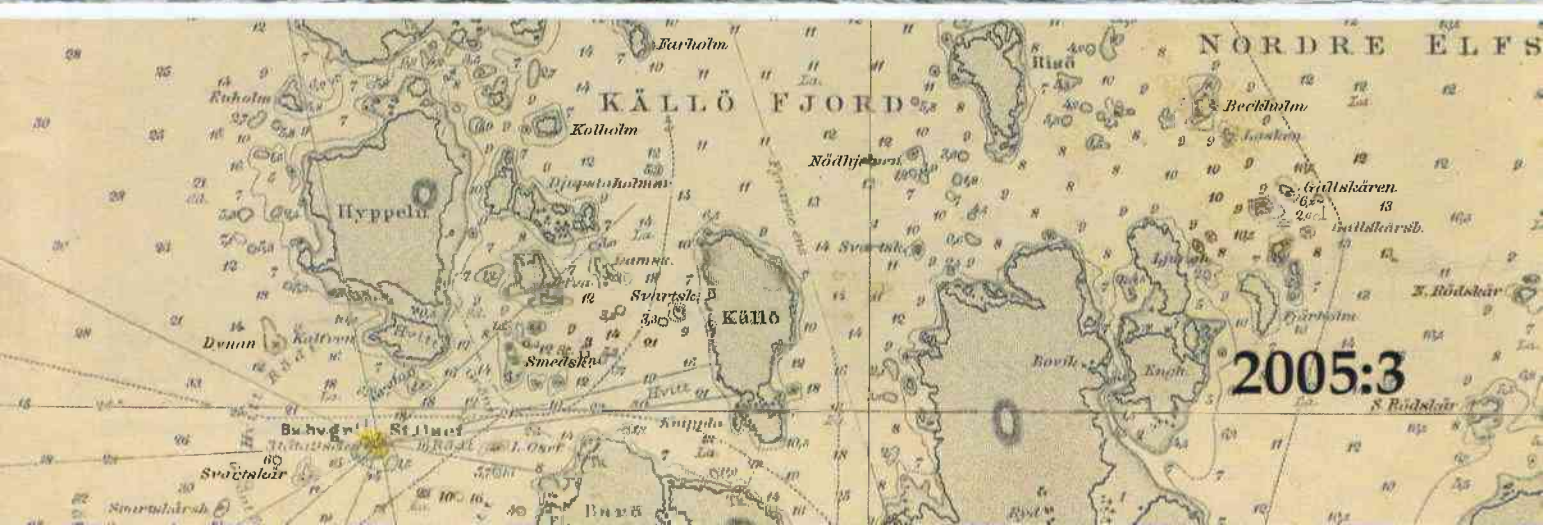






Medlemstidning utgiven av Klubb Maritim i Göteborg
– Sjöfarts- och Fartygshistoria –
Utkommer med fyra nummer per år.
Årgång 32. Nummer 131 från starten. ISSN 0281-4242.

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

Övriga i redaktionen:
Lennart Bornmalm 031 - 25 77 42
Eric Hallberg 046 - 12 26 45
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 är 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 Klubb Maritim i Göteborg egen
klubblokal med stort och omfattande fotoarkiv samt eget bibliotek.

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

Tryck Litorapid Media, Göteborg.

Omslagsbilden:

Nyinköpta Atlantic passerar Hällö på väg till Smögen med full
ranson av räka. Foto Krister Bång den 28 juli 2005.

Redaktionellt

Välkommen tillbaka till läshörnan! Vi hoppas att Du med
dessa nummer skall få en trevlig stunds avkoppling.

Sommaren har ju varit typiskt svensk. Sol och fint väder när
man jobbar och skyfall när man skall fotografera båtar. Men det
gör ju ingenting, så länge man har tvålen med sig.

Redaktionen har inte varit överksam. Under sommaren har
vi ökat vår prenumerantskara med över 100 och är Du en av
dem skall Du känna Dig varmt välkommen.

Efter några års uppehåll ger Göteborgsavdelningen ut
en serie julkort. Förra gången det begav sig tog korten slut
snabbt. Det är stora fina kort med vintermotiv som ställts till
avdelningens förfogande genom Törje Pettersson. Ett särskilt
inbetalningskort bifogas detta nummer.

Snart är det också dags att förnya prenumerationen på Länspumpen. Vi skickar ut ett inbetalningskort om någon månad
och hoppas på att Du använder det snabbt så att vi slipper
anhopningen vid nyår. Avgiften är oförändrad 220:-. Varje
år får vi ca 50 inbetalningar där Du, käre läsare, inte talat om
vem Du är. Vi kan inte annat än tacka och ta emot och senare
skicka ut en påminnelse. Vi väddar alltså: Skriv ut namn och
adress på talongen!

Redaktörerna

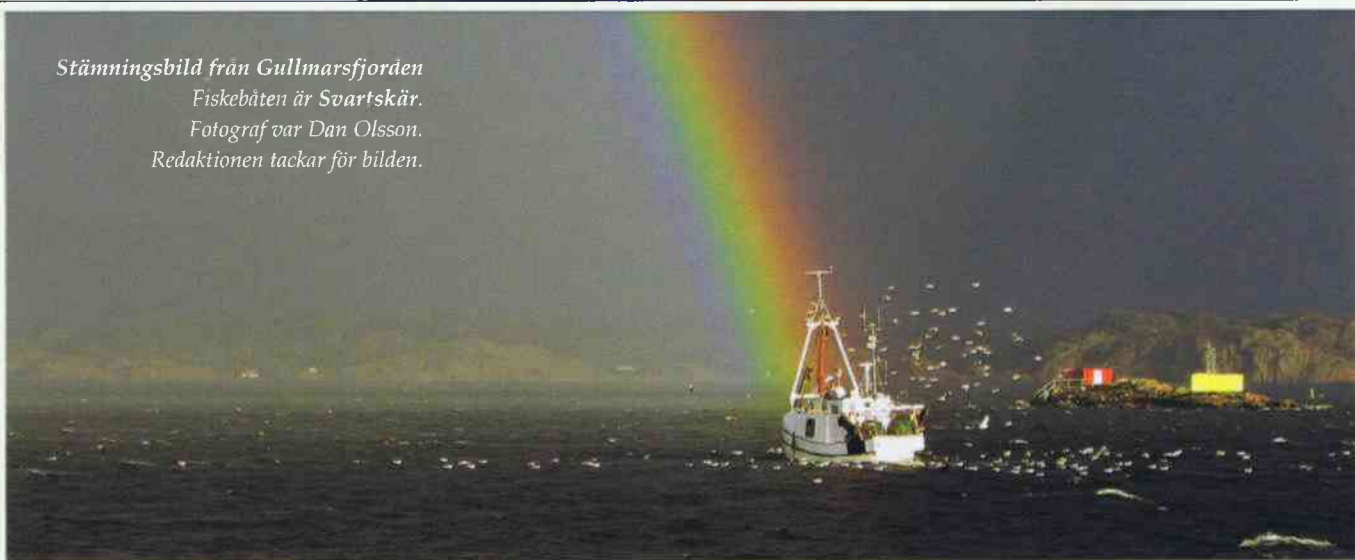
Innehåll

4	Virgos förlisning.....	Ingvar Strömblad
12	Böcker på frivakten.....	
13	Bilder ur gamla fotoalbum	red Bertil Söderberg
14	Farväl till Masthuggskajen	Lars Alfredsson
22	Med Sydfart i Sydväst.....	Eric Hallberg
27	Fiskebåtsböcker!.....	Krister Bång
28	Horisonten Runt	red Jan Johansson
32	Till flydda tider.....	Bertil Palm
34	Båtolog i Österled (II)	Tore Olsson
38	Legendariskt kryssningsfartyg på besök.....	Krister Bång
40	Lion-tiden.....	Gunnar Heikenberg
50	Nygammal fiskebåt till Grundsund	Krister Bång

Nästa nummer

utkommer i december 2005
sista manusdag är den 2 november 2005

Stämningsbild från Gullmarsfjorden
Fiskebåten är Svartskär.
Fotograf var Dan Olsson.
Redaktionen tackar för bilden.



Öppet hav

Här kan du segla fritt med dina tankar om Länsypumpen

Det hände för 50 år sedan

Den 14 juni 1955 mönstrade fem unga män ombord i ångaren **Heimdal** i Göteborg. 50 år senare på våren 2005 träffades åter fyra av fem nu levande i Klubb Maritim Göteborgs lokal Kajutan. De fyra är från vänster Christian Svlander f d maskinelev, Janne Nykvist jungman, Per Ove (Bosse) Pettersson salongsuppassare samt Kenneth H. Ohlsson, längst ner på skalan som skanskalle.



Sjöfartens miljöer

Kulturhusens dag 11 september, 2005

I hela Europa, under arrangemanget Kulturhusens dag, var det i år Sjöfartens Miljöer som var temat. Klubb Maritim Göteborg, deltog och visade nya lokalen Kajutan. På vårt program stod, förutom att vi visade lokalen och informerade om föreningens verksamhet, filmvisning om Göteborgs hamn och Svenska Amerika Linien, vilket sistnämnda även fanns en miniatyrtställning om.

Gunnar Utbult och Anne-Marie Ohlsson skötte byssan där det serverades kaffe och fralla som vi bjöd besökarna på. Det var strykande åtgång! Filmvisningen om hamnen drog fullt hus och sittplatserna räckte inte till. Det är nog helt klart att hamnen, som den en gång var, intresserar göteborgarna.

Det var omöjligt att hålla räkning på alla besökarna men en bra bit över 100 personer besökte oss mellan 12.00 – 16.00. Tyvärr kunde vi inte informera om Klubb Maritims verksamhet på annat sätt än muntligen, eftersom vi saknade inbetalningskort, reklamroschyr och Båtologen att dela ut. Detta trots att vi redan i mars hade begärt att få informationsmaterial om Klubb Maritim inför ovan nämnda dag. I stället delade vi gratis ut vår tidning Länsypumpen till besökarna.

En trevlig dag för oss som jobbade i Kajutan denna dag.

Bertil Söderberg



Båda foton Bertil Söderberg.

Vi rättar

I Kenneth H. Ohlssons artikel "Befaren jungman" i föregående LP har jag på sidan 4 satt in en bild på **Lommaren** som jag felaktigt uppgav i bildtexten vara **Glimmaren**. Detta har Henry Ström påpekat.

På sidan 13 har däremot **Glimmaren** smugit sig in längst ner till vänster i bildkavalkaden av **Gullmaren**, vilket Olle Dahl påpekat.

Så galet det blev! Eftersom det var jag som gjorde layouten så får jag ta på mig misstaget och kolla upp fotona bättre framöver.

Bertil Söderberg



Kutterkappsegling. Akrylmålning av Ingvar Strömblad.

Virgos förlisning – att segla i kuttrar

Av Ingvar Strömblad

Ingvar Strömblad interjuvade den 17 augusti 1969 Harry Hansson från Edshultshall, om kuttern **Virgos** förlisning och hans seglatser med andra kuttrar.

Även en interjuv gjordes med Sigurd Samuelsson från Edshultshall 1971, om hans tid ombord i kuttrar i första hand kuttern **Vidar**.

Bandinspelningarna skrevs ut först i augusti 2001. Kvaliteten hade försämrats under åren varför vissa meningar tyvärr har varit svåra att tyda men även dialekten. Rena sakfel har vi inte korrigerat utan låtit det bli en ren utskrift av interjuverna.

Redaktionen

Från bandinspelning 17 augusti 1969 med Harry Hansson, Edshultshall:

Harry: – Vå det du ville ha reda på vå om förlisningen av **Virgo**. Dé vå 1934, 16 september klockan 22.40. Vi gick ifrǻ Island två dygn tidigare och hade haft sydost motvind. På eftermiddagen kastade vinden om, till nordvest, så vi klädde pǻn, som vi sǻhela skruden, toppsegel ǻ hela baletten. Sidosjö hade vi emod oss.

Ingvar: – Hade ni gaffelrigg pǻ båda

masterna?

H: – Nej vi hade snésegl pǻ mesan.

I: – Ni hade inte ratt pǻ Virgo?

H: – Nej det vå rorkult, stó pǻ slåta däck-
et. Och vi klämde pǻ då och sejla ǻ fick gö
vind nordvesterut. Ǻ då, klockan vå 22.40,
så small dé. Farsan min säger till mej gå ner
i maskin och smörja motorn. Då säger jag
att dé behöver jag inte för kompisen min
Albert hade varit nere strax förut, så han
hade sett över motorn. "Dé gör dé samma
för du é ju mera van vé motorn, gå ner ǻ

titta" så han. Och när jag kom ner, vet du,
så står där en stråle mellan maskinrummet
och lastrummet som vå som ett 14 liners
lampglas, (ca 30–35 mm diameter) två me-
ter ifrǻ durken. Så jag går tebaks och säger
té farsan att "vi måtte ha sprungit läck, för
det sprutar vatten. Skottet emellan lastrum-
met och maskinrummet dé sprängs". "Tå
rort" så han så ska jag gå ner ǻ titta. När
han kommer tebaks så säger han "gå fram
ǻ purre pojkarna, men INGEN panik utan
ta't lugnt". Jag gick fram vet du, det gick
en trappa ifrǻ däck ǻ ner i skansen pǻ en
11 steg. Jag kom halvvägs, så flög lucka ur
skansdurken. Dé va lucka i skansdurken,
där hade vi ju kättingar o dé, vet du. Lucka
flög ur durken ǻ dé vå rené gröné atlanten
rätt ner. I och med dé så flöt ju vattnet upp
och spola över durken då vå. Jag behövde
inte purra för dé hörde ju smällen. "Kom
pǻ däck pojkar så fort i kan för vi håller
pǻ ǻ ducka nu". Här vå tjocka (dimma),
bönntjockt. Vi kom pǻ däck allehop. Han

sjönk så fort, vet du, i motsjön som vi hade, så varje sättning som han gjorde hade han ont för å lyfta. Så började vi lura på **Mörwenol**, för vi visste att **Mörwenol** vå mé oss. Vi vå alltid två i följe. Och Paul ifrå Gullholmen, skeppar'ns svåger på **Mörwenol**, han sto' till rors. Han trodde att vi vå så nära dom att vi såg honom men inte han oss, så han gick ifrå istället. Så lura vi igen vet du, oavbrutet. Då ropa Paul på svåger sin, John, att "du får komma upp för dom signalerar så roligt bort på **Virgo**". Så kom John upp. Så börja dom falla, å han kom under oss. Så kom han för nära, och dé vå så nära kollision så de vå...och vi hade bara en 25:a eller 30:a Skandia men **Mörwenol** hade 240, dé vå stora maskiner på den tiden. Jag snacka mé John om dé härom dan. Han ga'n full regulator, vet du, å' så runt. I den sjögången. Jag kunde se rätt "unner bönn", vet du.

Mörwenol från Edshultshall

Ingvar: – Hade ni hunnit i båten då?

Harry: – Nej vi stog på däck. Så fall han unna, vet du, och kom unna så där lagom så han låg å' hållde. Så slängde vi ut båten. Å' då hade **Virgo** sjunkit så mycke att dé vå mé all möda i världen vi kunne hålla båten utifrån han, för den ville hoppa in på däck, då sjörne kom. Så hoppa vi allehop i båten. Så var det en man som flög ur båten, upp på däck igen och ner i skansen, han hette ?????????????????? från Kärringön. Då vå ju skansen halv mé van, vet du. Vi undra vå fan ska han dit å' göra. Kom tebaks mé en påse, vet du, och ner i båten igen. Då stog bare já å' morbror Nils kvar, skeppr'n morbror Nils. Dé fick vi aldrig reda på förrän vi kom in té Norge. Vet du vå dé vå i den påsen? Dé vå fyra stärkkragar! Dé hade legat vé kojkanter. Så blé vi bärgade då, så tog båten ombord på **Mörwenol**.

I: – Var inte det besvärligt?

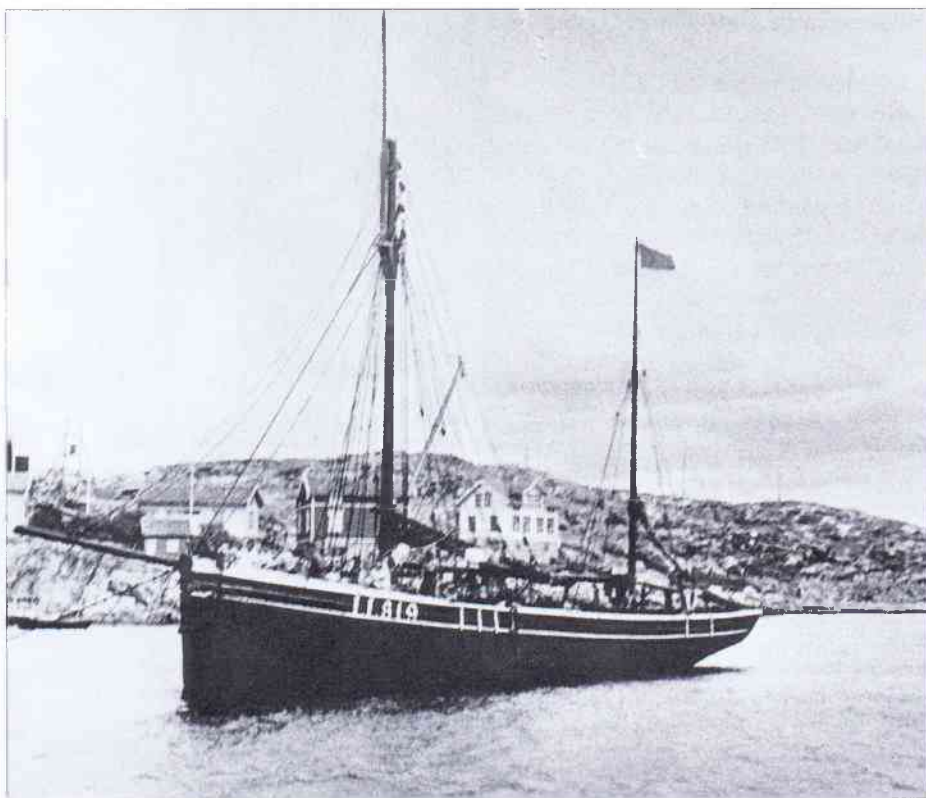
H: – Jo dé vå dé. Men dé vå en sak som var märkvärdig. När vi kom i båten, vet du, så blé dé klart, stjärnklart, å' blé stilla, bleget. Å dé vara i tie minuter, du, eller en kvart.

I: – Vindkantring?

H: – Nej... Iess vi kom ombord i **Mörwenol**, då kom vinden och tjocka igen. Dé var ungefär tie minuter eller en kvart mens vi var i båten.

I: – Hade **Mörwenol** hela segelstället uppe också?

H: – Han låg nog... dé hade han nog já, dé kan já inte minnas, dé hade han nog. Kanske just under den timmen som bärgningen pågick hade han plockat ner. Så var vi ombord i **Mörwenol**, i, já tror i en sex dygn, så upp vé Lindesnäs så fick vi sydost å' en djävla körare. Han blé så galen att vi fick purra ut på natta. Vi hade fyti tunner



Virgo, ex Fortune, från Edshultshall. Bild från författaren.

sill på däck. Dé vå utanför Ekeröa i Norge. Vi måtte kapa tunnerna å' slängde dom över bord, å' Paul, samme grabb som sto té rors när vi föliste, han säger té farsan "Oscar, tror du att han tippar" Han rulla för djävilit. "Nej" säger farsan "dé é ingen risk, då går han mé näsa före". När vi hade kapat dom fyrti tunnerna vi hade på däck, vet du, så lätta han ju. Vi kom in té Ekeröa, já minns inte om dé vå den 22 oktober, å' september.

I: – Så den gick till botten med segel och allt?

H: – Han gick som han sto.

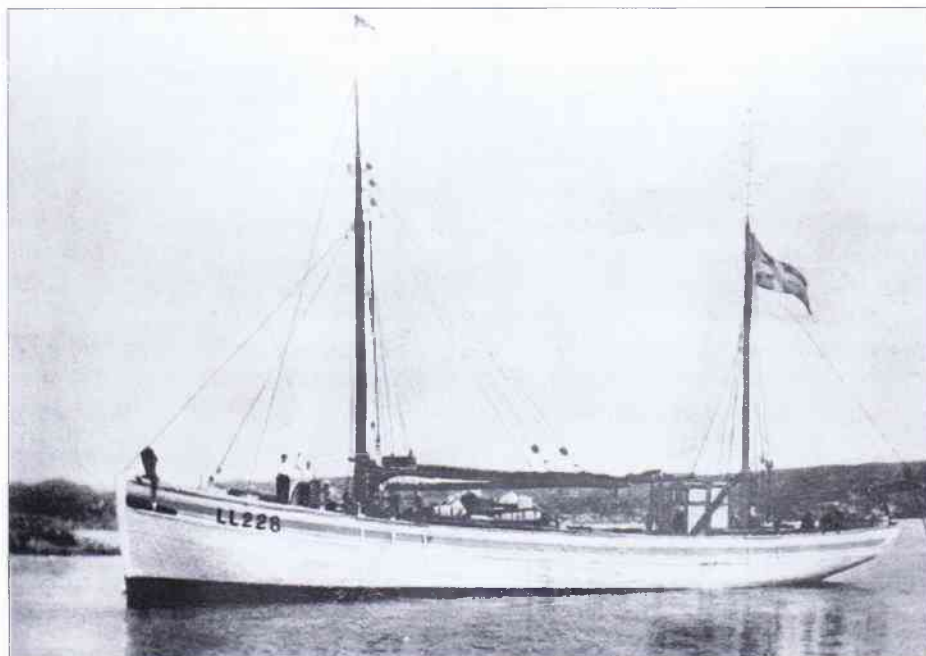
I: – Alltid då det ska hända något så är det om natten!

H: – Ja.

Vidare seglatser

I: – Gick du till sjöss direkt sedan med **Arne** eller...?

H: – Ee...dé vå på hösten å' já gick på



Mörwenol från Fisketången förliste den 2 september 1954 ost om Färöarna efter brand i maskinrummet. Bild från Författaren.

fraktning meee...mé Anna å Oscar Nilså ja.

I: – Men Arne, när var det då?

H: – Dé vá trettiátta... Vi lå'ud' å' feska som, helé flottá gjorde då, vet du, då på hösten, já tror dé vá i början, dé förste dagarna i september, vi fick inte ligga längre än té den 15 september för assuransens skull. Sedan blé assuransen så hög, ser du.

I: – Så det lönade sej inte då?

H: – Nej. Vi gjorde siste sättet uppe vé Grimsör'na, å så gjorde vi sjöklart då. Vi hade gått två å ett halvt dygn frå Cap Långenås så vi var sydost på Färöarna, å vi hade nordvest hela vägen, och styv vind.

I: – Hela stället satt?

H: – Jaja men. Så friska han på. Han ble så... han blåste upp té, ja vi hade ju ingen vindmätare, på Jan Main där mätte de upp té 42 sekundmeter. Jag skulle tippa på att han blåste upp té en 36–37 där vi vá. Han blåste så mycké i alla fall att vi kunne inte länsa. Vi fick dé ena länsebrottet efter dé andra, vet du, utå vi lå stopp.

I: – Var det då ni skadade propellern?

H: – Ja. Vi lå' stopp i två dygn, för styrbords halsar. Så blé sjögången så djävlí, ser du, så vi förstó att vi var nere vé, mot Färöarna, strömresterna (svårt att höra exakt), som vi så. Dé bare bröt, ser du, brött vé brött. För já (jag) och John Nilså, han vá delägare i Arne, han å Johan hade ju Arne, du vet, vi gick ner i maskin å elda på å' skulle sätt' i gång å köre ham' över å lágge'n för styrbords halsar. Å när vi sätt' igång, vet du, å' skulle koppla till så slängde axeln, vet du, som ett annat... Då hade ene propellerblat' satt sej i ett brött, så ené gaffel'n hade sprunget å. Ett blá stó fram å'ett back, vet du. Men vi sparka ju så pass att vi fick e'n över vind



Anna av Edshultshall med silltunnor för Islands-fiske. Bild från författaren.

för styrbords halsar. Så lå' vi stopp då i ett dygn för styrbords halsar. Och då på natten då klocká vá två, eller tre vá hon. Dé vá já å' en pojck ifrå' Nösund, han vá inte mer än, já 19 år, já vá inte mer än...23, já menar...dé va inte nåt' å' göra, dé vá bare att stå å' passa. Å då fick já sé att dé brött bort i lovart, långt upp té lovart. Dé bryter ju tre gånger, vet du, innan dé... Och dé vá nergång té kajuta uppe på kajuttak...ner, ja, i kajuta. Så já sparká å' (av) lucka å' ropá te pojkarna "pojkar skalke lucka nerifrå' för nu får vi oss en slängare så nu é dé fråga om dé håller. Å já så té pöjken att "lägg dej på durken, så ska já hälle ratten, för får vi denne slägen, han blir slätt' den saken é klar". Já (jag) så toppen, já så skommet. Då hade kutter'n fallt å', vet du, så han lå i

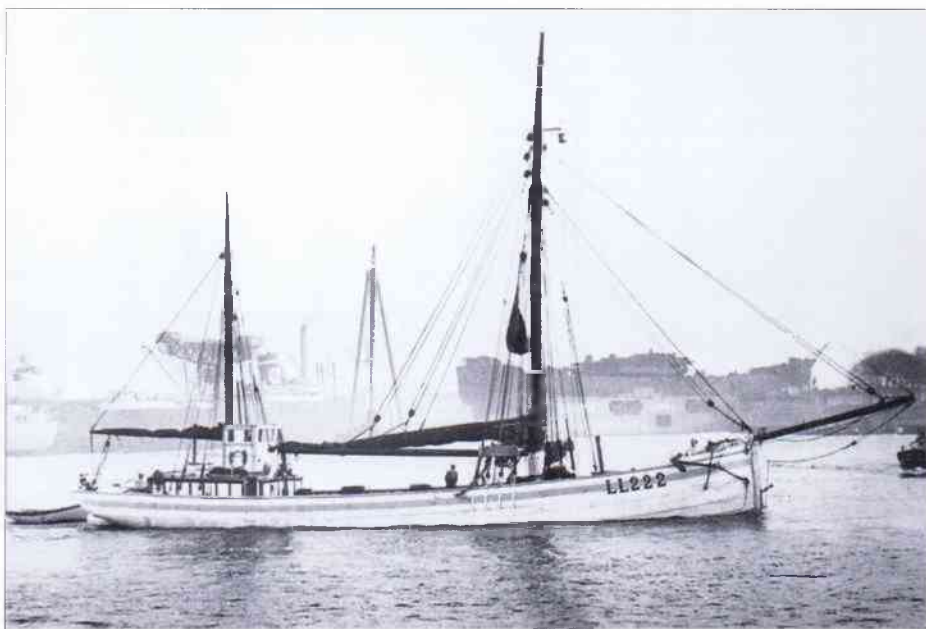
45 graders vinkel, nästan, mot bröttet. Med då den höge kammen reser sej så blir där sån vakuum så han sög ha'm till sej, vet du, mé stammen, rätt emot, å' dé vá xxxx (ohörbart) han baré reste sej på å'na, å' så gick han tvärs igenom. Han vá våt anda upp på gaffelnocken du. Dé stó två tunner surrade på babordssida på hytten, å' de flöt ur längerna där dé vá surrade. Surringa stó ligedant, knutar å' allting. Tunnerna vá väck. Livbåten han vá surrad på lucká mé fyra tums gräskabel, i dom fyre grové stöttenå som utgjorde sidobingarné, vet du. Stöttenå dé lå' på däckét precis som... Livbåten hade fastnat mellan mesanriggen å' kajuta atter.

I: – Det var tur att den satt kvar.

H: – Fyra bord vá spruckna. Men så på kvällen, detta vá på nattá, så på kvällen då klocká vá fyra, så hade já å' "Spjude-Frans" vaktá. Vi kalla'n för Spjude-Frans, han hette Frans. Vi satt i kajuta å' drack kaffe på eftermiddan så sa han "nej Johan nu har han stillat no (nu) sejlar vi". Han hade nog bedarrat något men han vá säkert bort kring en 20–25 "nu sejlar vi" så dom. Vi tog tvårevat storsejel, ett rev i mesaná å'xxxx. Men du kan já dej...innå han fick fart, vet du, "Sjalejtet" té maskin dé gick, de vá två fots vatten på durken i maskin, å' han va våt mitt på storseelt' å' halvé mesaná. Vi fick tre såna där hemska sluringar, vet du, innå han fick fart, vet du. Men så gick han. Två å'ett halvt dygn så vá vi vid Haraldsbrotten? Vid Schettland.

I: – Ingen maskin till hjälp. Hur långt gick ni utan maskin sedan?

H: – Vi segla hele vägen té... Vi vá... Vi kom ner vé Näset, Lindesnäs... Nej vi kom té...80 minuter ifrå' Schettlandsplattarné? skálva Haraldsxxxx(?) vid Schettland, så



Arne med hemmahamn Edshultshall, byggd 1904 hängde med ända till 1967. Bild från författaren.



Spirit of the Deep i Mollösund i juli 1899. Foto från Nordiska Museet.

ble dé stillé, bleg. Vi lå´ å´ drev i två dygn, i bleg. Men så kom han på nordosten, så vi hade fine körare mé osten ner vé Jervsland?, vet du, å´ kom in vé Lindesnäs så säger Johan att "pojkar nu går vi in té Stavanger". "Vi går inte in ná´n stans" så vi, "har vi sejlat ifrå Island å´ hit så lå oss köra bara". När vi rundá Lindesnäs fick vi sydost å´ rätt emod´ oss. Så vi måtte vänna, vet du, västeröver igen å´ kom tvärs Stavanger, så satte vi lotsflaggen så kom



Sigurd Samuelsson vid tiden då bandupptagningen gjordes. Foto Ingvar Strömblad.

lotsen å´ hämta oss å´ segla in oss. Så lå´ vi där i två da´r, så gjorde vi den biten mé propellerblat´ just.

I: – Och rätade axeln?

H: – Ja. Nja axel´n vá dé inget fel på, ser du. Att han slängde vá bare dé att ene blat´ hang å´ vefta, vet du. Så dykar´n gick ner å´ tog å´ (av) blat´ å´ gjorde så att dé satt igen, ny gaffel å´ satte på. Så vá dé full speed därifrå. (Kan inte tyda en mening.)

I: – Maskin var väl i början till bara för vändningar och sådant?

H: – Dé vá bare hjálpmotor, vet du. Ja även dá´ dé vá bleg å´ stilla, vet du, så en kunne komma fram.

I: – Kunde det hända att det var svårt att få dom till att vända?

H: – Nej dá´ nej dá´. Ja en så´n som Arne vá nog dé... men dé här engelske kuttrarne dé... dé vá ju ingen risk.

I: – Som Virgo till exempel?

H: – Nej nej nej, dé vá ju seglare, dé vá som å´ sejla mé en jölle. De var ju byggda för å´ sejla, vet du.

I: – Vände direkt!

H: – Ja. Vi gick 1930 ifrå Island mé Gunnar, vet du.

I: – Dollar!

H: – Dollar hette han, men då hette han Gunnar. Å´ ifrå Fejö? nord om Bergen té Lindesnäs ee... té Cap Långnäs vé Island, vi loggade i 11 knop hela tiden bare sejel, du kan tänka att dé susa.

I: – Rorkult å´...?

H: – Nej, ratt.

I: – Bytte dom ut den såpas tidigt?

H: – Ja... Jahaap!

Att segla med Vidar från Edshultshall. Direktutskrift från en bandupptagning med Sigurd Samuelsson Edshultshall augusti 1971

Ingvar: Hur var hon utrustad när ni köpte henne från Mollösund?

Sigurd: Hon vá utrustad som vanligt té Schettlandsfiske.

I: – Den hade ingen maskin då?

S: – Neeheedå. Dé vá 1918 på våren. Så hade vi den som den vá å´ inte ändra nånting... ja... vi inredde om den té fraktfart alltså.

I: – Vad bestod den omändringen av?

S: – Ja dé var å´ göre mindre lokaler å´ större lastrum, å´ stort lastrum.

I: – Den här typ av skans som hon hade det sista här nu!

S: – Skansen den var ju alltid i förskeppet förr, å´ kajuta atter ut. Men fiskare kallade det skansen även atterut, då de bare hade en lokal.

I: – Men den här böjda kappen, skanskappen, den blev väl till sedan efter motoriseringen?

S: – Ja den där kom till långt efter, fram

på fyrtioalet som vi gjorde den.

I: – Var det en sådan där med skjutlucka förut (tidigare)?

S: – Ja, dé vá skjutlucka på de gamle kapparne, så kom denne mé dörrar, större, och sjalejtet i samma kapp.

I: – Om man nu säger att ni legat ute då och seglat, och var på väg in hit till "Halla" och det var, ska vi säga 7–8 sekundmeter. Vind, hur mycket segel hade ni satta då?

S: – Sju, åtta sekundmeter. Hade vi alla segel, dé vá stagfock å klyvare.

I: – På stormasten var det vanligt snétoppsegel eller råtoppsegel?

S: – Vi hade inget annat än snétoppsegel, men ifrå England hade det nog vart råtoppsegel också, för det vá dé på dom allehop, dé hade dé då dom tråla.

I: – När började ni minska och tá in segel när ni segla in mot "Halla"?

S: – Dé vá inte förrän vi kom té land.

I: – Så ni gick med hela stället in innanför Holmen Grå då?

S: – Holmen Grå ja. Så tog en ner försejla å lova opp å ankra, och med storsejel å mesan hängande.

I: – Klyvarbommen den gick ju att tá in. Gjorde ni det nå n gång?

S: – Inte nu dé sista, men förr ja, jajemen. Så länge vi låg på doggern, på fiske på makrilldörje, om dé vá dålit stormit väder, kunné en ju tá in den, men det vá sällan vi gjorde dé. Och då kunne en tá ner stängen också.

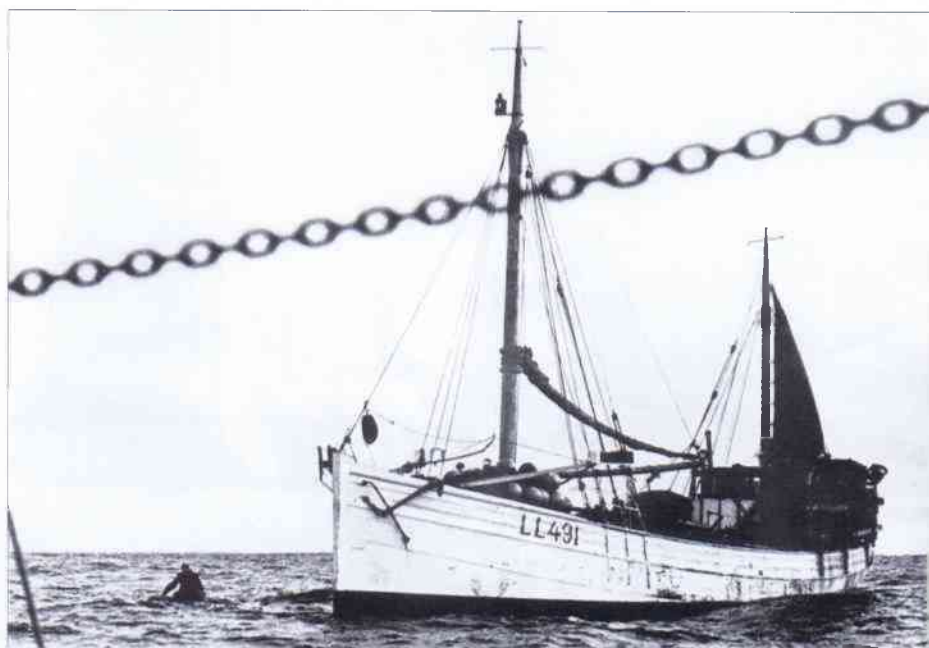
I: – Bytte ni stång någon gång?

S: – Tja... vi såga av den.

I: – Inte så ni bytte...

S: – Nä nä nä inte här, dé vá bare Lowestoftkuttrar som hade sött (sådant).

I: – Dom hade sommarstång och vinterstång och sånt.



Här fiskar Rudolf ost Island i augusti 1959. Foto Harry Dittmer.

S: – Dé vá bare Lowestoftkuttrarne som hade dé, men inte desse här Grimsbykuttrarne.

I: – Hur länge hade ni samma storsejel som det ursprungliga?

S: – Jaha, dé hade vi té fram på förtioalet

I: – Det stora gaffelseglet?

S: – Ja dé hade vi. Men vi hade ju ett mindre segel också.

I: – Jag har hört att Vidar av en väldigt god seglare.

S: – Ja dé vá han säkert, å gó sjöbåt, ja... både Vidar å Polstjerná, dé vá byggda ligedant precis.

I: – Hon var god seglare även efter maskininstallationen, har jag hört.

S: – Jaa... dé vá hon väl, men dé förorsakade ju en hel del, propellern' och propellertrumma, men dé blé nåt' malvatten eller nåt'.

I: – Men hur mycket skulle det blåsa för att ni skulle börja plocka in?

S: – Vi hade ju aldrig norrre (några) vindmätare, här vá då på den tiden.

I: – Ni körde kanske ganska länge?

S: – Ja dé gick längen. Dé berodde kanske vá man vá å sjögång å så.

I: – Ni dörjade en hel del med Vidar?

S: – Ja dé gjorde vi.

I: – Antag att ni seglat ut dit och skulle börja dörjet, hur riggade ni till då?

S: – Ja dé vá ju inte ant' än att vi tog in tunner å salt, antingen här eller i Kristiansand, mé full utrustning för å dörja.

I: – Hur många stänger hade ni?

S: – Vi hade tre på var sida, å tre dörjer på var stång.

I: – Hur många man gick det åt?

S: – De senaste åra var vi 10 man, men annars vá vi ju 8–9 man förr, té en början alltså.

I: – Hur var dom då placerade i sina arbetsuppgifter?

S: – Dé vá en man vé var stång mé tre dörjer, å en på hacken.

I: – Och en man till rors?

S: – Nää... dé vá ingen som styrde då vi dörjá inte.

I: – Jasså!

S: – Näähejne, då satte vi fast rort', å så moderera mé seglena. Men så de andra tre mannarna, där vá ju kocken, han fick ju på ledige stunner hjälpe till när vi skulle ha mat eller så, så hala vi aldrig in dörjera eller så, utá dörjern gick ändå, å då måtte vi bytte om, så dé vá dé en som alltid satt å skötte makrill. Dé vá tre man desse stun-



Rudolf under god gång någon gång på 1930-talet. Bild från författaren.



Vidar utrustar i Edshultshall, för Islandsfiske 1953 eller 1954. Foto Ingvar Strömblad.

nerna som inte hade näre dörjer, så måste dom förfånga som dom säjer, dom som skulle ner å' äta.

I: – Ni gick i skift hela tiden då?

S: – Ja vi gick i skift då under den tiden.

I: – Hur länge på dygnet höll ni på att dörja?

S: – Vi höllde på precis så länge sola vá uppe, å' hade dörjerna i sjön innå sola kom upp.

I: – Låg ni bi då under natten?

S: – Jajamen.

I: – Så ni lämnade inte det området då?

S: – Nej...ja inte utan att dé vá dålit å' få, så kunne dé hännå en låten' gå lite.

I: – Hur mycke måste det blåsa för att det överhuvudtaget inte gick att dörja?

S: – Då fick han blåsa mycké, uppemot 20 sekundmeter. Nästan.

I: – Men ni fick väl plocka in segel efter hand?

S: – Ja ja javist med då han blé sådan att vi inte kunde dörja så' lå' vi ju stopp alltså.

I: – Vad var det minsta segel ni förde vid dörje?

S: – Tja dé vá...vi hade ett rev i storseglet, å'...så...stagfok, revat den ibland, å' så en liten klyvare. Men vi dörja aldrig mé två rev i seglet för då fick vi lägge stopp. Men ett rev i seglet dé dörja vi mé mång' gånger.

I: – Hade ni ingen mesan satt då?

S: – Nej. Mesan dé vá dé siste segelt som vi satte mé dörjet, ja...

I: – Dörjade ni med **Vidar** någon gång sedan hon fått maskin?

S: – Nej...Ja inte ant' än bare lit' kran under kriget här uppe vé Holmen?, vi vá uppe någre vecker. Dé räknar já inte för nåt' dörje.

I: – Det var inte som på den gamla tiden då?

S: – Ne' ne' nedå...né...Dé siste dörjet vi vá mé **Vidar** dé vá tjugotvá. Men se'n vá dé ute här ett par år etter mé **Dollar** och **Polstjärnan**.

I: – **Dollar**, hade hon fått maskin då?

S: – Dé vá innan, han hette **Gunnar** då. Ja då hade hon fått, maskin, och dé hade **Polstjärnå** också.

I: – Sedan tog det väl allmänt slut med dörjet kanske?

S: – Ja, se'n blé dé inte nött'.

I: – När började fisket på Island?

S: – Dé vá 1925 tror já. Oskar Gustavson mé **Rudolf** hade vart' där uppe tjugofem

eller – tjugosex...

I: – När började ni med **Vidar**?

S: – **Vidar**! Trettiätt.

I: – Då hade ni inte skurit ner någonting på riggen eller?

S: – Nej dé vá obetydligt. Dé vá obetydligt. Vi hade väl gjort é sne' mesan å' sådär. Sänkt stängen lite grann'.

I: – Fortfarande litade ni mest till seglena då?

S: – Ja dé gjorde vi på sätt och vis, men motorn gick ju alltid.

I: – Vad kom det dej att ni skar ner den så pass mycket nu på det sista för ni bytte ju aldrig motor i den?

S: – Jovisst bytte vi motor! Vi bytte motor trettiåtta, satte in en 100-hästare

I: – Men 100 hästar var ju förhållandevis svagt i förhållande till dom andra båtarna?

S: – Ja men en 100-hästare då vá ju bra mót' (mycket) mer än 100-hästar i då.

I: – Har du någon speciellt minnesrik seglats under tiden ni bara hade segel, som var lite våghalsig kanske eller...?

S: – Nä...dé é inte gott å' komme ihåg nu. Dé vá väl nästen var resa som vá allti nött.

I: – När bytte ni ut rorkultsstyrning mot ratt?

S: – Dé gjorde vi då vi sätt i motor tjugotre.

I: – Blev det någon avgörande skillnad i sättet att segla kuttern sedan hon fick ratt?

S: – Nja...inte när folk fick vant sej till vet'. Sen etter dé, så blé dé ju inte så mót enbart segling.

I: – Kände man bättre med rorkult eller?

S: – Ja dé vá som...ja dé vá dé.



Dollar på väg till Islandsfiske tidigt 1950-tal. Bild från författaren.

I: – Det måste ha varit ett ganska tungt arbete att stå till rors?

S: – Nehe...dé vá dé inte, dé styde som xxxx de här engelske kuttrarne emod många andra.

I: – Jag hörde någon som så i jämförelse så var det ungefär som att segla en julle.

S: – Jahaa...dé kan en gött säga. Xxxx mycke hur man kunne styra. Det kunne vara äldre folk som inte kunne styra så bra som en del kunne, å´ hölle té seglen å´ dé som skulle vara.

I: – Det hade med skotningen att göra också?

S: – Ja xxxx-seglet. Dé vá många nybörjare å´ så, å´ dé kunne ju inte få den...det ögat.

I: – Hade du någon fartuppgift vid något tillfälle uppskattningsvis vad hon kunde prestera?

S: – Jaaaha dé hade vi ju, med enbart segel, dé vá väl mella...tja, 8–9 knop.

I: – Med last?

S: – Ja, både med last och ballast.

I: – **Gunnar** har vi ju en fartuppgift på 11 knop. Hon var väl kanske lite extremare byggd än vad **Vidar** var?

S: – Nja...han hade ju fali store segel. Dé hade han.

I: – På ett gammalt fotografi på Vidar som **Spirit of The Deep**, där har hon ju en väldigt stor segelyta också, så det kanske kunde vara någonting i skrovet?

S: – Nja dé vet já inte. Dé kan ju komma in å´ säga att xxxx xxxx xxxx xxxx, dé pratar så.

I: – Kappseglade ni ofta?

S: – Ja. Vi vá å´ kappsegla ifrå Kristiansand i följe mé **Gunnar** till Utsira, å´ já vet inte om han vá så mycke före. Ja han vá



Motorseglaren **Emmy** med full last under bogsering in till Helsingborg. Foto C. G. Nyström, negativarkiv Klubb Maritim Göteborg.

nog litt litt gran före. Men så beror dé ju på hur en seglar (En mening som jag inte kan uppfatta om att bromsa in eller liknande kommer här.)

I: – Seglade ni i följe med **Emmy** någon gång?

S: – Nae, hon var ju inte byggd så.

I: – Ingen vidare seglare va?

S: – Inte på kryssen. Hon hade inte riggat så.

I: – Hur mycket blev **Vidar** förbyggd i skrovet sedan sin ursprungliga byggnation?

S: – Dé vá fyre planker runt upp, stötter å´däck.

I: – Hon förlorade inte mycket av sin forna profil.

S: – Nä, nä...bare lite atter.

I: – Hon gick ju lite skarpt upp även på dom äldre avbildningarna.

S: – Ja, ja, ho´ hade den formen. Dé e´ klart mé motorer i de engelske kuttrarne så höjde dé den atterut.

I: – Bytte ni master på henne någon gång?

S: – Jaha dé gjorde vi två gånger.

I: – Gick det hårdhänt fram mot masterna?

S: – Ja dé vá ju ingen xxxx? ifrå England xxxxx?

I: – Hur länge kunde dom hålla i alla fall då?

S: – Dé vá så olika så, xxxx dé vá dé som hade masta i 50 år.

I: – När ni köpte den var den svart va?

S: – Ja.

I: – När började man allmänt att måla dom vita?

S: – Tjaa dé blé mest under förbyggninga, då dé blé förbyggda, ombyggda. Dé vá tjugoåtta som vi satte färg pån´

I: – Nästan alla gamla bilder man ser av kuttrar så är dom ju svarta.

S: – Jajamensan.

I: – Det gjorde sej ju vackert.

S: – Dom ifrå´ England...där hade dom ju en bläs många för dé mesta många.

I: – Hagbergsmärke?

S: – Ja ja...Grundsunborna dé hade den dära hagbergsmärket i många år.

I: – Det var ju vackert.

S: – Jajamen etter domses xxxx (hör inte klart).

I: – Mathållet ombord. Det fanns ju inte direkt mycket konserver att tillgå då heller den första tiden.

S: – Dé fanns inga konserver alls, antän salt xxxx.

I: – Vissa köttkonserver fans väl?



Vidar bogseras ut från Gullbergskajen. Foto Krister Bång den 25 april 1962.



Slutet närmar sig för Vidar. Vid Gullbergskajen sjönk hon sakta ner i dyn och slutligen lyftes hon upp och hamnade som fylla ute i Skandiahamnen. Foto Bertil Söderberg sommaren 1967.



S: – Ja dé vá dé visst, vi köpte sån här cornebiff. Dé vá väl dé förste konserverna som vi hade vanli cornebiff. Sen´ hade vi tunner, vi hade e´ tunna mé sånt där amerikanskt fläsk vi kallat´, dé vá saltat mé saltpeter, å´ vi måtte xxxx.

I: – Det berodde väl kanske lite på kocken också hur humöret ombord skulle bli.

S: – Hehe...Ja, dé vá ju olika på olika båtar...

I: – Makrill också va?

S: – Ja under den tiden makrillfisket vara så.

I: – När började ni frakta?

S: – Mé Vidar börja vi å´ frakta arton, då vi köpte den.

I: – Så ni började frakta med en gång då?

S: – Ja. Dé måtte få in xxxx, så dé vá flere stycken kuttrar då, för de kunne inte gå på fiske mé dom upp i Nordsjön xxxx (något om kriget här).

I: – Så ni varvade fiske och frakt sedan?

S: – Ja, ja dé gjorde vi, men sen då måtte vi frakta flere år tess Islansfisket börja.

I: – Så ni fiskade på Island, och fraktade?

S: – Ja.

I: – När var ni på Island sista gången med Vidar?

S: – Siste gången vá...tja...1950, mmm, ...i början å´ femtitalet.

I: – Så sedan gick ni på frakt tills ni sålde henne?

S: – Ja, ja.

I: – När sålde ni henne?

S: – Femtifem. Té Hestrand xxxx Knippla xxxx.

I: – Jag såg på namnbrädan att det stod Hestrand.

S: – Hestrand ja, där bodde skepparn´.

I: – Gick den i nån´ vidare fart efter dé eller?

S: – Tja dé gick nörre år. Båtarne blé ju äldre xxxx dé kan ju inte hölla xxxx.

Resten av bandet med lite småprat någon minut, är ohörbart med den avlyssningsapparat jag har till förfogande, och då bandet åldrats mycket sedan det inspelades bli det extra svårt att höra vad som sägs. De i övrigt för mej ohörbara partierna, är märkta xxxx eller i klartext inom parentes. Jag tror inte detta påverkar innehållet nämnvärt.

Vidar fick sitt namn under första världskriget, då det var för riskabelt att segla i Tyska vatten med ett så engelskt namn som *Spirit of The Deep*. Namnet fick hon av Sigurds far John, som gjort rekryten på jagaren Vidar. Av samma anledning fick Virgo, som först hette Fotrunate, byta namn. ■



Böcker på frivakten

Saltstänkta resebrev

av Göran "Persa" Wahlberg

95 sidor, häftad.

Förlag TunerPersa, 2005

ISBN 91-975739-0-6

Pris 149 kronor vid beställning från förlaget,

tel. 08-89 63 35, e-post: tunerpersa@hotmail.com

Boken bygger på en samling brev som en ung nytutmönstrad sjöman skrev till sin mor i slutet av 1950-talet och början av 1960-talet. Breven är trevligt skrivna och i många fall underhållande att läsa, även om jag kan förstå att modern kanske inte läste dem med samma behållning som vi sjöfartsintresserade av en yngre generation gör så här 40–45 år senare. Författaren som är prästson var uppenbarligen en orädd yngling som var nyfiken på omvärlden och på den tiden gav sjömanslivet en möjlighet att se sig omkring i världen. Breven är återgivna på samma sätt som de skrevs till modern och det är bara att konstatera att författaren var en flitig brevskrivare. För att underlätta förståelsen för läsaren har Wahlberg illustrerat breven med trevliga fotografier från hans eget album.

Det är fyra svenska fartyg och en australisk träskuta som författaren hinner segla i under perioden 1959–1962. Det första fartyget var **Aspen**, som tillhörde Ahlmarks rederi i Karlstad, i vilket han mönstrade som 17-åring hösten 1959. Det andra fartyget var Svenska Lloyds **Italia** som gick på sin jungfruresa från Lindholmens varv i Göteborg till Sundsvall för att lasta pappersmassa till Medelhavet. På återresan drabbades Wahlberg av akut blindtarmsinflammation utanför Helsingborg och fördes iland för operation. Efter det blir han konvalescent i hemmet över julen och därefter erbjuds han hyra ombord i Transatlantics bulkfartyg **Kookaburra**, med vilket han efter en tid kommer till Australien. Han rymmer från fartyget och för att få uppleva mer äventyr tar han arbete ombord i träskutan **Loatta** som går i Australisk kustfart. Efter en tid ombord **Loatta** lyckas han efter en del besvär till slut få anställning ombord i kylfartyget **Lake Eyre** som skulle transportera fruset kött till Nordamerika.

Skildringen är underhållande och lättläst och läsaren får följa med på många så här i efterhand roliga episoder.

Lennart Bornmalm

Kockums med våra egna ord

av Peraxel Nilsson m fl.

Rikt illustrerad, 229 sidor, inbunden.

Framställd och utgiven av Varvshistoriska föreningen i Malmö i samarbete med Malmö stadsarkiv. ISBN 91-971637-3-2.

Pris 125 kronor plus porto vid beställning från tel 040–27 16 18.

Det är både hedersamt och mycket trevligt när böcker skrivs om våra skeppsvarv! Föreliggande bok om Kockums mek. verkstad utgör inget undantag från denna uppfattning. Boken är skriven av personer som tidigare varit anställda på varvet och de har på ett levande sätt beskrivit sina upplevelser från Kockums under varvets storhetstid från tiden kring andra världskrigets slut till mitten av 1980-talet. Eftersom författarna utgör många olika yrkesgrupper – alltifrån konstruktörer, elektriker, avlöningskontorist, målare, svetsare, plåtslagare m fl blir det många små trevliga berättelser. Dessa tar läsaren med på en vandring i tid och rum och ger också en inblick i de olika yrkeskategoriernas vardag på ett stort skeppsvarv. Boken är rikligt illustrerad med många bra fotografier i svartvitt från olika tidsperioder. I slutet av boken finns även en förteckning över alla nybyggen från varvet, vilket inte minst är intressant för en båtolog. Boken rekommenderas varmt!

Lennart Bornmalm

Det vill gärna bli bra!

Bröderna Jacobsson – båtbyggare

av Berit & Göran Valinder

Rikt illustrerad, 99 sidor, inbunden.

Förlag Båtdokgruppen AB, Skärhamn, 2005. ISBN 91-87360-30-6.

Pris 210 kronor vid beställning från förlaget. Telefon 0304-674030, fax 0304-671482; E-post info@batdok.com

Det är riktigt trevligt när böcker av detta slag skrivs! Boken är skriven av vänner till kända båtbyggarbröder i Bohuslän. Den handlar om de fem bröderna Jacobsson från Dragsmark, som under åren innehaft både Donsö varv och yachtvarven i Munkeby och Källeviken. Vi får följa dessa duktiga båtbyggares bana från barndomen fram till idag och även stifta bekantskap med nästa generation båtbyggare, nämligen sönerna till Knut och Nils Jacobsson. På Donsö drev bröderna Carl, Sven och Tage Jacobsson framgångsrikt varvet under 30 år och i Munkeby och Källeviken byggde de två yngre bröderna Knut och Nils Jacobsson en



varvsrörelse vars segelyachter är välkända långt utanför Sveriges gränser.

Boken ger läsaren en stunds trevlig och intressant underhållning. Berättelsen om båtbyggarna Jacobsson börjar på Bassholmen, där brödernas far, Johan Jacobsson, föddes år 1883. Huvuddelen av boken handlar om tiden strax innan andra världskriget fram till idag. Boken är illustrerad med många intressanta bilder både från varvsmiljöer och under segel till havs. Rekommenderas varmt!

Lennart Bornmalm

Skonare Från Skaftö och Gåsö

av Anders Olsson

Rikt illustrerad med 98 foton, 262 sidor A4.

Hårda pärmar.

Förlag Vaskehörns Bokmaskin, tel 0523-20271.

Pris 360 kr + porto 80 kr.

Beställes på pg 624 47 24-8, Erik Sundström.

Anders Olsson har sedan länge gjort sig känd som noggrann forskare och produktiv författare i vetenskapen båtologi. I text och bild, med originaldokument och ögonvittnesskildringar berättar han historien om varje enskilt fartyg från stapelbädd till upphuggning eller förlisning. 152 skonare presenteras på ett fullödigt sätt från en epok på ca 150 år. Boken innehåller över 1700 personnamn i sitt registret, och är därför en fin källa för släktforskare. Historikerna är av högsta klass och berättelserna har ofta karaktären av äventyrsskildring, vilket gör boken mycket intressant att läsa och jag kan på det varmaste rekommendera varje båtolog med intresse för seglare och sjömansskildringar att köpa detta mästerverk.

Jan Hermansson

BILDER UR GAMLA FOTOALBUM



Rexbolagets turrettångare **Vindö** på väg ut, efter att ha lossat kol i gamla kolhamnen i Malmö. Det är mycket ovanligt med färgfoton på turretbåtar. Fotograf var Paul Nilsson i Malmö, som sänt oss fotot.



Den gamla Rexaren **Ingarö** fast i isen någonstans i farleden söder om Södertälje. Hon har legat där ett tag, det ser man av att hon plaskat upp en del vatten på isen. Bilden är tagen vintern 1957 av vår kock Trygve Andersson ifrån **Oaxen Betas** fördäck när vi passerade. Känner jag min skeppare Birger Jansson rätt så gjorde han nog en gir in framför **Ingarös** stäv så hon kom loss.

Sture Appelbom



Masthuggskajen den 2 maj 1970. Containern gör sitt intåg och syns allt oftare på kajerna. Fortfarande hanteras dock gods på traditionellt sätt. Kajskjulen används av Göthabolaget för pallad last. Det paketerade träet är för Hull och lastas i båten till höger för Tor Lines räkning. De drygt 10 år gamla kajskjulen är rivna och idag används hela Masthuggskajen för Stenas färjetrafik. Foto Bertil Söderberg.

Farväl till Masthuggskajen

Av Lars Alfredsson

I maj månad år 1968 bröt Bratt-Göthas folk lupp från sina boplatser i Skeppsbrohuset, där man levit sedan år 1935 och drog ut i öknen. Som alla öknar var denna steril och saknade helt grönska. Dock fanns där ett par hus och en hamnbassäng. Platsen hade fått namnet Skandiahamnen.

Detta folk, som vistats bland de grönskande oaser som Göteborgs centrala delar har att erbjuda, fick nu tillbringa lunchrasten i en mörk och dyster passagerarhall, eller om vädret var tjänligt ge sig ut i den vindpinade närmsta omgivningen. Man kunde för all del våghalsigt beträda de väldiga arealer av stora sprängstensblock, som sträckte sig mycket långt ut i älven. Bland all sten kunde man hitta patetiska rester från de stadsdelar som demolerats, till exempel i form av värmeelement eller vackert målade pärlspont från någon köksvägg.



Tor Lines terminal i Skandiahamnen. Vykort ur Bertil Söderbergs samling.

Masthuggskajen

I det följande skall berättas om hur Masthuggskajen övergavs av de rederier, som haft sin trafik där sedan 1800-talets slut och 1900-talets början. Kajen hade slumrat i många år, men under de första åren på 1960-talet började det hända saker. Det blev en blomstringstid under ett tiotal år, tills Nordsjörederierna inledde den omflyttning av trafiken från Masthuggskajen till de avlägsna och för de flesta okända vassklädda stränder som skulle bli Skandiahavnen.

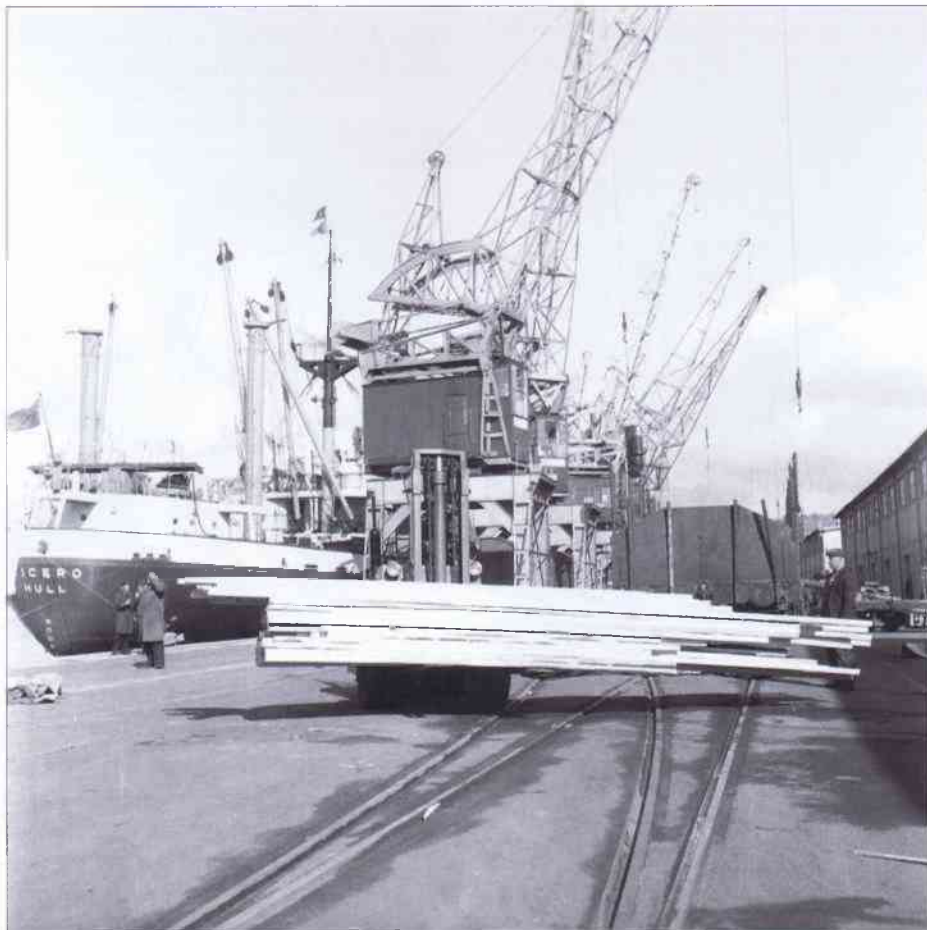
Hamnflanörerna, som vant sig vid att se den vackra gröna Wilson-båten, Svenska Lloyds pallbåt och Bratt-Göthas sideloaders, upptäckte plötsligt att alla försvunnit. De hade förvandlats till **Spero**, **Saga** och ett antal Tor-färjor. Dessa nya fartyg var emellertid osynliga för flanörerna, ty de låg gömda längst ut på Hisingen. De gamla Glasgow-båtarna förvandlades inte, men försvann ändå. Trots att inte något världskrig brutit ut inhägnades hela Masthuggskajen, gamla som nya kajskjul jämnades med marken och blev vidsträckta uppställningsytor för Stena.

Enhetslastning – en nödvändighet

När 1960-talet inleddes stod det klart att en förändring måste komma till stånd vad gällde stuverihanteringen på Masthugg-



Svenska Lloyd var först med att palla och slinga godset. Här lastas Celia för England. Foton denna sida från Göteborgs Hamns arkiv.



Wilsonbåten Cicero lastar på traditionellt sätt på Masthuggskajen. Här kunde man promenera mitt i arbetsplatsen och se på godshanteringen.

skajen. Det höll inte längre ekonomiskt att köra fyra tolvmannagång och mycken övertid i båtar som **Reine Astrid** och **Belgia**. Stuverikostnaderna ökade snabbt och att minska antalet man i gängen mötte motstånd från det starka stuverifacket. Så när Svenska Lloyd började palla och slinga lasten i **Fragaria** och **Stellaria** följdes detta givetvis med stort intresse. Det visade sig att systemet var rätt, men tonnage fel. Båtarna var alldeles för små för Nordsjön med mycket lastskador som följd.

Amsterdam-linjen först ut

För Göthas del beslöts att Amsterdam-linjen skulle bli först med enhetsberedning. Götha och KNSM i Amsterdam hade drivit trafiken tillsammans i många herrans år. Göthabåt ena veckan, och en holländare nästa. Detta fungerade mestadels bra, men ibland kunde KNSM endast sätta in ett från den "svärm" av mindre fartyg, som man använde i trafiken från Frankrike och runt hela Medelhavet. Det var båtar med en lastförmåga om ca 47 000 kubikfot, att jämföra med **Ilos** och **Notos** som hade ca 90 000 kubikfot, vilket vi oftast behövde. Götha fick då ta hand om den överskjutande lasten, eftersom vi naturligtvis ville ge en fullgod service, men den ökade fraktintäkten åts ofta upp av det extra hamnanlöp.

Problemet upphörde i stort sett när **Cor-**

tia, som Göthas allra första enhetslastande fartyg, sattes in i ett joint venture med KNSM. Cortia var en paragrafare från Skärhamn och systerbåt till vår Patria. Hon fyllde sin uppgift väl och klarade rundresan på en vecka. Första resan från Göteborg gick den 11 juli 1963 och hon gick kvar i trafiken tills första portbåten levererats.

Skälen att starta med Amsterdam var två. Restiden var den kortaste och Cortia hade inte de fartresurser som portbåtarna fick. Den största anledningen var dock lastsammansättningen. Merparten av lasten till Amsterdam var genomgångsgods för de holländska oceanrederier som Sternhagen representerade. När man studerade manifesten framgick tydligt hur mycket svensk exportindustri och då inte bara de stora företagen, betydde. Här fanns allt från tändstickor och wallboard till fotogenkök, gångjärn, hästkosöm, mandelkvarnar, tvättklämmor, glasspinnar och hundratal andra småprylar, som spreds bland öarna i Västindien, Indonesien och andra områden. Detta var alltså innan asiaterna konkurrerade ut den svenska exporten.

Nästan allt detta skeppades i kartonger. Vi brukade ha 50–70 ton tändstickor till Västafrika i varje båt. Det säger sig självt att tidsvinsten vid lastning blev oerhörd,



Cortia var i fart på Amsterdamlinjen tills första portbåten kom i trafik. Foto Tore Granath den 20 november 1962.



då denna last pallades i skjulet före båtens ankomst. Det är så man ryser, när man tänker på hur tändstickskartongerna tidigare lades på lastbord på kajen och lyftes ombord för att sedan stuvas för hand i rummet av ett stort antal stuveriarbetare.

Erik Kekonius

Innan denna berättelse kan fortsätta är det nödvändigt att presentera Erik Kekonius.



En truck på väg med pallat gods till Nerlandia den 24 mars 1964. Det var första resan för Göthas sideloaders. Foto Göteborgs Hamn AB.



Skeppsredare Erik Kekonius var mannen bakom portbåtarnas tillkomst. Bild ur TOR review nr 3 1966.

Han kom till Bratt-Götha som VD när Bonnierkoncernen gjorde ett "samarbetsavtal" med oss åren 1959–1960. Varför Bonniers hade investerat i några fartyg vet jag inte – kanske tjänade man för mycket pengar.

Erik Kekonius anammade genast enhetslastningen, men såg redan från början mycket längre. Truckar blir billigare



Nerlandia var först i serien av portbåtarna men hade även en lucka för vanligt gods. Här på utgående från Göteborg. Foto från Lars Alfredsson.

än stuveriarbetare var hans paroll. Han lyckades övertyga kammarherre Bratt att vad Bratt-Götha behövde var båtar efter ett nytt koncept, som han presenterade ritningar på. Med långa timecharteravtal med Bratt-Götha som säkerhet kunde Kekonius i eget namn vid Hatlö Verksted i Ulsteinvik i Norge, beställa den serie om sex sidolastare, som med ett undantag (**Dania** levererad till KNSM för deras danska linje) blev kända i Göteborgs hamn och mycket uppmärksammade och omskrivna i hamnarna runt Nordsjön.

Erik Kekonius var uppskattad av personalen och när sammansmältningen med

Tor Line var förestående lovade han vid ett möte att inte någon från Bratt-Götha skulle mista sitt arbete. Ett löfte som han kunde hålla. Tyvärr fick han inte uppleva och medverka i trafikens vidare utveckling. Han drabbades av en obotlig hjärntumör som ändade hans liv den 14 november 1969. Han blev endast 56 år.

Antwerpen-trafiken

I samma veva som **Nerlandia**, som första portbåt, insattes i Amsterdam-trafiken den 24 mars 1964 startades också enhetstrafik på Antwerpen. Den första seglingen ägde rum den 9 mars 1964. Vi erbjöd avgång

från Göteborg måndagar och från Antwerpen fredagar. Kajplats var 37:an. Det bör förvåna läsarna att fartyget på linjen var **Belgia**. (Det förvånade mig också – jag hade helt glömt detta. Mina pärmar och positionsböcker ljuger dock aldrig).

Belgia var ingalunda den idealiska båten i sammanhanget – träluckor överallt. Hon var ju stor, 2500 ton dw och enhetslasten fick gott om plats. Götha hade därför gjort ett kontrakt med Volvo för kompletteringslast till Antwerpen. Gentfabriken fanns inte och beräknade skeppningskvantiteter per resa var 72 st PV-karosser i häckar och delar till dessa. Dessutom ca 200 ton lastvagnschassier i lådor plus ramar. Den hemgående Volvo-lasten beräknades till 100 ton. Efter avslutad enhetslastning måndag kväll skiftade **Belgia** till Sannegården och avgick tisdag eftermiddag. Lossning vid Volvo-kajen i Antwerpen var beräknad till torsdag eftermiddag. Volvo förband sig att ha lasten klar långsidan kaj 144 slingad eller pallad i tid före lastning.

Belgia gjorde 26 veckoturer i denna trafik och den 21 oktober 1964 överfördes hon till Bratt-linjen. Zinkmalm i bulk är svår att palla och ännu svårare att slinga. Göthas "urgamla" avtal med Vieille Montagne i Angleur hade nu överlåtits till Thunbolaget.

Belgia ersattes av nylevererade **Flandria** som denna linjes första portbåt. Premiärturen från Masthuggskajen gick den 20 oktober 1964. Från detta datum hade vi veckosegling till Antwerpen med portbåt



Belgia sattes in på Antwerpenlinjen och gick där ett halvår tills hon avlöstes av nylevererade **Flandria** den 20 oktober 1964. Arkivbild Bertil Söderberg.



En serie bilder visande lasthanteringen med portbåtarna på Masthugskajen. Foto Göteborgs Hamn AB.

ända tills 11 november, 1971. Då insattes en lastfärja från Tor-terminalen.

Nya kajskjul

Den 12 oktober 1964 invigdes kajskjul 31. Detta innebar att Bratt-Götha hade fått allt man begärt av Hamnen för enhetstrafiken: två nya skjul, 29 och 31 specialbyggda för trafiken, och helt plana kajtor, alltså liten risk för kalvande last vid truckkörning. Nu koncentrerades hela vår trafik till kajplatserna 29–32 och den ålderstigna Packhuskajen övergavs helt.

Rotterdam blev nummer tre

I maj 1964 startades enhetslastningen på

Rotterdam. Här sattes **Cortia** och **Patria** in med avgångar tisdag och fredag. Rotterdamlinjen hade mycket genomgångsgods speciellt för tyska och engelska oceanrederi och med två seglingar per vecka fick de en utmärkt service. De två systerbåtarna blev avlösta av nybyggena **Brabantia** 27 april 1965 och av **Helenia** 8 februari 1966.

De sista åren kördes kombinationen Rotterdam plus Delfzijl. Den sista portbåten i Rotterdamtrafiken blev **Flandria** i juni 1972. Därefter användes först **Francia** och sedan **Parisia** under kortare perioder. Den sista båten blev **Tor Maas**, en paragrafbåt timechartrad från mars till och med december 1973. Nu hade kontinentrederierna

önskemål att skeppa containers via Rotterdam och **Tor Maas** var lämplig härför. Götha lånade också 20-fots containers av Tor Line för att stuva det genuina styckegodset i och pallhanteringen minskade motsvarande. **Tor Maas** liknade till viss del nutidens mindre boxbåtar. Däcket var fullstuvat med containers, dock inte dubbelstaplade.

Sideloaders i Englandstrafiken

I juli 1966 lånades **Brabantia** ut för en provlastning till Bristolkanalen. Hon fick stor uppmärksamhet och godshanteringen beskrevs i detalj i tidningarna där ute. I november samma år sattes den några

månader gamla **Fraternia** in på Bristol-linjen. Hon var norskägd och tagen på långtidscharter av Bratt-Götha som den sjätte och sista portbåten. **Helenia** flyttades från Götha till Bratts i mars 1968 och stannade där tills hon såldes till Bergenske i november 1969. Det råkade bli **Brabantia** som såväl inledde som avslutade portbåts-trafiken på Bristolkanalen. I början av 1972 gick sista resan.

Att konvertera

År 1971 konverterade jag. Det var emellertid inte så omvälvande som det låter och var inte resultatet av någon religiös trosförändring. Jag ombads att som delsyssla försöka förmå våra kunder att "konvertera" sina transporter från lösgods till enhetslaster. Det gällde att få godset levererat på flak eller i 20-fots containers i Tor-terminalen och inte som Götha-last till Masthuggskajen. Götha skulle på detta sätt liksom likvidera sig själva och det var inte precis lustigt att medverka till detta. Vi insåg dock att portbåtarna, som vi varit så stolta över, inte långsiktigt skulle klara konkurrensen från lastfärjorna. Dessutom behövde Tor Line lasten.

Att få folk att ändra sina vanor är inte lätt, vilket kom till synes i konverteringsarbetet. Skeppningscheferna jag talade med trodde nog att det skulle kunna gå, men emotsåg ökade hanteringskostnader. Dessa extra kostnader för försöksskeppningar lovade Tor Line att stå för. Motståndet fanns på annat håll. Vid ett tillfälle skickade vi sex järnvägsvagnar lastade med lika många 20-fots tomflak med trädurk och försedda med gavlar till kabelfabriken i Grimsås. På morgonen innan lastningen skulle börja



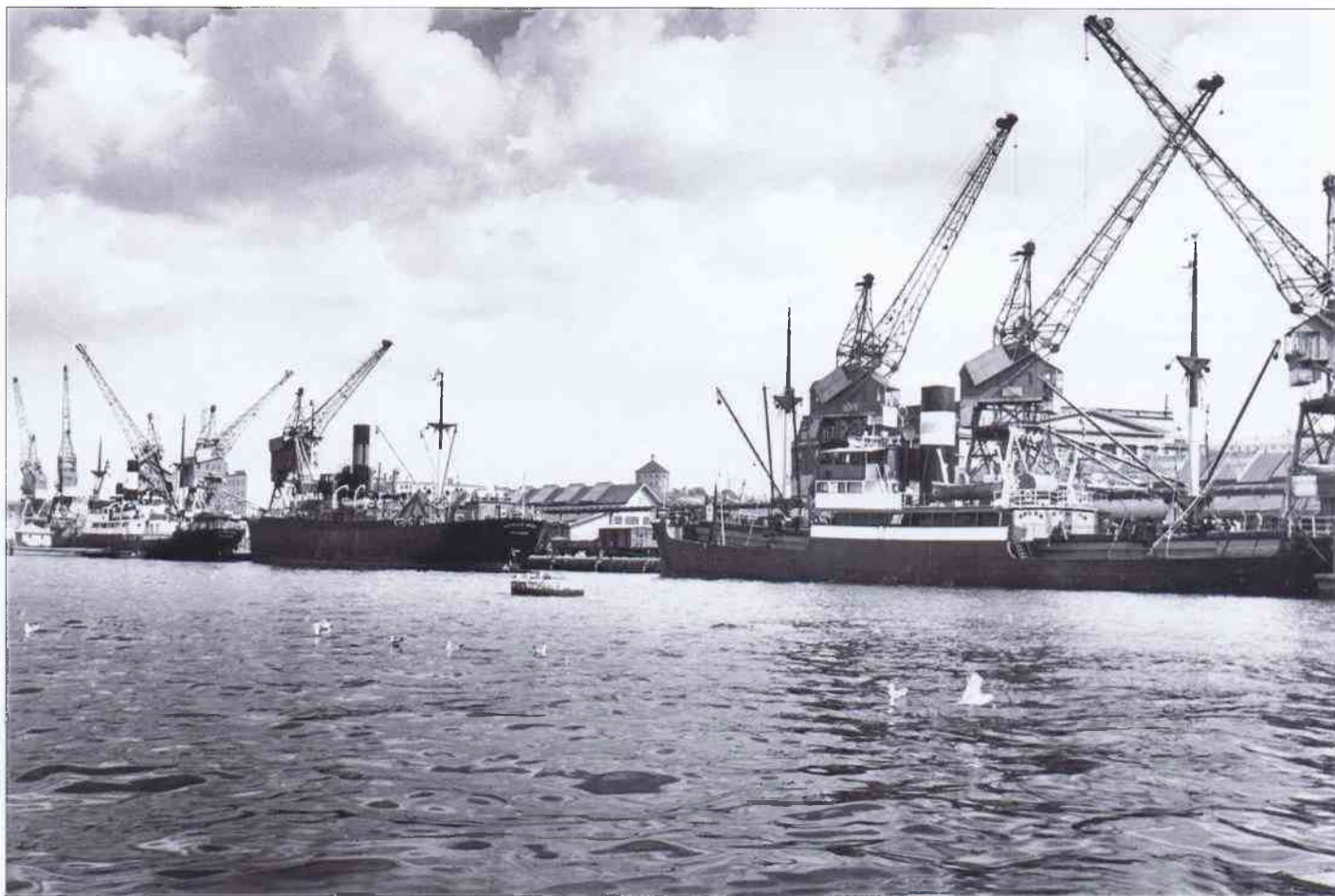
Masthuggskajen med nya båtar och kajskjul. Foto Göteborgs Hamn AB.

var vi på plats för att instruera hur den skulle utföras. Det blev inga problem – de stora kabeltrummorna lastades med truck och stämplades med virke som vanligt. Därefter surrades de till flaken med teryleneband. Det blev emellertid den enda skeppningen på detta sätt från Grimsås. I fortsättningen kom kabeln visserligen

till Tor-terminalen, men på konventionellt sätt och den flakläggning, som vi gjort i Grimsås, fick stuveriet nu göra. Utlastningsgubbarna ville göra som vanligt och tyckte att det var onödigt att stuva på ett flak, när man kunde lasta på vagnen och stämpla i durken. Man slapp dessutom surrningsjobbet. Våra svårigheter på detta



Brabantia med full last och god fart. Här syns portarna tydligt. Negativarkiv Per-Erik Johnsen.



Masthugskajen 1947 med från vänster ångarna **Burgundia**, **Arnold Bratt** och **Wallonia**. Foto från Lars Alfredsson.

område minskade egentligen inte förrän enhetshanteringen genomfördes i ocean-trafiken med ACL som föregångare.

Portbåtarnas nackdelar

Allt eftersom åren gick blev portbåtarna mindre lämpade för sin uppgift i Bratt-Götha-trafiken. Idealet är givetvis att ha en styckegodslast, som enhetsberedd lastas med truckar. När trävaror i paket började bli vanliga fick vi problem. Det var nästan uteslutande sk "kvastpaket", där endast en ända är jämn och bräder i olika längder sticker ut i den andra. Att lasta dessa paket med truck över rampen, och sedan manövrera dem till sin plats i rummet var svårt och tidsödande. Det var speciellt till Antwerpen som trävarorna skeppades, och dit gick också ökande kvantiteter tidningspapper i rullar som hanterades med truckar försedda med klämaggregat. En "luckebåt" hade varit mera lämplig. När Torfärjorna till Kontinenten sattes i trafik försvann mycket smågods till deras trailers, vilket gav ett kännbart fraktbortfall för Götha.

Så var det slut!

Efter Rotterdam-trafikens flytt till Tor Line fanns inte längre någon anledning att ha kvar godsförberedning på Mast-

huggskajen, och från den 4 februari 1974 hänvisades kunderna till Tor-terminalen. I skjul 29 stängdes portarna för gott och runt hörnet på den blott tioåriga byggnad-

den väntade grävskeporna. Att lastfärjor skulle ta över trafiken blev så småningom uppenbart. Färjor alstrar trailers, som i sin tur attraherar styckegods. Jag är tacksam



Parisia på utgående från Göteborg i april 1971. Hon var i fart på Rotterdamlinjen under en kort period. Foto J. C. Lund.



Masthuggskajen den 2 november 1964 med från vänster Göthabåtarna *Burgundia*, *Patria*, *Normandia*, *Nerlandia* och *Flandria* samt närmast Stigbergskajen *Antilope* inchartrad av Bratt. Foto från Lars Alfredsson.

att ha fått vara delaktig i det omvälvande som ägde rum vid Masthuggskajen som här berättats.

Vad skall hända med Masthuggskajen?

I tidningarna ser man färgbilder med fantasifulla förslag till hur Södra Älvstranden skall utformas. Visionen är att folket skall

”strosa närmast vattnet” och när benen blir trötta skall man vila ut på någon av de många serveringar som skall finnas där. Detta givetvis under förutsättning att Stena flyttat därifrån. – Varthän?

Vi är fortfarande många som har andra bilder på näthinnan. Den långa kajsträckan och den lika långa raden av fartyg för-
töjda tätt bakom varandra. Mängden av

kranar i arbete och ljuden därifrån, eller i söndagsfrid uppställda på parad med perfekt rättning. Järnvägsvagnarna och växlingarna, skjulen, tullpackhuset mitt för Wilsonbåten, truckarna och alla stuve-
riarbetarna.

Skulle det kanske intressera morgondagens flanörer om någon berättade att just där dom sitter och fikar lossade Svenska Lloyd tusen sinom tusen lådor med spanska apelsiner en gång i tiden. Kan nya båtologer komma till efter promenader längs framtidens Masthuggskaj?

Kanske är Ni kära läsare de sista entusiasterna!



Toå portbåtar lastar och kajen är full med lastbilar. Utvecklingen av lasthanteringen gick så fort så de endast ca 10 år gamla skjulen revs för att ge plats åt Stenas färjetrafik. Foto Carl-Erik Norén.

I nästa nummer presenterar vi en skeppslista över de båtar som gick i den sk palltrafiken för Göthabolaget. Portbåtarna var när de byggdes mycket effektiva men utvecklingen gick fort och portbåtarna såldes när Tor Lines lastfärjor tog över. Vad som hände båtarna därefter kommer i följande nummer av
Länspumpen.



Sydfart under gång utanför oljehamnen i Kalmar den 4 november 2004. Foto Christer Carlqvist.

Med Sydfart i sydväst

Av Eric Hallberg

Sydfart är ett känt fartyg, trots sina ringa storlek, och det beror ju på att hon har en anseelig ålder: 126 år. Tydligen är detta ett rekord för lastfartyg, och Guinness Book of Records lär ligga i startgroparna!

Hon byggdes på Thorskogs Varv för Billerud, och fick namnet Olof Trätälja. För Billerud gick hon främst mellan Väner och Göteborg, men sysselsattes även i nordsjötrafik. Efter att 1956–1977 ha haft några andra ägare, ägs och sköts hon nu av familjen Hansson från Grönhögen på Öland. Bröderna Höglund i Kalmar befraktar henne.

Under några dagar i maj 2005 hade jag förmånen att följa med på en resa med Sydfart. Besättningen är på tre man: Larry Hansson och sonen Peter, vilka alternerar som skeppare/styrman, och jungmannen Fredrik Lindvall. Resan ägde rum alldeles efter pingsten, som Larry och Peter tillbringat hemma i Grönhögen.

16 maj: Kalmar –Karlshamn

Jag kommer ner till hamnen i Kalmar ungefär 7.45 och mötes på kajen av Fredrik som visar vilken hytt jag skall bo i.

Sydfart avgår från Kalmar vid 8-tiden. Larry och Peter har kört från Grönhögen tidigt på morgonen. I Strängnäs har man lastat 260 ton malkorn som skall till Halmstad. Larry har vakten på bryggan då vi lämnar Kalmar och går ut på Kalmarsund. Vi lunkar på söderut

med runt 9 knop och passerar fyren Utgrunden där det finns ett antal vindkraftverk som inte snurrar så värst mycket, men det kommer att ändra på sig. Ännu en grupp med vindkraftverk ligger längre söderut på fastlandssidan. Vid 12-tiden avlöser Peter och tar över vakten: man kör i princip 4-timmarsvakter, men ibland kan de bli litet längre eller kortare. Så småningom blir det fika på bryggan och vi passerar mellan Utlängen och Utklippan vid

Blekinges sydöstra hörn, och då så möts vi av VSV-lig vind på runt 15 m/s, och det börjar kränga en del. Nu har Peter lagat korvgryta och alla, utom Larry som har vakten, äter. Mässen är hemtrevlig och man kan se att besättningen är stora djurvänner, för här sitter hund- och kattbilder på skotten, men ett och annat båtfoto förekommer också. Tyvärr är inte min aptit den bästa, vilket troligen beror på att mässen rör sig mer än matplatsen därhemma. Efter maten blir jag rejält trött (på senare år har ju uttrycket "sjön suger" fått en ny betydelse), men behöver inte använda det klassiska sjösjuketillbehöret, hinken. Jag drar mig tillbaka till min hytt, nummer 2 förifrån på styrbordssidan. Hytten är liten och trivsamt och här finns både teve och mikrovågsugn! Toaletten ligger intill, och den kräver en del manövrerande, och eftersom **Sydfart** ligger ganska djupt så skall avloppet öppnas och stängas med en ventil för att det inte skall bli vattenkonster! Det är inte riktigt samma känsla som på en ubåt föreställer jag mig, men litet åt det hållet.

Kilrepen till motorn hade gått av innan vi lämnade Kalmar, och reserverna var litet slitna så kontakt hade tagits med mäklaren Gillis shipping i Karlshamn, och vi går dit för att hämta de nya och ligga över natten där. Jag tyckte att det var ganska skönt att komma in på litet lugnare vatten. **Sydfart** besöker Karlshamn regelbundet, men för mig var det första gången. När vi förtöjt fixar Peter och Fredrik vindrutetorkarna till bryggfönstren, och de nya kilrepen läggs på. På kvällen sitter vi i den hemtrevliga mässen och tittar på teve.

17 maj: Karlshamn-Höllviken

Vi lämnar Karlshamn vid 6-tiden och passerar mellan Hanö och Listerlandet. Hanö är förknippat med dystra minnen eftersom Larrys andra båt, **Rex**, som var en motoriserad pråm, förliste här på grund av strömsättning. Detta hände 1961. Som ersättning för **Rex** köpte Larry **Dalsjö** av Degerhamn som ursprungligen var en holländsk tjalk. Larry döpte henne till **Grönö** och hade henne mellan 1962-1977. Efter det att Larry sålt henne hade hon ett mellanspel som sobbåt utrustad med en Hiab-kran för att bli fritidsbåt, först med namnet **Anna** av Westerbroek, och därefter **Wanderlust**.

Från tiden med **Grönö** har Peter många minnen, eftersom hela familjen var ute med henne på somrarna. Förutom Peter var ju också mamma Gun-Britt och systern Stina med. Detta med familjen ombord stämmer ju bra med båtens holländska bakgrund, eftersom holländare också brukade ha med sig hela familjen. Larry ser till att familjen har det trevligt under somrarna med tivoli- och kafebesök, även om det väl egentligen



Det fina skorstensmärket på **Sydfart**. Foto Eric Hallberg.

inte behövs eftersom det är tillräckligt spännande ombord! Peter och Stina hittar på en del rackartyg: vid ett tillfälle gör de ett tält genom att lägga en presenning över bommen och spika fast den i lastluckorna, men Larry tar det lugnt. Larry är tidigt ute med automatstyrning, och eftersom ratten rör sig är det en viss risk att få en spak i huvudet när man skall gå ner i hytten vars nergång ligger i förkanten på styrrytten. Med hela familjen ombord blir det litet trångt, men det fungerar bra. Peter är ombord hela somrarna och försöker komma tillbaka till skolan så sent som möjligt före skolstarten. Och redan här var väl hans yrkesval klart. Så när skolan var undanstökad gick han till sjöss med Larry 1976 som jungman. När sjöpraktiken var klar så läste Peter Skeppare A i Härnösand 1985,

och steg då i graderna till styrman.

Idag är vädret bättre, solen skiner och vinden är västlig, så vi ligger i lä under den skånska kusten, som kanske inte är så imponerande hög, men litet hjälper väl det. Söder om Yngsjö mynnar Helge å, och där gick skutorna in förr i tiden berättar Larry. Förutom samhällena Åhus, Simrishamn, Brantevik och Skillinge ser vi Stenshuvud på vägen ner mot Sandhammaren. Det är inte så livlig sjöfart, men när vi passerat Sandhammaren vid 12.30-tiden börjar vi se några andra båtar: galeasen **Helene** och sjömättningsfartyget **Jacob Hägg**, som med tanke på den zigzagkurs som hon följer, verkar vara ute på ett uppdrag.

Vi passerar Kullagrund, som ligger utanför Sveriges sydligaste punkt, Smygehuk. Från Kullagrund är det inte långt till Trelleborg som ju är en viktig färjehamn för tysklandstrafiken, och vi kunde se några färjor som var på in- och utgående, dock på ganska stort avstånd.

När vi passerat Trelleborg kan man se nästa hållpunkt, Höllviken på Falsterbonäset. Väster om Höllviken ligger Falsterbokanalerna som vi skall passera igenom.

Vi kommer fram till Falsterbokanalerna tillsammans med färjan **Bornholm**, men eftersom bron vid kanalen öppnar först kl 18 så måste vi vänta 20 minuter innan vi kan gå in i kanalen. Det är många som bor ute på Falsterbonäset som pendlar hem då på eftermiddagen, och då vill man undvika broöppningar. När vi väntar på broöppningen hör vi hur **Queen Elizabeth 2** anropar Köpenhamn, där hon skall ligga några dagar som ett flytande hotell. När **Bornholm**, **Sydfart** och några segelbåtar passerar bron så kan man se de



Det är dags för förmiddagskaffe och Peter tar fram hembakade bullar ur fryboxen som är inbyggd i en låda på båtdäck. Foto Eric Hallberg.



Peter har vakten på bryggan. På skylten på skottet till vänster om Peter står Sydfarts låga registreringsnummer. Foto Eric Hallberg

långa bilköerna. När vi passerat kanalen förtöjer vi vid dykdalber på norra sidan. En faslig massa myggor och knott slår sig ner på styrhytten som de tydligen tycker är en lämplig landningsplats. Vissa av dem trivs så bra på **Sydfart** att de följer med ända till Halmstad. Här vid dyktalberna ligger vi fint!

18 maj: Höllviken–Halmstad

Vi lämnar Höllviken vid 8-tiden på morgonen, och går norrut i Öresund. Snart syns Öresundsbron, som vi passerar. Inne i Malmö saknas ju Kockumskranen numera, men pontonkranen **Svanen** som användes under brobygget ligger fortfarande kvar som ett blickfång i Malmö, men snart skall den komma till användning för att lyfta vindkraftverk på plats. Under byggnadstiden var det inte några större problem att passera, eftersom man kunde använda farleden på västra sidan av Saltholmen, Drogden. Vi passerar Malmö och Barsebäck med kärnkraftverket. Så småningom har vi Ven rätt föröver och kommer helt nära Bäckvikens hamn, som Larry och Peter känner väl till eftersom de tre månader under hösten 1976 höll på med sockerbetstransporter från Ven till Landskrona med **Grönö**. Hamnen är liten och det var bökitigt att ta sig in och ut ur den. **Grönö** fick också sin andel av den skånska myllan eftersom man hällde vatten på betorna för att de skulle glida ner i lastrummet. Hon blev kort sagt jätteskitig.

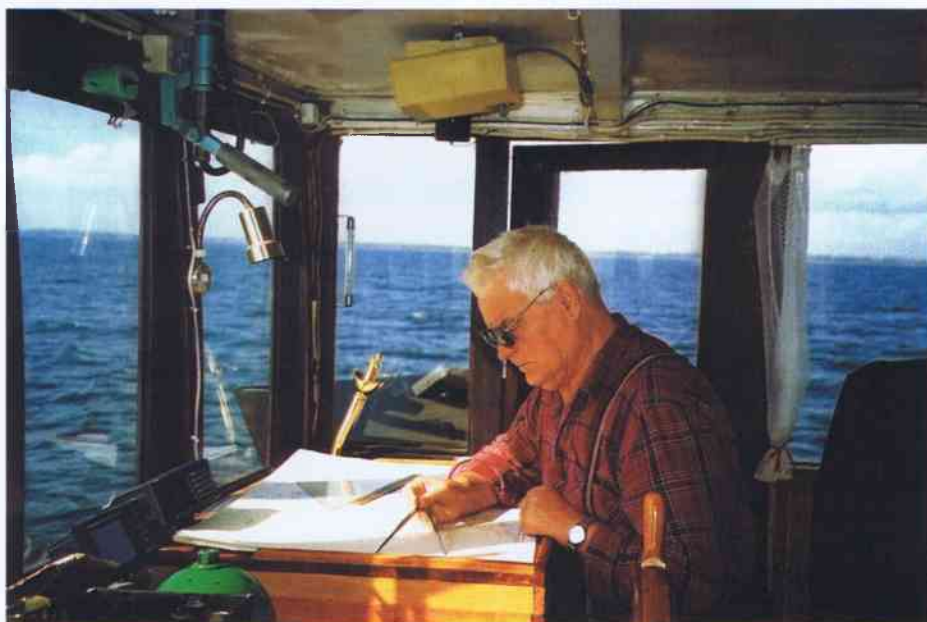
Vid ett tillfälle under den hösten kom besättningen på **Grönö** att betraktas som miljömarodörer eftersom en soppåse blåste överbord: påsen hittades på stranden och ursprunget var solklart. Åke Möller, som varit skeppare på Lunds universitets

undersökningsfartyg **Carolina**, var rejält sur ända tills han fått händelseförloppet förklarat för sig.

På grund av trafikseparationen passerar vi öster om Ven, och **Sydfart** passerar Helsingborg/Helsingör vid 12-tiden, som vanligt fullt med färjor: tre från Helsingör och tre från Helsingborg, och eftersom resan tar ca 20 minuter, så möts sex färjor mitt ute på Sundet ca 10 minuter över varje hel timme. Ett fasligt regn kommer just då vi är uppe vid Sundets smalaste del och sikten blir tämligen usel: det är ett riktigt aprilväder trots att vi är en bra bit in i maj! Helsingborg känner Larry väl till från sin ungdom, eftersom han växte upp i Vallåkra, som ligger strax söder om Hel-

singborg i Rååns vackra dalgång. Pappan arbetade på varvet i Landskrona, för att så småningom bli snickare. Det var många barn i familjen, 10 stycken, och på den tiden fick man hjälpa till tidigt i jordbruket för att bidra till försörjningen. Pappan hade också bikupor som en binäring! Och Larry fick hjälpa till genom att cykla runt och sköta om dem, eftersom de var utplacerade runt Vallåkra.

För en ung man på 1940-talet fanns inte så många valmöjligheter när det gällde arbete: dräng eller sjöman var valet för många. För Larry var valet lätt: det blev sjön. Orsakerna till detta var två: det var ju mer spännande att komma ut världen än att gå runt och bliga på kossorna, dessutom var ju lönen viktig, 25 kronor för en sommar som dräng, eller gå till sjöss och få en bättre lön. Eftersom Larry som 16-åring gick ut hösten 1944 var kriget fortfarande i full gång, men det innebar ju också att krigsriskstillägg betalades ut. Hans första båt var **Fortuna III**, därefter **Nordfart**, **Karin** från Nyköping, och **Ernest** från Grönhögen (ägd av Y-tong). De här båtarna var sysselsatta i kust- och Östersjöfart. Under kriget tänkte inte Larry så mycket på de direkta krigsriskerna, det som var mer påtagligt var alla vrak som fanns, tex utanför den polska kusten. 1952 så avlägger Larry skepparexamen, och 1956 skaffar han sin första båt, **Ekefjord** (ex **Anna** byggd i Oskarhamn 1910). **Ekefjord** hade en tändkulemotor av Bolinder-Munktells fabrikat. 1957 kondemneras **Ekefjord** efter en kollision med kajen i Kalmar på grund av maskinkrångel. Motorn kom senare att installeras i **Nell-Britt** (ägare Harald Andersson). Även styrhytten får ett nytt liv då den blir garage (med plats för en Opel



Larry Hansson lägger ut kursen på sjökortet. Foto Eric Hallberg.

Rekord) på Öland.

Hit till Helsingborg kom också **Sydfart** på sin första resa med Larry som ägare. Larry köpte henne 1977, efter ett tips från skeppsmäklaren Göte Wisth på Bröderna Höglund i Kalmar. Hon hette då **Ann**, och var registrerad i Lidköping. Så Larry åkte upp till Lidköping och kollade upp henne. Han blev nöjd med det han såg, men innan köpet blev av skulle plåttjockleken kollas upp med ultraljud vid varvet på Kållandsö. När det visade sig att allt var OK med plåten, samt med tanke på att en ny Volvo-Penta var installerad 1972, så slog Larry till och köpte **Ann**. Hon fick inte behålla sitt namn, utan måste ha ett nytt, och det blev **Sydfart** efter ett förslag från Larrys fru Gun-Britt. Efter det att köpet blivit av så gick **Sydfart** ner till Helsingborg där den första lasten (gips) tas in. Där står hela släkten och vinkar på kajen. Från Helsingborg går man till Degerhamn för lossning, och därefter till Kalmar, där **Sydfart** till fartyginspektörens stora besvikelse klarar slingringsprovet med glans. **Sydfart** har också en hyfsad skorsten, och då skall man ju givetvis ha ett skorstensmärke. Till att börja med var skorstensmärket ett H, enligt gammal god alfabetisk tradition, men Jörgen Johansson, en av Peters be-



*Besättningen ombord på **Sydfart**; fr v Fredrik Lindvall, Peter Hansson och Larry Hansson. Foto Eric Hallberg.*

kanta, gör det nya, med Ölandsvapnet i en liggande oval. Det är ett himla vackert skorstensmärke, men kräver konstnärliga anlag när det skall bättras på.

När vi passerat Öresund kommer vi ut på Kattegatt, och förutom att solen nu tittar

fram, så börjar man märka vinden igen. Nu kommer den från NV, och ligger på drygt 15 m/s. Det blir ganska guppigt för en otränad landkrabba. Vi passerar Kullen på styrbordssidan, och när det är gjort så är det dags för middag som Peter lagat. Sen måste



*Bron över Falsterbokanalen har öppnats för fartygen **Bornholm** och **Sydfart**. Foto Eric Hallberg.*



Sydfart ligger här förtöjd i Halmstad hamn. Akter om henne ligger *Listerland* från Hällevik. Foto Eric Hallberg.

jag med skammens rodnad på mina kinder erkänna att jag vilade middag. Vid 17-tiden närmar vi oss Halmstad, och går in i hamnen, och förtöjer vid siloanläggningen. På kajerna ligger en massa timmer, troligen ett resultat av Gudruns härjningar. Det ligger också några ryska båtar och lastar timmer. När vi kommit i hamn visar det sig att det är några självlossare på gång som ligger före i lossningskön, och **Sydfart** får vänta ända till måndagen på lossning.

18 maj

På natten har **Listerland** kommit in och lagt sig bakom **Sydfart**, och det blir verkligen en kontrast mellan gårdagens och dagens kusttonnage. Jag är dock övertygad om att **Listerland** inte kommer att vara igång efter 126 år! Vi äter frukost och sedan är det dags för mig att lämna **Sydfart** för att ta tåget till Lund. När jag lämnar **Sydfart** så har man bullat upp med verktyg för att ta ett nappatag med rosten, och nu har man fått några extra dagar för rostbekämpning. **Sydfart** är byggd av järn, inte stål, och detta gör att rostangrepp inte är lika allvarliga. Det gäller emellertid att hålla ögonen öppna så att inte metallförmål kommer i kontakt med plåten för då börjar rosten att härja. Så

det är viktigt vid arbeten att inte verktyg eller muttrar trillar ner på botten för då blir det snabbt korrosion.

Varje år går **Sydfart** till varv i Nexö på Bornholm, där hon bottenmålas. Vartannat år byts också de 54 zinkanoderna. Förra året installerades en ny propeller, och i år skall bryggan fixas till. Förutom vid varvbesöken så pågår underhållsarbete mest hela tiden. I vintras blev den gamla maskinkappen utbytt: "Det finns alltid att göra", som Peter säger.

På vägen upp till station går jag längs Nissan, och erinrar mig den händelse som Peter berättat för mig dagen innan. För några år sedan fick **Sydfart** ligga inne i Nissan, inte så långt från den plats där fiskebåtarna brukade ligga. Peter står på däck då det kommer fram en liten krum gumma som frågar om de har sill. Peter förklarar att det är ett lastfartyg, inte en fiskebåt. Gumman lyssnar inte på det örat, utan frågar om de har torsk. Efter att ha fått ytterligare ett nekande svar så kommer det: "Men flundra har ni väl i alla fall?"

I teve-programmet från 1984 med Lars Englund, som vi tittade på en kväll, så säger han att **Sydfart** är ett "Happy Ship", men man skall komma ihåg att det är

besättningen som åstadkommer det. Jag kan inte tänka mig några bättre än att **Sydfart** fortsätter med sin verksamhet. Riksantikvarieämbetet stöttar till en viss del verksamheten, men **Sydfart** är inte K-märkt, för detta innebär att exteriören inte får ändras, och **Sydfart** är inte något museifartyg. Hon tar lika mycket last som 10 långtradar, mindre miljöpåverkan, och detta klaras av med tre mans besättning. Förutom besättningen på tre man har man också god hjälp av Larry fru, Gun-Britt som sköter allt från bokföring till bullbak. Bo Andersson som arbetar på Lantmännen i Kalmar tittar till **Sydfart** när hon ligger i hamn där och då Larry och Peter är hemma i Grönhögen.

Måtte **Sydfart** få fortsätta många år på och minna om den tid då inte hela tillvaron gick ut på kostnadseffektivitet och största möjliga profit. Att **Sydfart** fortfarande är still going strong beror på en lycklig kombination av bra material och förnuftiga ägare, som känner sin båt utan och innan och som är rejält samkörda. Thorskogs Varv byggde bra båtar, och genom att ägarna har skött om henne bra så har hon klarat sig med den äran. ■

Registersidorna 7901-8000



7963 *Mary* av Nordvik under andra världskriget.

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		
7901	MS	KAAPAREN ex Larviksfjord	1930 Göteborg	3393	2260	1933 ↓	14.6.1942 sjönk Halifax
7902	MS	TONFISKEN ex BOLINDERS VII	1908 Strömstad	43	12		1935 såld No
7903	MS	CARONA AV GÖTEBORG ex CARONA ex KULLEN ex VIKINGLAND	1933 Hälsö	43	17		1993 upph
7904	MS	CEYLON	1933 Marstrand	29	11		2002 upph
7905	S	Global ex ANNA-STINA ex Viking	1907 Marstal	82	62		1964 såld Dk
7906	SS	BJÖRKÖ ex Phyllis Sead	1924 Schneidam	2242	1612		6.11.1953 sjönk Weser
7907	SS	Cuma ex HALMSTAD ex Spigerborg ex Henrik Bjelke	1907 Kiel	1566	1158		1952 såld Turkiet, sjönk 20.3.1953 Lowestoft
7908	MS	BRÖDERNA	1933 Hälsö	47	18		fritids
7909	MS	GUSTAVSFORS 10	1907 Gustavsfors	40	29		1967 upph
7910	SS	RAN II ex ELFSNABBEN ex MYSINGEBADEN ex ELSA ex GÖTAVERKEN	1899 Götav	46	20		
7911	MS	EVA ex SIMSON II ex STURE	1920 Lidingö	35	17		1955 såld Åland, ej reg där
7912	MS	KAPRIFOL AV HÄLSÖ ex MARYLAND ex VEGA	1933 Djupvik	18	7		2.2005 såld USA
7913	SS	Harriesburn ex Paula Vogelsang ex BIFROST ex Rotha	1923 Newcastle	1776	976		1954 såld Ty, förlist 22.1.1956 Anholt
7914	MS	BJÖRN	1933 Hällevikstrand	55	20		1959 såld Fi,
7915	MS	SILVANA ex SKANDIA	1933 Olofsborg	48	18		1996 upph Hunnebostrand
7916	MS	CHRISTIN ex CHRISTA ex VEJLER	1933 Källö-Knippla	48	19		missionsbåt
7917	MS	RYDBOHL	1933 Götaverken	3201	2273		25.2.1941 sänkt Nordatlanten
7918	SS	Wikla ex TEMPO ex Bruno	1909 Fredrikstad	1260	890		1936 såld Fi. Sjonk 24.12.1959 Utö
7919	SS	STARKGROGG	1933 Viborg	126	48		1968 upph Stockholm
7920	MT	CLEOPATRA	1933 Götaverken	6687	4975		1960 upph Troon
7921	Mgls	Anna ex GRETA	1933 Sjövik	83	59		1965 såld Fi, existerar
7922	MS	YDENNEK ex KENNEDY II ex ZIRONA ex BLIXT	1913 Strömstad	39	19		1982 förstörd i Uddevalla
7923	MS	ALTANA ex TALLONA	1925 Landskrona	48	19		Glassbåt i Oskarshamn 2005
7924	3sk	NIMBUS ex SOLSKÄR ex DELIA ex Eilbecktal ex Ruth Minlos ex Hammerhein ex Stella Minima ex Kehrwieler ex Star	1907 Bremen-Vegesack	219	163		1984 upph
7925	MS	ROSITA ex INGA-LISA	1933 Halmstad	23	6	1934 ↓	Avförd 1984. Senast synlig 1975 på Hönö
7926	MS	KENNETH ex MAJA	1934 Hälsö	39	16		2001 upph Ekenäs Skeppsvarv
7927	MS	SJÖFÅGEL	1933 Hälsö	47	18		1975 såld Finl avförd 99 som fritidsfartyg
7928	MS	ANGELA ex INGELA ex ZIVA	1933 Hälsö	40	16		1989 såld Finland
7929	MS	HOLMÖ ex NORDKAP ex LEX ex ALFHILD	1933 Hälsö	44	14		fritids
7930	MS	BANCO	1934 Hälsö	34	12		fritids
7931	F	TORNÖ ex VIKLAND ex DANAFJORD	1933 Hälsö	47	21		1996 upph
7932	MS	NORDFORS ex TUNIS ex RANSY	1933 Hälsö	48	19		9.5.1969 brand Utklippan
7933	MS	MERANO ex SLÄNDAN	1933 Landskrona	49	18		fritids
7934	MS	ÖRNEN	1933 Skredsvik	31	11		Avförd aug 2003
7935	MS	PORTLAND ex VÄSTANVÅG	1934 Hälsö	55	24		1995 upph Smögen
7936	MS	MIDFORS ex ANITA	1933 Hälsö	53	21		1997 såld utl. medb. Sjunken Malmö
7937	MS	PORJUS ex GUNDULA ex HJERTÖ ex RENIA ex LUCIA ex LISEA	1933 Hälsö	56	27		14.10.1971 sjönk Halmstad
7938	MS	MOSSHOLMEN ex ASPHOLMEN ex MITTSKÄR ex PORJUS ex BRIS	1933 Hälsö	38	13		1988 upph
7939	gls	Kristine I ex KRISTINE	1898 Barth	52	38		1943 Söld No
7940	F	NORDSTJÄRNAN	1933 Skredsvik	46	17		1.10.1944 minsspr. Kattegatt 5 †
7941	MS	MÄRTA	1914 Marstrand	32	12		6.7.1962 sjönk Bonden
7942	MS	OD ex HJERTERÖ ex BOHUSLÄN	1933 Hälsö	57	24		1995 avf, sjunken Upphuggen Göteborg
7943	MS	NIORD	1917 Lysekil	37	15		1991 hamnutfyllnad Trelleborg
7944	MS	STJÄRNÖ ex HASSELÖN ex NORDIA I ex NORDIC	1933 Landskrona	56	24		16.6.1971 sjönk NV Skagen
7945	MS	PINERO I ex RUSTAN ex PINERO ex ALTONI ex PINERO ex RUTH	1934 Hälsö	50	21		fritids
7946	MS	Joanna Hora ex TABOR	1933 Hälsö	56	22		1955 såld Brazil. Förlist
7947	gls	DANA ex ELISABETH ex Erik ex Grönland ex Hans ex Kvaholmen ex Ziud Nederland	1915 Leiderdorp	128	82	1934 ↓	1984 sjunken Vättern
7948	SS	Houtskär ex Reserv I ex FÄRJA 61/54 ex FÄRJA II	1933 Skönsmon	164	73		1960 såld Finl, ej 77
7949	MS	CLARY	1917 Varberg	44	20		1970 upph Knippla

7950	MS	SVANSKÅR ex INGA	1933 Skredsvik	57	26	1960 såld Finl. Låg 2000 i Hangö
7951	MS	PATRICIA	1934 Hälsö	53	24	7.5.1977 sjönk Ölands N
7952	MS	HAMNERÖ ex GULLMARN	1934 Skredsvik	51	18	sjunken 1994 Skelleftehamn
7953	MS	ELIN AF VISBY ex NYFIKEN ex TELLUS	1934 Hälsö	53	24	missionsbåt
7954	SS	Zefiro ex LIBRA ex TORSA	1934 Landskrona	1513	1011	1966 såld It, upph 71
7955	MS	REBECKA ex FAGERSTA 8	1896 Hjälmare Docka	36	27	1942 kondemnerad. Ombyggd sjöbod
7956	SS	TABERG exBretagne ex HERMIA	1920 Limhamn	1391	962	6.6.1941 torped Gibraltar 15 †
7957	MS	Hólmasund ex Malan ex ILEANA	1934 Hälsö	52	21	1946 såld Färöarna. Avförd 1986
7958	SS	MARIEHOLM	1934 Odense	1165	715	Ligger Maritiman, Göteborg
7959	G*	GRATITUDE	1903 Portleven	61	40	seglarskola
7960	MS	ELISE ex ERNA 6 ex ELISE	1934 Hälsö	57	24	1975 såld Finl. Låg 2000 i Nagu
7961	MS	SCANIA	1934 Kockums	1549	1033	13.12.1942 sänkt Brasilien
7962	G*	ROLF ex QUEEN	1884 Wivenhoe	65	40	28.10.1941 sänkt SV Hållö
7963	3sk	MARY ex Marna ex Duty	1919 Marstal	149	107	1963 såld Engl, sjönk 65 Västindien
7964	MS	HAKFJORD II	1933 Hällevikstrand	63	43	fritids?
7965	MS	MONA II ex OAXEN 6	1907 Koholmen	61	40	1969 sjönk Djursholm
7966	sk	GEORG ex Seestern	1903 Glückstadt	108	64	1942 såld No, kondemn 79
7967	sk	GUNNAREN ex AXEL ex GUNNAREN ex M.D. Nr 16, ex W.SD Nr 2	1922 Hjälmare Docka	99	69	fritids
7968	MS	SICILIA	1934 Kockums	1552	1031	7.5.1943 torped. Ind.Oc.
7969	MS	RÅGÖ ex OAXEN 27	1906 Koholmen	40	30	1957 sjönk Mälaren
7970	MS	Vivi ex Ilkon Polly ex Mykinai ex Harma ex Kaapland ex Aelo ex VASALAND	1934 Eriksberg	2711	1920	1947 såld Sydafr. 78 upph
7971	SS	ÅDALEN ex EDEN	1900 Hernösand	56	31	1946 upph
7972	SS	Vaika ex GRANADA ex St Rock	1922 Sunderland	1807	1293	1953 såld Liberia. Upph 1961 Santander
7973	glS	Libra ex Vega ex LURÖ	1934 Sjötorp	94	66	1939 såld Dk
7974	Mseg	Lea ex Elka ex DELFIN ex Delphin	1907 Glückstadt	99	72	1955 såld Dk Grundst. 680328
7975	MS	UDDEHOLM	1934 Eriksberg	3606	2709	6.7.1942 minspr Skagerack
7976	MT	Turbacz ex DALAVIK ex DALANÅS ex Hulda ex DALANÅS	1934 Landskrona	475	294	1965 såld Polen
7977	G*	DOUGLAS ex SVEA ex Frank Buckland	1883 Grimsby	82	53	3.11.1943 sjönk Möen
7978	MS	Sinfra ex SANDHAMN ex Fernglen	1929 Oslo	4475	3362	1939 såld Frankr, sänkt 19.10.43 Kreta
7979	SS	MANGEN ex Romö ex Kaskö ex Romö	1922 Kristiansand	1245	870	21.12.1940 sänkt Atlanten 8 †
7980	MS	Good Furtune ex Tyfon ex Good Fortune ex GDYNIA	1934 Kockums	1553	1039	1959 såld Etiop. upph 73
7981	sk	Hermine ex WEGA ex Emma ex Hermine	1904 Finkenvärder	80	56	1981 såld Tyskl satt på land
7982	SS	Tarquinia ex BRITTGOL ex BIRGITTA ex Neath Abbey ex Vardaas ex Moland	1921 Kalundborg	1351	963	1954 såld It, upph 63 Spezia
7983	MS	ST ERIK ex SOTEFJORDEN ex ST ERIK	1880 Ljusne	38	22	I fart på Åsunden
7984	F	DAGNY ex DAISY	1919 Djupvik	49	32	1979 sänkt Mälaren
7985	SS	Chance ex ALBERT ex Dora Christophersen ex ALBERT ex Sandysike	1922 Newcastle	1812	1187	1953 såld Korea, Upph. 1970 Incheon
7986	SM	GEFION	1926 Fredericia	135	95	1959 såld Fi. Sjönk 630918 Skags Udde
7987	F	TYRA	1934 Hälsö	31	12	1978 Såld Fi. Slopad 1983
7988	F	ELONA ex MITZY	1934 Hälsö	58	24	1990 Upph Hunnebostrand
7989	F	Oldmucken ex Palermo di Cruz ex GULLMAR ex PALERMO ex VESTÖ ex SVITJOD	1934 Skredsvik	49	19	1967. Såld Fi
7990	F	TIRANO ex BEIRON ex NORDLAND	1934 Hälsö	48	19	1983. Uppeldad Halmstad
7991	F	CLIPPER ex SVANESUND ex ENSKÅR ex SIDNEY	1934 Hälsö	44	19	1984. Upph Fiskebäck
7992	MS	ARGENTINA	1935 Göteborg	5300	3682	1935 420706 Minspr. Skagerack
7993	F	VÅRING ex SAVOY	1934 Hälsö	46	18	↓ Sjönk hösten 1985 i Kalmarsund
7994	F	Rando ex NORDFISK ex RANDO	1935 Hälsö	42	14	1966 Såld Fi
7995	F	IAN	1934 Hälsö	46	19	1974 Såld Fi. Kvar 2000
7996	F	JAN-MAJEN ex RANJA ex LISA	1934 Hälsö	54	24	741218 Strandad Buskär, Smögen, vrak
7997	F	VIKING ex ELLA	1912 Strömstad	34	15	1971 Såld Schweiz
7998	SS	EKEN ex HELFRID ex Bill	1922 Brevik	1439	904	1958 Såld Norge. Pråm
7999	MT	NORRTANK ex ÖREBRO REX ex BT I	1935 Finnboda	93	57	1971 Ponton
8000	F	SVANSJÖ ex BOHUS	1934 Skredsvik	51	22	1966 S. Fi. Fanns 1999

Ny bok till salu

Nytt från Terje Fredh "Segt virke-västlig storm"

Bland innehållet: Elsie Thordéns förlisning
• En tidig Estoniaolycka (Tor Anglias bogporthaveri i Nordsjön) • Allierad Natoövning bidrog till Ormen • Friskes katastrof • Intervju med lotsen som tog in Scandinavian Star till Lysekil



Så här säger pressen om böckerna:

"En stor kulturinsats" Bohuslänningen

"Värdefull dokumentation" Statens Sjöhistoriska

"Alltid lika spännande att ta del av Terjes skrifter" Lennart Bornmalm/Länspumpen

"Hans dokumentation är en livsuppgift" Helena Fernandez/Bygd&Natur."

"En salig röra, jag är skeptisk" Tomas Johannesson/Båtologen

Pris 120:-/porto inräknat/

Terje Fredh, Gränsgatan 16 • 45330 Lysekil • tel 0523-10421

E-post: [HYPERLINK "mailto:fredh.terje@jobbet.utfors.se"](mailto:HYPERLINKmailto:fredh.terje@jobbet.utfors.se)

fredh.terje@jobbet.utfors.se

Av tidigare 42 skrifter finns några få ex. kvar.

Möteskalender Västra Kretsen

Torsdagen den 3 november kl. 19.00

Rolf P Nilsson, chefredaktör på Svensk Sjöfarts Tidning, besöker oss och berättar om tidningens roll inom sjöfartsnäringsen. En överraskning utlovas.

Torsdagen den 8 december klockan 18.30.

(OBS datum och tid)

Vi föreslår som avslutning på säsongen att vi gemensamt äter en jultallrik till självkostnadspris i Kajutan. Anmälan för deltagande senast den 29 november till Kajutans vakthavande eller på telefon 031-24 65 15 (tisdagskvällar).

Vi värmer upp med visning av några trevliga fartygsfoton från 1950 – 1960-talet.



Som vanligt har vi öppet varje tisdagskväll kl 18 – 21 för samvaro eller forskning. Nu när vi fått en så fin lokal, har vi noterat en ökad besöksfrekvens. Är du på tillfälligt besök i Göteborg; tveka inte att titta upp. Kajutan finns i gamla Sockerbruket med adress Banehagsatan 1 I. Telefon 031-24 65 15.

Alla är mycket varmt välkomna!

Meddelande från Fotoarkivet

Lars Ekström, medlem 76, fotograferade i början av 1960-talet en del fartyg på Seine. Dessa negativ har Fotoarkivet fått låna för erbjudande i fotooffert 34. Denna gång har vi med 12 fartyg från Bertil Palms negativ.

Dessutom har vi tagit fram 8 st. stora färgvykort (A-5 format) från Törje Pettersson tagna då han var på isbrytaren Ymer 1963. Missa inte dessa mycket fina vinterbilder! Se separat bilaga som medföljer tidningen.

Fotoarkivet framför sitt tack!

Bertil Söderberg

FOTOARKIVET • Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg • OFFERT 34

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.....

LARS EKSTRÖMS NEGATIVSAMLING

Agne	Göteborg	10202
Colombia	Göteborg	10119
Ellis	Beirut	—
Fenris	Stockholm	8460
Fermia	Kristinehamn	9793
Fjorden	Piraeus	6883
Flandria	Göteborg	10525
Fredrika	Stockholm	9798
Gripsholm	Göteborg	9753
Gudur	Stockholm	7469
Hanna	Höganäs	7830
Hasselö	Stockholm	8349

Hugin

Lena Christina Brodin	Stockholm	7141
Libra	Stockholm	10291
Margherita	Helsingborg	7954
Rigoletto (utan bildäck)	Beirut	7223
Soela	Stockholm	9574
Starcarrier (ex Fernland)	Panama	7553
Theseus	Bergen	—
Tigrito	Piraeus	8816
Tortuga	Panama	6411
Traviata (utan bildäck)	Stockholm	9800
Traviata (med bildäck)	Stockholm	9577
Wormo	Stockholm	9577
	Stockholm	8023

BERTIL PALMS NEGATIVSAMLING

Enos	Göteborg	3936
Kassos	Monrovia	9694
Lovisa	Lovisa	—
Nagaria	Skärhamn	9378
Portos	Göteborg	9685
Westfors	Bergkvara	9922
Dan	Malmö	6209
Ernst Moritz Arndt	Rostock	—
Iris	Helsingfors	—
Jo – Tor	Oslo	9528
Kallipateira	Piraeus	—
Kari – Ragnar	Lovisa	—

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

Namn

Adress

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

Sista beställningsdag

25 november 2005

därefter leverans inom 6-10 veckor

Fiske- båtsböcker!

Träfiskebåtsvarven

Året var 2002. Då kom första delen ut i serien Fiskebåtarna och Varven, med underrubrik Fartygen. Den boken trycktes i 4000 ex och är nu så gott som slutsåld.

Nu är nästa bok i serien på gång. Den har fått underrubriken Varven och är en historik över alla de svenska varven som hade träfiskebåtsbyggeri som specialitet.

Mycket stor omsorg har lagts ner för att dokumentera dessa varv vars historia aldrig tidigare nedtecknats. Det har krävts hundratal intervjuer, forskning i arkiv och tidningar. Tyngdpunkten har lagts vid de tre största, sinsemellan så olika varven, i Skredsvik, på Hålsö (J.W. Berg) och i Landskrona, men även andra varv har fått en fullödig genomgång.

Projektledare för denna bok är Lennart Bornmalm som ju är född och uppvuxen i Skredsvik. Genom sitt arbete på Göteborgs universitet vet han hur man näst intill doktorsavhandling skall bedriva forskningen där ingenting lämnats åt slumpen.

Det är många som arbetat hårt med denna historiebeteckning. Nils Nilsson i Lund har haft hand om de sydliga varven tillsammans med Axel Gustafsson. Christine Fredriksen på Bohusläns museum har aktivt bidragit med västkustvarven och Björn Ohlén har tagit sig an Hålsöstrands Varv. Bertil Söderberg, vår



Göteborgsexpert, har tagit sig an fiskebåtsvarven i Göteborg.

Boken kommer också att beröra nybyggena till Island som var så viktiga för varvsnäringsen. Lennart och Christine har varit på Island två gånger för att skapa kontakter och finna dokument.

En liten avdelning om Marinens fartyg har tagits fram med Lars Wallin som huvudansvarig.

Curt S Ohlsson har gjort en stor mängd ritningar både av fartyg och varv och detta unika material presenteras också i boken. Det har tidigare inte funnits ritningar på fartygen eftersom varven själva inte tog fram sådana.

En stor avdelning om fiskefartygens motorer och typer har tagits fram av Lars

Melkersson vilket förgyller boken ytterligare.

Vi planerar att släppa boken under första halvåret 2006. Priset är inte fastställt än men kommer att ligga på omkring 450 kr. Vi återkommer med närmare besked.

- Har Du några fotografier från varven är Du mer än välkommen att kontakta Lennart Bornmalm. Han kan vara svår att nå men tala in ett meddelande på hans telefonsvarare (031-257742) så hör han av sig.

- Du kan också förhandsbeställa boken genom att kontakta Krister Bång, Skolängens 11, 433 60 Sävadalens, tel. 031-263838, e-mail: krister.bang@comhem.se.

Ståltrålare

Parallellt med varvsboken arbetar Krister Bång och Vidar Blom med nästa bok, den om ståltrålarna. Den boken kommer att behandla alla ståltrålare som varit svenskt fiske mellan 1959 och 1979. Det blir en ren historiebeteckning av dessa trålare från vaggan till graven. Varje fartyg får en sida eller ett uppslag med ett eller flera foton av varje båt efter olika ombyggnadsfaser. Denna bok kommer efter den om varven eftersom vi inväntar Lennart Bornmalms djupa kunskande även om dessa fartyg. Lennart är ju fullt upptagen med varvsboken för närvarande. Projektledare för ståltrålboken är Krister Bång.

Vi vill gärna komma i kontakt med personer som har fina bilder på ståltrålare som kan presenteras i boken. Hör av Dig till Krister (se ovan).

- Du kan även förhandsbeställa denna bok. Priset kommer att ligga på omkring 450 kr. Vi återkommer med fler detaljer längre fram. Går allt som vi hoppas kan det bli en julkalendersbok 2006.

Krister Bång



Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



En okänd tremastskonare ur Örjan Kronvalls fotosamling blev upphov till ett större forskningsupdrag...

Uppges vara ett nybygge

I Örjan Kronvalls fotosamling, som kommit till Kajutan, fann jag i albumet med foton på oidentifierade fartyg, ett foto, där den enda ledtråden var, att tremastskonaren med krysset "uppges vara ett nybygge", och det var den, som gjorde mig intresserad av att försöka ta reda på vad det var för ett fartyg. Förmodligen kommer fotot ursprungligen från en skeppsmäklare, som har haft nybygget till salu och skickat det till en eventuellt hugad köpare.

Eftersom fiskebåten till höger har nummer FN 121 och den till vänster ett HG (Hjörning)-, NG (Nyborg) eller SG (Svendborg)-nummer, så antog jag, att det var taget i en dansk hamn på 1920- eller 1930-talet.

Jag började med att försöka identifiera de två passagerarbåtarna och chansade på att de kunde finnas med i boken *Danmarks Handelsflaade 1939 i Billeder og Tekst* och hade tur.

Fann den ena, **Marselisborg**, och kunde med hjälp av skeppslistor få fram namnet på systerfartyget, **Turisten**, båda ägda av A/S Turisten i Århus. Då det inte verkade troligt, att så små fartyg var upplagda någon annanstans än i hemstaden, så vågade jag gå ut ifrån, att fotot var taget där.

Sedan gick jag till identifieringen av tremastskonaren med krysset. Det byggdes bara två tremastskonare i Århus i början på 1920-talet; båda på A/S Aarhus Skibsværft (Dansk Kutterbyggeri). Den första var **Undine**, nybygge nr 12, med bilbrev från den 29 september 1922 och nationalitetscertifikat från den 19 oktober 1922. Skrovet var byggt på Brinck & Iversens varv i Skive, men utrustningen skedde i Århus. Enligt en artikel om fartyget i *Svensk Sjöfarts Tidning* nr 38/1969, så seglade den mellan den 24 oktober 1922 och den 12 november 1923, då den lades upp i Köpenhamn till den

19 april 1924, då den såldes till Norge. Den låg således aldrig vinterupplagd i Århus. Fartyget såldes fö 1936 till Sverige och hette då **Gerd**, reg.nr 8074.

Den andra, **Jylland**, nybygge nr 10, inregistrerades som "Skib under Bygning" redan den 26 november 1919, men fick bilbrevet utfärdat först den 28 augusti 1923 och nationalitetscertifikatet den 11 oktober 1923. Den ägdes av Rederi A/S Jylland i Köpenhamn med skeppsredare Hans Petersen som korresponderande redare. Då varvs- och rederiaktiebolagets styrelseledamöter delvis sammanföll – 2 grosshandlare, 1 professor, 1 skolföreståndare och 1 polismästare resp 1 skeppsredare, d v s Hans Petersen, samme professor och samme skolföreståndare – så är det troligt, att det var ungefär samma ägare till de båda bolagen.

Varvet hade i juli 1923 satt ner aktiekapitalet från 1 000 000 till 10 000 kr plus 600 000 kr i pre-

ferensaktier till kreditörerna, så man vågar anta, att finanserna var ansträngda, att fartyget därför var till salu, att det kanske inte sattes i fart vid leveransen så sent på hösten utan lades upp. Något annat nybygge i den här storleken fanns inte i Danmark vid den här tiden.

De här uppgifterna daterar fotot till vintern 1923/1924. I C.A. Hjernøes trevliga lilla bok *Da der kom flotte sejlere i Aarhus Havn* från 1987 finns ett kapitel – Vinteropplæggere i Århus Havn – och man ser där, att under vintern 1923/1924 låg följande segelfartyg upplagda: tremastbramsegelskonaren **Lydia** av Skillinge, tvåmastbramsegelskonaren **Heppens** av Wilhelmshaven, tvåmastskonaren **Dina** av Brantevik, briggen **Amazon** av Egersund och tremastsläskonaren **Merkur** av Tallinn. Han nämner inte **Jylland**, men den var ju heller ingen riktig vinteruppläggare.

Den vitmålade tremastskonaren med svart brädgång kunde då vara **Merkur**, men hur hittade man ett foto på den? Av en ren tillfällighet kom jag på ett Internet-forum i kontakt med en estnisk sjökaptan, och passade på att fråga, om han kunde få fram ett foto. Det tog ett tag, men så kom det och visade en vacker skuta – men med vit brädgång. Då ringde jag till en exilestnisk sjökaptan, som bor i Stockholm. Han är snart 90 år, men med ett fantastiskt minne, och han mindes den från sin ungdom, och då hade den svart brädgång!

Då kunde nästa fartyg – tremastbramsegelskonaren – vara **Lydia**, men det ligger ytterligare en tremastskonare bortom, så identifieringen är osäker, och Hjernøes lista ger ingen ledtråd, men det är ju inte säkert, att alla uppläggare är medtagna.

Jag fick så för någon tid sedan en e-post från sjöfartshistori-

kern Herbert Karting i Itzehoe, där han ville ha hjälp med att få uppgifter om en ewer, **John & Harry**, som 1898 såldes till Danmark. Jag fann ut, att den där blev "sandgraver" och alltså hade ett StF (stenfisker)-nummer, att den hade ångmaskin och att den såldes 1918 till Århus och fanns med i Danmarks Skibsliste to m 1924. Kunde det lilla enmastade klipperbygget med StF-nummer vara **John Harry**, som den hette som dansk?

På Handels- og Søfartsmuseets hemsida: www.maritime-museum.dk finns i vänsterspalten en rad: Digitalt fotoarkiv. Om man klickar på den, så kommer man till sidan, som berättar mera om arkivet. För att söka i arkivet klickar man på den gula rubriken och kommer då till sidan, där man på "Søgning" kan skriva in namnet på det fartyg man vill se bilder på, och jag sökte efter **John Harry**, och den fanns med, och jag är rätt säker på, att det är samma båt som på Örjans foto.

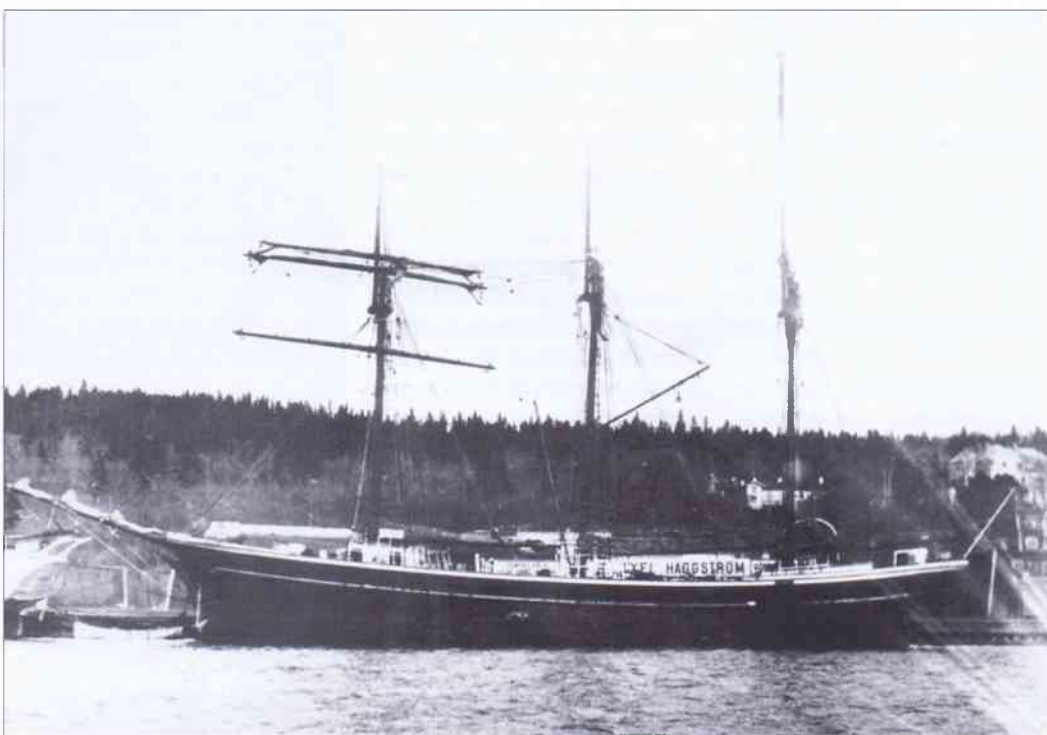
Fiskebåten med nummer FN 121 hittade jag i *Fiskeriårbogen* 1961, där den hade namnet **Hansine III**, och båten finns fortfarande kvar och har to m en egen hemsida: www.haikutter-hansine.de.

Vad beträffar fartygens historia, så har jag inte forskat i **Marselisborgs** och **Turistens**. *Danmarks Skibsliste* 1924 har följande data om dem:

Marselisborg 40 brt 22 nrt 1897 Göteborg Eriksberg 18,82 x 5,22 x 1,74 m 50 ihk compoundångmaskin A/S Turisten (L Hammerich), Århus.

Turisten 45 brt 25 nrt 1898 Göteborg Eriksberg 21,72 x 5,22 x 1,62 m 78 ihk compoundångmaskin A/S Turisten (L Hammerich), Århus.

John Harry var ett egendomligt bygge. Den var byggd 1893 i Wisch/Elmshorn av furu på ekspant och var utanpå furubordläggningen klädd med järnplåt. Beställare var kapten A. Schröder i Uetersen, och den var från leveransen försedd med en petroleummotor. Den såldes 1898 till A.V. Stoffregen (Frederiksholms Tegl- og Kalkværker) i Köpenhamn, fick ångmaskin



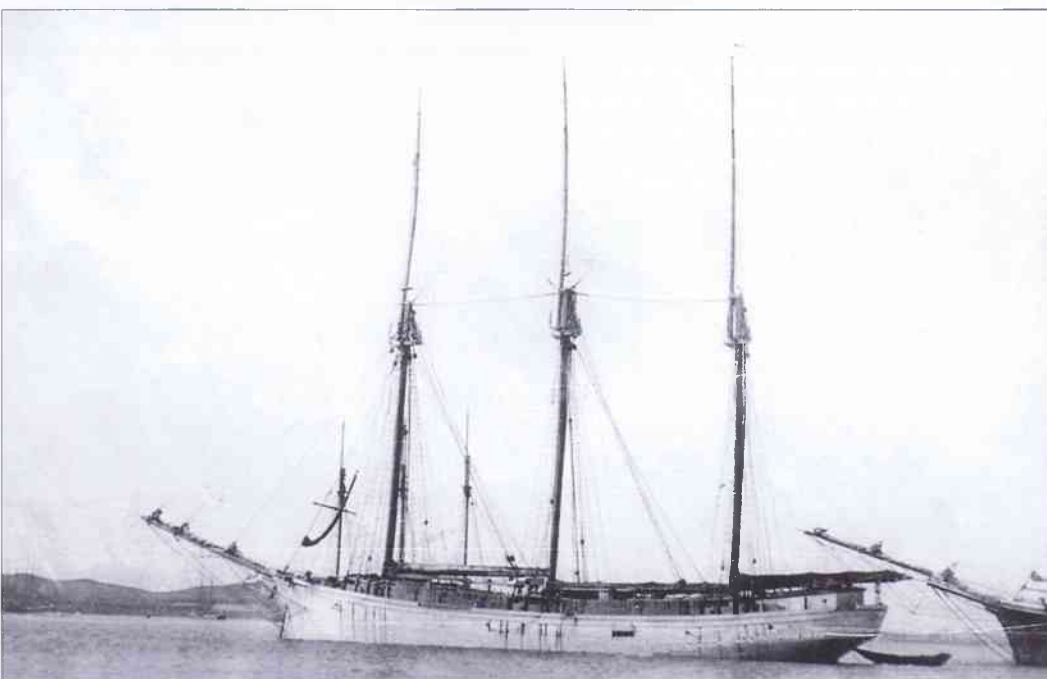
Lydia av Brantevik. Foto ur Örjan Kronvalls samling.

och såldes 1918 till S.J. Fast i Århus. I *Danmarks Skibsliste* 1924 finner man: **John Harry** 53 brt, 23 nrt 88 tdw 20,74 x 5,34 x 1,77 m 20 ihk högtrycksångmaskin S J Fast, Århus.

Jylland 286 brt, 258 nrt 480 tdw 36,97 x 8,24 x 3,54 m. Söld den 18 oktober 1924 till Pierre Mollien, Saint Malo, fick namnet **Sémillante** (som betyder sprittande, yster och kanske återspeglar köparens sinnes-

stämning, då man vid den här tiden kunde köpa ett sådant här fartyg för runt 1/4-del av nybyggnadspriset eller kanske ännu mindre) och var säsongerna 1925–1930 på fiske vid New Foundland och Grönland. Den såldes enligt uppgifter i fartygsregistret i Saint Malo i mars 1939 till skeppsredare Glatre, St Malo och i november 1945 till Charles Audibert, Monaco, men förblev hemmahörande i Saint

Malo. Lloyds Register uppger som redare R. Aubault, Saint Malo från början på 1930-talet och från 1936 A. Roulet och från 1940 Emile Roulet, Saint Pierre & Miquelon, men dessa ägare finns inte nämnda i registret i Saint Malo. Den 12 mars 1946 förliste skonaren i öppen sjö ca 7 nautiska mil utanför Ushant. I *Aarhus Stiftstidende* från den 21 oktober 1923 finns ett foto av den, men kvaliteten är så



Estniska tremastskonaren Merkur. Foto från författaren.

dålig, att det inte går att återge. Artikeln meddelar, att fartyget levererades den 20 oktober, och att det inte har tagits något slutligt beslut om, huruvida det skall gå i inrikes- eller utrikes fart, men att provturen troligen skulle gå till Svendborg; detta förmodligen för bottenmålning, eftersom det inte fanns någon torrsättningsmöjlighet i Århus på den här tiden för ett fartyg i den här storleken. Uppgiften om att en ren seglare på ca 500 ton dw vid den här tiden skulle gå i dansk inrikes fart låter inte trolig – det är säkerligen en missuppfattning från reporterns sida.

Merkur 195 brt, 162 nrt, 30,70 x 8,27 x 3,48 m byggd 1909 i Vergi i norra Estland av J. Uutmann och ägdes av ett rederi knutet till skeppsbyggmästaren, men dess hemort var Tallinn fram till 1935, då den såljs till O. Veigel, Tallinn och året efter, 1936, till Rudolfs Jakobsons, Riga, som hade för avsikt att starta skolskeppsverksamhet för utbildning av blivande judiska handelsflotteofficerare i Palestina. Enligt en annan uppgift tänkte han att segla till Palestina, troligen med judiska emigranter. Nytt namn blev **Theodor Herzl**. Om skolskeppsplanerna förverkligades

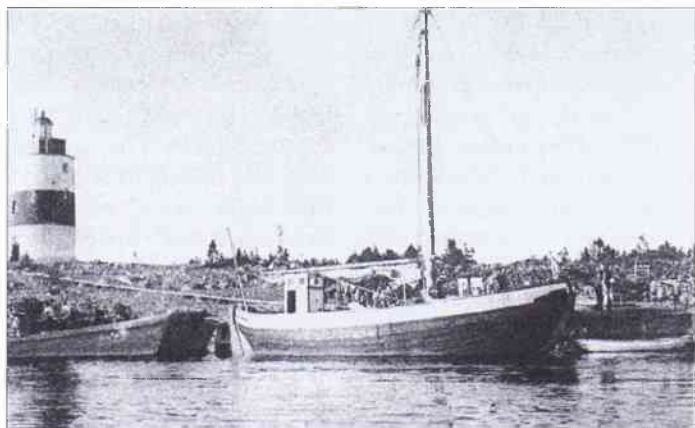
vet jag inte, men 1939 sålde han skonaren till Janis Sausins, Riga, som riggade av den till läktare, kortade ner namnet till **Teodors**, och använde den för att köpa upp brännved utmed främst den kurländska kusten. Man ankrade fartyget en bit utanför stranden, hamnar fanns inte, och bönderna rodde ut veden i mindre båtar. Då man fått ombord lasten, hyrdes en bogserbåt, som drog läktaren till Riga, där veden såldes. 1940 blev den nationaliserad av ockupationsmakten Sovjet och vid tyskarnas intåg på sommaren 1941 övertogs den av Tyska Riket, men fick föra lettisk flagg i

baltisk kustfart. Den 10 oktober 1944 sänktes den i Irbensundet av sovjetiskt flyg på resa Riga-Danzig.

Jag har inte heller forskat så noga i FN 121 **Eskilds** historia, men vet, att den var byggd 1898 i Frederikshavn av J N Olsen med namnet **Cimbria**. I juni 1922 såldes den till Helene Wormstrup, Frederikshavn och fick namnet **Eskild**. Någon gång i början på 1930-talet såldes den till M.P. Mortensen, Frederikshavn och fick efter några år namnet **Hansine III**.

Torsten Hagnéus

DE OKÄNDAS BILDKAVALKAD



En klinkbyggd jakt vid Storjungfruns fyr sydost om Söderhamn, men vilken?



Kan någon identifiera denna "hundraelva" i motljus?



En däckslastad "vänergaleas" på ett foto av lite senare datum.



Wineta eller något åt det hållet kan man läsa på bogen på denna stora skuta. Samtliga foton från Tore Olsson.



Den okända slupen **Havsörnen**. Foto Krister Bång.

Vem är Havsörnen?

Vid min resa genom Sverige besökte jag den 30 juni Vituddens Varv utanför Västervik. Där hittade jag slupen **Havsörnen** av Frenninge på en kärra. Kan någon berätta om henne?

En man vid varvet talade om

att hon var byggd någonstans i stockholmstrakten i slutet av 1800-talet och att hon under många år tillhört Göta Kanalbolaget. Men jag vet ju inte om han är ett sanningsvittne.

Krister Bång

Vi rättar

Det vackra kylfartyget **Kassos**, (Till flydda tider i nr 2005:2) på väg in till Rotterdam i juli 1968, ägd av Criomar Inc., Monrovia. Hon byggdes 1956 i Uddevalla som **Aase Thordén** till Rederi AB Aranäs i Uddevalla. Hon var på 3500 ton dw och sattes i charter för Belgian Fruit Lines i Antwerpen, som köpte henne 1958. Hon övertogs i Antwerpen, och fick namnet **Frubel Julia**. År 1966 blev hon **Kassos**, och som synes på bilden var hon i charter för Saléns då kortet togs 1968. Hon slutade sina dagar 1982.



Mera om Portos

Sänder här en liten kommentar till bilden av **Portos** på sidan 28 i Läns pumpen 2005:2. Kanske Bertil Palm är intresserad av att få veta på vilket sätt fartyget kom till Finland?

Till att börja med byggdes hon 1934 av F. Schichau i Königsberg (#1292) som Minen-transporter med namnet **Otter** för Reichsmarine. 1935 överfört till Kriegsmarine. Huvudmotorn var en 4-cylindrig Sulzer om 450 EHP. 1941–1943 ombyggt eller reparerat vid Deutsche Werke AG, Kiel och det är väl därifrån som uppgiften om byggnadsår och ort kommer.

Under Hitlers krig mot Stalin 1941–1945 transporterade hon minor till Finland, vilka sedan lades ut i Finska viken av finska och tyska fartyg för att förhindra att ryska krigsfartyg att komma ut från Leningrad. Den 20 juni 1944 låg hon utlösad vid minlagret på Kirkonmaa utanför Kotka, och skulle avgå till Tyskland. Då välldes ryska bombplan i massor in från havet och anföll bla minlagret som förstördes helt, och av den våldsamma explosionen sänktes **Otter** vid kaj. Där låg hon sedan till 1947, till däckets i vattnet och med svårt skadad överbyggnad.

Den 10 oktober 1947 såldes hon till Jakobstads Rederi AB – Pietersaaren Laivavarustamo Oy – i Jakobstad, bärgades och reparerades/ombyggdes på Valtion Metallitehtaan varv (senare Valmet Oy) i Helsingfors. En 6-cylindrig motor byggd av MWM år 1941 insattes då. Levererat 1950 som **Anita** till rederiet ovan. Första provturen skedde den 13 augusti "till full belåtenhet", enligt *Hufvudstadsbladet*.

Enligt mina anteckningar skrotades hon först 1982, men jag var ju inte där. Finns i Lloyds Register of Shipping 1981, vilket ju inte bevisar att hon fanns kvar då. Kanske någon vet mera?

En kopia av fotot skulle vara mycket välkommen.

Bengt Sjöström

Bogserbåt identifierad

Den oidentifierade bogserbåten på sidan 49 av senaste Läns pumpen är SFB 6755 **Olof**, som var min första bogserbåt. **Olof** byggdes 1882.

Jag köpte den 5/11 1971 av Knippla Fartygsagentur, och sålde den vidare den 15/5 1976 till Uno Karlsson och Tore Lidman i Kungälv. I bakgrunden på det högra fotot syns några av våra prämar, upplagda i vårt pålvirke på Ringön.

Med vänlig hälsning

Lennart Sandinge



Enligt senaste Sveriges Skeppslista ägs nu båten av Karl Grimberg i Göteborg fortfarande med namnet **Olof** (red. anm.)



Jag kände genast igen den oidentifierade bogserbåten i förra numret. Jag ägde den ett litet tag på 1960-talet och namnet är **Runö**.

Åke Hermansson



Det är samma som Lennart Sandinge svarat. **Runö** bytte sedermera namn till **Olof**. Vi hoppas kunna återkomma med båtens historia i nästa nummer (red. anm.)



Queen Elizabeth 2

Bifogar ett foto med anledning av att den kungliga skönheten besökt vår hamn. Jag tror att jag var ganska ensam om att fotografera henne i den aktuella positionen. Klockan var 0640 och bilden är tagen från en balkong i Långedrag.

Torsten Andersson

Se vidare artikel på sidorna 38–39 (red. anm.).

Stegsund

Jag har en liten förfrågan om ett passagerarfartyg. Namnet är **Stegsund**. När och var byggdes hon? Har hon blivit ombyggd och i så fall när? Var och när blev hon skrotad? Har hon gått i trafik mellan Västervik och Stockholm? Och slutligen, finns det något foto av henne?

K-G Svensson

Varsovägen 2 A

590 95 Loftahammar

Foton önskas

Är det någon i läsekretsen som har foto på 5081 **Fix** av Stockholm att låna ut för avfotografering eller köp? Likaså 8521 **Fix** av Västervik. Foto och uppgifter. Stockholms-**Fix** var byggd i Söderköping år 1907 och hon seglade mycket olja och bensin i fat till bla Linköping. Allt som berör Göta kanal ligger ju i mitt intresse.

4529 Winnestad

**Sista manusdag
för nästa
Horisonten Runt är
2 november.**

Till flydda tider återgår . . .



Fotograferad i Las Palmas den 7 april 1969, grekiska motorfartyget **Kallipateira**, med full last av sågat virke. Hon ankom den 15 november 1968 med maskinhaveri, på resa Constanza – Port Sudan och drev på land den 24 november samma år, under en storm och fick svåra skador. Hon bärgades och bogserades till Castellon den 1 januari 1971 från Las Palmas. Hon var på 3 900 ton dtw och byggd 1937 i Helsingör som **Helvig** till Torm A/S, Köpenhamn, man lade till Torm i namnet 1951. Sålades 1961 till Grekland och blev **Ruthi**, samt 1964 såld till Chripatcia.Nav., Piraeus, omdöptes till **Kallipateira**. Framkommen till Castellon blev hon skrotad i Burriana och anlände hit den 1 januari.



Norskflaggade **Jo-Tor** på väg en till Malmö i september 1965. Detta 860 ton dtw stora kombinerade last- och kylfartyg, levererades 1954 från Orenstein-Koppel & Lübecker Maschinenbau AG i Lübeck, som **Tor** till Rederi A/B Svea i Stockholm. Gick mest i fart mellan Sverige och England, tillsammans med tre systerfartyg **Frey**, **Frigus**, och **Kare**. Blev norskflaggad 1965 som **Jo-Tor**, när hon köptes av I/S Lars Rej-Johansen & Knut A. Knutsen i Oslo. Fick 1971 Singaporeflagg utan namnbyte och samma ägare. Söld 1975 till United Venture Shipping Pte. Ltd., Singapore, fick nu namnet **United Reefer**. Hamnade 1978 hos Moareffi Transport Co., Khorramshahr, med namnet **Hamid** och hemort i Sharjah. Fortfarande existerande enligt LR 2003/04.



Fotograferad den 17 juni 1967 i Öresund på sydgående, kommer finska **Kari-Ragnar** från Lovisa på väg hem. Byggdes 1927 vid A.G. Weser, Bremerhaven, som **Arion** till Dampschiffahrts Ges. Neptun i Bremen. Den 11 mars 1945 sjönk hon vid ett flygangrepp på Elbe, bärgades och sattes i stånd 1948 efter en omfattande reparation och förlängning, levererades hon 1950 till DG Neptun. Man hade då förutom ångmaskinen en dieselmotor på samma axel, denna plockades dock bort 1959, så att hon åter blev ett rent ångfartyg. Inköptes 1960 av Lovisa Rederi A/B i Lovisa och fick nu namnet **Kari-Ragnar**, var sitt rederi troget fram till 1968, då anlände hon den 3 juni till Eisen und Metall i Hamburg, för uppluggning.

. . . min tanke än så gärna

Liggande vid Kockums 1964, Libertyångaren **Ernst Moritz Arndt**, DSR, Rostock, 10 860 ton dtw och byggd 1943 i Los Angeles som **Vernon L. Kellog**, redad av United States War Shipping Administration, Los Angeles. Blev norsk 1947 som **Wilfred**, A/S Atwilco, Oslo. Nytt namn blev **Folke Bernadotte**, då hon 1948 övertogs av Skibs A/S Garm i Risör. Ett rederi i London köpte henne 1954, omdöptes till **Archongabriel** med Costa Rica flagg. På resa från Rio de Janeiro till Stettin med järnmalm, strandade hon den 8 januari 1958 vid Greifswald. Bärgades av östtyskt bolag och beslagstogs, då man inte fick betalt. Bogserades till Gdansk för reparation och övertogs av DSR, Rostock den 31 januari 1960, som **Ernst Moritz Arndt**. Gick som detta fram till 1968, då hon köptes av L. Hadjionannou, Famagusta, fick nu namnet **Kypros** och seglade till 1971 då hon skrotades i Kaohsiung.



Av Bertil Palm

Finska **Iris** lämnar Köpenhamn en sensommardag 1965, ägd av Finska Ångfartyg A/B i Helsingfors, lastande 1 380 ton dtw och var byggd 1956 i Svendborg som **Hanna Dan** till J.Lauritzen, Esbjerg. Hamnde i Finland hos FÅA 1962, fortsatte under finsk flagg som **Svansund**, då hon 1968 köptes till A/B Borgå Sjötransport O/Y, Borgå. En annan blåvit flagga hissades 1971, då hon köptes av Chr.M.Sarlis & Co., i Piraeus, namnet blev nu **Pella**. Hamnade sedan i Chittagong 1980, då hon köptes av Al-Farooq Shipping Lines Ltd., som gav henne, namnet **Farooq**, detta ändrades 1981 till **Chistia**, samma ägare och flagg. Strandade och blev vrak den 14 oktober 1982 på ett rev 40 miles från Jakarta, på resa Jakarta – Chittagong.



Dan i Malmö 1965. Där byggdes hon 1920 som **Mjörn** till Red. AB Transatlantic, Göteborg. Söld 1937 till Röda Bolaget och stationerad i Malmö, 1939, omdöpt **Dan**. Överförd 1946 på dotterbolaget Malmö Bogser AB. Söld i dec.1966 till SJ, omdöpt till **Trelleborg S. J.** Söld 1972 till Ringö Marin, och samma år till Djurö Rederi AB. Ombyggd till motorfartyg, omdöpt **Risselö**. Nov.1974 gick bolaget i likvidation. Hon övertogs av generalagenten för Caterpillar i Sthlm. Söld 1975 till M. Sahlqvist, Göteborg, som 1977 sålde till A. Avelins Bogserbåts AB, Sthlm. Jan.1981 köpt av Wiréns, Piteå, omdöpt **Pitsund**. 1986 köpt av JTS Sjöfarts AB, Smålandsstenar, hemort Varberg. I sept.1989 försattes bolaget i konkurs, båten inropad av Jaako Invest AB, Malmö, som i sin tur sålde henne 1991 till Scanholl i Malmö AB. Jan.1993 köpt av Österströms Rederi AB, Gryt, samma namn. I mars samma år övertogs hon av Procyon Ltd., Kingstown. Fick lettisk flagg med hemort i Riga, omdöpt **Milzis**.





Tinto i Rauma den 27 augusti 2004. Foto Tore Olsson.



Grissly i Bovallstrand den 21 oktober 1989. Foto Krister Bång.

Båtolog i Österled (II)

Av Tore Olsson

ILänspumpen 2005:1 berättade Tore Olsson om sin resa i Finland 2004 och att han hittade massor av intressanta båtar. I detta nummer presenterar vi fler foton från denna resa kompletterade med foton på båtarna som de såg ut när de var i Sverige.

Den första båten vi presenterar är **Tinto** av Rauma. Denna bogserare byggdes 1952 av J. Vos & Zn Scheepsbouw en Reparatiewerft i Groningen, som nybygge 101. Namnet blev **Assi** och beställare var AB Statens Skogsindustrier i Piteå. Redan 1954 ändrades hennes namn till **Royal**.

Man behöll sitt fartyg fram till december 1966 då hon avyttrades till Rederibolaget Gottfrid Åström & Söner i Kalix som ändrade hennes namn till **Stor-Viking**. Man hade sedan tidigare flera mindre bogser-

båtar med namnet **Viking**.

Fartyget stannade i Norrland till september 1985 då hon såldes till Øysten E. Førre i Stavanger. Han gav henne namnet **Hinna**. Året därpå döptes hon om till **Grissly** fortfarande med Stavanger som hemort. Hon hade sedan flera olika norska ägare. Åren 1990–1991 hette hon **Snik** men återfick detta år namnet **Grissly** med hemort i Mandal. I mars 1996 återbördades hon till Sverige inköpt av Sven Boierth i Kalmar. Hennes namn blev nu **Stor-Joel**.

Bogseraren stannade kvar i Kalmar till februari 2003 då hon såldes till Rauma Chartering & Towing Agency OY i Rauma och här blev alltså det nya namnet **Tinto**.

Vingaren

Fiskebåten **Vingaren** hittade Tore i Helsingfors. Detta fartyg beställdes i Skredsvik den 19 mars 1937 och levererades i september 1937 till Hilmer, Einar, Knut och John Sjöberg samt Ludvig Hagman på Vrångö med nummer GG 684. Andelarna såldes mellan dessa och i november 1976 såldes fartyget till Göran och Sture Rönn samt Bengt Karlsson i Vasa. Hon fick Replot som hemmahamn och finsk distriktsbeteckning blev SF 525. I slutet av 1980-talet slutade hon fiska och finns alltså nu i Helsingfors.

Dux

I Räfsö hittade Tore FIN-137-T **Dux** som fortfarande är i fiske. Den båten är inte så gammal, bara 46 år! Hon byggdes alltså



Vingaren är sedan länge lustfartyg i Helsingfors. Foto Tofre Olsson den 11 augusti 2004.



GG 684 Vingaren av Vrångö på väg ut från Fiskehamnen i Göteborg den 30 april 1970. Foto Krister Bång.



Dux av Luvia. Foto Tore Olsson.



LL 767 Gullfors av Dyrön som nybygggt. Foto från Göran Ohlsson.

1959 på Ringens Varv i Marstrand. Beställare var ett partrederi på Dyrön med Gösta Olofsson som huvudredare. I dopet fick hon namnet **Gullfors** (LL 767).

Redan i september 1962 såldes hon till Rörö och ett partrederi med Rune Bryngelsson som huvudredare. Namnet blev **Dux I** (GG 767). Här förblev fartyget fram till i december 1976 då hon såldes till Per och Bjarne Nordberg på Åva i Ålands skärgård. I Finland tappade fartyget ettan och åter fick namnet **Dux**.

Elgö

I juli 1991 såldes fartyget till Luvia och med Kusima Nordberg och Pentti Valtanen som ägare. Vid nummerändringen 1995 fick hon sin nuvarande distriktsbeteckning

FIN-137-T. Fartyget synes vara i mycket gott skick men det är ju ingen garanti för ett långt liv.

Ett fartyg som inte är i bästa skick är **Elgö**. Denna gamla tanker hittade Tore också i Räfsö och där har hon legat länge.

Detta är ett av våra äldsta tankfartyg. Hon byggdes 1926 på Finnboda Varv och levererades i juni till Rederi AB Semo i Stockholm. Detta bolag var en föregångare till Rederi AB Shell som tog över 1944. Fartygets namn blev **Neithea** vilket är namnet på en snäcka som ju också är Shells logo. Hon byggdes alltså som tankfartyg redan från början.

Vid denna tid och långt framåt omändrades vanliga torrlastfartyg till tankbåtar när de blev för små för torrlast. För olja

transporterades ännu i små kvantiteter.

Neithea togs 1946 in på Ekensbergs Varv i Stockholm där hon förlängdes med 5,34 meter. Dödvikten ökade samtidigt från 270 till 370 ton. Fartyget utrustades samtidigt med nytt bryggghus, ny rigg och radiotelefoni. Hon återlevererades i oktober samma år.

I mars 1958 hamnade hon hos Tärntank på Donsö, och fick namnet **Tärnsjö**.

Efter några år där såldes hon i augusti 1963 till andra donsöbor som ändrade namnet till **Mälarö I** eftersom fartyget fått en charter på den sjön.

Tio år senare köptes hon av bröderna Johansson i Skärhamn, och registrerades på AB Skärhamns Oljetransport. Namnet blev nu **Tunis**. Man behöll inte sitt nyvärv så



Elgö av Pori liggande i Räfsö. Foto Tore Olsson.



Neithea av Stockholm vid Agnesberg i april 1946. Foto Curt S Ohlsson.



Venla står sedan länge på slip i Åbo. Foto Tore Olsson.

länge utan sålde i mars 1975 henne vidare till Slamsugnings AB i Göteborg.

Inte heller här blev hon långvarig. I oktober 1976 inhandlades hon av Karl Gunnar Simonsson m fl i Göteborg och där fick hon sitt nuvarande namn, **Elgö**.

Sedan i juni 1980 har fartyget varit finskt. Hon inköptes då av Oljetransport Ahti Koskinen KY i Mynämäki, och fick Nädendal som hemort. I februari 1992 rapporterades hon som skrotad. Men så var det inte. Hon "upphittades" av Raimo Wirrankoski i

maj 1992 då hon låg i Tykö. Hon uppgavs då vara såld till Åbo och Kaino Korvonen och hon infördes i Åbo båtregister med nummer T-26530. Tydligt har det hänt saker efter denna tidpunkt men det kanske någon ur läsekretsen kan berätta om?

Venla

En gammal fiskebåt som numera ser ganska sliten ut är **Venla** av Röölä. Hon ligger sedan några år på slip i Åbo. Denna fiskebåt byggdes 1930 vid Ringens Varv i

Marstrand, med namnet **Volma** av Fiskebäck. I april 1946 inköptes den av Juhlin på Vrångö och fick då namnet **Wikland**. Redan i augusti 1947 såldes hon till Båtfjorden i Halland där fartygets namn ändrades till **Videfjord**.

Efter 16 år i Halland såldes hon i januari 1963 till Brantevik i Skåne och fick namnet **Rönnfors**. Det har senare funnit många fartyg med det namnet i Brantevik. Under tiden februari–juli 1968 hade hon hemort på Öckerö och hon såldes alltså i juli 1968



Polaris är helt ny i den finska handelsflottan. Foto av Tore Olsson i Ekenäs den 21 augusti 2004.



Som Sjollen tillhörde hon Malmö Bogser AB. Foto J.C Lund.



GG 290 *Svanholm* av Styrsö i Fisketången. Foto Roland Näsman.



Svanholm i Gustafs. Foto Tore Olsson.

till Gullholmen, där hon fick namnet **Vestern**.

I mars 1974 såldes trålaren till Littoinen i Finland och fick där namnet **Venla**. År 1975 såldes hon vidare till Röölä som fortfarande är hennes hemort. Numera fiskar hon inte.

Dags för en bogserare igen. **Polaris** hittade Tore i Ekenäs eller Tammisaari, som orten heter på finska. Hon är helt ny i Finland. Hon såldes under fjolåret av Mørland & Karlsen A/S i Arendal, Norge med namnet **Tug Frisøy** till K Jousmaa Ky i Ekenäs som gav henne namnet **Polaris**.

Bakom allt detta döljer sig en bogserbåt som byggdes 1964 i Selby, England för Malmö Bogser AB i Malmö. Hon fick i dopet namnet **Sjollen** som är namnet på ett grund i Öresund. Efter 19 år i svensk ägo såldes hon i april 1983 till Pohle Slepe- og Bjergningsselskap KS AS i Tromsø, Norge, där namnet ändrades till **Løve**.

Tio år senare fick hon ny ägare i form av Neptun Rederi A/S i Oslo. Hon fick behålla

sin hemort i Tromsø men namnet ändrades till **Byteren**. Som sådan tjänstgjorde hon fram till maj 2000 då hon kom till Arendal och blev **Tug Frisøy**.

Svanholm

I Räfsö hittade Tore många båtar bland dem FIN-123-T *Svanholm*. Den båten är en av de få fiskebåtar som byggts i Karlsborg, och blev den enda som byggdes direkt för svensk räkning. Rödesunds Båtvarv var annars känt för sina fina lustjakter men under kriget fanns ingen tilldelning av material för sådana ändamål. Därför tvingades detta varv att bygg för kommersiell fart och byggde också minsvepare för tysk räkning. Det blev även några fiskebåtar för Island.

Svanholm byggdes år 1948 för Oskar Johansson, Algot Karlsson och August Johansson, alla boende på Hönö Röd. Efter två år där såldes fartyget till Styrsö där Henry, Karl-Erik och Stig Johansson tog hand om henne. Hon fiskade sedan för Styrsö i 27 år innan hon i maj 1977 såldes

till Hangö i Finland. Därifrån kom hon 1984 till Sibbo och sedan 1985 hör hon hemma i Gustafs/Kustavi.

Anne

Den 23 augusti hittade Tore det gamla fiskefartyget **Anne** i Vasa. Hon höll på att rustas upp efter en brand. Bilden på **Anne** är tagen före branden. Bakom denna båt döljer sig **Poseidon** av Bohus-Björkö som J.W. Berg på Hålsö byggde 1937 för bröderna Elon och David Alexandersson samt Torsten Olsson. I juli 1955 kom hon till fyra fiskare i Fisketången med Karl-Henry Martinsson i spetsen. I augusti 1958 flyttade hon till Händelöp utanför Västervik, där tre fiskare med Ebbe Loostrom som huvudredare tog hand om henne. Under hela sin svenska tid fick hon behålla namnet **Poseidon**. I april 1974 såldes hon till Luvia utanför Björneborg där hon fick sitt namn ändrat till **Anne**. Hemorten sattes till Verkkoranta. Sedan ett antal år har hon lämnat fisket. ■



Anne innan branden. Foto Tore Olsson den 30 juni 2001.



VK 33 *Poseidon* av Händelöp lämnar Västervik den 8 april 1973. Foto Lennart Karlsson.



Queen Elizabeth 2 lämnar Göteborg och passerar Knippelholmarna.

Legendariskt kryssningsfartyg på besök

Text och foto av Krister Bång

Redan tidigt i våras upptäckte jag i en resebroschyr att Queen Elizabeth 2 skulle komma till Göteborg den 10 juli på en kryssning från Southampton till främst Norge.

För några år sedan besökte den legendariska France Göteborg under namnet Norway. Då chartrade vi Herkules för att bevittna avgången. Då var tiden knapp och utfärden hann knappt annonseras.

Nu var det dock gott om tid. Första åtgärd blev att få anlöpet bekräftat, dels med

kontakt med Göteborgs hamn och dels på rederiets hemsida.

Därefter hyrde vi Herkules igen. Problemet är att hon bara får ta 27 passagerare i oceanfart, d v s utanför Älvsborgsbron.

Den 10 juli samlades vi vid Klippans Ångbåtsbrygga. Lapp på luckan. Slutsålt. Alla platserna hade gått åt.

När Herkules närmade sig bryggan fanns ingenstans att lägga till.

Miljöfartyget Mira har sin tilläggsplats här och även den danska skutan Lilla Dan hade lagt till där. Men danskan insåg stun-

dens betydelse, lossade sina förtöjningar, och gick.

På slaget 17.30 avgick också vi. Queen Elizabeth 2 (QE 2) låg i Skandiahallen eftersom hon inte kan komma under Älvsborgsbron. På väg dit ut kunde vi se Bellona lägga till medan det Liberiaregistrerade tankfartyget Tambov avvaktade sin avgång.

Queen Elizabeth 2 är ett skönt föremål att vila ögonen på.

Fastän nära 300 meter lång upplevs hon nästan som en smacker lustjakt. Det är gott



om öppna ytor för passagerarna. Jag var faktiskt inbjuden att komma ombord på henne och se mig omkring, men alla sådana besök inställdes sedan terrorattackerna i London ägt rum den 7 juli. Det har jag full förståelse för men det hade säkert varit en upplevelse att få komma ombord och stifta bekantskap med detta legendariska kryssningsfartyg.

Queen Elizabeth 2 har aldrig tidigare varit i Göteborg och enligt uppgift bara en gång tidigare i Sverige. Då låg hon på redde i Nynäshamn medan gästerna för-lustade sig i kungliga huvudstaden.

Bogserbåtarna **Bonden** och **Bob** (båda från Lysekil!) började dra ut skönheten prick klockan 18.00.

Vi hade lagt oss lite bredvid den stora farleden för att få bästa möjliga fotoläge. Och strax kom hon glidande förbi. Vi följde efter med **Herkules** som fick arbeta hårt för att hänga med. **Queen Elizabeth 2** ökade farten något och vi fick vinka farväl åt kapten Nick Bates och hans besättning.

Fartygets namn stavas ofta fel i tidningar och notiser. Vanligt är att Elizabeth stavas med s men ännu oftare skrivs tvåan som II med romerska siffror när det skall vara arabiska (detta antagligen för att skilja fartyget från Englands regent).

Utfärden var inte slut med detta. Två tankfartyg låg på redde och fick finna sig i närgången uppvaktning. Det var nybyggda **Stoc Petrea** och nyinköpta **Saturnus** av Donsö.

På hemvägen mötte vi **Stena Danica** och sedvanliga ljudsignaler utväxlades.

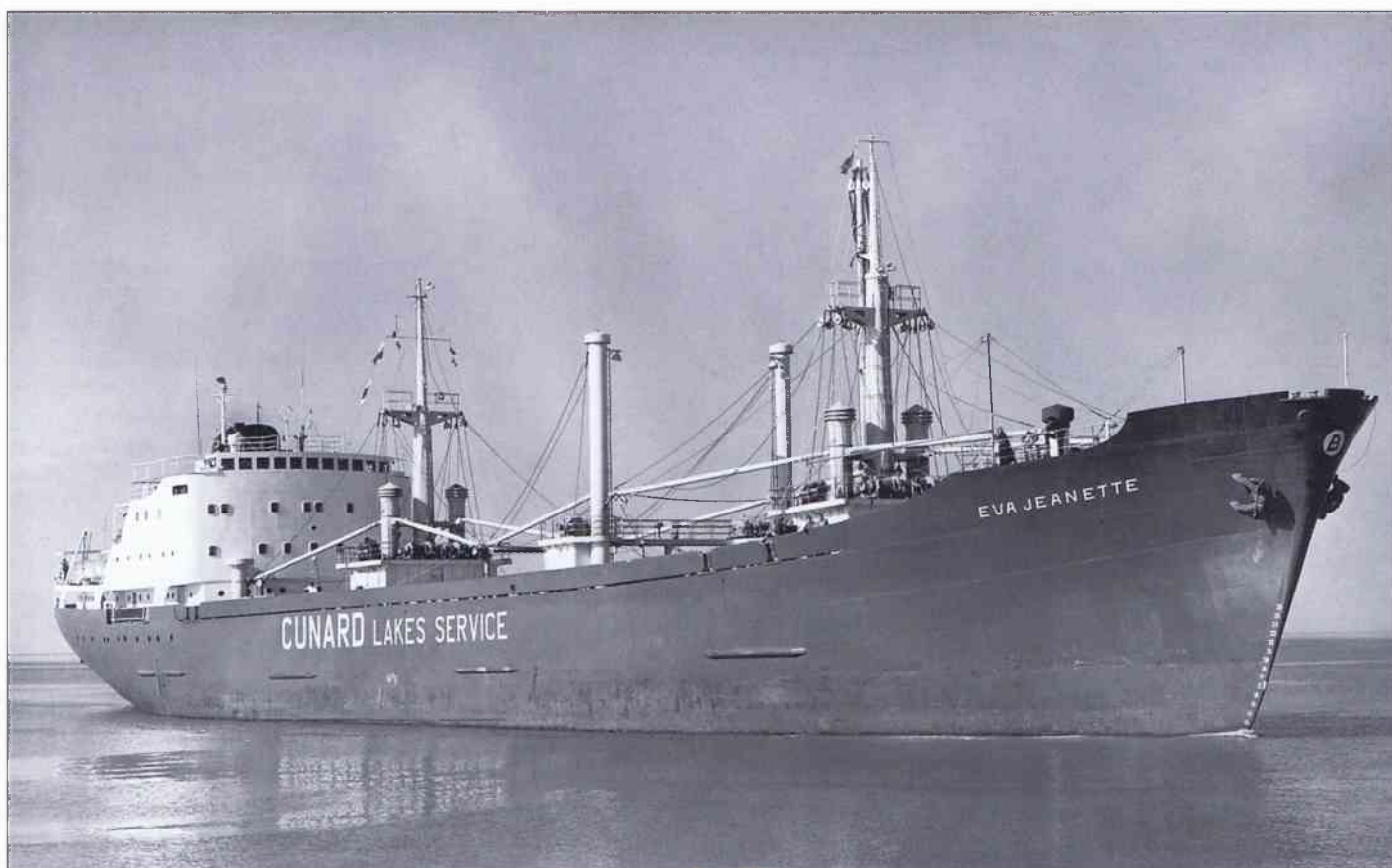
Efter två timmar var vi åter vid Klippans Ångbåtsbrygga. Vi vill tacka kapten Rolf Nordell och hans besättning på **Herkules** för en oförglömlig utfärd.

Queen Elizabeth 2 byggdes på 1960-talet av John Brown Shipyard i Clydebanks, Skottland samma varv som byggde Svenska Amerika Linjens sista kryssningsfartyg Kungsholm.

Kontraktet för **QE 2** skrevs den 30 december 1964 och den 2 maj 1969 kunde hon gå på sin första officiella jungfruresa till New York. År 1986 ändrades framdrivningen från ånga till diesel.

Fartyget är nästan 300 meter långt. Hennes marschfart är 28,5 knop men kan forceras upp till 32,5 knop. Numera går **QE 2** enbart i kryssnings-verksamhet.

Fullt ombord. Göteborgsavdelningens kassör Jan Eriksson i full fart att filma evenemanget från **Herkules** däck.



Min första båt efter examen blev *Eva Jeanette*.

Lion-tiden

Av Gunnar Heikenberg

I maj månad 1959 så ringde telefonen hos den familj på Hisingen i Göteborg, där jag hade hyrt en mindre lägenhet under tiden som jag gick på Sjöbefälsskolan på Kvarnberget i Göteborg. Jag hade ca en månad kvar till dess jag skulle ta sjökaptensexamen.

Det var personalchef Karlsson på Hilderströms rederierna i Helsingborg som bad att få tala med mig. Han började med att gratulera mig till sjökaptensexamen. "Jamen", invände jag, "Det är ju en månad kvar till dess jag skall ta examen, hur kan Karlsson gratulera mig i förtid? Jag kanske inte klarar examen." "Ingen fara Heikenberg," sa Karlsson, "Vi har kollat med Sjöbefälsskolan, och rektorn där har sagt till oss att ni kommer att få er examen. Nu vill jag veta när Heikenberg är beredd att åka ut till våra båtar på Australian-West Pacifictraden igen." Karlsson lovade att rederiet naturligtvis skulle ordna bostad för mig och min fästmö Maivor i Sydney-distrktet. Tjohej! Där satt den! Jag har sagt det tidigare, men det tål att repeteras: Hilderströmsrederierna tog alltid väl hand om sina anställda. Heders!

Vilka kanonnyheter! Här hade jag gått omkring och varit orolig för att jag skulle bli kuggad i något ämne och inte få min examen. Det var en ovanligt rakryggad ung man med en, i egna ögon, stenhård blick, som kom till läroanstalten på Kvarnberget nästa morgon. Klasskompisarna skulle bara veta vad jag visste!

Nybliven sjökaptent

En månad senare tog jag mycket riktigt sjökaptensexamen. När Maivor och jag berättade för hennes föräldrar att vi skulle flytta till Australien, så blev de långt ifrån glada. "Så långt bort som man kan komma", sa de. Därför tog jag kontakt med Karlsson och bad att få vänta med att åka ut till landet down under. Det accepterades, och man erbjöd sig att fixa ett styrmansjobb i Transmarins båtar, som gick på Medelhavet, om jag var intresserad. Jag tackade för erbjudandet, men ville själv höra mig för hur arbetsläget var på styrmansfronten.

Det hör till saken att vid denna tidpunkten, slutet av 1950-talet, så var det en otroligt stor brist på examinerat sjöbefäl. Det visste jag naturligtvis mycket väl. Därför

tog jag kontakt med Salén-rederierna i Stockholm. Jag fick omgående erbjudande om 2:e styrmansjobb på deras tankbåt **Sven Salén**. Men jag ville även kolla vad det fanns för lediga styrmansjobb på sjömansförmedlingen i Göteborg. Där fick jag en lång lista på lediga styrmansbefattningar i flera rederier.

Styrman på Eva Jeanette

Där fanns bland annat ett 2:e styrmansjobb på en båt som hette m/s **Eva Jeanette** som tillhörde rederiet Lion Steamship Company AB i Stockholm. Denna båt gick i charter för Cunard Line mellan Liverpool och New York. Det fanns en liten brasklapp till detta jobb. "Om rederiet är nöjt med styrmannen, så kommer han att erbjudas styrmansbefattning på den nybyggda färja som i dagsläget är beräknad att börja trafikerar leden Halmstad-Århus i juni månad 1960. Vilken chans! Rena rama smörjobbet! Kunna bli som en vanlig Svensson, men trots det fortfarande vara sjöman.

Jag tackade nej till Salénbåten och bad arbetsförmedlaren ringa upp rederiet för **Eva Jeanette** i Stockholm. Personalchefen



Navigationsskolan i Göteborg. Vykort från Bertil Söderbergs arkiv.

där hette Franzén. Han berättade att båten ägdes av Bonnier-koncernen och var byggd på Ekensbergs varv i Stockholm. "Kalla mig för Frasse", sa han, "det gör alla andra. Jag har förresten själv varit 2:e styrman på **Eva Jeanette** för en tid sedan." Jag var alldeles överväldigad, personalchefen duade mig så där rätt upp och ner. Det var minsann inte vardagsmat på 1950-talet, inte! Jag fick jobbet och reste över till Liverpool med min gamla båt **Britannia**. Nu med den skillnaden att jag var passagerare. Anlande till Liverpool en måndag i början av augusti månad 1959. **Eva Jeanette** låg i Huskinson dock.

Kapten Hulthén

När jag kom ombord, så gick jag upp till

gnisten och presenterade mig. Han sa att kapten, som hette Egon Johansson, var i sin hytt. Jag ställde mina väskor i lotshytten, som låg akter om bryggan, och knackade på hos kapten.

Han hälsade mig välkommen ombord, och talade i samma andetag om att han skulle mönstra av. Han skulle till Århus flydedok för att där övervaka byggnationen av färjan som skulle trafikera leden Halmstad-Århus. Jag talade om för honom att jag också var påtänkt till färjan som 2:e styrman. Det kände han till.

Då jag kom ut efter audiensen hos kapten, och skulle gå till min hytt med mina väskor och jacka, så kunde jag bittert konstatera att någon illasinnad, klåfingrig varelse hade vittjat min plånbok. Den

hade jag lämnat kvar i min jacka i lotshytten. Alla mina engelska pund var borta. Det var väl inte mer än ca 25 pund, med det var ju trots allt gott väl 350 svenska riksdaler. Hade jag fått tag i det lilla äcklet till tjuv just då, så hade jag väl gjort mig olycklig för tid och evighet genom att piska upp honom. Det är som bekant ej tillåtet att piska upp tjuvar, inte ens i England.

Den nye kaptenen, som kom ombord nästa dag, hette Hulthén och var från Lerberget i Skåne. Han visade sig vara en person med pondus. En liten skinn torr gubbe, men med en röst som hördes över hela Nordatlanten, oberoende av hur mycket det än blåste och stormade. Det var en riktig KAPTEN som var van att bestämma. Hans ord var lag ombord därom rädde aldrig minsta

tvivel. Vid ett tillfälle sa han till mig: "Styrman", han tillhörde den gamla stammen och blev aldrig du med sina styrmän: "min förra båt hette **Jacqueline**. Vi gick på Fjärran Östern. Under 11 månader styrman, hade jag ingen kontakt med rederiet. Det var tider det, styrman."

Han ordnade alltså själv frakter, inköp, bunkring etc. etc! Betänk att det var på 1950-talet, inte mer än 50 år sedan! Jag tror att han talade sanning, för kapten Hulthén från Lerberget var en man som stod för sitt ord! Tuff till tusen, men rättvis! Han var och är mitt stora ideal som befälhavare på ett fartyg.

Stol på drift

Vi avgick på fredag kväll. Hela nästkommande vecka var vi till sjöss för att anlända till New York på söndag kväll. Där låg vi till fredag kväll då vi avgick till Liverpool, för att tio dagar senare, söndag kväll, anlända till Liverpool. Det var en behaglig tillvaro, bara inte det hade blåst så in i hoppsan på Nordatlanten. Speciellt då vi gick västvärt mot New York. Det var inte många av årets resor som **Eva Jeanette** kunde komma in på söndag kväll eller måndag morgon. Men vi avgick alltid nästkommande fredag, och det var huvudsaken för Cunard. Utom julresan 1959 till New York då vi blev över en vecka försenade på grund av stormigt väder. **Eva Jeanette** kunde rulla i sjön. Vi hade en lotsstol på bryggan som alltid stod surrad mot akterskottet. Det var en ovanligt kraftig, tung och stabil stol. En stormig kväll hade den slitit sig loss från sina surringar, och kom farande med full kraft emot mig, där jag stod på babords sida av bryggan och höll mig fast i den häftiga rullningen. Nu du Gunnar, tänkte



Efter en stormig julresa bjöd kapten Hulthén (längst t v) på kaffe + avec + cigarrer.



Eva Jeanette i New York 1959.

jag, nu åker du på en ordentlig smäll, men undrens tid var inte förbi. Då stolen var någon decimeter från mig, så stannade den upp eftersom **Eva Jeanette** började rulla över åt styrbord, och for iväg tillbaka emot styrbords bryggvinge där den slogs sönder med buller och bång. Man skall ha tur då man har sjömanshavet som sin arbetsplats. Kapten kom uppfarande på bryggan och ville veta anledningen till det oherrans oväsen som jag förde på bryggan. Då jag talade om för honom om lotsstolen, så fnyste han och muttrade något om dagens ungtuppar till styrmän. Där röntte man banne mig inget medlidande.

Kapten avlider

Vid ett annat tillfälle då vi var på resa österut mot Liverpool, så kom kapten upp på bryggan på min vakt: "Jag har hört från rederiet att styrman skall till färjan till sommaren." "Ja kapten, om rederiet är nöjt med mig," svarade jag. "Det är nog inga problem styrman", sa kapten. "Men kom ihåg en sak, och glöm aldrig detta, som jag nu skall förmana styrman: bli aldrig god vän med någon som arbetar inom intendenturen. Kom ihåg att alla som tar ett sådant jobb är arbetsskygga varelser. Det kan väl inte vara ett riktigt jobb att gå och betjäna andra, och leva på dricks. Många av dem är homofiler, kom ihåg det styrman. Sådana människor skall man hålla kort. Glöm aldrig det." Det var ord och inga visor från en man som befarit alla de sju haven!

Då vi låg i hamn i Liverpool så gick vi till Svenska Sjömanskyrkan på kvällarna. Där kunde man få en öl eller kaffe och en kanelbulle. Prästen var en hyvens karl. Han ordnade biljetter till Evertons eller Liverpool FC:s hemmamatcher i fotboll. På ineställena i Liverpool spelade bland annat ett gäng som hette Johnny and the Moondogs. Orkestermedlemmarna hette

Lennon, Mc-Cartney och Harrison. Jag gillade inte deras musik. Men det gjorde många andra. Ni har naturligtvis räknat ut vad detta var för grabbar. Det var The Beatles i sin begynnelse.

I slutet på januari månad 1960 då vi en fredagsmorgon i Liverpool höll på med slutlastningen för en ny resa till New York, och avgången var beräknad att ske på kvällen, så kom salongsuppassaren springande till befälsmässen, där vi åt frukost. Han hade försökt att purra kapten, men fick inte liv i honom. Raskt upp till kaptenshytten. Det tog inte lång stund för oss att konstatera att kapten Hulthén hade avlidit i sömnen den gångna natten.

Vad göra? Kontakt med rederiet, och det beslutades att överstyrman Leonhard Niit mönstrade befälhavare, jag blev överstyrman, och 3:e styrman, en estländare, mönstrade 2:e styrman. Vi skulle denna resa gå en styrman kort. Vi gick 6 om 6 vakter. Det gick bra. I våra ögon mycket bra. Men då vi fyra veckor senare kom



Hemma i Falkenberg 1960 i väntan på bröllop.

tillbaka till Liverpool, så stod där en ny befälhavare på kajen. Det var nu som problemen började. Lion Steamship AB hade tidigare på året gått ihop med Bratt-Götha och Sternhagenrederierna i Göteborg. Där hade man en uppsjö på äldre fartygsbefäl som passerat 50-årsstrecket men ej fått någon befälhavartjänst. De hade harvat över Nordsjön till kontinentala och brittiska hamnar sedan de börjat i rederiet. Den stora fördelen med dessa jobb var att man ofta kom till Göteborg, och låg där och både lossade och lastade. Då kunde befälet åka hem på kvällarna, för alla bodde i Göteborg. Därför var det ingen som mönstrade av dessa båtar frivilligt, med följd att befordringsgången i båtarna var så gott som obefintlig.

Ny skeppare

Den man som stod på kajen, var en man på över 50 år, som ej varit befälhavare tidigare. Han hade, sedan han tagit sin examen, enbart seglat på Nordsjön säkerligen bortemot 30 år. Nu fick han tack vare samgåendet mellan Bratt/Götha och Lion Steamship sin stora chans. Men han spelade sina kort illa. Han ville ge sken av att han visste allt om hur man handskades med ett fartyg i oceantrafik. Det skulle tyvärr visa sig att han var en fullständig novis. Han hade glömt allting om storsirkelnavigering och hur man tog en sol- och stjärnhöjd. Jag förstår inte varför han ej ville erkänna det, då hade allt varit frid och fröjd. I stället ifrågasatte han alla nautiska beräkningar som gjordes utan att komma med egna förslag. Chieften och överstyrman, som normalt åt i salongen, slutade med det och flyttade ner till befälsmässen. De orkade inte med hans ideliga ifrågasättande. Då vi kom till New York, så kom Cunards högste chef i Amerika ombord för att hälsa den nye befälhavaren välkommen. Kapten missuppfattade situationen kapitalt. Han skickade iväg Cunardchefen för att köpa frimärken till de vykort han tänkt skicka. Det var en mycket förnärmad och ilsken Cunardchef som lämnade **Eva Jeanette** omgående, utan att köpa några frimärken.

Jag begärde att få mönstra av då vi återkom till Liverpool. Jag skulle gifta mig sade jag. Detta retade kapten oerhört, och han ifrågasatte min solidaritet med rederiet.

Då vi kom tillbaka till Liverpool så fick jag lämna omgående. Men det betyget som kaptenen gav mig var det sämsta jag någonsin fått i hela mitt liv. Det var därför med bävan jag tog kontakt med Franzén, personalchefen, efter ankomst till Göteborg. Men han lugnade mig med orden: "Du fick sådana fina vitsord av Hulthén. Han hade sina egna metoder att bedöma sina styrmän. På hans betygskala fanns

det endast två lägen, Påpasslig eller Icke Påpasslig.

Du fick omdömet Påpasslig. Det betyder mer än den nye befälhavarens vitsord om dig. Du har ju bara varit ihop med honom i tre veckor. Du får jobbet som 2:e styrman på färjan **Prins Bertil**. Åk nu hem till Falkenberg och gift dig, Gunnar!"

Bröllop och Prins Bertil

Så blev det också. Den 30 april 1960 gifte vi oss, Maivor och jag. Kyrkbröllop, frack, lång klänning, där saknades ingenting. Bröllopsfestligheterna skedde på en helt nyöppnad restaurang i Falkenbergs centrum. Och sen levde brudparet lyckliga i många år!

Den 15 maj 1960 började jag som kontrollant på färjan **Prins Bertil** som nu var nästan klar för premiärturen. Den låg på Århus Flydedok och besättningen började mönstras på. Kapten Egon Johansson hade varit på varvet länge och följt upp byggnationen. Nu kom vi andra. Från **Eva Jeanette** kom förutom jag, överstyrman Leonhard Niit och maskinchef Bob Liljeborg, som till att börja med mönstrade som avlösande maskinchef, eftersom det redan fanns en chief ombord, stockholmare Pelle Ekdahl. Ekdahl hade övervakat byggnationen på den maskinella sidan. Från **Lion Steamships Charlotte** kom den andre 2:e styrmannen Ossian Weddig. Från Bratt/Götha kom kapten Alvar Wisjö och överstyrman Pelle Ståhl. Till maskingänget kom även 1:e maskinisterna Carl-Erik Rydberg och Alfred Bexell. Någon 2:e maskinist fanns inte, utan man mönstrade två elmaskinister, Lennart Carlsson och Orla Pedersen, båda med begränsad erfarenhet av sjömanslivet, men två toppengossar.

Det var ett fint gäng, men ingen hade någon erfarenhet av färjetrafik. Maskingänget mönstrade ombord som på en vanlig båt, men Egon Johansson, vår kapten, hade fått i sin skalle att vi skulle ha ett avlösningssystem. Jobba 2 dagar och lediga i 2 dagar. I



Karl Erik Levin och Alvar Wisjö – två befälhavare i **Lion**.



Prins Bertil kommer till Halmstad söndagen den 18 juni 1960.

gengäld skulle vi arbeta i 12 timmar per dygn, ingen 3:e styrman, ingen telegrafist. Vår fackförening, Sveriges Fartygsbefälsförening, tyckte inte om förslaget. "OK grabbar", sade Egon, "då går vi ur facket." Hela fartygsbefälsgruppen var beredda att följa Egons uppmaningar, fackföreningen insåg faran att förlora medlemmar, och därför biföll de vårt krav på avlösningssystem. Rederiet accepterade förslaget. Jag tror att **Prins Bertil** var det första svenskegistrerade fartyg där det fanns ett fungerande avlösningssystem. Detta var något unikt vid den här tiden.

Prins Bertil kommer till Halmstad

Söndagen den 12 juni 1960 avgick vi från Århus på morgonen, destination Halmstad. Lotsen från Halmstad hade kommit ombord i Århus. Det var mästerlotsen själv. Han hade kommit ombord i god tid, för att tillsammans med våra två befälhavare under överresan lägga upp en anfallsplan för hur man på ett smidigt och elegant sätt skulle angöra färjeläget i Halmstad för första gången. Överstyrmännen Leo och Pelle tog hand om navigeringen. Ossian och jag skötte med gemensamma krafter radiohytten. Vi hade aldrig tidigare haft med radiotelefoni att göra, men certifikat hade vi naturligtvis. Det är en sak, men att ratta in rätt frekvens till danska och svenska kustradiostationer, det är en annan sak. Svetten bröt fram i pannan då man hörde: "Göteborg Radio anropar **Prins Bertil**". Vi svarade, men inte tusan hörde Göteborg Radio våra gälla stämmor i radioetern. Efter lite övning och rattande på frekvensknapparna så kom vi på hur man skulle göra.

Vid middagstid tog vi emot en "galewarning" för Kattegatt: sydvästlig kuling,

10–15 meter/sekund. Jag skrev snyggt ut den på ett papper och lämnade över den till befälhavarna och lotsen. Mästerlotsen blev hypernervös, eftersom han visste att det skulle vara mycket folk på kajen i Halmstad för att ta emot den nya färjan. Efter en kvart kom han ut till oss i radiohytten och undrade om det kommit någon ny väderleksrapport. Han hade klätt om sig och hade uniform. Tyvärr ingen ny rapport om vädret. En halvtimme senare var han där igen, nu civilklädd. Samma besked, ingen ny rapport. Vi närmade oss Halmstad med stormsteg, och man kunde se anöringsbojen, mästerlotsen hade uniform på sig igen, och kajerna var fullsmockade med folk. Men som väl var, så blåste det inte så mycket. Man har beräknat att det var omkring 35000 personer som hälsade **Prins Bertil** välkommen till sin hemmahamn.

Hamnkapten gör en djupdykning

Vi kom in i Nissan, älven som är ursprunget till Halmstad hamn. Det var tänkt att vi skulle gå upp i älven, sen låta strömmen från älven ta stäven, samtidigt som vi skulle backa upp i färjeläget som låg på Nissans västra sida i en liten bihangsvik. Mitt på färjelägets kaj stod ett högt landgångstorn, där landgången skulle anslutas till en port på **Prins Bertils** babordssidas passagerardäck. Det hade kommit på min lott att öppna denna port. När jag öppnade porten, så såg jag att hamnkaptenen, i galauniform dagen till ära, stod högst upp på landgångstornet i jämnhöjd med mig. Han vinkade åt mig och upp mot bryggan att vi skulle komma närmre kajen, avståndet var väl ca 4 meter. Han blev lite för ivrig och lutade sig för långt ut från landgångstornet. Vad hände, jo han fäktade till med armarna, förlorade balansen, och gick

som en torped ned i vattnet mellan kajen och **Prins Bertil**. Grande katastrof! Inte något svanhopp direkt. Jag lutade mig ut genom portöppningen, och såg hamnkaptenen komma upp till ytan igen. Hans vita uniformsmössa satt kvar på huvudet, och han hade kvar sina glasögon. Han plaskade runt, till synes oskadd, trots hoppet på väl åtta meter. Vår kapten Egon hade sinnesnärvaron under kontroll, och backade för fullt med babordspropeller. Detta gjorde att vattnet strömmade förut mellan kajen och **Prins Bertil**, och hamnkaptenen sköljdes med, och det var därför ingen risk att han skulle klämmas fast mellan kajen och **Prins Bertil**. Det var säkerligen inte många av de 35 000 åskådarna som hade uppfattat situationen. Hamnkaptenen plockades upp snyggt och elegant och **Prins Bertil** kunde gå till kaj utan mankemang, tack vare kapten Egon Johanssons sinnesnärvaro i en verklig krissituation! I ärlighetens namn skall dock nämnas att hamnkaptenen var en av det nya färjerederiets största och mest entusiastiska förespråkare. Han hade sett till att färjeläget blivit ordentligt avfendrat och att det fanns ordentliga pollare innan vi kom dit för första gången. Det var väl därför han var så ivrig, tyvärr i överkant, på att allt skulle gå smidigt till.

Pyramiderna rasar

En stor del av intendenturpersonalen var dansk, de flesta utan någon erfarenhet av sjömanslivet. På passagerardäck mitt framför landgångsporten fanns det en kiosk som låg mitt i ankomst/avgångshallen. Man kunde gå runt den och i skyltfönstren se alla de begärliga taxfreevarorna: parfym, choklad och tobaksvaror. Sprit fick inte säljas i kiosken 1960. Chef för kiosken var en ung dansk, som tidigare hade varit anställd på Århus största varuhus, Sallings. Nu hade han uniform med två vita galoner. Han älskade att skylta. Han hade ställt upp, jag tror det var parfymen Miss Dior i små flaskor, och lagt en tunn pappskiva emellan för att bygga upp en pyramid av parfym i ett av skyltfönstren. I ett annat gjorde han ett liknande arrangemang med cigaretter. I ett tredje med choklad. Det var pyramider som gällde. I varje skyltfönster ut mot passagerarhallen fanns det eleganta erbjudanden av cigaretter, choklad och parfym. Allt såg proffsigt och tilltalande ut.

Efter att ha varit i trafik en vecka fick vi en söndag busslast med smålänningar från Jönköping, Växjö, Ljungby etc. Det var många bussar. Dessa smålänningar kom glada i hågen på söndagsmorgonen ner till färjeläget och embarkerade färjan för en dagstur fram och åter till Århus. Solen sken. Det var egentligen bara ett orosmoln. Det blåste, och det blåste ordentligt från



Snart dags att köra iland.

en västlig riktning. Men det bekymrade inte smålänningarna. Färjan avgick tidtabellsenligt. I kiosken stod den danske kioskchefen. Idag skulle här säljas tax-free varor till tusen, hade han tänkt. Ansiktet lyste som en sol – ända tills dess färjan passerade Halmstads yttre fyr. Då möttes vi av ett vresigt Kattegatt. **Prins Bertil** började rulla, stänka och kränga riktigt ordentligt. Kioskchefen fick mycket att göra. Springa från en sida av kiosken och passa pyramiderna, sedan snabbt över till andra sidan. Efter några minuter hann han inte med. En pyramid med parfymflaskor rasade in på kioskgolvet. Medan han försökte att rätta till det inträffade, så rasade en pyramid till. Kioskchefen var inte längre ett enda stort leende, han började må illa av sjögången

också. Det var inte längre så viktigt att vara reglementsenligt klädd. Han dråsade omkull bland parfymflaskor och cigarettpaket, och upp kom det han tidigare ätit till frukost. Det var en något blandad odör som kom från kiosken.

Smålands Vänderö

Men han var inte ensam om att må illa av sjögången. Det gjorde mer än 90 % av de småländska passagerarna. Båtvärdinnorna delade ut sjösjuketabletter, men vad hjälpte det. Folk spydde och mådde tyjvens. Efter ca en timma passerade vi mellan Torekov och Hallands Väderö. Det lugnade ner sig lite. Men då vi kom fritt från Väderön, ut i själva Kattegatt, så började **Prins Bertil** att hoppa och rulla igen. Reseledarna för



Prins Bertil i fart på Kattegatt.

smälanningarna gick upp till kapten Egon Johansson och bad honom om att vända tillbaka till Halmstad. Naturligtvis ville kapten inte göra det. Det var ju ingen fara för fartyget förutom att passagerarna var sjösjuka. En normal företeelse till sjöss. Men reseledarna stod på sig och hotade befälhavaren med att de skulle neka att följa med **Prins Bertil** tillbaka från Århus. Kapten insåg att tidningsskrivierier om att passagerarna skulle neka att följa med färjan på återresan till Halmstad, på grund av att färjan rullade för mycket i sjön, skulle bli förödande för den nya färjelinjen Halmstad-Århus.

Därför vände kapten Egon Johansson färjan **Prins Bertil** och återvände till Halmstad. Det var modigt gjort. Efter det döptes "Hallands Väderö" i folkmun om till "Smålands Vänderö". Det blev naturligtvis ett herrans hallå på rederiet. Gjorde kapten rätt som vände tillbaka till Halmstad? Ja något svar på den frågan får vi aldrig. Alla nyårsrevyer runt Halmstad hade det året med "Smålands Vänderö" i sina texter. Man travesterade på Povel Ramels "Varför skall vägen till Curacao gynga så". Man bytte ut Curacao till Århus.

Propeller med tre blad

Sen började det dagliga harvandet mellan Halmstad och Århus. Under sommar-månaderna var det mest personbilar och passagerare. När hösten och vintern kom fraktade vi mest lastbilar. Maskinfel, och senare allt manskapet fick avlösningssystem. Två 12-timmars arbetsdagar ombord, följda av två dagar iland.

1961 installerades en bogpropeller på färjan. Det blev en markant ökad säkerhet vid förtöjningarna i hamnarna. Bildäcket var nästan alltid fullt med lastbilar. Många lastbilar var finska, och de körde hela vägen "runt kröken" som de uttryckte det. Man menade runt Haparanda-Torneå. Hur en sådan lång resa kunde löna sig var det inte många som förstod. Helsingfors-Torneå-Haparanda-Halmstad-Århus och vidare ner på kontinenten. På den tiden fanns det ingen färjelinje Stockholm-Helsingfors som tog lastbilar.

Vid ett tillfälle i december månad 1960 då vi var på resa Århus-Halmstad och befann oss i närheten av Själlands udde hände något. Det var mörkt ute men relativt fint väder. Vi körde troligen på en stock, eller något liknande, för det small till i en av våra två KaMeVa-propellrar akterut. Hela färjan började att skaka, vilket tydde på att det hänt något med en av (de två) propellrarna. Vi stoppade propellrarna, och skakningarna försvann. Startade babordspropellern, inga skakningar. Startade styrbords, och då kom skakningarna. Rundpejning: inget synligt läckage. Kapten ville ha

radiokontakt med Halmstadskontoret. Jag startade radioanläggningen, och började anropa Göteborg Radio. Ingen kontakt, trots ideliga försök.

Intendenten kom in i radiohytten och hörde mina fruktlösa försök att få kontakt med Göteborg Radio. "Jag får försöka", sade han, och började anropa: "Göteborg radio **Prins Bertil** kallar." Ingen kontakt för honom heller. Då rann sinnet till på intendenten, och han skrek ut i radiorymden: "Göteborg radio, Göteborg radio. Färjan **Prins Bertil** kallar." Som slutkläm tillade han: "Vi sjunker."

Herregud, vilket liv det blev i etern, alla gapade och skrek och ville ha kontakt med oss. Sjöräddning, Göteborg Radio, etc, etc. Det var jobbigt att vara radioansvarig ombord på **Prins Bertil** och försöka förklara för alla att **Prins Bertil** INTE sjunker. Intendenten blev förbjuden att vistas i radiohytten, och själv tänkte jag på den förmaning som kapten Hulthén på **Eva Jeanette** givit mig angående intendenturpersonal. Han kanske inte hade haft helt fel, den gamle kaptenen.

Vi kom endast en timma försenade till Halmstad den natten. Dykare var beställd. Han hoppade i och konstaterade att alla tre bladen fanns kvar på styrbordspropellern. Det var bara det att på en KaMeVa-propeller så skall det vara fyra blad.

Isen ligger tjock på havet

Till sommarsäsongen 1961 så tog rederiet iland Egon Johansson, och gjorde honom till drift- och personalchef. Vi ombord jublade, vi hade fått in en sjöman i rederiledningen som talade vårt språk. Nu skulle vi utan större problem få igenom våra krav och önskemål – trodde vi. Det var bara så att nu satt Egon på andra sidan av bordet, och han visste på pricken hur vi resonerade, och kände till alla våra argument innan

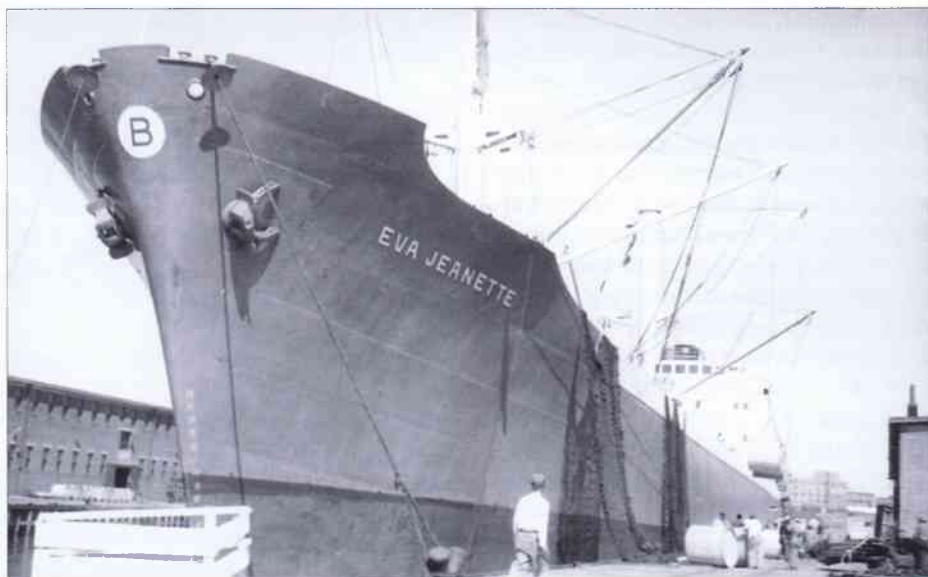
vi hade uttalat dem. Det var ett genidrag av rederiet att ta iland kapten Egon Johansson. Det amerikanska talesättet kom till sin rätt: "If You can't beat them, join them."

Vintern 1962/63 var en riktig isvinter. Kattegatt frös till. Det låg is från Århus hela vägen till Halmstad. Vid ett tillfälle den vintern blåste det upp ordentligt från NV. Isen bröts delvis upp och sjön gick grov. Det var minusgrader. När havsvattnet slog upp över **Prins Bertil**, så frös det till is, och vi blev ordentligt nedisade. Fartygets tyngdpunkt förflyttades uppåt, på grund av istäcket som täckte överbyggnad, livbåtar, ja allt ovanför båtdäck fick sig ett ordentligt istäcke. På slutet av resan Halmstad-Århus den dagen, så rörde sig fartyget sakta i sina rullningar. Det fanns en obehaglig känsla i maggropen, eftersom man inte visste hur långt åt styrbord/babord som fartyget skulle rulla. **Prins Bertil** var instabil till tusen, men vi klarade oss in till Århus. Där blev vi liggande i två dagar och hade extrafolk – 50 stycken – ombord som knackade bort isen.

Att gå i is var inget problem för **Prins Bertil**. Hon var rund som ett ägg i botten, och gled upp på isen och tryckte sönder den. Vi var faktiskt den enda färjan som upprätthöll en något sanär tidtabellsenlig trafik på Kattegatt den vintern. Vi gick genom is som var över en meter tjock.

Tillbaka i Eva Jeanette

I slutet på januari 1963 blev jag förflyttad till **Eva Jeanette** igen. Överstyrman där, Kaj Janerius, hade fått ett bra jobb iland. Han ville mönstra av snabbt för att kunna ta jobbet. Därför blev jag tillfrågad om jag under en övergångstid kunde ta tjänsten som överstyrman. Naturligtvis accepterade jag. Det var ju tidsbegränsat till 3-4 månader. Jag kände Kaj Janerius från Sjöbefälsskolan i Göteborg. Han tog sjökaptensexamen då



Eva Jeanette 1963.

jag tog styrmansexamen. Kaj blev sedermera driftschef i redarföreningen, och därefter generaldirektör för Sjöfartsverket.

Eftersom jag varit på **Eva Jeanette** tre år tidigare, och att fartyget fortfarande gick i charter för Cunard, så var det inte några större problem att ta över. Innan jag åkte från Halmstad så blev jag inkallad till Egon Johansson. "Gunnar", sade han: "Håll ett öga på chiefstuart ombord. Han lär ha ordentligt fin mat ombord, men matpengarna är ordentligt låga 4 kr per man och dag. Det är något som inte stämmer. Jag har påtalat det för honom. Då svarade han: "Kapten allt är i sin ordning, det säger jag, och det står jag för. Sista resan jag är här ombord, då bjuder jag på maten." Med Egons ord klingande i mina öron åkte jag ut till **Eva Jeanette**.

Kapten ombord var en äldre gentleman, som hette Olle Lilja. När jag skriver gentleman, så menar jag gentleman i ordets rätta betydelse. Han var liten och tjock, och som han själv uttryckte det: "Jag är högst då jag ligger." Olle Lilja hade svårt att förflytta sig, men mat älskade han i alla de former. Det var därför som han var kraftigt överviktig. "Kaj skötte all den dagliga driften, och det vill jag att du också gör." Klara besked, inget som kunde missförstås.

Båsen och timmerman hade varit på båten sedan den var ny. Jag kände dem båda. Speciellt båsen var en fantastisk man. Han hette Josef Raicovich och var född i Rijeka Jugoslavien. Satt i tyskt fångläger i Trieste i Italien under andra världskriget. Var numera svensk medborgare. Han talade förutom serbokroatiska, italienska, tyska, engelska och svenska. Ni skulle sett honom i aktion i New York! Samtidigt som han talade svenska med mig, skällde han på serbokroatiska på någon av de jugoslaviska matroserna, och hela tiden kommenterade han de italiensk-amerikanska stuvorna på både italienska och engelska. Det var ett fantastiskt kacklande, men han blev förstådd av alla, och han förstod alla! Han var en verklig tillgång!

Jag blir en dålig hökare

Chiefstuart, eller hökarn som den befattningen kallas i handelsflottan, var en riktig lismartyp, hal som en ål. Efter en rundresa blev han "allvarligt sjuk" och han sjukavmönstrade dagen innan avgång från Liverpool. Det fanns ingen tid att få ut någon ny hökare. Jag fick ta på mig ansvaret att sköta hans jobb. I alla tider i alla båtar har det varit ett talesätt att den hökare som under sin sjömanstid ej lyckats skrapa ihop så mycket pengar så att han, då han drar sig tillbaka från sjömanslivet inte äger några stora hyresfastigheter, han har ej varit någon bra hökare för sitt eget välbefinnande. Det har alltid varit brukligt att hökaren skor sig på

godtrogna sjömän, och ser om sitt eget hus. Om detta är med sanningen överensstämmande så borde vår avmönstrande hökare äga minst ett helt kvarter höghus i något storstadscentrum!

Slabbkistan, där det tillhandhölls öl, cigaretter, toalettartiklar etc, var fartygets diversehandel med andra ord. Ombord på **Eva Jeanette** var det hökarns privata inkomstkälla. Det var här som hökarna normalt i båtarna grundlade sin förmögenhet. Naturligtvis såg jag framför mig möjligheten att tjäna en ordentlig hacka, då jag nu skulle ta över slabbkistan på **Eva Jeanette**, och jag köpte slabbkistan för egna pengar. Men den sjukavmönstrade skojaran lurade skjortan av mig. Jag var inte helt observant på alla hans finter, utan litade lite för blåögt på hans ord. Han blåste mig riktigt ordentligt, eftersom jag bara räknade kartongerna, och inte kollade om det fanns något i dem osv. För att jag inte skulle gå alldeles för mycket back ekonomiskt så fick jag höja priserna i slabben ordentligt. Detta var naturligtvis inte (ej) populärt bland besättningen, men vad kunde den göra, ville man ha något från slabbkistan så kostade det, tyvärr lite väl mycket. Detta tack vare att jag blivit uppkörd! Vart skojaran tog vägen efter sjukavmönstringen det vet ingen, tyvärr. Då vi kom till New York nästa gång kom flera skeppshandlare och andra fordringsägare ombord och ville ha betalt för sina levererade varor. Jag var inte den ende som blivit duperad av honom, om det nu är någon tröst för ett tigerhjärta. Kapten Hulthéns ord om intendenturpersonal kanske inte var helt felaktiga, eller? Matpengarna per ombordanställd steg från 4 kronor till över 30 kronor. Jag var en dålig hökare helt enkelt och kunde inte alla finter och finesser inom denna bransch! Kontentan blev att jag gjorde en personlig ekonomisk förlust. Uttrycket: "Skomakare blir vid Din läst" passar in på mig i detta fallet. Aldrig mer skall jag ge mig in i hökarbranschen.

Kapten kommer ut ur garderoben

Den tredje resan blev besvärlig. Utanför Cape Race på New Foundland i Canada fick vi en hiskelig storm med krabb hög sjö. Vi hade svårt att stäva sjön då **Eva Jeanette** ville falla av vid ett par tillfällen. På min vakt 4–8 på morgonen var det kritiskt, och jag ringde ner till kapten och bad honom komma upp på bryggan. "Jag kommer", svarade kapten, men han kom inte.

Jag ringde efter en halvtimme igen, inget svar. Då jag blev avlöst klockan 8 på morgonen, och sjön lagt sig något, och det var inte längre någon akut kris, så dundrade jag ner till kapten Olle Lilja. Ordentligt irriterad för att han inte kommit upp på bryggan. Den syn som mötte mig var inte

vacker. Vad hade hänt? Jo, kapten hade gått upp då jag ringde. Stått mitt på durken i sin sovhytt och försökt ta på sig byxorna. Då hade **Eva Jeanette** gjort en ordentlig överhaling, och han hade med full kraft slagit ändalykten i en garderobsdörr. Den splittrades och där fastnade kapten. Han hade suttit fast i garderoben sedan jag hade ringt, oförmögen att ta sig loss för egen maskin. Han hade suttit så i säkert tre timmar, med de vassa, trasiga garderobsdörrsbräderna skavande in i ryggen. Då jag kom in i hytten, så såg han naturligtvis att jag var på stridshumör. Därför började han sjunga för full hals: "Här sitter Axel Öman, det snöar på hans hatt." Jag hjälpte honom loss, och sen fick jag fullt upp med att lappa ihop hans blodiga såriga rygg och ändalykt. Inte med ett ord beklagade han sig, för sådan var han kapten Olle Lilja! En hedersman!

Mystiskt möte

Några dagar senare då vi efter mörkrets inbrott befann oss utanför Nantucket. Så kom Olle Lilja upp på bryggan. Som man alltid gör, så gick han fram till mittrutan på bryggan och tittade förut. Han stelnade till för rakt förut såg han en grön och en röd lanternerna. De närmade sig fort på kollisionkurs. Här gällde det att handla snabbt. Vakthavande styrman gjorde några beräkningar i karthyttan. Därför lade kapten hårt styrbords roder. Fortfarande närmade sig de två lanternorna hastigt rakt förifrån: Då slog han full back på maskintelegraf. Vakthavande maskinist i maskinrummet blev naturligtvis alldeles paff. Vad håller dom på med där uppe på bryggan? Därför ringde han till dem. Lanternorna närmade sig fortfarande. Både styrmannen och kaptenen var som förhåxade. Telefonen ringde, det var maskinisten. "Full back", skrek kapten. Då såg de hur lanternorna fortfarande förut sakta steg, och de hörde ett brummande ljud. Det var ett av amerikanska coastguardens bevakningsflygplan som kollade vad vi var för några! Men erkänn att det var dramatiskt.

I maj månad så blev jag avlöst och kunde återvända till färjeriet i Halmstad. Jag hade trivts utomordentligt bra ombord. Det var med stor saknad som jag tog farväl av Olle Lilja. "Tack skall du ha för denna tiden, Gunnar. Gå nu ut och ta farväl av rasten av besättningen." Då jag kom ut från kapten och gick ner till landgången, så möttes jag av en fantastisk syn: Hela besättningen hade mannat reling runt landgången och hurrade och stod i. Naturligtvis hade Olle Lilja ordnat detta. Sådan var han den gode kapten Olle Lilja!

Men jag vet inte än i dag om de hurrade och var glada för att bli av med mig, eller om de hade uppskattat mig lite grand.

Prins Bertil II

Hos Werft Nobiskrug i Rendsburg, som ligger mitt i Kiel-kanalen, hade man beställt en ny färja. Även den döptes till **Prins Bertil**, dock med tillägget II. **Prins Bertil II** levererades 1964. Det var inget vidare passagerarvänligt fartyg. Betydligt större än den första **Prins Bertil**. Men inredningen var tråkig. Någon lär ha liknat passagerarinredningen vid en offentlig toalett. Det kanske var väl drastiskt, men någon höjdare var det inte. Det spelade inte någon större roll, för vid denna tid hade man modererat förbudet att köpa skattefri sprit ombord. Därför gick färjan på natten till Århus, vände och kom tillbaka till Halmstad vid två tiden på eftermiddagen. Därefter gjordes en returresa ner till Köpenhamn. Åter i Halmstad vid midnatt. Speciellt Köpenhamnsresorna var populära, tack vara möjligheten att kunna köpa en flaska sprit skattefritt. På bildäcket fanns det inför julen på Köpenhamnsresorna marknadsstånd, där det fanns möjligheter att köpa billigt kött etc. Passagerarna handlade billigt och var nöjda, och rederiet tjänade stora pengar.

De danska servitörerna tjänade också stora pengar. Vi hade bl a en dansk servitör som kallades Sir Arthur. Varför vet jag inte. Han var liten och såg klen ut men han hade stora rådjursögon. Han liknade skådespelaren Peter Lorre om ni kommer ihåg honom, en riktig lismartyp. På Köpenhamnsresorna var det ofta husmodersföreningar som gjorde en gruppresa. Då var Sir Arthur i sitt esse. Han anvisade damerna till sitt bord. Han rekommenderade alltid engelsk biff med tillbehör. Det var gott. När han kom in i matsalen med det stora fatet, som såg tungt ut, så bar han det på en hand i höjd med huvudet. Sen hände samma sak varje kväll. Då han var nästan framme vid



Den andra **Prins Bertil** vid leveransen från Rendsburg.

bordet, så såg han ut att snubbla. Men med hjälp av sina sista krafter så klarade han alltid upp situationen. Hans rådjursögon och hela hans ansikte såg ut som om hans sista stund här på jorden hade kommit, för att skina upp då han mirakulöst klarat situationen. Damerna jublade och applåderade. När han senare kom med notan så var de frikostiga med tips. När man sett denna show åtskilliga gånger, så hade man lust att påtala det. Men varför, han var ju damernas farvorit, och han lurade ju ingen – eller?

Men detta med skattefri sprit och svensk ar det går inte ihop. Det blev en återgång till tidigare bestämmelser.

Full fart med Kronprins Carl Gustaf
Prins Bertil II såldes till Canada. Hos Werft Nobiskrug beställdes en ny färja som döptes till **Kronprins Carl Gustaf**.

Under en stor del av byggnationen av färjan var jag kontrollant på varvet. Denna gång lyckades varvet mycket bättre med byggnationen, det blev en fin båt som blev färdig 1966. Det var den bästa färjan som jag någonsin varit mönstrad på. Vi skulle gå på den nya leden Halmstad–Köpenhamn–Travemünde. Det var en fin fart. Det var bara ett problem, vi skulle behövt minst en timma till per dygn för att hinna med vår tidtabell. Det gällde att pressa så mycket som möjligt ur färjan fartmässigt, för att vi skulle hinna med tidtabellen. Men det gick inte i längden. Vi låg stilla varje måndag i Halmstad för att hinna ikapp tidtabellen. Varje söndag var vi ca 5–6 timmar efter tidtabellen.

Vi var tvungna att köra med full fart genom Drogden-rännan i Öresund. Där är det ordentligt grunt på sina ställen, och därför rev vi upp en ordentligt hög häckvåg efter oss. Det såg inte bra ut. Efter en tid kom det ett brev från en mycket förnärmad dansk medborgare som bodde i Dragör. Han påstod att då vi passerade utanför så kom det efter en stund en tsunamivåg som slog över Dragörs pirar och ställde till oreda i hamnen. Han slutade sitt brev med orden: "Jag vill att man buntar ihop befälhavarna på **Kronprins Carl Gustaf** och sänker ner dem på ett djupt ställe i havet, dock inte på en sådan plats att de i framtiden kan oroa den fria sjöfarten." Det var ord och inga visor, så han hade nog retat sig på vår framfart. Han bjöds ombord, men han kom aldrig.

Samsegling med SJ

Därför var det som en skänk "von oben" då det beslutades att vi skulle samsegla med Linjebuss i Helsingborg. Deras färja på den gemensamma nya leden Helsingborg–Tuborg–Travemünde tur och retur, hette



Vy över däck på **Prins Bertil**.



Kronprins Carl Gustaf i ursprunglig färgsättning. Foto Örjan Kronvall.

Sveadrott. De två år som vi samseglade med Linjebuss var de bästa jag hade under min färjeepok. Ordentliga färjelägen i hamnarna, ordning och reda med bokningarna!

Jag hade nu avancerat till 3:e man på ranglistan ombord, och fick alla vikariat som befälhavare. De två ordinarie befälhavarna var Alvar Wisjö och Pelle Ståhl. Den sistnämnde var mycket sjuk vid denna tid, så förutom semestervikariat blev det en hel del befälhavartjänst för min del, och det hade jag inget emot.

Tyvärr upphörde samarbetet med Linjebuss efter ca 2 år. Vi chartrades för SJ, och började trafikera leden Malmö–Travemünde. Det var en ännu lugnare tidtabell.

Avg. Malmö 2200

Ank. Travemünde 0615 nästa dag

Avg. Travemünde 1000

Ank. Malmö 1815

Perfekt tidtabell, för oss, men inte för de passagerare som skulle vidare med tåg norröver för det avgick från Malmö central 1800. Nästa tåg gick 2215. Samordning var inte ordet på modet för SJ!

På hösten 1969 i september månad var jag befälhavare ombord. Det var måndag eftermiddag, och det blåste riktigt ordentligt. Ni kommer väl ihåg septemberstormen 1969 över södra Sverige? Det kändes vindmässigt som om man var tillbaka på Nordatlanten. Vinden kom från väst och därför hade vi under hela resan upp från Travemünde haft lä av det danska landet. Fartygets rörelser i sjön var därför mycket små. Då vi kom in i Malmö hamn så gällde det att köra med ordentlig kraft på alla hjälpmedel som man hade till hands. Vi såg ett plåttak flyga av en förrädsbyggnad. Jag körde med full fart in i hamnen, rundade piren nätt och jämt och backade för fullt då jag låg utanför färjeläget. Vinden tog mig

till kaj snabbt, och jag fick inrikta mig på att mildra stöten mot kajen. Det gick hyfsat, inga skador på fartyget. En så snabb tillläggning gjorde man normalt aldrig. Man skall ha tur om man är sjöman, annars kan man sluta med en gång. Passagerarna var märkbart imponerade av att de ej blivit sjösjuka under resan från Travemünde, men man behöver ju inte tala om allt, till exempel att vi körde så nära det danska landet som möjligt för att just undvika sjögång. Vi sa att **Kronprins Carl Gustaf** är en osedvanligt bra sjöbåt, trots att vi inte hade några fenstabilisatorer. Hela sanningen behöver man som bekant ej tala om.

Problem med Europafärjan II

1971 gick Alvar Wisjö i pension. Pelle Ståhl hade tidigare förflyttats till **Europafärjan II**. Att jag skulle få vara kvar som högsta hönset var inte tänkbart, tyvärr. 1972 för-

flyttades jag till **Europafärjan II** eftersom Pelle Ståhl skulle till Nakskov i Danmark för att övervaka byggnationen av färjan **Svealand** som var chartrad för SJ. Det var inte med någon större engtusias som jag började på Varberg–Grenålinjen ombord på **Europafärjan II**, en dansk färja som tidigare gått på Gedser–Travemündetraden. Den var lättmanövrerad, men dess maskin var en katastrof. Hela maskingänget hade alltid fullt upp att göra. De mest underliga saker kunde inträffa, och jag är full av beundran över att de stod ut.

Vid ett tillfälle, klockan 5 en vacker morgon i maj månad var vi på ingående till Grenå i Danmark. Allt var frid och fröjd, nästan vindstilla. Då, hände det när vi hade ca 10 meter kvar till bilrampen i färjeläget. **Europafärjan II** stannade upp. Jag trodde att den sög fast mot kajsidan och ökade på framdriften men ingenting hände. Istället började färjan sakta gå akteröver. Jag ökade på ännu mer på propellerkraften, men istället för att gå föröver så ökade farten akteröver. Besättningen på backen kikade upp mot bryggan och undrade naturligtvis vad jag höll på med. Styrmannen därframme dristade med att högt ropa: "Vad är det för fel med Grenå idag då?" Det var inget fel på Grenå, det var bara det att denna morgon var styrutrustningen till propellrarna inte på sitt bästa humör. Chieften, Christer Nilsson tror jag det var ringde till bryggan, och skrek att propellrarna ställt sig på full back, och att man inte visste varför.

Grenå är en stor fiskehamn, och vid denna tidpunkt, klockan 5 på morgonen var flertalet av fiskebåtarna på väg ut ur hamnen. Jag nollställde propellrarna, tutade tre korta, och sen fick jag inrikta mig på att försöka undvika fiskebåtarna när



År 1966 blev jag avlösande befälhavare på Kronprins Carl Gustaf. Här sitter jag i skepparhytten.



Lördagen den 13 augusti 1977 vigde jag Lars Karlsson och Hjördis Palmqvist på svenskt territorialvatten.

färjan med full kraft backade ut ur hamnen. Jag tror mig veta att fiskarna skakade på sina huvuden och tänkte: "Nu kommer svensken igen, han är farlig, honom kan man inte lita på." Inte förrän vi var minst en sjömil ut ur hamnen, så vågade vi stoppa maskinerna. Efter att kollat alla system så försökte vi gå till kaj igen, och då, hör och häpna, inga problem. Tala om problembåt.

Åtskilliga var de gånger då vi fick stanna mitt ute i sjön och bara ligga och driva. Tills dess maskinpersonalen hittat det för stunden aktuella felet.

Pingstafton 1973 glömmar jag aldrig. Vi var på väg från Grenå och befann oss syd

om Anholt och klockan var omkring 22. Det började skymma. Passagerarna, som till stor del var ungdomar var stökiga. Då kom en passagerare upprusande på bryggan och meddelade att en passagerare hoppat överbord. Snabbt kastades en frälsarkrans och ett rökbloss i havet. **Europafärjan II** stoppades och vändes. Vi stävade tillbaka emot rökfacklan och livbojen. En livbåt sjösattes, och där ett femtiotal meter från rökfacklan fann vi ynglingen som hade försökt simma mot livbojen. Hela operationen tog ca 15–20 minuter. Vi anlände till Varberg en ½-timme försenade. Som jag sagt tidigare: Man skall ha tur när man är till sjöss. Att ynglingen var från den



Europafärjan III anländer till Varberg 21 april 1978. Foto Örjan Kronvall.

stora staden Falkenberg, har ju egentligen inte med saken att göra!

Europafärjan III

Det var med stor glädje jag mottog beskedet att rederiet beslutat sig för att bygga en ny färja för linjen, och att jag ihop med Björn Fridén, tidigare inspektör i rederiet, numera maskinchef, skulle ha hand om kontrollen. Färjan skulle byggas i Rendsburg Tyskland på Werft Nobiskrug. Båten döptes till **Europafärjan III**. Varken Björn eller jag tyckte att detta var ett lämpligt namn för havens kommande vinthund, men vad vi tyckte hade i detta sammanhang ingen större betydelse. Vi förespråkade ett namn som började på Prins, men om något fallit på hälleberget så var det vårt förslag. **Europafärjan III** blev en bra båt. Väl anpassad för trafiken Varberg - Grenålinjen. Två bildäck, nederst ett lastbilsdäck och ovanför det ett separat friliggande personbilsdäck. Perfekt! Man behövde inte blanda lastbilar med personbilar.

Vi kom till Varberg på förmiddagen den 7 september 1974. Mycket folk på kajen, men inte på långa vägar så mycket som då **Prins Bertil** väl 14 år tidigare kom till Halmstad. **Europafärjan III** hade något som ingen färja på denna trad haft tidigare: Vi hade fenstabilisatorer. Det gjorde att färjan inte rullade så svårt i sjögången, och de visade sig vara effektiva. Färjan var passagerarvänlig. Det hände även att jag fick äran att tjänstgöra som vigsselförrättare. Så de så!

Consafe

Åren gick, och vi harvade vidare mellan Varberg och Grenå. En av överstyrmännen ombord hette Björn Lager. Han hade sökt och fått ett jobb som befälhavare hos ett nybildat rederi som hette Consafe Offshore i Göteborg. Redare var Christer Ericsson. Man skulle bygga ett konstigt flytetyg på Götaverken Cityvarvet i Göteborg, som skulle tjänsigöra som bostads- och serviceplattform åt oljearbetarna på Nordsjön. Man behövde en befälhavare till, och jag sökte jobbet. Jag visste naturligtvis också att Björn Fridén var inspektör i det nya rederiet. Jag fick jobbet.

Den 31 mars 1978 gick jag under uppehållet i Grenå och tackade direktör Peter Lyngdorf för den tid jag arbetat för honom, eftersom vi hade samarbetat bra. Han önskade mig lycka till med det nya jobbet. Sen avgick jag med **Europafärjan III** för sista gången för min del från Grenå, destination Varberg, och sen var min tid som befälhavare inom färjetrafiken avslutad.

– Det hade varit en bra tid.

Ja, Ni som läst Länsypumpen 2001:1 vet vad som hände därefter. ■



Nygammal fiskebåt till Grundsund

Av Krister Bång

För närvarande hör man inte så mycket om nysatsningar inom fisket. Larmrapporter hörs ständigt, kanske inte så mycket från fiskarna själva, som från olika myndigheter. Detta har medfört att det är få som vill satsa på en framtid inom fisket. Ett undantag finner vi i Grundsund.

Där har bröderna Lars-Johan och Henric Olsson nyligen inköpt en fiskebåt från Tyskland som fått namnet **Atlantic**. I juli väntade jag på Smögen i sex timmar på att hon skulle komma och till slut blev jag belönad.

Nya **Atlantic** byggdes av Smögens Plåt & Svetsindustri AB på Smögen och kunde levereras den 29 december 1988 till Valter

Ernstsson m fl i Nordersund på Listerlandet. Namnet var då **Venus** (SG 7) ett legendariskt namn i Blekinge.

Venus blev inte så gammal på Listerlandet. Redan i februari 1993 såldes hon till Endeavour Fishing Co Ltd i Aberdeen men registrerades i Peterhead med namnet **Endeavour**.

Peterhead är Storbritanniens största och viktigaste hamn för införsel och försäljning av konsumtionsfisk. Hamnen ligger skyddad och stora såväl som små fiskebåtar har sin bas här. Vid ett besök i somras kunde jag tex hitta dessa speciella skotska träbåtar vackert målade och med fantasifulla namn. **Endeavour** betyder ju försök men här fanns

ännu namn som **Save us all** och **Fear Not**, vilket tyder på hårda tider för fiskarna.

I juli 1999 såldes fartyget vidare till holländare i Urk. Här genomgick hon en kraftig ombyggnad. Hon förlängdes med 3 meter och bytte också huvudmaskin till en Caterpillar. Sedan registrerades hon i Tyskland på Seefischereibetrieb Silberstern GmbH i Emden och fick namnet **Maria** (NG 17). Därefter användes hon till fiske av plattfisk utanför Hollands kust.

I januari i år sålde bröderna Olsson sin gamla **Atlantic** till Norge och man hade en del olika förslag på ny båt innan man fastnade för **Maria**. Hon hade en ganska ny maskin och var väl utrustad.





Efter inköpet gick **Atlantic** direkt till Polen för blästring och målning. När det var klart gjordes återstående arbeten i Rönäng innan hon den 11 juli var klar att gå ut på räkfiske.

Nya **Atlantic** är den femte båten med samma namn för grundsundsfiskarna. Ursprunget leder till den **Atlantic** (LL 628) som 1950 byggdes i Djupvik för Hasselösund. Detta fartyg såldes i april 1954 till Gösta och Olof Sandberg i Kungshamn och såldes 1967 till Koster och blev **Sylvana**. Kungshamnsfiskarna fick då i utbyte den gamla **Sylvana** som ett kort tag fick namnet **Atlantic 2** innan hon samma år såldes till Irland.

Sedan dröjde det till i juli 1974 innan det kom en ny **Atlantic** till Kungshamn. Här hade man byggt upp en tradition med det namnet. Och det var detta fartyg som bröderna Olsson i oktober 1987 köpte och därmed påbörjade sin tradition med detta namn. Denna första **Atlantic** var byggd 1956 på Hälsö och grundsundsfiskarna sålde henne i juli 1991 till Stoksund i Norge för upphuggning.

I stället köpte man **Arkö** från Dyrön som var byggd 1964 i Hälleviksstrand som fick ära namnet **Atlantic**. Detta fartyg sprang läck och sjönk den 14 april 1994 utanför Hirtshals. Besättningen räddades men två ton nyfångad räka gick till spillo.

Ersättningsfartyget hittade man på Färöarna. Det blev en ståltrålare som var byggd 1976 i Szczecin i Polen med namnet **Hamraberg** som nu fick överta namnet **Atlantic**. Detta fartyg avyttrade man redan i maj 1995 då man kom överens med Åsa Fiskeri AB på Donsö om att byta fartyg. Detta nya fartyg var byggd 1980 i Bromborough och blev svenskt som **Åsa** 1983. Och det var denna **Atlantic** som man i januari i år sålde till Norge där hon fö bär namnet **Skårholm**.

Vi hoppas förstås att den nyinköpta **Atlantic** skall motsvara förväntningarna under lång tid och önskar lycka till med räkfisket. ■

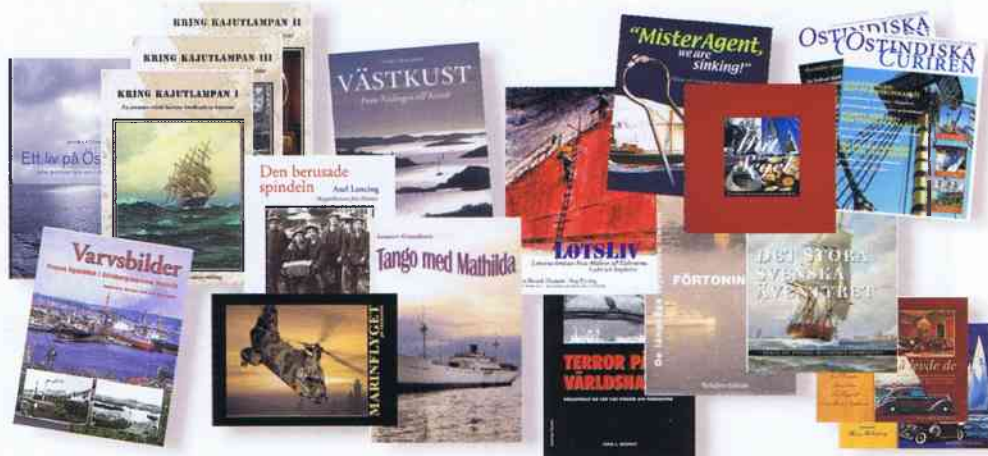


Läs om sjöfart då och nu!

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

100 år av Svensk sjöfart!

**NU kan du beställa
Svensk Sjöfarts Tidnings
jubileumsnummer**

160 sidor spännande läsning

**Endast 120:-
För SST prenumeranter 59:-**

Sätt in 120:- (59:- för SST prenumeranter, ange ditt pren.nummer) på PG 41 114-0 så skickar vi ett ex till dig.