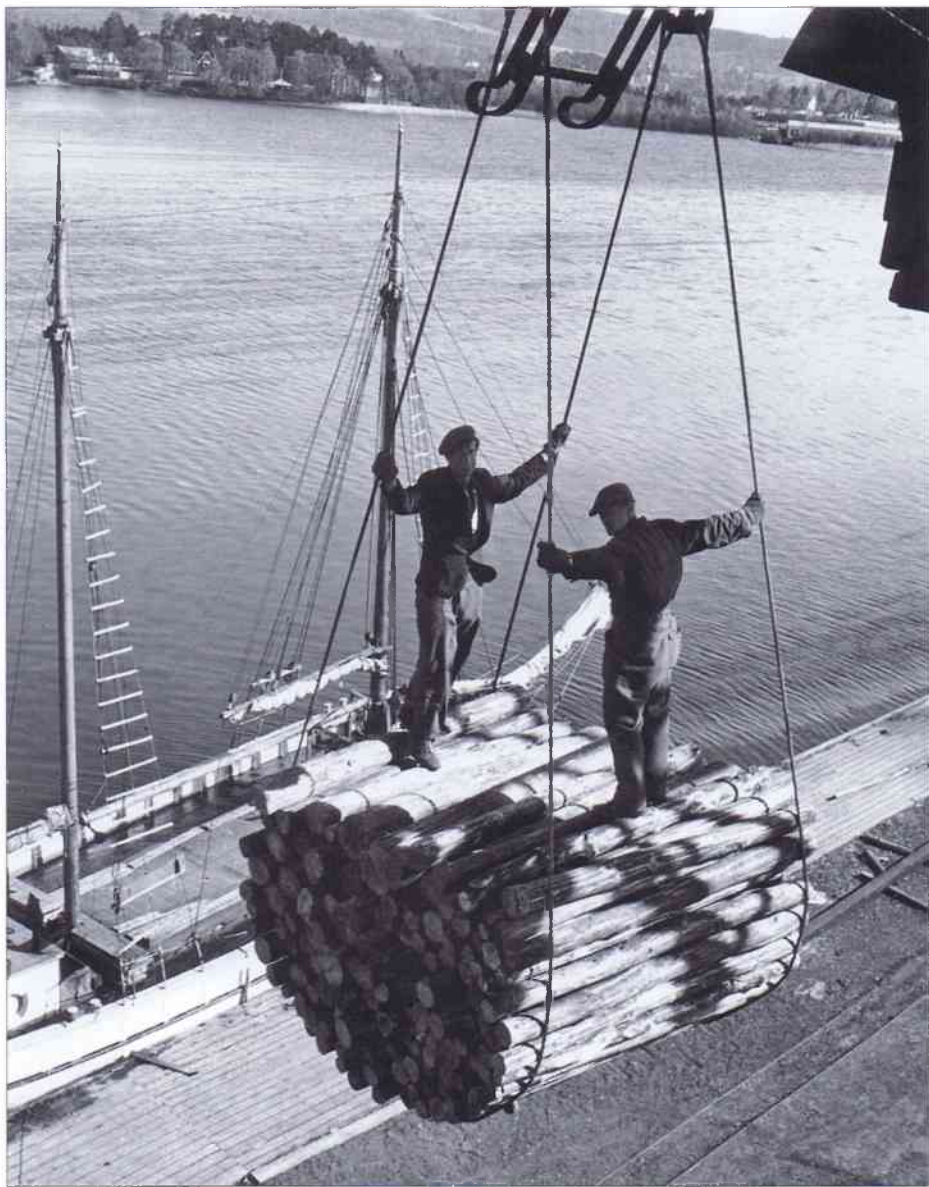
Olshammarsgården med restaurang och övernattningsmöjligheter har skänkts till kommunen som också rustat upp den. En bra utgångspunkt för strövtåg i dessa vackra trakter med många minnen från sjöfart i gamla tider.

Övriga företag

Munksjö AB har under åren köpt in och lagt under sig åtskilliga andra industrier inom skogsindustriområdet både inom det geografiska närområdet och övriga landet samt utomlands. Då inget av dessa industrier har, eller har haft någon anknytning till sjöfarten går jag inte närmare in på dessa.

Sjöfarten

Munksjö AB ligger som tidigare nämnts inte i närheten av något vattendrag som kunde erbjuda billig energi utan man var redan från början beroende av den då nya ångkraften. För att vid denna tid, mitten på 1800-talet, driva en större ånganläggning måste man ha god tillgång på stenkol. Stenkol importerades främst från England vid denna tid, och måste alltså transporteras



Massavedslossning i Munksjö hamn. Bilden sannolikt tagen av den berömda fotografen Lennart Nilsson. Foto från Munksjö museum.

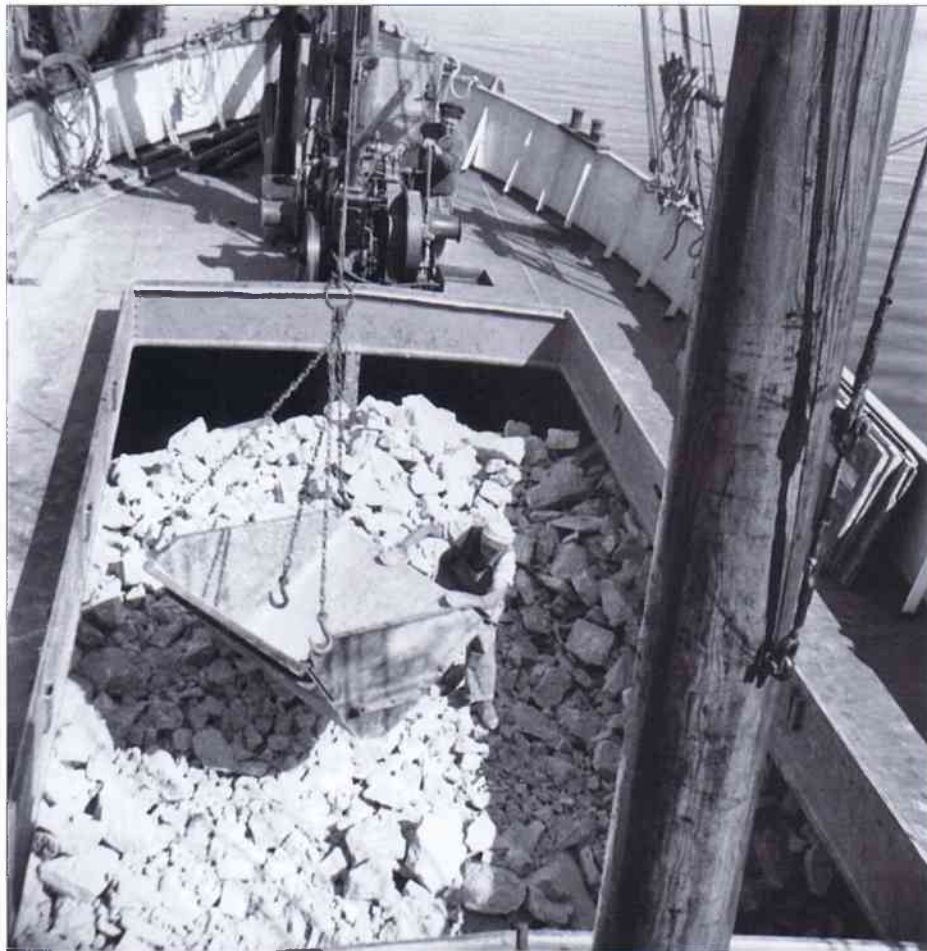
från någon västkusthamn till Jönköping. Det troligaste är att detta huvudsakligen skedde med fartyg: Göta Kanals västgötadel hade öppnats 1822. Den andra möjligheten var med tåg. Södra stambanan, över Falköping–Jönköping–Nässjö, öppnades visserligen i början på 1860-talet och Halmstad–Nässjö med vidare förbindelse Vaggeryd–Jönköping på 1890-talet men jag tror ändå inte att dessa förbindelser hade någon betydelse för koltransporterna utom möjligen vintertid när kanalen var stängd. Däremot användes båda linjerna tidigt för transport av mer känsliga produkter ut till kunderna i olika delar av Sverige.

Något eget tonnage skaffade man sig dock inte förrän det man fick vid övertagandet av Aspa Bruk och det kom ju så att säga på köpet. Under denna period, och även efter det att man skaffat egna fartyg utnyttjades även andra fartyg flitigt. De flesta vätterskutor och en hel del ångare har alltid någon gång gått för Munksjö.

Som tidigare nämnts förvärvade Munksjö Aspa Bruk 1917. Bruket hade sedan många år tillbaka en liten flotta av vätterseglare och en liten bogserbåt. Dessa kom nu att drivas av Munksjö, dock fortfarande med Aspa som hemort. Från dessa trakter rekryterades också huvuddelen av besättningarna.

Denna lilla flotta bestod av de tre seglarna **Alstra**, **Helena** och **Storfursten** samt bogserbåten **Aspa**. Byggnadsåret för **Alstra** är lite osäkert. Skeppslistan uppger 1875 men mer sannolikt är att hon blev förbyggd detta år. I den inte helt pålitliga boken "Vätterbåtar" uppges att hon är byggd någon gång under första hälften av 1800-talet.

Helena skall enligt ovannämnda Vätterbåtar ha byggts som ersättning för en sk råbock som förliste i en storm utanför Aspa Bruk. Den "nya" **Helena** byggdes i Aspa Bruk och fanns kvar till 1923 då hon högs upp.



Kalkstenslossning i Munksjö hamn. Foto från Munksjö museum.

Så fartyget med det fantasieggande namnet **Storfursten**. Även detta fartyg är byggt på Aspa Bruk. Det var gott virke i de gamla skutorna, hon var över nittio år när hon högs upp, eller i varje fall slopades.

Förutom skutorna fanns alltså den ore-gistrerade bogserbåten **Aspa**.

Idén med egna fartyg tyckte Munksjö AB tydligt om. Redan 1917, samma år som Aspa Bruk förvärvas köper man last-ångaren **Björn**. Året efter köper man nästa fartyg, **Upperud** för närmare 180 000 kr. Båda dessa fartyg behölls fram till 1940-talet innan de avyttrades.

Nästa köp var en bogserbåt, **Tor**, sannolikt för att ersätta **Aspa**. Här, liksom på de två tidigare fartygen behåller man namnet.

I slutet på 1930-talet har de gamla skutorna som följde med i köpet av Aspa Bruk gjort sitt. Man beslutar sig nu för att skaffa ett par moderna motorseglare. Sjötorps varv har en typ som tydligen passar Munksjö. 1939 och 1941 levereras **Munksjö I** och **Munksjö II**. Mer tonnage behövs tydligen, för några månader före leveransen av **Munksjö II**, förvärvar man ångaren **Trollhättan**. Detta räcker inte, och man får ögonen på en syster till **Munksjö I** och **II** och förvärvar 1950 **Margaretha**. Hon döps logiskt nog till **Munksjö III**.

Frånsett inköp av en liten bogserbåt blir det inga fler fartyg. Säsongen 1961 är den sista som sjöfart bedrivs i Munksjö regi. På våren 1962 säljs de tre motorseglarna och **Trollhättan**, nu omdöpt till **Munksjö IV**. Med sina nya ägare, som ofta var skeppare ombord, är fartygen till och från fortfarande befaktade av Munksjöbolaget. Ibörjan på 1970-talet upphör Munksjö med sjöfarten. Under samma tid blir också Göta Kanal en ren turistled, öppen endast under sommarmånaderna.

Livet ombord

Det är inte lätt att i dag, så här långt efteråt, få en klar bild om livet i fartygen och det arbete som där utfördes. För dagens sjömän verkar besättningarna stora, åtminstone på ångarna, om man jämför med situationen i dag. De moderna motorseglarna hade fem mans besättning: skeppare, styrman eller bästeman, två matroser och kocka, på senare år ersatt av en kockjungman. Den sistnämnde var en ung grabb med blygsamma kunskaper i matlagning och förmodligen inte bättre kunskaper i sjö-menskap. Kockjungmannen var inte sällan bara 15–16 år gammal och ute till sjöss för första gången, i bästa fall utrustad med en liten receptsamling som hans mamma hade skrivit ner åt honom. Var och en kan

räkna ut att han inte hade det lätt i början, i synnerhet om det var en grinig skeppare. Befälet och matroserna gick vakt om vakt dvs man arbetade 12 timmar per dygn 7 dagar i veckan. Till det kom att alle man fick hjälpa till vid slussandet i kanalen, samt vid avgång och ankomst. Kockjungmannen fick alltså springa ifrån sina grytor och hala i trossar och rep. Det var bara att hoppas att maten inte kokade över!

Ångarna hade betydligt större besättningar. Fram till efter andra världskriget var det normalt 11 personer. Nämligen befälhavare, styrman, maskinist, restauratris, köksbiträde/städerska och fyra man på däck samt två eldare. Befälhavaren och styrmannen gick här som på motorseglarna vakt om vakt. Maskinisten och den ena eldaren, förste eldaren, gick också vakt om vakt med andre eldaren på maskinistens vakt. Däcksmännen gick också vakt om vakt med samma förhållande vid slussning och förtöjning som på motorseglarna. Restauratrisen och köksbiträdet/städerskan var dagmän, eller kanske snarare dagkvinnor. Dessa fick börja med att ha kaffe i ordning halv sju och slutade för dagen när det var diskat och klart efter middagen, troligen någon gång vid halvsju - sjutiden. Morgonkaffet delade man på, det behövdes ju bara en till kaffekokningen på morgonen. I arbetet ingick också att servera och städa åt skepparen och de övriga befälspersonerna.

På 1950- och 1960-talet motoriserades de kvarvarande ångarna och då minskades besättningarna. Köksbiträdet/städerskan försvann liksom de båda eldarna som ersattes med en motorman/smörjare. Efterhand slopades motormannen/smörjaren, och ibland också maskinisten. Som exempel kan nämnas **Munksjö IV**, som efter motoriseringen hade sex mans besättning; skeppare, styrman/bästeman, som även tjänstgjorde som maskinist, kocka och tre man på däck. Totalt sex personer, och då gick hon ändå ibland i nordsjöfart.

Vilken trad hade då dessa fartyg? De äldre skutorna gick sannolikt mest på Vättern med massaved till Olshammar och Munksjö omväxlande med laster till Göteborg, kanske med kol till Munksjö som returlast.

De nyare motorseglarna, som inte var några märkvärdiga seglare, gick betydligt längre, ovanligt långt för att vara kanalbåtar: det var inte sällan pappers- eller massalast till Göteborg eller Tyskland. Som returlast från Göteborg kol, eller från Tyskland Glaubersalt från Wismar. Det hände också att man gick till Gotland och lastade kalksten för Jönköping. Hade man ingen returlast till Munksjö eller Olshammar kunde man ta en last råmaterial till Hammars glasbruk eller last till någon av



Askersunds hamn med *Peter* och *Karl-Göran*. Arkiv Olshammar.

Lantmännens hamnar vid Vättern. Även **Munksjö IV** gjorde längre resor regelbundet, exempelvis pappersmassa till tyska hamnar och sedan tekniska produkter till Munksjö från Holland eller Tyskland, eller majs från Hamburg till någon Vätterhamn.

Även andra ströresor med olika laster förekom. Det var alltså förhållandevis långa resor de här små fartygen gjorde.

Seglationstiden var så länge Göta Kanal var öppen. Alltså från slutet av april till jul/nyår eller när isen nu lade sig.

Bogserbåtarna användes dels för att hantera virke i hamnen i Olshammar dels för att, åtminstone under senare år, bogsera lastfartygen till och från kaj. Det låter i dag otroligt men vid denna tid var vattnet i hamnen så förorenat med utsläpp att det fanns risk att fartygens kylsystem skulle slamma igen om man hade motorerna igång.

Under 1930-talet transporterades ca 30 000 ton kol och 8 000 ton kalksten med båt till Munksjö. Kolen från Göteborg och kalkstenen från Gotland.

I boken "Munksjö Bruks Minnen" har man gjort en sammanställning över hur transporter till och från Munksjö och Olshammar fördelas 1952. Vid Munksjö gick 14 % med järnväg, 58 % med lastbil och resterande 28 % med båt. När det gäller Olshammar ser siffrorna ut som följer: 80 % med lastbil och skogsjärnväg, man hade en mycket vidsträckt 600 mm smalspårig bana, och 20 % med båt. I dag har dessa siffror ändrats radikalt och all transport till och från Munksjö och Olshammar går nu med bil.

Bolagets fartyg

Storfursten, slup.

Reg. Nr. 1590. Signal: JDFH/SJWE

Byggt på Aspa Bruk 1863.

Förbyggt 1891 i Sjötorp.

Tonnage: Brutto 58, netto 41 ton.

Mått: Längd 18,44; bredd 6,23; djup 2,25 meter.

1917 övertagen av Laxå Bruk i samband med att detta bruk förvärvade Aspa Bruk.

1919 i Munksjö AB ägo. Aspa Bruk kvarstår som hemort. Inköpspris 12 000 kr.

1924 försedd med hjälpmaskin (fotogenmotor).

1930 omriggad till 2 mastskonare.

1939 såld till Gustaf Groth, Sjötorp för 13 000 kr. Sannolikt delikvid för **Munksjö I**.

1944 såld av Gustaf Groths dödsbo till E A Blom Brommösund för 6 000 kr. Hemort Torsö.

1947 såld av Blom till Aron Andersson Bohus-Malmön för 13 500 kr. Nytt namn **Brommö** med hemort Bohus-Malmön.

1955 anmäler Andersson att fartyget slopats: "Har inte varit i fart de sista två åren."

Alstra, slup.

Reg. Nr. 1589. Signal: JDFG/SHQK.

Byggt i Sjötorp 1875. Sannolikt tidigare.

Förbyggt i Sjötorp 1887.

Tonnage: Brutto 78, netto 69 ton.

Mått: Längd 20,61; bredd 6,86; djup 2,61 meter

1894 fartyget anmält till registrering av Aspa Bruk. Pris 4 600 kr.

1919 övertagen av Munksjö AB. Aspa Bruk kvarstår som hemort. Fartyget försett med hjälpmotor samma år. Fotogenmotor. Pris 32 000 kr.

1939 säljer Munksjö AB fartyget till Gustaf Groth Sjötorp. Köpeskilling 13 000 kr. Samma år vidare såld till Johan Frans Lu-



Oskar Larsson, skeppare på *Storfursten*. Arkiv Olshammar.

rén, Lurö Eskilsäter. Pris 20 000 kr. Hemort Lidköping.

1945 efter Laurins död övertagen av dödsboet bestående av änkan Agneta Lurén och parets fyra barn.

1946 såld till G.L. Henriksson Lidköping.

1948 såld till skepparen K.G. Pilkvist och sjömannen I O Berggren för 17 000 kr. Man äger hälften var. Hemort Kållandsö.

1951 slopad. Ny ägare Gunnar Svensson, Söderköping. Fartyget numera präm, och skall användas som husbåt. Hemort Lidköping.

Helena, slup.

Reg. Nr. 1859

Byggt på Aspa Bruk 1857.

Förbyggt i Sjötorp 1888.

Tonnage: 24 brutto, 19 netto ton.

Mått: Längd: 12,17; bredd 5,29; djup 2,03 meter.

1894 fartyget anmält till registrering av Aspa Bruk. Hemort Aspa Bruk. Köpeskilling 1 500 kr.

1919 såld till Munksjö AB. Pris 3 000 kr.

1925 anmäler Munksjö AB att fartyget slopats 1923: "Huggits upp på slip vid Olshammars nya sågverk."

Björn, ångare.

Reg. Nr. 1710. Signal: JDKM/SDJM.

Byggt på Sjötorps varv 1889 av trä på järnspant för Sixten Groth.

Uppgerud, ängare.
Reg. Nr. 2330 Signal: JFHQ/SHBE.
Byggd på Thorskogs Mekaniska Verkstad, Torskog för J.F. Bodén Lilla Edet av ek och furu på järnspant 1886. Compoundmaskin på 100 hk.
1900 förvärvar Ångfartygs AB Trafik 26/96-delar av fartyget.
1901 Ångfartygs AB Trafik äger nu 65/96-delar. Partrederi med 5 delägare.
1916 anmäler Rederi AB Örnen (A. Th. Asmundson) Göteborg att man förvärvat 68/96-delar i fartyget från Ångfartygs AB Trafik.
1918 säljer Rederi AB Örnen sina 68/96-delar till kapten Oskar Emanuelsson i Göteborg.
1918 säljer Emanuelsson sina 68/96-delar och Cecilia Eliasson sina 16/96-delar till Munksjö AB i Jönköping. Fartyget säljes liggande i Göteborg i befintligt skick.
1920 installeras en 2-cylindrig råoljemotor fabrikat Munktell, Eskilstuna.
1942 säljer Munksjö AB fartyget till norske medborgaren Ture Flor, Bergen för 7000 kr. Vidare enligt uppgift:
1942, den 16 december övertagen av V N Valyko i Bremen, Tyskland. Omdöpt till **Astrid**. Samma år, 24/12, övertagen av H. Peters Lübeck. Omdöpt till **Dania**.
1943 ny motor: 2 cylindrig Klöckner-Humboldt-Deutz.
1946 hemort ändrad till Flensburg.
1950 övertagen av C.H.W. Behrens i Hamburg. Samma år såld till B. Pusich också Hamburg.
1958, mars såld utrikes, vidare öde obekant.

Sjötörps varv.

Byggnadsnummer 422. Pris 75 000 kr.

Motor: June Munktell 150 hk.

Tonnage: 118 brutto, 78 netto ton, 175 tdw.

Mått: Längd 23,48; bredd 6,84; djup 2,58 allt i meter.

1962 säljs fartyget till Stig Broberg i Lidköping för 50 000 kr. Nytt namn **Agneta**.

1968 anmäler Broberg att fartyget är omriggat till motorfartyg.

1969 såld till G.I. Jansson Kämpersvik för 56 000 kr.

1970 säljs fartyget, liggande i Strängnäs, till Jimkari AB Eskilstuna för 70 000 kr. Tillträde samma dag. Efter diverse trassel med bolaget framstår Raimo Ahonen Eskilstuna som den verkliga köparen. Han anmäler dock inte sitt förvärv.

1972. Enligt polispromemoria lämnar Ahonen med hustru och sju barn samt inhyrd skeppare hals över huvud Eskilstuna natten mellan den 16 och 17 augusti, och tar sig med fartyget till Cuxhafen där skepparen hoppar av. Med ny skeppare fortsätter färden till Mallorca. Anländer Las Palmas i september samma år. Inga uppgifter om hur han har tagit sig vidare från Mallorca.

Genom svenska konsulatet i Las Palmas anholder Evi Ahonen som representant för Jimkari AB att få ut svenskt certifikat för Agneta.

1974 i mars, fartyget fortfarande kvar i Las Palmas.

1984 ligger fartyget i Hjelmare Docka, Arboga. Här huggs fartyget sedermera upp.

Munksjö III, motorseglare.

Reg. Nr. 8525. Signal: SIZK.

Byggt av trä på järnspant vid Sjötörps varv 1942 för Rederi AB Drabant. Byggnadsnummer 423.

Motor: June Munktell på 100 hk.

Tonnage: 129 brutto, 90 netto ton, 215 ton dw.

Mått: Längd 25,07; bredd 6,89; och djup 3,0 meter.

1942 levererad till Rederi AB Drabant i Norrköping och fick namnet **Margaretha**. Pris 155 000 kr.

1950 säljs **Margaretha** till Munksjö AB Jönköping för 125 000 kr. Nytt namn **Munksjö III**.

1955 byts motorn ut mot en 3-cyl. Fredrikshavns Jernstöberi & Maskin tillverkad 1944 och på 130 hk. Man monterar således en begagnad motor.

1962 övergår fartyget till A.R. Gustafsson i Lidköping. Pris 75 000 kr. Nytt namn **Anette**.

1968 anmäler Gustafsson att fartyget är omriggat till motorfartyg.

1972 säljer Gustafsson fartyget, efter samma dag utförd besiktning vid Lilla



Trollhättan i brukets hamn. Hon blev sedermera Munksjö IV. Foto från Munksjö museum.

Bommen i Göteborg, till Corporate SEAL, International Shipbrokers Ltd, Tortola, British Virgin Islands för 70 000 kr. Avförd ur svenskt register 4 maj 1972.

1998/1999 finns **Anette** kvar, med samma namn i Lloyds Register. I nästa register är hon borta.

Under rubriken "Munksjöflottan" finns också tre små oregistrerade bogserbåtar.

Uppgifterna om bogserarna är ofullständiga. Dessa var:

Aspa, bogserångare

Detta är den båt i Munksjöflottan som har varit svårast att följa upp. Följande är ett sammandrag av de uppgifter jag fått av olika personer och gör inte anspråk på att vara hela sanningen.

Enligt boken "Vätterbåtar" byggd 1905.



Besättningen på Munksjö II i Olshammar. Från vänster skepparen Henrik Karlsson, okänd, matrosen Harald Alfredsson och dalkullan Karin. Arkiv Olshammar.



Skutor i Olshammar. Foto Harry Karlsson, arkiv Olshammar.

Enligt andra byggd 1909 i Karlstad. Enligt boken "Båtarna på Fryken" och uppgifter från Bernt Fogelberg är hon byggd på Ekensbergs varv i Stockholm 1908.

Maskin: En 60 hk ångmaskin.

Mått: Längd 12,13; bredd 3,10; djup 1,66, allt i meter.

Inköptes omkring 1915 av Aspa Bruk.

1935 såld till Bergman & Son i Motala. Nytt namn **Jim**.

1942 (senast) kom till Helge Källsson i Lidköping. Var där hamnbogserare. Under kriget (1942–1945) var maskin och panna utlånade till motorseglaren **Gunnaren**.

1945 maskinen och pannan återinstalleras på Sjötorps varv.

Såldes okänt år till Göteborgs Verkstadsindustri. Därifrån såld okänt år till Ch. de Verdier i Ånimskog i Värmland.

1950 kom till Fryken, sannolikt som timmerbogserare. Nu försedd med 120 hk Säfle tändkulemotor. Kom senare till Klarälven och gick mellan Kartberget, Karlstad och Skoghall. Såld till Stavsnäs Rederi AB utanför Stockholm. Sjönk och bärgades.

1973 såld till Trellevarvet för 1000 kr där

hon byggs om till nöjesbåt. Nu helt ändrad och försedd med klipperstäv. Ny motor Volvo-Penta.

1977 bröderna Holger och Silas Gustafsson

köper båten. Den finns numera i Spikens fiskeläge på Källandsö.

Tor, bogserångare.

Byggd av stål på AB Lundby Mekaniska Verkstad Göteborg 1899. Köpare Göteborgs Bogserings AB. Pris 24 000 kr.

Tonnage: 24 brutto ton.

Mått: Längd 14,87; bredd 4,03 meter.

1929 såld till Munksjö AB för 16 000 kr, stationerad i Aspa Bruk.

Okänt år (1957?) gjordes ett pannbyte. Den nya pannan var en vattenrörspanna, fabrikat Generator. Denna visade sig i det närmaste oanvändbar på grund av otillräcklig ångbildningsförmåga.

1958 Upplagd.

1962 eller 1963 såld till Sven Wetter, Visingsö.

1964 ombyggd till passagerarfartyg samt försedd med en motor på 95 hk.

1965 såld till HEBE-rederierna och omdöpt till **Hebe II**. Fartyget införs nu i skeppsregistret med nummer 10868 och signalbokstäverna SFDW. Insatt i trafik på traden Gränna – Visingsö.

1979 överförd på HB Visingsöbåtarna Gustavsson och Wetter. Samma år såld till Vätterns Båttrafik, Vadstena. Nytt namn **Victoria af Vadstena**.

1982 såld till T. Ljung, Gryt. Nytt namn **Victoria af Gryt**. Persontrafik i Gryts skärgård.

1985 såld till Brunsbogs Hembygdförening, Edane. Nu omdöpt till **Vermeln af Edane**. I trafik på sjön Vermeln (2004).

Björn, motorbogserare.

Byggd av stål på Vulcans Mek. Verkstad i Norrköping 1904.

Okänd köpare, okänt namn.

Tonnage: 18 Brutto ton.



Munksjö III blev **Anette** av Lidköping vid försäljningen 1962. Foto Tore Granath, Göta älv den 1 maj 1966.

Mått: Längd 14,46; bredd 3,50 meter.
Maskin: En ångmaskin.
Okänt år döpt till **Dux** hemort Söderköping.
1916 (senast) köpt av AB Karta & Oaxens Kalkbruk, Stockholm. Omdöpt till **Oaxen IV**.
1939 såld till J.A. Jansson, Blidö. Ombyggd på Lövholmsvarvet till passagerarmotorfartyg. Omdöpt till **Blidö**. Insatt i trafik för Stockholms Läns Omnibus AB.
Någon gång mellan 1943 och 1946 såld till Stockholms Skeppsmäkleri AB
1946 inköpt av Red. AB Shell, Stockholm. Omdöpt till **Shell 25**.
1949 omdöpt till **Shell S 25**. Fortfarande ångfartyg.
1954 såld till Munksjö AB, Jönköping. Omdöpt till **Björn**. Hemort Aspa Bruk.
1977 såld till Reier Carolin, Motala. Ändrad till fritidsskepp. Motor: June Munktell, 70 hk. (Båtregistret)
2004 Kvar i båtregistret. Fortfarande bogserare. Ägaren omtalade 17 november 2004 att motorn är utbytt mot en Volvo-Penta på 160 hk och att båten denna vinter kommer att få hydraulisk styrning.

Slutord

Munksjö AB avyttrade sina lastfartyg 1962, och sista året de gick i trafik var 1961. Det har gått många år sedan dess, vilket gjort det svårt att hitta människor som arbetat i dessa fartyg. Några befäl från Munksjötiden har jag inte lyckats spåra upp, däremot några med ungdomsminnen från dessa fartyg. Stig Broberg i Lidköping har varit till stor hjälp. Stig seglade matros ett par år i **Munksjö II** och köpte fartyget 1962 av bolaget, och seglade henne till försäljningen 1969. Andra som bidragit med minnen är Leif Lennartsson också Lidköping, som i sin ungdom seglade i **Munksjö IV**.

Erik Hag har som vanligt hjälpt mig med att ta fram uppgifter på Riksarkivet gällande de registrerade fartygen. Olle Renck har ur sitt arkiv plockat fram uppgifter om bogserbåten **Björn**. Malte Eriksson Hallstahammar har hjälpt mig med uppgifter om de andra bogserbåtarna. Värdefull hjälp att reda ut **Aspas** krånglig historia har jag fått av Tore Granath. Sist men inte minst har jag haft ovärderlig hjälp av Ulla Ekedahl Huskvarna och Britt-Marie Börjesson Munksjö AB. Genom Ulla Ekedahls förmedling fick jag i min hand ett exemplar av boken "Munksjö Bruks Minnen". Även om det inte står så mycket om sjöfarten, så har den varit en oskattbar källa när det gällt att sätta sig in i brukets historia och dess plats i samhället. Den omfattar ju också nästan hela tiden då sjöfart bedrevs. Ulla Ekedahl har också hjälpt mig få fram bilder samt tagit sig tid att läsa igenom manuskriptet. Britt-Marie har bl.a. hjälpt mig



Bogserångaren *Tor* var ett Lundbybygge från 1899.

få kontakt med personer med kännedom om fartygen.

Litteratur

Munksjö Bruks Minnen tryckt 1953. Tyvärr behandlas transporterna bara på 4 av de över 800 sidorna, men en hel del information finns inlagd i texten här och där. Det gäller bara att hitta den!

Vätterbåtar av Harry Karlsson

Sjötorpsbyggen av Owe Gullbergh

Båtar på Fryken av Ingvar Svensson och

Erling Ärlingsson

Järnvägsdata, andra upplagan

Skogen Tar Tåget, de sistnämnda utgivna av Svenska Järnvägsklubben. Den senare behandlar 600 mm industribanor i Sverige och beskriver i kapitlet Aspa Bruks skogsjärnväg inte bara järnvägen utan innehåller också en historik över bruket

Sveriges Skeppslista

Länspumpen: Båtarna från Lundby, Bertil Söderberg.



Munksjöns bogserare *Björn* av Aspa Bruk i Olshammar. Foto Harry Karlsson, arkiv Olshammar.



Böcker på frivakten

En odysse i tid och rum – Minnen från min tid som sjöman ombord på Johnsonlinjens fartyg

Rolf Torbjörn Nordström

Illustrerad, 135 sidor, häftad, Eget förlag, 2004 ISBN 91-975337-2-6 Pris: 180 kronor plus 30 kr porto vid köp av författaren (postgiro: 583750 – 5).

Föreliggande bok är en personlig återblick av en sjömans långa och omväxlande liv ombord både i svenska och utländska fartyg under ca ett halvt sekel. Det handlar om allt från ett sjömansliv med ångfartyg som trafikerade hamnar i ett sönderbombat Europa i slutet av andra världskriget och åren strax därefter till ett modernaste motorfartyg i oceanfart. Dessutom tar författaren oss med till sitt nya hemland, Filipinerna, där han under knappt 15 år levde och bl a verkade som lantbrukare mellan perioderna som han var ute till sjöss som styrman eller befälhavare i olika rederiers fartyg.

Boken är underhållande och trevlig och läsaren får följa med på en resa i tid och rum i efterkrigstidens sjöfart. Mycket har hänt och förändrats under denna period och de sjömän som varit verksamma till sjöss under de första decennierna efter andra världskriget har utan tvekan fått vara med om ett mycket berikande sjömansliv som efterkommande generationer troligen inte kommer att få uppleva. Läsningen är både medryckande och avkopplande och man får hela tiden stifta bekantskap med skiftande miljöer från olika delar av världen.

Lennart Bornmalm

Fartyg jag skådat – en hamnroddare i Stockholm minns sitt 1960-tal

Gösta Jansson

Rikt illustrerad, 150 sidor, inbunden, Trafik-Nostalgiska Förlag, Stockholm ISSN 91-8530500-6 Pris: 200 kr inkl porto vid köp genom Klubb Maritim (betala in summan på postgiro 103 16 17-2 eller bankgiro 705-4430 och ange Ditt medlemsnummer i Klubb Maritim. Boken skickas därefter inom kort).

Klubb Maritimmedlemmen Gösta Jansson har nyligen givit ut en bok där flertalet är utsökta axplock från hans egenhändigt tagna fotografier från Stockholms hamn under 1960-talet. Boken behandlar både välkända svenska fartyg och utländska fartyg som seglade på Stockholms hamn. Författaren har lagt ned stor möda på att fotografera fartygen i en så skiftande miljö

som nu går att skapa inom Stockholms hamn. Fartygsbilderna, vilka alla är i färg, är tagna både vid olika årstider, varvsbesök, hamnliggande vid kaj eller för ankar på redan, men i många fall är fartygen fotograferade under gång. Olika fartygstyper som tex passagerarfartyg, styckegods-fartyg, bulkfartyg, tankfartyg är väl representerade. Dessutom finns ett uppslag där de flesta svenska rederiflaggor från 1960-talet är representerade. Bildmaterialet är av hög kvalitet och dessutom välkomponerat som väl illustrerar den beskrivna tidsperioden. Bildtexterna är informativa och trevligt skriva. Boken rekommenderas varmt och även för dem som inte är båtologer utan allmänt intresserade av Stockholms hamn och aktiviteten inom denna under framför allt 1960-talet.

Lennart Bornmalm

Nordsøværftet – Et industieventyr i Vestjylland 1958 – 1997

Bent Mikkelsen

Rikt illustrerad, 224 sidor, inbunden, Forlaget Betty Nordgas, Ringkøbing, 2004 ISSN 87-986590-2-2 Pris: 359 dkr (kan beställas av författaren, e-postadress: bent@shipgaz.com).

Vår danske klubbmedlem Bent Mikkelsen gav i slutet av förra året ut ett mycket intressant och hedersamt verk om ett av Danmarks många mindre till medelstora skeppsvarv, nämligen Nordsøværftet i Ringkøbing. Det är en intressant bok, speciellt för varvshistoriker, och den ger en värdefull dokumentation om varvets nästan 40-åriga historia. Varvet etablerades som ett led i den stora efterfrågan på fartygstonnage som rädde i Europa och övriga världen för den delen de första 10–15 åren efter andra världskriget. Dessutom var det viktigt att möjliggöra arbetstillfällen i många regioner och skeppsvarv gav gene-

rellt sysselsättning för många yrkeskategorier. Därför var det mycket välkommet att anlägga ett varv i Ringkøbing på 1950-talet. Under några decennier efter etableringen var verksamheten vid varvet i Ringkøbing mycket livlig och den höll i sig betydligt längre än vad den gjorde för motsvarande varv i Sverige. Men den 3 september 1997 gick Nordsøværftet i konkurs och det sista fartyget Isola Mora färdigställdes senare vid Svendborg værft. Varvet var under en rad av år specialiserat på att bygga sk "coasters", men de byggde även färjor, specialfartyg och stålfiskefartyg. De senare främst för de närbelägna fiskeorterna Hvide Sande och Esbjerg. Ungefär halva boken belyser varvets historia med många trevliga bilder, medan den andra hälften utgörs av en illustrerad skeppslista med data om fartygen som byggdes vid varvet.

Platsen där Nordsøværftet en gång låg är numera bostadsområde, vilket blivit ett populärt sätt att omvandla tidigare varvsanläggningar till. Något som också tillämpats i Göteborg, Marstrand, Malmö och andra orter.

Lennart Bornmalm

Forsvik – Ett bruk i Sverige

Eric Julihn

Rikt illustrerad, 180 sidor och ca 170 bilder, inbunden, Forsviks industriminnen. Skriftserie om Forsvik 6 ISSN 91-972822-5-0 Pris 200:- (fraktkostnad tillkommer). Beställ Ditt exemplar på Tel. 0505-413 52 eller via e-post info@forsvik.com.

Forsviks bruk har en synnerligen intressant historia, inte enbart på grund av att det är en våra äldsta bruksorter utan för att det förekommit en lång rad olika verksamhetsgrenar inom bruket under olika tidsperioder och att hela denna miljö bevaras för eftervärlden. I maritimt intresse hade bruket ett servicevarv främst för de fartyg som trafikerade Göta kanal efter dess tillkomst år 1832. Bland annat byggdes en slipanläggning vid Forsviks bruk, vilken var i bruk till och med andra världskriget. Då hade Göta kanal som viktig sjötransportled



mer eller mindre upphört, vilket i stort sett redan skedde på 1930-talet och därmed blev behovet av en slipanläggning vid Forsvik mindre angelägen. Föreliggande bok är i många avseenden ett samlat verk över Forsviks rika historiska material och den ger en god och intressant inblick om bruksortens framväxt och betydelse sedan 1400-talet, då Sveriges första såg- och hammarsmedja uppfördes här. Boken är mycket fint illustrerad med många fina fotografier, teckningar och ritningar. Hedersamt och mycket positivt att denna typ av böcker skrivs som ett led i att öka kunskapen om vår industriella historia.

Lennart Bornmalm

Historien om Nimbus

Henrik Moberger

Rikt illustrerad, 157 sidor, inbunden, Tärnan Reportage AB, Göteborg ISSN 91-631-4873-0 Pris: 325 kr vid köp från Nautiska magasinet i Stockholm.

Under de senaste 25–30 åren har Sverige mer eller mindre förlorat hela sin varvsindustri och från att ha varit det andra skeppsbyggerlandet i världen i mitten på 1970-talet räknas Sverige idag inte som någon skeppsbyggarnation. Om det nu har varit en mycket negativ utveckling för Sverige som skeppsbyggarnation har det i stort sett varit en motsatt utveckling inom byggnationen av fritidsbåtar. Här har några duktiga båtbyggare eller varvsägare lyckats bygga så fina fritidsbåtar så att dessa blivit världsberömda för sina egenskaper och höga kvalitet.

Ett av dessa företag är Nimbus boats i Göteborg som skapades som ett resultat av att Volvo Penta i slutet av 1960-talet hade problem att få avsättning för sina motorer. En passande fritidsbåt skulle vara en väg ut ur detta problem och dåvarande chefen för Volvo Penta, Harald Viklund, gav Pelle Petterson i uppdrag att konstruera en passande motorbåt och han skapade Nimbus 26. Åtta år senare startade två av Harald Viklunds söner, Hans och Lars Viklund, det företag som idag heter Nimbus boats. Med hjälp av kunniga och lojala medarbetare har de byggt upp ett företag till att bli det största i Europa inom branschen.

Nyligen gavs en bok ut som beskriver företaget, båtarna och människorna bakom verksamheten i ord och bild och det är minst sagt en trevlig läsning, även för oss som intresserar oss för lite större tonnage, att följa detta företags positiva utveckling till den koncern den är idag. Bildmaterialet i boken är rikligt och av hög kvalitet i återgivningen.

Lennart Bornmalm

Ulebergshamn och Fraktfarten

Henrik Moberger

Rikt illustrerad, 44 sidor, häftad, Eget förlag Pris: 100 kronor. Kan beställas av Per Isaksson, Strandvägen 44, 450 46 Hunnebostrand, tel 0523 – 581 16.

Den som besöker det lilla samhället Ulebergshamn beläget mitt i stenriket Bohuslän har kanske svårt att föreställa sig, att denna lilla ort en gång hade en betydande skutflotta. Visserligen är hamnen vackert belägen med ett utmärkt läge i en väl skyddad vik inför alla stormar, men när man i vintertid ser alla dessa tomma sommarbostäder och endast ett och annat hus med något liv, har man svårt att förstå att det var många familjer här, vars försörjning var beroende av denna fraktfart.

Innan alla möjligheter till att få prata med "de gamla" som var med, och likaså insamlandet av fotografier var för sent, har några omtänksamma personer, Laila Haglund och Christian Eklund, i samarbete med Hunnebostrands Bildarkiv och Föreningen Då & Nu givit ut föreliggande förnämliga häfte med många unika bilder och åtföljande text, vilka på ett enkelt sätt sammanfattar hela denna epok.

Kanske vore detta något för alla våra små skutsamhällen att ta efter och få en liknande liten sammanställning av vad som hänt på just min ort!

Anders Olsson

Barkar och skonertskepp från Skaftö och Gåsö och folket som seglade dem.

Anders Olsson

Illustrerad med 60 foton och teckningar, 180 sidor A4-format, inbunden. Pris: 280 kr + porto. Beställes hos Vaskehörns Bokmaskin, tel. 0523-20271.

"Riktiga skepp" ser man inte så ofta nuförtiden, förutom vid Tall Ships Race och liknande tillställningar. För övrigt förekommer de enbart på film eller på gamla kaptenstaylor.

Ander Olsson bor numera som landstigen skeppare i Uddevalla, han var för övrigt befälhavare på den sista tremastskonnaren Elsa från Rågårdsvik på Skaftö. Han är sedan tidigare känd som en noggrann forskare och produktiv författare inom den exklusiva vetenskapen båtologi. Hans senaste bok var en fartygsbiografi om de 24 briggas som funnits på Skaftö och Gåsö och nu har han alltså producerat ett verk om de tremastade skeppen. Som förut har han inte enbart koncentrerat sig på fartygen, utan även intresserat sig för besättningar och redare. Han ger på så sätt en bild av både enskilda öden och en samlad bild över epoken. Efter att ha läst igenom verket kan jag bara ge samma omdöme som om hans första bok: En blivande klassiker, ett standardverk i alla båtologiskt intresserades

bokhyllor. Även släktforskarna kan hitta åtskilliga guldkorn om sina Skaftöbase-rade förgreningar på grund av att boken innehåller ett rejält personregister över skeppare och sjömän. Tryckmetoden gör att fotografierna kanske inte kommer helt till sin rätt, men det är en sak som är lätt att överse med. Man skall också komma ihåg att det är svårt att alltid finna högklassiga foton av gamla fartyg.

Som sammanfattning vill jag avge omdömet att boken är grundligt framforskad och underhållande att läsa. Den utgör ett betydande tillskott till vår skrivna historia och jag rekommenderar den helt och fullt.

Jan Hermansson

Sjöhistorisk årsskrift för Åland 2003–2004:16

Boken kan beställas från Ålands sjöfartsmuseum, Pb 98, FIN 22 101, Mariehamn. staff@maritime-museum.aland.fi.

I höstas utkom Ålands sjöfartsmuseums årsskrift. Det är den 16:e i ordningen och lika intressant som vanligt. Nio olika författare har bidragit med berättelser som täcker en vid sfär inom sjöfarten.

Där finns t.ex. en berättelse om ångaren Parma. Men det är två som intresserar mig mer än de övriga. Den ena av dessa behandlar ett område som man inte så ser så ofta upptagna i böcker av denna typ. Hanna Hagmark-Cooper skriver om sjömanshus-truns många gånger svåra roll; att ta hand om barn och hushåll med maken långt borta. Detta inte minst i en tid då mobil-telefon, för att inte tala om satellitkommunikation, inte ens var påtänkta. Kapitlet heter *Och Sjömansgossens Lilla, Lilla Vän Står Sörjande På Strand*. Den sociala delen av sjöfarten glöms lätt bort i våra kretsar.

Det andra kapitlet jag tänker på heter *Tekniska Sällsamheter Ombord* och är skrivit av Bengt Hellsten, fd teknisk chef vid Lundqvist Rederierna i Mariehamn. Även med en blygsam teknisk bakgrund till sjöss var det ett särskilt nöje att läsa detta kapitel, men även andra med intresse för sjöfarten för så där 50–60 år sedan måste luta sig tillbaka i fåtöljen och njuta när de läser om de rysliga saker som kunde hända i maskin på fartygen på den tiden. Våra yngre medlemmar med arbete till sjöss i maskin måste vara tacksamma att de, med sina små nedbantade besättningar, inte har råkat ut för någonting i den stil som här beskrivs.

Jag skall inte förstöra nöjet med att försöka berätta allt ruskigt som kunde hända med en gam-mal dubbelverkande motor för att inte tala om med en Doxford.

Sammantagit, en intressant och rolig årsbok, inte bara för de som tycker om gamla segelskutor.

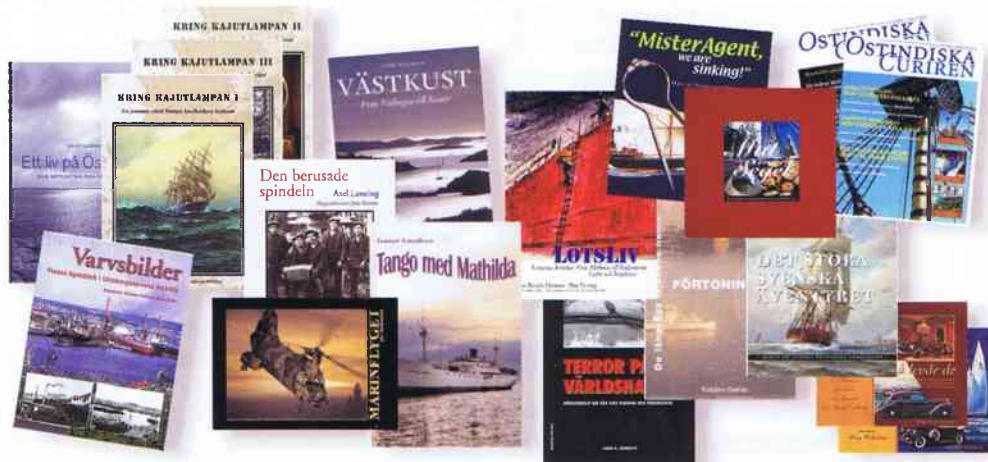
Olle Gustafsson

Läs om sjöfart då och nu!

**JUST NU finns det flera
nya titlar på Breakwaters
bokhandel:**

- Marinflyget på Västkusten, från 265 kr
 - Jenny Lind – från Näktergal till Fågelskrämma, från 255 kr
 - Mat under segel, från 380 kr
 - Fartyg jag skådat – en hamnroddare i Stockholm minns sitt 1960-tal
 - Tango med Mathilda, från 255 kr
- och många fler.

Missa inte vår stora lagerrensning!



Beställ enkelt via post- eller bankgiro!

Med förskottsinbetalning till postgiro 100 95 98-2 eller bankgiro 5211-8650 får du snabb leverans utan fraktkostnad. Glöm inte att uppge beställd titel samt namn och leveransadress. Du kan också beställa via www.breakwater.se.



**BREAKWATER
PUBLISHING**

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

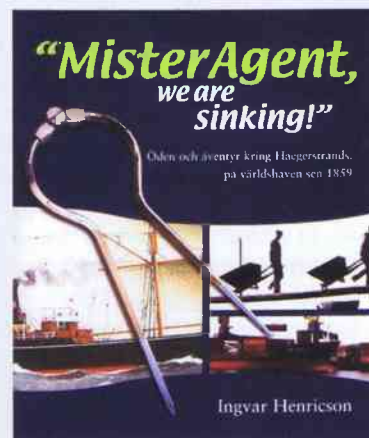
Boken om Haegerstrands fantastiska 145 år!

Den här berättelsen sveper över hela världen, famnar tre sekler av sjöfart och når från Krimkriget till dagens containerfartyg. Det finns tre sorters människor påstod Anacharsis för mer än tvåtusen år sen, de levande, de döda och de som fara på haven. Sjömän som Carl-Erik Rahm på "Pacific". Anders Wikström på "Peru" och Georg von Schéele på "Orient" var föregångare till våra berömda "arbetarförfattare".

Ett av många märkliga öden är jungmannen på ångaren "Balder", Algot Johansson, som berättar om konsten att rymma i Antwerpen och hans rymning blir början till ett farofyllt liv på oceaner och slagfält, från engelska kolonialkrig till första världskrigets skyttegravar.

"Mister Agent, we are sinking!"

Ordinarie pris: 340 kr >> Du som prenumererar på Svensk Sjöfarts Tidning betalar endast 300 kr (uppge prenumerationsnummer).



164 sidor.
Format: 230x260 mm.
Linnetrådsbunden med
Spektraomslag (linne).
Rikt illustrerad!

Beställ enkelt via post- eller bankgiro!

Med förskottsinbetalning till postgiro 100 95 98-2 eller bankgiro 5211-8650 får du snabb leverans utan frakt- och expeditjonskostnad. 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 "Mister Agent, we are sinking!" och våra andra böcker.



**BREAKWATER
PUBLISHING**

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