

A large, multi-masted sailing ship, the Galleon, is shown sailing on the water. The ship has a blue and yellow hull and is flying the Swedish flag. The sky is blue with some clouds. The ship is a three-masted vessel with white sails. The hull is dark brown with a blue and yellow stripe. The Swedish flag is prominently displayed on the right side of the ship. The ship is moving towards the right of the frame. In the background, other smaller boats and a city skyline are visible. The water is a deep blue. The overall scene is bright and clear.



Medlemstidning utgiven av Klubb Maritim i Göteborg
– Sjöfarts- och Fartygshistoria –

Utkommer med fyra nummer per år.

Årgång 32. Nummer 132 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

Redaktionens adress:

Box 421, 401 26 GÖTEBORG

E-post: krister.bang@comhem.se

Årsavgift för 2006 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:

Ostindiefararen *Götheborg*, eskorterad av åtskilliga hundratal båtar av
alla de slag, på väg genom Göteborgs hamn mot Kina den 2 oktober 2005.
Foto Bertil Söderberg.

Redaktionellt

Så kan vi lägga ännu ett år till handlingarna, Länspumpens
34:e verksamhetsår. Vi har under året märkt en rejäl ökning
av antalet skribenter till tidningen, vilket naturligtvis gläder
oss mycket.

Vi skickade ut vår redaktör Eric Hallberg med *Sydfart* och
fick ett fint reportage. Nu väntar vi på att Lennart Bornmalm
skall skriva om sina upplevelser från ett franskt forsknings-
fartyg i trafik mellan USA och Brasilien. Krister har en hemlig
dröm att få göra en resa med något bilfartyg på fjärran vat-
ten.

Det finns några som vill att vi skall skriva om de svenska
paragraffartygen. Kan Du hjälpa oss med det?

Efter ytterligare ett rekordår ser vi nu framtiden an med
tillförsikt.

Välkommen till ett spännande 2006!

Redaktörerna

Innehåll

4 Sportfiskebåtar	Hans Wirgin
10 Sveriges första lastmotorfartyg.....	Erik Hag
14 Semester – med mitt mått mätt.....	Krister Bång
20 Pigg 25-åring.....	Lennart Rydberg
22 Till flydda tider.....	Bertil Palm
24 En fiskeresä med UA 960 Abba.....	Kjell Jacobsson
27 Göteborgsavdelningen på marsch.....	
28 Horisonten Runt.....	red Jan Johansson
34 Skeppslista Göthabolaget	Bertil Söderberg
43 En sjöresa.....	Inga-Lill Westergren-Mårtensson
50 Tändkuledagarna i Lysekil.....	Eric Hallberg

Nästa nummer

utkommer i mars 2006

sista manusdag är den 8 februari 2006

Lediga platser

Klubb Maritim i Göteborg söker följande:

Tisdagsvärd

Öppnar och stänger i klubblokalen Kajutan (i Klippan) var
tionde vecka på tisdagsaftnar.

Biträdande klubbmästare

Hjälper Lennart Bornmalm med planering av möten, resor och
liknade uppgifter.

Hemsidesredaktör

Ser till att avdelningens hemsida är aktuell och tilltalande.
Ansvarig för detta är fn Magnus Brännberg.

Fotoregistrerare

Förtecknar avdelningens fotografiska negativskatt. Kan tex
göras vid hemdatorn. Ansvarig är Bertil Söderberg.

Länspumpen

Medhjälpare för utskrifter och layout.
Ansvarig i detta ärende är Krister Bång.

Lön: Ingen alls.

Glädje: Mycket stor.

Se mer om de olika platserna på sidan 27 i detta nummer!

Öppet hav

Här kan du segla fritt
med dina tankar om Länsumpen

Ny avdelning i Malmö!

Den 22 oktober bildades en avdelning i Malmö. Det var på initiativ av Kalle Osterman som sände ut en kallelse till medlemmar i närområdet varvid 18 personer hörsammade kallelsen. På mötet i Malmö Stadsarkiv den 22 oktober beslöts att bilda avdelningen Klubb Maritim Malmö.

Styrelsen består av Mats Wiberg ordförande; Kalle Osterman kassör; Bengt Widell sekreterare samt ledamöterna Johnny Nilsson och Bertil Henriksson.

Mötena är förlagda till Per Albin Hanssons födelsehus, där det mesta finns för mötesverksamhet. Vårens möten är 10/1, 14/2, 14/3, 11/4 och 9/5.

Göteborgsavdelningen fick en invit att besöka ett möte under våren, vilket vi tycker var mycket trevligt. Göteborgsavdelningen önskar lycka till med verksamheten!

Tack!

Göteborgsavdelningen har nyligen som gåva mottagit negativ från Åke Olofsson och Calle Westman samt handskrivna journaler från Göteborgs Hamn 1915–1969 från Bo Jonsson för vilket vi vill framföra vårt djupt kända tack.

*Krister Bång
Ordförande*



Götheborg på resa till Kina

Den 2 oktober avseglade ostindiefararen Götheborg från hemmahamnen. Hon eskorterades av flera hundra båtar av alla de slag och längs hamnen följde massor av människor den triumfartade färden.

Vädrets makter lät solen skina och allt blev till en folkfest. Så här dags har Götheborg lämnat Europa för Sydamerika på sin väg mot Kina.

Bertil Söderberg



Sportfiskebåtar

– liten återblick på turbåtsfisket i
Öresund.

Av Hans Wirgin

”Kolossalt populärt och trivsamt och gott om torsk också!”

Ja, så minns Martin Karlsson, idag 90, turbåtsfisket i Sundet på 1950- och 1960-talet. Han var stuveriförman i Malmö hamn på den tiden det begav sig, och kommer ihåg att det brukade vara folkvandring till turfiskebåtarna vid Hjälmarekajen.

Han minns sjökapten Arne Boman, som med sin Constance, den första sportfiskebåten i Öresund, satte bollen i rullning och – om man så vill – ställde till med en fröjd för Öresunds torskfiskare och ett elände för Öresunds torsk. I Constances kölvatten skulle följa en hel liten flottilj av sportfiskebåtar, båtar med hemmahamnar i Malmö, Limhamn, Råå, Landskrona och Helsingborg.

Constance och Arne Boman

Arne Boman är väl förberedd för pratstunden vi avtalat. Vi sitter vid ett bord i hans hem i Limhamn, och framför sig på bordet har han lagt en hög gulnade tidningsartiklar om fisketurerna. ”Jag sparar dom till mina barn och barnbarn”, säger han, men tillägger att han också haft i tankarna att visa upp materialet för någon tidningsreporter. Arne Boman, idag 85, är en pigg och vital pensionär med ett långt sjömansliv att blicka tillbaka på. Han gjorde sin karriär på dragörbåtarna i Limhamn, där han var kapten mellan 1964 – 1986. Fisketurerna började han med dessförinnan när han var omkring de trettio, och hade sin sjökaptensexamen cirka fem år bakom sig.

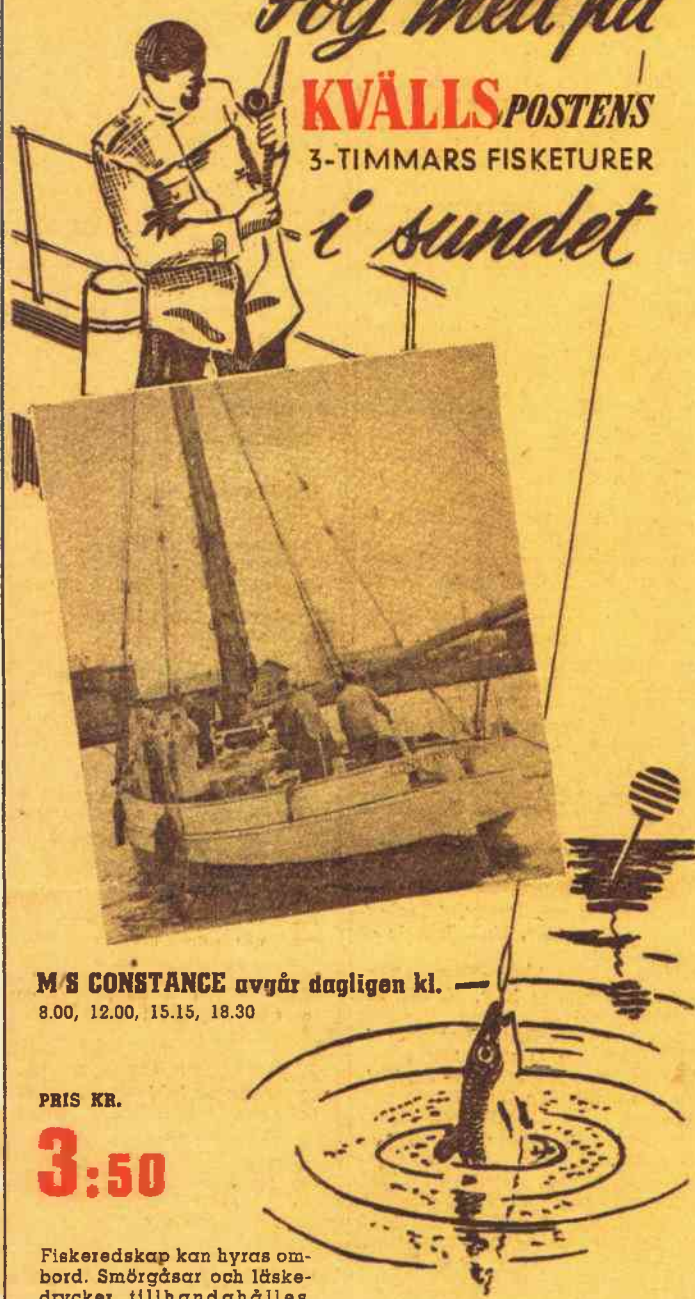
”Jag hade gjort en resa till göteborgsområdet 1950 och sett att där fanns sportfiskebåtar redan då, men ingen söder om Kungälv”, säger han. ”Hemma igen började jag leta efter båt och såg min chans i en tidningsannons om en auktion som skulle hållas på Ven”, fortsätter han. Auktionen var utlyst till den 23:e maj 1950, då det nerlagda Hvens Tegelbruks AB auktionerade ut sina inventarier och maskiner. Bland auktionsföremålen fanns också två tegelfraktskutor, Exelsior och Constance.

Jag ropade in Constance för 3000 kronor, säger Arne och tillägger att det var mycket pengar på den tiden, när han ser att jag höjer på ögonbrynen. Constance var välkänd i Malmö och hade många gånger kört med tegel från Ven till Malmö, kanske också med det röda tegel som användes vid byggandet av Möllevången. Hon var en motorjakt på 25,63 bruttoregister-ton och hade måtten 13,14 x 5,45 meter, samt en 25 hk:s Säflemotor. Constance saknade hytt och styrdes direkt från rorkulten, som vilken snipa som helst. Efter auktionen fördes Constance av en av fartygets tidigare skeppare, Axel Nilsson, till Hjälmarekajen den 6 juni 1950.

Hon hade många stag och en bom som möjligen kan ha varit något av hinder vid användandet av kastspö. Men det var inget större problem, för de flesta på den tiden använde rev

SDS 3/-7-50

Följ med på
KVÄLLSPOSTENS
3-TIMMARS FISKETURER
i sundet



M S CONSTANCE avgår dagligen kl. —
8.00, 12.00, 15.15, 18.30

PRIS KR.
3:50

Fiskeredskap kan hyras ombord. Smörgåsar och läskedrycker tillhandahålls.

Upplysningar och anmälan genom **SDS:s**
Resetjänst

Telefon namnanrop
Sydsvenska Dagbladet

Ett arrangemang av
KVÄLLSPOSTEN

Annons för Kvälls-Postens fiskeresor med Constance ur Sydsvenska Dagbladet den 3 juli 1950.

Auktion å tegelbruksmaskiner, fartyg m. m. å ön Hven

På grund av fabriakens försäljning och driftens upphörande låter Hvens Tegelbruks A. B. tisdagen den 23 maj 1950 med början kl. 11.30 å offentlig auktion försälja samtliga tegelbruksmaskiner och inventarier, däribland: 1 ny gräv- och dikningsmaskin (Åkerman 200), elektriska motorer av olika fabrikat (90, 70, 15, 14 och 8 hk) med pådrag (380—220 volt) tegelpressar, automatiskt avskärningsbord ("Ideal" Abjörn Andersson), decenlergenerator med transportör, föråltare, elfläktar med kärnor, rökläkt (Sv. Fläktfabr. 10,5 hk), ett stort antal axelledningar, lagerbuckor, rotskivor, dragremmar, centrifugal pump m. 4" ledn. av järnrör, likströmsgenerator (35 hk), stenbjörn, järnsvav, bormaskin, skruvståd, ambolt och diverse smidesverktyg, hyvelbänkar, cirkelsåg, tippvagnar, snickerverktyg, skottkärror, slipsten, ett större parti räls, U-järn, landgångsjärn, galv, rör, byggnadsjärn, rörformare, blåslampor, järnskrot, Högåns-rör, div. byggnadstimmer, handredskap m. m.

Största delen av maskiner, motorer m. m. äro endast litet använda och i prima skick.

Kontorsmöbler, skrivmaskin och kontorsutensilier.

Fartyg: m/s Exelsior (av elt) med 25 hks motor (Bolinder, insatt 1938), brutto reg. 27,6 ton, netto 19,17 ton, dj. 1,81 m.

m/s Constance, 25 hks motor (Säffle, insatt 1945) brutto reg. 25,63 ton, netto 15,63 ton, dj. 1,66 m.

Upplysningar kunna erhållas av förvaltare Alm, tel. Ven 73.

Vederhäftiga köpare erhålla tre månaders kredit mot sedv. äg. rätts förbehåll, okända få styrka sin vederhäftighet eller betala kontant vid inrepet.

Vinslöv och Kristianstad den 4 maj 1950.

G. HEMBORG

NILS NYSTRÖM

Constance av Hven blev den första turfiskebåten i Öresund.

Venskuta blir torskpilkebåt åt malmöborna

Inom den allra närmaste tiden får malmöborna möjlighet att för en ringa penning komma ut i Sundet och pilka torsk. Firma Swedexim i Malmö har nämligen köpt den välkända venskutan »Constance» och rustat upp den så att den nu ligger färdig att fylla en ny funktion som nöjes-fiskelartyg.

Femtio personer finns det plats för och fisketurerna kommer endast att kosta 2:50 per person och tur. Fiskedon kan man hyra ombord. Avsikten är att man skal ordna två tretimmars fisketurer på morgonen med början kl. 6. På eftermiddagen blir det så en tims-lång passagerartur och dagen avslutas med ytterligare en fisketur. Skutan kan även hyras för extraturer av sällskap och andra, som vill ut på bøljan den blå.

Posten, som gick in som arrangör och biljettförsäljare mot en provision av 50 öre per fiskekund."

Arne berättar också om en tävling, "Månadens Största Fisk", som gick ut på att den fiskare som under månaden fångat den största fisken, tilldelades ett pris på 25 kronor.

Och så nämner han "Victory-priset" som redskapsfirman Victory delade ut och som bestod av spö och rulle till fiskaren.

Sedan KvP gått in som arrangör duggade annonser och artiklar om fisketurerna tätt och trissade upp intresset bland allmänheten. "Det blev tumult på kajen och man praktiskt taget slogs för att få plats ombord", säger Arne och visar upp ett foto som återger trängseln på Hjälmarekajen.

För att möta det ökande intresset efter det att KvP gått in som arrangör så charterade Arne Boman Vandia från Ven, med en viss Tycho Weberg vid rodet. Vandia behöll Arne tills säsongen och chartertiden var slut i september, och efter sin tjänst i Malmö seglade en glad Tycho Weberg med en ny affärsidé till Helsingborg, för att själv börja med fisketurer.

Falken

"Inför säsongen 1951 köpte jag istället motorjakten Falken", berättar Arne, "ett finskbygge från 1915 som en gång hetat Veikko, och som lär ha tillhört den berömda smugglarkungen Adolf Niska." Sitt namn hade hon från Arne Bomans bekant Sven Falk, från vilken han också köpte henne. Tidigare hade hon använts till charterresor i Stockholms skärgård, samt vid filminspelning.

Arne berättar också om Albert "Skomakaren" Ahlquist, skomakaren som sadlat

och pilk och torsken i allmänhet brydde sig nog inte så mycket om vilket.

Första fisketuren med Constance

Axel Nilsson, som av en tidning beskrevs som "fin på fiske" var skeppare den första månaden, tills Arne Boman själv satt sig in i rutinerna och tog över rodet.

Premiärturen, en fångstlös sådan faktiskt, ägde rum fredagen den 9 juni klockan 07.00, en tur om vilken Skånska Dagbladet skrev följande:

"Första turen gjordes på fredagsmorgonen med några intresserade sportfiskare ombord.

Utsikterna var ju inte de bästa, men regnet höll sig i alla fall undan, om man också kan säga detsamma om solen – och fisken."

"Priset hade vi satt till tre kronor per tretimmarsstur", berättar Arne, "men vi höjde det någon månad senare till tre och femtio. Det var då vi kontaktade Kvälls-

**Följ med KvP på
bad- och
fisketur
TILL
BÅRSEBÄCK**

M/s VANDIA avgår söndagen
den 23 juli kl. 9.00 från Hjälmarekajen
på en 7-timmars kombinerad bad- och
fisketur. Beräknad återkomst kl. 16.00.

FISKREDSKAP KAN
HYRAS OMBORD
SMÖRGÅSAR OCH
LÅSKEDRYCKER
TILLHANDAHÅLLES

Pris kronor **7:--**

Platsbeställningar och närmare upplysningar genom

SDS
Reserätjänst
Östergatan 30 a, Malmö
tel. närmast
Sydsvenska Dagbladet.

Ett arrangemang av

KvP **KVÄLLSPOSTEN** **KvP**
Sydsvenskans dagliga kvällstidning

Vandia chartrades in under fiskesäsongen 1950.
Annons i Kvälls-Posten den 19 juli.



Fångst under välgörenhetsfisketur med Falken I. Foto Kvälls-Posten.



På fisketur med *Falken*. Mannen i mitten på nedersta bilden är Sigward Wallenbergs svärfar Hugo Rosendahl, en mycket hängiven fiskare. Foto Kvälls-Posten.

om till marketenterare ombord på Bomans båtar. "Albert var en centralfigur ombord på *Falken*", minns Boman, "en duktig fiskare med en god portion humor och han brukade servera kvickheter och lustigheter tillsammans med korvarna." En gång hade Albert på kajen mött en man som ställt den något underliga frågan om turfiskebåten aldrig råkar ut för olyckor eller förlisningar. "Jodå", hade Albert svarat, "vi förliser ibland, med man och allt, men vi seglar ändå alltid ut igen dagen efter."

"*Falken* hade många stamkunder", berättar Boman och nämner bland andra bröderna Allrin som hade rörlägningsfirma i Vellinge och som brukade fiska från *Falken* så fort de fick tid.

"Jag undrade ibland hur de hade tid att sköta sin rörlägningsfirma", skämtar Arne.

Falken II

Bröderna Allrin såg det stora intresset för sportfiske och köpte 1955, inspirerade av Boman, skillingeskutan *Astrid* som de byggde om till *Falken II* för att själva börja med fisketurer.

Falken II, som för övrigt en gång tidigare varit fiskebåt och fiskat sill minst en säsong utanför Island, var kanske både störst, bäst och vackrast, och hon blev enormt populär som sportfiskefartyg. Hon tjänade som sådant mellan 1956 och 1964, både i Malmö hamn och i Limhamn, där hon också slutade sina dagar med att rädda rakt in i kajen med ett dunderbrak.

Olyckan lär ha berott på ett felvänt backslag som fick skepparen, som var vikarie och ovan vid *Falken II*, till att lägga in full fram i stället för full back, då han närmade sig kajen för att lägga till. Hennes däck sprack ända till lastrummet, och då hon blev för dyr att laga, såldes hon till köpare i Göteborgstrakten. Hon länsades på allt av värde och sänktes utanför Hyppeln 1967. Kanske som en lite för tidig avskedshälsning till turfiskebåtarnas gyllene era.

Sjollen

Arne Boman berättar vidare om Helge Hedberg, oljeförsäljaren från Djupekås, som en dag 1951 kom ombord på en av Bomans båtar och fick idén till att själv börja med fisketurer.

Och så om John "Tjoffe" Löfström, som den 31 augusti 1950, köpte *Ida Marie* från Ven och började med fisketurer från Malmö hamn året efter med sin far Ludvig som förste skeppare.

Ida Marie var, liksom *Constance*, en Venskuta som tillhört Hvens Tegelbruks AB. Hon var en galeas av fur och ek, byggd 1898 i Thisted och hon hade måtten 17,16 x 5,60 x 2,01 meter.

Enligt uppgift övergick ägandet till Hel-



Ålderskillnaden mellan deltagarna ombord var stor.



Stundtals var det mest avkoppling...



... och stundtals gällde det att vara alert!



Till höger Arne Boman med en lycklig vinnare. Alla foton på sidan Kvälls-Posten

ge Hedberg som döpte om henne till **Sjollen** och som 1952 till 1955 arrenderade ut fartyget till fyrmästare Henry Borgström, som även han var något av pionjär vad gällde turboatsfisket i Sundet. Han körde många av de första fartygen och var med om att rigga ner och bygga om både **Ida Marie** och **Astrid** till turfiskebåtar.

Marketenteriet på **Sjollen** sköttes av hans fru Klary vilkens syster Svea arbetade

på Malmö Allmänna Sjukhus. Möjligen var det dessa två som kläckte idén om välgörenhetsfisketurerna, fisketurer då man fick åka gratis mot att all fångst skänktes till välgörenhet.

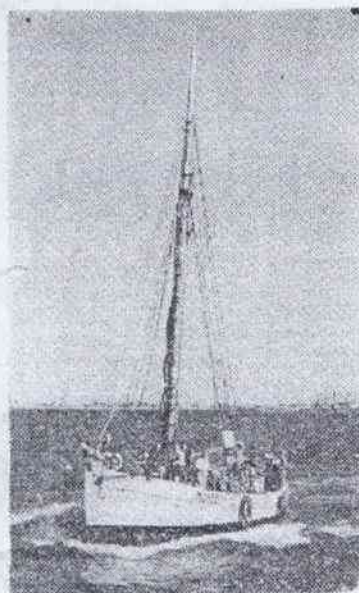
På ett foto jag fått låna av Arne Boman, sitter ett lag fiskare och ler belåtet mot kameran, bakom ett mindre berg av torsk, fisk som senare skänktes till Malmö Allmänna Sjukhus.

Ännu fler turfiskebåtar

En av dem som brukade fiska med **Sjollen** är Bertil "Åkarp" Olsson, idag 67, och som gjorde sin första fisketur med **Sjollen** en blåsigt dag 1954. "Det blåste kuling och vågorna slog över så jag trodde jag skulle sköljas överbord", säger han, "men en torsk fick jag i alla fall och den gav mig blodad tand till att fortsätta."

Bertil kommer ihåg att det mot slutet av

På KvP-fiske i Sundet



KvP-fiskebåten "Constance", som varje veckoskifte står till allmänhetens förfogande för uppfrysande fisketurer i Sundet

KvP:s fisketurer under påskhelgen slog mycket väl ut — många deltagare hade samlats, och överlag var man mycket belåten med de uppfrysande sjöturerna. De närmaste veckosluten kommer "Constance" att gå ut klockan 14.30 på lördagarna och dessutom göra tre söndagsturer med avgång kl. 5.30, 9.00 och 12.30.

Från och med den 15 april räknar vi med att m/s Constance och m/s Falken skall kunna göra dagliga turer. Fiskredskap kan som vanligt hyras ombord, och alla upplysningar om turerna lämnas genom SDS:s reserestjänst, Östergatan 30 (telefon namnanrop Sydsvenska Dagbladet) där även biljetter beställs.

SDS 7-6-50

7 juni 1950

Kajfiskare får båtturer till feta torskar

Fiske- och passagerarturer till
Öresund startas i Malmö

Sportfiskarna i Malmö, vilka hittills haft besvärligt att komma ut på fiskevattnen, får nu möjlighet att gå ut till Sjollen med ett speciellt expeditionsfartyg.

Det blir förmodligen första gången fisketurer och sällskapsresor anordnas från Malmö ut i Öresund. Det är firma Swedexim i Malmö, som startar reguljära turer till havs. Dagsprogrammet avses att bli två fisketurer ut till Sjollengrundet på morgonen — den första redan kl. 6 — därpå en eller två passagerarturer till havs på dagen, varpå följer en ev. två fisketurer på kvällen. Passagerarturerna gör en lov ut till fyrskuppen i Flint-rännan samt neråt Ribersborg och erbjuder malmöborna chansen att se sin stad från öppna sjön, varifrån den utgör ett vackert panorama, dominerat av kyrktornen, arbetets högborg vid ett av världens största skeppsvarv och de rogivande höghusen vid Limhamnsvägen.

För sportfiskarna blir det ett par timmars uppehåll ovanför fiskarnas samlingsplatser och längs de båda relingarna finns god plats att häva upp torsk och längre fram även makrill. Fiskredskap som pilkar, vilket närmast kommer till användning, kan förhyras ombord och fiskelyckan kan dränkas i den enda proviant fartyget medför, läskedrycker.

Turerna företages med motorjakten Constance, vilken inköpts från Ven och i går kom till Malmö för att sättas in i trafiken. Det är ett stort och sjösäkert, av fartygsinspektionen för passageraretrafik godkänt fartyg. Viss reservation bör dock göras för vädergudarnas växlande lynnesutbrott. "Constance" lägger till vid Hjälmarckajen intill inre fyren i Malmö hamn.



REKORDTORSK

En torsk på 4 kg. tillhör för all del inte jättarna av det fiskslaget, men förman Malte Johansson, Malmö, halade i varje fall upp en sådan vid morgonturen på onsdagen med Constance av Ven. Den gick i KvP:s regi, och fångsten var den hittills största sedan KvP blandade sig i leken — därav rubrikens formulering.

En stund efteråt landade hos hr Johansson en torsk på något över 1 kg. Den anrättades omedelbart efter hemkomsten, medan den stora saltades ned för vinterbehov, enligt ett obekräftat rykte.

Det skrevs mycket om fisketurerna i Sydsvenskan och Kvälls-Posten. Här ett axplock från premiäråret 1950.

1950- talet fanns hela fem turfiskebåtar vid Hjälmarckajen: Falken II, Sjollen, Rita, Tärnan och Irmgard och att de ibland kunde gå ut samtidigt, alla fullastade med fiskekunder, uppskattningsvis bortemot tvåhundra personer.

Orsaken till att sportfiskebåtarna på 1950- och 1960- talet var så starka dragplåster är naturligtvis att finna i den tidens rikliga torskbestånd, men det är, menar Bertil, långt ifrån hela sanningen. "Fisket kom i andra hand, betonar han. "Det var atmosfären ombord, umgänget och sammanhållningen som var det primära. Nästan som ett café eller en klubblokal, dit man gick för att få en stunds avkoppling, trivas

och ha gemenskap och samtidigt idka fiske i Sundet. Idag går var och en för sig själv", säger han och antyder därmed att han knappast tror att dagens turfiskebåtar, om det än fanns aldrig så mycket torsk, skulle kunna bli lika välbesökta som 1950- och 1960-talens.

"Nästan varje dag mötte man någon som skulle ut med fiskebåten", säger en annan fiskare, Jan Ravstam, som också minns att Sjollen låg kvar vid Hjälmarckajen så sent som i mitten på 1960-talet.

Irmgard

Om Irmgard minns Bertil att hon var en fd yrkesfiskebåt som han kallar "rull-

lebalja" och som låg intill inre fyren vid Hjälmarckajen. Ägaren hette Månsson och var svensk, men kallades "Tysken" på grund av att han jämt brukade uttrycka sig på tyska.

Henry Borgström tror att denna hans egenhet berodde på att han bott i Tyskland många år och adopterat tyska som ett andra modersmål. Irmgard hade namn efter Månssons dotter, en lovordad kvinna, som brukade vara skeppare och stå vid rodet på Irmgard. Sportfiskebåten Irmgard fanns kvar vid Hjälmarckajen hela 1950- talet, möjligen också en bit in på 1960- talet och hennes dagar som turfiskebåt ser ut att ha ändats av en mycket tragisk olycka.

Bertil säger, liksom Gert Tarring, som hade Malmö Fiskeredskapsaffär i 37 år, att **Irmgards** mast under en fisketur gick av och föll över Irmgards fästman, så att han åkte i vattnet.

Irmgard försökte rädda honom, men misslyckades och efter vad Bertil Olsson hört, drunknade även hon vid räddningsförsöket.

Fisketurbåt från Limhamn

Bertil berättar vidare att han fortsatte fiska från Malmö hamns turfiskebåtar tills han skaffat bil, då han i stället började fiska från turfiskebåtarna i Limhamn.

Hedbergs **Majsan**, vilken börjat med fisketurer 1956, var vid den tiden ensam turfiskebåt att köra året om i Limhamn, men kring 1960 förflyttades även **Falken II** och **Rita** till Limhamn.

"Det var kortare körtid till torskhålorna från Limhamn", säger Bertil, något som skepparna drog fördel av när bilägandet blev mera allmänt och folk fick lättare att ta sig till båtarna i Limhamn.

Någonting som Bertil också minns är att det uppstod konkurrens mellan båtarna i Limhamn och de som var kvar i Malmö. "Dom i Malmö brukade kalla oss i Limhamn för utbölingar", säger Bertil Olsson.

Större torskar i norra Öresund

Tråkningar fick han också stå ut med när han i början på femtiotalet, som en av de första malmöborna, började bila till Landskrona och Helsingborg, för att fiska torsk. "Man ansåg på den tiden att var och en skulle hålla sig till sin egen stad och sina egna båtar", säger han. "Så när vi från Malmö kom dit så sa de: "Vad ska malmöborna komma hit här för och ta



Falken II i Limhamns norra hamn. Foto Göran Allrin.

VÅR torsk?" Men det var nog en fråga som de innerst inne mycket väl visste svaret på: torsken i norra Öresund är nämligen betydligt mera storvuxen än den i södra, vilket Bertils fångststatistik från 1960- och 1970- talet ger besked om.

Från Lilly i Landskrona fick han under en tur i slutet på 1970- talet arton torskar, varav fem var på över tio kilo och många på sju, åtta och neråt. "Jag vadade i torsk",

säger Bertil.

Ett annat rekordfiske hade han i början på 1970- talet från **Pelle**, bogserbåten som under namnet **Klagshamn** varit hjälpvedtång nr 332 under andra världskriget. Ombyggd för ändamålet på Kockums i september till oktober 1939. Det var när **Pelle** gjorde ett gästspel i Landskrona, med Hilding Broberg som skeppare, som jag passade på att åka ut, säger Bertil.

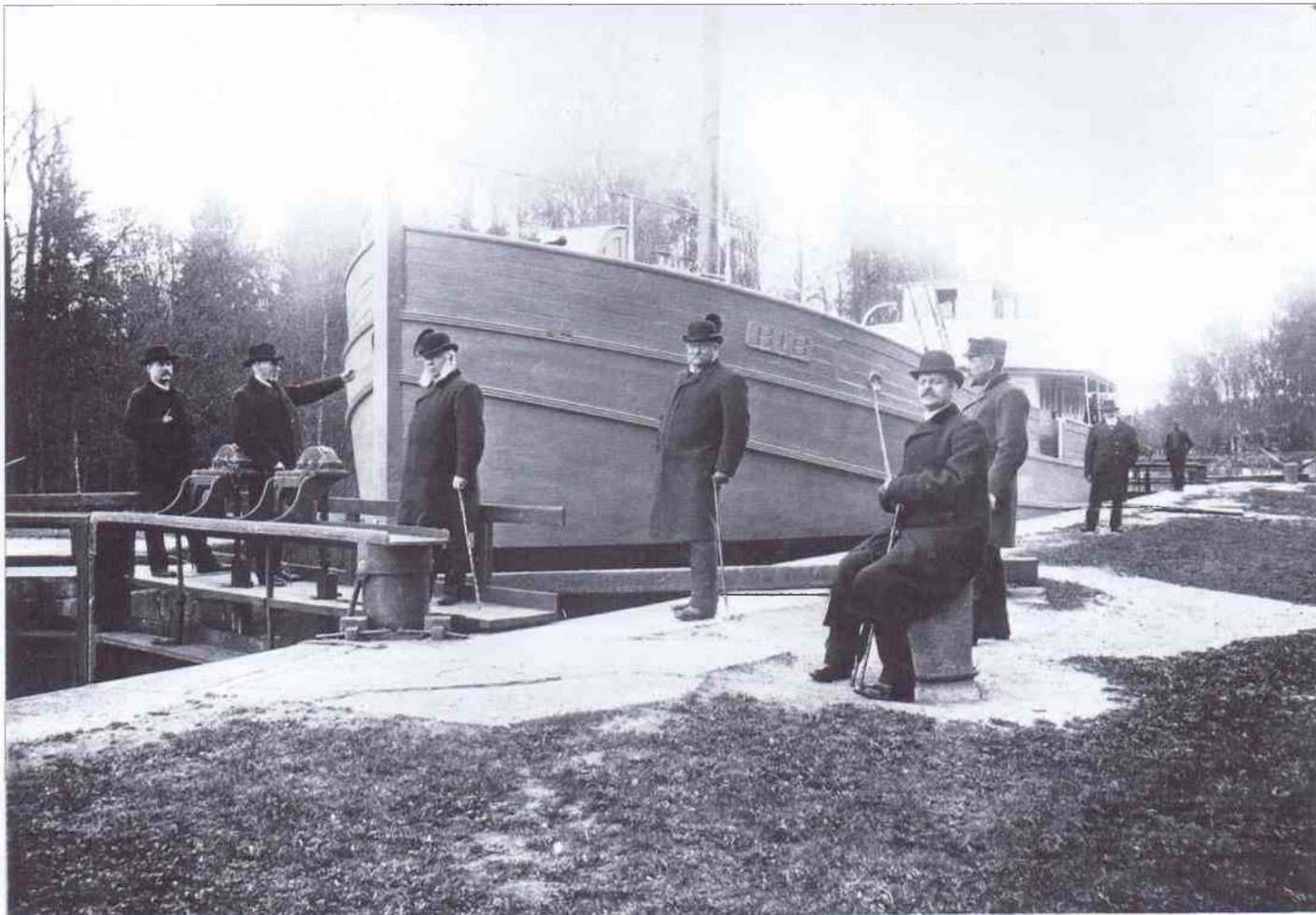
"Första gången **Pelle** stannade för fiske fick jag en torsk på 16,8 kilo, vid andra stoppet en på 19,8 och vid tredje en på 19,1. Inför fjärde "drivan" sa jag till Hilding att nu ska det verkligen bli spännande att se hur stor torsk jag får nästa gång du stannar! Men då hade det bara blivit en liten stackare på ynkliga sex kilo."

Idag vadar Bertil knappast i torsk längre och förmodligen ingen annan heller. Fisket har, som väl alla vet blivit åtskilligt sämre och Bertil "Åkarp" Olsson fiskar numera sparsamt.

Men han minns, liksom jag själv, den tid när turfiskebåtarna var något av ett vallfartsmål för fiskare som, med en liten gnuttur kunde få en rekordnotering att införa i sin fiskedagbok. ■



Arne Bomans sportfiskebåt Petter i Limhamn. Foto Arne Boman.



Motorfartyget *Bib* i Hjälmare kanals slussar troligen efter leveransen 1905.

Sveriges första lastmotorfartyg – ett 100 årsjubileum

Text och foto av Erik Hag

Vilket fartyg var Sveriges första lastmotorfartyg? Att den av Burmeister & Wain i Köpenhamn, till Johnsonlinjen i december 1912 levererade Suecia på 6 550 ton dödvikt var Sveriges första oceangående lastmotorfartyg är alla överens om. Maskineriet bestod av två av varvet tillverkade 8-cyl. tvåtaktsmotorer på vardera 1 000 hästkrafter. Men innan dess byggdes några mindre lastfartyg som var motordrivna.

Att de av Oscarshamns Mek. Verkstad och Skeppsdocka i juni respektive juli 1908 till Ångfartygs AB Alvar (Gustaf Lindegren), Stockholm levererade **Rapp** och **Snapp** på 350 dwt var Sveriges första lastmotorfartyg försedda med dieselmotorer är nog också alla överens om. De var försedda med vardera en fyrcylinders tvåtaktsmotor på

110 hästkrafter tillverkade av AB Diesel-motorer i Sickla.

De av Stockholms Transport- och Bogsérings AB vid det av bolaget ägda Ekensbergs varv 1906 byggda **Tomte-Matts** och **Stig** beskrivs ibland som Sveriges första lastmotorfartyg. Transportbolaget hade dock redan i maj samma år tagit leverans

av den i Holland byggda **Barbro**. Alla försedda med holländska fotogenmotorer där motorerna i **Barbro** och **Tomte-Matts** var på 32 hästkrafter, medan **Stig** hade en motor på 40 hästkrafter. Vi är nu nere på en dödvikt på strax under 100 ton.

Redan ett år tidigare hade dock Hjälmare Kanal- och Slussverk i den av bolaget ägda torrdockan färdigställt motorfartyget **Bib**, ett fartyg på 200 dödviktston med en fotogenmotor på 60 hästkrafter, och det är detta fartyg jag skall berätta om, men först litet om bakgrunden.

Hjälmare kanal

rustas upp och varvet anläggs

Redan i början av 1600-talet anlades genom statens försorg en kanal mellan Mälaren och Hjälmare. Under årens lopp företogs större och mindre ombyggnader men kanalen förföll allt mer. För att sätta kanalen i användbart skick bildades 1819 Hjelmare Canal & Slussverks Bolag. Man hade redan tidigare konstaterat att en helt ny kanal måste byggas, ett arbete som redan påbörjats, och 1828 kunde trafiken inledas. Då återstod dock en del mindre arbeten, men 1833 kunde den nya kanalen invigas. I samband med att kanalen byggdes, anlades även en torrdocka och mekanisk verkstad bredvid slussarna i Hellby. Dockan var förmodligen främst tänkt för reparationer, men (och) användes dessutom i stor utsträckning som vinterupplag för bla Örebrobolagets pråmar och ångare.

I januari 1870 anställdes skeppsbyggmästare C.J. Stenström, och under hans ledning kom nybyggnadsverksamheten igång. Man byggde träpråmar på järnspant, ibland flera om året. Sedan ingenjör Hugo Stenström anställdes 1891 anskaffades utrustning för att bygga stål-fartyg, och följande år byggdes skrovet till lastångaren **Arboga III** av stål. Efter att ha byggt några stålpråmar återgick man till att bygga träpråmar. Under Stenströms ledning konstruerades och byggdes pråmar. Han ritade även flera lastfartyg, däribland **Bib** i maj 1901. Kanske var det låg orderingång som gjorde att man startade bygga detta lastfartyg för egen räkning. Enligt specifikationen: "dubbel bordläggning af furu på spant av jern med tvenne lag balkvägare af 8"x8" furu och tvenne vägare af grof räls i slaget och i lifvet. Vaterbord och skarndäck af ek. Däck af 2 1/2" furu och med tvenne lastluckor".

Bibs motor

Man var snart inne på att prova ett motormaskineri och 25 april 1904 beställer man hos J.A. Svenssons Automobilfabrik i Augustendal en Avance fotogenmotor. Motortillverkaren presenterade den 23 augusti 1904 en: "maskinritning på 60 hk dubbelcylindrig motor för Hjelmare Kanalbolag", och den 28 mars 1905 har man en: "insättningsritning till 60 hk dubbelcylindrig Avance för Hjelmare Kanalbolag" klar. Varför en motor från en automobilfabrik frågar man sig? Förklaringen är att J.A. Svensson, som tjänat en förmögenhet på att tillverka Primuskök, 1898 beslöt starta en automobilfabrik. Så långt som till att bygga bilar kom han inte, men han köpte ett patent på en amerikansk tändkulemotor. Med hjälp av duktiga medarbetare förbättrades motorn och man tillverkade åtskilliga "Avance" motorer, de flesta sk lokomobiler



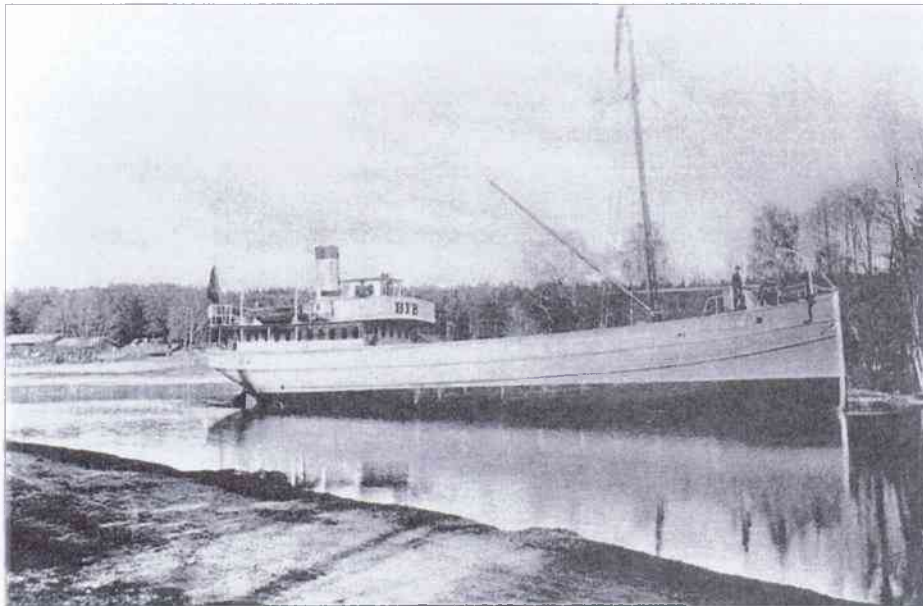
Bilden tagen vid samma tillfälle som föregående bild. Ägarna poserar stolt vid sitt på eget varv byggda motorfartyg **Bib**. En nymodighet vid denna tid.

på några få hk. Mest välkänd är kanske en fyrcylindrig motor på 200 hästkrafter som 1904 installerades i svenska flottans första ubåt **Hajen**. Inför det till **Bib** döpta fartygets registrering utfärdas 15 juli, 1905 en bilattest där bolagets kamrer M. Tibell och skeppsbyggmästare H.D. Stenström intygar att: "motorfartyget **Bib** blifvit byggt, och under 1905 fullbordat, vid Hjelmare Docka af Hjelmare Kanal och Slussverks aktiebolag för egen räkning." Vidare anger man: "Fartyget är till sin hela längd och 8 fots djup förhydt med 1/16" plåt med mellanlägg av tjärpapp."

Att man på varvet inte hade någon erfarenhet av att bygga sådana här fartyg ser man i ett brev från Sjöförsäkrings Aktiebolaget Ägir den 14 juli 1905 till Hjelmare Kanal & Slussverk. Man anser att denna båt: "hvilken i sitt nuvarande skick

icke befunnits sjövärdig, utan vi måste härför fordra följande kompletteringar." Därefter följer en lista på 10 punkter med nödvändiga kompletteringar: "bogankare med 90 famnars ketting, bogankare med 75 famnars ketting, ankarspel, winsch, 1 st 5" kabel, stagflock, gaffelflock eller 3-kant segel, mekanisk signalpipa, mekanisk läns-pump samt navigationsinstrument som logg, lodlina med mera." Försäkringsbolaget var, helt naturligt, skeptiskt till rena motorfartyg.

Hjelmare Kanal- och Slussverks AB anmäler 20 juli, 1905 till Kommerskollegium för registrering det av bolaget för egen räkning byggda motorfartyget **Bib** försett med en 60 ehk fotogenmotor. Till befälhavare utsågs F.E. Talén, Stockholm.



En kraftigare skorsten har monterats istället för det lilla avgasröret.

Bib kommer i trafik

Första notering om att **Bib** kommit igång är kvittan från 1 och 8 augusti, 1905 för hamnavgifter i Strömsholms Nya Hamn. Talén var tydligen endast anställd för provturer, och redan 18 augusti anmäler man till Kommerskollegium att C.A. Sandin utsetts till befälhavare, samt att maskineriet rätteligen utvecklar 95 hk. När **Bib** den 20 september lämnar dockan destinerad till Norrköping finns motorleverantörens montör O. Lindahl med ombord, men han lämnar fartyget redan tre dagar senare. Först den 29 samma månad dyker han åter upp vid Hjelmare Kanal för att hjälpa till med slutjusteringar. Han anses olämplig enligt Hjelmare Kanals brev till J.V. Svensson. **Bib** hinner med några resor på hösten innan det är dags för vinteruppläggning. En resa med massa från det av bolaget ägda träsliperiet till Strömsholm; aspvirke från Mem till Jönköping; ytterligare en resa med massa till Strömsholm och slutligen en resa till Stockholm där man den 28 november lossar lasten bestående av potatis.

Försök att sälja Bib

Att man inte skulle behålla **Bib** står klart, och redan 6 december, 1905 utannonseras fartyget i Svenska Dagbladet, och tidigt 1906 finns annonser bla i Handelstidningen, Aftonbladet och Svensk Sjöfarts Tidning. Man får in flera förfrågningar. Örebro Pappersbruks AB, som avser använda **Bib** för transport av papper, massa och stenkolk, är intresserad av kanalavgiftens storlek. Fole Mek. Verkstad AB i Visby frågar hur motorn fungerar, och om fartyget är lämpligt för öppen sjö, och om det är lämpligt för transport av järnvägsagnar. Skandinaviska Granit AB, Halmstad, Degerhamns Kalkbruk, genom Johan Karls-

son och kapten Joh. Edman i Leufstabruk, vill ha generella uppgifter om **Bib**. K. Olsson, Fartygs- och Maskinagentur bjuder 8 feb. 25000 för fartyget. Även utländska spekulanter hör av sig. Ångfartygs AB Bore i Åbo är intresserad av bränsleåtgång, fart, djupgående och vill ha en skiss på fartyget. Ingenjör A. Atterbom i Kotka vill ha generella uppgifter för att försöka sälja **Bib** till Ryssland, och han har en spekulant som bjuder 25000 kr. En spekulant är förvånad att det inte finns några segel ombord: Vad gör man om motor inte fungerar eller man blir utan bränsle?

Någon försäljning blir det inte nu, kanske var det begärda priset 40000 kr för högt, eller så var man skeptisk till maskineriet.

En flytande diversehandel

Förmodligen tillbringade **Bib** vintern i dockan, och slussbolaget sätter fartyget i fart i egen regi. Första resan sker i mitten av maj 1906 med ved från Hjelmare Kanal till Stockholm. Redan 26 maj blir det en resa Stockholm-Uppsala och åter med styckegods. Därefter gör man några resor med massa från bolagets träsliperi till Norrköping och Örebro, och några resor

med grus till dockan innan man återvänder till uppsalatraden i slutet av augusti för att bli kvar där till seglationens slut. En rundresa tar omkring 5 dagar, och det är allt mellan strömming och sirap som transporteras till Uppsala. På returreterna tar man bla vete och korn i säckar, tomfat och lingon. **Bib** hinner med 41 totalt resor under året, innan man i slutet av november återvänder till dockan.

Uppsalatrafiken upphör

Inför 1907 års seglation begär Kanalbolaget i april 1907 hos Hamnstyrelsen i Uppsala nedsättning av hamnavgiften i Uppsala för att även detta år upprätthålla reguljär trafik Stockholm-Uppsala. Man begär samma ersättning som ångfartyget **Garibaldi** erhåller. Kanske fick man ingen nedsättning, för det blev i alla fall ingen fortsatt trafik på Uppsala. Årets första resa går 18 maj till Mariefred med massa. Sedan följer några längre resor: Värtan-Degerhamn med 181 ton koks; Degerhamn-Arkösund med 132 ton kalkmjöl; Stockholm-Gävle med svavelkis; Gävle-Påskallavik med 190 ton massa; Degerhamn-Gävle med cement, och Gävle-Stockholm med trävaror. Vi är nu framme i början av augusti och efter en resa med massa till Stockholm tar man en massalast till Göteborg och med kol till Borensberg i retur. Efter en resa med 2066 "små" massabalar till Mariestad; några resor Janslunda-Värtan med grus, och några resor med gödning bla till Örebro avslutas 1907 års seglation den 30 november.

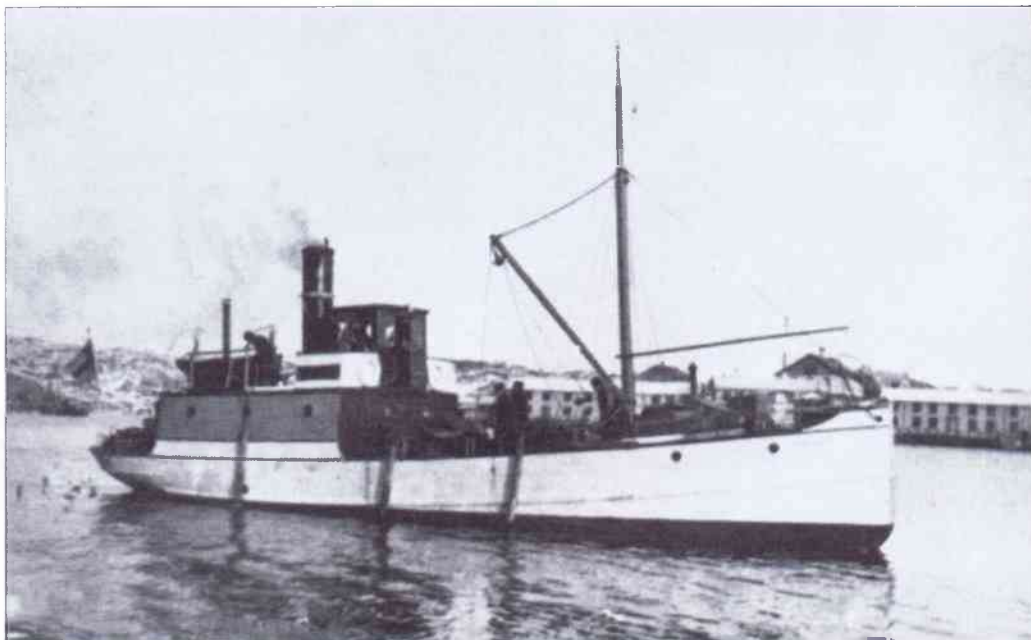
Bib säljs

Inför 1908 års seglation har man tydligen maskinproblem. A. Landström får 42 kronor för att han 31 maj bogserat **Bib** Björkfjärden-Stockholm, och C.O. Richter får 8 konor för bogsering Slussen-Augustendal där J.V. Svensson hade sin verkstad. Slussavgift erläggs med 5:25. Redan 9 juni är man åter till dockan med grus. En massalast till Kungsör, och sedan följer flera resor med grus från Janslunda till Lidingö. På sista resan för Kanalbolaget tar man 18 augusti 800 massabalar till Kungsör. Genom köpekontrakt 12 augusti, 1908 säljer man **Bib** till AB Hillevik (Gust. Förselius), Stockholm för 25000 kr med övertagande i Stockholm den 20 samma månad.

Var **Bib** kom att sysselsättas de kommande åren har jag mycket lite antecknat om. Bara en resa där man kommer till Köping 6 juli, 1911, och efter att ha lastat 65 standards virke avseglar hon 12 juli för, som hamnjournalen anger det, "utrikes ort". Lotsrapporterna är inte så hemliga av sig. Där kan man läsa att **Bib** 12 juli av märlotsarna lotsades Köping-Södertälje-Landsort på resa Köping-Rendsburg. Från Landsort klarar man sig vidare utan lots.

Motor-lastfartyget
"BIB"
om 105,18 registrertonn, byggt vid Hjelmare Docka 1905, lastande 200 ton d. v. och försedd med en dubbeltryckad Avancemotor om 80 eff. hästkrafter, till salu.
Närmare meddelas af
Hjelmare Kanal- och
Slussverks Aktiebolag,
Stockholm 1905.

Annons från 19005 i Svensk Sjöfart Tidning.



Marstrands Nya Ångfartygs AB var också tidigt ute med att beställa ett motorfartyg som här **Orust**. Hon registrerades den 10 maj 1905, alltså innan **Bib** blev registrerad. Bild från Sjöfartsmuseet, Göteborg.

Bib kommer till Finland

AB Hillevik anmäler 10 juni, 1912 att man sålt **Bib** till Finland, och inte längre är svenskt, och fartyget avfördes då ur svenskt register. Axel Nicolaus Östling hade i maj detta år tillträtt som befälhavare, och det är han som 24 maj tar **Bib** från Stockholm till Vasa med ankomst 3 juni. Varför resan tog 10 dagar kan man fråga sig. A.W. Stenfors anges nu som ägare av **Bib**, där Emil Björkas tar över befälet. Så

mycket glädje fick man inte av fartyget. Redan 14 juni strandar det sandlastade fartyget i närheten av Stubbens båk utanför Nykarleby på resa till Vasa. Svenska Neptunbolagets bärgningsångare **Mercur** går från Vasa till olycksplatsen och följande dag undertecknar Emil Björkas bärgningskontrakt för: "motorfartyget **Bib** lastat med sand, nu strandat på det sk Skerfgrund och vattenfylldt överallt". Någon bärgning blir det inte, men **Mercur** bärgar en mängd

inventarier. För något år sedan berättade en finsk sportdykare att vraket ligger kvar ca 1 sjömil söder Stubbens fyr utanför Oravais. Det mesta av vraket ligger på 3–4 meters djup som sluttar ner till 12 meters djup. Propellern ligger i sanden och propelleraxeln går till motorn som står kvar. Det som finns kvar av motorn är i huvudsak bara motorblocket.

Orust dyker upp

Påståenden om att ett fartyg skulle vara Sveriges första lastmotorfartyg skall man vara försiktig med! Sedan jag avslutat artikeln ovan kommer jag på att av Eriksbergs Mek. Verkstad för Marstrands Nya Ångfartygs AB färdigställda **Orust** också levererades 1905.

Det är fråga om ett lite mindre fartyg med dimensionerna 12,64 x 4,48 x 1,97 meter på 59 bruttoton, även det utrustat med en av J.V. Svensson tillverkad Avancemotor på 40 hästkrafter. En maskin som redan 1909 byttes ut av okänd orsak.

Ovan konstateras att **Bib** anmäldes till registrering 20 juli, 1905. **Orust** var lite tidigare, anmäld till registrering 10 maj, 1905.

I så fall skulle **Orust** vara det första svenska lastmotorfartyget, men även i så fall rör det sig om ett 100-årsjubileum! ■

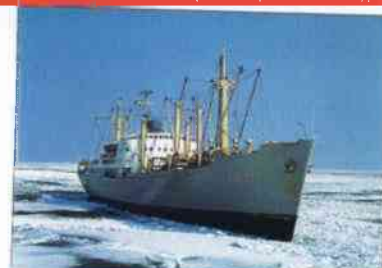
Köp dina julkort av Göteborgsavdelningen!

- Efter några års uppehåll ger Göteborgsavdelningen åter ut en serie julkort i format A-5. Förra gången det begav sig tog vykorten snabbt slut. Det är stora fina **FÄRGKORT** med vintermotiv som ställts till av delningens förfogande genom klubbmedlemmen Törje Pettersson.

- Fotona är tagna från isbrytaren Ymer vintern 1963. På kortens baksida finns uppgifter om fartygen samt påtryckt **GOD HELG**.

- En serie kort består av 8 olika vykort och säljs till priset 50 kr inklusive porto.

- Du beställer lättast genom att sätta in pengar på Plusgiro 597486-0, och till Fotoarkivet. Kom ihåg att skriva ditt namn och din adress och hur många buntar Du vill ha!





Den gamla lloydaren *Stellaria* väntar på sitt slutliga öde i Frederikshavn. Hon är sedan många år dansk och heter *Hela*.

Semester – med mitt mått mätt

Text och foto Krister Bång

– Hej då. Nu lämnar jag er och kommer tillbaka den 1 augusti.

Jag stänger dörren till redaktionen och går sakta nedför trapporna halvt sjungande:

*Den sommartid nu kommer
med fukt och hägring stor.
Nu nalkas nya dofter
av fisk, av hav, av klor...*

Visst känns det lyxigt att vara ledig i fem hela veckor och kunna göra vad man vill. Som tex en båtsafari!

Du som läser Länsypumpen regelbundet vet ju att jag gör en hamnrunda varje år. Förra året var det Norrland med speciellt fokus på alla båtar som skulle färgfoto-graferas för Skeppslistan. I år finns inte de kraven så vi börjar i Danmark och låter inspiration, lust och tillfälligheter få styra. I år är det the big five som gäller. Inte Afrikas lejon, leopard, buffel, elefant och noshörning utan Jyllands stora fiskehamnar Skagen, Hirtshals, Hanstholm, Thyborøn och Esbjerg.

Söndag

Göteborg–Hanstholm 28 mil

Så blir det då söndag morgon. Varför skall

alla dessa färjor gå så tidigt? Visserligen sade folk i min närhet att om man skall få något gjort skall man gå upp tidigt. Men vad gör då vederbörande på kvällar och nätter?

Klockan är alltså sex. Knappt en bil ute trots att solen skiner. Till min "glädje" ser jag att alla rödljus fungerar. Rödljus kan man lita på.

Stena Carisma skall avgå klockan sju. Lite bilar. Bara 48 stycken plus åtta husbilar. Nästan öde ombord så vi drar redan tio minuter före utsatt tid. För vi är ju där, vi som skall med.

Ingen trafik i hamnen och snart passerar vi Vinga. Där växte ju Evert Taube upp och man erinrar sig hans rader *Fjärden ligger blank som ett nybonat golv*. Just så är det idag.

Kommer fram till Frederikshavn strax före nio. Numera finns det upphuggnings-varv också här. Man finner tex att norska **Lady Link** av Bergen skrotats. Gamla lloydaren **Hela** (ex **Stellaria**), med sin stora bulbstäv, har man inte börjat med ännu.

I Frederikshavn ligger som vanligt **Lone Baand** (ex svenska **Prince of Gotland**). Är hon aldrig ute?

Tittar också in till Strandby där jag finner **Mona Mette** (ex **Saltö** av Bua). Dessutom ligger faktiskt **Titania** från Fotö vid varvet.

Ett av Skagens mera underliga minnesmärken är Den Tilsandade Kirke. Denna kyrka byggdes på 1300-talet och var den största i hela Vendsyssel. Så kom flygsanden och så småningom begravdes hela kyrkan av sand. 1795 avlystes kyrkan och 1810 rev man den men behöll tornet. Så mitt ute bland sanddynerna står tornet än idag. Och i grannskapet såg jag en annan kyrka som saknade torn. Olika falla ödets lotter.

Det tycks vara populärt att registrera sina fiskefartyg i La Paz i Bolivia. I Skagen ligger jättelika **New Baltic** med tidigare norska intressen. Nu ägs hon från Svendborg på Fyn.

I Skagen ligger också **Bohuslän** av Fiskebäck för bottenmålning. Andra svenska fiskefartyg på besök är **Sundland** från Grebbestad och **Marika** från Hönö. Man kan heller inte värja sig från **Tina Majbrit** (ex **Zenith** från Mollösund). Hon är kvar i nästan originalskick.

Dagens begivenhet finns dock inte i Skagen utan skulle komma till Hirtshals kl 13.



En av de märkligaste turistattraktionerna är den tilsandade kirken utanför Skagen.

Det är den gamla Stenafärjan **Stena Jutlandica** som börjat gå mellan Langesund och Hirtshals i Kystlinks regi.

Så iväg till Hirtshals i god tid. Och tur var det för redan halv ett kommer hon. Fartyget går under artistnamnet **Pride of Telemark** men egentligen heter hon **Alk-mini A** och hör hemma i Piraeus.

För att invänta också hennes avgång tar jag nu lunch. Eftersom färjan kom för tidigt går hon också för tidigt. Det är nätt och jämt jag hinner svälja kaffet.

Fortsätter nu mot Hanstholm men stannar till i Løkken. Hit gick faktiskt min allra första utlandsresa 1949. Vi bodde på en bondgård och jag minns att jag fick rida på ställets ardennerhäst. Den blev visst aldrig sig lik sedan.

I tonären återupptog jag ridandet men den doft som man därvid erhöll befrämjade inte spontana möten med intressanta

personer, så jag avbröt min karriär som ryttare.

Hanstholm har ju också en stor fiskehamn. Här finner jag många svenska fiskebåtar som **Silervåg**, **Kenty**, **Cornelia**, **Bravik** och **Runavik**, men också den norska bomtrålaren **Fish Hunter** som en gång var svensk som **Lavön**.

Av någon anledning kommer jag just som den jättelika färjan **Fjord Norway** skall avgå. Hon har tidigare gått i Australien men började sina dagar på TT-linjen som **Peter Pan**.

Efter detta tar jag in på Hanstholm Hotel för övernattnig.

Måndag Hanstholm–Grenå 47 mil

Det är måndag morgon och jag drar isär gardinen och tittar ut. Mulet och blåsig. Återvänder till sängen och tittar i almanackan. Där står det snyggt och prydligt semester. Det är något som inte stämmer.

Efter frukost kör jag ner mot Thyborøn. Vägen går genom ett månlandskap. Inga träd. Inga djur. Bara böljande gräsbevuxna sanddyner. Efter ett tag blir det bättre och både hästar, kor och bönder träder fram. De sistnämnda som bromsklossar på vägen.

Även i Thyborøn har antalet fiskefartyg minskat. Det finns ingenting av svenskt intresse inne. Det är mest stora, ovårdade industritrålare. Vem blir glad över att se



I Skagen stod **Bohuslän** på land för bottenmålning.



Gamla **Stena Jutlandica** har återkommit till våra farvatten och seglar nu mellan Langesund och Hirtshals med artistnamnet **Pride of Telemark**.

på sänt?

Fortsätter den trevliga väg 181 som följer kustlinjen ända ner till Esbjerg. Stannar till i Hvide Sande där det byggs ett antal svenska ståltrålare. Men det varvet är nerlagt och fiskeläget är omvandlat till en stor tummelplats för turister. Enligt uppgift kan man få både pizza och kebab om det kniper, men det knep aldrig.

Esbjerg har en gigantisk fiskehamn som man faktiskt får åka omkring i om man har svaga ögon och inte kan läsa danska skyltar.

Vid Vikingkaj håller man på med upphuggning. De sista resterna av den engelska färjan **Southsea** av Portsmouth tuggar grävs kopan i sig. På tur ligger de danska fiskebåtarna **Sonja Doris**, **Rikke Holm** och **Lotte Vohnsen**. Det går styggt åt beståndet.

Vid en pir hittar jag en gammal raring. Hon heter **Silva** och hör hemma i Phnom



Ett fartyg från gången tid hittade jag i Esbjerg i form av Silva av Phnom Penh. Hon har hela sitt liv kontrollerats från Ryssland.

Penh eller Tom Peng om man får se till tillståndet. Hon byggdes 1971 och har hela tiden ägts av ryssar.

Hamnanläggningarna är stora men antalet båtar är litet. Förr fanns här en rad gamla ex-svenska fiskefartyg. Det finns några än, men ingen av dem ligger inne. **Esvagt Promotor** och **Esvagt Charlie** är förstås hemma. De är båda gamla ombyggda trålare.

Efter en glass bär det av mot Grenå. Handelshamnarna i Kolding, Vejle och Horsens är säkert avstängda men det gör inte så mycket för andra flitiga båtologer brukar fånga de svenska handelsfartygen i fart.

Jag har tidigare hävdad att rödljusen uppfanns i Århus och det står jag fast vid. 45 minuter för att komma genom stans ringvägar med alla dess osynkroniserade ljus.

Så äntligen framme i Grenå. Man är alltid lite orolig över vad som kan ligga här. Den svenska tankern **Stensjö** av Donsö har anlänt för upphuggning. Den hundraåriga bunkertankern **Sebong** (jag stavar med å) ligger och väntar på ny köpare. Finska träfiskebåten **Västervåg** ligger i en hög på kajen. Lite vemodigt eftersom hon är det sista fiskefartyget som levererades från Gustafssons varv i Landskrona.

Lastfartyget **Star** bildar front mot gatan. Hon är bara en kuliss visar det sig eftersom hela babordssidan är skrotad.

Annars trängs norska, skotska och isländska fiskefartyg. En stor fiskbevakningsbåt, **Kommandor Amalie** från Douglas, har också anlänt. Och det är ju klart. Finns det inga fiskebåtar att bevaka, behövs ju ingen som bevakar dem.

Nattning på Hotel Kysten i Grenå.

Tisdag Grenå-Malmö 23 mil

Efter en snabbbrunda i hamnen, där jag upptäcker ex-svenska **Sletterhage** (ex **Rebecka** av Björkö), drar jag vidare till Ebeltoft för att ta snabbfärjan till Sjellands Odde. Därifrån med koncentrerad körning till Rødvig för att hinna färjan över till Hundested. Den går bara en gång i timman och jag kommer med som sista bil. Puh.

Tar mig fram på slingrande vägar till Gilleleje. Det visar sig vara en livlig sommarort med många fiskefartyg. Gamla **Nolsö** av Väjern hittar jag som **Ancilla**. Nu är hon rostig och ful. Sådan var hon inte som svensk.

En annan gammal svensk döljer sig bakom **Lileti**, nämligen **Dunö** från Donsö. En svensk laxfiskare, **Camilla** av Sandvik, har också förrat sig hit.

Efter en fisklunch åker jag de återstående milen till Helsingør. Har beslutat mig för att åka HH-Linjen. Väl ombord och iväg ristar skrovet så att billarmen sätter igång på bildäck. När en bil slutar börjar nästa. En riktig konsert till slut. Det är roligt nästan jämt. Till yttermera visso får fyran (**Mercandia IV**) soteld i skorstenen så att elden blir lös och sotflagorna faller ner på däck. Folket flyr. Jag står kvar och betraktar nyfiket fenomenet alltmedan bilarna vrålar.

– Soteld, säger jag till dem som vill höra på. Det får en lugnande effekt eftersom alla helt plötsligt tror att soteld är ofarligt.

Jag är på väg till Helsingborg för att fotografera nyinköpta **Harmony**. Jag kommer då att tänka på den finska damgruppen **Harmony Sisters**. När dessa damer först kom till min kännedom genom radion missuppfattade jag namnet något. Tyckte man sade "How many sisters?" Något svar på den frågan fick jag aldrig, men jag tror att de var tre.

Färden går vidare till Råå. **Confident** avgår just i den hårda vinden. Om man skulle med där får man inte glömma tvålen. Genomduscha blir man ändå.

Till Malmö kommer jag lagom för att bevittna **Finnclippers** avgång. Vackert fartyg för att vara en ro-pax. Väntar på **Turasund** som är på väg från Kongens By. Om man går upp tidigt får man vänta länge. I mitt fall i en och en halv timma. Eftersom klockan nu börjar bli mycket tar jag in på hotell i Malmö.



Den hundraåriga tankern **Sebong** ligger i Grenå och väntar på att någon lämplig spekulant skall dyka upp.

Onsdag Malmö–Kalmar 49 mil

Vad nu? Mulet igen! Tydligt har jag haft för lågt tempo eller som det står i visan: *Du skall inte tro det blir sommar, ifall inte nån sätter fart.*

Under frukosten ringer plötsligt en nalle. Jag småler när alla börjar gräva i fickor och handväskor. Då blir jag varse att det faktiskt är min nalle som ringer.

I senaste utgåvan av SMI finns bara ett porträtt av **Rind** i halvfigur. Så därför ut i hamnen. Vid Skanskas upplag ligger en stor del av alfabetet hemma, nämligen **Erik**, **Fredrik**, **George** och **Hans**. Men **Rind** lyser med sin frånvaro. I Östra hamnen hittar jag dock **Baltic Breeze** nymålade i oxblodsfärg och med San Lorenzo som hemort. Hon har varit svensk en gång med namnen **Westfjord**, **Hamnfjord** och **Vänerfjord**.

Fortsätter mot Ystad. Då kommer jag att tänka på den gamle skeppsbyggmästaren Jakob G:son Crafoord som skall vara begravd i Sövde. Så av från europavägen och på slingrande vägar uppför Romeleåsen. In i en underbar bokskog. Då kommer jag att tänka på jobbet. Undrar om man säljer några böcker där hemma?

En milsvid hänförelse utsikt uppenbarar sig plötsligt. Snart ringlar sig vägen ner genom de gula rapsfälten och med min blåa bil blir det nästan som en nationalbakelse.

In på pastorsexpeditionen i Blentarp för att ta reda på var Crafoord är begravd. Men han finns ingenstans. Birgit och jag går genom de handskrivna böckerna. Så kan livet också vara. Efter döden finns man inte.

Efter besöket i Sövde beslutar jag mig för att åka direkt till Simrishamn. Konsulterar kartan och finner en snabbväg på riktigt



Ancilla hette förr Nolsö och hörde hemma i Väjern, och var då i mycket fint skick. Här ligger hon i Gilleleje.

små vägar. Jag har ingenting emot att åka på småvägar. När jag kör in på den minsta ser jag att bara fordon med tillstånd får åka. Det har aldrig bekymrat mig. Men när jag åkt en tre–fyra kilometer på denna bumpiga grusväg ser jag att några elaka bybor spärrat av vägen med en kätting. Vad gör man? Jo, backar en halv kilometer för att kunna vända. Genvägar är senvägar. Att man aldrig lär sig.

Kommer så till Simrishamn. De flesta av stadens fiskebåtar ligger hemma nymålade och fina och väntar på att fisken i havet skall växa till sig. Några långväga gäster dock. **Porjus** från Sturkö och **Onkel Sam**. Inte han från det stora riket i väster utan

hon från Nexø på Bornholm.

Solen har nu kommit fram och lyser intensivt.

Det börjar bli lunchdags. På Österlen är det gott om kaffestugor men där serverar man bara sju sorters kakor och mjuka peppar- och sockerkakor. Det duger inte som mat åt en viking. Hittar till sist min macka i Brösarp.

Färden går nu vidare till Nordersund på Listerlandet. Passagerartrafiken till Hanö fick förra året ny utövare och jag finner att **Vitaskär** är på ingång. Fattar posten vid badplatsen med mina kameror och "skutan", som solar där, betraktar mig nyfiken.

Till Hörvik är det inte så långt. Här ligger **Hanösund** upplagd. Det var hon som tidigare gick på Hanö. Har Du tre miljoner över så kan hon bli Din!

I Karlshamn ligger **Vinga** och **Listerland** badande i motljus.

På Hasslö finns fortfarande en riktig träbåt kvar. Det är **Eros**. Hon ligger hemma nymålade och fin.

Hade tänkt övernatta i Karlskrona men efter en titt både i fiske- och handelshamnen kan jag konstatera att det är tomt. Helt tomt. Nada. Om man undantar den gamla ombyggda träträlaren **Ekron** förstås, som under många år legat på Gräddö i Roslagen för ombyggnad.

Jag kör i stället de tio milerna upp till Kalmar för övernattnin.

Torsdag Kalmar–Linköping 43 mil

Planen för dagen är att först besöka Kårehamn på Öland och sedan ta färjan från Byxelkrok till Oskarshamn. Väl kommen till Kårehamn blir jag fundersam. Det blåser lite och hur roligt på en skala från ett



I Malmö försöker man återskapa traditionen med att åka till Kongens By och samtidigt äta. Turasund heter båten man skall åka med.



I Händelöp utanför Västervik kan man hitta denna välvärdade fiskebåt, *Rizona*.



Vid Borensnult i Göta kanal kom *Kung Sverker* majestätiskt glidande.

till tio är det att skumpa omkring två och en halv timma på vattenytan? Efter moget övervägande avstår jag. Det är trots allt 55 kilometer kvar till Byxelkrok.

Kör i stället till Mönsterås där den gamla skutan *Astrid* prydligt står uppställd på kajen. Hon har legat sjunken många gånger och nu hoppas man kanske på att någon högre makt skall skänka pengar till upprustning.

Meningen att köra till Byxelkrok var bla för att fotografera färjan *Solsund*. Nu väntar jag på henne i Oskarshamn i stället. Går och handlar och fikar under tiden. En halvtimma före hennes ankomst får jag veta att turen har ställts in och att *Solsund* ligger kvar i Byxelkrok. För hög sjö för att

gå. Ibland har man tur.

Nästa stopp blir Händelöp. Här har jag inte varit på 30 år. Fiskebåtarna *Rizona* och *Scanö* ligger hemma och jag språkar med ägarna en stund. I Västervik ligger tre fiskebåtar och bogserbåten *Aston*. Fortsätter till Vituddens varv och hittar där den gamla ångslupen *Havsörnen* av Frenninge. Enligt uppgift skall hon vara byggd i stockholms-trakten på 1800-talet och under många år tillhört Göta Kanalbolaget.

Eftersom jag ändå befinner mig på Norrlandet tar jag den krokiga vägen upp till Casimirsborg för att titta på *Vega*. Dessvärre kommer jag inte in på varvsområdet men pratar med slottsherren som tror att det blir sjösättning till hösten.

Passar på att se mig omkring på denna historiska plats. Här låg tidigare ett glasbruk och herrgården, med naturskönt läge, byggdes 1828–1829. Platsen hette tidigare Mem, inte att förväxla med Göta kanals slutpunkt i Slätbaken.

Medan vi står och samtalar om upprustning av fartyg kommer tanken för mig att åka till Motala för att se på *Motala Express*. Så iväg genom skogarna förbi Åtvidaberg mot Linköping. Väl där känner jag att jag är hungrig och stannar därför för mat och övernattnig.

Fredag

Linköping–Nynäshamn 40 mil

Jag konsulterar receptionen som kan meddela att **Kind** idag går Rimforsa–Linköping så den giver jag på båten.

Åker i stället ut till Berg med Göta kanals längsta slussstrappa. Här ligger *Wasa Lejon* som alltför många gånger gäckt mig. Talar lite med kaptenen för att få reda på eventuellt andra båtar på kanalen.

– Motalabaserade **Kung Sverker** brukar gå från Borensberg 13.10 och idag skall visst **Wilhelm Tham** passera och då lämnar hon Borensberg 11.40.

Sade kaptenen, tutar tre korta och lägger ut. Inte visste jag att den signalen har två betydelser för i samma ögonblick kommer en rejäl skur.

Efter att ha tittat på slussningen en stund fortsätter jag mot Borensberg. Inte långt därifrån passerar jag en skylt med texten Klockrike 4. Och då är jag ändå inte i Schweiz. Jag tänker förstas på Harry Martinssons roman *Vägen till Klockrike*.

I Borensberg ligger, just det, **Diana**. Jag är lika glad för det, för det är bortåt 30 år sedan jag senast tog en bild av henne.

Med 50 minuter kvar till avgång passar jag på att åka de 15 kilometrarna in till Motala för att se på *Motala Express*. När man har lite bråttom är man inte lika noggrann så jag råkar köra ner en korsning för tidigt och hamnar i stället i Borensnult, också det vid kanalen. Och där kommer **Kung Sverker** majestätiskt glidande. Bingo!

Vid *Motala Express* finns ingen aktivitet. Båten är helt enkelt upplagd i väntan på ombyggnad så det blir bara några exteriörbilder.

Tiden går fort när man är lycklig och jag kommer tillbaka till Borensberg tio minuter för sent. **Diana** skall precis docka ur slussen så jag får några närgångna bilder av denna 74-åriga dam.

Nu full fart mot Norrköping. På motorvägen blir jag omkörd av en polisbil med blåljus och anar oråd. Gör en snabb manöver och befinner mig helt plötsligt på väg 210 mot Söderköping. Efteråt får jag reda på att det varit en olycka på motorvägen med totalstopp över en timma.

Sommarens regnskur har tydligen fallit över Söderköping. Sjöblött överallt. Åskan mullrar.

– Huka er gubbar för nu laddar han om, sade Oden till Tor.

Vid Karlsro i Norrköping står passagerarbåten **Juliana** på slip. Blir det båt av henne någon gång? I en vassrugg i närheten ligger den gamla bogseraren **Kolbjörn**, även hon ett fall för den händige.

Till Oxelösund åker jag för att ta mig en titt på den nyinköpta fiskebåten **Vegas**. Jag har nästan tappat räkningen på hur många båtar med detta som funnits. På kajen stöter jag ihop med Klubb Maritim-gänget som sitter och dricker kaffe och snart gör även jag det. Trevligt!

I Nyköping är det alldeles tomt, men det brukar det inte vara. Passagerarbåten **Labrador** brukar alltid ligga inne och efter en titt på anslagstavlan ser jag att hon är på ingående om en halvtimme. Tittar på restaurangbåten **Gustavsvik** som nu antligen är klar. Den händige har gjort sitt.

Jag bestämmer att dagens mål får bli Nynäshamn. Trevlig sommarstad med en hel del fartygstrafik. Gotlandsbolagets **Gute** ligger inne och **Utö Express** går. Väntar in **Gotska Sandön** som kommer in 20.30 i det nu vackra sommarvädret.

Lördag

Nynäshamn–Uppsala 42 mil

Tidtabellernas dag. Vädret har bestämt sig för att vara soligt och vackert. Inväntar ankomsten av **Gotlandia** från Visby 0955 innan jag drar vidare till Dalarö.

Det är den nyinköpta färjan **Ebba** som hägrar. Kanske inte i sig utan för att spara jobb till nästa utgåva av SMI.

Ebba skall komma 11.20 så det är god tid. På Dalarö är det alltid parkeringsbekymmer. Jag kommer dock på idén att ställa



Dagens rebus. Vilken roman tänker jag på?

mig först i färjekön. När sedan **Ebba** kommer tar jag mina bilder och sticker innan hon ens hunnit lägga till. Samtidigt fastnar jag inte i bilköen som blir när alla kör av.

Nästa tid att passa är 1300 i Stockholm. Då skall Waxholmsbolagets nybygge **Dalarö** avgå. Kommer fram i god tid trots diverse bilköer. Får offra en tia i parkeringsautomaten innan **Dalarö** bestämmer sig för att gå.

Så är det lunchdags. Kaffe och smörgås som vanligt. Egentligen tar jag lite för god tid på mig för att vara i Grisslehamn redan klockan 15. Trots långsamma vägar hinner jag precis för att bevittna **Roslagens** avgång. Eftersom det finns två färjor på Eckerölinjen inväntar jag ankomsten av **Alandia** 17.30. Under väntetiden hinner jag ta en titt på den gamla smögenträlaren **Nanny** som sedan många år hör hemma i Herräng.

Ett av resans mål är Öregrund för att fotografera den nyinköpta fiskebåten **Vingaland**. Funderar även på att ta in för natten där.

Väl framkommen finner jag att hela staden festar. Ungdomar gör oprecisa steg och det är allmänt stökigt. Åker ner till Stora Ristens Rökeri där **Vingaland** ligger men där är det ordentligt igenbommat. Läger upp en hög med pallar utanför staketet och får sedan fri sikt för fotografering. Kanske inte någon av mina bättre bilder, men ändå.

Närmaste större stad är Uppsala och dit ställer jag färden för övernattnig.

När jag äter middag på kvällen hamnar jag på en restaurang med möhippa. Damerna är till en början ganska tysta men så sjunger man *Jag gillar inte klockor, men dricker gärna ur*. Visan sjunger man flera gånger men trots att man efter varje gång talar högre hör jag ändå inte vad de säger.

Söndag

Uppsala–Göteborg 44 mil

Så är de dags att avsluta den här resan. Eftersom jag åkt på Ostkusten tar jag vägen över Örebro hem.

Åker naturligtvis över Hjälmare docka där man på lördagen haft stor indockning. Här ligger nu ett stort antal fartyg. Många tycker jag mig ha sett tidigare i Stockholm. För den nyfikne kan jag tala om att båtarna är **Aline** och **Else-Nora**. Bogserbåtarna **Torsten**, **Hera**, **Skoghall I**, **Ärlan** och **Pictor**. Vidare syntes **Violette**, **Evelina**, **Hjernet**, **Norna** och **Xenia Onatopp**.

Tar även vägen över Sjötorp där jag hittar **Praetor** och i dockan **Valborg** och **Svanic**.

På snabba vägar kommer jag så hem lagom till att laga middag. ■



I Grisslehamn inväntade jag **Alandia** som kom från Åland. Hon byggdes en gång för Myrstens med namnet **Diana**.



Ombyggda Zhen Hua 8 lämnar Hamburg den 28 juni 2005. Foto Lennart Rydberg.

Pigg 25-åring

Av Lennart Rydberg

Större tankfartyg blir normalt inte äldre än 20–25 år. Vissa kan dock överleva längre genom att byggas om till FPSO:s som flera av Concordias VLCC:s blivit. Men det finns andra möjligheter till förlängd överlevnad vilket beskrivs nedan och gäller tankfartyget **Viking Falcon**. I slutet av 1970-talet lanserade Uddevallavarvet en ny tankfartygstyp som kom att kallas Aframax. Beteckningen kom från American Freight Rate Association och hade med begränsning av djupgåendet att göra för att kunna anlöpa amerikanska hamnar. För att kunna ta stor last fick därför bredden ökas. Detta koncept hade ju prövats i 499 000-tonnaren **Nanny** som hade en längd: bredd förhållande på 4,6. Den nya tankfartygstypen på ca 80 000 ton dw hade inte riktigt lika extrema siffror men hade ändå en längd: breddförhållande på 5,4.

Deras mått var längd ö.a. 228,5 m, bredd 42,3 m, djup 19,4 m och djupgående 12,7 m (som senare ökades till 13,5 m). I början av 1978 meddelades från Uddevallavarvet att Norse Group, ledd av Jan Petter Roed i Singapore beställt tre stycken tankfartyg av den nya typen. Så småningom kom serien att omfatta sju fartyg som levererades 1980–1981. Sex byggdes för Jan Petter Roed och ett för Odd Godagers Cardiffbaserade Cardigan Shipping.

Det första fartyget sjösattes 17 december 1979 och döptes till **Viking Eagle**. Serien hade sju centertankar samt fem vingtankar på vardera sidan samt en sloptank styrbord och babord. Maskineriet utvecklade 15 800 AHK och medgav en fart med last på 15,7 knop. Serien bestod av nybygge 309 **Viking Eagle**, levererat i maj 1980, Nybygge 310 **Viking Falcon**, levererat i september

1980, nybygge 311 **Viking Hawk**, levererat i november 1980, nybygge 315 **Viking Osprey**, levererat i februari 1981, nybygge 307 **Norse Falcon**, levererat i maj 1981 till Cardigan Shipping, nybygge 316 **Viking Harrier**, levererat i juli 1981 samt nybygge 317 **Viking Merlin**, levererat i november 1981.

Viking Falcon, som alltså var nummer två i serien kölsträcktes 19 november 1979, sjösattes (eller snarare utdockades) 26 april 1980 samt levererades 4 september 1980. Hon hade vid leveransen en dödvikt på 81 279 ton (vilket senare ökades till 88 725 ton). Hennes bruttotonnage var 42 235 ton.

Norse Group råkade i början av 1980-talet ut för betalningssvårigheter och Uddevallavarvet blev så småningom tvungna att ta tillbaka de sex fartyg som levererats till



Viking Falkon fick senare namnet BT Stream. Foto Lennart Rydberg den 11 juli 1977.

Jan Petter Röed. Svenska varv bildade UV-shipping för att ta hand om och efterhand sälja fartygen.

Under 1986 såldes ettan och tvåan i serien, nämligen **Viking Eagle** och **Viking Falcon** till Novorossiysk Shipping (Novo-ship) i Sovjet för 11 miljoner dollar styck.

Viking Falcon döptes om till **Akademik Lukyanenko**. Efter att ha varit ryss i fyra år såldes hon i 1990 till norska intressenter, nämligen Arnt J. Mörland i Sandefjord som i mars döpte om henne till **Thoraas**. 1992 ändrades namnet till **Ambra Beluga** och hon överfördes i det nya NIS-registret.

I juni 1993 var det dags för nytt namnbyte. Hon blev nu **Thorsaga** med ägare Thor Dahl i Sandefjord. 1997 såldes hon till Stream Motor Tanker Ltd (BT Shipping (London) Ltd, Hamilton. Hon fick nu namnet **BT Stream** och förde Bermudas-flagg. I augusti 2000 återkom hon till NIS-registret köpt av Team Ship Mgmt A/S Bergen. Hon fick nu namnet **Dolviken**. Detta namn blev året efter **Dolvi**, när hon fick nya ägare i form av Pioneer Tankers Sh. Corp, Georgetown, Cayman Islands. När hon började närma sig pensionsåldern som tankfartyg dök en ny köpare upp, nämligen Shanghai Zhen Hua Shipping Co Ltd. Denna ägare lät bygga om henne till heavy lift ship, något som företaget specialiserat sig på. Man är idag ägare till ett tiotal tyngdlyftsfartyg. **Dolvi** döptes om till **Zhen Hua 8** och registrerades i ST Vincent.

Zhen Hua 8 fraktar bl a containerkranar. Jag fick tillfälle att fotografera henne på utgående från Hamburg den 28 juni i år. Det visade sig att hon gått från Hong Kong den 18 april med en last av fem stycken containerkranar avsedda för Waltershofer Hafen i Hamburg och som uppenbarligen tagit en avsevärd tid att lossa. Rimligtvis har hon ett antal år kvar i sin nya karriär som tyngdlyftsfartyg. ■



En leveransbild av systerfartyget Viking Eagle. Foto Svensk Sjöfarts Tidning.

Till flydda tider återgår . . .



På utgående från Rotterdam i maj 1975, motor-tankern **Anette** av Oslo, ägd av Arne Blystad. Var på 14170 ton dw och byggd 1955 i Fredrikstad som **Robert Stove**. Söld av Lorentzen Skibs A/S i Oslo, 1963 till Arne Blystad och blev **Anette**. Ny ägare blev 1977 Greek Tankershipping, Piraeus, namnet ändrades till **Thermopylai II**. Compania Mareantes Annadora i Piraeus, blev ny ägare 1981 och seglade sedan med namnet **Korinthia** till 1985, då hon högs upp i Turkiet.



Genom Kielkanalen gick **Else-Marie** den 21 maj 1984. Hon var hemmahörande i Ronehamn, och ägd av Else-Marie Hartzell där. Mätte 820 ton dw och var ett typiskt "holländarbygge" från 1957, då hon levererades från varvet i Deest till A.A. Hoogerwerff i Rotterdam, som **Heleamar**. Detta namn behölls när hon 1969 blev hemmahörande i Vänersborg, dit hon köptes från Joel Larsson, Klädesholmen, med namnet **Lindö**. Joel köpte henne som **Heleamar** 1965 från Holland. Lars W. Larsson i Vänersborg sålde henne 1976 till Johan G. V. Salning i samma stad som gav henne namnet **Hamnfjord**. På Gotland hamnade hon 1979 som **Else-Marie**, ny ägare blev 1985 Leif Lenevik i Stockholm. Nytt namn blev nu **Lenevik**. Förstördes i februari av eld och såldes till skrot, anlände i november till Nådendal.



I charter till Wallenius lämnar **Sonette** av Landskrona, den 3 maj 1975 Rotterdam. Söld 1977 till Wallenius och omdöpt till **Faust**. Hon var på 28500 ton dw, samt köptes 1980 av Ugland och blev **Ta-gumpay** av Manila, skrot i Kina 1985.

. . . min tanke än så gärna

Den vackra turbintankern **Evmits**, med Piraeus som hemort, lämnar Rotterdam den 7 september 1980. Hon var på 42450 ton dw och byggd 1960 i Odense. Sjösat som **Caroline**, men levererad som **Caroline Maersk** till Maersk. Söldes 1971 till Evmits Tankers Inc., Piraeus, omdöptes till **E. M. Tsangaris**, som 1979 ändrades till **Evmits**. Hon anlände Castellon i Spanien den 28 februari 1983 för upphuggning.



⦿ Av Bertil Palm ⦿

Ofelia, den gamla arbetshästen mellan Limhamn och Dragör, byggd 1968 till rederi A/B Öresund i Malmö. Tog 800 passagerare, samt bilar. Fotograferad i Dragör 1983 i augusti. Seglar sedan 1998 som estländare med samma namn.



En fd "gotländska" i Hamburg, sommaren 1975, grekflaggad **Akis S** av Piraeus, byggdes i Landskrona 1957 som **Dalhem**, till Myrsten i Slite. Ett styckegodsartyg på 9480 ton dw i trampfart. Hon gjorde 14,5 knop med en GV Diesel på 4500 BHP. Söldes 1976 till Mireille Cia.Nav.S.A., Monrovia och fick namnet **Mireille**. Grekflaggad 1974 som **Aksis S.**, Matev Maritime Co. S. A., Piraeus, skrotades 1985.





Abba i Kollefjord på Färöarna 5 januari 1976. I förgrunden syns översnöade silltunnor som håller på att fyllas med lake.

En fiskeresan med UA 960 Abba för 30 år sedan

Text och foto av Kjell Jakobsson

I mitten av maj 2005 anlände ett större fiskefartyg till Lysekil. Fartygets namn var **Sunbeam** med hemort i La Paz (Bolivia). Besöket i Lysekil gällde maskinreparation och hon blev liggande kvar i Lysekil i ett par månader. Fartyget har väl fallit i glömska för de flesta, men en del personer fann nog att det var något som verkade bekant med fartyget.

Sunbeam levererades nybyggd i maj 1975 till Abba-koncernen i Sverige som kombinerad ringnots- och trålfiskefartyg. Namnet var **Abba** med hemmahamn Kungshamn. Fartyget har till det yttre knappast genomgått någon förändring sedan hon byggdes. Bara en del kompletteringar för trålfiske har gjorts.

Bakgrund till fisket

När båten beställdes hade Sverige relativt stora kvoter av sill och makrill i Nordsjön. Det var till sådant fiske båten skulle användas och fisket andades optimism. Den stora fiskegränsutflyttningen till 200 sjömil låg ännu i framtiden. Man hade länge sneglat på norrmännens givande fiske med hundratals ringnotsfartyg.

Själv fick jag tillfälle att göra en fiskeresan med **Abba** i januari 1976. Min sväger var en av de två skeppare som turades om.

Normalt brukade man byta skeppare i Hirtshals men den nyårshelgen låg fartyget på Färöarna. Man hade färöisk fiskeskeppare och besättning.

Flygresan till Färöarna

Den 2 januari 1976 flög skepparen och jag från Torslanda till Köpenhamn. Halvvägs dit mötte vi en vägg av snö. I Köpenhamn rådde snökaos och flyget till Färöarna var inställt. Nästa dag var vädret än värre, nordlig orkanartad storm och snö. Efter två dygn blev det åter flygväder och resan fortsatte till Färöarna via Sola vid Stavanger.

Under inflygningen till Färöarna fick jag uppleva de värsta luftgropar jag varit med om. Det lilla propellerdrivna planet från bolaget Moersk tycktes falla kanske 50 meter utan luft under vingarna.

På Färöarna var det också snökaos. Först efter ett par timmar var vägarna farbara och vi åkte med taxi till Kollefjord norr om



Sunbeam av La Paz, ex Abba av Kungshamn, ligger i Lysekil för motorreparation 22 maj 2005.

Tórshavn där **Abba** låg förtöjd. Hon låg snöklädd längst inne i fjorden. Med sina 164 fot och lastförmåga på max 650 ton var hon en av Sveriges största fiskebåtar.

Försenad avgång

Kontakt togs med övriga besättningsmedlemmar. Väderutsikterna var dock så dåliga att avgång till fiskeplatsen uppsköts. Detta var tur, för under natten blåste det upp till storm. Fartyget gjorde riktiga överhalingar trots att hon låg i en skyddad fjord.

Senare fick vi höra att det varit orkan på svenska västkusten.

Den uppskjutna avgången hade det positiva med sig att jag fick möjlighet att åka in till Tórshavn. Där inköptes äkta ulltröjor (färötröjor) till hela familjen.

I Tórshavn låg även ringnotsfartyget **Kallsevni**, fd **Ingo** som hade Grundsund som hemort 1966-1971. **Ingo** var det första svenska fiskefartyg som från början byggdes för ringnotsfiske.

Ännu ett bekant fartyg låg i hamnen nämligen **Stella Nova** av Öckerö. Hon var tillfälligt uthyrd till färöiska fiskare.

Avgång

På trettondag jul blev det avgång. Då hade hela besättningen, 14 man plus fiskeskepparen, strömmat till från olika håll.

Så snart vi lämnat den skyddade kusten gjorde en kraftig atlantdyning sig påmind. Sjögången blev allt värre och på natten var det svårt att sova. Ibland kändes kraftiga vibrationer i skrovet, möjligen orsakade av att propellern vispade luft.

Sjösjukan gjorde sig påmind och det var nog flera som under en längre tid "inte hade någon matlust". En besättningsman

kräktes så att han tappade löständerna.

Vi hade 500 sjömil från Tórshavn till fiskeplatsen SO Newcastle. Efter något dygn passerade vi söder om Sumburgh Head fyr på Shetlands sydspets och fick så småningom lä av den skotska kusten.

På fiskefältet

Efter nästan två dygns resa från Tórshavn var vi framme vid fiskefältet sydost Newcastle och väster om Doggern. Vi skulle fiska skarpsill eller brissling som den även kallades. Detta är ett säsongsfiske från november till mars. När vi kom fram var fisket redan i full gång. Det vimlade av stora ringnotsfartyg, de flesta norska. Även några andra stora ringnotsbåtar var

här nämligen **Vingaborg**, **Timor** och **Sette Mari**. Dessa hade haft en resa på drygt 400 sjömil från Göteborgsområdet. De hade tydligen haft att kämpa mot besvärlig sjögång för en av skepparna sade att "nästan ingen av besättningen hade gått klar" (gått klar från sjösjuka).

Första dagen blev det inget kast. Nästa dag blev det tre kast men bara 30 ton sill. Så blev det stormvarning för alla delar av Nordsjön. Danska radion nämnde stark storm och vår skeppare sade att det var sällan man hörde en så dålig rapport.

Vårt fartyg var byggt för att kunna rida ut vilken storm eller orkan som helst på alla hav. Eftersom det var lördag och vi inte hade så långt in till hamn lade även vi svansen mellan benen och stävade mot Hartlepool söder om Newcastle. Sjön växte efter hand och jag skulle inte vilja byta med något av de mindre fiskefartyg som samtidigt stävade mot land. Hamnen var överfull med fiskebåtar, mest danska trålare.

Vårt fartyg skulle ta för stort vindfång för att ligga ytterst i någon av raderna av fiskebåtar. Vi gick i stället till den närbelägna hamnen i Middlesbrough. Sista biten av farleden in till hamnen gick liksom i ett dike. Jag fick känslan av att det inte kunde vara mycket vatten under kölen. Samma känsla hade väl även skepparen på **Sette Mari** som ville att vi skulle gå först.

Storfisket börjar

Tidigt på måndag morgon gick vi ut på fiske igen. Vi gick nu till ett område cirka 20 sjömil ONO Flamborough Head fyr. Där var lika många fiskebåtar som veckan innan. Vår fiskeskeppare satt som klistrad vid asdiken som gjorde det möjligt att



Stormvarning för hela Nordsjön. Abba stävar i växande sjö mot Hartlepool i England.



Resans bästa kast. Ca 130 ton sill håller på att pumpas in i kyltankarna. Januari 1976.

se alla sillstim på upp till 3,5 kilometers avstånd. Syntes ett sillstim manövrerades fartyget i en stor cirkel runt stimmet. Man försökte få en uppfattning om storleken på sillen och på vilket djup den gick.

Ansågs det lönsamt att kasta ropades det ut "klara" på färöiska, varvid besättningen intog sina platser. Det gällde att vara snabb eftersom sillen lätt kunde bli skrämmd och skingras.

Först släpptes en stor blåsa i sjön. Sedan gick ringnoten, 265 famn lång och 70 famn djup, löpa runt stimmet. Noten snörptes ihop tills fångsten stod tätt packad intill fartygssidan. En hydraulpump släpptes ner och sillen sögs direkt ner och sillen sögs direkt till kyltankarna. En fångst på 50 ton tog knappt en timma att suga upp.

Vår färöiske fiskeskeppare hade ofta kontakt med andra färöiska ringnotsbå-

tar. Jag minns särskilt båtarna med de pampiga namnen **Gullfinnur**, **Jupiter** och **Kronborg**.

Resans bästa fångst gjorde i Baymans Hole, cirka 50 sjömil V Newcastle. Vi fick då 1310 ton i ett kast efter att tidigare samma dag gjort två bomkast.

Egen kock

I besättningen ingick en kock. Han hade som specialitet kokta torskkäkar. De smakade förträffligt.

Om fisket var slackt hände det att huvudmaskinen stoppades under natten. Vi låg sedan och drev. En natt räknade jag till 75 upplysta båtar i området. Bland dessa var ett stort moderfartyg, troligen ryskt, som med alla sina ljus liknade ett större samhälle.

Stella Carina

En kväll hörde vi på radion att Sveriges då största fiskefartyg, **Stella Carina** av Öckerö, 180 fot lång, var på väg till Afrika för att fiska. Hon gjorde nu sin första fiskeresa och befann sig i Engelska kanalen. Vår skeppare hade, som tidigare nämnts, fiskat med ringnotsbåten **Stella Nova** som hade samma ägare som **Stella Carina**.

Fisket avslutas

Efter en och en halv veckas fiske var det dags för hemfärd. Sista kastet hade resulterat i fläkt ringnot eftersom den fastnat i botten. Kanske hade vi fått fast i ett vrak.

Färden ställdes först mot Skagen. Det visade sig senare att priserna var bättre i Hirtshals, varför vi gick dit och lossade fångsten. Resultatet blev 556 ton som gick till sk skrap.

I Hirtshals byttes skeppare och **Abba** skulle sedan fiska på outnyttjad kvot stor-sill vid Shetland.

Såldes till Norge

Abba var även byggd som häcktrålare. Våren 1976 utrustades hon för trålfiske efter blåvitling (kolmule). Sådant försöksfiske bedrevs väster om Hebriderna med gott resultat av **Vingaborg** samma vår.

Något trålfiske blev det aldrig. **Abba** såldes i juli 1976 till en ort utanför Bergen i Norge. I februari 1987 såldes hon till Fraserburgh i Skottland och fick namnet **Sunbeam**.

Varför hon senare fick La Paz i Bolivia som hemort vet jag inte. La Paz ligger på nära 4000 meters höjd i Anderna utan kontakt med något hav. Kanske är de någon sorts bekvämlighetsflagg. Fartygets konstruktion från början måste dock ha varit lyckad. Till det yttre ser hon likadan ut som för 30 år sedan. ■



Ett typiskt norskt ringnotsfartyg, **Austholm**, har kast. Ringnoten håller på att tas in. Januari 1976.



UA 960 **Abba**, nymålad och fin, lämnar Göteborg den 1 maj 1976.

Registersidorna 8001-8100



8080 Soya III i byggnadsvarvets docka år 1936. Foto: Erik Holmberg.

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		
8001	F	Kisser ex NYLAND	1935 Hälsö	57	23	1935 ↓	1947 såld Danm. Förlist 26.3.1976 Oksbøl
8002	F	TITTI ex ÖLANDIA ex BRITTANA	1934 Hälsö	53	20		1988 förstörd
8003	SM	MARIANA ex SYLVI ex Christiane ex Rigmor	1899 Svendborg	55	39		29.3.1945 strand Utklippan
8004	F	MAGNE	1934 Hälsö	39	11		1986 upph
8005	F	VALEN	1934 Studseröd	32	11		9.5.1999 explosion sjönk Ystad
8006	F	ELIANA WEST ex ELIANA ex VINGALAND ex ELIANA	1934 Hälsö	42	17		1988 upph
8007	SM	TORLAND ex ESTER ex Auster	1905 Glückstadt	99	73		1970 upph Stockholm
8008	F	MAINLAND ex SKANÖR ex SIGNORA	1934 Skredsvik	47	17		1982 kremerad Trelleborg
8009	SS	Wendy ex SKAGERACK ex IVAN GORTHON	1935 Aalborg	1798	1206		1963 såld Panama, sjönk 31.7.1966 Gibraltar
8010	SM	ANNA ex LILL-PIA ex SIRI ex Anna	1921 Kiel	75	61		13.9.1970 förlist Grenardinerna
8011	MT	GOLDEN OIL ex TANKSUND ex TANKVIK ex EKTANK ex TANKVIK ex SOYA II	1935 Erikberg	437	260		1973 såld Liberia, upph 1983 i Kalmar.
8012	F	Nordfisk ex NORDKAP	1935 Hälsö	54	21		1969 såld Irland, kvar som Nordfisk
8013	F	RONAU AV GRÖNEMAD ex JUNE AV GRÖNEMAD ex HEMSÖ ex TRYGGÖ I ex CONDOR ex NORMANDIE	1935 Skredsvik	50	18	1936 ↓	1986 upph Kungshamn
8014	MS	BRASIL	1935 Götaverken	5301	3695		9.1.1943 minspr Norge 36 †
8015	SS	BROTTEN ex SYDOSTBROTTEN	1877 Stockholm	166	75		1938 upph Vätö
8016	MS	River Side ex Aristides ex MARGIT ex WARUN	1935 Landskrona	805	438		1965 såld Cypern, ligger Salerno 1992
8017	SM	MONA ex Haabet ex Henner Fisser ex Rebus ex Margarethe	1894 Svendborg	66	46		1977 kremerad Frihamnen, Skm
8018	F	VENUS AF STOCKHOLM ex INGARÖ ex SKIPPY ex SVERIGE	1935 Hälsö	50	20		arbets skepp
8019	SS	Marisalva ex BJÖRNÖ ex NORD ex Sigurd I ex Sigurd Hund ex Tron ex Nystrand ex Signemin	1919 Gideon	520	319		1955 såld Ital. Strand 27.11.1965 Toulon
8020	SM	HARRY ex VINNITA ex Galathea	1897 Thurö	199	156		1947 kondemnerad, såld Danmark
8021	SM	SVEA ex Dora	1903 Haseldorf	44	31		1950 upph
8022	MS	GÖTA ex KALMARSUND III ex Nanna	1932 Frederikshavn	103	45		i fart
8023	MS	Fotis ex WORMO	1935 Landskrona	805	439		1963 såld Grekl Strand 8.1.1968 Marmarasjön
8024	MS	Patricio Murphy ex KLIPPAN ex KLIPPAREN	1935 Götaverken	3581	2581		1963 såld Panama, brand 13.9.1964
8025	MT	SOLBRIS ex BELLATRIX	1935 Landskrona	484	284		6.7.1944 minspr Bremerhaven
8026	F	GOTTSKÅR ex DALIA 2 ex KENTY ex KENNEDY II ex HERMANÖ ex RUNA	1935 Skredsvik	52	24	1936 ↓	1982 upph Knippla
8027	SM	NATHALIA	1903 Marstal	161	128		30.5.1950 sjönk O Landsort
8028	SS	Ionian ex Angeliki ex VENERN ex Chloris ex Eider	1921 Rendsburg	1145	758		1954 såld CR, sjunken 1970 Berbera
8029	F	YMER ex INDUS ex KRISTINA	1934 Hälsö	40	17		3.8.1970 sjönk Väderöbod
8030	SS	GELE ex PATRICIA ex Patris II	1926 Newcastle	3994	2879		1940 till flottan, upph 1972 Ystad
8031	SM	OTTERÖN ex TV 061 NORRVIKEN ex NORRVIKEN	1931 Strömstad	46	27		i fart
8032	MS	VINGALAND	1935 Eriksberg	2719	2022		4.11.1940 sänkt Atlanten 6 †
8033	SM	HAWILA	1935 Söndeled	68	39		i fart
8034	MS	Frances ex NORDSTJERNAN	1935 Götaverken	5301	3001		1968 såld Lib, upph 1969 Kaohsiung.
8035	SS	RIS 4 ex VAASA 1 ex METALLICA ex ENOS ex MONARDA ex HERA	1935 Landskrona	1525	1009		1985 upph i Nådental.
8036	F	ORION	1915 Råå	31	10		1971 förstörd
8037	SM	ELNA ex Nyköping	1919 Nyköping	266	206		1967 såld Gibr. Förlist 13.5.1967 St Vincent
8038	F	ANNA	1935 Hälsö	52	32		25.8.1939 sjönk Nordsjön, koll Ubåt
8039	F	CIMBRIA ex KUNGSVIK ex BERIT	1935 Hälsö	42	19	1936 ↓	1982 upph
8040	SM	VASA ex Margrethe ex Alv ex Caroline ex De Tvende Brödre	1811 Kolding	45	30		1941 upph
8041	SS	Panaghia Syriotissa ex Theodosia ex Annita ex BORGEN ex KATTEGATT ex RAGNA GORTHON	1935 Aalborg	1844	1232		1963 såld Grekl, 10.10.1966 brand
8042	SS	RUTH ex Mexicano	1912 Sunderland	4228	3147		7.5.1942 sänkt Terschelling
8043	MS	Theraios ex BROWIND ex BIRKALAND	1935 Eriksbergs	2658	1851		1964 såld Grekl.1978 upph
8044	F	JOHNNY	1917 Marstrand	38	17		8.11.1952 strand Simrishamn
8045	F	VIKEN AV RÖRÖ ex NORDANLAND ex KENNEDY ex SKAGUL I ex MARGONA ex ELSIE	1935 Hälsö	36	15		1996 upph
8046	MS	ALONA	1935 Bergshamra	37	21		fritids
8047	F	AURIGA ex VASALAND	1935 Knippla	34	10		1994 såld Finl ligger i Mariehamn som lustfartyg
8048	MS	Lilly ex URUGUAY	1935 Götaverken	5301	3700		1968 såld Lib. Anl Kaohsiung 8.4.1969 f upph
8049	F	GUNNEL ex KARIN	1935 Hälsö	35	15		upphuggen 1996 Grenå
8050	SM	KARIN ex Karen ex Voorwaartz	1901 Hoogesand	83	57		fritids
8051	SM	HANS-OLOF ex JOHANNES ex Argus	1892 Vejle	47	34	1936 ↓	1.11.1952 förlist Finnrevet
8052	F	HEBE ex HVALEN	1912 Moen	28	11		1937 såld Norge avförd ca 1961.
8053	SS	NORITA ex Harpefjell ex Gorm ex Snefond	1924 Larvik	1511	1092		28.7.1941 sänkt V Lissabon 2†
8054	SS	MARS ex Ida	1924 Bergen	1876	1353		20.12.1939 minspr England 7†
8055	MS	FALKEN ex J A & C:o Nr 3 ex N:o 3 J.A.& Co.	1916 Rallsta	50	31		1956 upph
8056	SM	LENA ex CALCIA ex LENA ex AGATHE ex Merina ex Agathe	1918 Rudköbing	313	231		1971 förstörd, sjunken Torsö
8057	SM	Nudde ex TAMORA ex CORTINA ex SIMEDA ex INGA ex Claauus ex Hanne Lore ex Enns ex Alma	1909 Hammelwarden	144	99		1966 såld Danm. Förlist 17.7.1967 Fyn
8058	MS	EDUARD MELIN ex LIBERTY II ex DOVER I ex BRATTÖN ex OSTREA ex EDUARD MELIN	1882 Göteborg	46	24		i fart
8059	F	HANINA AF HAMBURGÖ ex HANINA ex MI SIPPA ex PIERINA ex NORDEN	1935 Djupvik	19	7		fritids
8060	F	AURORA ex DIANA	1935 Hällevisstrand	19	7		fritids
8061	F	CERTINA ex LISTERÖ ex CAPRI	1936 Hälsö	38	15		1988 upph Karlshamn
8062	F	RIO ex INEZ ex HANNA	1916 Allimag	34	17		1980 kremerad Värtahamnen
8063	F	TRASTEN	1915 Marstrand	28	14		1960 upph
8064	F	VANGUARD ex METEOR	1935 Hälsö	49	19		fritids
8065	SM	SVALANDIA	1936 Råå	71	48		fisketur
8066	F	CARMEL	1935 Landskrona	49	19		28.12.1967 strand Landsort
8067	F	OCEAN	1935 Hälsö	50	21		1989 såld Norge
8068	F	Ceydon ex CEYDON II ex ÄRAN II ex MILAN ex ÄRAN	1935 Skredsvik	38	16		1973 såld Finl fiskade i Finland 2003.
8069	MT	Riotrans ex Biotrans ex Halatt ex Påsan ex Boston ex Brincum ex BT II	1936 Finnboda	131	69		1942 såld Tyskl, 1991 i Norge
8070	SM	WANDERLUST ex ANNA AF WESTERBROEK ex GRÖNÖ ex DALSJÖ ex ERNEST ex Lizzi ex Else ex Johanne ex Catharina	1905 Hoogezand	94	61	1936 ↓	riggas upp
8071	F	CARMITA ex TÄNNFORS ex VENDLA	1935 Skredsvik	47	17		fiskar 2005.
8072	SM	KARIN ex Luise ex Alpha	1906 Papendrecht	94	68		1976 upph Stäket
8073	F	CASPANA	1935 Hälsö	55	25		1986 upph i Ekenäs.
8074	SM	Carib ex GERD ex Undine	1922 Aarhus	191	131		1952 såld CR öde?
8075	SS	SINGOALLA ex Slesvig ex Rødfaxe	1913 Helsingör	1408	1032		1960 upph Sölvesborg
8076	SM	PAMELA E-SON EDWARDS ex LISTON ex MÄRTHA II ex VALÖ ex GUBBEN ex FREDEN	1916 Studseröd	37	22		fritids ligger i Ekenäs 2005.
8077	F	TRYGGÖ ex DELPHIN ex TRYGGÖ II ex PATRICIA I ex UPPLAND ex ROXY	1936 Hälsö	57	27		ej skepp, Glassbåt i Åhus upphuggen 2000.
8078	F	LISTERÖ ex INGA	1936 Skredsvik	41	16		i fart 2005
8079	F	MARINA	1935 Landskrona	49	19		19.5.1943 minspr Skagen
8080	MT	SOYA III ex PILTANK ex RYA ex SHELL S 8 ex SHELL 8 ex TANKMAN ex SOYA III	1936 Stockholm	85	49		pass 2003 finns än.
8081	MS	Rusken ex BRATTÖN ex HILMER ex NORDEN	1936 Landskrona	96	8		1984 såld Norge finns än.
8082	SM	Agadir ex Dyrborg ex Störje ex YMER ex BOHUSLÄN ex Victor Emile ex Solidarite	1921 St. Malo	189	119		1943 såld Norge ur LR-1964
8083	MS	Nuevo Mondo ex VISBORG ex GOTLAND	1936 Kockums	1873	1335		1967 såld It, brand 18.5.1968 Baia
8084	F	Polstjärnan ex POLSTJÄRNAN II ex POLSTJÄRNAN	1936 Skredsvik	52	20	1936 ↓	1977 såld Finl, upphuggen i Åbo 2002/03.
8085	SS	RUDOLF ex Shildon	1922 Blyth	2180	1405		3.12.1939 torped England
8086	SM	NORIK ex Noorik ex Annas ex Anna Kirstine	1919 Rudköbing	351	253		1967 såld Engl. Sjunken Stångskär
8087	MS	FOLKE	1936 Hj Docka	67	43		1973 upph
8088	SS	REGINA ex SKAGEN I ex BRYNHILD ex Heimdal	1914 Köpenhamn	1298	874		1970 såld Danm, upph Nakskov.
8089	MS	MARINA ex CHRISTOFER POLHEM ex KRONPRINCESSAN INGRID	1936 Frederikshavn	787	359		1969 såld Jugoslav. Fanns 1998
8090	S	DAGNY	1904 Kungsviken	39	36		1969 förstörd, kremerad Frihamnen
8091	SM	HAMLET	1936 Sjötorp	98	77		under segel
8092	SS	ASPEN ex Hennestad ex Fri ex Ytterøy ex Konsul Olsen	1918 Stavanger	1305	900		14.7.1941sänkt Nordsjön 2†
8093	F	DOVER ex DONAU ex VINGASAND ex VINGALAND	1936 Hälsö	48	22		1996 upph Grenå
8094	F	SOLVÅG	1936 Hälsö	43	17		18.12.1963 sjönk 10' fr Sandhammaren
8095	SM	Vestørn ex Risla ex HARDANGER	1936 Sunde	66	39		1953 såld Norge, finns än.
8096	SM	OSTKUST ex Hans Georg ex Rezy	1906 Hammelwarden	139	102		1972 sjunken Fittja, skrotas 1973
8097	SM	GULLMAR ex Helene	1913 Martenshoek	88	65		13.8.1991 sjönk V Gibraltar
8098	SM	LENITA ex PRINS CARL ex HELFRID ex Käte Hamm ex Voorwartz	1904 Bolnes	124	86		4.1.1968 sjönk Almagrundet
8099	F	GUNHILD	1936 Hälsö	42	12		Musieskepp i Göteborg.
8100	SS	Medellin ex HERVOR BRATT ex DIDO ex CARL MATTHIESSEN ex Columbus ex Commodore Rollins	1911 Bergen	1095	656		1946 såld Mexico, sjönk 25.2.1953

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" Bohusläningen

"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 12 januari 2006 kl 19.00

Folke Patriksson har lovat komma till oss och berätta om sin yrkesbana inom sjöfarten.

Torsdagen den 2 februari 2006 kl 19.00.

Avdelningens årsmöte. Motioner skall vara sittande sekreterare Sten Zackrisson tillhanda senast den 31 december 2005.

Torsdagen den 2 mars 2006 kl 19.00

Programmet ej fastställt. Se Möteskalendern i Båtologen eller på hemsidan.

OBS. Vid alla månadsmöten serveras ärtsoppa och pannkaka från kl 18 till ett pris av endast 30:- kr

Som vanligt har vi öppet varje tisdagskväll kl 18 – 21 för samvaro eller forskning och på torsdagar mellan klockan 12.00 och 15.00 för forskning.. Är du på tillfälligt besök i Göteborg; tveka inte att titta upp. Kajutan finns i gamla Sockerbruket med adress Banehagsgatan 1 I. Telefon 031-24 65 15.

Alla är mycket varmt välkomna!

Det hände för nästan 50 år sedan

På våren 1956 mönstrade de, på vidstående foto nu grånande gentlemännen, ombord på Transatlantics **Gullmaren**. Kenneth H. Ohlsson sökte upp vederbörande och inbjöd till en träff i Göteborg. På Hotell Rubinen samlades förutom Kenneth, Kjell Nylander, Tony Björk och Gerry Holm över en pilsner och pratade gamla minnen från ungdomens glada dagar.

Gerry Holm



FOTOARKIVET ● Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg ● OFFERT 35

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

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

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

OBS! FOTONA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN. OBS!

Antal foton.....

C.G. NYSTRÖMS NEGATIVSAMLING

SKUTOR

Margot	Borgå	
Maybritt	Hamburgsund	5444
Wettervik	Hälsingborg	3072

KUSTFARTYG

Carina	Donsö	10035
Carlo	Halmstad	9807
Frigg	Stockholm	10652
Gapern	Karlstad	9374
Gratia	Groningen	10819

Hansy	Lidköping	8570
Instö	Skärhamn	9109
Jomfruland	Rönnäng	9757
Kullen	Lysekil	9270

Milla	Karlskrona	10517
Runo	Donsö	10430
Samona	Stockevik	9682
San Antonio	Skillinge	8941
Stella Nova	Skärhamn	9674
Westbris	Skärhamn	10323
Westvåg	Skärhamn	9193
Wästanvåg	Rönnäng	9987

M/S OCH S/S

Almeria	Göteborg	9617
Blankaholm	Göteborg	10335
Brott	Oslo	
Caroline Smith	Västervik	9704
Cirrus	Göteborg	9164
Peter (ex A J Falkland)	Lovisa	9009
Porjus	Stockholm	9203

Singö	Stockholm	10271
Sporades (ex Sameland)	Piraeus	8555
Thai	Stockholm	8868
Tigris	Göteborg	10094
Uruguay	Stockholm	8048
Vasaland	Göteborg	9245
Vidaland	Göteborg	9461

BERTIL PALMS DIABILDER

Akls S	Piraeus	9761
Anette	Oslo	
Else Marie	Ronehamn	10596
Evmlts	Piraeus	
Ofelia	Malmö	10986
Sonette	Landskrona	10871

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

3 Februari 2006

därefter leverans inom 6-10 veckor

Göteborgsavdelningen på marsch

Under en helg i oktober samlades Göteborgsavdelnings styrelse och revisorer i Skärhamn till ett möte om avdelningens framtida utveckling. Vi har nu utvecklat en plattform att ta vidare steg från.

Ett bekymmer som väl alla föreningar har, är att alltför få gör alltför mycket. Vad händer om den som gör "alltför mycket" plötsligt blir indisponibel?

Risken är uppenbar att verksamheten då kommer i otakt.

Vi vill därför bredda basen för vår verksamhet genom att engagera nya människor. Det finns säkert många som liksom vi är 55+ och på något sätt vill hjälpa till. Det vi söker är medhjälpare till olika aktiviteter där man kan göra en insats några gånger om året, en gång i månaden eller varje vecka.

Vi är organiserade så att varje område har en "verksamhetsansvarig". Så är tex Örjan Hellertz ansvarig för biblioteket och för vardagsverksamheten i Kajutan. Här behövs någon som kan vara tisdagsvärd en gång var tionde vecka.

Tisdagsvärd

Vad gör då en tisdagsvärd? Vederbörande ser till att lokalen är öppen i god tid före klockan 18 och stänger den omkring kl 21. Man ser till att det finns kaffe till de besökande som brukar uppgå till 20–30 varje tisdag. Man är även ansvarig för att alla som kommer till lokalen känner sig välkommen, med ett speciellt ansvar för dem som kommer första gången och kanske känner sig lite vilslna. Man får en egen kodnyckel till Kajutan och kan, om man så vill, besöka lokalen även vid andra tillfällen. Kontaktman är Örjan Hellertz (orjan44@hotmail.com)

Biträdande klubbmästare

Vi söker några biträdande klubbmästare till Lennart Bornmalm (lennart.bornmalm@

miljo.gu.se). Klubbmästaren har hand om våra månadsmöten. Han planerar intressanta föredrag, ordnar kanske fartygsbesök och resor. Skapar kontakt med näringen. Om Du vill bli biträdande klubbmästare kan Du räkna med ett stimulerande arbete. Samling kanske 2–3 gånger om året.

Hemsidan

Hemsidan är något som vi måste utveckla.

Din egen takt och veta att Du ändå gör en betydelsefull insats för avdelningen. Kan Du skanna bilder? Då har vi fullt upp för Dig. Kontaktman är Bertil Söderberg (bsg.soderberg@telia.com).

Länspumpen

Länspumpen behöver också bredda basen. Idag är det Krister Bång och Bertil Söderberg som har huvudansvaret. Vi behöver



Styrelsen, revisorerna och övriga funktionärer i Klubb Maritims Västra Krets består av fr v: Kenneth H. Ohlsson, Bertil Söderberg, Lennart Bornmalm, Örjan Hellertz, Magnus Brännberg, Leif-Erik Tullock, Krister Bång, Lars Ekström, Sten Zackrisson och Jan Eriksson.

Magnus Brännberg (magnus.brannberg@kultur.goteborg.se) har tagit på sig uppgiften att tillsammans med Dig utveckla den. Här behöver vi träffas oftare för att hålla den aktuell. Det "fina" är att vi ännu inte har någon hemsida så det är fritt fram att komma med egna idéer och tankar.

Fotoregistrerare

Vi har en hel del negativ och diabilder som måste förtecknas. Har man data kan man sitta hemma och göra detta i Excel. Då kan Du arbeta så mycket eller så lite Du vill i

tex någon som kan sammanfatta intervjuer gjorda på band. Är Du intresserad av layout? Vi har uppgifter till Dig.

Varmt välkommen!

Hit vänder Du Dig

Hör av Dig, antingen till någon av de ovan nämnda, eller till avdelningens ordförande Krister Bång. Adress: Skolängen 11, 433 60 Sävedalen. E-post: krister.bang@comhem.se. Telefon: 031-26 38 38.

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Havsörnen som fritidsbåt i Hajstorp. Foto Tore Granath i augusti 1971.

Havsörnen identifierad

Den på sidan 31 i Länspumpen 2005:3 avbildade **Havsörnen** är utan tvivel identisk med lust-yachten **Havsörnen** som iakt-togs vid Töreboda i juli 1994 och som porträtterades av Olle Renck i *Skärgårdsbåten* 4/1998 på sidan 28.

Ångslupen **Woodcook** byggdes 1901 vid Bergsunds Mek Verkstad för John och Leonard Wahlund i Saltsjöbaden för trafik på Älgö-Gåsö-Tyresö i anslutning till Saltsjöbadståget. Åren 1903-1913 innehade hon ångbåtspostexpedition nr 100

på denna trad. Sålades 1914 till Waxholmsbolaget och fick namnet **Svalan**. Därefter 1916 viss linjetrafik Saltsjöbaden-Ingarö som **BMS I** och **Baldersnäs I**. 1924 **Ingarö Strand II**. År 1939 fick hon namnet **Carmencita** som fritidsbåt. Senare motoriserad som **Diana**. På 1950-talet stationerad i Gryts skärgård med ny motor och omdöpt till **Havsörnen**. År 1965 såld privat till Töreboda och senare Sjötorp, signal SFB-4782, reg-nr 10235.

I mars 1990 annonserades hon till salu; 12x3 meter, Ford diesel 80 hkr till ett pris av 350 000 kr

eller högstbjudande vilket tydligen inte avskräckte en villig köpare i Västervikstrakten.

Lennart Kron

Här kommer lite fakta om Havsörnen.

Byggd som ångslup vid Bergsunds Mek Verkstad i Stockholm 1901. Längd 12 meter, bredd 2,75 meter. Beställare: Bröderna Wahlund i Saltsjöbaden. Namn: **Woodcook**.

År 1914 såld till Ångbåts AB Södertörn och samma år överförd på Waxholms Nya Ångfartygs AB. Nytt namn: **Svalan**.

Några tankar och kommentarer om artikeln Virgos förlisning i förra numret

Mörwenol hade en 80 hk Skandia, 2-cylindrig, insatt 1933 vid förbyggnaden. Harry säger "två fyrtio" och inte "tvåhundra-fyrtio".

Enligt sjöförklaringen märkte man redan på förmiddagen den

16, att fartyget började läcka. **Virgo** var byggd 1884 av Jacob Kremer i Wisch vid Elmshorn, Tyskland efter engelska ritningar. Han byggde fö 42 kuttrar för Grimsby-redare mellan 1877 och 1887.

Sigurd säger troligen "lugar" och inte "lokal".

Han har helt rätt, när han säger, att en 100 hk motor år 1938

var en kraftig motor i en kutter på 130 ton dw. Det var bara **Gullvåg** (3636), **Ruby** (3598), **Rudolf** (4512) och **Sea Gull** (5998), som hade lika kraftiga eller kraftigare motorer, och alla de kuttrarna, förutom **Sea Gull**, var större till tonalet.

Man kunde inte dörja i Nord-sjön under första världskriget; därför fick man ägna sig åt

fraktfart.

Sedan en allmän reflektion; jag tycker, att intervjuerna hade blivit mer lättlästa, om de hade överförts till vanligt skriftspråk. De, som vet hur dialekten låter, behöver inte den här skrivningen, och jag tvivlar på att de, som inte vet, blir så mycket klokare.

Torsten Hagnéus

År 1916 såld till Baldersnäs-verken på Ingarö. Nytt namn: **BMS 1**. Efter en tid omdöpt till **Baldersnäs 1**.

År 1923 såld till "Herr Funck" för trafik på Strömma kanal. Nytt namn **Ingarö Strand II**. Senare motoriserad.

År 1939 såld till herr Ture Carlsson, Stockholm (?). Nytt namn: **Carmencita**. Senare övertagen av Sture Carlsson i Stockholm.

År 1947 såld till Stockholms Skeppstjänst AB. Nytt namn: **Diana**. Ny motor 1952.

År 1953 (?) såld till redare i Gryts skärgård. Nytt namn: **Havsörnen**. I trafik som passagerarbåt/taxibåt.

År 1965 såld till kanalingenjör Erik Norling i Hajstorp. Ombyggd till fritidsbåt. I samband med ombyggnad plockades "passagerarbåtsbygget" bort, aktern kapades ca 1 meter och backdäcket höjdes. Styrhytt och kapp från Kusters lotsbåt Tjb 580 **Nordkoster** flyttades 1967 till **Havsörnen**. På 1970-talet fick hon ny hemort: Sjötorp.

1990 utannonserades hon till salu för det fabulösa priset av 350 000 kronor och såld till för undertecknad okänd köpare.

Några ytterligare uppgifter om **Havsörnen** har jag inte i mina anteckningar.

Owe Gullbergh

Tore Granath har också kommit till samma slutsats och bifogar ett foto av henne taget i Hajstorp i augusti 1971

Ångaren Stegsund

K-G Svensson i Loftahammar ställer i Läns pumpen 2005:3 en del frågor om ångaren **Stegsund** (RN 3538). Med hjälp av handlingarna på Riksarkivet och med stöd av de uppgifter jag har fått från Handels- och Sjöfartsmuseet på Kronborg har jag kommit fram till följande:

Byggt 1899 på O. A. Brodins varv i Gävle av stål på klink för räkning Stockholm-Vaxholms Rederiaktiebolag och försedd med ångmaskin om 15 nominella hästkrafter. Ångaren var från början uppmätt till 39,17 nettoton och var 21,56 meter lång, 4,80 meter bred och hade ett djupgående akter av 2,01 meter. Befälhavare var sjökapten O.M.C. Sjöberg i Stockholm.

Hösten 1901 såldes **Stegsund** till Loftahammars Ångbåts AB i vars rederi ingick en kvintett av ägare nämligen lantbrukaren Johan Erik Andersson å Sten (huvudredare och från 1893 badkamrer i Källvik); handlanden Johan Fredrik Lundman, Tongered; lantbrukaren August Andersson i Aleglo; lantbrukaren Anders Peter Johansson å Rossdal samt maskinisten Adolf Fredrik Johansson i Källvik.

En notis i *Westerviks Vecko-blad* den 17 oktober 1901 anmäldes att den nyinköpta ångaren anlant för några dagar sedan till Sandbyhof, där den låg förtöjd men inte skulle sättas i trafik förrän nästa seglationsårs början.

Den 24 april 1902 rapporterade samma tidning att ångaren under befäl av kapten Edvard Ljunggren nu intagit ångfartyget Loftahammars fd turer och tills vidare skulle gå från Loftahammar till Västervik lördagar och från Helgenäs till Västervik onsdagar och sedan återvända samma dags eftermiddag.

Från månadsskiftet maj/juni sistnämnda år angjordes även brunns- och badorten Källvik på lördagar men i början av juli utökades turerna så att Källvik kom att angöras också tisdagar och torsdagar.

Förutom de reguljära turerna utannonserades sk lustresor till Oskarshamn (med musikkår) samt till Vestrum och Norrköping.



Stegsund på ett vykort från Västervik. Från Bernt Åhlund.

Till ny huvudredare efter J.E. Andersson, som i mer än 30 år, eller från bolagets bildande tillhört styrelsen, valdes den 28 februari 1906 medredaren lantbrukaren August Andersson i Aleglo (i början av 1870-talet initiativtagare till bildande av hälsokällan i Källvik).

År 1913 övertog G.A. Thörnqvist befälet efter Edvard Ljunggren, som i stället kom att föra ångaren **Emma** som gick i trafik i södra skärgården.

Till ny huvudredare efter August Andersson i Aleglo utsågs 1919 Gustaf Albin Larsson i Sandbyhof.

I samband med en förlängning (omkring 3 meter) av fartyget som skedde på nya varvet i Västervik vintern 1919/20 kunde ett större lastutrymme beredas vilket medförde att ångaren nu kunde lasta 30 ton mot tidigare 20. Man tog dessutom bort 16 gamla plåtar och ersatte dessa med nya. Ångaren kunde nu ta 200 passagerare vilket innebar en väsentlig ökning jämfört med tidigare.

När nytt certifikat under-tecknades den 11 juni 1934 hade **Stegsund** överlåtits från Loftahammars Ångbåts AB till "Rederiet Stegsund" med hemmansägaren Karl Konrad Sköld Johansson, bosatt i Loftahammar, som huvudredare men fortfarande med G.A. Thörn-

qvist som befälhavare.

I januari 1938 såldes ångaren för 4500 kronor till maskinisten Oskar Martin Ekström i Norrköping och sattes i trafik i södra Bråviken och närliggande skärgård, men redan i februari 1939 såldes den vidare till Aarhus-Samsø Dampskibsselskab i Aarhus för 8000 kronor.

På utresan från Norrköping till Aarhus den 7 februari råkade ångaren under svåra isförhållanden i Bråviken springa läck och måste återvända med hjälp av isbrytare som tog **Stegsund** på släp. Den kunde sedan för egen maskin ta sig till Karlsrovarvet i Norrköping där reparation verkställdes. Därefter togs hon till Svendborg Skibsværft för en större ombyggnad och modernisering men kostnaderna visade sig bli så stora att vidare arbete inte ansågs lönsamt utan avbröts varpå ångaren lades upp.

I december 1940 såldes den för 7000 kronor till skrotfirman Petersen & Albeck i Köpenhamn för upphuggning. Denna firma sålde dock fartyget till A/S Rederiet Anholt, som tog ur maskinen och satte den i den av rederiet ägda ångaren **Gerd**, varpå skrovet av **Stegsund** gick till upphuggning.

Att **Stegsund** i likhet med många andra ångare inte enbart användes för passagerartrafik

och transport av gods utan även för böndernas gamla sätt att transportera slaktdjur framgår bla av bifogat vykortsfoto från Västervik.

Bernt Åhlund

Stegsund innehade ångbåts-postexpedition nr 82 åren 1899–1900 på sträckan Vaxholm–Stockholm.

En bild på fartyget finns på sidan 84 i *Alla våra ångslupar*.

I Läns pumpen 1998:3 ger Arne Sundström en ingående skildring av *Lokaltrafiken kring Västervik* innefattande **Stegsunds** öden även en bild på fartyget.

Lennart Kron

Registersidorna

Reg-nr 7973 **Lurö** byggdes inte vid Sjötorps Varv utan vid Karlstads Varv 1934.

Byggnummer vid karlstadsvarvet var 109. Beställare var Johan Frans Gottfrid Lurén på Lurö. Fartyget ersatte den 1932 förlista **Ingan** (7484). **Ingan** var däremot byggd vid Sjötorps Varv (1928).

Fartygen var snarlika och förväxlas ofta på foton.

Owe Gullbergh



Bogserbåten **Runö** när hon hörde hemma i Kalmar. Foto Åke Hermansson.

Runös historia

Den i förra numret identifierade bogserbåten **Runö** byggdes 1892 av Jönköpings Mek Verkstad som ångslupen **Sigrid** och med certifikat för 66 passagerare. Beställare var Skellefteå Trafik AB, Skellefteå. År 1900 övertogs hon av Hampus Claudius Klockhoff i Ursviken. År 1915 fick hon ny panna insatt i Härnösand.

År 1925 såldes hon till A Nilsson & Söner också de hemmahö-

rande i Ursviken. Man byggde nu om båten till bogserångare och behöll henne till 1948 då hon såldes vidare till Bröderna Josefsson i Luleå. Namnet blev nu **Hugin**. År 1950 såldes hon till Linus Johansson i Råneå som 1954 sålde henne vidare till Olof Larsson i Haparanda. Hon tog ur maskinen och ersatte den med en Scania-Vabis diesel om 145 ehk. Omdöpt till **Runö**. Hon användes nu vid timmerbogse-



ring i trakten av Haparanda.

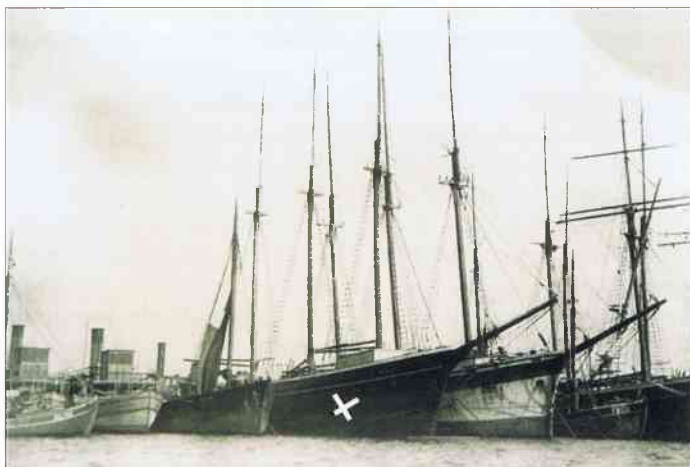
1967 lades båten upp i Båtskärsnäs på grund av ägarens sjukdom. Den 23 oktober samma år såldes hon till G. Karlsson, Bo G. Carlsson och Åke Hermansson, Kalmar där hon fick behålla namnet.

År 1970 såldes hon till Ove Christensson i Torslanda, Göteborg och anlände till sin nya hemmahamn den 16 december. Redan 1971 såldes hon vidare

till Knippla Fartygsagentur som den 5 november 1971 sålde henne vidare till Lennart Sandinge i Lysekil. Nu blev namnet **Olof**.

Bogserbåten såldes den 15 maj 1976 till Uno Karlsson och Tore Lindman i Kungälv. 1981 såldes hon till Roger Jansson i Göteborg. Sedan 1984 är hennes ägare Sven Grimberg i Göteborg.

Åke Hermansson/Medelpads Sjöhistoriska Förening/Krister Bång



Det icke tillrättalagda fotot av den nybyggda tremastskonaren.

Tryckfelsesnise

Tryckfelsesnise har en mycket ordentlig bror, som ställer saker tillrätta för mycket. Det är han som har suddat bort det fula bläckkrysset på fotot med den svartmålade 3-mastskonaren i artikeln Uppges vara ett nybygge i förra numret, men i det här fallet så behövs det för att man ska förstå innehållet.

Torsten Hagnéus

Tryckfelsesnise igen

I den intressanta artikeln om **Sydfart** tror jag att tryckfelsesnise varit framme och siffror har kastats om i årtal. Det står nämligen att Billerud sålde **Olof Trätälja** 1956, men så tidigt var det inte. Det borde nog vara 1965 som hon köptes av skepparen Wilhelm Sahlning i Köpmannebro och då hon fick namnet **Hamnfjord**. Det står också att **Ekefjord** byggdes 1910, men enligt de skeppslistor jag har var det 1908.

Johnny Durk

De okändas bildkavalkad

I förra numret av Länspumpen har Tore Olsson en förfrågan om några skutor. För att börja från slutet skulle jag tro att det är **Grane ex Wineta** (7438) av Lidköping byggd i Odense 1920.

Så till "Vännergaleas" som får bli en vild gissning. Vantjärnen och dubbla vantstag stämmer in på 3143 **Gertrud** av Källandsö men jag har aldrig sett henne vit. Skulle vara om hon blev det efter förlängningen 1937.

4529 Winnestad

Vännergaleasen i förra numrets De okändas bildkavalkad var lite lurig, eftersom hon är vitmålad och jag bara sett henne som svart.

Det är i alla fall **Gertrud** (3143) från Lidköping, ägd av skepparen Johan Stark. Hon byggdes 1898 i S:a Garn. Stark lät förlänga henne 1937 på Vikens Varv, varvid lastförmågan ökade från 85 till 120 ton dw. Fotot är taget efter förlängningen och innan hon fick ny styrhytt placerad i förkant på kajutan ovanpå maskinkappen och liv-

båten placerades tvärskepps på kajuttaket akter om styrhytten. **Gertrud** såldes under första halvan av 1950-talet till bröderna Karl och Sigfrid Berggren på Källandsö. Karl blev befälhavare och Sigfrid bästeman och huvudredare. År 1959 såldes hon till skepparen Axel Pilkvist också från Källandsö. Han tog ner aktermasten 1961 och året därpå sålde han henne till skepparen Karl Karlsson i Vadstena och Uno Strandberg. Hemorten blev Hästholmen. Nu kapades peket bort och hon registrerades som motorfartyg. Karlsson och Strandberg var de sista som använde **Gertrud** i fraktfart.

När det gäller tremastaren där man kan läsa namnet **Wineta** slog det mig att **Grane** (7438) från Lidköping hade **Wineta** som ex-namn. Kanske kan det vara samma skuta? Skrovformen stämmer. Hon byggdes 1920 i Odense och lastade 400 ton. Fick senare namnet **Inga-Britt** med Skillinge som hemort. Sålades i början av 1960-talet till Libanon.

Johnny Durk

Ångkorvetten Freja igen

Här är lite kompletterande uppgifter om ångkorvetten **Freja**, som omnämns i nummer 2 av Länsypumpen för i år.

Efter försäljningen 1943 högs **Freja** upp så att omkring någon meter återstod ovanför vattenlinjen. Detta arbete utfördes vid Jungfrusunds Varv. Det som var kvar av skrovet såldes sedan till en person som tänkte ta vara på virket, där bla teak ingick. Dessutom fanns det också en stor mängd bronsbult, som troligtvis var märkta med tre kronor på huvudet. **Frejas** botten bogserades sedan till Beckholmen i Stockholm och förtöjdes ganska nära bron som går över dit. Ett fartyg passerade emellertid i alldeles för hög fart och vågsvallet sänkte resterna av **Freja**.

Detta hände 1946, men först i oktober 1978 blev det aktuellt med bärgning, eftersom

vraket delvis låg i vägen. Dessutom hade det växt fram ett intresse från samlare för den typ av föremål som bronsbultarna representerade. Det var fortfarande samma ägare till **Frejas** botten och han anlät Stockholmshamn pontonkran **Lodbrok**, som lyfte vraket. Man lyckades pumpa ur vattnet och efter bärgningen fördes resterna av **Freja**, väl förankrad i **Lodbrok**, till Värtahamnen. Där var det meningen att **Frejas** botten skulle lyftas upp på kajen. Man hade visserligen spänt fast timmerstockar mellan det lilla som återstod av fartygssidorna, men lyftet var ändå ett vågspel. Tyvärr misslyckades detta och hela bottenpartiet bröts sönder och sjönk. Delarna fick sedan plockas upp bit för bit och kanske finns det fortfarande någon del kvar på sjöbotten.

Gunnar Ljung

Queen Elizabeth

Har läst artikeln om **Queen Elizabeth 2** och noterat de fina bilderna i Länsypumpen som kom idag.

Måste bara få rätta artikeln (antagligen kommer fler att göra det). Det sägs att hon bara har varit i Sverige (Nynäshamn) en gång tidigare. Kan berätta att hon låg på Helsingborgs redd den 25 juli 1999 med 1700 passagerare som skeppades in till Norra Hamnen. Vädret var helt underbart denna söndag dock lite blåsig.

Lennart Lindkvist
(medlem 171)

Anders Rydberg har också uppmärksammat denna händelse.

Redaktionen

Skuta identifierad?

Den okända 111:an i motljus i förra numret är ett av Janne Hagermans i Viken byggen.

Fotot enbart räcker dock inte för att avgöra vilket. Det kan antingen vara **Vega**, **Georg** eller **Louis**, men troligen är det **Louis**. Hon hade bruna namnbräddor med ganska mörk gul text, och det är ju dålig kontrastverkan på ett foto, precis som i det här fallet.

Jan-Olov Svensson

Bifrost

Efter att ha byggt olika modeller i några år så vill jag bygga något större. När jag fick se Gösta Janssons bok *Fartyg jag skådat – en hamnroddare i Stockholm minns sitt 1960-tal* var det inte så svårt att bestämma sig för vad som ska byggas, **Bifrost**. Genom Klubb Maritims ritningsarkiv har jag fått tag på ritningar. Men är det någon som vet vart man kan få tag på bilder på fartyget, jag söker allt från detaljbilder till exteriör bilder. Tittar man på bilder i ovannämnda bok så är fartyget vitt (bilden tagen 1961), en bild på **Bifrost** i Länsypumpen 2005:1 sidan 33 (bilden tagen 1962/63) så är fartyget gråmålat. Är det något som vet när hon målades om?

Med vänliga hälsningar
Mats Olers
mats.olvers@telia.com
0705 68 60 09

**Stoppdag
för nästa
Horisonten Runt
är den 6 februari
2006**



Skuta på slip, men var?

Denna bild återfanns i en bunt tillsammans med bilder från Motala.

Hoppas någon kan tala om var det är taget. Då jag inte tror det är i Vättern, tycker inte att roddbåtarna stämmer med de i Vättern. Är det någon som (mot förmodan) vet vad det rör sig om för skutor. Den borte ser ut att ha ångmaskin.

I bunten låg även **Vikingen** av Annenäset taget 1929 vinterupplagd i Motala. Samt porträttbild på två män med inskriptionen att kortet var taget innan den ene brodern flyttat till Karlskrona.

Samt kort på bröderna Lindstrand och skepparen Gustav Svensson "Gösse på Bele" alla från Motala.

Anders Engdahl
Stora Forsa, Motala



Boris i Kungsviken. Foto Terje Fredh.

Okänd

Bland alla plastbåtar dyker det sommartid upp en del udda fartyg. Engelska kuttern **Keewadin**, som fanns på Grundsund 1937–1953 hör dit, men även båten på bilden. Hon är byggd

av järn och låg upplagd i Kungsviken när hon köptes av några bohusläningar. Namnet är **Boris** och skall ha varit en Shell-tanker. Tacksam för mer information.

Terje Fredh

Vänerbåtar

I mycket av hembygdsliteraturen från södra Bohuslän nämns den omfattande vänerseglatjonen under 1800-talet. Detta gäller framförallt i området kring Hakefjorden. Under mitt arbete med källgranskningen av Christer Westerdahls bok *Vänern. Människa-landskap-skepp* kom jag återigen i kontakt med åtskilliga sk vänerbåtar, i skeppslistorna från tiden förkortade V.b. Beteckningen uppträder parallellt med beteckningen Sl, som står för slup, och Ö.b., som står för öppen båt. I senare listor börjar även beteckningen Älvbåt att användas. Vad som skiljer vänerbåten från slupen, eller avser beteckningen vad som senare kommer att kallas älvbåt?

De källor jag granskat omfattar huvudsakligen material från perioden 1830–1870. Trots att jag huvudsakligen har gjort noteringar från socknarna Långelanda, Stala och Torp på Orust samt Stenkyrka, Klövedal och Valla på Tjörn är materialet mycket omfattande. De vänerbåtar jag främst söker vidare uppgifter om är:

Amiralen från Walla socken ägd och förd av A. Jonasson

Uranus från Klövedals socken ägd och förd av T. Olsson

Ankan från Stenkyrka socken ägd och förd av A. Petersson

Olof Helgesson från Stenkyrka socken ägd och förd av O. Jonasson

Walfrid från Stenkyrka socken ägd och förd av L. Olsson.

Samtliga uppges vara byggda på klink och kravell.

Peter Skanse
info@batdok.com

Okänd vid Kummelnäs

Vid ett besök vid Kummelnäs Varv den 15 april hittade jag denna namnlösa båt.

Och frågan är naturligtvis: Vad heter båten?

Krister Bång

"Blästrad och grundad" är denna skärgårdsbåt, men vilken är det? Foto Krister Bång.



Två okända fartyg fotograferade av Arne Karlsson.

Okända småfartyg

Jag har tagit foton på två mindre fartyg som jag undrar om någon läsare av Länsumpen känner till något om?

Den högra heter **Tunsta** och har gått som varpbåt i Siljan. Fotot är taget i Mälaren i juli 2005.

Det översta är taget vid varvet i Norrköping i juli 2005.

Arne Karlsson



Ångbåten Maja i Gnesta

Finns det någon som vet något om dessa ångbåtar som lär ha trafikerat sjöarna Frösjön, Klemmingen och Nyckelsjön från Gnesta norrut till Laxne?

Den ena lär ha hetat **Maja**.

Känt är;

1892, *Södermanlands Nyheter*:

För en tid sedan ankom till Gnesta en ångbåt för att befakta traden Gnesta-Laxne /.../ Den glädjen blev kort /.../ varefter den medföljde tåget till Stockholm, dit den sålts.

1893 *Södermanlands Nyheter*:

Ett bolag bildas som tänkte driva ångbåtstrafik mellan Frösjön, Klemmingen och Nyckelsjön /.../

1897 *Den gamla Gnestabygden*:

Källarmästare (August) Finlöf (Gnesta järnvägsrestaurang) lät bygga en liten ångbåt som en tid gick i trafik mellan Gnesta och Laxne. Man måste muddra upp det smala sundet mellan Frösjön och Klemmingen för att båten skulle kunna passera där.

1902 *Södermanlands Nyheter*:

En ny ångbåt har anländt till Gnesta.

1902 *Trosa Tidning*:

Gnesta ångbåt utgick i söndags morse från Gnesta.

1903 *Trosa Tidning*:

Till besiktningsmän å passagerarefartyg, som skall trafikera

sjöarna Frösjön och Klämninge, har länsstyrelsen förordnat f. underofficeren i kungl. flottan Karl Malmqvist Flen samt maskinisterna C. J. Magnusson i Flen och A. G. Andersson i Sparreholm.

1905 *Södermanlands Nyheter*:

En sommardag 1905 sågs **Maja** passera Dillnäs kvarn.

1905 *STFs årsskrift 1905*:

/.../ hvarje lördags morgon omkring kl 5 sågs en mindre ångslup passera förbi (Dillnäs kvarn) på väg till torgdag i Gnesta.

1905 *Gåsinge-Dillnäs krönika*:

Ångbåten omnämnd som ångbåten **Maja**.

1908 *Gåsinge-Dillnäs krönika*

1963-1964

Klemmingen trafikerades vid denna tid också av ångbåten **Maja** från Gnesta.

1912 I *STFs resehandbok 1912*: omnämns en motorbåt

Jag har själv ägnat många års forskning kring dessa båtar utan att komma dem närmare på spåren.

Finns det någon av denna tidnings läsare som kan hjälpa mig att bringa lite klarhet i detta skulle jag vara mycket tacksam.

Kjell B Blomberg

Fyrspannsvägen 51

131 48 NACKA

tel 070 - 693 70 30

kjell.b.blomberg@chello.se

Okända skutor



TVå okända skonare insända av Tore Olsson. Den översta är en del av ett vykort från Strömsholms hamn. Finns det mot förmodan någon som kan komma med tips om dessa fartyg?



Ed Pilot Tjb 590, numera Ronja, på slip. Till vänster skymtar Pilot Tjb 751 Oxelösund. Foto från Terje Fredh.

Vem vet om Ronja?

Ronja (SDJX) byggdes på Ringens Varv i Marstrand 1938/39. Tjänstenumret hos Sjöfartsverket var Tjb 590. Båten var placerad på Käringön tills lotsplatsen drogs in 1959. Därefter blev hon reservbåt på Smögen, Marstrand, Lysekil och i Göteborg.

En ägare därefter var Bo Rutger-sson på Rönnäng som satte

dit namnet **Svarthöfde** från Frans G. Bengtssons bok *Röde Orm*. Båten ägs idag av Tibor Kolesar som var tf provinsialläkare i Kungshamn 1962 och fick kon på båten som han köpte. Nu håller den på att rustas upp.

Vad Kolesar och jag undrar över är var båten tjänstgjorde under kriget eller om den var upplagd?

Terje W Fredh



Portbåten *Brabantia* på Rivoëfjorden på utgående från Göteborg. Skärgårdsbåten i bakgrunden är *Hönö*. Foto från Lars Alfredsson.

Skeppslista över fartygen i Göthabolagets linjetrafik på Amsterdam, Rotterdam och Antwerpen

Av Bertil Söderberg

I föregående nummer av Länspumpen berättade Lars Alfredsson om Göthabolagets trafik med pallat gods på linjerna till Amsterdam, Antwerpen och Rotterdam.

Båtar efter ett nytt koncept med blå portar i skrovet byggdes för trafiken. Dessa blev mycket uppmärksammade och omskrivna. Utvecklingen inom lasthanteringen gick dock fort och båtarna blev omkörda av lastfärjor med gods i trailers.

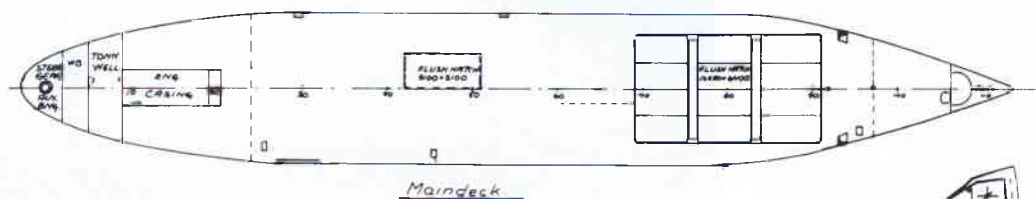
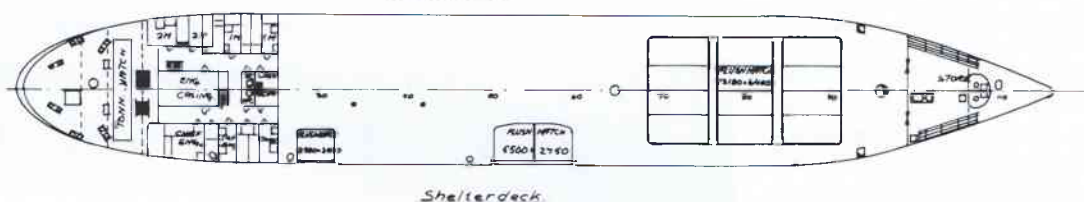
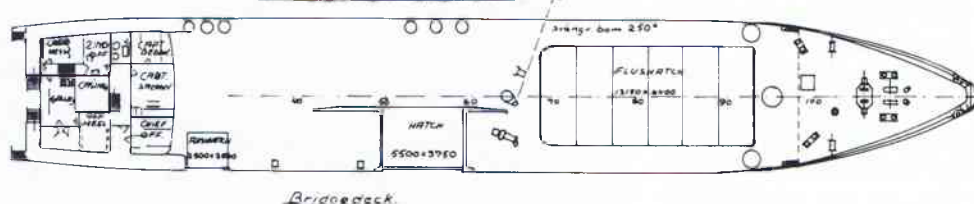
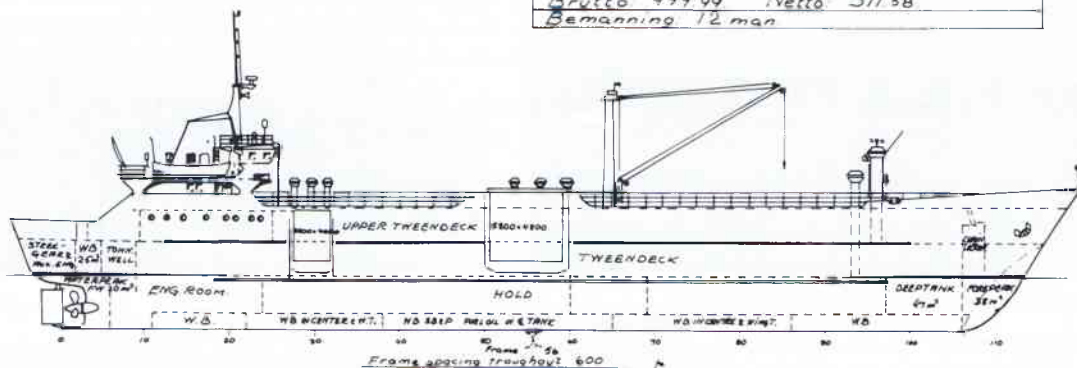
Här presenteras båtarna i bokstavsordning som deltog i trafiken och deras vidare öden.



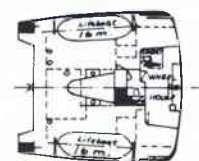
Belgia var ett vackert fartyg men ej passande för pallat gods. Arkivbild Bertil Söderberg.

M/S BRABANTIA

Vary Hatlo Verksted, Ulsteinvik, Norge
Nr 23, Sjøsat 9/12-64, Levererad 2/11-65
Klass DNV 1A1 ISC, Sv Fartygsinspektionen
Signalbokstaver: SDWU Regnr 10591
L 6a 75,0 m L m p.p. 68,0 m
Dybgående 3,75 m Fart: ca 13 knop
Grueto 499,99 Netto 311,58
Bemannig 12 man



HUVUDMASKINERI	HJALPMASKINERI
Motor: Mak 8Mu451AK	Motorer: Toch II: Sconia Vabis D118BINV
Effekt: 1400 bhp vid 375 1/m	Effekt:
Cyl diam: 320 mm	Generatorer Toch II: ASEA GAYC 28
Sjoglängd: 450 mm	Effekt: 108 kVA 380V, 1500 1/m, 50 P.
Cyl ont: 8	Motor III: Sconia Vabis D424
Propellerutr: JWBerg HB55M-560H	Generator III: ASEA GAYC 22-25
DACKSMASKINERI	
1st 5-tonns hydraulisk winch	Norwinch LH-50M30
1 • 3 •	M 14QH
1 • hydrauliskt ankarspel	M 110H
1 • 3-tonns hydrauliskt förhållningsspel	C 30
1 • 8 • hydraulisk bomsvängare	Bergens Mek Verksted
1 • 5 • hydrauliskt lyftbord	A/S Cylinderservice



1. Belgia – Antwerpen

- Byggt: 1957 av Brugeoise S A i Brugge.
- Dimensioner: 80,77 x 12,9 x 5,26 m.
- Dräktighet: 1530 brt, 633 nrt, 2500 tdw.
- Maskin: En 8-cyl Klockner-Humboldt-Deutz dieselmotor på 1650 hk.

Beställdes av Bratt-Götha och levererades i november 1957 till deras Belgiska bolag Armement Belgia SA med Göthas agent i Antwerpen A M De Keyser Thornton som redare.

Såld 1967 till Martinez, Pereira y Cia SA,

Valparaiso i Chile och omdöpt till Gloria L.

Såld 1983 och omdöpt till Mont Jolly II. Såld 1984 till Bridgeport Saturday SA, Panama och omdöpt till El Rio Guayas. Senare öden okända. År 1998 meddelar Lloyds Register att fartygets existens är ifrågasatt. Man anger då fartygets namn till Helen Express ex Begonia ex El Rio Guayas, ex Mont Jolly II -84, ex Gloria L -83, ex Belgia -67. Ägd av Solrac Shipping, Panama

2. Brabantia – Göteborg reg.nr. 10591

- Byggt: 1965 av Hatlö Verksted AS i Ulsteinvik, som nybygge 23.
- Dimensioner: 72,02 x 10,60 x 2,58.
- Dräktighet: 499 brt, 311 nrt, 1200 tdw.
- Maskin: En 8-cyl Mak dieselmotor på 1720 ihk. Fart: 13 knop.

Byggt för p.r. Erik Kekonius med Rederi AB Götha och AB Adviser med 50% vardera.

Sjösatt den 9 december 1964, levererad



Brabantia med prefixet Tor och Tor Lines skorstensmärke.



Som norska Leo från Bergen.

den 21 april 1965.

I september 1968 blev Lennart Parkfelt i Göteborg ny huvudredare.

I juni 1969 sålt till Peter Döhle i Hamburg för 2523300 kr. Fick behålla namnet **Brabantia** och gick i fart för Göthabolaget.

Med anledning av Göthabolagets integrering med Tor Line fick båtarna 1971

prefixet Tor.

I början av 1972 sålt till Det Bergenske D/S i Bergen och omdöpt till **Leo**. Här stannade hon fram till 1981 då hon överfördes på K/S Nord-Poolen A/S i Trondheim.

Såld i november 1981 till Naeringsutvikling A/S i Oslo, omdöpt till **Irish Rose**.

Såld i januari 1982 till Graz Mar Inc (Vroon

BV, Breskens), Panama och ombyggd till livestock carrier. Hon fick behålla sitt namn.

Överförd i september 1996 på Cadenza Marine Corp (Vroon BV), Manila och även nu fick hon behålla namnet **Irish Rose**.

Anlände till Tampico, Mexico den 5 april 2000 för upphuggning.

3. Cortia – Skärhamn reg.nr. 10273

• Byggd: 1962 av Lödöse Varf AB som nybygge 137. Sjösat den 4 januari och levererad den 25 april.

- Dimensioner: 68,09 x 10,40 x 2,64 m.
- Dräktighet: 499 brt, 286 nrt, 1150 tdw.
- Maskin: En 4 taks 8-cyl Makheim diesel på 1200 ihk. Fart 13,5 knop.

Beställdes av partrederiet Erik Kekonius, med Skärhamn som hemort. Hon sjösattes den 4 januari och levererades den 25 april 1962 med namnet **Cortia**. Hon sattes i fart för Brattbolagen och blev därefter Göthabolagets första båt i dess trafik med enhetslaster. Götha hade 25/100delar i rederiet.

Den 18 februari 1966 sålt till ett partrederi i Skärhamn med Lars Johansson som huvudredare. Fick behålla sitt namn.

Den 29 juli 1966 sålt för 2534000 kr till El-lerman & Papayanni Lines Ltd i Liverpool. Omdöpt till **Cortian**.



Cortia under god gång i Drogden i fart för Bratt. Foto Tore Granath den 20 november 1962.

1967 övertogs fartyget av Mossiel Steamship Co Ltd, Glasgow. Fortfarande med Liverpool som hemort.

I november 1971, efter en tids upplag i

Liverpool, såldes hon för 88000 pund till ett partrederi i Skärhamn med fem delägare och med Folke Patriksson som huvudredare. Övertagandet skedde i Sölvesborg,



En kort tid var namnet Cortian. Foto J K Byass.



År 1978 blev namnet Bruno Alpina. Arkivbild Donald MacFie.

då hon återfick namnet **Cortia**.

I januari 1974 såld till Cala d'Olivio SpA di Navigazione i Cagliari för 1725000 kr. Nytt namn **Austerity**. Fartyget övertogs i Göteborg.

Såld 1978 till Neptune SpA i Palermo. Byggs om till kreatursfartyg med nam-

net **Bruno Alpina**.

Såld den 3 november 1986 till SIBA SpA i Bari, omdöpt till **Siba Foggia**.

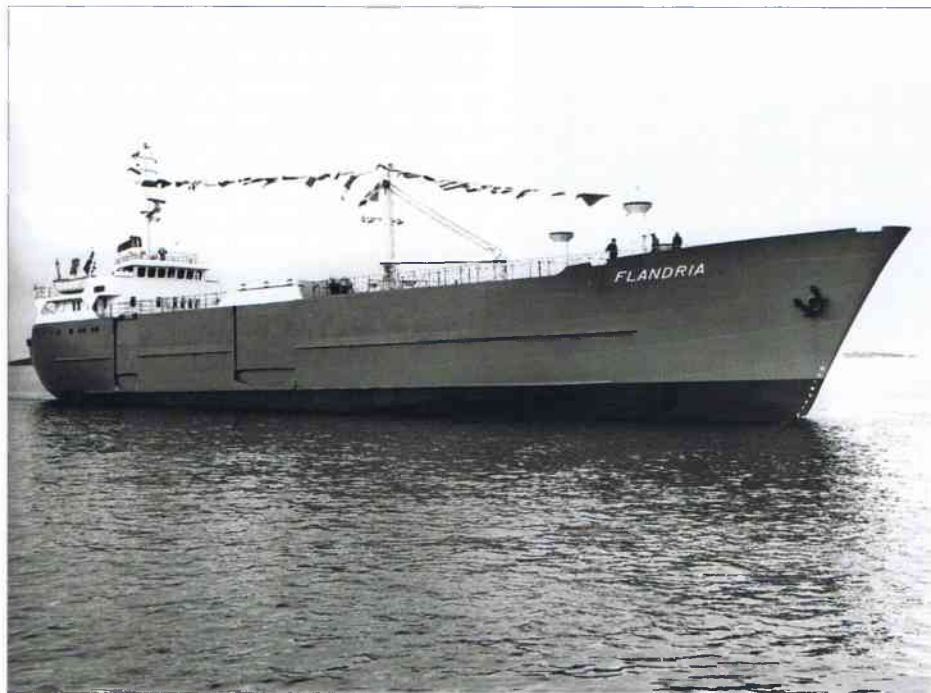
Såld i havererat skick till okänd köpare omdöpt till **Nehmet Allah**. Istandsatt 1996 under Belize flagg.

1997 såld till okänd köpare under Belize

flagg och omdöpt **Fighter II**.

Såld 2000 av Ahmed Ossman & Co i Belize till okänd köpare och omdöpt till **Madar I** under Belize flagg.

2005 är fartyget fortfarande med i Lloyds Register.



Flandria vid leveransen den 10 oktober 1964.



Saléns färger och hemort Hamburg. Foto Krister Bång den 27 mars 1969.

4. **Flandria** – Göteborg reg.nr. 10525

Byggd: 1964 av Hatlö Verksted AS i Ulsteinsvik.

- Dimensioner: 71,98 x 10,60 x 2,59
- Dräktighet: 499 brt, 312 nrt, 1200 tdw
- Maskin: En 8-cyl Mak dieselmotor på 1720 ihk. Fart: 13 knop.

Byggd för AB Broker, Göteborg. Sjösat den 27 maj och levererad 10 oktober med namnet **Flandria**.

Såld i december 1968 till kapten Peter Döhle i Hamburg och återchartrades av säljaren. Ej omdöpt.

I augusti 1971 döptes fartyget om till **Tor Flandria**.

Såld under 1972 till Det Stavangerske D/S, Stavanger och omdöpt till **Haukeli**.

Såld i maj 1977 till partrederiet Alfred Eide, Øystese, Stavanger men fick behålla sitt namn.

Omdöpt av sina ägare i december 1979 till **Lidrott**.

Såld i oktober 1981 till A/S Næringsutvikling, Oslo och fick namnet **Irish Provider**. Såld i februari 1982 till Baffin Mar Corp (Vroon BV, Breskens), Panama och ombyggd till livestock carrier. Senare överförd på Cadenza Marine Corp, även det ett företag inom Vroon-Gruppen. Sattes under filippinsk flagg.

Såld i mars 1997 till Eaga Ship Management Inc, General Santos, Filippinerna och omdöpt till **Eaga Rapid Trader II**.

Rapporteras av Lloyds som upphuggen 19 juni, 2001.



Här som norska **Lidrott**. Foto C.G. de Bijl 1980.



Francia passerar Majnabbemnen. Foto Krister Bång den 6 december 1969.

5. Francia – Amsterdam reg. nr. 11335

- Byggt 1968 av Gerh. Voldnes, Fosnavaag, nybygge 8.
- Dimensioner: 65,29 x 10,02 x 4,81.
- Dräktighet: 376 brt, 246 nrt, 850 tdw.
- Maskin: En 6-cyl Nohab dieselmotor på

9000 hk. Fart: 11,5 knop.

Byggt för Göthabolagets holländska bolag NV Latona, Amsterdam som **Francia**, och levererad i maj.
Omdöpt i augusti 1971 till **Tor Francia**.
Såld i början av 1973 till Thunbolagen i

Lidköping. Ombyggd och förlängd våren 1973 vid Falkenbergs Varv och sattes i fart i slutet av maj 1973 som **Thunpall 1**.

Grundstötte den 9 november 1985 kl 0155 vid Morups Tånge pr Lübeck – Falkenberg. Flottogs dagen därpå och infördes till Falkenberg där hon dock kondemnerades. Övertogs som bärgarlön av Scandinavian Towage & Salvage (ScanTugs) AB, Göteborg, som i december 1985 sålde henne för 250000 kronor till Albert E Boye & Co IS och Dan Harboe Nielsen i Marstal, Danmark med hälften var. Bogserades den 18 december från Falkenberg till Svendborg, och istandsattes vid Svendborg Værft och återlevererades den 4 maj 1986 med namnet **Start**.

I september 1993 sålde Boye sin hälft till Dan Harboe Nielsen, Marstal. Fartyget fortsatte med samma namn och hemmahamn.

Såld i september 1998 för 1705000 DKK till Jan Condrup samt Jutta och Jørgen Grube, Marstal, med 1/3 var och omdöpt till **Juto**.

Såld i juli 2004 till Aksaray Maritime Co Ltd, Panama och satt under nordkoreansk flagg med namnet **Ahmed H**.

År 2005 ännu i fart.



Som svensk var namnet Thunpall 1. Arkivbild B. Söderberg.



Juto var namnet som danska. Foto Lennart Ramsvik/maritimbild.com.

6. Fraternia – Bergen

- Byggt: 1966 av Hatlö Verksted AS i Ulsteinsvik.
- Dimensioner: 71,98 x 10,60 x 2,59.
- Dräktighet: 492 brt, 310 nrt, 1239 tdw.
- Maskin: En 8-cyl Mak dieselmotor på 1720 ihk. Fart: 13,5 knop.

Byggt för Sterner S Müller Rederi AS, Bergen som **Fraternia**. Hon gick in i charter för Göthabolaget.

När chartern till Göthabolaget gick ut 1971 döptes fartyget om till **Mercur**.

Såld 1977 till Torkel Alendel m fl, Haugesund. Omdöpt av detta rederi 1980 till **Fratern**.

Såld i juni 1981 till Vilma Shipping Co SA,



Fraternia med Tor Lines skorsten. Arkivbild B. Söderberg.

Panama och omdöpt till **Fraternia**.

Såld i juli 1984 till A/S Sirina, Haugesund och omdöpt till **Lernia**. I november samma år vidare såld till Jens Hundseid, Haugesund och i februari 1985 till Simon Møkster, Stavanger. Då omdöpt till **Stil Finlandia**. Såld i januari 1987 till Frei Shipping A/S, Kristiansund, och omdöpt till **Frei Finlandia**.

Såld i oktober 1989 till Ilderim Shipping Ltd, Valletta, Malta och omdöpt till **Ilde-
rim VI**.

Fartyget förliste den 2 februari 1994.

*En kort tid var namnet **Fratern**. Arkivbild Bertil Söderberg.*



7. Helenia – Göteborg Reg.nr. 10667

- Byggd: 1965 av Hatlö Verksted AS i Ulsteinsvik.

- Dimensioner: 72,06 x 10,62 x 2,58.

- Dräktighet: 499 brt, 312 nrt, 1 200 tdw.

- Maskin: En 8-cyl Mak dieselmotor på 1 720 ihk. Fart: 13 knop.

Byggd för AB Adviser och levererad den 2 februari 1966 som **Helenia** i charter för Götha.

Såld i augusti 1969 till Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen och omdöpt till **Iris**.

Såld i juni 1984 till Ofotens D/S, Narvik och omdöpt till **Fjellbris**. Senare såld till Fjell Shjipping A/S, Vadsö.

Såld i februari 1989 till Jens Bye, Vadsö och senare under året till A/S Aud, Stavanger och omdöpt till **Svennøy**.

Såld i mars 1994 till okända ägare i Syrien och omdöpt till **Svennøy I**.

Såld i september 1995 till Kysstlink, Namsos, Norge och omdöpt till **Ringfjell**.

Fartyget förliste den 14 oktober 1995.



*I fyra år gick **Helenia** i "pallfarten".*



***Helenia** med Saléns skorsten. Arkivbild Sjöfartsmuseet, Göteborg.*



*Hon bar namnet **Ringfjell** endast en månad innan hon förliste. Arkivbild Krister Bång.*

8. Nerlandia – Göteborg reg.nr. 10468

- Byggd: 1964 av Hatlö Verksted AS i Ulsteinsvik.
- Dimensioner: 71,94 x 10,60 x 2,59.
- Dräktighet: 499 brt, 312 nrt, 1200 tdw.
- Maskin: En 8-cyl Mak dieselmotor på 1720 ihk. Fart: 13 knop.

Byggd för AB Adviser i Göteborg. Levererad i mars som **Nerlandia**. Gick i charter för Göthabolaget. Redan i maj 1964 överfördes hon på ett partrederi i Göteborg med Gustaf Adolf Bratt som huvudredare.

Till ny huvudredare utsågs 1967 Lennart Parkfelt, Göteborg

Såld i mars 1969 för 1755 000 holländska floriner till Nieuwe Kustvaart Maatschappij NV i Amsterdam. Fartyget, som övertogs i Göteborg den 27 mars, fick behålla sitt namn under holländsk flagg.

Såld i december 1976 till Simon Møkster i Stavanger och omdöpt till **Pirholm**.



Nerlandia på ett vykort från Göthabolaget.



Hon fick behålla namnet som holländare. Arkivbild Bertil Söderberg.



Pirholm var namnet och hemmahamnen Stavanger. Arkivbild Bertil Söderberg.

Såld i februari 1979 till Neptune SpA, Bari, Italien och omdöpt till **Pezzata Rosa**. Ombyggd till livestock carrier.

Såld 1986 till Società Importazione Bestiame Aleramento SpA (SIBA), Bari och omdöpt till **Siba Geru**.

Såld i mars 2000 till Omega Shipping Co SA, Phnom Penh och omdöpt till **Omega Livestock**.

År 2005 ännu i fart.



Nerlandia vid Masthuggskajen i Göteborg. Foto Krister Bång i juli 1969.



Parisia har Tor Lines skorsten men ännu inte prefixet Tor i namnet. Foto C.G. Nyström, Negativarkiv Klubb Maritim, Göteborg.

9. Parisia - Amsterdam

- Byggd 1967 av Gerh. Voldnes, Fosnavaag, nybygge 7.
- Dimensioner: 65,29 x 10,02 x 4,81.

- Dräktighet: 376 brt, 246 nrt, 850 tdw.
- Maskin: En 6-cyl Nohab dieselmotor på 9000 hk. Fart: 11,5 knop.



År 1976 blev hon Haico Holwerda... (Foto Jean M Otten)



...och 1989 Energi som danska. Negativsamling D. MacFie.

10. Patria – Göteborg reg.nr. 10103

- Byggd: 1960 av Lödöse Varf Ab, Lödöse. Levererad den 9 december.
- Dimensioner: 68,09 x 10,40 x 2,64.
- Dräktighet: 499 brt, 289 nrt, 1150 tdw.
- Maskin: En 8 cyl Klöckner-Humboldt-Deutz dieselmotor på 990 ehk. Fart: 12 knop.

Byggd för Rederi AB Götha i Göteborg med namnet **Patria** och levererad den 9 december 1960.

Såld i april 1967 för 1775000 kronor till ett partrederi i Stockevik med Kenneth Eliasson som huvudredare. Fortsatte för Göthabolaget som **Patria**.

Såld i april 1970 för 1640000 kronor till partrederiet Marina 2 (Wonsild & Søn), Köpenhamn och omdöpt till **Bente Marina**. Fartyget övertogs i Göteborg.

Såld i juni 1973 till Capo Spartivento SpA



Patria var ett vackert fartyg. Foto Svensk Sjöfarts Tidning.

Byggd för Göthabolagets holländska bolag NV Latona, Amsterdam som **Parisia** och levererad i juli 1967.

Omdöpt i augusti 1971 till **Tor Parisia**.

Såld 1973 till H & P Holwerda, Heerenveen, Holland och omdöpt till **Roelof Holwerda**.

Omdöpt inom rederiet 1976 till **Haico Holwerda**.

Såld 1981 till Rederij Brimar, Heerenveen och omdöpt till **Brimar**.

Såld 1987 till Vertom Scheepvaart en Handelsmaatschappij BV, Valletta, Malta och omdöpt till **Condor**.

Såld i februari 1989 till Dan Haraboe Nielsen, Kristian Pasch Albertsen och Erik Jepsen Albertsen, Marstal och omdöpt till **Energi**.

Under 1993 sålde bröderna Albertsen sina andelar i fartyget till Nielsen.

Såld i mars 1995 till Rederi AS Østersøen i Rønne och omdöpt till **Østersøen**.

Förlist den 17 juli 2004.

i Cagliari på Sardinien och omdöpt till **Joyce**. Även denna gång övertogs fartyget i Göteborg.

Den 21 december 1973 sjönk fartyget utanför Isola de Mal de Ventre i position 40°01'N och 08°20'O. Hon var på resa med styckegods mellan La Spezia och Algiers.



Här för hon Tor Lines färger i skorstenen. Foto J.C. Lund i augusti 1969.



I ett halvår var namnet **Joyce** tills hon förliste. Foto G. Peditto..



I Lundbyhamnen fick hon namnet **Bente Marina** påmålat. Foto Krister Bång i juni 1973.



Trots efterforskningar i bla Tyskland, kunde jag inte finna någon annan bild än denna som Cees de Bijl i Dordrecht kunde hjälpa mig med. Visserligen ville jag ha en bild då hon var i fart för Götha/Tor Line, men att det inte gick att finna någon bild på henne under annat namn verkar otroligt. Vem har en bild på henne?

11. Tor Maas – Bremen

- Byggd: 1971 Kramer & Booy, Kootster-tille, som NB 170.
- Dimensioner: 61,31 x 10,03 x 3,95 m.
- Dräktighet: 499 brt, 296 nrt, 1 150 tdw på 3,91 m. TEU: 45.
- Maskin: En 4 taks 8 cyl. M.W.M. diesel på 900 hk.

Byggd för "Ruth" Schiffahrts Gesellschaft Reederei, Eugen Friedrich KG (D Sander), Bremen. Levererad som **Ruth**.

1973 Nytt namn: **Tor Maas**, i samband med charter för Tor Line.

1974 namnändring till **Ruth Graef** med ny hemort Wien, AT.

1976 överförd på MS "Ruth Graef" Schiffahrts Gesellschaft Reederei Eugen Friedrich KG (Dietrich Sander Bereederungs GmbH), Bremen.

1980 nytt namn **Melton Viking**.

1981 såld till PT Pelayaran Nusantara Surya, Jakarta, ID. Nytt namn **Surya Karya**.

1986 PT Suya, Jakarta, ID.

2005 fortfarande i fart. ■



M/s *Ilhéos* byggdes på Öresundsvarvet 1952 för Rederi AB Disa i Stockholm. Hon var på 3 740 ton dw. Här en bild från provturen. Arkiv Svensk Sjöfarts Tidning.

En sjöresa med spännande hamnar och nya människor – ett jobb till sjöss.

Av Inga-Lill Westergren-Mårtensson

**Le Havre–London–Antwerpen–Landskrona–Köpenhamn–Hamburg
–Rotterdam–Rouen–Valencia–Marseille–Genua–Famagusta–Port Sudan–Masawa–Djibouti–Aden–Port Louis–Tamatave–Vohemar–Diego Suarez**

så vände vi stäven mot norr

**Aden–Port Sudan–Genua–Marseille–Hull–Hamburg–Köpenhamn
–Göteborg–Gävle – ett pärlband av hamnar ...**

Jag arbetade i familj i Bruxelles. Det var maj 1953 och i juni skulle jag sluta. Jag hade inte lust att resa hem. Jag måste hitta på något, jag ville så gärna se världen, för mig gjorde det ingenting vad jobb jag gjorde bara jag kom ut! I flickskolan hade min bästa väninna och jag bestämt vi "skulle" göra världen efter skolan. Men så blev det familj för henne. Nåväl jag fick väl resa själv tänkte jag, man träffar alltid människor på vägen.

Hur skulle det vara att gå till sjöss! Jag hade haft ett sommarjobb i receptionen på ett fartyg Stockholm–Åbo under Olympiaden i Helsingfors 1952. Det var min sjöerfarenhet.

En dag tog jag tåget till Antwerpen, gick omkring och tittade utanför Svenska Sjömansförmedlingen men vågade ej gå in. Jag är både feg och modig på samma gång. Ett svenskt fartyg låg i hamnen, kanske var det kryssaren *Gotland*. Jag talade med några svenska sjömän och fick komma ombord, oj vad spännande. De skulle ha mottagning och fest på kvällen, det lät så glatt och trevligt.

Tog åter tåget till Bruxelles, men vad göra, jag skriver i stället. Jag skrev till Sjömansförmedlingen i Antwerpen, presenterade mig osv. Tänkte jag får nog inget svar utan jag åker till Antwerpen längre fram. Men dömt om min förvåning så dröjde det

inte länge förrän en man som hette Törnqvist ringde från Sjömansförmedlingen och sa

– Vi har ett fartyg i Le Havre, kan ni ta det? Har ni sjövana? Kan ni lägga ut för tågresan så betalar vi sedan via fartygets kapten.

– Jodå det går bra, sa jag på darrande ben.

Vad har jag nu gett mig in i? Men jag ville ju att något spännande skulle hända. År 1953 var jag 22 år gammal. Jag längtade aldrig efter man, hem och barn, Konsum- och Icakassor, nej det kunde vänta. Tids nog så ville jag ha barn så klart, men först världen. Nu hade jag chansen, fick veta att fartyget skulle gå till Medelhavshamnar och mitt jobb ombord var att städa hos kapten och chiefen och att servera i salongen.

Så satt jag på tåget till Paris, solen sken det var spännande och jag kände mig lugn. I Paris bytte jag tåg till Le Havre, vädret blev grått och mulet, min entusiasm sjönk och jag tänkte, jag vet så lite om mitt kommande arbete. Tänk om det är en gammal

skorv med skäggiga gubbar, vad tokig jag är...

Ett vackert fartyg

I Le Havre tog jag en taxi och bad chauffören att köra mig till **Ilheos**, som skulle ligga i hamnen. Men nej, det stod inte något om det i tidningen. Jaha tänkte jag nu är jag lurad, nu får jag ett stick i foten och vaknar i Nordafrika. För så gick talet på den tiden att man kidnappade flickor. Men vad sade taxichauffören då.

– Där snett över torget ligger Norska Sjömanskyrkan, gå dit så får ni säkert hjälp.

Vad glad jag blev, en stor kram var han värd. Det kändes gott och varmt att komma in i Sjömanskyrkan. Jag blev bjuden på varm choklad, det smakade jättegott och jag fick tala med den norska prästen som berättade att **Ilheos** skulle komma in nästa dag. Det ordnades nattlogi åt mig och på morgonen gick jag åter till Sjömanskyrkan. Prästen talade om hur jag skulle åka till hamnen. Då frågade jag.

– Kan ni inte följa med mig ombord?

Han undrade säkert vilken konstig människa som tar ett jobb och inte vågar gå ombord ensam. Men jag kunde inte få ur tankarna att det kanske är ett skrangligt gammalt fartyg. Men det så klart, när man tänker efter så hade de väl inte anställt en flicka?

Vi kom ner till hamnen och där låg hon, m/s **Ilheos**, bländande vit och vacker. Jag fick tala med kapten Sinclair. Tyvärr började det med problem. I barsek stämde han.

– Rederiet har förbjudit oss att anställa kvinnor, så det är bara att gå iland igen.

– Jaha, då gör jag väl det då, sa jag. Jag förstod ju att det inte var på mig han var ond utan på situationen. Kapten Sinclair var dock modig, han tog chansen, jag fick stanna ombord och börja arbeta. Alla var så trevliga och hjälpsamma och Steward visade mig tillrätta. Jag fick också veta att



Kapten G. Sinclair poserar på bryggvingen.

Ilheos skulle inte bara gå till Medelhavshamnar, utan även till Ost-Afrika, Madagaskar och Mauritius.

Tänka sig, det var inte något att oroa sig för. Det var en vanlig arbetsplats för alla andra ombord, inte så märkvärdigt. Men för mig, oj, oj, jag kunde bara gå och smeka relingen, fartyget var som en strålende diamant, som lovade lysande äventyr. **Ilheos** hade gjort sin första långresa och skulle nu först hem till Landskrona för bottenkrapning. Innan Landskrona blev det London, det var midsommartid och jag var ledig. Här går vi efter svenska arbetstidsförhållanden fick jag veta. Men så fint, jag som under 5 månaders tid hade haft en halv onsdag och varannan söndag ledig. Oj vilken skillnad! Vad roligt det var i London och så mycket intressant. Gnisten visste att göra i London. Jag tror att även Andre Styrman, Staffan af Jocknick, var

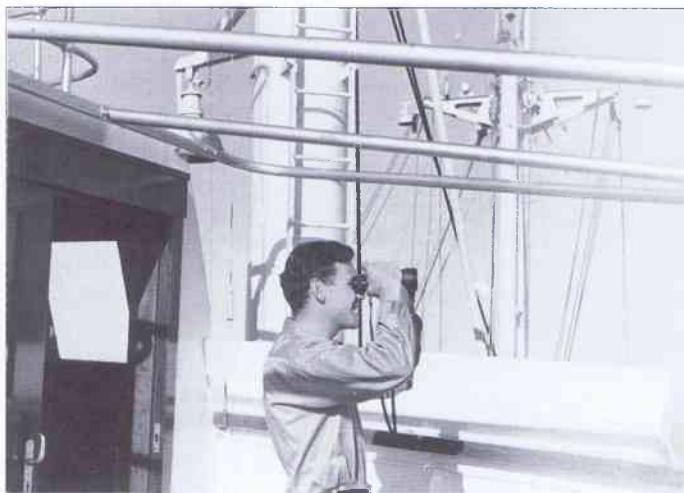
med. Innan Landskrona blev det åter Antwerpen. Bra för mig för då kunde jag hämta mina tillhörigheter som jag ställt in hos min kusin i Bruxelles.

Den 30 juni–5 juli låg vi i torrdocka i Landskrona. Det var något nytt för mig. Det var över huvud taget mycket som var nytt. Jag jobbade på med mina sysslor och tyckte livet log. Så en dag kom Steward och sa.

– Det är en herre som vill tala med fröken Westergren. (Man var inte du på den tiden).

– Jag känner ingen i Landskrona, det måste vara fel, sa jag.

Jag gick ut på landbacken, och vilka står där om inte mina föräldrar. De hade rest ner till Landskrona i rasande fart, sedan de ringt Rederiet och fått höra att ingen kvinna fanns anställd ombord. Jag hade sänt kort hem både från Paris och London och berättat om mitt nya arbete ombord på



2:e styrman Staffan af Jocknick har vakten på bryggan.



Telegrafisten tar en paus.



Ilhéos stävar fram på ett lugnt hav.

Ilheos. Men med de motsägelsefulla upplysningarna blev mina föräldrar oroliga. Det kan man förstå. Men hem skulle jag och jag fick absolut inte följa med fartyget.

– Det här är inget arbete för dig, och det kan innebära farligheter.

Jovisst, tänkte jag, men det gör hela livet var du än befinner dig.

– Mamma och pappa, ni får tala med kapten Sinclair, sa jag.

Så blev det kaffe och prat hos kapten och det slutade med att jag fick följa med.

Så började ett nytt jobb och en fantastisk sjöresa.

Bara få vara med om den här underbara känslan att vara till sjöss, var mer än väl värd all städning, servering och annat jobb ombord, som trots allt var riktigt roligt. Jag fick god hjälp av Steward och kapten Sinclair dirigerade mig fint med blickar när jag var på väg att servera fel, det var ett mycket gott samarbete mellan oss alla. Jag minns att jag ibland gick ner i byssan och bakade lite kakor som kapten och de övriga uppskattade, men kocken tyckte jag drog ner lite väl mycket bunkar. Jag gjorde som hemma inte så rationellt alltså, men det var ett litet nytt inslag för dem.



Här går vi genom Gibraltar Sund.

Last och passagerare

Vad hade vi för last? Styckegods, men vad? Vi hade järnskrot från Mauritzius som skulle till Hull. Vi hade kaffe, frukter och bananstockar, som jag minns jag väl, för vi fick mycket bananer under en viss tid, gröna apelsiner som skulle mogna under färd. Vi hade även snäckor som skulle bli camé smycken. De luktade pyton. Vi fick också ombord stora Volkswagenbussar, placerade på en lastlucka med grönt överdrag. Tidigare hade det varit vår lilla oas. Till den gick vi för att "ha kaffe i det



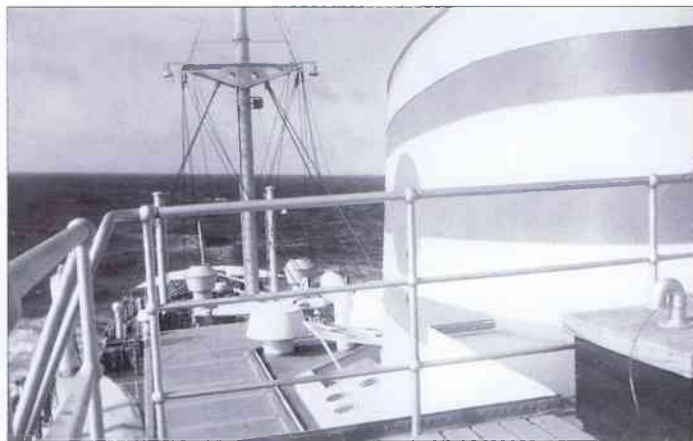
Däckarna luckar av i Valencia.



Bordtennis på väg in mot Marseille.



Skeppsredarens dotter Lena Brodin.



På väg mot Genua.

gröna". Vi saknade vår oas när den lasten kom ombord, men det var ju lasten som gällde. Vi hade våra favoritställen ombord. Jag fick veta att om man stod i fören under bryggan så hördes inte något maskinljud. Fartyget gled fram, det var en svindlande känsla att bara stå där och njuta, ibland bara hav så långt man kunde se, ibland en ö eller en kuststräcka. Vi hade alltid soligt, åtminstone som jag minns.

Last – men passagerare då? Jag var enda flicka som arbetade ombord men det gick mycket bra. Det var fin personal ombord från hög till låg. Vi hade skeppsredarens dotter Lena och hennes väninna Gull med från Köpenhamn till Genua. Vi lärde känna varandra lite. Från en annan hamn hade vi en fransyska med en son, Jean-Luc hette han, minns ej hennes namn. De hade varit hemma i Frankrike och skulle åter till Madagaskar där mannen arbetade. På hemvägen hade vi ett äldre engelskt par. Mannen var militär och hade slutat sin tjänstgöring i Indien. Vi hade många

trevliga pratstunder. De hade så mycket att berätta om sitt långa liv i Indien.

Den 5 juli kom vi till Köpenhamn. Vi fortsatte sedan genom Kielkanalen, 99 km lång, till Hamburg. Där blev tid till shopping och vi åkte U-bahn, lite spännande tyckte vi på den tiden. Det blev mycket promenader i alla de hamnar vi kom till. Ett bra sätt att uppleva de nya hamnstädernas atmosfär, se människorna och vissa kulturminnen. Rotterdam var nästa hamn. Jag minns vi strövade kring och såg alla husbåtar, en kontrast mot alla stora fartyg. I Rotterdam var det dags för vaccinering mot olika sjukdomar. En sorts cocktail-spruta fick vi innan vi fortsatte till Rouen i Frankrike. Rouen är en mycket vacker gammal stad vid floden Seine. Vi gick in i den gotiska katedralen från 1100-talet, här lärde vi oss att Jeanne d'Arc brändes på bål, 1431.

När jag säger vi så var det lite olika av personalen ombord som följde med mig ut på äventyr. Jag blev verkligen väl omhändertagen, fick aldrig gå ut ensam. De

skämtade om stop-turnlista, för ibland ville ju grabbarna gå på egna upptäcktsfärder.

Från Rouen hade vi många dagar till sjöss. Den 18 juli kom vi till Valencia i Spanien. Då hade vi passerat flera kända "namn" för sjöfolk. Jag minns hur det berättades för mig om L'Île d'Ouessant (uttalas Ushant). Längst västerut från Brest i Bretagne ligger denna lilla ö med fyren Creac'h, som har ett av världens kraftigaste ljussken och tillsammans med fyren vid Lands End i Storbritannien markerar dessa fyrar infarten till Engelska kanalen. En trygghet för alla sjöfarare. Sedan hade vi hela Biscayabukten att passera och jag var varnad för dess dyningar med dem uteblev.

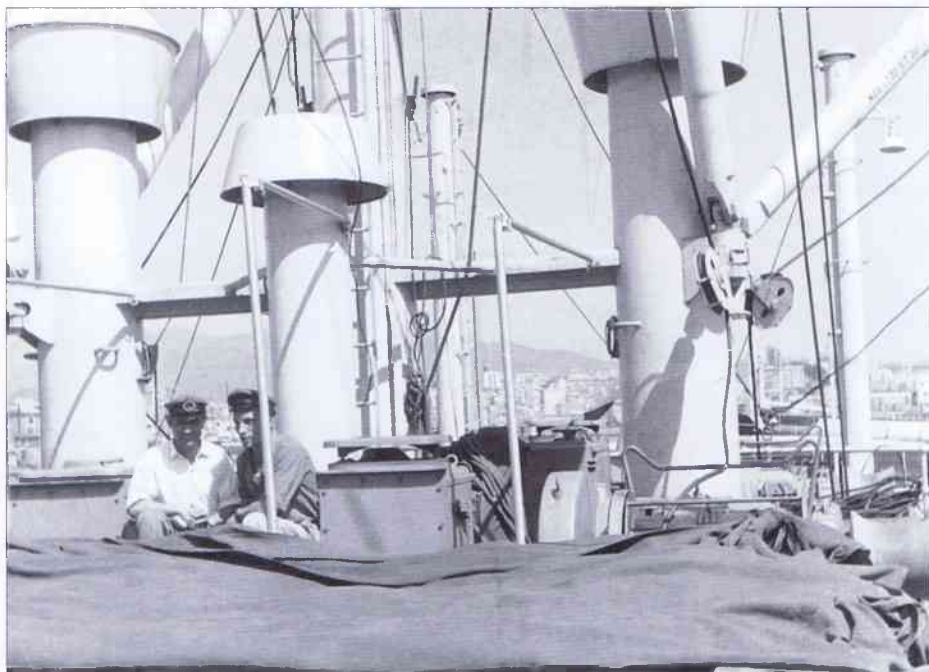
Vi närmade oss Spaniens nordvästligaste udde, Kap Finisterre. Också ett namn jag fick lära mig att lägga på minnet som ett viktigt sjömärke att orientera sig efter.

Gibraltar – så spännande – vi hade massor med dansande delfiner framför oss när vi gled genom Gibraltarsundet. Gibraltar är en halvö som domineras av den 425 meter höga kalkklippan där de enda europeiska aporna hoppar omkring. Markatteliknande apor som kallas Margot-apor.

Valencia 18 juli – Marsielle 21 juli – Genua 23 juli besökte vi, lossade och/eller lastade.

I Genua besökte vi Norska Sjömanskyrkan där vi fick en liten tidskrift Ventilen. Intressant att läsa deras skeppslista från 25 maj–25 juni, 1953 på alla fartyg som under den tiden lämnade Genua. Sjömanskyrkorna i de olika hamnstäderna har verkligen en stor och viktig roll att fylla. De anordnar gemensamma aktiviteter för de olika nordiska fartygen som kommer in till hamnarna. Dessutom kan man även besöka Svenska Sjömanskyrkan (nuvarande SKUT) för gemenskap och läsa ganska aktuella tidningar.

Vi fortsatte resan mot Cypern, Famagusta. Anlöpte den 29 juli 1953. Jag minns vi vandrade på en väg in till staden. Det var fruktansvärt hett, cirka 40 grader, då



Söndagsfrid i Genuas hamn.

var jag nära att svimma. Annars klarade jag värmen mycket bra. Vi besökte ett mycket fint hotell. Vad jag minns därifrån var några otroligt otrevliga och stöddiga engelsmän. Fy så de betedde sig mot underordnade.

Genom Suezkanalen

Vi närmade oss Port Said och startade vår färd genom den 173 km långa Suezkanalen. Den passerar även två sjöar men har inga slussar. Den byggdes i mitten av 1800-talet. Den har sedan 1953 genomgått skiftande öden men är återigen öppen för trafik. Den förkortar sjövägen från Väst-europa till Sydostasien med 7000 km. Det är otroligt att få färdas genom kanalen och se den mötande trafiken liksom gå fram på torra land. På sina håll var det människor utmed strandkanten, många kvinnor helt svartklädda, jag minns det för jag tyckte det såg så dystert ut.

Röda havet, ett innnanhav mellan Arabien och nordöstra Afrika. Jag kan ännu känna den tropiska hettan när vi stod på däck och blickade mot de röda bergen utmed stränderna i fjärran. Minns att vi varje morgon hade massor av flygfisk ombord. Jag tror inte att vi åt dessa fiskar.

Den 5 augusti anlände vi till Port Sudan, sol och varmt. Vi prickade precis in bönetime, för vad vi såg från däck var en mängd knäböjande stuveriarbetare. Det var den tid på dagen då de troende muslimerna vände sig mot Mekka i bön var de än befinner sig. Lite senare var dock arbetet med lossning och lastning igång. Det var inte vilka stuveriarbetare som helst – Fuzzy-Wuzzy, en stam som bodde i bergen med sina familjer. Men som under vissa delar av året jobbade i hamnen. De hade fantastiska håruppsättningar, som en boll högst upp på hjässan med massor av små flåtor runtomkring.

I Port Sudan blev jag hembjuden till en egyptisk familj – efter kapstens tillåtelse. Mannen var stuveriarbetarbas där och en vän till honom hade en bomullsplantage. Jag fick möta tre generationer både barn, fru och mormor. Det blev engelska och teckenspråk som gällde. Det fanns inte så många vita kvinnor i Port Sudan därför hade denna egyptiska kvinna bett att få träffa och prata med mig. Vi fick något att äta. Sedan åkte vi ut på stranden och plockade snäckor minns jag. Man fick inte gå ut ensam här. En engelska på ett fartyg på väg till Australien hade gett sig ut på egen hand, men hon återkom aldrig till fartyget. De vita är inte alltid så omtäckta här. Vi vet nu vilka omvälvningar det varit i de afrikanska länderna sedan 1953, människor led och människor lider fortfarande. Stig Dagerman har sagt följande:

– Jorden kan Du inte göra om. Stilla din



"Ett par interiörbilder på den smakfulla inredningen." Så beskrevs dessa foton i Svensk Sjöfart Tidning vid leveransen 1952.



Ilheos tog även passagerare varför utrymmen för dessa var fina.

häftiga själ. Endast en sak kan Du göra: En annan människa väl. Men även det är svårt.

Mot Madagaskar

Den 8 augusti – Masawa, Etiopien. Två dagar senare Djibouti, Franska Somaliland. Jag har ett fint minne från en av dessa hamnar, minns dock inte vilken det var. Vi kom in till hamnen en sammetsmörk, stjärnklar kväll, hela området var upplyst, vitklädda tjänstemän stod på kajen och väntade på oss och med det sedvanliga pappersarbete som äger rum när ett fartyg lägger till vid en kaj i främmande hamn. Det låg spänning i luften, det var som den glittrigaste Hollywoodfilm. Det var fint att stå på däck och se fartyget sakta glida in till kajen.

Något senare var landgången kastad och vi gick förväntansfulla iland. Vårt mål var ett strandhotell vid havet där vi tänkte ta oss en simtur. Vi började på hotellet med att beställa in något läskande. Vad fick vi in, om inte Apotekarnes Blodapelsin! Nytt för oss, ny etikett, det är alltid lika fascinerande att bli påmind om sitt hemland. Någon smart affärsman hade importerat svensk läsk. Därefter tog vi oss ett dopp och inte vilket dopp som helst. Vi simmade som i eld, runt våra kroppar lyste det av mareld. Det var en häftig upplevelse. Jag har aldrig varit med om något liknade.

Ilheos stävar vidare söderut. Utanför Aden ligger vi för ankar och bunkrar. Den 15 augusti passerade vi ekvatorn. Vi hade inga dopceremonier, ingen kölhalning hel-



Chiefen poserar för fattaren.



Författaren Inga-Lill Westergren-Mårtensson.

ler. Jag fick dock ett dopcertifikat av Chiefen, det var omtänksamt. För mig betydde det en hel del att för första gången passera detta streck på jord.

Port Louis, Mauritius – tänk att få komma till denna sagolika ö. Här spelades filmen "The blue lagoon" in och här var vackert. Mauritius exporterar sockerrör men vi lastade som sagt järnskrot. Nog för att jag måste gå barfota när jag var liten, "det var så nyttigt så, man blev härdad" – men att se dessa stuveriarbetare gå barfota på allt järn var beundransvärt. De hade säkert fått rejäla sulor under fötterna.

I Port Louis blev jag uppvaktad av en dansk man från ett annat fartyg. Han skrev flera brev till mig och ville träffa mig. Men jag fick inte gå ut ensam med honom för "killarna". Efter det fjärde brevet så kunde jag säga ja tack men med "förkläde". Dumt tyckte jag, men så blev det. Vi hade en trevlig utflykt till ett praktfullt hotell, tog en drink och talade om ditt och datt. Mest diskuterade dansken och mitt "förkläde" maskin- och fartygsfrågor, deras intressen. Jaha - där satt jag och tittade mig omkring, insöp miljön och mådde bra. Jag hade hellre velat gå ut ensam med dansken och vi hade kanske valt andra samtalsämnen!

En dag var vi inne i staden Port Louis och shoppade, jag köpte ett par chokladkakor insväpta i tidningspapper. Döm om min förvåning när jag öppnade paketet och såg att det var en bit av Dagens Nyheter daterat onsdagen den 19 mars 1952, drygt ett år tidigare. I min scrapbook har jag samlat allt sådant här smått och gott. Vi gick vidare och såg bland alla lodräta skyltar, så stack en vågrät skylt ut – Motala Magasin – en järnaffär. Det är tryggt att känna var man har sina rötter, samtidigt som när man är ung vill man svaja lite i trädets topp innan man rotar sig.

Den 30 augusti–3 september. Nu har vi anlänt till Madagaskar – världens fjärde ö till ytan. Här lossade och lastade vi i tre

hamnar; Tamatave, Vohemar och Diego Suarez.

1 september – Vohemar en liten, liten hamn med en "skärgårdsbrygga", där hade **Ilheos** svårt att lägga till vid kaj. Till slut gick det och vi kunde gå iland. Det var hett så det dallrade i luften när vi travade fram på en vinglig stig till några plåtskjul. Det var butiker och bland allt bråte som såldes upptäckte vi ett Primuskök. Vi tyckte det var lustigt att en svensk produkt kunde leta sig fram så här långt bort. Det är kanske inte så märkvärdigt idag, men så här ute i bushen och för nära 50 år sedan upplevde vi det lite exotiskt.

I den här lilla hamnen, Vohemar, hade jag en märklig upplevelse. Det var mycket hett och ingen luftkonditionering fanns på fartyget. Jag sov på däck för det var så varmt i hytten. Jag vaknade vid att en mörk man drog sitt finger över min arm. Jag blev inte

alls rädd. Det var som om han ville känna hur min vita hud kändes – kanske annorlunda mot hans mörka hud. Vi såg bara på varandra, jag minns hans vackra bruna ögon och hans leende, sedan försvann han och jag gick till min hytt. Det låg något märkligt och varmt i detta korta möte. Det var så onaturligt lungt och stilla, arbetet ombord hade inte börjat. Jag har upplevt den här stillheten några gånger till i livet, det är som om jorden stannar upp ett tag i sitt lopp och en otrolig stillhet infinner sig. Den här känslan har jag senare i livet haft vid en fjällsjö och i en skogsglänta och som sagt nu här på **Ilheos** däck.

Diego Suarez blev vår vändpunkt och den 8 september låg vi åter utanför Aden och bunkrade.

Den 11 september var vi i Port Sudan. Lastade på gods, startade mot norr. Efter några dagar fick jag höra att i Port Sudan hade en man kommit ombord, talat med kapten Sinclair och velat köpa mig för ett visst antal kameler. En rik man ville tydligen ha en nordisk flicka! Vad vi skrattade. Det gladdde även rederiet i Stockholm fick jag senare höra av Lena Brodin, redarens dotter, när vi träffades efter **Ilheos** hemkomst. Kameler till Skansen kanske? Tänka sig, jag som hellre hade valt en stuga i skogen och min frihet än ett liv i lyx med förpliktelser.

Åter genom Röda Havet och Suezkanalen och den 23 september var vi i Genua.

Jag har ett roligt minne därifrån – kan ni tänka vad som var höjdpunkten i Genua för många av våra besättningsmän, jo MJÖLK, vilken fest! Att vi svenskar längtar efter hårt bröd, sill och lingon det vet jag och det hade vi tillräckligt med ombord. Men en färskvara som mjölk fanns inte, så glädjen var stor och gott smakade det.

Marsielle lämnade vi den 24 september. Efter en veckas lång sjöresa kom vi till Hull i England. Den här gången var det rejäla dyningar i Biscayabukten. Färden



Vohemar på Madagaskar. OBS förtöjningarna.

gick dock bra och jag hade fått sjövana eller balansvana så att säga. I Hull lossade vi bla järnskrotet. Några av oss gick på hundkapplöpning, vilket var något alldeles nytt för mig. Jag tyckte hundarna var så onaturligt smala. Snabba var de så klart.

Äventyret led mot sitt slut. Den 5 oktober var vi åter i Hamburg. Vi passerade Köpenhamn och till Göteborg kom vi den 9 oktober.

Den 12 oktober i Gävle mönstrade jag av. Det var en grå och kulen höstdag, men

jag hade mycket solsken med mig hem i bagaget. Det kändes vemodigt att lämna **Ilheos** och alla vänner ombord. Fast det skulle också bli skönt att komma hem igen. Det kom att ta en tid innan sjögången försvann ur benen och att jag åter kände mig hemma på landbacken. I min motbok ser jag att min lön var 280 kr i månaden, värt att notera.

Om sanningen skall fram så blev jag nog lite bergtagen av havet, jag längtade ut igen. Efter tre säsongers arbete som värdinna på

Sylarnas fjällstation i Jämtland sökte jag mig åter till sjöss, denna gång till Svenska Amerika Liniens m/s **Kungsholm**. Det blev ett annat arbete och ett nytt äventyr som jag också gärna vill berätta om. Jag har under mina "vandringsår" blandat hav och fjäll – de har mycket gemensamt. Samtidigt med arbetet har jag fått kontakt med människor i olika situationer och miljöer – det är en gåva.

LÖNEBESKED				Anställd
m/s s/s		"Ilheos"		
Namn		I. Westergren		
Befattning		Sal.uppass.		
15 %		Lönepäriod		Juli
Rad	Bruttolönkost	Lönslut mån/deg	Belopp	
1	Fast lön		280 -	
2				
3	Radio resp. teleföntillägg			
4	Rörligt tillägg, index			
5				
6	Övertidsersättning		9541	
7	Krigsrisersättning			
8	Ersätt.n.f.passagerare o. extra gäster		6-	
9				
10	Beklädnadsbidrag			
11	Endestyrmans-/obehörighetstillägg			
12				
13	Utomeuropatillägg			
14	USA- eller Afrikatillägg			
15	Semesterlön-/ersättning			
16	Kosters.			
17	Vederlag			
18	Sjukhyra			
19				
20	Summa Lätt. A.		38141	
21	Skattepl. naturaförmån Kost 31dag		110 -	
22				
23	Summa		49141	
24	Avdrag		Belopp	
25				
26	Egen pensionsavgift S P K			
27	" " H P A	17 16		
28	välfärdsavgift	62	1778	
29	Skattepliktig lönkost		47363	
Rad	Innehållen skatt	Skattsedel-nr	Tab-nr/Kol-nr	Belopp
30	A-skatt	15 2 2	473:63	71 -
31	B-skatt			
32	Kvarstående skatt			
33	Summa			71-

1983

Författarens lönebesked från 1953.

Ilhéos Historia



Ilhéos som Assimakis från Cypern.

Ilhéos ägdes av Rederi AB Disa. Hon såldes i augusti 1958 för 4 350 000 kronor till Jadranska Slobodna Plovidba Titova Obala nr 2, Split, Jugoslavien och fick namnet **Zenica**. I december 1971 såldes hon vidare till Cia Mar Peamar SA, Panama och fick namnet **Pea I**. Avgick från Venedig den 29 december för Ravenna. Söld i januari 1973 till Hippolytos Shipping Co Ltd, Limassol, Cypern och omdöpt till **Assimakis**. Söld i oktober 1976 till Skopi Shipping Co Ltd, Limassol och omdöpt till **Skopi**. Övertogs i Rotterdam. Söld i januari 1977 till Cia Nav Jason SA, Piraeus och omdöpt till **Constantza**. Övertogs i Walwis Bay. Anlände till Karachi den 1 juni 1980 för upphuggning.

Ny utställning i Kajutan

Göteborgsavdelningen har nöjet att presentera en ny utställning i Kajutan. Det är klubbmedlemmen Arnold Idestrand från Skärholmen som ställer ut sina fina tavlor/illustrationer på välkända linjefartyg.

Illustrationerna är mycket fina och några är utförda med gouache och airbrush-teknik.

Missa inte denna fina utställning som kommer att finnas i Kajutan till i vår.

Bertil Söderberg





Tändkuledagarna i Lysekil

Av Eric Hallberg

Tändkulemotorernas dag är två, och i år inföll de 20 och 21 augusti. Platsen var som vanligt Skandiaverkens område vid Norra hamnen. Arrangör är Föreningen L. Laurin [www.l.laurin.just.nu], som tagit namnet efter Skandiaverkens skapare. Föreningen är mycket framgångsrik, och har ca 1000 medlemmar över hela Sverige, och dess syfte är att belysa verksamheten på Skandiaverken, som hade tändkulemotorer på tillverkningsprogrammet långt fram i tiden, men dessutom tillverkade man också dieselmotorer och andra produkter som tvättmaskiner.

Totalt kom det ca 4000 besökare till tändkulehelgen. I det vackra sensommarvädret steg rökringarna upp mot den klarblå himlen, ackompanjerade av dunket från tändkulemotorer. För de som vill njuta av ljudet från tändkulemotorer hemma i soffan så kan man lyssna på de CD-skivor som föreningen givit ut. Den första, *Tändkuledunk*, har sålt bra, och lagom till årets tändkuledagar utkom uppföljaren, *Tändkuledunk 2*, vilken under de två dagarna såldes i 1000 exemplar.

När det gäller begivenheterna under tändkuledagarna så finner man dem på flera olika platser på utställningsområdet: båtar med tändkulemotorer vid bryggan,

tändkulemotorer utomhus på fabriksplanen, större motorer inomhus på första våningen, och mindre motorer på andra våningen i fabriksbyggnaden.

Bryggan

I hamnen på lördagen låg några välkända båtar: **ESAB IV**, **Stormprincess**, LL 87 **Norden**, **Absalon** av Fredrikstad, LL 84 **Mary**, **Frideborg**, **Idun** och **Orion**. En nykomling fanns på plats: **Birte Tove** (men i stäven stod det Gitte), ursprungligen en dansk bottengarnsbåt, byggd 1944 i Thisted, och försedd med en Hundested AL 29 glödhodemotor – tändkulemotor på danska. Hon hade köpts in av norrmän och var nu på väg upp till sitt nya hemland. De nya ägarna tyckte att det var trevlig att besöka Lysekil på vägen upp till Norge. Förutom dessa var föreningens egen bogserbåt, **Harry**, flitigt igång med rundturer under de båda dagarna. **Harry** har haft en arbetsam sommar: teve-serien *Saltön* har gjort att många turister har velat besöka den ön, som i verkligheten heter Skaftö, och hit har **Harry** gått på många turer under sommaren. På söndagen hade några av båtarna gått, men det var fortfarande liv och rörelse nere vid bryggan.

Fabriksplanen

Här fanns det en hel hopar tändkulemotorer, och de flesta hade fungerat som båtmotorer, men det fanns exempel på andra arbetsuppgifter för motortypen. Så fanns det tre traktorer av Bolinder-Munktells tillverkning, dessutom tändkulemotorer som drev såg och vedklyv. Intressant är ju att man hade tändkulemotorer för att driva vinschar i segelfartyg: ett sådant komplett vinschpaket fanns i form av en Lidarvinsch med modellbeteckningen A12.

Den motorn som åstadkom störst uppmärksamhet på planen var nog en 2-cylinders Skandia 285A från 1962. Varje cylinder ger 75 hästkrafter, så den är totalt på 150. Dessutom finns en mindre tändkulemotor vid sidan som driver en kompressor, vilket behövs för att starta upp själva motorn. Starten tar ungefär 15–20 minuter, och är väl en orsak till att tändkulemotorerna blivit mindre populära med tiden. Sedan är ju den höga vikten i förhållande till effekten också en negativ faktor. Fördelarna med tändkulemotorerna är driftsäkerheten, och att de inte är så kräsna med bränslet: det sägs att allt som man kan hetta upp i en stekpanna så att man kan sätta fyr på det går att använda. Motorn som suttit i **Carona**, ägs av Björn Pettersson från Duve-





näs på Orust. Med i Lysekil var också Sten Nielsen som hjälpt till med renoveringen, som var klar 2002. För transporten disponerar man en stadig lastbil, vilket såg ut att behövas. På somrarna turnerar man med motorn och visar upp den på olika evenemang.

En annan motor som tilldrog sig stort intresse var en mycket omsorgsfullt renoverad Seffle 15 FV på 7 hästkrafter, tillverkad 1930. Den har suttit i en båt från Boxholm, och det är Per-Olov Hansson från Hälsö som äger denna pärla.

Stora motorer på första våningen...

På första våningen i fabrikslokalen har man samlat en del tyngre motorer. Den som vid årets tändkuledagar samlade flest intresserade åskådare (och lyssnare) var nog en dieselmotor, en F 35T-M på 460 hästkrafter som suttit i fiskebåten **Nolsö**, ex **Ziva**, ex **Åsa**. Denna motor har renoverats av föreningens medlemmar under de senaste åren, och hade sin premiär som fungerande motor nu på årets tändkuledagar. På lördagen var fabrikslokalen full med folk, men för många är ljudet nog så viktigt, så de som inte fick plats inne stod utanför och lyssnade och njöt.

En annan katt (diesel) bland hermeliner-

na (tändkulemotorerna) var en Götaverken G5 från 1930, som byggts som hjälpmaskin till en rysk båt, okänt vilken.

Flera tändkulemotorer finns på första våningen, och en med marin anknytning är en Skandia 290A på 210 hästkrafter från 1948 som suttit i fiskebåtsminsveparen **Tjörn**.

... och mindre på andra våningen

På andra våningen finns mindre tändkulemotorer av flera olika tillverkare, några av dem ganska bortglömda numera, men också bensen- och dieselmotorer. Mitt i lokalen finns en eka där man arrangerat ett antal gamla utombordare. Man kan ju tänka sig hur många svordomar de genererat under årens lopp: allt var inte bättre förr! Häruppe fick jag också lära mig att tändkula heter hot-bulb på engelska, och att motorer med sådana finns inmonterade i traditionella engelska kanalbåtar.

På en vägg fanns halvskrovsmodeller av olika segelfartyg och segelbåtar. Dessutom fanns en helmodell i form av en bogserbåtskarikatyr. Det är Åke Arnold Larsson som skapat dessa mästerverk.

När man gick utför trappan på baksidan av fabrikslokalen kunde man se att medlemmarna inte behöver sakna arbetsuppgifter: i ett skjul stod två stycken rejäla

tändkulemotorer, uppenbarligen i väntan på renovering.

Något helt annat utanför bryggan

Om man var vid bryggan tidigt på lördagseftermiddagen kunde man se den engelska kuttern **Keewaydin**, som låg en bit ut. Hon är byggd 1913 i Rye, och har ett svenskt förflutet. Numera utnyttjas hon som charterfartyg med paying crew. Från Lysekil skulle hon via Norge gå till Skottlands västkust via Caledonian Canal. Det var inte utan att man hade lust att följa med, och vill man det kan man gå in på hennes hemsida [www.keewaydin.co.uk] för att kolla upp turer och priser. Tidigare under dagen låg hon i Lysekils norra hamn, och jag hade fått mig en trevlig pratstund med folket ombord. Hon har plats för 16 passagerare i tämligen små hytter, men inredningen är mycket hemtrevlig. Totalt sett ger hon ett mycket genuint intryck.

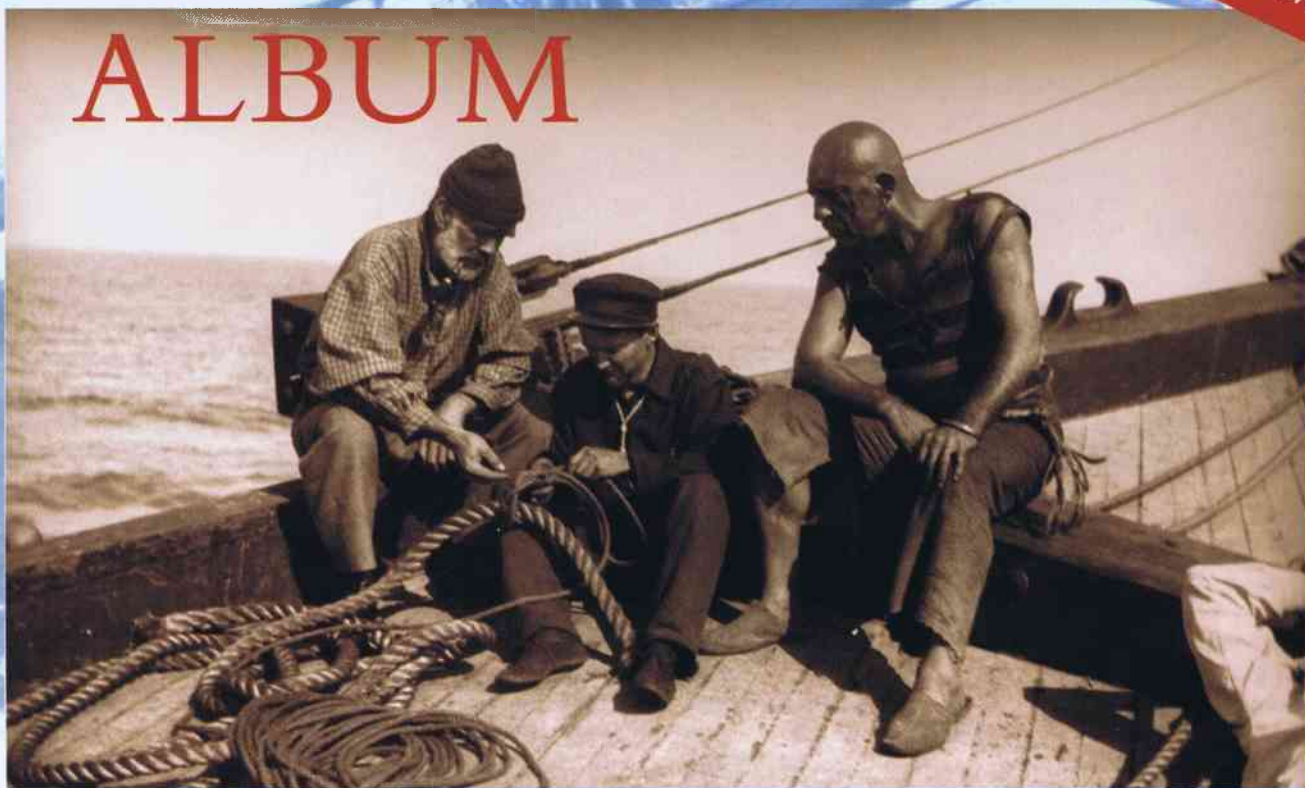
Tändkuledagen 2006

Det är tänkt att det ska bli en tändkuledag även 2006. Vill ni ha en totalupplevelse för de flesta av era sinnen så kom till Lysekil då!



CAPTAIN'S ALBUM

SUCCEBOKEN
från 1986 i nyutgåva!
Ny layout – bättre foton!



Let the pictures take you back to the not too distant past, before "wooden men in iron ships" took over from "iron men in wooden ships".

"En bild säger mer än tusen ord..."

Beviset på riktighet i detta talesätt heter Captain's Album. En bilderbok i storformat (liggande A4) med en unik samling fotografier från decennierna före förra sekelskiftet.

Captain's Album är ett fulländat bilddokument som i vacker och påkostad utformning ger en sann och

överskådlig bild av äldre tiders segelsjöfart. I boken får vi möta fartyg, sjömän och hamnmiljöer som för länge sedan är borta och glömda. Njut av innehållet och förvånas över den goda fotokvalitén för hundra år sedan.

Gör din beställning idag!

Ordinarie pris: 240 kr

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

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**

P.O. Box 370, SE-401 25 Göteborg
www.breakwater.se – info@breakwater.se