



Öppet hav

Den här sidan är för läsekretsens synpunkter på tidningen. Den används även för information från redaktionen och Göteborgsavdelningen

Testamente

Framlidne Lennart Petersson har genom sitt testamente donerat sin samling av sjöfartslitteratur och foto/negativ till Klubb Maritim i Göteborg och Klubb Maritim i Helsingborg varvid särskilt skall beaktas att fotosamlingen skall tillfalla Klubb Maritim i Göteborg. Båda avdelningarna är mycket glada över denna donation som kommer att tillföra avdelningarna ytterligare resurser för framtida forskning.

I minnesorden i föregående nummer hann vi inte få med någon bild på Lennart. Vi valde detta fotot som togs på hösten 2006, på den plats vid Kielkanalen som Lennart så ofta besökte för att fotografera båtar. Fotograf var Lena Dein, Lennarts livskamrat.

Krister Bång



Långväga gäster i Kajutan

Vi årets första mönadsmdte i Kajutan den 4 januari fick vi celebert besök frdn Skdne. Kvdlens program handlade om Rdde Bolaget och de som berdtade var Per Olof Thorwaldsson, som arbetat 47 dr pd Rdde Bolaget, och Bertil Sderberg som visade bilder och film.

Rdde Bolaget har en lng historia och det hinner man inte med pd en kvdl. Med tanke pd att det kom sd mnga som 44 dhrare dr det vl inte otdntbart att programpunkten kan dterkomma. Det finns mycket att berdda om och mngder med bade foton, diabilder och en del film att visa.

Bertil Sderberg



Artsoppan hade strykande dtgdng och vdra skdnska gdster ldt sig vl smaka. Foto Lasse Gustafsson.

Ny utstllning i Kajutan

Ndgra akvareller pd Transfartyg av konstnren Ebba Adrian finns nu att beskdda i Kajutan. Hennes man arbetade pd Transatlantic och Ebba har mlat ndgra av fartygen frdn 1950- och 1960-talet. Vl vrt ett besdk.

Kajutan dr ddpen som vanligt pd tisdagskvllar.

Bertil Sderberg





**Tidskriften LänsPumpen ges ut av
Klubb Maritim – Göteborg för medlemmar i
Klubb Maritim.**

Årgång 34. Nummer 137 från starten. ISSN 0281-4242.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Krister Bång tel 031 - 26 38 38,
e-post: krister.bang@comhem.se

Övriga i redaktionen:

Lennart Bornmalm tel 031 - 25 77 42,
e-post: lennart.bornmalm@dpes.gu.se
Eric Hallberg tel 046 - 12 26 45, e-post eric.hallberg@cob.lu.se
Jan Johansson tel 031 - 12 26 14, e-post jan.johansson@dof.se
Bertil Söderberg tel 031 - 45 91 98,
e-post: bsg.soderberg@telia.com

Redaktionens postadress:

Box 421, 401 26 GÖTEBORG

Årsavgift för LänsPumpen 2007 är 220 kr
plusgiro 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 – Göteborg
klubblokalen KAJUTAN, med stort och omfattande fotoarkiv
samt bibliotek.

Tryck Elanders Falköping.

Nästa nummer

utkommer i maj 2007

sista manusdag är den 30 mars 2007

Omslaget: **Svitser Oden**
med god fart vid Upp-
grund och med Vinga i
bakgrunden. Fotograf är
Arne Nilsson på **Belos**
som tog denna fina bilden
den 26 juli 2006.



Redaktionellt

Välkommen med ännu ett år med LänsPumpen! Under året
kommer vi att påbörja vår nästa stora artikelserie, den om
paragraffartygen. Om Du har foton och/ eller speciella minnen
från något sådant fartyg är Du välkommen att höra av Dig.

Nästa nummer kommer redan i början av maj så det blir
knappt om tid för inlägg i Horisonten Runt. Så håll pennan
vassad och skriv snabbt.

Detta nummer innehåller en stor spridning av ämnen. Från
stort till smått, fram gammalt till nytt. Det är så vi vill att Läns-
pumpen skall vara. Lite oförutsägbart.

Om Du har vägarna till Klubb Maritims årsmöte i Väster-
vik den 12 maj kan Du träffa LänsPumpens redaktion där på
plats.

Tänk, och snart kommer våren . . .

Redaktörerna

Ångaren Lestris sista resa	4
Olle Gustafsson	
Semesterminnen från Åland	9
Göte Konradsson	
Sista resan till Newcastle?	10
Eric Hallberg	
En resa jorden runt ombord på m/s Tisnaren	14
Oscar Andersson	
Bilder ur gamla fotoalbum	24
Bertil Söderberg	
På besök i Lysekil	25
Terje Fredh.....	
Silva – ett fartyg med nio liv	26
Krister Bång	
Sjöfart är kultur – på universitetet	29
Krister Bång	
Hårt järn i mjukt trä – skutor i järnfart från Oxelösund	30
Åke Olofsson.....	
På sjön under första världskriget	39
Bengt Åke Gustafsson	
Till flydda tider . . .	42
Bertil Palm	
En Östersjöresa	44
Berättad av vår far Erik Wilhelm Johansson	
Horisonten runt	48
Redaktör: Jan Johansson	
Böcker på frivakten	53
Redaktör: Lennart Bornmalm.....	
Klubbinformation m m	55
Bertil Söderberg.....	

Upprop att skriva!

Skolfartyg

Från olika håll har det kommit önskemål om nya teman i Läns-
pumpen. Efterkrigstidens skolfartyg har efterfrågats. Rolf Hall-
gren inledde i nummer 3:2006. Finns det fler som har minnen från
dem? Vilka var de? När var de i bruk? Skriv och berätta.

De vackra linjefartygen

1950-talet var fullt av dem. Vem skriver om dessa skönheter?

Koreabyggen

Ett annat ämne som uppenbarligen intresserar många är Stenas
Korea-byggen. Vem har kollen på dem?

Skriv och berätta! Stora som små händelser. Inte bara "köpt
– såld".

Välkommen!

Redaktörerna



Ångaren *Lestris* under upphuggning av AB Gotthard Nilson i Djuphamnen i Västerås 1960. Foto Olle Gustafsson.

Ångaren Lestris sista resa

Olle Gustafsson

I januari 1960 sålde Irisbolaget sin ångare **Lestris** som hade legat upplagd i Oskarshamn sedan augusti 1958. Köparen var AB Gotthard Nilsson, Älmhult med Västerås djuphamn som arbetsplats.

Den 28 januari mönstrade 13 man i Sjömanshuset i Oskarshamn för den korta resan till Västerås. Flera av dessa fick nog av **Lestris** redan efter ett par dagar. Den 30 januari mönstrar en matros och en eldare av. Fyra dagar senare, den 1 februari mönstrar donkeymannen och ytterligare en matros av. Förlusten av donkeymannen var säkert kännbar för chieften. Donkeymannen var i regel den mest kunnige av maskinmanskaper i de gamla ångbåtarna och ett stort stöd för maskinchefen.

Någon gång före avgången från Oskarshamn lämnar också styrman Roland Berg, trött på att, som han säger samarbeta med en besvärlig befälhavare och försöka få upp igenrostade dörrar. Berg var ende styrman i båten för resan till Västerås. Varken i

mönstringsliggaren eller i manskapsförteckningen finns några anteckningar vare sig om avmönstrad styrman eller mönstring av en efterträdare.

Resan till Västerås tog ca 5 dygn och även om man hade lots från Landsort till Södertälje och märlarlots därifrån till Västerås tror jag inte att man kunde klara sig utan styrman. Den ende som finns kvar i livet av dem som följde med på resan, dåvarande matrosen Sven Gunnar Ritting, bekräftar också att det fanns en styrman. Namnet har dock efter alla dessa år fallit honom ur minnet. Den 30 januari får man i alla fall tag i en matros och en eldare som mönstras på korrekt sätt.

Båten var i ett fruktansvärt dåligt skick, ett vrak med Bergs egna ord. Den nymöntrade besättningen bodde på sjömanshemmet i Oskarshamn, där man också intog sina måltider. Ombord fanns vid denna tid, sista dagarna i januari, ännu varken någon värme eller el. Längre fram när man fick

igång pannorna måste ju någon form av värme ha kunnat ordnas, åtminstone till delar av fartyget. Den del av den ursprungliga besättningen som följde med på resan till Västerås, 11 stycken plus den mystiske styrmannen, bodde alla midskepps.

Av allt att döma fick man igång någon av lysmaskinerna. Så vitt Ritting kan minnas hade man elektriskt ljus ombord, även om man hade karbidlampor i kolboxarna. Det får nog betraktas som lite av ett under att maskinisterna fick igång åtminstone en av fartygets två lysmaskiner. Det gällde ju inte bara att ångmaskinen som drev generatortorn fungerade, elledningar, strömbrytare och armaturer måste ju också vara i något så när acceptabelt skick.

Den 30 januari hade man mönstrat befälhavare, styrman (R. Berg), två maskinister, en stuert, en donkeyman, tre matrosar och tre eldare. Besättningens sammansättning framgår av bifogad rulla där man också kan se åldersfördelningen. Många var som



Lestris upplagd i Oskarshamn den 10 oktober 1959 i väntan på skrotning. Arkivbild Bertil Söderberg.

väl syntes inga juniorer.

Lestris sista resa

Med hjälp av maskinkladden kan man få en ganska bra bild av ångarens resa från Badhusholmen i Oskarshamn till slutdestinationen i Västerås.

Klockan 10.45 den 2 februari slog befälhavaren *Stand By* på maskintelegraf. Klockan 11.10 blir det *Halv Fram* och 11.20 *Full Fram*. Klockan 12.00 *Sakta Fram* och klockan 12.20 *Full Fram*. Vi kan nog utgå från att de två sista manövrarna var när

Oskarshamnslotsen lämnade fartyget. Förmodligen tacksam att inte behöva följa med den gamla ångaren till Västerås den kulna februaridagen.

På detta uppslag noterar maskinisten att man har 10 kg/cm² tryck på pannorna. Vakuumet noteras till 10 tum. Tecknet för "Kg/cm²" har han noga strukit över. På en gammal engelskbyggd ångare pratar man helst tum! Inget anmärkningsvärt händer på det första dygnet.

Dygn två, den 3 februari blir mer händelserikt. Klockan 01.35 blir det *Sakta Fram*

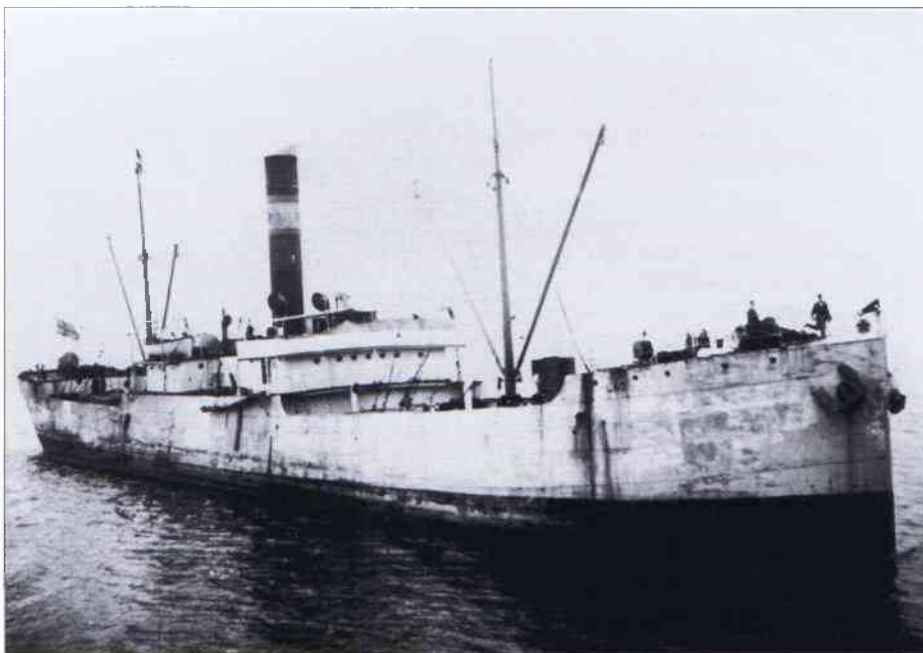
och 02.35 *Full Fram*. Maskinisten antecknar: Tagit lots vid Landsort. Detta stämmer bra med Lotsjournalen från Landsort. Där står antecknat att *Lestris* fått lots ombord 3/2 klockan 02.20, lotsen heter Lars-Erik Ekelund.

Sedan går allt bra fram till klockan 04.15. Nu kommer en hel rad manövrar. Det är *Stopp* och *Full Back* och så *Full Fram* ända fram till vid 9-tiden. Så går det bra ett tag igen, men 15.15 börjar manövrarna igen. Man bör nu vara i slussen i Södertälje. Det blir en rad manövrar och klockan 16.36 är det *Väl i Maskin*. Man ligger nu vid någon kaj i Södertälje. Vilken är obekant. Under rubriken "Anteckningar" i kladden har maskinisten skrivit: En tub i BB panna sprang läck kl 16. Han antecknar också att han under dagen fyllt "3 och 4 tank". Det är troligen frågan om barlasttankar som fyllts för att fartyget skall få ett större djupgående och därmed klara sig bättre i isen.

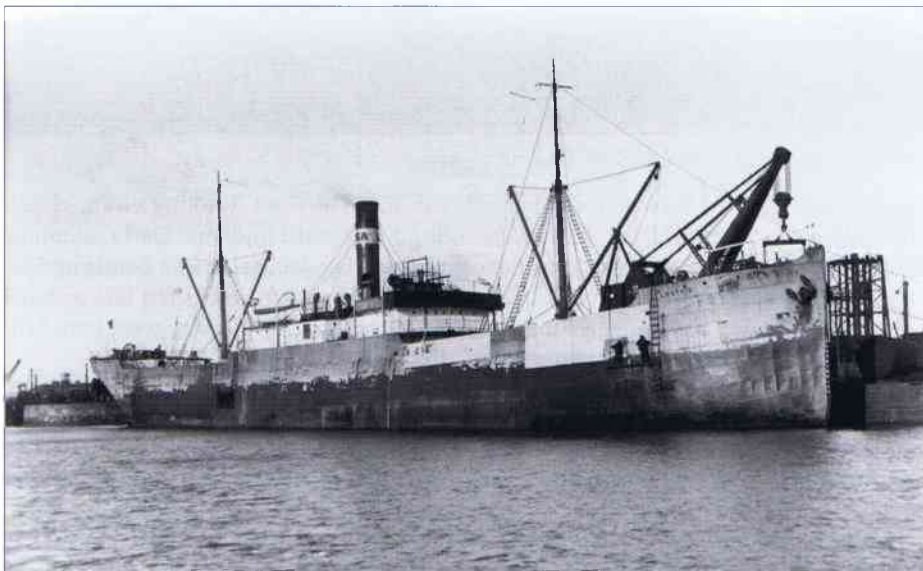
Nu måste man ha satt igång med att åtgärda tubläckan. Sannolikt satte man in en tubstoppare. På sidan för nästa dag, alltså den 4 februari finns följande antecknat "Förenat pannorna 04.30". Här följer en kort förklaring. För att kunna sätta in en s k tubstoppare måste man komma in i flamugnen på den aktuella pannan. *Lestris* hade två lika stora ångpannor. Man måste alltså stänga av pannan med tubläckan först, sedan raka ut fyren ur eldstäderna och när temperaturen sjunkit så mycket att man kunde krypa in skicka in någon som satte fast tubstopparen inne i pannan.



På lätten stävar Lestris på Seine i maj 1958. Slutet närmar sig för den gamla ångaren byggd redan 1898. Foto Kjell A. Axelson, negativarkiv Klubb Maritim Göteborg.



Lao var namnet när hon seglade för Rederi AB Nordstjernan. Arkivbild Tore Olsson.



Lestris tillhörde Svenska Socker AB åren 1921–1925. Här på ett vykort liggande i England 1924. Arkivbild Tore Olsson.



På väg in i en engelsk hamn med last av pappersmassa. Arkivbild Bertil Söderberg.

Den som utförde detta arbete behövde inte riskera att frysa!

När detta var klart kunde man fyra på i pannan och när trycket var lika stort i båda pannorna kunde man förena dem igen.

Nästa anteckning är klockan 06.00. "Dragit på huvudmaskinen klockan 06.00. Ännu en förklaring: När en ångmaskin har kallnat kan man inte sätta igång den utan vidare. Man måste först släppa på ånga långsamt och samtidigt låta maskinen sakta börja rotera. Först när maskinen är genomvarm kan man dra på ånga för manövrering.

Nästa anteckning är *Stand By* 16.36. Vad som hände under dagen vet vi inget om. Kanske fanns det ingen lots tillgänglig. Hur som helst, nu kommer det en hel rad manövrar. Först de som behövdes för att få ut ångaren från kaj. Någon bogserbåt fanns säkerligen inte till hands.

Med början klockan 18.45 kommer en hel rad manövrar. Det är Full fram, Full back och Stopp under ett par timmar. Sannolikt har man problem att forcera isen. Lestris är ett maskinsvagt fartyg och till detta kommer det att hon är på lätten, d v s hon ligger högt i vattnet, propellern är säkert delvis över vattnet.

Klockan 20.48 blir det stopp i maskin och den, vid det här laget trötta maskinisten skriver: "Vraket sitter fast i snön" Det blir slutet för den 4 februari. Man är någonstans i Mälaren, förmodligen inte så långt från Södertälje.

Man vilar inte länge. Redan klockan 00.18 den 5/2 kommer första manövern för dagen, *Full Back*, man tar nu sats. Redan 02.20 är det stopp igen. Klockan 02.50 skriver maskinisten: "sprang en tub läck i SB panna". Samma procedur som förra gången, även om inget nämns i kladden. Nästa anteckning är klockan 13.40. "Förenat pannorna". Klockan 15.40 kommer *Full Fram*. Det går tydligen inte så bra för 15.52 är det *Stopp och Vål i Maskin*.

Den 6 februari börjar man klockan 08.30 med *Full Fram* och med diverse manövrar fortsätter man till 12.15 då det blir stopp igen. På kvällen strax efter klockan 19 är man i gång igen och efter en hel del stängande mot isen går det tydligen bättre och man kan köra nästan utan problem hela kvällen.

Söndagen den 7 februari kommer man fram till Djuphamnen i Västerås. 14.30 närmar man sig kajen. Efter diverse manövrar är det så slutligen stopp och vål i maskin klockan 14.50. Maskinisten skriver längst ner, efter anteckningarna om de olika manövrarna "Tack för gott jobb gamla maskin!" En fin och värdig avslutning för en maskin som drivit fram *Lestris* i storm och stiltje i 62 år.

Mönstringsliggare

Mönstring av besättning å S/S Lestris om 1487 ton, maskinstyrka 853 från Västerås reg.nr 5745 Redare dir Johansson hemort Västerås
Sjömansrullan gäller för Besättningen skall utgöras av, förutom befälhavaren, minst enligt manskapsförteckn.

Namn	Födelsedatum	Bostadsort	Påmönstrad	Befattning	Avmönstrad	Farvatten	Anm.
Eriksson Erik Alf	1923 3/9	Fliseryd	Oskarshamn	Befälhavare	Västerås	1960 8/2 ÖI	Död 1999
Berg Gustav Roland	1930 6/7	Västervik	Oskarshamn	Styrman	Västerås	1960 8/2	
Romseskog Tage Rudolf	1894 21/5	Stockholm	Oskarshamn	Maskinchef	Västerås	1960 8/2	Död 1963
Lindstrand Edvard	1899 4/8	Oskarshamn	Oskarshamn	1: maskinist	Västerås	1960 8/2	Död 1967
Odén Harry	1902 14/9	Högsby	Oskarshamn	Steward	Västerås	1960 8/2	Död 1976
Enerdal Carl Arne	1935 13/3	Stockholm	Oskarshamn	Matros	Västerås	1960 8/2	Död 1971
Ivarsson Nils Gunnar	1931 23/1	Oskarshamn	Oskarshamn	Matros	Oskarshamn	1960 1/2	Död 1997
Ritting Sven Gunnar	1939 23/12	Oskarshamn	Oskarshamn	Matros	Västerås	1960 8/2	
Lönn Erik Axel	1939 19/12	Oskarshamn	Oskarshamn	Matros	Oskarshamn	1960 30/1	
Karlsson Gustav Georg	1900 17/1	Oskarshamn	Oskarshamn	Eldare	Oskarshamn	1960 30/1	Död 1971
Ekelund Folke	1908 14/1	Målilla	Oskarshamn	Eldare	Västerås	1960 8/2	Död 1973
Sundström Erik	1905 2/7	Alnö	Oskarshamn	Dunkeym	Oskarshamn	1960 1/2	Död 1970
Olsson Alf Inge Börje	1928 22/3	Kristdala	Oskarshamn	Eldare	Västerås	1960 8/2	Död 1994
Karlsson Sven	1907 7/5	Döderhult	Oskarshamn	Matros	Västerås	1960 8/2	Död 1984
Frodig Nils	1908 15/10	Oskarshamn	Oskarshamn	Eldare	Västerås	1960 8/2	Död 1976

Denna liggare är en avskrift av en kopia av originalet. Jag har inte varit i tillfälle att se originalet varför initialer eller namn kan ha blivit fel vid avskrivningen, jag kan endast beklaga detta. Kolumnen 'Anm' är min egen.

Bokstäverna ÖI under rubriken Farvatten betyder Östersjöfart i inrikes fart.

Text skriven med kursiv stil är sådan som är ifylld för hand.

Vissa kolumner i liggaren har jag slopat då de ej är relevanta här. Dock bör påpekas att samtliga mönstrade på den 28/1 utom S. Karlsson och N. Frodig som mönstrade den 30/1.

I mönstringsliggaren finns inga förnamn, endast initial. Jag har här kompletterat till fullständigt namn samt rättat viss felskrivning.

Liggaren kompletterad med uppgifter från Manskapsförteckning daterad Oskarshamn 28/1 1960

I Västerås

Dagen efter fartygets ankomst gjorde Vestmanlands Läns Tidning (VLT) ett reportage från Lestris.

Till artikeln fanns också ett foto förstäl-
lande 6 man ur besättningen när de läm-
nade fartyget, hon låg då ca 50 meter från
kajen. Antagligen lyckades man på grund
av isen inte komma närmare just då. Under
bilden står följande text:

*S/S LESTRIS ligger i isen utanför djup-
hamnen i Västerås. Här lämnar några av
besättningsmännen fartyget för sista gången.
Av dessa sex ansåg fyra i mitten att de blivit
bortkörda från något de delvis kallat hem [...]
Harry Odén, Granhult, Berga, Martin Johans-
son, Oskarshamn, Folke Ekelund, Målilla, och
Sven Edvin Karlsson, Oskarshamn. De övriga
ville förbli anonyma.*

Det man omedelbart slås av när man
läser texten ovan är att här har tillkommit
ytterligare en man, Martin Johansson, som
inte finns med på mönstringsrullan. Vem är
detta och var kommer han ifrån och vilken
syssla hade han ombord? Det är svårt att
avläsa Johanssons ålder av den suddiga
tidningsbilden, men jag tror inte han är nå-
gon ungdom. Ingen av de avbildade ser ut
att vara direkt några ungdomar. Om man
studerar bilden lite noggrant ser man att



mannen längst till vänster, som är anonym,
och andre man från höger inte ser ut att
ha något bagage. Även om resan var kort
borde de väl ha någon liten väska eller bag,
om nu sådana fanns vid denna tid.

Som framgår av texten under bilden och



En del av besättningen lämnar Lestris på isen i
Västerås hamn. Foto VLT.

ytterligare text inne i tidningen verkar det
som om en del av besättningen saknar sitt
gamla fartyg, deras "hem" som de säger till
reportern. Med tanke på att fartyget varit
upplagd en längre tid och styrmannens
och matrosernas beskrivning av skicket så
är det antingen journalisten som glider ut
och blir poetisk, utan att ha någon aning
om hur det var att bo och arbeta på dessa
gamla fartyg eller också driver helt enkelt
besättningsmännen med honom.

Efter en tid förhalades fartyget längre
väster ut efter kajen. Det uppstod en brand
ombord och hon höll på att sjunka under
påsken. Ingen av dessa händelser gav
upphov till några notiser i lokalpressen
utan har förmedlats av efterlevande till
den som ansvarade för upphuggningen.
Det är oklart exakt när upphuggningen
var avslutad.

I Sjöfartsverkets arkiv finns ett brev från
AB Gotthard Nilsson daterat 31/12 1960
med följande text:

Ångfartyget "Lestris", reg. nr.5745

*Till svar å ert brev av den 30 ds får vi härmed
bekräfta, att upphuggning av rubricerade fartyg
nu är slutförd.*

*Högaktningssfullt
XXXXXX*



Fotona med männen på poopen och däckslasten av Morrisbilar kommer från Karl-Erik Karlsson, Borensberg, som var matros ombord 1949–1950.

Med detta får **Lestris** saga definitivt anses som avslutad – men inte riktigt. Enlig ett envist rykte i Västerås hamn skall kommandobryggan med tillhörande navigationshytt ha lyfts av och sålts som någon slags sommarstuga i Västeråstrakten. Detta har jag dock inte fått bekräftat.

Titelbilden av fartyget under upphuggning tog jag någon gång i februari 1960. Jag studerade vid den tiden i Västerås och tog mig ner till Djuphamnen då och då för att se om där fanns något intressant att fotografera. Detta resulterade i ett antal foton, däribland detta.

Slutord

När jag arbetade med artikeln om **Lestris** loggbok (se Länsypumpen 2006:2) fick jag ta del av fartygets sista maskinkladd som tillvaratagits av Malte Eriksson i Hallstahammar. Jag blev redan då intresserad av denna resa mitt i vintern med den gamla ångaren som legat upplagd i ett och ett halvt år. Hur var besättningen sammansatt, hur många var man? Det var många frågor jag ställde mig.

Av de besättningsmän som finns med på Mönstringsliggaren är i dag endast 3 i livet, nämligen styrman Roland Berg och matroserna E.A. Lönn och S.G. Ritting. Alla dessa fortsatte till sjöss. Ritting läste senare

i Kalmar och han och Berg fortsatte till sjöss fram till pensioneringen. Lönn fortsatte ett tiotal år och gick sedan i land.

Denna artikel hade inte kunnat bli till utan hjälp. De jag i första hand vill tacka är Malte Eriksson, som lät mig skanna maskinkladden, de ovannämnda besättningsmännen som lät sig intervjuas av mig samt lotsarna Willy Elg, Linköping och Björn Öberg, Landsort. Jag har även haft stor hjälp av landsarkivet i Vadstena och stadsarkivet i Stockholm. Jag har vidare som vanligt haft hjälp av Erik Hag, KM.

För att spåra personerna i Mönstringsliggaren har jag haft hjälp av min hustru som är släktforskare. Till alla ett stort tack! 🌟

Lestris historia 1898 – 1960

Registreringsnummer: 5745

Signalbokstäver: JVL D/SKFA

Maskin: En 3 cyl. Ångmaskin på 1000 hk tillverkad av Hall, Brown & Buttery i Glasgow. 20", 34" & 58" – 42".

Dräktighet: 2577 brt, 2360 nrt, 4300 tdw.

Dimension: 95,13 x 13,47 x 6,23 m.

Byggd 1898 i Port Glasgow, av A Rodger & Co som nybygge 338 för Craig Line Steamship Co Ltd (Russell, Huskie & Co) i Leith. I dopet fick hon namnet **Craig-neuk** och levererades i november 1898.

1907, den 24 juli såld till AB Navigator (G W Snellman) i Kristinestad, Finland, och omdöpt till **Hyllos**.

1913, i juni ändrades hemorten till Helsingfors.

1914, förbjöds all sjöfart och båtarna blev liggande där de råkade befinna sig. **Hyllos** låg då i St. Petersburg. Tack vare en orädd befälhavare, som lät eldarna få upp ångtrycket i pannorna och

däcksmanskapet kapa förtöjningarna, lyckades man smyga iväg och ta sig till Stockholm.

1915, den 2 oktober såldes **Hyllos** till Rederi AB Nordstjernen i Stockholm, för 550 000 kronor. Ångaren omdöptes till **Lao**.

1916, den 22 februari lades hon upp i Malmö, därför att hon inköpts från krigsförande nation.

1918, efter krigsslutet sattes hon in på några resor till Sydamerika och Pacifickusten. I takt med att Nordstjernen fick nybyggen levererade blev **Lao** överflödig.

1920, den 16 november såld till Red. AB S. S. A. (Alb. Brommé) i Stockholm, för en miljon kronor. Namnändring till **Lestris**.

1923, den 21 december flyttades hemorten till Malmö, för Svenska Socker AB:s fartyg.

1925, den 10 oktober såldes **Lestris** till Red. AB Iris i Stockholm, för 235 000

kronor. Ångaren fick behålla namnet **Lestris**.

1953, den 8 december grundstötte fartyget vid Romeslöshällan utanför Furuö grund på resa från Luleå till Furugrund för att komplettera lasten. **Lestris** blev stående på grundet med läckor i boten. Neptunbolagets bärgningsångare **Poseidon** drog loss **Lestris**. Orsaken till grundstötningen var onormal strömsättning.

1958, den 28 augusti lades **Lestris** upp i Oskarshamn. Hon var då det näst äldsta oceangående fartyget i den svenska handelsflottan.

1960, den 14 januari sålde Irisbolaget sin gamla trotjänare **Lestris** efter 35 år till AB Gotthard Nilsson i Älmhult, för 265 605 kronor för upphuggning. Detta verkställdes under 1960 i Västerås, vilken blev ångarens sista hamn.

Bertil Söderberg

Semesterminnen från Åland

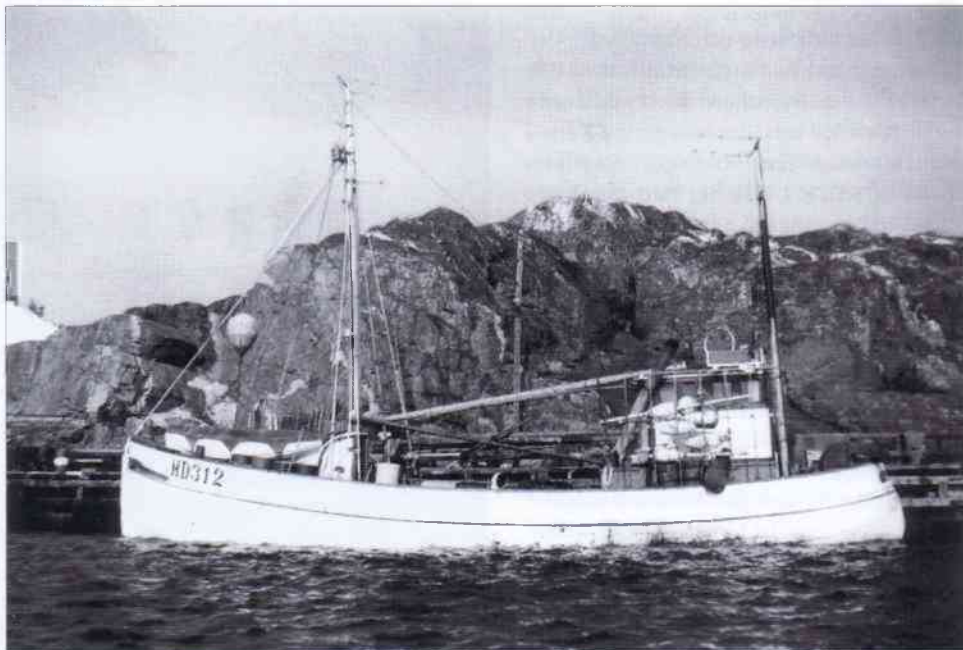
Göte Konradsson

Jag var på semester på Åland i början av maj 2006. Min far Arne Konradsson har haft en fiskebåt vid namn **Arne MD 312** byggd i Skredsvik 1939, 65 fot med 100 hk Bolinder.

Det var den första båten som jag var med på och fiskade. Vi fiskade långa vid Shetland, sill i Nordsjön och torsk i Östersjön. Åren jag var med **Arne** var 1957–1958.

Jag hade hört att båten fanns på Åland. Min fru och jag samt några goda vänner bodde i en stuga på Ekerö. Vi åkte till fiskehamnen i Mariehamn och fick reda på att **Arne** fanns på en ö vid namn Fiskö, två timmar resväg från Åland mot Finland. Jag ringde till Trygve Åberg ägare till **AAL 19 Kungshamn**, som båten heter idag.

Vi kom överens om att vi skulle komma till Fiskö nästa dag. Vi tog färjan



från Åland till Brändö där färjan lade till. Där hämtade Trygve oss. Sedan åkte vi till Fiskö.

Det var en upplevelse att få se båten igen. Den var i mycket gott skick. Styrhytten som sitter på Kungshamn har suttit på **Kenya** från Styrso.

Det har funnits 60 trålare på Åland. **Kungshamn** är den sista trålaren som finns kvar. Det var en trevlig dag på Fiskö. Vi var tillbaka i stugan kl 22:00 samma kväll.

*Bilden ovan av fartyget är tagen i Skärhamns hamn precis när MD312 **Arne** är hemkommen från Rockall med 43 ton långa i lasten. Fotot till vänster visar båten som hon såg ut sommaren 2006.*

Båtens historia

Arne beställdes den 8 augusti 1938 av Arne Karlsson och Konrad Karlsson i Skärhamn och levererades från Skredsvik i maj året därpå. Arne bytte senare efternamn till Konradsson. Båten blev kvar på Skärhamn till september 1959 då hon hamnade i Fiskebäck med namnet **Särö** (GG 312). Här stannade hon bara ett år för i november 1960 såldes hon vidare till Bua där namnet ändrades till **Kungshamn** med distriktsnummer VG 74.

I mars 1963 flyttade hon till norra Bohuslän och hamnade på Resö (SD 845). I oktober 1967 såldes hon vidare till Nynäshamn och sedan i april 1969 till **Sävsundet** (NG 10). I december 1975 kom fartyget till Knippla Fartygsagentur som samma månad anmälde att Kungshamn sålts till Trygve Åberg på Fiskö, Åland. Och där finns kvar alltjämt.

Krister Bång

Sista resan till Newcastle?

Eric Hallberg

Under hösten blev det känt att DFDS skulle lägga ner linjen mellan Göteborg och Newcastle.

Detta innebär också slutet, åtminstone tills vidare, för de reguljära förbindelserna mellan Sverige och Storbritannien. Kända rederier som Thulebolaget, Svenska Lloyd och TOR Lines har haft färjelinjer från Göteborg till olika hamnar i England under lång tid. Trafiken inleddes för ca 150 år sedan, och har med undantag för världskrigen pågått allt sedan dess. Men nu tyckte alltså DFDS att det var nog. Men en olycka kommer sällan ensam: samtidigt som Newcastlelinjen lades ner, slutade färjan på Köpenhamn–Oslo linjen att angöra Helsingborg. Detta är ju mindre allvarligt, eftersom det är tämligen lätt att ta sig över Sundet, även om det kommer att innebära en extra övernattnings i Köpenhamn om man skall till Oslo. Men det kan man ju kanske stå ut med.

Enligt en uppgift som jag sett skulle det vara hårdare regler för avgasutsläpp från svensk sida som gjort att DFDS slutat med trafiken på Sverige.

Länspumpens redaktion beslöt att förlägga höstens redaktionsmöte till **Princess of Scandinavia** (ex **Tor Scandinavia**) under den sista rundresan Göteborg–Newcastle–Göteborg, med mellanlandningar i Kristiansand både på ut- och hemresan. Uppehållet i Kristiansand var väl ursprungligen en möjlighet att behålla tax-free försäljningen ombord, även efter Sveriges inträde i EU. Vår resa skulle alltså bli en riktig nostalgitripp, och dessutom en arbetsresa!

Vi lämnar Göteborg

Morgonen 29 oktober var solig, och inte alltför kall. Själv valde jag att gå över Götaälvbron, för att på så sätt få en överblick över hamnen, och det gav även möjlighet att se **Princess of Scandinavia** från utsidan så att säga. Avgångstiden var klockan 9.30, och strax därefter lämnade vi färjeläget, och passerade ut genom Göteborgs hamn.

I gott väder gick vi under Älvsborgsbron, och förbi Älvsborgs fästning, som till min förvåning tycktes ligga inne i hamnen: det var länge sedan jag passerade ut här. Efter någon tid var det dags med lunch, och då liksom vid senare måltider imponerade maten, lokalerna och personalen. Utsikten var inte heller dålig, och det är ju inte mycket som går upp mot att äta och



Princess of Scandinavia ligger klar för avgång från Göteborg. Foto Eric Hallberg.



Nu ligger färjeterminalen bakom oss. Foto Bertil Söderberg.

dricka gott i vänners sällskap, och som sagt ha möjligheten att titta ut över havet. På eftermiddagen blev vädret litet gråare, och när vi kom in till Kristiansand på eftermiddagen så hängde regnet i luften.

Ankomsten till Newcastle

På morgonen efter var vädret åter stabilt, och solen sken då vi gled in mellan pirarna i North Shields och South Shields. Här



Några av redaktionsmedlemmarna har lagt pannorna i djupa veck, från vänster Bertil Söderberg, Lenart Bornmalm och Jan Johansson. Foto Eric Hallberg.



Vi passerar piren i North Shields. Foto Eric Hallberg.

ute vid mynningen av River Tyne kunde man se ett ganska universellt fenomen, nämligen att gamla hamnområden kan förvandlas till bostadsområden för de mer välsituerade. Längre in Tyne kunde man dock se att man inte hade nått hela vägen fram, eftersom det fortfarande finns övergivna varvsområden med dockor som är riktigt förfallna.

Innan vi kom fram till färjeläget i Newcastle som ligger i North Shields passerade vi förbi färjelägena för trafiken mellan North och South Shields, en av färjorna heter **Pride of the Tyne**, och mera om henne sedan.

Därefter kom vi in till DFDS färjeläge, där det finns plats för två färjor, och där låg redan **King of Scandinavia** (ex **Val de Loire**, ex **Nils Holgersson**). **King of Scandinavia** trafikerar linjen mellan Ijmuiden



Bolagsbåten **King of Scandinavia** låg också i Newcastle. Foto Eric Hallberg.

och Newcastle, och det tycks fortfarande vara en lönsam linje för DFDS.

Newcastle

Uppehållet i Newcastle var inte så långt, så vi fick skynda oss i land till bussen som skulle köra oss in till centrum. Dit kom vi, och vi hade några få timmar på oss att göra staden. Någon riktigt genuin pub hittade vi inte här, men det blev i alla fall pubmat och ale, så att litet av England blev det. Sedan var det dags att åka tillbaka till vår färja.

På vägen tillbaka passerade Swan Hunters varvsområde i Wallsend. Swan Hunter var ju tidigare ett stort varv, och tillsammans med andra varv längs Tyne, stod de för 25 % av nybyggna under den engelska sjöfartens guldålder. Varvet har en lång historia, och det grundades 1880 då Swan Hunter slogs samman med ett annat varv, Wigham Richardson. Denna sammanslagning gav möjlighet att bygga större fartyg. Här har flera remarkabla fartyg byggts till exempel **Mauretania** år 1906, och av svenskt intresse är att de gamla trotjänarna **Suecia** och **Brittania** byggdes här, och de levererades 1929. Ett annat, senare bygge var **Vistafjord** för Norska amerikalinjen 1973. Varvet råkade ut för ekonomiska svårigheter, och kom 1995 att övertas av holländaren Jaap Kroese. Varvet fick då namnet Swan Hunter (Tyneside). Under en 10-årsperiod, 1993–2003 sjösattes inte ett enda fartyg vid Swan Hunter. Det sista fartyget som gamla Swan Hunter färdigställde var färjan vi sett tidigare under dagen, **Pride of the Tyne**, som alltså sjösattes 1993. Steget mellan **Mauretania** och denna anspråkslösa färja kan tyckas vara stort.

Problemen för Swan and Hunter var inte slut efter konkursen, men man lyckades få order på två landstigningsfartyg för engel-

ska marinen, **Largs Bay**, och **Lyme Bay**. Det första levererades från varvet i juli 2006, men det andra kom att i icke färdigställt skick bogseras upp till BAE:s varv i Govan utanför Glasgow under hösten 2006. Detta skedde eftersom kostnaderna hade ökat katastrofalt, och dessutom var bygget kraftigt försenat. Dessa två var de enda fartygen som sjösattes av det nya varvsföretaget. Nu ser framtiden dystert ut för Swan Hunter, och man hoppades på att starta skrotningsverksamhet, men inte heller det verkar vara någon framtidsbransch, så de planerna har skrinlagts. Efter några år med osäker verksamhet, verkar man nu definitivt beslutat att lägga ner varvet, och för närvarande arbetar bara 10 personer här.

Det finns andra varv längs Tyne, men inget ägnar sig åt nybyggnation. A&P som ligger i Hebburn, mitt emot färjeläget, sysselsätter sig med modifieringar och ombyggnader. Bland andra anrika varv som legat längs Tyne kan nämnas: Hawthorn Leslie och Cammell Laird.

Hamnen i Newcastle

Traditionellt var Newcastle en utskeppningshamn för kol, inte minst till London. Den trafiken skedde med koljare. Kolutskeppningen tog slut vid 1970-talets början, och därefter blev Newcastle en av oljeindustrins stödjepunkter i Storbritannien, vilket bland annat innebar att varven längs Tyne fick olika uppdrag när det gällde ombyggnad av olika fartyg för oljeindustrins behov.

Förutom detta har Newcastle blivit en viktig hamn för biltransporter, med en hamn på Tynes norra strand, intill färjeläget, för VW, och en hamn på södra stranden i Jarrow, där det finns plats för 20 000 bilar. Det är Nissan som ansvarar för den senare hamnen. Till hamnen kommer både stora och små biltransportfartyg, och **City of Sunderland**, som tycks vara en regelbunden gäst i Newcastle, har jag sett flera gånger i Öresund.

Vid vårt besök låg det polska fartyget **Universityt Slaski** och lossade kol, så tydligen är Newcastle numera en inskeppningshamn för kol, i stället för en utskeppningshamn.

Global Producer III

Mitt emot **Princess of Scandinavia** låg ett märkligt stort och kantigt flytetyg, målad i en föga diskret orange färg. Hennes namn är **Global Producer III**, och hon är en FPSO, vilket uttytt betyder Floating Production, Storage and Off-loading unit. För närvarande ägs hon av Maersk, och är avsedd för relativt små oljefält i Nordsjön. Hemmahamn är Douglas på Isle of Man. Skrovet byggdes 2001 av Mitsui i Japan, och det bogserades till Swan Hunter



Detta är **Global Producer III**, en FPSO (Floating production, Storage and Off-loading unit). Foto Eric Hallberg.



Längs Tyne finns det många minnen från varosindustrins guldålder. Denna övergivna docka ligger i North Shields. Foto Krister Bång.



Mellan South Shields och North Shields går färjan **Pride of the Tyne**. Foto Bertil Söderberg.

där bygget 2001–2002 fullbordades med den utrustning som krävdes för hennes funktion. Därefter kom hon att tillhöra Kerr-McGee Oil. År 2001 låg hon bra till för att bli Ship of the Year, som utses av The Society of Naval Architects of Japan, men kom uppenbarligen på andra plats. Nu låg hon vid ett annat varv vid Tyne, A & P, för att ytterligare modifieras. En ombyggnad som enligt uppgifter på nätet skulle ha varit klar i slutet av september 2006. Nu, en månad senare låg hon alltså kvar, och ombyggnaden var tydligen minst en månad försenad! Efter att ha sett myllret av rör, cisterner och kranar på däck är förseningen inte så förvånande.

Vi lämnar Newcastle

Klockan 3 på eftermiddagen var det dags att lämna Newcastle, och vi passerade **King of Scandinavia** under, som det tycktes, utbytande av vemodiga signaler. När vi lämnat Tyne och passerat ut förbi pirarna kunde man titta tillbaka under det att kvällssolen lyste såväl South som North Shields. Det kändes riktigt sorgligt.

På kvällen i restaurangen berättade en servitör att personalen skall placeras på **Princess of Scandinavia** (ex **Fjord Norway**), som kommer att trafikera Bergen–Stavanger–North Shields. DFDS har alltså tagit över den trafiken efter Fjordlines. De i serveringspersonalen som vi pratade med verkade tro att de nog skulle fungera, även om det skulle innebära att resorna till och från arbetet skulle bli längre.

Dagen efter på eftermiddagen blev det en mellanlandning i Kristiansand. Inne vid färjeläget låg **Christian IV**, som var försenad, vilket gjorde att **Princess of Scandinavia** också blev försenad.

Urlastningen verkade ganska komplicerad eftersom fordonen fick backa ut. Flera bilar och bussar hade släp, och det gjorde ju inte saken lättare! Dessutom tycktes det vara ganska trångt på färjeläget, så det blev en del tricksande innan alla bilarna hade lastats ur.

I skymningen passerade vi Vinga, och då hade vädret blivit åtskilligt gråare. Fördröjningen i Kristiansand till trots, så kom vi tillbaka till Göteborg helt enligt tidtabellen, men efter vad jag förstått så finns det en hel del hästkrafter i maskinrummet som kan sparka loss om det skulle behövas.

Princess of Scandinavia skulle på kvällen gå till Fredrikshavn där allt löst skulle tas iland. Senare under veckan skulle hon avgå till Genua, den nya hemmahamnen, och kommer att sysselsättas på rutten Genua – Sardinien med namnet **Moby Otta**. Hon kommer då att återförenas med sin syster **Moby Drea** (ex **Tor Brittanica**, ex **Prince of Scandinavia**). Hon kommer ju då också att få ett antal misspyrdande



Kvällssolen tittar fram mellan molnen när vi lämnar den engelska kusten. Foto Eric Hallberg



I Kristiansand var urlastningen ganska bökgig. Foto Eric Hallberg.



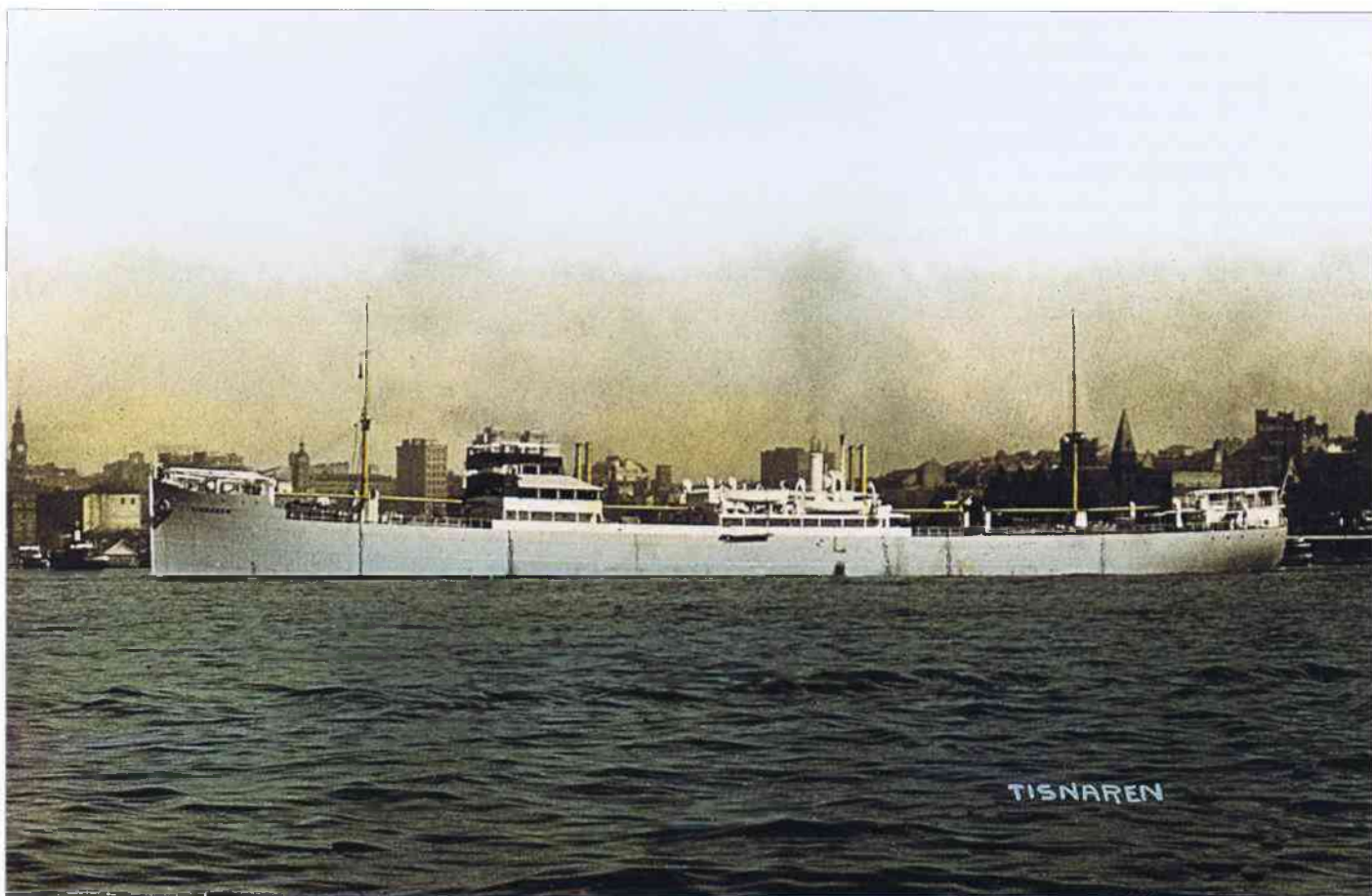
På hemresan började man att montera ner det som inte skulle följa med till Italien. Foto Bertil Söderberg.

seriefigurer ditmålade på överbyggnaden. Vi önskar henne lycka till på de framtida resorna på Medelhavet!

Och vem vet? Kanske kommer någon underfund med att det åter är lönsamt att trafikera linjen Göteborg–Storbritannien. I så fall tror jag att redaktionen på Läns-pumpen och många andra kommer att ställa upp på den första turen! ✨

Källor:

*Ships Monthly, november 2006.
Egna anteckningar.*



Ett handkolorerat foto på Tisnaren i en okänd hamn. Från Rune Andersson.

En resa jorden runt ombord på m/s Tisnaren

Oscar Andersson

Oscar Samuel Andersson gjorde under tiden 18 oktober 1921 till 11 juni 1922 en världsomsegling med m/s Tisnaren. Under resan förde han en dagbok som ställts till vårt förfogande av hans son Rune Andersson. Dagboksanteckningarna har ställts samman och redigerats något för att texten skall bli mer tillgänglig.

Oscar Andersson var anställd hos en målerifirma, förmodligen S. A. Wahlström, som anlätades av varvet. Emellertid var man från rederiets sida mycket angelägen att komma iväg innan arbetena hade avslutats. Oscar erbjöds då att mönstra på som motorman för att på så sätt göra färdigt måleriarbetena. Det blev alltså ett för en målare ganska ovanligt uppdrag att i samband med arbetet resa jorden runt via USA, Panama-kanalen, Japan, Australien och hem genom Suez-kanalen.

Göteborg–Savannah (22 oktober–5 november 1921)

Den 18 oktober 1921 mönstrade jag som målare ombord på motorfartyget **Tisnaren** som avgick från Erikbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg lördagen den 22 oktober till Amerika.

Först var vädret härligt, med något lite blåst. En knapp vecka efter avresan, mitt på Atlanten, utbröt en oerhörd storm som varade i 4 dagar, båten rullade skarpt, och alldenstund den var tom så gjorde den riktiga hopp ibland. Det var en sådan där ruskig kväll, då vilken sjöman som helst kunde önska sig vara hönsskötare i land istället för att vara ombord på ett fartyg.

Natten mellan den 29 och 30 kom en brottsjö och smällde till så jag slungades en meter upp ur kojen Alla som sov vaknade och trodde att hela båten hade blivit bräckt, men ingen fara var å färde. "Känner du sjön målare", ropade en av matroserna då bogen reste sig i höjden för att därefter med en duns falla ned och möta en våg som skakade hela skeppet.

Männen kröp efterhand in i sina kojor, där de kilade sig fast så gott de kunde. Över dem surrade styrmaskinen, ibland med ett fasansväckande ljud. Men männen insomnade snart, och även i sömnen anpassade man sig efter fartygets stampningar och svåra överhalingar. Endast genom

dess omedvetna ansträngningar hindrades de från att bli slungade på huvudet ur sina bäddar.

Men trots alla besvärligheter var folket glada och trevliga. Då någon i skansen berättade en trevlig historia ekade höga skrattsalvor. Ett tillfälligt missljud dränktes i en storm av nojs.

Efter ungefär en vecka började det att bli varmt. Vi låg och gassade oss på akterbryggan, vädret blev allt härligare och härligare ju längre man kom, med en hastighet av 15 knop.

Lördagen den 5 november klockan 10 på kvällen ankrade vi på redan utanför Savannah.

Savannah och New Orleans (6 november – 6 december)

På söndag morgon den 6 november lyftes ankaret och vid karantänen fick vi läkare ombord, som gjorde mangrann undersökning. Bland annat fick vi spatsera i en lång rad förbi honom med penis i handen, men allting var all right! Sedan togs en massa grytor ombord med flera hundra kilo sva-vel och de placerades i lastrummen och



En hamnscen från New Orleans. Som det framgår av texten är det bomull som lastas. Arkivbild Sjöfartsmuseet i Göteborg.

tändes på. Doktorn gick iland, luckorna skalkades och vi fortsatte in i Savannahs hamn där vi förtöjde klockan 4 på eftermiddagen.

Passen gjordes i ordning och vi hoppade iland för att med våra nyfikna ögon undersöka staden, vars befolkning till största delen utgjordes av färgade.

Från måndag till torsdag lastades 300 ton bomull. På torsdag gick vi från Savannah runt Floridahalvön till Tampa, dit vi kom fram söndagen den 6 november vid middagstid för att lasta 2500 ton superfosfat. Lastningen var klar torsdag kväll klockan 6 då vi avgick till New Orleans, som ligger några timmars resa upp i Mississippifloden, och där vi landade söndag klockan 10. Det var en sevärd och vacker stad på cirka 1 ½ million invånare.

New Orleans är en av Amerikas vackraste städer. Dag och natt brusar livet därigenom, spårvagnarna gnisslar i kurvorna, bilhornen ljuder och hästarna skaka sina bjällror när de drar sina tvåhjuliga åkdon. Här tiggas, stjäls och görs affärer. Överallt skriker donnorna fram sminkade, pudrade och med en oerhörd doft av alla slags parfymer. Blommor och frukter syns i varje vrå, och gatulivet var livligt. En ljus nordbo kan vara säker på att tilldra sig uppmärksamhet. Militärerna här bär inte vapenrock utan endast skjorta och gula kakibyxor samt en tretoppad hatt med stora brätten.

Biograferna är populära. Här som överallt annars är det amerikanska filmer som dominerar, men naturligtvis avsedda för amerikansk publik och då militärer framträder börjar ofta ett pinsamt hurrande. Spelhusen är ännu populärare. I varje gathörn finns alltid någon biljardhall, och till

och med ute på gatorna spelas tärning.

På måndagen, alltså dagen efter ankomst, utbröt hamnstrejk. Vi fick ligga och vänta tills på onsdag middag då fyra styrmän från bolagsbåten **Anten** kom för att på utsidan länga bomullsbalar, och vi allesammans, från skeppare till mässpojke, fick hjälpa till i rummen.

Några dagar senare anskaffades, med stor möda givetvis, några strejkbrytare så att arbetet på kajen kunde forceras något. Cirka 400 till 500 balar inlastades varje dag. Lördagen den 26 november regnade det nästan hela dagen, men arbetet pågick dock oförminskat.

På kvällen åkte man upp till stan för att tillfredsställa sina lustar. Var och en gjorde lite affärer också, men det som främst

fängslade ögat var söderns varmblodiga mö. Man blev högst förälskad i den mexikanska typen med sina sköna och skarpt mejslade anletsdrag, men de var alldeles för mycket sminkade.

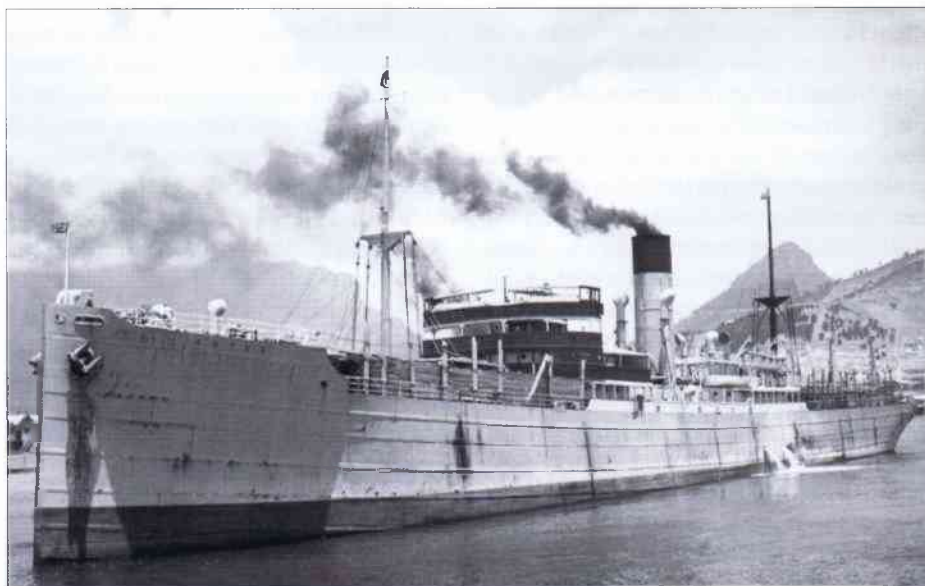
På söndagen var det ett strålende väder, alla ombordvarande sken av välmåga, det sjöngs och spelades hela dagen och sedan på kvällen skulle naturligtvis alla upp till staden och försöka sig på allt vad som i en större hamnstad kunde bjudas på. På måndagen var lastningen klar och allt rustades för avresa, och nästa morgon seglade vi iväg över den Mexikanska golfen. Dagen var solig och varm med stilla väder.

Västindien – jul i Stilla havet (6–25 december)

Torsdagen den 8 december passerade vi Västindien, och vi såg en skymt av Kuba. På lördagen den 9 december klockan 10.15 ankrade vi utanför Colon, utanför Panamakanalen där vi fick ligga och fördriva tiden i väntan på att få gå in i kanalen.

På söndagen den 10 december på morgonen skulle alle man midskepps för visitering. Klockan 10 seglade vi in i den första slussen, och alla stod spända på däck för att med egna ögon få skåda ett av världens största underverk. De första slussarna var 3 till antalet, med 3000 fots längd, 110 fot i bredd, och 75 fot djupa. Wirar halades i land och vi seglade iväg, dragna av 4 lokomotiv allt under den hetaste värme. Sedan passerade vi en liten insjö som bjöd på vackra vyer. Därefter var det 3 slussar till, och kanalen förändrades allt mera till hav, och klockan 4 på eftermiddagen passerade vi staden Panama och fortsatte mot vårt okända öde i Stilla havet.

Måndagen den 11 december var den hetaste dag vi hade under resan genom



Från bolagsbåten **Anten** kom det fyra styrmän som hjälpte till att lasta bomull under hamnstrejken i New Orleans. Arkivbild Bertil Söderberg.



Tisnaren passerade Panamakanalen den 10 december 1921. Foto Oscar Andersson.

tropikerna. Vädret var härligt, och det var fullkomlig vindstilla. Vi fortsatte några dagar längs Mexikos och Kaliforniens kuster för att sedan sätta kurs mot Hawaii och staden Honolulu. Några dagar före julafton fick vi regn med stark storm som urartade till häftiga brottsjöar, men det var härligt att sitta på däck och njuta av dyningarna.

På julafton hade stormen mildrats något, men rullningarna kändes oförminskat. Jobbet slutades klockan 12 middag och alla gick i spänning mot den stundande aftonmåltiden när julbordet skulle dukas, med mat i alla tänkbara former och dito drycker. I väntan på den stund som skulle tima, så kom jag och några liktänkande kamrater på den ljusa idén att göra en julgran. Några stältrådar hämtades jämte trassel och bomull. Granen hängdes upp med toppen i taket och fick som motvikt 3 kokosnötter i roten. En stjärna med armatur placerades i toppen, samt med några karameller och citroner nedanför. I all sin prakt och ståt var inom kort den artificiella men smakfulla granen avtäckt.

Klockan 6 omringades bordet av hung- riga sjömän som gick ganska hårt åt det välförsedda julbordet, och julmaten hälsades med de allra gladaste miner. När alla var mätta och belåtna av den välsmakande julmaten fortsatte dock drickandet och snaskandet av allehanda sydfrukter, vilket höll på ända till midnatt. Vid den tiden var en del så pass rusiga att de ormade sig fram på alla fyra i skansar och på däck. En matros Karlsson var verkligen så dumdristig att han tog ett dragspel under armen och skuttade bort till salongen där kapten och styrman samt steward satt vid julbordet.

Karlsson klev in, hälsade God Jul och önskade få spela loppans gång på rockkragen, men det blev givetvis inte accepterat. När han kom tillbaks var han så svag i hasorna att han ramlade i en enda hög. Jag tog hela matrosen, med dragspel och allt, och bar honom ner i sin koj, och där han låg både juldagen och annandagen.

På juldagen passerade vi ögruppen Hawaii som ligger ungefär mitt i Stilla havet. Vädret blev bättre och lugnare. Vid frukostbordet hade nästan alla dålig matlust, men vid middagen då spriten gick till igen blev det samma jubel som förut, men det gick lite mera primitivt till väga så att endast mindre sång och deklamationer förekom. Sedan på eftermiddagen hämtades förste styrmans grammofon och en hel del Hawaiiitar framfördes med kombinerade sång, klaver- och violintoner som slöt sitt öde mot kvällssidan, då vi ägnade oss åt aftonvarden som bestod av kända ingredienser. Efter den kände sig alla mätta och belåtna samt efter dagens jaktande kände nästan alla sig berättigade till en längre stunds vila, varför de flesta hoppade till kojs!

Över Stilla havet till Japan (26 december – 10 januari 1922)

Annandagen var fullkomligt vindstilla med klart väder och det härligaste solljus. Den fina maten och den goda drycken började alltmer torka in till ett minimum, varför man lite till mans började vänja sig vid vardagslivet och att julen tills vidare var undanstökad.

Efter någon dag började vinden friska och bli kylig och en behagligare temperatur

rådde. Vi tycktes mer och mer komma in i ett annat klimat än den i tropikerna rådande glödheten, som gjorde kroppen liksom förlamad i den ohälsosamma värmen.

Torsdagen den 29 december var vädret det samma som föregående dag, men på kvällen klockan 10 utbröt ett oerhört skyfall och stormen började stöta så det var rent av hemskt. Sjöarna började spola över hela akterdäck och vattnet forsade ända ned i skansen. Klockan 1 på natten blev det full orkan och alla väcktes ur sin djupa sömn av den hemska stormen. En hel del var uppe i massen för att titta på de hemska sjöarna som reste sig mot skeppet, andra åter stod i spänning att det snart skulle komma en cyklon och göra slut på hela fartyget. Bräddor och tunnor hade slitit sig lösa på däck och skramlade mot räckena. Rätt som det var kom en sjö och spolade skräpet över bord.

På fredagen 30 december hade vi nyårs- afton, alltså en dag tidigare än i vanliga fall, eftersom vi slopade lördagen därför att vi passerade 180:de graden. Vädret var alltså orkanliknade

Dagen efter låg vinden rakt mot babords bog, så ibland gjorde vi inte mer än 7 knop. Gott Nytt år!

Dagen efter, alltså söndagen den 1 januari var vädret var klart och soligt, och stormen hade mildrats något, men då och då vräktes en sjö över bord. På middagen serverades 2 flaskor whisky och en flaska rom samt öl, så man kände sig nästan lite glad i hågen. Man får ju alltid lite ljusare syn på saken än annars när man får lite sprit i sig.

På trettondagen hade vädret bättrat sig betydligt, blott några långsamma dyningar kändes ibland. Dagarna tycktes bli lite angenämare i väntan på att snart vara i solens land.

Den 9 januari var vädret blåsig och kallt. Klockan 8 på kvällen syntes ett par fyrar, och land var i annalkande. Yokohama var vårt mål, Japans största hamnstad.

Vi skulle ha varit framme klockan 2 på natten den 10 januari, men en oerhörd orkan hade utbrutit vid midnatt så vi kunde inte förflytta oss en enda mil utan endast ligga och hålla emot. Vi låg mitt för det heliga berget Fujiyama, som var till hälften snöbetäckt. Vädret var isigt och kallt, 2 grader Celsius. Men mot eftermiddagen började det att lugna sig något, så att skutan äntligen kunde krypa in. Klockan 5 på eftermiddagen ankrade vi på reddan utanför Yokohama.

Vi hade inte väl ankrat förrän en väldig massa japaner var ombord och ville göra affärer i te och porslin, siden och silke, samt 100-tals andra småsaker. Andra åter hade whisky, och det söps och dracks så den största delen av besättningen låg dödfull.

Två hade dille och de såg både tigrar och lejon upp efter väggarna. När japanerna fick syn på dillegubbarna försvann de ögonblickligen.

Yokohama, Kobe och Shanghai (11–26 januari)

Lossningen av bomull påbörjades och höll på till fredag. På lördag den 14 lossades fosfor, men arbetet måste avbrytas vid middagstiden på grund av snöyra, och man kunde få se hur de japanska stuveriarbetarna gick barfota i snöslasket.

Dagen gick till ända, alla rustade sig för att i staden tillfredsställa sin nyfikenhet. Snart hamnade vi inne hos några glädjeflickor. Oh, vilka förtjusande varelser tänkte man inom sig själv, när man såg de innerligt vackra och av hälsa och levnadsglädje strålande unga kvinnor, som snart skulle tillmötesgå våra önskemål. I varsitt rum och med varsin flicka fick man njuta i den ostörda friden tills långt fram på morgonen. Det tycktes bli de skarpaste kontraster mot vad vi skandinaver är vana vid. Man fick gå klädd i pyjamas, samt sitta på en dyna på golvet och se dessa älsklingar svassa omkring i sidenkläder och utan skodon.

I staden finns endast en spårvägslinje. I stället fick man använda sig av rickshaws, små kärror dragna av japaner, och dessa galopperar som bara fan!

Söndagen den 15 januari, var vädret kallt och det snöade lite, en halv decimeter, Celsius visade 2 grader. Vårt stolta motorskepp låg som en stjärna bland hela den stora handelsflottan, förutom ett passagerarfartyg som hette **Empress of Asia** som var på 35 tusen ton.

Dagen efter var vädret blåsig och kallt och ibland regnade det. På kvällen blev jag och två till bjudna till Mister Iwanos hem. Av honom hade vi köpt alla serviserna. Han bjöd på bier och kex, samt visade hela sitt hem som vi tog i skärskådande. I sovrummet fanns inga sängar, utan kuddar och filter placerades i skåp för att på kvällen bredas ut på golvet för att tagas i bruk. I köket fanns heller inga möbler, bara en liten köksspis i ena hörnet nedsänkt i höjd med golvet. För övrigt sitter japaner på golvet och äter med sina träpinnar.

Manskapet ombord började bli sjuka, 8 till 10 man låg varje dag. Kaptenen ligger i lunginflammation, men är nu på bättringsvägen. Det här kalla vädret har naturligtvis blivit en oerhörd kontrast mot tropikernas klimat.

Fredag den 20 januari klockan 8 på förmiddagen seglade vi ifrån Yokohama till Kobe som låg 350 mil väster om nämnda stad. Klockan 10 passerade vi fästningsverken där en stark eskader av modernaste typ passerade.

En liten svensk segelbåt som tillhörde staten, och som var på världsomsegling, låg i Yokohama. Den fördes av greve Tamm, som hade slagit vad att med den minsta möjliga båt och med den största möjliga besättning segla världen runt. De ombordvarande bestod av 14 man; 4 löjtnanter, 8 matroser, 1 steward samt 1 upppassare. Resan skulle göras på 2 år. (Se boken *Med Fidra på världsomsegling* av Uno Thorburn.)

Så här skriver man på sidan 244 om **Tisnaren**: "Under vårt uppehåll här kommo två svenska fartyg till Yokohama, nämligen **Nippon** och **Tisnaren**. Befälhavarna på dessa voro nog vänliga att skicka över till oss ansjovis och hårt bröd – läckerheter, som vi ej smakat på mången god dag.



Några gentlemän från **Tisnaren** på promenad, okänt var. Oscar Andersson är tredje man från vänster (i vita byxor). De övriga på bilden är okända. Från Rune Andersson.

Kapten Arnoldsson på **Nippon** hjälpte oss dessutom med en del sjökort.

Tisnaren, som vid denna tidpunkt var ett av svenska handelsflottans modernaste motorfartyg, befann sig i Japan för första gången. Det låg på svaj mitt i hamnen och väckte allmän uppmärksamhet, icke blott emedan fartygstypen var relativt ovanlig här, utan kanske än mer på grund av sina vackra linjer och sitt prydliga och väl underhållna skrov. Vi kände oss stolta att vara svenskar, då vi om morgnarna sågo den blågula flaggan hissas på **Tisnaren**. Befälhavaren, kapten B. Lilliestierna, lärde vi oss alla att uppskatta och beundra som en god typ för en svensk sjöman."

Lördagen den 21 januari klockan 4 på eftermiddagen var vi framme vid Kobe och ankrade ute på redan där vi sedermera också skulle lossa eftersom inga lossningstyp möjligheter finns i de japanska hamnarna.

Staden var lite vackrare och renligare än Yokohama, annars var den i samma stil.

På måndagen den 23 januari började lossningen av bomull och fosfor som tog sitt slut torsdagen den 26. Återstoden var blott 400 ton bomull som skulle till Shanghai och vi seglade iväg torsdagskväll den 26 klockan 5. Vägen togs mellan öarna och ut i Gula havet. Vi passerade förbi staden Shimonoseki som låg på båda sidor av sundet nedanför låga och snöbetäckta berg där varken människor eller växtriket tycktes ha haft sitt intrång. I staden tycktes finnas en hel massa fabriker. En kyrkogård låg högt uppe i berget och sluttningen var minst i 45 graders vinkel och alla gravar hade sitt lilla vita träkors! Inom kort avtecknade sig staden bakom horisonten och vi var alltså

inne i Gula havet.

Shanghai–Torres sund (26 januari–11 februari)

Den 27 och 28 januari var vädret mildt och stilla. Söndag morgon klockan 7 var vi inne i Shanghai, och vinternattens lätta slöja över Gula havet började dela sig i öster där molnens rand redan glödde i den stundande soluppgångens purpurglans. Mer och mer ljusnade det över havet. Slutligen bröt solskivans kant fram och molnbergen liksom sprutade eld. Då höjde sig ur vattnets, av morgonbrisens lätta krusning, brutna spegel, en brant kust mot vilken fartyget stävade fram. På denna kust utbreddes sig en stor stad, vars talrika tornspiror avtecknade sig mot morgonrodnadens bakgrund av eld. Staden omgavs av stora alléer. Mellan tempeltinnar och trappgavlar skymtade en lummig grönska,

som framträdde allt tydligare allteftersom solen höjde sig över horisonten.

Den 29–31 januari högtidlighåller kineserna sin nyårsdag, och den firas alltså i 3 dagar med salut och bloss samt alla upptänkliga fyrverkerier. Stora mängder buddister drog omkring på gatorna med trummor och strängospel och åstadkom fasansväckande skrammel och buller, vilket blandades med rickshawgubbarnas rop och raketernas fräsande. Staden är delvis fransk, engelsk, indisk och kinesisk. Respektive länder har sina egna poliser. Hinduerna är klädda i röda huvudbonader, långa kappor och är beväpnade med batonger. De engelska poliserna är klädda som vanligt i mössa och kavaj, likaledes de franska. De kinesiska är mera typiskt klädda med stora sidenhattar som liknar stora handfat, och de är beväpnade med karbiner. Staden syntes vara ren och snygg, fast folket verkar mer eller mindre äckliga. En stor del av damerna går endast klädda i byxor. Den lägre klassen tycktes ha det ganska ogynnsamt. Hela familjer bodde ombord i små roddbåtar och livnärde sig med handel vid fartygen. Sedan fanns det ett par tusen "sompagubbar" som rodde och skötte trafiken över älven. Alla ombord på **Tisnaren** blev vaccinerade på grund av den rådande smittkopps epidemin.

Tisdagen den 31 lossades där de 400 ton bomull som var kvar. Kineserna gör inte som alla andra och drar balen på en kärra, utan de bär den på ett bamburör med en man i varje ända. Balen väger 500 pund! Det verkade vara ganska marigt.

Den 1 februari klockan 12 middag gick signalen. Motorerna sattes igång och vi seglade iväg till Australiens varma klimat – till Sydney. På kvällen klockan 6 gick vi på ett grund och det ruskade och gnisslade i kölen som om hon gick på hjul, och hon gjorde högst 1 eller 2 knop. Vattnet omkring var grått som i en lergrop.

Alla stod och fixerade tilldragelsen i ständig ängslan att vi snart skulle stranda. Men fram på morgonsidan var allt lugnt och hon gjorde samma hastighet som förut, 15,5 knop.

De närmaste dagarna därefter blev vädret allt varmare, och man kände att vi hade kommit in i tropikerna. Om ett par dagar kommer man att för första gången passera Ekvatorn.

Tisdagen den 7 februari klockan 4 på morgonen passerade vi linjen utan linjedop eller annan festlighet. Inte såg man till varken Neptun eller drottningen så passagen gick alldeles obemärkt. Var det med anledning av att vi inte hade några passagerare som ceremonin tråkigt nog ej ägde rum?

Värmen ökade ännu mer, i maskinrummet var det upp till 48–50 grader Celsius.

Man kunde nästan inte arbeta, bara ligga och flämta som en utjagad hund. Svetten forsade nedefter kroppen, om nätterna kunde man inte sova trots fläktarnas arbete.

Denna tropiska hetta gjorde kroppen så svag och olustig att man endast med möda förmådde förflytta sig! På nätterna kunde man få se den för oss nordbor osynliga stjärnbilden Södra korset, som enbart syns söder om ekvatorn. Matlusten försvann helt och hållet, man bara drack havresoppa och vatten. Vi passerade en del smärre öar, några obebodda öar beklädda med palmer som såg ganska trevliga ut. Två av motormännen har måst ligga uppe på däck på grund av den ohyggliga värmen – magåkommor tillkommer ofta.

Torsdagen den 9 februari var vädret stilla och klart. Vi passerade en del små öar väster om Torres sund.

Lördagen den 11 februari klockan 3 förmiddagen ankrade vi utanför Torres sund mellan några öar i väntan på lots och läkare. Klockan 8 på förmiddagen kom nämnda individer ombord åtföljda av respektive familjer, som tog vårt stolta fartyg i betraktande. Läkaren seglade snart tillbaka till land igen, men lotsen skulle stanna ombord ända till Sydney, dit det var 7 dygns resa. Han skulle på vår färd skydda oss för olägenheter på världens farligaste farvatten, nämligen korallrev som syntes runt omkring. En del ställen var så smala att det endast var omkring 2 fartyglängder brett. På kvällen mulnade det till, och vid 7-tiden kom ett oerhört störtregn, men vid 10-tiden var det åter uppehåll så att många kunde återgå till sina provisoriska bäddar på akterbryggan.

Längs Australiens kust till Port Pirie (12–20 februari)

Söndagen den 12 februari åt vi en smaklig middag med sydfrukter som efterrätt, förutom vin och sprit. Vid styrbordssida hade vi den australiska kusten. Vi passerade så nära att vi kunde urskilja varje palm. Bergen var i bland höga, i bland låga, andra åter var översållade med vit sand som liknade snö. Korallreven låg blott en enda meter ovan vatten eller i vattenbrynet.

Fartyget gjorde mestadels 15 mil, och framkomsten beräknades till fredagen den 17 februari, så allt ordnades för tullvisering, vilket man är ganska noga med i Australien. Djupet tyckes vara ganska ringa och vattnet grumligt. På eftermiddagen passerades ett korallrev på babords sida, och det tycktes vara omkring 10 mil långt, med blott en liten rygg här och där ovanför vattnet. Det skulle vara alldeles omöjligt för ett okänt fartyg att klara sig igenom dessa rev utan lots. Med Cooktown och Townsville om styrbord passerade vi klockan 6 på eftermiddagen en liten ö med fyr samt 2 små hyddor. Den var inte större än en vanlig liten trädgård, men den såg så gedigen ut med det vita fyrtornet med sitt röda huvud, samt stora resliga palmer. Allt såg så livligt och sött ut i sina färgskiftningar.

Denna lilla ö låg nära några större, tydligen bebodda, öar. In mot land reste sig stora höga berg som sammanhänger med bergskedjan på Queenslands ostkust.

Måndagen den 13 februari var vädret klart och friskt. Värmen hade mildrats något och vi passerade Stenbockens vändkrets mitt för Rockhampton, som vi passerade mellan några öar.



Hajfiske. Här har man fått upp en ryslig best. Från Rune Andersson.

Onsdagen den 15 februari klockan 5.30 på förmiddagen passerade vi staden Brisbane, som ligger i en vik på Queenslands södra ostkust. Stora bergskedjor syntes i land men dock inte höga. På kvällen hade vi både öar och land utom synhåll.

Torsdagen den 16 februari. Vädret var lite varmare än de båda föregående dagarna.

Vid middagstiden passerade vi Newcastle, och klockan 5 på eftermiddagen passerade vi Sydney som ligger 125 mil sydligare. Där lämnade lotsen som hade varit ombord i sex dagar, och meningen var att vi skulle fortsätta till Port Pirie som ligger i Sydaustralien, ungefär 4 dygns resa från Sydney. En stor del av staden Sydney syntes ganska bra och den låg nästan helt och hållet upp i bergen. Idag har jag målat dagtankarna i maskin och textat gradskivor på 3 olika ställen eftersom de var alldeles borttvättade. Vi har gått om en del fartyg, och alla har de blivit betydligt efter. Fartyget gick nu med en hastighet av 16 knop.

Dagen efter passerade vi Bass sund och udden med fyren som ligger i Victoria, och på lördagen 18 februari passerade vi Portland.

Söndagen den 19 februari var en solig och varm dag. Klockan 4.30 på morgonen passerade vi Kingston, och mitt på dagen sundet mellan Kangaroo Island och Sydaustralien. På öarna däromkring kunde man se hästar och får som betade. En del byar nere vid sjökanten hade röda tegeltak som skarpt avtecknade sig mot de lerbärgade kullarna. Det var starka strömmar som gjorde att det gick ganska fort undan, nästan hela dygnet gjorde vi 17,5 knop. Vi beräknade att vi skulle vara i Port Pirie på måndag morgon.

Port Pirie (20–24 februari)

Måndagen den 20 februari klockan 3.30 ankrade vi utanför Port Pirie och låg på redan till 6 på morgonen, varefter vi gick in till kajen, alldeles i city. Staden såg inte mycket ut och hade omkring 25 tusen invånare. Staden hade inte någon teater och bara en biograf. Den enda industri som fanns var zinkmalmssmältarierna. Det kan givetvis vara nog, eftersom de osade och luktade både eld och svavel och spydde ut damm och rök. En hel del svenskar arbetade i hamnen och också vid smältariet. När man kom upp i staden blev man studerad från topp till tå av beundrarinor som kastade en del tjugiga blickar, inte minst på vårt stolta fartyg vars like de aldrig skådat på denna plats. Sedan lastrummen undergått en rökningssprocedur var allt ordnat för att lasta 3200 ton zinkmalm till Antwerpen. Dagen efter började lastningen. Vädret var det härligaste man kunde tänka sig.

Vi var uppe i staden på kvällen och besåg sevärdheterna, men fann just inget som fångade ögat. En ingenjör ombord blev häffad av polisen för fylla, och för att han inte lytt polisens befallning att gå ombord. Hela kalaset kostade honom 5 pund och 15 shilling.

En svenska, fru Mauris från Fjällbacka, bedrev smyghandel med sprit nattetid. Eftersom Tisnarens grabbar gästade henne alldeles för ofta, gjorde poliserna en razzia mitt i natten. Pojkarna fick gå ut på gården, eskorterade av en polis, medan två andra undersökte hela huset, men de hittade inte annat än tomflaskor.

På onsdagen den 22 februari tog jag ut min fridag, och blev erbjuden av en dansk pojke att jaga kaniner med honom. Allting var i ordning, och vi drog iväg långt ut på slätten som vimlade av kaniner, så det var bara till att skjuta, träffade man inte den ena så var det bara till att sikta på en annan. När vi räknade vårt byte hade vi 2 dussin. Men värdet var inte stort i alla fall, man fick inte mer betalt än 1½ shilling för 2 stekta och serverade kaniner. När vi kom till staden igen läste man i det enda skyltfönster att roddklubben hade bal ombord på Tisnaren och att allt manskap var inbjudna. När jag kom ombord var arbetet med dekorationerna i full gång, pianot var utsatt på luckan, samt plats reserverad på båda sidorna för att dansa. Inträdet var 1 shilling för icke ombordvarande, behållningen skulle gå till inköp av en ny båt. Klockan 8 på eftermiddagen började spektaklet med en balett av 10 små flickor klädda i byxor och lindade ben!

Efter aktens slut klev kapten Lillienstierna upp i talarstolen och önskade att alla skulle livligt delta i dansen. Musiken spelade upp och dansen började. Härifrån damer i alla tänkbara schatteringar fyllde hela det stora däck (danssalen) tätt sammanpackade i rytmisk rörelse. En böljande människomassa över vars huvud det hängde en tung brännhet atmosfär mätad ända till kvalm med lukten av svett och med doften av kvinna och parfym.

En dam uppmärksammade jag särskilt, eftersom hon såg ut att vara äkta och ursprunglig in i minsta detalj, och vars sunda kroppsform vittnade om kärlek till bordets och bågarens nöjen. Andra åter trängdes kring glasserveringen likt bin kring en sirapsdroppe. Ja, man kan kort och gott säga, att tilldragelsen gav mig ett minne för livet. Klockan blev fram emot 12 och massan började allt mer och mer glesna. Klockan 1 spelades den sista foxtroten och denna skulle man ovillkorligen sväva i. Det var härligt att fröjdas med den sidenklädda australiensiskan, som visade sin tillgivenhet på alla möjliga områden.

Dagen efter lastades den sista malmen.

På middagen kunde man under en stor rubrik läsa om festligheterna ombord på Tisnaren. Inte mindre än 2000 biljetter hade sålts och omdömet var det allra bästa. På middagen började en hel del matroser rumla omkring i staden, andra åter satt på trottoarerna och skålade med flaskor mellan sig, samt ibland sjöngs en liten stump ifrån fosterlandet. En del kravlade sig ombord på natten, medan andra åter fick tag i en åkaregubbe med gödselkärror och körde ned till båten för att visa den. Medan åkaren var ombord hade en del motormän fått tag i vagnen och körde fram och åter på gatan. En satt i kärran, två satt på länder, en satt på nacken, en fjärde sparkade honom i ändalykten, och en femte man drog honom i bletslet så halsen var lång som på en giraff på den lata kampen. Andra åter igen kom inte ombord förrän 10 minuter före det att båten skulle gå, fulla och präktiga.

Mot Brisbane (24 februari–20 mars)

Fredag den 24 februari klockan 9.30 lossades förtöjningen och vi bogserades ut ur Port Adelaide. Här var så trångt att Tisnaren nätt och jämt kunde vända. En hel människoskara hade samlats på kajen för att åse avresan av vårt ståtliga fartyg, och inom en timma avtecknade sig Port Pirie borta vid horisonten med stora rökmoln från smältugnarna, en plats man i sitt liv aldrig mer får återse.

På lördagen och söndagen var vädret något kyligare, men annars finfint. Vi kände naturligtvis igen oss överallt eftersom resan gick samma väg tillbaks upp till Brisbane. Jag hade fullt upp med att vaska kläder och ordna mina tillhörigheter efter sista platsen. På söndag kväll passerade vi Bass sund, där den starka fyren lyste upp hela skutan. Senare på kvällen berättades historier från världens alla kanter, som mottogs med sympati och höga skrattsalvor. Klockan 12 gick man till kojs, och så var den dagen till ända.

På måndag 27 februari var vädret lite blåsigt och kallt, klockan 10 passerade vi fyren utanför staden Tambo. Klockan 5.30 började ett öregn som varade till klockan 10 på kvällen. Idag har jag målat färdigt mina dagtankar, lackerat samt textat gradskalan på tre olika ställen. Arbetet har tagit 26 dagar, ganska flitigt va?

På tisdagen den 28 februari passerade vi Sydney för andra gången, fast nu låg kursen något närmare land.

Onsdagen 1 mars var solig och varm, och man började här känna igen den tropiska hettan fast av något lindrigare art. Det var fullkomligt vindstilla. Klockan 6.30 fick vi lots utanför Brisbane och klockan 9 ankrade vi på redan.

Dagen efter, klockan 6 på morgonen,

fortsatte vi cirka 8 mil in mot city där vi förtöjde klockan 7.30 på förmiddagen. Dagen var solig och varm, och på kvällen efter slutat arbete fick man naturligtvis landfeber och rekognoscerade lite upp i vil-lastan. Där gjorde man ett ganska charmant fynd, nämligen ett hotellkomplex, som var som en oas i öknen. Här serverades bier och en hel del andra fyllbefrämjande varor, och inom en timme var hela besättningen samlad på platsen. Redan klockan 10 var alla mer eller mindre berusade. Där boxades, brottades och väsnades utan like. Det var inte utan att spriten även satte mitt blod i svallning, men jag kunde ändå hålla mig upprätt och ta hand om en del rusiga kamrater. Där sjöngs och hölls tal. Ja, där var ett sorl utan like! Där språkades spanska, tyska, engelska, franska och italienska förutom all den blandade svenskan. Vid midnatt hade nästan alla krupit ombord, förutom kocken, en salongsuppassare, en praktiserande ingenjör och undertecknad. Kocken var alldeles dödfull, och han var klädd i sin vanliga vita kostym, fast utan skjorta och strumpor. Under transporten ned till båten blev han alldeles naken eftersom byxorna ramlade av honom, och rocken hade han rivit i flera bitar. Vi hade naturligtvis alldeles för svag syn för att ordna klädseln åt honom, så vi tog honom som han var, bara vi fick vraket ombord. Detta lyckades också med mycket möda och besvär. På vägen hade vi gått fel väg, och då mötte vi två poliser som tog oss alla tre under armen och föste oss på rätt stråt igen. De slängde några misstänksamma blickar på kocken, men tycktes inte vilja ha honom eftersom han såg så jåklig ut. All-denstund han var alldeles naken och hade två stabila grabbar under armarna, så kom han ganska helskinnad ombord och lagd i sin koj. Klä av honom behövde vi inte!

På fredagen den 3 mars var morgonen alldeles stekhet, luften stod liksom och kockade, en hel del hade hårda kopparslagare och jumpade därför i land redan klockan 6 på morgonen och kom inte ombord förrän klockan 10 på kvällen fulla som små alikor. En kom barfotad, eftersom han hade tagit av sig på fötterna och gått ifrån skorna. Två andra matroser fick ligga på en ö vid karantänsstationen eftersom de hade lite dåligt möblerat i mellersta våningen. Anstalten var nämligen en provisorisk sjukstuga med tak, men utan väggar. En hel del kreatur gick och betade utanför samt nosade upp i kojerna och vanhelgade platsen på det grövsta. Ja, så var den dagen till ända.

På lördagen började huvudet nu sitta mera upprätt och humöret bättrade sig betydligt, men även den dagen osade det i döpelseklumpen. Man kunde visserligen uppdrida arbetsintensiteten i någon mån. Här låg vi isolerade från både det ena och

det andra. Avsevärt trevligare hade det varit att få ligga vid kajen, men man får i alla fall sysselsätta sig med allehanda nyheter, däribland hajfiske.

På måndagen 6 mars var vädret är ganska blåsigt, men solen var i alla fall rätt het. Vid middagstid ringde det till alarm för livbåtsmanöver. Undertecknad var i BB 2, som gick ganska fint i sjön. Befälhavare var förste styrman, därutöver 10 styck blandat däck- och maskinfolk. Där fick man ro av alla krafter, och när vi kom runt fartyget hade andre styrman inte ens kommit upp i däverten med SB 2. Kapten tyckte också att det var det sämsta han hade sett.

På tisdagen var vädret finfint. Det var fullkomligt vindstilla och solen var glödhet. På kvällen fick jag jobba ända till klockan 6, eftersom en del elektriska saker skulle målas medan strömmen var bruten. Elektrikern var också med i händelse av eventuella felsteg.

På onsdagen började jag att jobba klockan 6 på morgonen av samma skäl som förut. Jag fick brev från brorsan, och jag hade inte hört något hemifrån på 5 månader. Jag fick även två brev från gamla älskarinnor i Göteborg, de blir allt kärare och kärare, och väntar blott på min ankomst till Göteborg. Men jag vet inte ens om deras behag kommer att fångsla mitt sinne mer, kanske för att man har förändrat sin smak, och kärlek är inte kärlek om den är blandad med biavsikter.

Fredagen 10 mars började med ett häftigt ösregn som varade ett par timmar. Nya order har kommit med besked att vi inte skall gå in i hamn förrän om ytterligare 8 dagar. Har gjort den sista manövertavlan, det tog 8 dagar. Det går inte fort, men blir förbaskat välgjort – jag har fått beröm från alla håll.

På söndagen var vädret strålande fint, och en massa australiska kappseglare kretsade runt omkring, och många kom ombord för att beskåda vårt snövita fartyg.

En haj nappade på middagen, den var 4 meter lång. När han var en bit ovanför vattnet brast linan som 15 man halade i. Så var det nöjet till ända!

Måndagen den 13 mars. Nästan alla i skansarna var helt och hållet utan tobak, något som de allra flesta var mer eller mindre beroende av. En rekvisitionslista skrevs tidigt på morgonen. Andre och fjärde styrman seglade med livbåten över till staden. Ditresan gick ganska bra, men återresan blev värre, då det inte alls var någon vind. De hade seglat i 3 timmar och rott i 6 timmar. Man kan tänka sig att det nog var marigt för två personer att arbeta sig fram med den stora tunga livbåten som rymmer 67 man. Men klockan blev också 2 på natten innan äventyrarna kom ombord. En del hoppade upp i bara skjortan för att

hämta sina kvantiteter, samt tillfredsställa sitt rökbegär.

Vid middagstid på tisdagen fick vi napp av hajar. En hade oturen att fastna på kroken och gjorde några jåkla krumbukter i vattnet. Men vi halade upp honom med huvudet ovanför vattnet, sedan lades först ett pålstek, och sedan ett till om halsen på honom för att inte riskera att linorna skulle springa. Sedan halade vi, 25 man, in den stora besten som var 4 meter lång. En båts-hake kördes ned i gapet på honom för att inte odjuret skulle hugga tag någonstans, och sedan höggs stjärten av så att han helt och hållet tömdes på blod. Sedan började operationen för att möjligt se om det fanns något fynd i buken. Jovisst, där fanns både konservburkar, trasor och långa ben som liknade dem efter människor. Sedan kastades besten över bord för att uppslukas av sina kamrater.

Lördagen den 18 mars. Idag är det 5 månader sedan vi mönstrade på, och vi har sedan dess varit i 4 världsdelar. Maskinerna är nu klara efter fjorton dagars reparation. På måndag morgon skall vi förhala in till Brisbane City för att lasta ull.

På söndag förmiddag rodde vi bort till en obobodd ö. Vi gjorde en del fynd på sjöbotten: korall, sjöstjärnor och svampar fiskades upp från 2 till 3 meters djup. Sedan seglade vi bort till en annan ö, med något liknande Långholmen i Sverige, nämligen ett helt och hållet isolerat fångelse. Där klättrade vi upp i palmer och kaktusar och till slut kom en vaktkonstapel och sade åt oss att lämna ön. Ordern åtlyddes och vi rodde tillbaka och var ombord igen vid 8-tiden på kvällen.

Till kaj i Brisbane (20–26 mars)

Måndagen den 20 mars klockan på mid-dagen lyftes ankaret och vi knatade iväg till Brisbane vilket tog omkring 2 timmar. Utmed stränderna möttes man av en anblick som man aldrig förr upplevt, de allra härligaste villasamhällen med fyrkantiga tak som gjorde att de liknade tätläger. Nästan varje villa hade en egen liten botanisk trädgård. För övrigt var allt så naturskönt att man inte ens skulle kunna göra någon enda anmärkning. Klockan 3 på eftermiddagen förtöjde vi vid kajen i Brisbane.

På kvällen den 21 mars hade vi arrangerat danshippa på ett hotell i staden. Orkestern bestod av piano, dragspel och fiol. För övrigt skulle flickorna som serverade på baren, inalles fyra stycken, tillfredsställa vårt dansbegär ända till midnatt, då stunden kom för att ramla ombord igen.

Lastningen började på morgonen 22 mars, och 3000 ton guldmalm lastades den dagen. På eftermiddagen var skandinaviska prästen ombord för att värva åhörare

till aftonens högmässa. Vi hoppade dit nästan mangrant, och mässan varade bara 20 minuter, sedan bjöds på kaffe och frukt ute i trädgården. Efter detta var vi ombord klockan 11 på kvällen.

Torsdagen den 23 mars fick vi kosing. En hel del var på baren och söp upp dem. Sedan kom de tillbaka fulla som alikor. En låg i maskin under en tank och sov så smörjan flöt omkring nosen på honom. Andra åter fick varning om avmönstring om inte supandet upphörde.

På fredagen den 24 mars fick vi vår fridag som jag använde ganska förståndigt. Jag gick upp på Albert Street för att tillfredsställa mitt syndiga begär, och där hamnade jag i famnen på en liten oskuld, som hade både lycka och kärlek. Sedan kikade jag på staden. Lite egendomligt är att här i Australien är kvinnan lika storväxt som karlen.

På Maria bebådelsedag (25 mars), var jag i staden hela dagen, och besåg den botaniska trädgården, som bjöd på sevärdheter

som det rädde mörker. Inte kunde vi ankra heller, eftersom det var för djupt, utan vi måste ligga och driva till klockan 6 på tisdag morgon, då vi bogserades in i dockan. Det tog inte mer än 45 minuter. Sydney är världens naturskönaste hamn och ute mot öppna havet ligger flera hundra olika dockor. Hela australiska flottan är förlagd här, och det tjuter och visslar både natt och dag.

Under onsdagen lastades omkring 500 ton vetemjöl. På kvällen var vi uppe i staden, som såg ganska storslagen ut. En gata hette George Street och var omkring 3 kilometer lång.

På torsdagen den 30 mars var vädret härligt. Under dagen lastades 300 ton guldmalm. Idag har det kommit post, och inte mindre än 14 stycken till mig! Posten innehöll bland annat julhälsningar. Ganska dåliga postkommunikationer och man får erfara att man gästar världens ände. Man får hoppas på bättre postförbindelser när man kommer till Europa.

stängslet för både tigern och det vilda lejonet. En oräknelig mängd olika apor fanns i olika hålor, och där stod tusentals människor omkring för att åse apornas lustiga upptåg. Två av elefanterna gick lösa, och ibland lyftes en liten flickunge upp på ryggen för att rida. Den zoologiska trädgården i Sydney är världens största och flottaste, men kanske inte den mest värderade bland förståsigpåarna.

På onsdagkvällen var en hel del av höga vederbörande från stan inbjudna på lunch ombord.

Torsdagen den 6 april fick vi halv fridag enligt kutym. Jag besåg de kolossala parkanläggningarna som anses vara riktiga mästerverk. Pansarbåten **Sydneys** kanoner var uppställda där, de som besköt tyska kryssaren **Emden**. Kanonerna är målade i alla kubistiska färger och betraktas som riktiga underdjur. På eftermiddagen medan vi var borta svavelröktes alla hytter och skansar, något som försiggår enligt regler här i farsoternas land.

På fredag kväll var det ganska supigt ombord, och till slut urartade det till vilt slagsmål. Just vid ett sådant tillfälle skall alltid en del historier uppgöras. Det blev smörj på ömse sidor, själv var jag alldeles opartisk, vilket var ganska skönt.

Det regnade lite på lördag morgon, men lastningen kunde dock fortgå under forcerat tempo. En av Transatlantics båtar, **Lygnern**, kom in och förtöjde i dockan bredvid. På kvällen samlades alla på en bar för att stilla sin törst. Här söps, spyddes och pinkades i alla vrår. En flicka på baren var så förtjust i mig, så när inte jag var där, frågade hon efter den rödkindade målaren.

På söndagen den 8 april, var vädret förtjusande. Jag sprang runt i staden, både här och där. På kvällen var vi på mässan på norska missionen. En ung predikant drog några ord här och var ur bibeln, samt snackade lite abrakadabra. Slutligen sjöngs några psalmer, och sedan var hela nöjet slut.

På måndag och tisdag pågick lastningen ända till klockan 12 på natten. I och med detta var allt inlastat. Eventuellt kunde det komma ett telegram om att vi skulle lasta ytterligare 100 ton i Freemantle, annars skulle vi fortsätta mot Europa.

Sydney–Indiska oceanen (12 april–4 april)

På onsdag morgon embarkerade 14 passagerare, som skulle dels till Frankrike, dels till Sverige. Klockan 6.45 lossades förtöjningarna och vi seglade ut ur Sydneys sköna hamn. En motorman fattades. Han hade nämligen rymt dagen förut.

På fredagen den 14 april var vädret ogynnsamt, och det var nästan full orkan.



Sydneys hamn. Vykortet är troligen från början av 1930-talet, alltså ett årtionde efter det att Oscar Andersson var där. Arkivbild Sjöfartsmuseet i Göteborg.

i oändlighet. Jag var även på varieté, vilket var ganska intressant. Det lastades hela dagen ända till klockan 6 på eftermiddagen, inalles 9000 balar ull intogs här. Sedan var vi klara för avsegling till Sydney.

Till Sydney (26 mars–12 april)

Klockan 6 på söndag morgon (26 mars) lossades förtöjningarna, och vi bogserades ut på redan. Vädret var härligt och allt stod ganska väl till.

Dagen efter var vädret stormigt och sjöarna starka, så skutan gjorde oerhörda sättningar och farten blev skral, bara 8 till 10 knop. Klockan 2 på natten stannade vi ute på kusten då vi inte kunde gå in, efter-

På fredagen började lastningen av ull. Vädret var härligt, alla ombord var vid god hälsa och gott humör, utom smeden som led av gulsot i högsta grad.

Förste april firas här, såväl som i Sverige med gyckel och narr. På eftermiddagen började det blåsa riktiga orkanvindar, och stora moln yrd i luften över staden.

Söndagen den 2 april. Vädret var det härligaste man kunde tänka sig. Klockan 10 på förmiddagen bestämde några stycken av oss för att besöka den mycket omtalade zoologiska trädgården som ligger på en ö. Här fanns alla världens djur, från den minsta fågel, till den största elefant. Alla vilda djur var lösa i cementerade berghålor med gropar utanför som utgjorde det enda

Vinden låg rakt i bogen och sjöarna gick högt över backen och förorsakade kraftiga sättningar.

Dagen efter hade vädret lugnat sig betydligt. Det var sydlig vind som låg ganska bra mot BB låring, så skutan gjorde riktiga överhalningar ibland. Det var påskafton, så på kvällen vankades det arrak, rom och öl, för att inte tala om mat i överflöd.

På påskdagen var det ganska kallt och blåsigt. Skutan rullade både hit och dit. Dagen förflöt mest med kortspel och fina historier av dem som hade välsmort munläder.

På tisdagen den 18 april var det precis ett halvt år sedan jag mönstrade på. Tiden har gått ganska fort och omväxlande har det varit varje dag.

Vi passerade Freemantle och inget telegram hade anlänt. Alltså styr vi mot nordens kalla länder med undantag att vi skall passera ekvatorn samt det heta Röda havet som avvaktas med förskräckelse.

Vi nalkas ekvatorn och delfiner synes överallt, och här och var hoppade de upp ur vattnet. I stället försvinner albatrosserna på omkring 25 grader syd – de går aldrig över linjen. Skutan går sin gilla gång, vi har styva 8 000 mil att tära på. I genomsnitt tar det 350 mil varje dag. Allt står väl till ombord och de båda sjuka har törnat till

ibland i luften med en kraft som kommer fartygets akter att darra som ett asplöv för vinden. Så träffas det åter av vattnet med stötningar in i det oändliga.

Man kan inte undgå att tänka på nötskalet i sjön. Som ett sådant kastas båten omkring på de rasande vågorna. Sjöarna blir alltmer hårda och brytande, den ena sjön efter den andra bryter in över fördäck, men man får ta saken med lugn och gå till kojs i hopp om att skutan vaggas en till sömns.

På lördagen den 29 april har stormen helt och hållet lagt sig. Vädret är utomordentligt fint. Vi passerar Six Islands där **Tisnarens** systerbåt **Elmaren** för 10 månader sedan rände på ett korallrev och förläste. Vi gick ganska nära intill och kunde med blotta ögat se den av brottsjöarna sönderslagna båten som nu av tidvattnet låg nästan uppe vid palmerna. **Tisnaren** var förra resan och hämtade besättningen som låg i 2 månader på en av öarna. Detta gjorde givetvis kaptenen lite nyfiken på att se om båten låg kvar.

Den 1 maj på kvällen passerade vi ekvatorn vid omkring 70 grader ost.

Jag håller på med alla hytterna akter ut och har två man till hjälp. Själv tar man det ganska lätt. Ibland får man se valfiskar som sprutar vattnet 4 till 5 meter upp ovanför

den 6 maj för att bunkra. Alla möjliga personer var ombord för att göra affärer med strutsfjädrar och koraller. Klockan 8 på kvällen var oljan ombord, och vi styrde kosan mot inloppet till Röda havet, den så kallade Helvetesporten. På samma gång passerade vi de öar som fått namnet de Tolv apostlarna.

Dagen efter var det fullkomligt vindstilla hela dagen, inte den minsta fläkt ens. Luften såg ut som om den kokade. Termometern visade 53 grader på däck. Man svettades och vantrivdes på alla vis, drack bara isvatten och längtade till den kalla Norden.

Vi gjorde ganska god fart, har gått förbi 9 fartyg idag, de flesta passagerarfartyg. En japan signalerade och frågade hur många mil vi gör. "15 hela 8" blev svaret, maskinerna arbetar alltså allt vad de förmår.

Under nuvarande renoveringen av hytterna ligger alle man på däck, delvis i hängmattor. Det är skönt att få andas in den friska sjöluften.

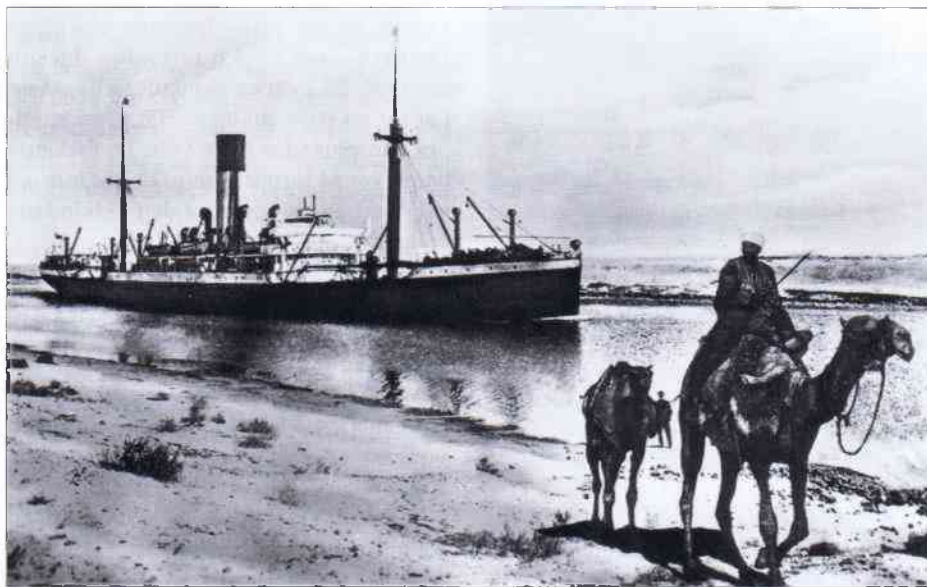
Tisdagen den 9 maj kappkör vi och **Bularen**, som hade 1 180 mils försprång från Australien, men antagligen hinner hon före oss genom Suez.

Onsdagen den 10 maj mellan 9 och 11 passerade vi Sinai. Klockan 11 på kvällen ankrade vi vid inloppet till Suezkanalen. Klockan 1 på natten var det uppställning för karantänsläkaren. Sedan, när vi nätt och jämnt hade lagt oss igen, kom order att alla filter och madrasser skulle iland för att desinficeras. Detta kringgicks dock ganska enkelt: En madrass och några gamla överdragskläder som inte varit i användning på senaste halvåret slängdes till araberna som skulle sköta desinficeringen. När de en timme efter kom ombord med paltorna tog vi och kastade dem överbord. O, du meningslösa värld!

Tidigt dagen efter lättade vi ankar och passerade in genom Suez där det fanns en hel del sevärdheter, inte minst från världskriget. Några hundratal arabiska soldater gick och rotade och tog hand om krigsmateriel. Här låg trasiga kanoner i tusental, skyttegravar och taggtrådshinder var fortfarande kvar. Längre uppåt fanns skyddsmurar gjorda av sandsäckar. På den egyptiska sidan var egyptiska soldater klädda i kakikläder posterade, till skillnad mot grannarna som inte hade annat än kjolar.

Fem araber var ombord hela vägen för att sköta förhalningarna. De hade sin försoningsdag, vilken återkommer var trettonde dag och då man skall två händer, fötter och ansikte samt därefter stå framåtlutad på alla fyra och be. Detta gör man tre gånger på måndag, klockan 12, 15 och 18. De får inte heller supa eller röka.

I dag har jag fått post, inte mindre än 27



Suezkanalen går tvärs genom öknen, och längs stränderna kan man se öknens skepp, kameler. Arkivbild Svensk Sjöfarts Tidning.

igen.

På torsdagen den 27 april sitter jag i min hytt och reflekterar över världens ondska. Ett rykte sprider sig om att stormvarning inkommit och snart nalkas äventyret. Vinden friskar allt mer och oceanens vågor börjar växa upp. Långsamt arbetar vi oss framåt. Vind och vågor ligger hårt mot babords bog och försöker så mycket som möjligt att pressa fartyget ur kurs.

Propellerbladen snurrar och snurrar,

vattenytan och ibland välter de upp med hela kroppen över vattnet.

Röda havet och Suezkanalen (4–12 maj)

Torsdagen den 4 maj var den afrikanska kusten i sikte. På kvällen rundade vi udden och passerade in i Adenviken. Temperaturen i maskinkappen var uppe i 56 grader Celsius.

Vi förtöjde i bojarna vid Perim Island

brev, av dem är 13 från kvinnor som saknar mig. De har till och med pretentioner: De vill att jag skall tänka på dem vid ett överenskommet klockslag på kvällen, men man har nog annat att tänka på.

Över Medelhavet (11–18 maj)

Klockan 11 på eftermiddagen 11 maj var vi framme i Port Said vid kanalens utlopp. Vi lossade där 500 ton vetemjöl på 9 timmar, och seglade därifrån klockan 8 nästa morgon, och då var vi ute på Medelhavet. För övrigt tycktes vi nu vara kvitt den tropiska hetten.

Nu har alla flyttat in i sina respektive hytter efter renoveringen, vilket var en heder för mig, eftersom alla kände sig mycket belåtna. Jag håller fortfarande på nere i skansen, men det lider mot slutet, det är bara en del byråer, stolar och bord kvar.

Måndagen den 15 maj på morgonen passerade vi Malta. Klockan 2 på eftermiddagen passerade vi den afrikanska udden. Där låg en stor kryssare av okänd nationalitet på grund. Den var antagligen ett minne från världskriget.

Torsdagen den 18 maj på morgonen kunde vi se det sköna Spaniens kust med stora höga snöbetäckta fjäll. Vi såg också Gibraltar, en enda hög klippa som en gång i tiden var världens starkaste fästning. På motsatta sidan låg spanska fästningen Ceuta. Sedan var vi ute på Atlanten och styrde rakt i väster.

Ute på Atlanten mot Dunkerque (18–26 maj)

På fredagen den 19 maj rundade vi Kap Vincente, en brant klippa med världens ljusstarkaste fyr. På kvällen var vi tvärs Lissabon. Det rädde tjock dimma, vi såg knappt 10 meter från fartyget, mistluren ljuder varannan minut, maskinerna står på stand-by – ganska riskabelt! Detta var första gången vi hade dimma på resan.

Dagen efter passerade vi Oporto, just där bolagsbåten Viken för en månad sedan gick under. Senare passerade vi Kap Finisterre och girade in i Biscaya, som fruktas av alla sjömän.

På söndagen den 21 maj var vädret lika uselt, och dimman tätnade. På morgonen höll en stor engelsk lastångare på att kollidera med oss, men girade i sista ögonblicket, då knappast mer än 10 meter skilde oss åt. Hela dagen var det stopp efter stopp, vi lodade emellanåt, och så gick en stund, och så lodade vi igen. Det var ganska kymigt! Solhöjden hade inte kunnat tas på två dagar, och ingen visste var vi befann oss. Kaptenen tycktes inte tveka mellan plikten och känslan, men han verkade ha valt det förra?

Tisdagen den 23 maj på morgonen nådde

vi Dunkerque och ankrade ute på redan i väntan på tidvattnet. Klockan 10 lättades ankaret och en bogserbåt med namnet Europe drog oss in i hamnen och förtöjningen var klar klockan 12. På kvällen var jag i land för att verkligen bli övertygad om hur livet var i Frankrike. Man kan absolut leva som man vill, och dansa med en nästan naken fransyska om man så önskar. Jag kom inte ombord förrän 5 på morgonen.

På onsdagskvällen var jag i staden och gick runt på sjappen och dansade. En jänta klädde av sig varenda silkestråd, och som gott kunde inrymmas i en tändsticksask! Musiken utgjordes av ett självspelande piano.

På Kristi Himmelsfärdsdag var jag på Svenska sjömanskyrkan på förmiddagen. Därefter besåg jag fronten där kriget härjat som värst. Husen var jämnade med marken, och träden låg delvis avskjutna på mitten. Skyttegravarna fanns kvar som minnen på ett par ställen. En skyttegrav som hade bombarderats av tyskarna och begravt 250 fransmän hade sedermera blivit ordnad till en massgrav med 250 bajonetter som stack upp ur jorden. Bilen till fronten kostade 50 franc per man. På en del platser i förstäderna var stora mängder av krigsmateriel hopsamlade. En hög med gamla spadar, och en annan med hästskor var lika stora som bostadshus. Vi besökte också en krigskyrkogård med flera tusen gravar.

Fredagen 26 maj lossades den sista ullen och vi väntade på tidvattnet. På kvällen avgick vi till Antwerpen, och man fick ta avsked av staden med livliga, för att inte säga ljuvliga möten med alla de underliga djuren i herrns hage.

Antwerpen (27 maj–3 juni)

På morgonen dagen efter gick vi in till Sibiria Dock i Antwerpen, där vi förtöjde halv sju på kvällen. Jag gick sedan upp i staden, eller som man säger "främlingens paradiss". Jag var också inne på Kristallpalatset, som överträffar alla jordens bordeller, med väggar och tak av speglar och ett helt förgyllt valv. Här spelades och dansades av nästan nakna kvinnor.

På söndagen den 28 maj var det dags att odla den allvarliga sidan. Jag besökte katedralen som hade ett museum i tornet. Det höga tornet var välförsett med Rubensmålningar – tavlor som mätte 10 m i längd. Katedralen byggdes i början av 1200-talet. Jag var sedan även här och besåg fronten med den ohyggliga förödelsen som knappast inte i ord kan beskrivas.

Lossningen av silvermalm och ull började på måndagen i gynnsamt väder. På kvällen var jag och besökte den gamla katolska kyrkan byggd på 1300-talet.

Där fanns bland annat en för flera tusen år sedan balsamerad egyptier, ett helgon från medeltiden, samt en del gamla rustningar.

På tisdagskvällen var vi på kafé Lilla Norge och dansade ända till klockan 2 på natten. Där dracks bier och champagne med musik på piano och stråkorkester, vilket ju var ganska trevligt. På hemvägen sjöng vi Du gamla du fria. Här i Antwerpen kan man nämligen leva ett fritt liv, som man vill. Folk ligger på gatorna och sover. Poliserna drar dem bara ur vägen så de inte blir nedtrampade. En motorman blev rånad av bums, slagen sanslös med två stora krossår i huvudet. Här opererar en väldig massa bums utmed dockorna, vilket ju är ganska farligt.

En del last från systerbåten **Bullaren** lastades in här såsom ull och styckegods, eftersom hon skulle vända här.

Lossningen var klar klockan 5 på eftermiddagen 1 juni. Klockan 6.30 slussade vi ut för att segla upp till Bremen. I slussen hoppade två fripassagerare ombord. Den ene klarade sig ner i skansen, men den andre kördes i land. En lättmatros avmönstrade här och en annan påmönstrade. Vid midnatt var vi ute vid Vlissingen och lämnade lotsen. Vädret var friskt men dock inte kallt. Vi styrde nu mot Bremen för att där lossa det sista av huvudlasten.

Bremen och Göteborg (3–11 juni)

På pingstaftonens morgon förtöjde vi i frihamnen No 2. Jag gick sedan iland för att se på sevärdheterna. Här greps man av spekulationsfeber eftersom marken stod i lite mer än ett öre i svenska pengar.

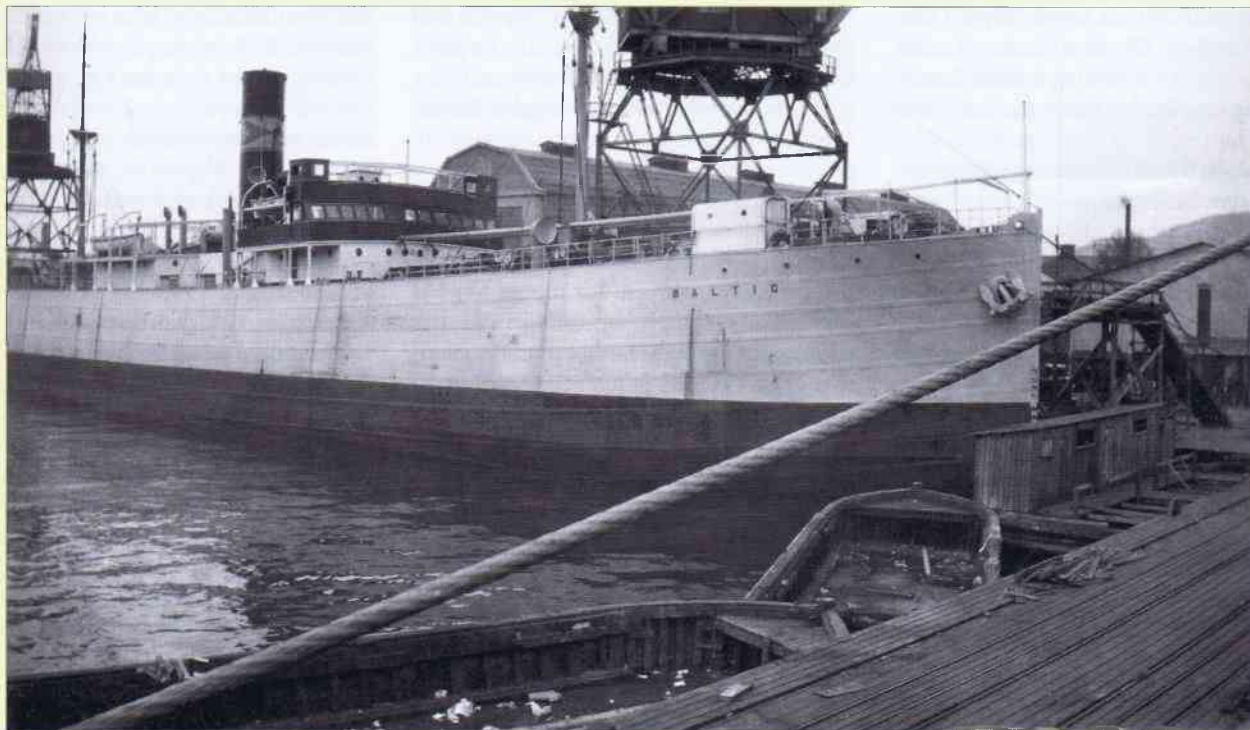
På pingstdagen vandrade vi omkring i Bremen. Bland annat var vi och besåg gamla rådhuset som nu var museum, och som hade en vinkällare. Där kunde man få ett rödvin som kostade 45 mark, ungefär 75 öre i svenska pengar.

Annandag Pingst, 5 juni, var jag hela dagen i Stadsparken med sin stora restaurang. Där underhöll en sångkör på 200 studenter från Göteborg och Malmö.

Lördagen den 10 juni på förmiddagen var lossningen klar och vi seglade iväg. Denna gång var Göteborg vår sista plats dit vi beräknades vara framme i morgon kväll. Klockan 6 på kvällen passerade vi alldeles kloss inpå Helgoland.

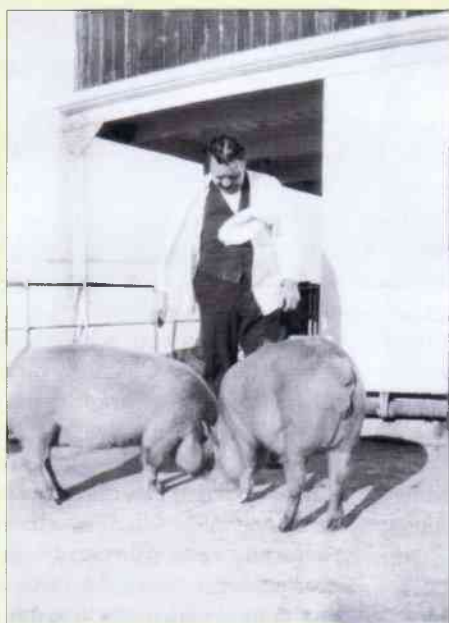
Söndagen den 11 juni. Vädret var regnigt hela dagen. Klockan 2 på eftermiddagen passerade vi Skagen samt klockan 5 på eftermiddagen Vinga, där vi också fick lots. En timme senare förtöjde vi utanför Göta-verkens flytdocka. Det blev jubel ombord över att åter vara i svensk hamn efter att ha seglat jorden runt!

BILDER UR GAMLA FOTOALBUM



Levande skeppsproviant

I föregående nummer visade vi foton från ångaren **Bris**, insända av Johnny Riert. Från samma album kommer dessa bilder som är från ångaren **Baltic**, som även hon tillhörde Rederi AB Bore i Göteborg. **Baltic** inköptes från Red. AB Transatlantic 1928 och fick behålla sitt namn.



År 1931 såldes hon till England.

Det var således under denna tid som foton togs då hon seglade på Sydamerika. På fotot ligger **Baltic** vid Götaverken och foton med grisarna är tagna under någon resa. Det var ju vanligt på den tiden att man hade med levande djur som proviant. På ena baksidan står "Steward och nassarna. Vi slaktade dem här nu i Bahia Blanca, de vägde 80 kg styck (Nassarna förstås)".

Bertil Söderberg





På besök i Lysekil

Terje Fredh

Här är två foton som jag tog de första dagarna i februari. Bor man i Lysekil bevakar man naturligtvis trafiken på Brofjorden.

Dit kom den nya Stena-tankern **Stena Antarctica**. Hon levererades så sent som i maj 2006 från Samsung Heavy Industries i Geoje i Syd-Korea och är på 113500 ton dw. Fartyget är registrerat i Georgetown på Cayman Islands. Systerfartyget, **Stena Arctica**, seglar under svensk flagg.



Bogserbåtar är också en stor artikel i Lysekils hamn där Lennart Sandinge förfogar över Sveriges till antalet flesta bogserbåtar. Eero inköptes av honom i maj 2002 från Finland men såldes senare till Viktor Alméns Shipping AB i Strömstad. Eero byggdes 1959 i Varkaus, Finland.

NY BOK FRÅN BRIGGEN!

Den kände holländske fartygsfotografen Monno Rienks presenterar drygt 200 fantastiska stämningsbilder av seglande skepp i sin nya bok **My Voyage**.

Bilderna är fotograferade till sjöss under Tall Ship's Race och Nordisk Seglats 2006.

Boken omfattar 160 sidor i färg med hårda pärmar och författarens introduktion och poems på engelska. Stort format.

De 200 först beställda exemplaren är numrerade och signerade och pryds av skonaren Ingo på omslaget.

Beställ denna Årets Bok genom att sätta in 595 kr + porto 45 kr, summa 640 kr på plusgiro 84 62 40-0 Bokförlaget Briggen, så kommer boken med posten. Tillägg 50 kr vid beställning från utlandet. Boken säljes endast direkt genom förlaget. Begränsad upplaga.

My Voyage
The Tall Ship Art Collection
Monno Rienks

BOKFÖRLAGET BRIGGEN
telefon 0738-18 57 67
www.briggenbooks.com



Silva i Halifax hamn fotograferad av Marianne Persson den 13 september 2006.

Silva – ett fartyg med nio liv

Krister Bång

Den 13 september 2006 klockan 15.29 CET stod Marianne Persson på kajen i Halifax, New Foundland och fotograferade ovanstående skuta. Medföljande make, John E, tyckte sig känna igen ett gammalt svenskt fartyg och lät därför hustrun ta ett foto av båten. Och visst känns hon igen?

Skutan föreställer **Silva** som en gång byggdes i Karlstad 1939. Kapten ombord var nu en bastant dam i sina bästa år med mycket "äggröra" på epåletterna. Numera ägs fartyget av Canadian Sailings Expeditions Inc. i Halifax och seglar med namnet **Tall Ship Silva**. Hon gör kryssningar i Halifax hamn. Vill Du åka med henne går hon ut från Queen's Wharf varje dag kl 12, 14 och 16 och är ute en och en halv timma. Priset är ynka \$19.95. Vill Du hellre hyra fartyget går det också bra. Hon har kapacitet för 150 gäster och erbjuder ett bankettrum för formella middagar. På

menyn står regionala specialiteter liksom internationella favoriter. Man kan också få en professionell DJ med dans ute på däck. Pris för detta endast vid förfrågan.

Gör man en titt i *Lloyds register* blir man överraskad. Där konstaterar man kort att fartyget är upphugget!

Det kanadensiska bolaget har många fler fartyg i sin flotta. Du kan också kryssa med **Caledonia**, **Concordia**, **Pride of Baltimore II**, **Island Roamer**, **Island Odyssey**, **Arabella** och **Oosterschelde** runt om i världen. Alla segelfartyg. Bakom **Oosterschelde**, som för holländsk flagg, döljer sig ett annat gammalt svenskt fartyg, **Sylvan** av Skärhamn.

Silva beställdes ursprungligen av skeppsredare Richard Wirén (1892–1971) i Figueholm. Han var av en gammal lotssläkt. Fadern, Olof Frithiof, var dock sjöman och ägde skutor. Rickards första skuta bar namnet **Ingeborg**. Annars föredrog han

oftast namn som började på S såsom **Spes**, **Solamit**, **Solana** och **Solvig**. Rickard var också ordförande i Rederiföreningen för Mindre Fartyg 1941–1964.

Richard hade två yngre bröder, Martin och Rudolf, som också var verksamma inom shipping. Bröderna drev tex Wiréns Skeppshandel i Kalmar.

Silva sjösattes lördagen den 3 juni 1939. Hon var först i en serie om sju motorsegelare som varvet byggde för olika svenska redare. Sist ut i serien var **Ängö** 1948. Vid denna tid bedrevs den svenska närsjöfarten mest av äldre träskutor varför **Silva** utgjorde en välkommen förnygring av flottan. Fartyget hade en segelarea av 227 kvm och en hjälpmotor från Bolinders på 160 hästkrafter. Hon kunde lasta 300 ton.

Efter leveransen den 1 juli 1939 avgick hon på sin jungfruresa till Bohuslän för att lasta gatsten till Stockholm. Första frakten betalades med 7 kr per ton. På vägen upp

till huvudstaden anlöpte **Silva** Kalmar för allmän beskådning. Därifrån fick barnen följa med fartyget till hemmahamnen i Figeholm, säkert en fin upplevelse.

Under kriget transporterade **Silva** mycket kol från Königsberg till Sverige. Det var inte lika farligt att gå till Königsberg som till Polen, som ofta bombades. Man gick också med trä från Finska viken ner till Tyskland och Danmark. En sådan resa kunde ta upp till en månad eftersom det inte fanns bränsle till motorerna annat än vid ankomst och avgång.

En svår olycka inträffade den 4 juni 1945. **Silva** var på resa mellan Södertälje och Hårsfjärden med bunkerkol då hon i Herrhamraleden överraskades av hårda vindar, kantrade och sjönk på 56 meters djup. Olyckan berodde på att fartyget inte hade luckorna på och när det blev överspolning fylldes fartyget med vatten. Besättningen gick i livbåten men kapten stannade i det längsta ombord. Strax innan **Silva** sjönk kastade han sig i vattnet och bärgades av livbåten.

Olyckan gav rättsliga efterspel eftersom man inte följt sjölagen.

Silva bedömdes som totalförlust. Det fanns vid denna tid inte så stora möjligheter att gå ner på sådana djup för att bärga fartyg. Dykaren John Sörman ville dock försöka. Att lokalisera haveristen var ett tidsödande företag. Under tre veckor bot-



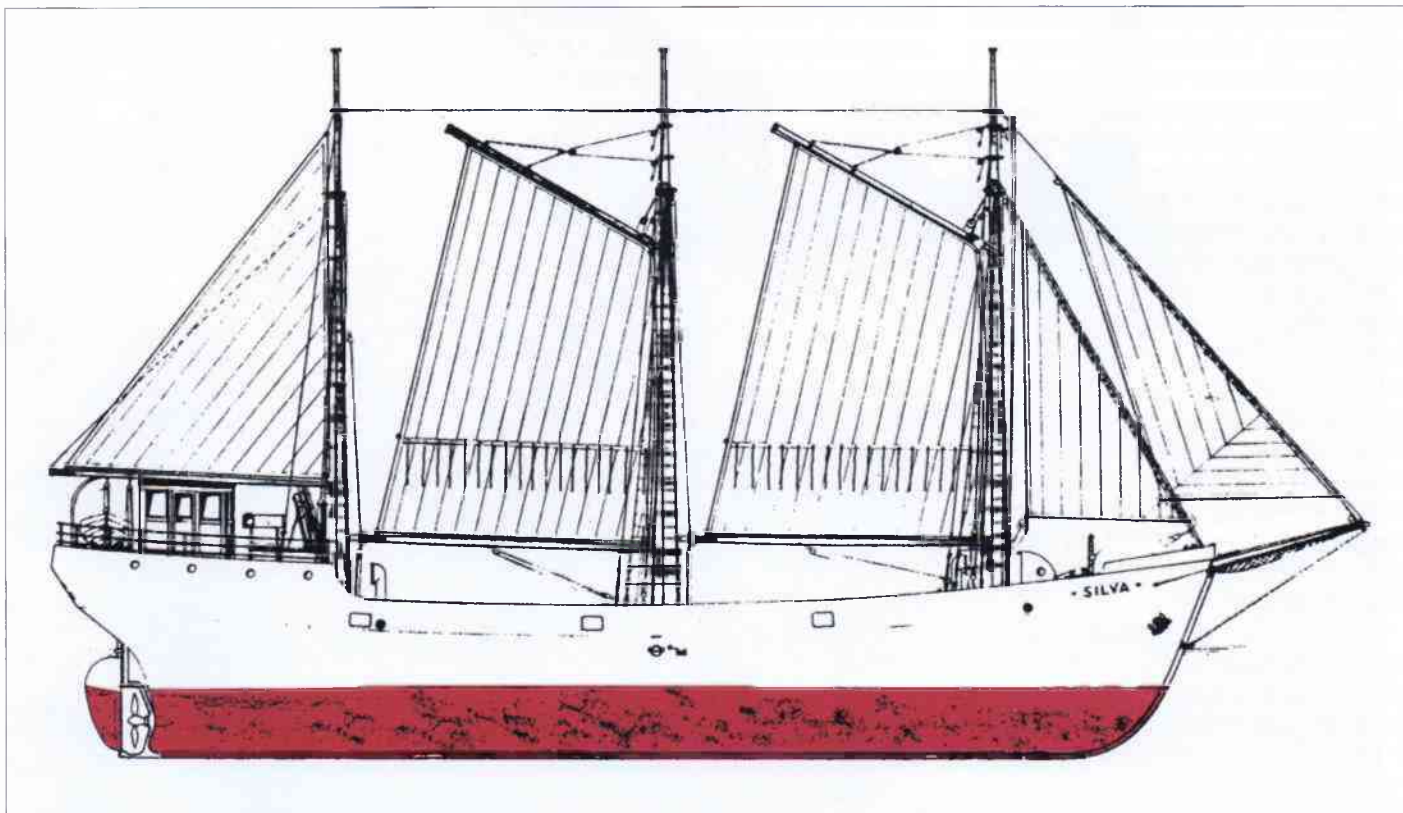
Fartyget levererades den 1 juli 1939. Arkivbild Svensk Sjöfarts Tidning.

tensvepte man ett stort område innan man hittade fartyget. Det låg helt oskyddat ca 5 distansminuter från land mellan Rökö och Landsort. Aktern var nersjunken 6,5 meter i bottenleran.

Sikten vid botten var bara omkring en meter och uppstigningen från detta djup tog omkring 3 timmar i anspråk. Man var också tvungen att avbryta arbetet flera gånger på grund av hårt väder.

Men trägen vinner. Den 21 augusti kun-

de **Silva** lyftas upp till 23 meters vatten och kunde därmed föras in till ett mer skyddat läge vid ön Fifång. Den 31 augusti kunde hon tas upp till ytan och den 4 september fördes hon till Södertälje uthamn. Hon hade på grund av trycket fått sex läckor och hade cirka 10 ton lera på akterdäcket. Lyckligtvis hade dörren till motorrummet varit stängd så leran hade inte hittat in dit. Den 5 september torrsattes hon vid Ragnhildsborgs slip och bärgningen var



Sjöhistoriska museet i Stockholm säljer ritningar till intresserade modellbyggare av olika fartyg. I dess modellritningsserie finns även **Silva** med. Museet presenterar därvid ett fartyg som fortfarande gör aktiv tjänst. Underlag till ritningarna har varit originalritningarna från Karlstads varv samt en modell av **Silva** i skala 1:50 som finns på museet.

lyckligt genomförd.

Nu gällde det att få skutan iståndsatt. Och det var inte det lättaste. Både byggnadsvarvet och varvet i Kalmar ansåg att hon var för svårt skadad att man inte ville ta sig an reparationen. Så här strax efter kriget var alla varvsresurser utnyttjade till bristningsgränsen. Rickard Wirén förde fartyget till Oskarshamns Varv där alla skrovarbeten utfördes under skeppsredarens egen uppsikt. Inredningsarbetet utfördes i Figeholm av ett lokalt snickeriföretag. Och på vårkanten 1946 kunde hon åter sättas i fart.

Ett lite annorlunda uppdrag för en ostkustskuta var att delta i Islandsfisket. Tillsammans med *Asta* från Fisketången deltog hon i fisket sommaren 1949. Då hon tisdagen den 19 juli befann sig cirka 40 distansminuter NV Siglunes märktes en hård törn i propellern. Ett propellerblad hade blivit avslaget. *Silva* togs under bogsering av *Asta* till Siglufjörður dit man kom dagen efter. Man telegraferade efter ett nytt propellerblad, men fabriken hade semesterstängt och kunde först den 25 juli kunde bladet sändas. Under tiden fick man låna ett blad av *Island* av Fisketången.

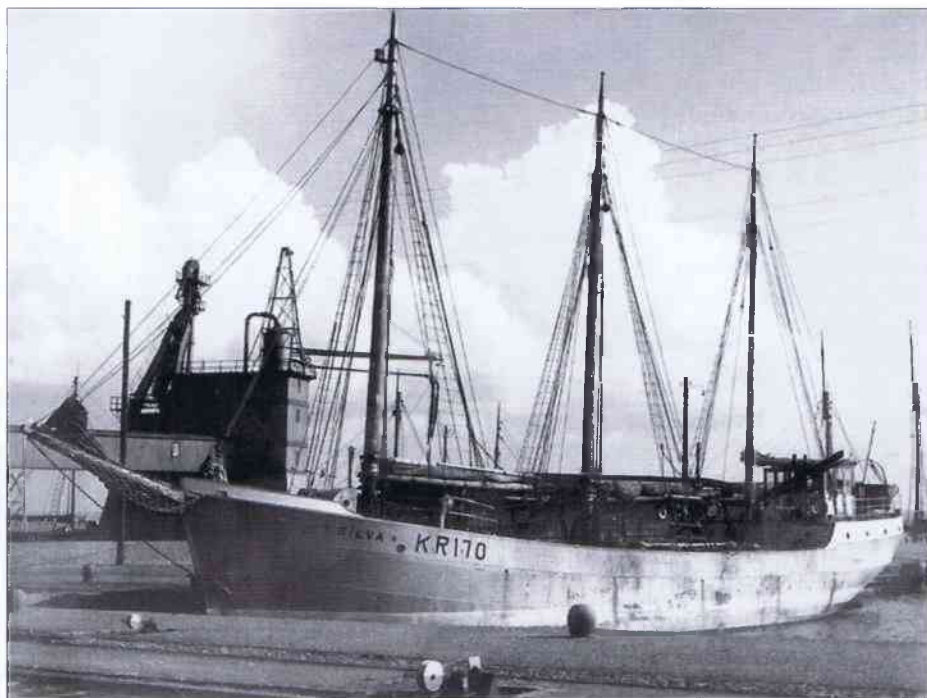
Den 22 augusti märkte man att propellerhylsan läckte och det blev ett nytt besök i Siglufjörður för reparation. Islandsfisket blev ingen lönsam affär för KR 170 *Silva*.

Skutan fortsatte sedan att dra frakter främst i Östersjön fram till den 18 juni 1960 då hon såldes till bröderna Asker på Stora Askerön vid Tjörn med Henry Asker som huvudredare. Bohuslänningarna hade fått betala 215 000 kronor för nyförväret.

Under vintern 1961 byggdes fartyget om till motorfartyg. Bogspröt och mesanmast slopades och stormasten flyttades till mesanmastens plats. År 1969 genomfördes ytterligare en ombyggnad. Då ersattes blå trämasterna mot stålmaster.

En något strapatsrik resas genomfördes under senhösten 1963. På en resa mellan Stettin och Sundsvall med salt fick man en natt i Gävlebukten en snöstorm från nord över sig med våldsamt överbrytande sjö. *Silva* överspolades ideligen och hon blev nerisad ända upp till salningen. Hon slingrade så kraftigt att den fastsurrade teven kom loss och föll ner i en säng där den bara några månader gamla Helene låg och sov. Men allt slutade lyckligt.

I juni 1982 var det slutseglat från Askerön. *Silva* såldes då för 400 000 kronor till firma Sjötransport, Björn Östlund, i Stockholm och flyttade dit. Men bara två år senare var hon tillbaka på västkusten. I januari 1984 förvärvades hon av Göte Olofsson på Öckerö för att sättas i fart med industrifisk mellan Öckerö och Ängsholmen på Tjörn. Under en sådan resa var olyckan än en gång framme. Då fartyget i



1949 var *Silva* på Islandsfiske. Det blev inte någon större succé.

hårt väder och med oskalkade luckor den 11 oktober 1984 befann sig på Sälöfjorden utanför Rörö på resa med 275 ton industrifisk kantrade hon och sjönk. Besättningen räddades av en helikopter.

Ännu en gång bärgades hon och fördes till Öckerö där hon lades upp. Under 1986 såldes hon till HB Silva, Öckerö. Sommaren 1991 meddelades att hon var under försäljning till Uddevalla kommun. Avsikten var att totalrenovera henne och att använda henne som skolfartyg och drivas av Uddevalla Maritima Förening. Affären genomfördes dock aldrig.

Våren 1994 meddelades att *Silva* nu övertagits av M/s Silva ekonomisk för-

ening på Tjörn. Fartyget fördes till Bleket där man raskt försåg henne med presenningar. Tanken var säkert att ha henne i reserv om det skulle hända de renoverade träskutorna något.

I juni 2001 hittades hon av kanadensarna som tog *Silva* över till Amerika och byggde om henne enligt ovan. Ett fartyg med nio liv hade fått en ny arbetsuppgift.

*Denna artikel har tillkommit genom ett samarbete mellan
Anders Andersson
Gunn Kristiansson
John E Persson
Anders Wirén.*



Silva fotograferad av Örjan Kronvall i Öresund i mitten av 1960-talet. KMG negativsamling.

Sjöfart är kultur – på universitetet

Krister Bång

För något år sedan bestämdes att inom Institutionen för kulturvård inom Göteborgs universitet ge en kurs *Båtar, fartyg och skepp – en maritimhistorisk orienteringskurs*. En inbjudan till kursen fanns med som bilaga i Läns-pumpen 2006:1.

Kursen genomfördes som en distanskurs med 10 poäng. Den inleddes i Göteborg den 8 september under ledning av Bosse Lagerqvist och Lennart Bornmalm. Hela 22 deltagare hade anmält sig, därav många läns-pumpenläsare!

Varje deltagare skulle fördjupa sig i ett maritimt ämne som man valt själv. Detta gav en stor ämnesspridning vilket i sig var berikande för hela gruppen. Några olika ämnen var Skonaren Ingo och Athéne; Marina kolvångmaskinen; Den råtaacklade

riggens utveckling; Sjötorps Varv och Tåg-färjan Svealand.

Deltagarna samlades ungefär en gång i månaden till föreläsningar och studiebesök. Under oktober var man i Karlskrona och fick ta del av det flytande kulturarvet där representanter för Statens Maritima Museer, Länsstyrelsen och Sveriges Segelfartygsförening medverkade. I november besöktes Bohuslän med studiebesök i Hälleviksstrand och i Djupvik. Den sejouren avslutades med en nordisk seminariedag i Uddevalla om det maritima kulturarvet.

Under december kom man till Forsvik där lektionerna gällde projektet Erik Nordwall II, ångmaskiner och råoljemotorer.

Kursen avslutades i januari på Skeppsholmen i Stockholm med muntlig redovisning över de valda projekten. Där hade jag möjligheten att närvara och få lyssna till

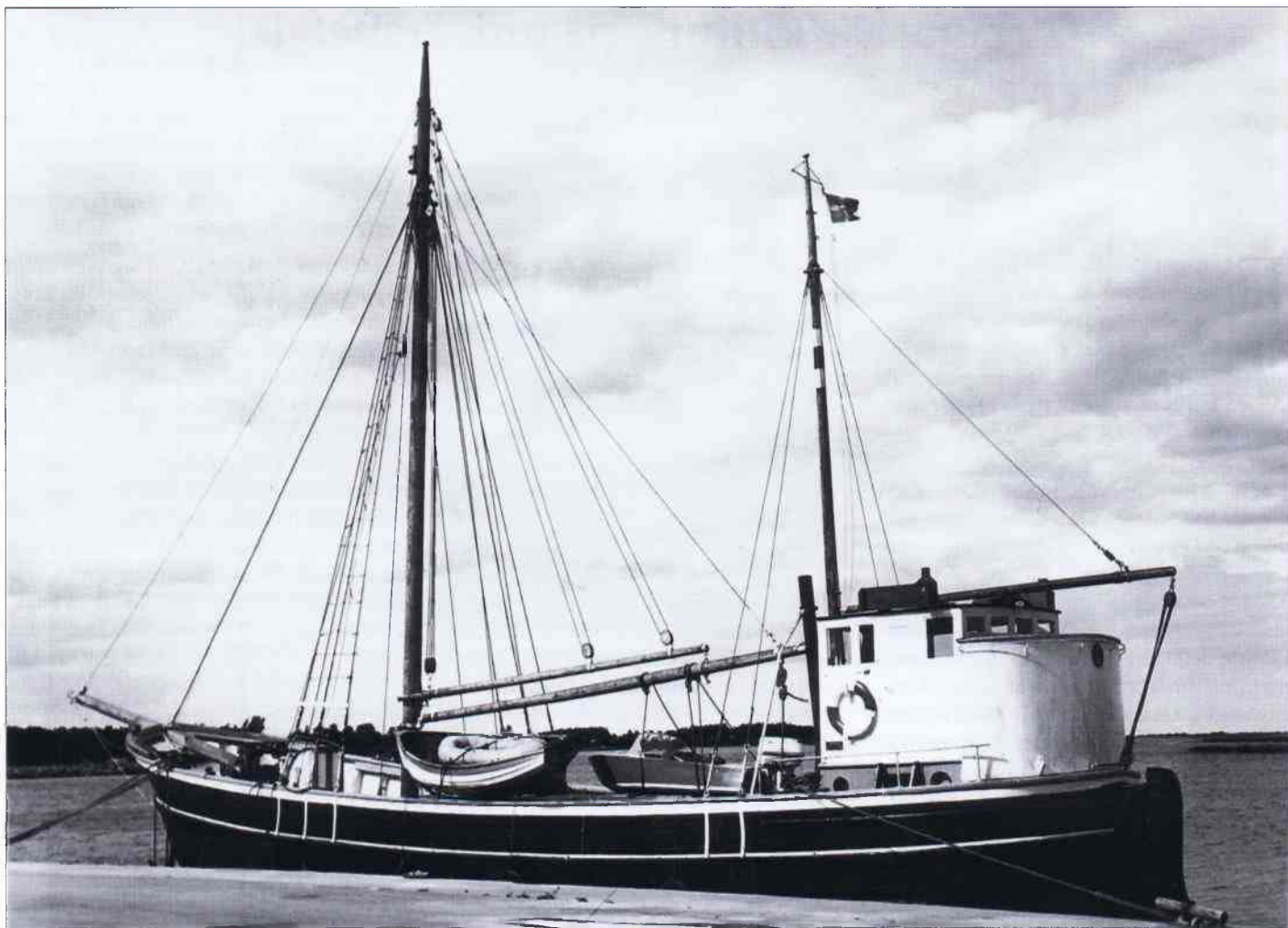
deltagarnas forskning. Och jag blev djupt imponerad! Så mycket kunskap det finns inom olika maritima områden.

Givetvis hoppas jag att någon eller några uppsatser skall kunna publiceras i Läns-pumpen framöver. Studierna skall vara klara till våren.

Redan nu har kursledningen beslutat om en fortsättningskurs till hösten, liksom en ny orienteringskurs, med anledning av det positiva resultat som blev. Ta vara på den chansen när Du ser inbjudan bla i Läns-pumpen! Du kommer inte att ångra Dig..

På bilden ses kursdeltagarna i Båtar, fartyg och skepp – en maritimhistorisk orienteringskurs vid en kylig kursavslutning. Fjärde personen från vänster är en av kursledarna Lennart Bornmalm.





Galeasen *Sylvia* av Harge i Bergkvara den 12 juli 1966. Foto ur Örjan Kronvalls samling, Klubb Maritim i Göteborg.

Hårt järn i mjukt trä – i järnfart från Oxelösund

Åke Olofsson

Vi satt i lokalen och snackade om kompisen "Jocke" som gick bort för några månader sedan. Han var en av dem som hade Vättern och kanalen som arbetsplats under 1950- och 1960-talet som besättningsman på skutor och motorfartyg.

Inom mig kan jag höra hans östgötadiaktiskt när han beskriver de olika båtarna och skepparna: – Fi fan, va sä man har lämpat å va slussar man draje, innan de ble attematiska. Å alle desse byten och lappningar av garnering, när en har haft tackjärnslaster. Kan du begripe att skroven höll. Hele båten rungade när de släppte ner tackera.

Tackjärn, vem har tänkt på att det har fraktats tackjärn sjövägen? Lastbilar med släp eller en järnvägsvagn med en skvätt järntackor som frakt är ju ingenting ovanligt. Men i skutor, det är nog inte många som kan tänka så långt. Järn i träfartyg, kan det vara så bra det?

Nej inte var det bra som last i fartygen men vad skulle man göra när det inte fanns några andra frakter att få? Man borde egentligen kolla det här med frakterna från Oxelösunds järnverk till tex Motala Verkstad i alla fall.

Ur historikgruppens arkiv på SSAB i Oxelösund, fick jag låna järnverkets hamnjournaler, åren 1946–1972. Där kan man läsa om vad som sker inom ett industriområde. Inskeppning av kol, olja, kalksten, glassand, dolomit m.m. Utskeppning av plåt, järnsvamp, tackjärn, slagg, bensol och tjära. Mycket som invånarna på orten inte har en aning om. För dem är det den stora hamnen med malmbåtarna som gäller. Vem tänker på alla dessa små fartyg, på under 300 ton, som under perioden 1947–1966 fraktade mellan 1500 och 2000 laster med tackjärn, tills den dag lastbilarna tog över totalt.

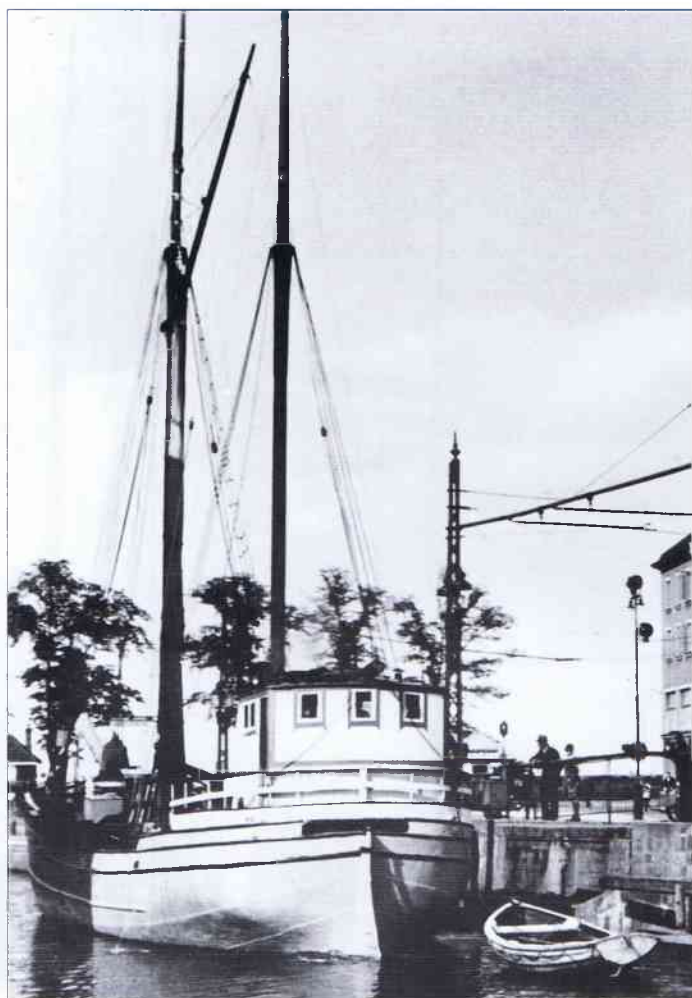
Hur mycket som fraktades till Motala

verkstad, vet väl bara mottagaren eller möjligen försäljningsavdelningen på SSAB. Men en liten bild av vilka fartyg som fraktade på kanalen kan man få fram genom att studera hamnjournalerna. Den första frakten jag funnit är från den 9 maj 1947, då **Familien** av Motala lastade 127 ton destinerat till Motala. Sista last som intogs av ett mindre fartyg var den 1 juni 1966, då m/f **Hjelmaren** av Vadstena lastade 107 ton till okänd ort. (Efter den 12 augusti 1947 uppgavs ej destinationsort i journalerna.) Här följer ett utdrag över ett antal tackjärnsfrakter som med största sannolikhet gick till Motala verkstad med tanke på fartygens hemorter.

Dessutom finns i journalerna ca 80 st ytterligare fartyg i samma storlek som de uppräknade vilka seglade tackjärn, allt mellan 1–20 resor under samma period. Det borde väl bli ett par hundratusen ton järn som gick sjövägen till hamnar i både



Åran var kvar i fraktfart 1965 när fotot togs. Foto från Örjan Kronvall.



Stålgaleasen Elsa av Brandstorp i Jönköping. Foto Bernhard Göthberg.

Sverige och våra grannländer.

Rengen låg med sin 110:e last inne när

hon blev påseglad vid kajen av danska m/s

Stegsvig, den 29 september 1965. Av det

större tonnage var det mest fartyg mellan 500–2000 dw som lastade tackjärn.

Rekordlast av tackjärn från Oxelösund har m/s **Rednoti** med hemort Budapest, av alla platser på jorden, som den 8 oktober 1979 lastade 6000 ton. Svenskregistrerade fartyg som lastat större partier tackjärn är **Arabritt** av Visby som på resa Gävle–Genua anlände den 14 januari 1978 och avgick 2 dagar senare med 5125 ton i rummet. System **Arabert** fick med sig 5200 ton den 20 april 1979.

Den 10 december 1981 lastades de sista tackorna ut från den nu nedlagda tackjärnsmaskinen, då m/s **Corvus** av Hamburg avgick med 2000 ton till Polen.

Reg	Namn	Antal resor	Tidsperiod
6109	Age I – Hjulbro	94	4 maj 1955–27 juni 1965
8116	Bele – Motala	71	9 sept 1948–28 sept 1965
6338	Elsa – Brandstorp	68	7 juni 1956–1 juli 1965
238	Elvira – Brandstorp	19	12 april 1948–27 sept 1955
5424	Ethel – Dalmark	21	6 juni 1950–14 juni 1964
1130	Familjen – Motala	20	9 maj 1947–14 maj 1961
3566	Hjelmaren – Vadstena	57	29 maj 1958–1 juni 1966
5726	Juno – Forsa	68	29 okt 1947–23 okt 1962
5891	Polstjernen – Motala	74	9 sept 1948–28 sept 1959
7022	Rengen – Vadstena	109	22 sept 1948–29 sept 1965
8225	Sylviana – Harge	56	18 sept 1949–21 nov 1958
2105	Vitö – Harge	41	14 aug 1962–10 nov 1965
3072	Vättern – Dalmark	42	15 okt 1947–14 aug 1962
4114	Åran – Malmö	43	19 aug 1953–10 aug 1961

Familjen, 1130

Familjen av Motala byggdes som tvåmastad skonare på Thurö 1869. Hon hörde hemma i Danmark tills hon köptes av ett partrederi i Skillinge med skepparen Per Mårtensson som huvudredare i januari 1894. I februari 1907 såldes fartyget till ett nytt partrederi i Skillinge med skepparen Anders Möller som huvudredare. I oktober 1915 såldes **Familjen** åter till Danmark men köparen fullföljde inte affären och köpet

gick tillbaka.

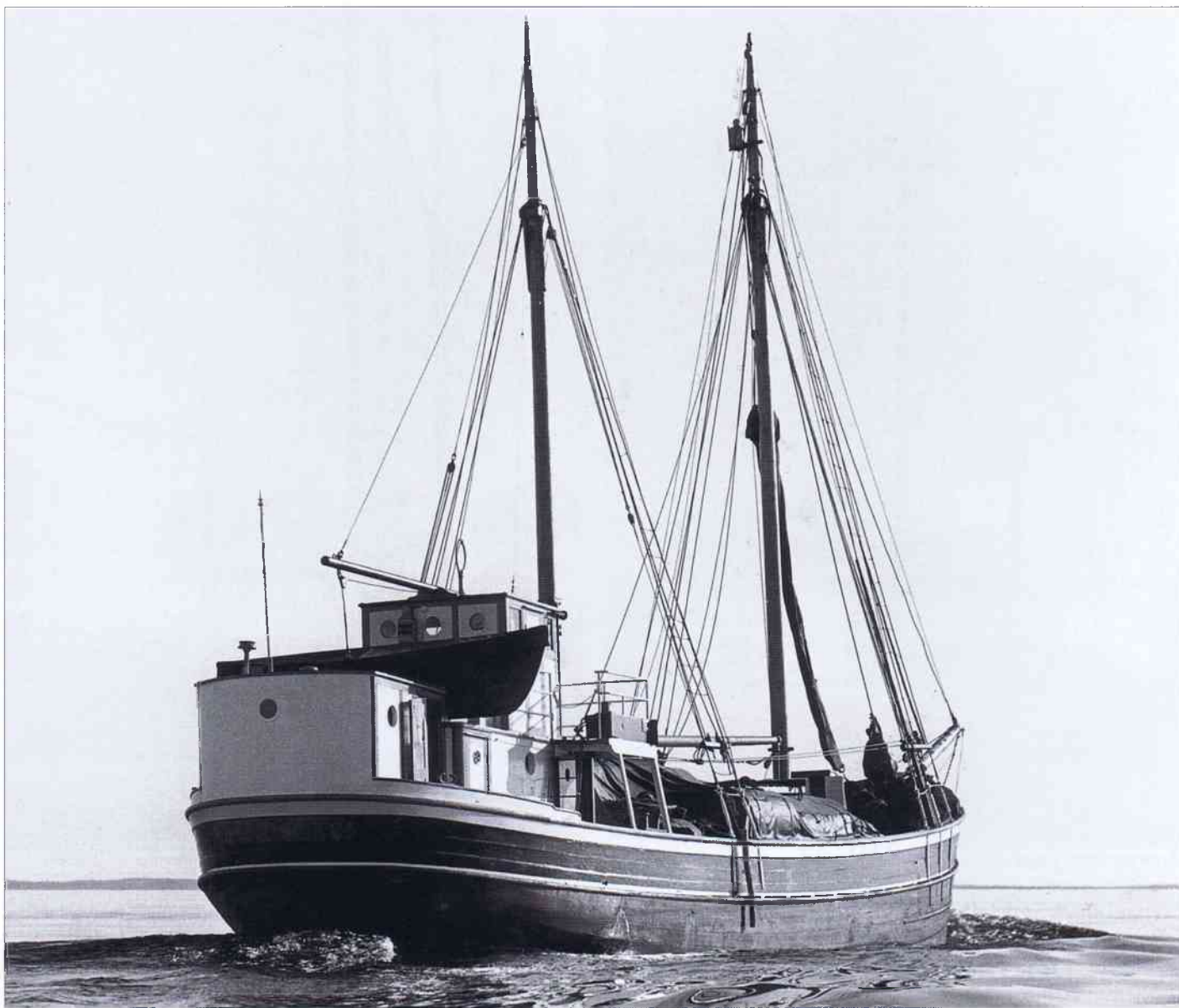
I april 1916 var det dags för försäljning igen, nu hamnade skonaren i Lidköping, hos Carl Adolf Backlöf m.fl. Ny huvudredare blev i april 1925 disponenten Ivar Lundmarker och i september samma år skeppsmäklaren Erik Thun. I samband med köpet installerades en 20 hk fotogenmotor.

Från Lidköping såldes **Familjen** i mars 1929 till Hjalmar Gustaf Eugen Nilsson i

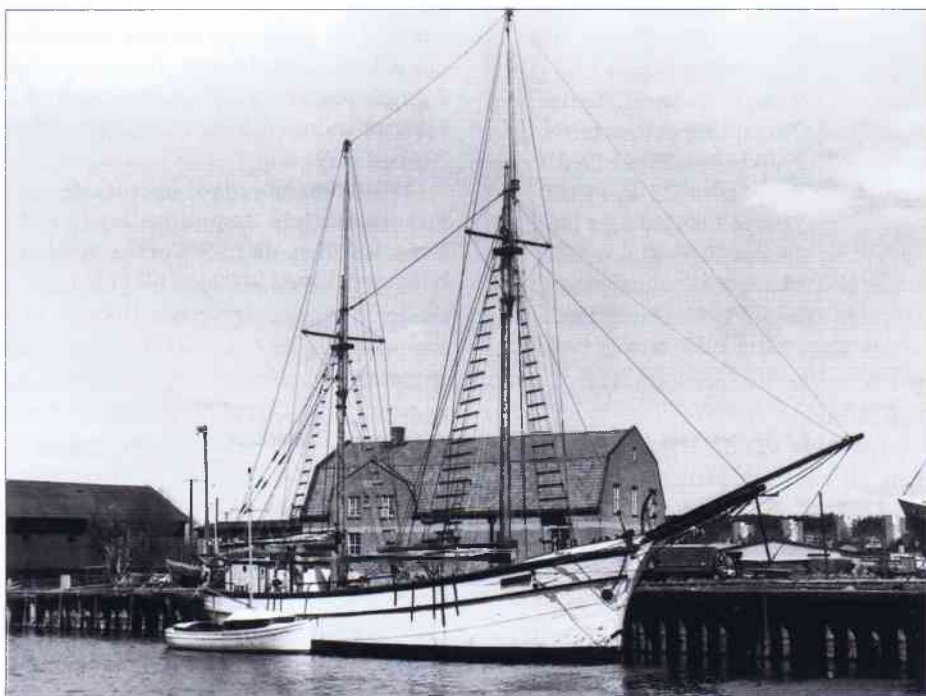
Eken, vilket blev skutans hemort.

I januari 1934 såld till Fritz Leonard Bulow i Dalmark m.fl. M.fl. innefattade bl.a. Thyra Arvida Wärn som utsågs till huvudredare. Hemorten sattes till Kavelbäck. Samma år monterades en 40 hk maskin vid Sjötorps varv. I september 1937 ändrades hemorten till Motala.

1949 förbyggdes **Familjen** vid Sjötorps varv. Hon fick nu ett kraftigare spring och rundad akter istället för spegel. I augusti



Familien i fart på Vänern den 27 augusti 1966. Hon målades svart detta år. Foto Tore Granath.



Familien som lustfartyg i Kristinehamn den 16 maj 1973. Foto Kjell Hansson

samma år blev Inge Torsten Wärn ny huvudredare. I april 1957 ombildades partrederiet. Göte Olof Bülow blev huvudredare och hemorten ändrades till Dalmark, inte långt från Motala. **Familien** var nu sedan en längre tid nerriggad till galeas.

I april 1962 såld till Clarence Hilmersson i Hamburgsund och hon seglades i fraktfart ända tills 1968 då hon i maj såldes till Bengt Ahlen i Degerfors för att bli lustfartyg.

Till skillnad från många systrar hölls hon i fint skick och mycket arbete lades ner. Tio år senare, i februari 1978 såldes hon till Brunos Pälsvor i Tranås men fick hemort i Stockholm. Nytt namn efter 109 år, **Tironga**. Efter en del strapatser avgick hon i augusti 1978 till Västindien. Hon kom dock inte dit utan hamnade i Grekland. Låg övergiven i Alimoni i augusti 1980. Ny ägare var sedan i mars samma år Handarbetshuset i Malmö AB med hemort därstädes.

I november 1983 såldes **Tironga** till en italienare och avfördes ur svenska registret.

Hon bogserades från Alimoni i september, troligtvis för övertagande i Kalamaki. I en artikel i Fyns Amts Avis den 22 oktober 1988 fanns uppgifter om att den italienske ägaren varit i Danmark och försökt sälja fartyget som då fanns i Karibien och seglade turister.

Där tar spåren slut. Finns det måhända någon som vet mer?

Vättervik, 3072

Vättervik av Dalmark var en galeas, byggd hos Sixten Groth i Sjötorp, 1897 som den sista i en serie om 11. Sixten Groth blev själv ägare till galeasen som fick namnet **Tyko** med Sjötorp som hemort. I maj 1902 ändrades hemorten till Mariestad.

Disponenten sålde henne i maj 1904 till Karl Bengtsson mfl i Karlstad, vilket också blev hemort. I februari 1912 övertog Johan Pettersson huvudredarsysslan. I mars 1913 blev Göteborg ny hemort.

Nu duggade försäljningarna tätt: maj 1916, Adolf Nyhlen, Karlstad, hemort Göteborg; augusti 1916, Arthur Pettersson, Stockevik, hemort Göteborg; februari 1917, Frans Emanuel Dahlberg mfl, hemort Visby; april samma år Pontus Andreasson mfl, hemort Styrsö och i april 1917 skepparen Edward Algot Ingvarsson mfl i Brantevik. Partrederiet i Brantevik ändrades i mars 1928 då Ingvar Persson övertog huvudredarskapet.

Redan i mars året efter såldes **Tyko** till Karl Anders Viktor Andersson mfl i Eskilsäter. En hjälpmaskin om 30 hk installerades 1931. I november 1943 ändrades partrederiet då Johan Hjalmar Thorsell i Vänersborg blev ny huvudredare och Vänersborg ny hemort. I mars 1945 blev Eskilsäter åter hemort då Gustaf Rikard Andersson utsågs till ny huvudredare.



Galeasen Vättervik den 14 januari 1967. Foto från Örjan Kronvalls samling, KMG.

Tyko döptes om till **Vättervik** i april 1947 när hon såldes till Fritz Georg Bulow mfl i Dalmark. **Vättervik** förbyggdes 1948. Skutan blev Dalmark trogen ända till 1964 då hon såldes till Arne Andersson i Linköping och togs ur fraktfarten för att bli lustfartyg.

1968 åter såld, nu till den inte helt okände Alvar Olsson i Varberg. Han behöll fartyget tills 1975 då Kjell Erik Bertil Pettersson mfl i Stockholm blev nya ägare. Namnet ändrades marginellt till **Wetervik**.

I november 1979 sjönk fartyget vid Norr Mälarstrand. Hon bärgades i december

samma år men fördes ut till ett djupt vattenhål i Mälaren och sänktes.

Juno, 5726

Juno av Forsa byggdes som slup i Källebacken vid Vättern 1914 för Johan August Magnusson, Baskarp, med Ekebacken som hemort. **Juno** var redan vid leveransen utrustad med hjälpmaskin. I januari 1932 såldes andelar och ett partrederi bildades. Detta var med olika sammansättningar ägare till **Juno** tills i maj 1935 då hon såldes till Harge. Huvudredare var till en början Johan Arvid Pettersson och från mars 1941 Oliver Pettersson. Vid detta skifte ändrades hemorten från Harge till Forsa. Senare stod Oliver Pettersson som ensamägare. **Juno** förlängdes med nästan fem meter inför seglationen 1946 och riggades upp till galeas.

1963 var det slutfraktat och **Juno** blev lustfartyg i Stockholm. Hon köptes i juni av Klas Edgren och fick hemort på Lidingö. Vidare såld i oktober 1969 till Tore Ljungberg som satte hemorten till Nockeby. Våren 1982 såldes hon till Göran Skoglund i Stockholm vilken redan på höstkanten samma år sålde henne till Norge. Lär ha varit under ombyggnad 1985 men därefter tyst om skutan.

Elvira, 238

Elvira av Brandtorp var en galeas byggd 1892 i Sjötorp. Förste ägare var Anders Petter Olofsson i Lemunda. När han avled 1899 bildades ett partrederi med hans arvingar som delägare. Huvudredare blev



Juno av Forsa. Foto J. Robert Boman.



Hamnen i Brandstorp.

Elvira vid hemmahamnen i Brandstorp. Vykort.

Friden Olofsson, Lemunda. I juni 1901 övertogs **Elvira** av AB Lemunda Sandstensbrott, bakom vilket tidigare ägare stod. I maj 1911 utsågs Olof Fahlen till huvudredare. 1916 förbyggdes fartyget och försågs med hjälpmaskin. **Elvira** lämnade inte Lemunda förrän i april 1935 då hon såldes till Brandstorp och skepparen Johan Eric Magnusson m fl. 1936 byttes maskinen ut mot en 70 hk Seffle. Ny huvudredare i april 1940 blev Carl Jacob Magnusson som varit befälhavare sedan köpet. 1947 förbyggdes

Elvira återigen.

Slutet kom då skutan på resa Baskarp–Luleå med sandlast grundstötte kl 04.40 den 12 september 1956, nära fyren Gnäggen vid Ulvöarna och vattenfylldes. Bärning ansågs inte vara lönsamt av ett så gammalt fartyg.

Bele, 8116

Motorfartyget **Bele** av Motala byggdes i Jungfrusund 1921, möjligen som pråm. Registrerad i november 1936 som mo-

torfartyg med Karl Edgar Klaesson som huvudredare och hemort Vansö.

I augusti 1939 såld till Carl Gustav Svensson m fl i Motala. Var i fart tom 1967 och därefter upplagd.

Såldes i maj 1970 till Lennart Eriksson m fl i Linköping för att bli lustfartyg. Sommaren 1970 låg hon som nattklubb/diskotek i Västervik. Året efter omdöpt till **Aurora** med hemort i Halmstad, där hon låg i juni samma år för att bli diskotek men lär sedan ha gått till Gambia. Vintern 1971/72 tillbringades på Madeira. Om slutet råder delade meningar. Enligt Walter Nilssons noteringar kastades hon vintern 1973 över en pir i storm vid Gambiafloden och blev vrak. Enligt en annan uppgift förliste hon den 22 september norr om Gran Canaria.

Polstjärnan, 5891

Polstjärnan av Motala byggdes som skonare hos Ring Andersen i Svendborg 1904 och fick även namnet **Ring Andersen**. 1916 försågs hon med hjälpmaskin och i januari året därpå blev hon svensk då hon köptes av Rederi AB Polstjärnan i Stockholm och fick namnet **Polstjärnan I**.

I januari 1919 köptes hon av Handelsfirman A Nicklasson i Helsingborg och i mars året därpå av Per Johan Andersson m fl i Figeholm. Namnet ändrades sedan till **Polstjärnan** när hon i februari 1925 såldes till Johan Petro Persson m fl på Hven.

Till Motala kom **Polstjärnan** i januari



Bele i Göteborg den 15 juni 1966. Foto Bernt Fogelberg.

1945 då hon köptes av Bror Torsten Appelquist m.fl. Till ny huvudredare utsågs 1957 Johan Fridolf Holmberg.

Efter 14 år i Motala skedde en kortare förflyttning till Vadstena då det blev dags för försäljning 1959. Köpare var Lars Arvid Stenberg m.fl. 1962 såld via Jan Erik Åkerström i Stockholm till Bengt Herbert Lindström i Malmö. 1965 såld till C Wogesen-Jensen som samma år vidare sålde till AB Nordatlas (Mortimer Wedlin) i Helsingborg. 1966 såld till Preben Andersen, Tågarp, som återgav skutan dopnamnet **Ring Andersen**.

Hon lades upp i Viken men blev flyttad till Helsingborg i juli 1968. Kom till Malmö i juni 1969, där hon sjönk den 28 augusti samma år. Efter två dagar kunde hon bärgas och lyftas iland. I augusti 1972, slutligen, blev **Ring Andersen** uppeldad genom hamnmyndigheternas försorg.

Rengen, 7022

Rengen av Vadstena byggdes som pråmen **Age V** av Linköping i Linköping 1919. Registrerad 1923 och ägdes då av Linköpings Förenade Rederier. Året därpå utrustades pråmen med maskin och fick namnet **Rengen**. Sald i februari 1934 till Gustaf Oskar Johansson i Linköping.

I april 1940 såld till Gunnar Lars Em. Johansson på Källandsö vilket också blev fartygets hemort. Under tiden på Källandsö byttes motorn ut mot en ångmaskin.

I mars 1943 hamnade **Rengen** i Vadstena då hon köptes av Karl Axel Pahlstjerna m.fl. I mitten på 1940-talet blev **Rengen** åter motorfartyg då en June-Munktell om 64 hk fick ersätta ångmaskinen. Som tidigare nämnts blev hon påseglad av danska m/s **Stegsvig** i Oxelösund den 29 september 1965. Hon blev illa tilltygad och sjönk. Kunde senare bärgas och huggas upp.

Sylviana, 8225

Galeasen **Sylviana** av Harge var byggd i Wewelsfleth 1899 och köptes till Sverige och Ålabodarna i oktober 1937 av Wilhelm Leonard Larsson. Hon var redan vid köpet motoriserad och hade förbyggts 1924.

I januari 1943 såldes **Sylviana** till Gustaf Arel Wickström i Ulebergshamn vilken omedelbart lät förbygga henne igen. En kortare förflyttning blev det i januari 1947 då Josef Victor Hugo Görling m.fl. på Fisketången köpte henne. Efter någon ombildning i partrederiet såldes galeasen vidare redan i juli 1948 till AB Harge bruk med Harge som hemort. 1951 övertagen av Albin Casper Pettersson, Harge, och 1955 såld till Gösta Albert Weistrand m.fl. på samma ort.

Därefter blev **Sylviana** ett bevis på konsten hur man säljer en skuta. 1963 såld som lustfartyg till Martin Birger Nilsson i



Polstjärnan i Norra hamnen, Helsingborg. Foto från Örjan Kronvalls samling, KMG.



Rengen av Vadstena var byggd som pråm. Foto från Örjan Kronvalls samling, KMG.



Sylviana var en liten vacker galeas. Foto från Örjan Kronvalls samling, KMG.



Ethel av Dalmark i Karlshamn den 5 september 1963. Foto Gunnar Ståhl.

Falköping. Hemorten var dock oförändrat Harge. 1966 såld till Bo Gösta Lagander mfl i Johanneshov med Stockholm som hemort. 1977 till R Wallman; 1981 till H Eklund; 1983 till Per Meurling; 1987 till Paul Roger Lindholm; 1988 till Vuokko Orvokko Koskinen, samtliga Stockholm.

Den 12 december 1991 låg **Sylviana** avmastad vid Gasverkskajen i Stockholm. Hon sjönk där 1994 men kunde inte avföras pga utestående inteckningar.

Ethel, 5424

Galeasen **Ethel** av Dalmark byggdes som tvåmastad skonare under namnet **Glück**

Auf i Friedrichstadt 1913. 1918 blev hon svensk och ölänning då hon inköptes av handlanden Hilmer Råberg mfl i Grönhögen. Redan i mars 1920 såldes hon till Skärhamn där namnet ändrades till **Ethel**. Köpare var Karl Ivar Andersson mfl. 1923 installerades en 25 hk hjälpmaskin.

I februari 1928 var det dags för försäljning igen, nu till Carl Jacob Magnusson mfl i Brandstorp. I april 1935 såld till Rudolf Waldemar Pettersson mfl, Loftahammar. Hemorten blev dock Sladö. Under senare halvan av 1930-talet riggades Ethel ner till galeas och 1941 installerades en ny maskin, en 60 hk Seffle.



Äran som lustfartyg i Nynäshamn den 15 juli 1966. Foto ur Örjan Kronvalls samling, KMG.

Till Dalmark kom **Ethel** i februari 1945 då hon köptes av Gillis Lennart Bülow mfl. Bülow riggade ned skutan till motorfartyg 1956.

1971 såld till Lars Bertil Nilsson mfl och ny hemort Kalmar. Gick i trafik som utställningsbåt för Osbypannan på ostkusten.

Den 28 augusti 1971 kolliderade **Ethel** med en tankbåt i Stockholms hamn och fick babordssidan uppriven. Året därefter såldes hon i havererat skick till Rolf Gustav Hugo Torstensson-Nordell och ändrades till lustfartyg med Lidingö som hemort. Efter nödortfärdig reparation var skutan på resa Gävle-Sundsvall 1973 enligt ett båtologvittne.

1979 sjönk **Ethel** vid Lidingö och var därmed borta för all framtid.

Äran, 4114

Galeasen **Äran** av Malmö var ett av många byggen från J Hagerman i Viken. Hon byggdes som tvåmastad skonare 1903. Första ägare var ett partrederi i Helsingborg med Johan Albert Ohlsson som huvudredare, efterträdd i maj 1906 av ingen mindre än Anders Petter Horndahl.

I april 1908 hamnade **Äran** på Hven, köpt av Christian Jönsson mfl.

1920 monterades en 30 hk Seffle hjälpmaskin och i början på 1930-talet riggades **Äran** ner till galeas. I februari 1946 utsågs Henry Efraim Jönsson till ny huvudredare.

1951 såldes **Äran** till John Valdemar Petersson mfl och fick hemort i Malmö, men det var tydligen intressant med tackjärnsfart från Oxelösund i alla fall. 1962 såld till Sven-Olof Sigvard Nilsson med Byxelkrok som hemort. Redan i november 1963 vidare såld till Jan Hansson i Stockholm. Fortfarande i fraktfart. 1967 åter såld, nu till Hans Bolöv, också Stockholm men nu lustfartyg. 1979 såld till Jan Karlsson, Stockholm varvid namnet förlängdes till **Äran af Stockholm**. 1982 såld till Hans Olof Östberg, Stockholm. I slutet av 1980-talet till Hans Olof Linde, Stockholm, enligt *Sveriges Skeppslista* och *Svensk Sjöfarts Tidning*. Dessa uppgifter stämmer dock inte med vad som uppges i SSF-boken *Våra Skutor*.

Under den här perioden genomgick **Äran** en mycket omfattande renovering då både bordläggning och spant byttes ut. Såg dock ganska skamfilad ut då hon låg vid Kummelnäs varv den 13 juni 1993.

Såld 1994 till Karl Åberg, Lidingö. 1998 var ett bolag kallat La Mère de H B (John Statham) Stockholm ägare till **Äran**. Såld i april 2002 till Rederi Äran af Stockholm AB.

Age No 1, 6109

Age No 1 av Hjulsbro var byggd som pråm



Age I av Hjulsbro. Foto Lennart Karlsson den 27 juli 1976.



Elsa passerar Hammarbyleden i juli 1969. Foto Olle Renck.

i Linköping 1918 med G Gustafsson i Linköping som ägare. I maj 1923 såld till AB Linköpings Förenade Rederier i Linköping. I augusti 1929 åter såld inom orten, nu till Birger Gustaf Herbert Sundin. Hjulsbro ligger också i Linköping men blev ny hemort i februari 1934. Ägaren hette Ernst Axel Georg Johansson. I juli 1948 hade pråmen ändrats till motorfartyg då en 70 hk June-Munktell monterats.

Fartyget blev Hjulsbro troget ända till 1968, då hon i juni såldes till Axel Gustaf Georg Larsson mfl och fick Hjo som hemort. Redan i december samma år lämnade hon de yrkesverksamma skara när Karl Gunnar Brunell mfl i Linköping tog över. Namnet kortades till **Age I**. Sommaren 1976 såld till Lars Danielsson mfl i Uppsala. 1981 till Petter Carlsson mfl i Nynäshamn. Hemorten senare ändrad till Jungfrusund. 1986 via mellanhänder såld till Lennart Malmqvist, Stockholm. Däref-

ter till Georg Luther, Stockholm.

Sjönk vid Lux-kajen, Lilla Essingen vid årsskiftet 1989/90. Bärgad 12 augusti 1990. Sjönk åter i början av 1991. Bärgades inte förrän i början av februari 1992, då hon fördes till Liljeholmen, lyftes upp på land och slogs sönder av en grävmaskin.

Elsa, 6338

Elsa av Brandstorp byggdes som stålgleas i Moorege 1903. Köptes till Sverige i mars 1920 då Carl Holmström i Helsingborg genom förmedling av Th Schéle i Halmstad blev ny ägare. Redan samma månad vidare såldes **Elsa** till Carl Jacob Magnusson mfl i Brandstorp. **Elsa** fick maskin monterad i samband med köpet till Sverige.

I oktober 1937 såldes **Elsa** till Rederi AB Ankaret i Stockholm och i april 1943 till Gustaf Alfred Lundqvist med Örnsköldsvik som hemort.

1952 registrerades **Elsa** som motorfartyg. 1956 fick fartyget åter Brandstorp som hemort då hon köptes av Paul Frithiof Robert Larsson i Nätebäcken. I september 1964 såld till Sven Rune Holger Bengtsson, Stockholm. 1968 hamnade hon på Värmdö då hon köptes av Gunnar Herbert Jansson, Gällnöby, mfl. 1979 stod John Eliasson som ägare, ännu med Värmdö som hemort. 1989 ny ägare återigen, Tomas Femenia, Värmdö.

2001 såldes **Elsa** till Wäddö Kanalbolag i Norrtälje, vilket också blev hemort. Denna blev dock ändrad till Wäddö 2003 då fartyget fyllde 100 år.

Hjelmaren, 3566

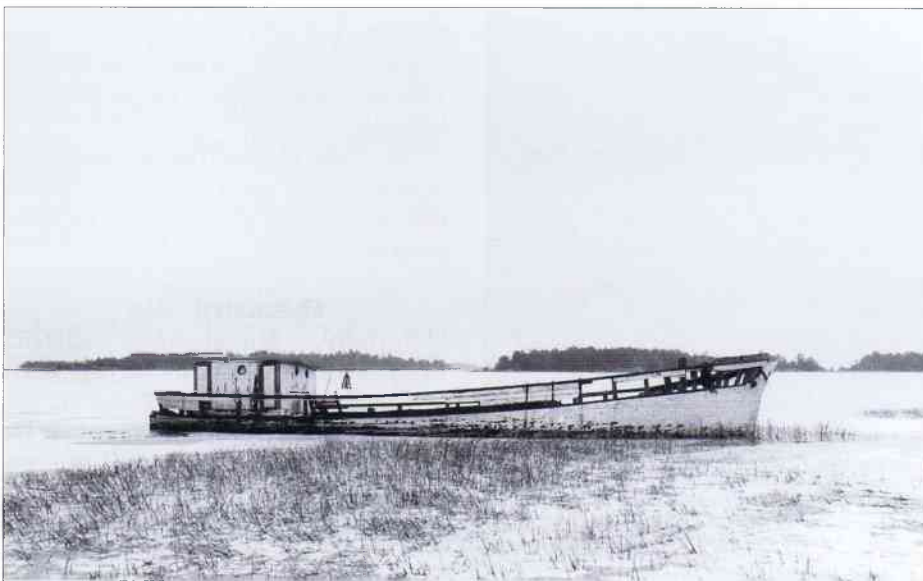
Motorfartyget **Hjelmaren** av Vadstena byggdes som bogserångare vid Bergsunds Mekaniska Verkstad 1899. Beställare var Örebro Nya Rederi AB och namnet var redan från början **Hjelmaren**. I juli 1925 över-



Hjelmaren fick som lustfartyg namnet Hjernet. Foto Olle Renck utanför Vaxholm i juni 1989.



Vitö blev Vätterns sista "riktiga" fraktskuta. Här vid Skanstull i Stockholm omkring 1967. Foto Bernt Fogelberg.



Don Carlos ex Vitö slutade sina dagar som vågbrytare vid Trellevarvet på Källandsö. Foto Olle Renck den 28 april 1985.

togs hon av Trafik AB Mälaren-Hjelmaren, Stockholm och i maj 1928 såldes hon till Örebro Pappersbruks AB och återfick sålades Örebro som hemort. Här blev hon kvar ända tills 1956, då hon i november såldes till Karl Axel Pahlstjöm m fl i Vadstena.

Hon hade blivit uttrangerad som bogserbåt och byggdes nu om till lastmotorfartyg i Motala. I maj 1960 ändrades partrederiet och Gösta Johansson blev ensamägare.

Hjelmaren såldes vidare inom Vadstena 1964, då Karl Gustav Karlsson blev ny ägare i april. 1970 var det slutfraktat för **Hjelmaren**. I september köptes hon av Arkeator AB och blev lustfartyg av Stock-

holm. Namnet ändrades till **Hjernet**. Därefter kom försäljningarna tätt: december 1972, Schwedland AB, Stockholm; april 1973, Roine Karlsson, Stockholm; oktober 1978, Nils Erik Sivert Jonasson, Danderyd; juli 1984 Marin & Maskin i Stockholm AB; september 1984, K Zetterberg, Stockholm; november 1984, Tommy Zwedberg, Stockholm och slutligen i maj 1999, Jessica Andersson m fl, Stockholm.

Vitö, 2105

Vitö av Harge är nog mer känd som **Don Carlos**. Som sådan var hon byggd i Sjötorp 1891 och ett av Sixten Groths många byg-

gen. Axel Fredrik Andersson m fl i Vänersborg blev första ägare. I november 1903 såldes hon till Ossian Theodor Ahrenberg m fl i Göteborg och i april 1915 till Harald Giöbel med Harge som hemort. Hjälpmaskin fick **Don Carlos** 1925.

I april 1934 såldes galeasen till Evald Wiktor Jonsson m fl i Järna. Redan i mars 1937 köptes fartyget av Karl Johan Harry Lurén i Säffle. Till en början var han ensamägare men i juli 1950 fick hustrun Emmy Kristina Lurén ta över huvudredarskapet. I mars 1956 köptes **Don Carlos** av skeppsmäklaren Eric Gustaf Bohlin m fl i Göteborg och det var nu hon fick namnet **Vitö**. I april 1962 kom skutan åter till Harge vid Vättern. Köpare var Gösta Weistrand m fl. 1968 var det slutfraktat och **Vitö** som nu hunnit bli Vätterns sista fraktskuta såldes i augusti till AB Lassinger i Mjölby men fick hemort i Vadstena. Hon blev nu degraderad till pråm och lagerlokal.

I april 1972 såldes hon till Knippla Fartygsagentur (Sigward Carlsson) Källö-Knipplan, dit hon bogserades för eventuell upprustning. 1973 anmäldes att man installerat maskin och 1975 såldes hon till KG Arntz i Kristinehamn för att bli lustfartyg. **Vitö** återfick nu namnet **Don Carlos**. Hon bogserades till Trellevarvet på Källandsö men befanns vara i så dåligt skick att en reparation knappast vore möjlig. Våren 1977 sjönk hon vid varvet men bärgades och flöt med hjälp av pumpar. Sattes därefter i en vassrugge strax intill för att tjäna som vågbrytare. Rapporterades förstörd i augusti 1981. ✱

Ordförklaringar:

Draje=dragit

Garnering=plank för skydd av bordläggning i lastrum

Rungade=riste, skakade

Sä=säd

Källförteckning:

Båtologen

Dagstidningar

Länspumpen

Svenska Seglare och Motorseglare

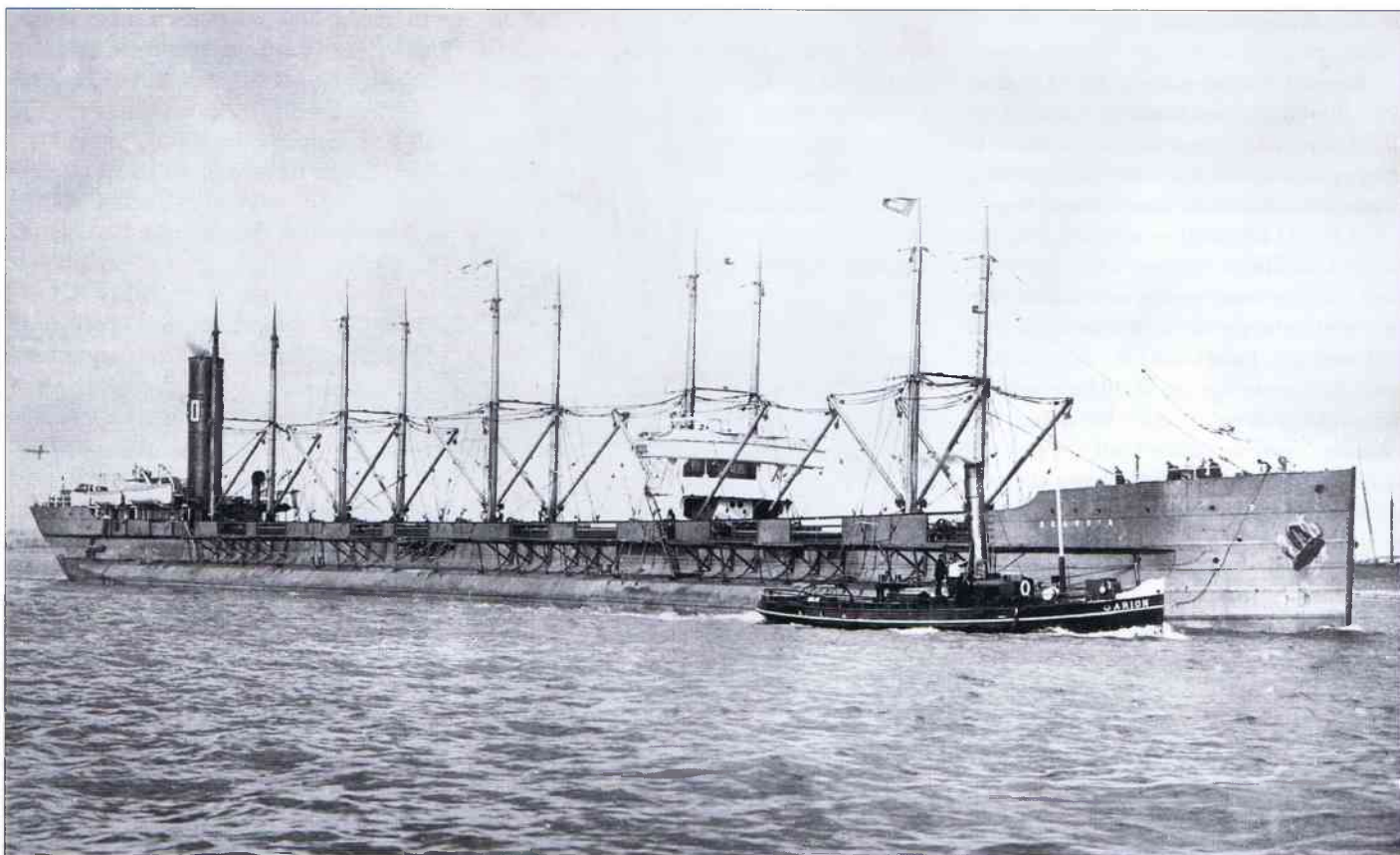
Svensk Sjöfartstidning

Sveriges Skeppslista

Trålistan

Fartygshistoriken är sammanställd av Jan Johansson.

Eftersom det finns f.d ombordanställda som ägde och seglade dessa fartyg, tar jag gärna emot rättelser och kritik från dem. Skrivbordssjömän behöver inte göra sig besvär.



Malmångaren *Skandia* var det första fartyg som Nils Gustafson mönstrade på den 1 juni 1915. *Skandia* förliste den 9 november 1915 utanför Ålesund. Arkivbild Åke Olofsson.

På sjön under första världskriget

Vad en 17-årig eskilstunayngling sett av världsäventyret

Insänt av Bengt Åke Gustafsson

Vid min farmors bortgång i slutet av 1960-talet hittade jag ett tidningsurklipp ur *Eskilstuna-Kuriren* från fredagen den 15 januari 1915. Sidan hade sedan dess sparats av min farfar, järnvägstjänstemannen Anton Gustafson (†1943) som var en äldre broder till den intervjuade Nils Gustafson.

Sjuttonårige Nils Gustafson härstades, son till stationskarlsförman P.G. Gustafsson, fick i somras lust att gå till sjöss, och det halva år som han redan tillbragt på haven glömmes han aldrig. Han är elev ifrån läroverket härstades, och är vaken för intryck.

För en medlem av *Eskilstuna-Kurirens* redaktion har han berättat litet om sina första sjöresor.

Han började 1 juni på *Skandia* som gick från Oxelösund till Rotterdam. Tre gånger följde han med fram och tillbaka, men detta var bara inledningen. Den 1 september mönstrade han på svenska ångaren *Borg*, som gick från Oxelösund till Haparanda. Under vägen därifrån utkämpades en hård kamp med stormarna. Ångaren fick 29 graders slagsida av de 42 grader den kan



Nils Gustafson 1917 när han var inkallad. Bild från Barbro Gustafson.

uthärda. Resan drog ut och kol och vatten började ta slut. Vattnet utportionerades till sist med en liter om dagen, men i hemlighet försåg sig besättningen med påfyllnad från det som reserverats för livbåtarna. Till Hälsingborg gick man in för att komplettera kolförrådet.

Så skulle man ut på det vida havet igen, men kriget hade brutit ut och minorna hotade, varvid besättningen kom överens om att ge sig iväg. Skepparen drog emellertid ett streck över dessa planer genom att hastigt segla in till Helsingör. Det var en utländsk hamn, och därmed var man fast.

Utanför Höganäs möttes världskrigets första utpost, tyska kryssaren *Mannheim*, som låg på svenskt vatten klar för aktion. Ombord på *Borg* var man beredd på besök, men det uteblev, och resan till London fortsattes. Långt ute på sjön kom minlotts ombord från en engelsk jagare. Kring engelska kusten låg det ena slagskeppet efter det andra. Det sköts mycket, det sades det var provskjutning av ett nytt slags krut.

– Säg ni inga minor?

– Nej, inte då.

– **Borg** hade således kommit till London, fortsatte Gustafson. Besättningen fick gå iland, men endast under vissa villkor. Vi måste passera polisstationen vid dockorna, måste också fotograferas och lämna fingeravtryck. Vid Elisabeth-systrarnas hospital sågo vi sårade, men fingo icke närma oss dem. Vi sågo flera regementen skottar, som voro förlagda här, och undrade om de icke frös med sina bara knän.

– Från London gingo vi till Sunderland, och nu sågo vi en mina under vägen. Det var några mil nedanför Hull, ett par mil utanför engelska kusten. Vi hade även nu minlots ombord, och om nätterna gingo vi med halv fart.

– Minor kunde man väl stött på för det?

– Ja, men vi hade livbåtarna ute hela tiden och proviant upplagt i dem.

– I London såg jag också sex tyska spioner släpas fram i en stor järnbur. Folk sprang runt omkring buren och ville lyncha dem. Följande dag hängdes de, enligt vad jag erfor av en sjöman ombord.

– I Sunderland lastade vi kol för Värtan.

– När vi denna gång kom in i Kattegatt anropades vi från **Jacob Bagge**, som meddelade att alla fyrrar voro släckta. I Hälsingborg kom en bogserbåt spörjande om vi var den och den båten. Vi fick sedan veta att den omfrågade blivit minsprängd. När vi kommit in i Östersjön prejades vi av tyskarna, som frågade om vi medförde några minkartor från England eller om vi annars visste, hur de engelska minorna låg, samt om vi sett några krigsskepp. Då de såg att kolen skulle lossas vid Värtans gasverk lät de oss fortsätta.

– Från Värtan gingo vi med last till Lübeck, och där var stor rörelse. Där arbetades dag och natt. I Lübeck lågo vi en hel månad, och här fingo vi se ganska mycket.

– En ny här sammandrogs i dessa dagar, och den upptog frivilliga ända ned till 15 år. Jag såg dem varje morgon gå förbi på väg till sina övningar. Ledsna sågo de icke ut, men kanske voro de det ändå. Under sista dagen jag var i Lübeck sammandrogs åldersklasserna upp till 39 år.

– Jag blev bekant med värden på en sjömansrestaurang, och genom honom fick jag tillstånd att besöka sårade. Han hette Saust och hade en sårad uppassare anställd som nu låg på lasarettet. På ett av lasaretteten skulle jag väl hellre säga, ty det fanns 32 stycken, alla fullbelagda med sårade. Uppassaren hade blivit sårad vid Neutucken i en strid med ryssarna. Saust föreslog att jag skulle ta med några cigarrer till uppassaren. Och det ville jag ju gärna göra.



Ångaren *Argus* blev sedan *Borg* som Nils Gustafson seglade med. Arkivbild Tore Olsson.

– Hur många då? frågade han.

Se, Saust var affärsman, liksom alla tyskar, och ansåg att jag skulle betala hans uppassares cigarrer. Nåja, jag gjorde det också. Jag och donkeymannen ombord på båten köpte en hel låda, som vi fördelade till uppassaren och andra sårade.

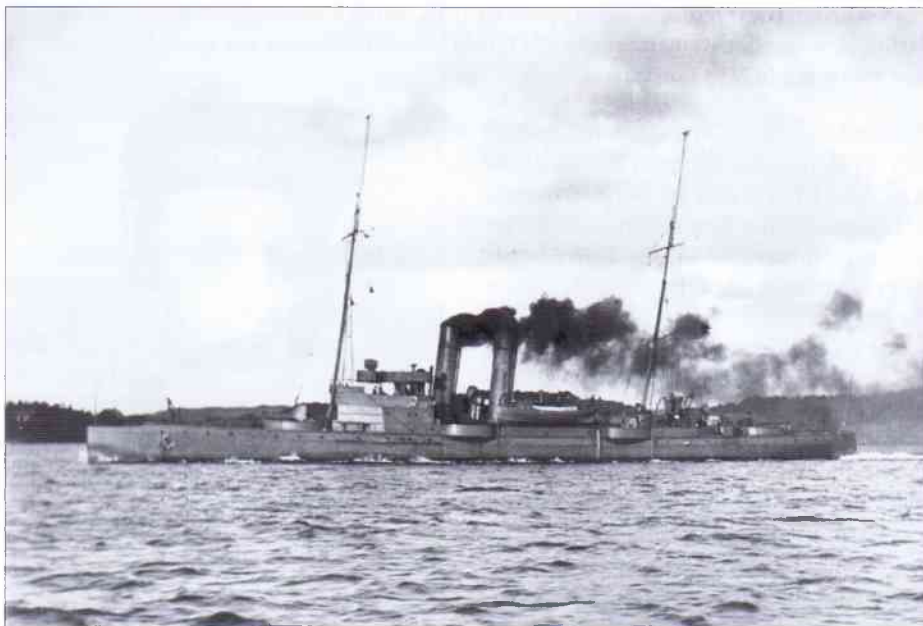
– Vad sade uppassaren, då en svensk bjöd honom på cigarrer?

– Han trodde det var från Saust och bad mig hälsa och tacka.

– Och vad sade han för övrigt?

– Han var skjuten i vaderna, men hade sin mor och sin hustru hos sig, så jag ville inte resonera med honom. Men vi sågo ju andra sårade i samma sal. En hade kvällen förut fått vänstra armen och högra benet avtagna. Hustrun satt bredvid honom och grät, så honom kunde jag heller inte tala

vid. Men en som varit med vid Masuriska sjöarna och som var sårad i armen berättade att när ryssarna sprungit ut på gungflyet och höllo på att sjunka, uppgåvo de så ohyggliga dödstjut att flera av tyskarna blevo helt vansinniga. För att förekomma pest släpades liken sedermera upp igen. För det arbetet betalades 10 rubel om dagen. En annan hade varit med i Belgien, utanför Antwerpen och blivit sårad i benet, men han talade en sådan förskräcklig plattyska att vi icke kunde förstå honom. En annan hade jagat fransmän till ett stup, där flera hundra störtat utför och dödats och en hade fått ett sabelhugg under ögat. Om någon sena gått av eller om han blivit skrämmd vet jag icke, men bara vitögonen syntes och han var vansinnig. Han följdes ständigt av en annan som ledde honom.



Torpedkryssaren *Jacob Bagge* anropade *Borg* och meddelade att alla fyrrar var släckta. Arkivbild Curt S. Ohlsson

Han tuggade fradga, som stod honom runt munnen, och antagligen hade han icke lång tid kvar, ty han var alldeles blå i ansiktet. Det var hemskt att se.

– I en av de trettio två barackerna, den största, fingo mindre svårt sårade hålla till. De hade det trevligt nog, bjöds på choklad och cigarrer och mottog besök av släktingar.

– När vi återvände från Lübeck blevo vi ånyå ute i Östersjön prejade av tyskarna. De anropade oss som alltid på svenska. Vi hade pappersbruksmaskiner till Hallsta ombord, och fingo fortsätta.

– Från Hallsta skulle **Borg** gå till Königsberg och sedan till Baltimore i Amerika. Jag föredrog emellertid att resa hem för att fira jul. Det är förresten inte så lockande att ligga på sjön just nu. Minfaran är stor. Jag undrar om **Borg** någonsin kommer fram

till Baltimore.

Gustafson hade fickorna fulla av souvenirer från resan. En klockkedja med egyptiska figurer hade han köpt av en neger i Holland; det hade försäkrats att den också var gjord i Egypten. En ung man i Holland hade just sänt honom en näsduk, som tillverkats där som minne av de belgiska flyktingarna därstädes. Den unge holländaren höll icke dessa flyktingar i någon respekt, såsom framgick av ett medföljande brev. De bättre ställda belgierna hava givit sig iväg till England.

– Här, sade Gustafson, har jag en annan näsduk. Den upptar avbildningar av de fyra allierade nationernas flaggor och i mitten inskriften: "För frihet och rättfärdighet".

– Och detta, sade han – och drog upp en tredje fickduk – är något, som tillhör varje

engelsmans utrustning i dessa dagar: en Union Jack, en engelsk flagga, med vilken man ständigt viftar, liksom liberalerna varannan dag hissa sina flaggor och hålla te deum för vunna segrar.

Unge Gustafson, som börjat så tidigt, bör kunna få stora samlingar med åren.

Nils Th. Gustafson föddes i Eskilstuna den 23 juli 1897 och kom efter studentexamen 1915 till Göteborg. Där var han verksam i kolonialvarubranschen, men övergick 1917 till skeppsmäklervirksamhet. Han var befraktare i firma Lorentz H. Christiansen (trävaror) i 10 år innan han 1928 startade sin egen firma, Träfraktkontoret, skeppsmäklari, befraktning och agentur. Där sonen Sture och senare sonsonen Claes blivit skeppsmäklare.



Skeppsmäklare Nils Th. Gustafson.

T h: När Träfraktkontoret fyllde 50 år fick man denna trevliga ventilen som än idag finns på kontoret.

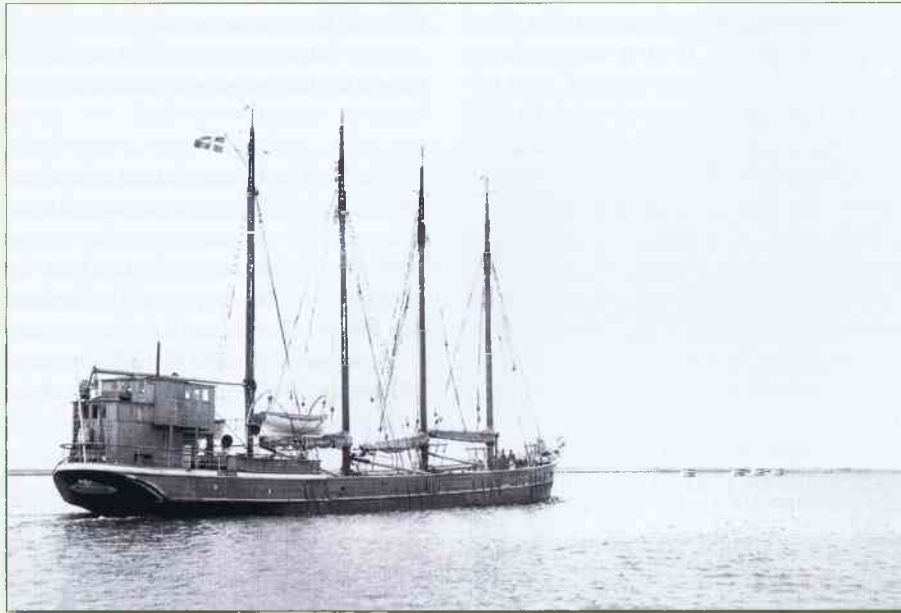


Sondottern Susanne Johansson och Anders Bengtsson arbetar på Träfraktkontoret idag. Den gamla skänken har varit med i alla år.

Ovan: Byggnaden vid Lilla Torget i Göteborg. Färgbilder av Bertil Söderberg.



Till flydda tider återgår . . .



På väg genom Falsterbokanalen i april 1956, den ståtliga "fyrpålingen" **Else** av Skillinge. Byggdes 1919 i Nakskov som **Ludvig Theisen** till Julius Christensen i samma stad. Söld i maj 1923 till Estland och blev **Imatar**, sedan **Vega** och 1933 **Sanct Peters**, ägd av Jacob Linkrus och nedriggad till tremastare. Nytt namn blev det igen 1934, med samma ägare, nu som **Wenus**, blev sedan svensk 1939 som **Ingegerd**, J.T. Johansson, Gravarne. Hamnade i Oskarshamn 1945 hos J.E. Samuelsson, var nu fyrmastare igen. Hamnade slutligen i Skillinge 1951 hos J.H. Thorsson, som **Else**. På resa Lübeck-Södertälje i barlast, sänktes hon den 28 maj 1958 av **Alstern** från Helsingborg, söder om Abbekås. Hon var på 500 tdw.



Ett av Skous vackra fartyg, **Elsa Skou** på väg ut från Hamburg i juni 1969, var på 6950 ton dw och byggd i Köpenhamn 1951 som **Benny Skou**. Bytte "kön" 1966 i september och blev nu **Else Skou**. Seglade fram till 1972 då hon såldes till Synergasia Comp. Nav. S.A., Piraeus. Fick då namnet **Synergasia** och gick fram till 1980, då hon anlände Burriana i Spanien den 10 januari för upphuggning.

Bertil Palm



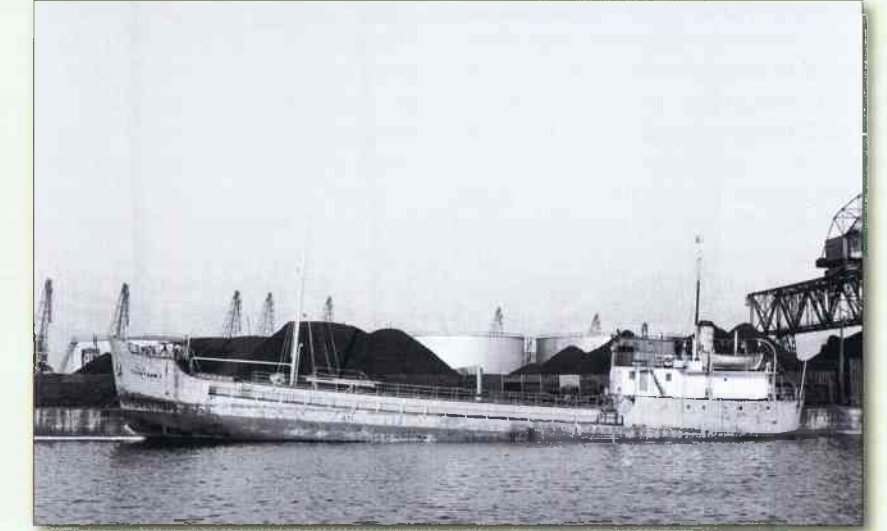
Här ligger **Emma D.P.** i La Spezia 1973, levererades och lades upp 1941 från Eriksberg, som **Bohus** till T.Å. AB, Trelleborg. Kom i fart 1944 i september och var på 2160 ton dw. Sålades 1960 till Svenska Lloyd och blev **Gothia**. Efter 3 år såldes hon till Antonio Scotto d'Antuono i Neapel och blev **Miseno**. Tio år senare, 1973, blev hon **Emma D.P.** hos D.P. Sp.A. di Nav. I Genua, fram till 1976 då hon såldes till Satelmare Shipping Co. Ltd., Limassol, nytt namn **Glory II**. Avgick Novorossisk den 7 februari 1978 med last av timmer till Tripoli i Libanon. Den 10 februari utbröt eld ombord akterut, som spred sig till lasten. Hon övergavs och vraket bogserades in till ön Kekova och lämnades åt sitt öde.

. . . min tanke än så gärna

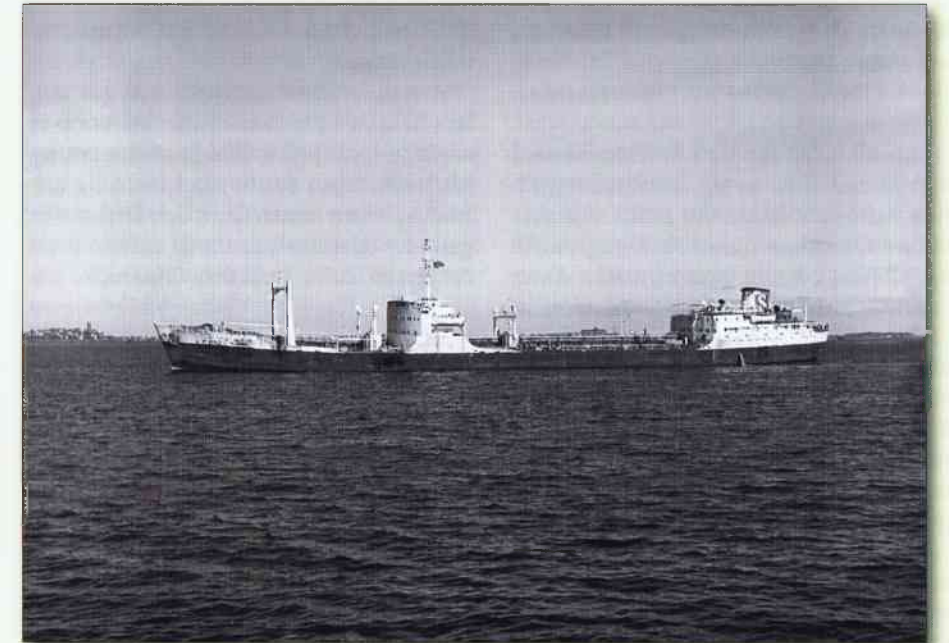
Maj 1976, **Rytttertind** av Egersund stävar in till Rotterdam, en klassisk lastdragare, med delat midskepp och massor av bommar. Var på 9090 ton dw och byggd 1950 i Amsterdam för Klaveness i Oslo som **Bronxville**. Tjänade Skibs-A/S Siljestad fram till 1971, då hon köptes av Arne Teigen och Jens Hetland i Egersund och blev **Rytttertind**. Detta rederi byggdes upp i början av 1970-talet av gamla linjefartyg, som blev slutna för kinesiska befraktare. Sålades 1977 till Cia. de Nav. Full Moon S. A., Panama, för US\$ 600 000, omdöpt till **Yat Hing**, samt skrotad i Kina 1979.



Fotograferad i Malmö 1959, Thuns pionjär bland tankbåtarna, **Thuntank I** på 650 ton dw. Byggdes 1938 på Glommens M/V som **Mylla** till Knut Simonsen i Fredrikstad. Lämnade sin bygg- och hemort 1939 och blev **Klöveren** av Oslo, ägd av The Eastern Shipping Co. Ltd, gick på Medelhavet och norsk kustfart. Ny ägare i Oslo blev 1948 F. Kristiansen, han gav henne namnet **Ingrid K**. Köptes 1952 av Rederi A/B Leckö i Lidköping, som nu inledde sin tanker-era, hon fick namnet **Thuntank I** och sattes i kustfart. Förlängdes 1954 i Falkenberg och bytte ägare 1963, köptes då av B.A. Johansson i Göteborg. Gick sedan som **Skarvik** med hemort på Styrö, samt charter till Thun. Den grekiska flaggan hissades 1971, då hon blev **Omiros**, köpt av A. Alexatos och Omiros Isaakidis, Piraeus. Förstördes genom brand den 20 januari 1975 vid Kynasoura.

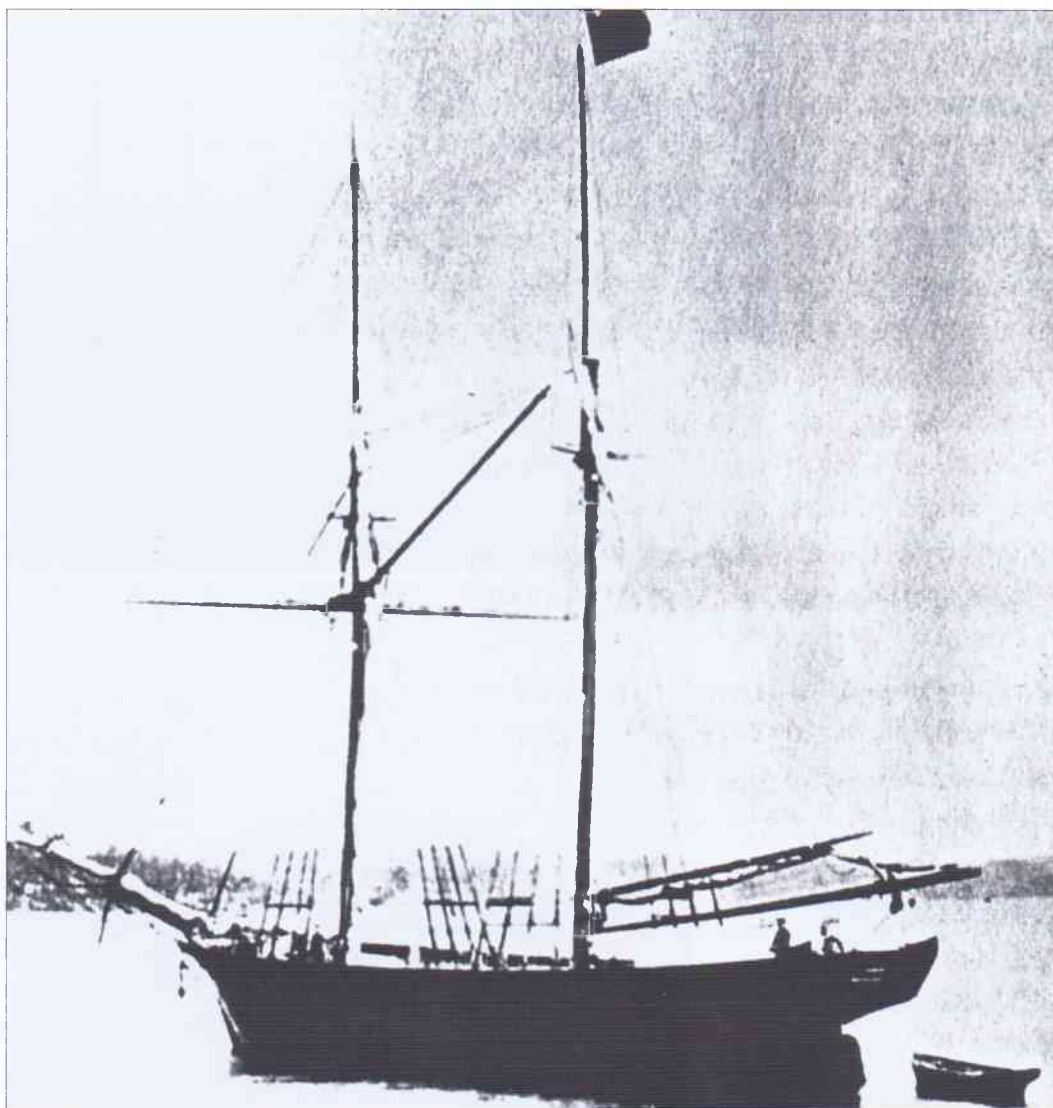


Motortankern **Stolt Mariner**, utanför Southampton 1970, var på 16000 ton dw och levererade 1955 från Oskarshamn, som **Atlantic Clipper** till Clipper Line, Malmö. Namnet blev **Altantic Trader** hos Braathen i Oslo 1957, hamnade 1970 i Grekland, Meco Cia. Nav. S.A., Piraeus, utchartrad till Stolt Tankers som **Stolt Mariner**. Omdöptes 1972 till **Kef Victory**, samma ägare. 1974 blev hon **Kef Falcon** och upplagd i Piraeus den 19 mars 1975. Fick namnet **Hope Star** 1976 och **Hydra** 1977, samt såld till skrot i Spanien.



En Östersjöresa

Berättad av vår far Erik Wilhelm Johansson



Avskrift av fars berättelse. Mariefred i november 1957.

Nils Johansson

På hösten 1892 låg jag i Stockholm med mitt förande lilla fartyg, slätskonaren **El-lida** hemmahörande vid Stallarholmen, redare Grosshandlare I.K. Kjellgren. Vi hade lossat cement, kommen från södra Sverige, då min mäklare Nordström & Thulin, erbjöd mig en frakt från Västerås till Trelleborg. Godset som skulle fraktas, bestod av ett parti kli från Sala ångkvarn. Efter som det var långt lidet på hösten så rådgjorde jag med min redare grosshandlare Kjellgren, innan jag lämnade fullmakt till mäklarfirman för fraktslutet. Frakten var förmånlig lätt och bekväm, och sedan kornlast i återfrakt från Trelleborg till Stockholm, ifall det lät sig göras för årstiden, i annat fall lägga upp i Trelleborg

då vi hade fördelen att börja seglationen något tidigare.

Som min redare samtyckte och gav mig fria händer så beslutades frakten och vi seglade i vanlig ordning och ingenting klickade. Efter fullbordad lastning anträdde resan omedelbart, och fortsatte ut genom Södertälje kanal och vidare ut till ön Oaxen, cirka 4 mil från Södertälje, där vi ankrade för stiltje. Vinden hade tidigare varit nordväst och tidvis nordlig, men när det nu började blåsa, så var det slut med den gynnsamma vinden, för det började med ostliga och sydostliga vindar med tämligen hårda snöbyar då och då. Det var ju i slutet av november så det vackra vädret blev alltmer sällsynt, och var det någon dag så var det mest stiltje. För att sticka ut till sjöss vid Landsort, drog jag mig, dels var det just inte något lämpligt tillfälle emedan vindarna stod motiga, och sedan räknade

jag med att det man avancerade inomskärs hade man i behåll då man annars till sjöss kanske kunde få länsa tillbaka mer än som var vunnet, särskilt den här årstiden. Hur många dagar vi låg kvar vid Oaxen kommer jag inte ihåg, men det är säkert att vi passade tillfället att lätta ankar vid första möjliga lägenhet.

Så småningom drog sig vinden över till SV och V, då vi fortsatte genom Sörmlands-skärgården med dess krokiga och mångstädes trånga farvatten. Som dagarna blev kortare och vi delvis fick kryssa oss fram, så avancerade vi inte så många distansminuter med dagsljuset varade, i synnerhet som fyrbelysningen i farlederna inte var så allmän då, därför fick vi ankra varje kväll i något så när skyddat läge. I sinom tid kom vi dock i närheten av Arkö i Östergötlands skärgård, där vi blev liggande i tre dygn för motvind och snötjocka. För att få lite

omväxling i enformigheten gick jag iland till ett ställe som syntes i närheten av där vi låg, för att höra efter om det var möjligt att få köpa ett par eller tre liter mjölk. Jag fick löfte om mjölk, men skulle få komma igen vid mjölkdags på kvällen.

Jag blev av dessa, som jag tyckte hyggliga människor, utfrågad om allt angående resan, de berättade också bland annat att ett mindre fartyg hade kantrat i Bråviken, om de hade sett det i tidningen, eller om ryktet nått dem på ett annat sätt kan jag inte säga, men jag tänkte med oror på min hustru i Mariefred och på min redare vid Stallarholmen, de kunde ju ta för givet att det var **Ellida** som förolyckats, ifall ryktet skulle nå dem. Härifrån kunde jag inte meddela mig varken med telefon eller telegraf, skriva brev kunde ju vara ett sätt, men postgången härifrån var både långsam och oregelbunden, och jag hyste alltså förhoppning att komma vidare, så det fick bero. Men till sist blev vädret något bättre och vi fick lätta ankar och fortsätta ett tag igen, just inte med så många knops fart, så gick det dock framåt så småningom. Med varierande vindar och laber bris, samt snö nästan varje dag, kom vi ut till Härads skär, en fyrplats på utkanten av Östergötlands skärgård. Vi ankrade utanför en bebyggd ö, Fångö, vilken ligger 5 à 6 distansminuter innanför fyren. Här låg ångfartyget **Godtland** också till ankars, han hade, fick jag senare veta, varit till Norrköping, en extra resa med råglast från Visby, och låg nu här på tredje dygnet för snötjocka.

Jag började nu bli orolig för de mina efter så lång tid av uteblivna underrättelser från **Ellida**, varför jag gick i land på Fångö, för att hör hur man på bästa sätt kunde komma i förbindelse med yttervärlden. Jag fick besked att ro så och så långt och sedan gå ett stycke väg till Gryts kyrka, där fanns en handelsbod, och där kunde man telegrafera in ett telegram till Valdemarsvik, och på så vis få iväg ett meddelande.

Då jag rodde ombord blev jag anropad av kaptenen på **Godtland** så jag rodde till långsidan på fartyget, vi utbytte först hälsningar och sedan ordades ett och annat som angick våra resor, och hur vi skulle kunna meddela oss med våra respektive hemorter. Jag talade om att jag nästa dag skulle försöka få iväg ett telegram via Gryt och Valdemarsvik, om inte förhållandena hade ändrats. Kaptenen gillade mitt förslag, och ville att jag skulle befordra ett telegram åt honom också, om de låg kvar. Samma envisa tjocka stod kvar även nästföljande dag, varför jag och en av mina besättningspojkar gav oss iväg med båten för att ro den tämligen långa sträckan till det landningsställe som skulle vara närmast till Gryts Kyrkby. Först hade vi varit till Godtlandsbåten och fått texten till telegrammet

samt fem kronor, telegrammet skulle till Visby. Framkommen till landningsstället med ledning av sjökortet, började vandrigen i land på okända och obanade vägar med djup snö, nästan upp till knä, långa stycken. Var nog inne på något ställe och frågade om vägen och hur långt det kunde vara kvar o.s.v. Vi kom i alla fall fram till kyrkbyn och blev visade handelsboden, där handelsmannen var vänlig och villig att stå till tjänst med telegrammen. Det första till ångbåtskontoret i Visby, det andra till min redare Kjellgren, Stallarholmen, och det tredje till min hustru i Mariefred. När allt det här var avklarat och jag gjort några små inköp i proviantväg, så började vandrigen tillbaka. Vi var inne på ett ställe för att köpa var sin kopp kaffe, för vi började bli sugna som man säger, istället för att köpa och betala blev vi bjudna på kaffet, detta vare sagt till deras heder.

Först i skymningen på kvällen var vi åter vid ankarplatsen där vi lade till vid ångfartyget **Godtland** för att redovisa att telegrammet var avsänt. Vi blev bjudna ombord, på middag, min besättningspojke till flickorna i köket och jag ned i salongen i sällskap med kapten. Det behöver väl inte sägas att middagen var välkommen för oss, hungriga och trötta som vi var samt genomsura högt upp på benen. Efter slutad skaffning och komma upp på däck, undrade vi båda om inte ändå tjockan skulle lätta under kvällen, om så skulle vara fallet, skulle de på **Godtland** lätta ankar och gå till sjöss. Vi skildes nu med ett uppriktigt tack och önskan på ömse håll om en lycklig fortsättning på våra resor.

Komma ombord på **Ellida** kände jag mig tillfreds för att jag trots allt lyckats få iväg ett livstecken ifrån oss, tjockan lättade, den SV vinden stillnade ut, och ångfartyget **Godtland** lättade och gick till sjöss. Vinden började nu så sakta dra från NV, men jag ville inte gå till segels nu, därför att dyningen stod nog ganska grov ännu där ute, och med den labra vinden och i mörkret kunde vi riskera att kastas upp på grund och bergklabbar där utanför, varför jag ville dröja till annan dag. Visst var tiden dyrbar emedan resan nu började bli osedvanligt lång och det var ännu långt till målet och vi var långt inne i december, men som engelsmännen säger "säkerheten först", så jag bestämde mig för att ligga stilla över natten.

På morgonen i god tid var vi ute på däck och började göra sjöklart, vi hissade upp båten i dävertarna, surrade fast den och annat löst, med mera, nu var luften klar, men det var kallt så det knarrade om fötterna då man gick på däck. Vinden var nu nordlig med lagom bris för att föra fullt, så förutsättningarna var ju gynnsamma, dyningen hade också lagts sig betydligt därute, så vi

gjorde omkring 7 knops fart.

Men då vi kom ut så långt att vi inte längre hade land i sikte stillnade den fina vinden ut, och den ihärdiga sydvästen kom igen. Det gick inte längre att hålla kurs, utan vi måste skota bidevind, det vill säga ligga på kryss. Vinden var dock inte hårdare än att det gick att föra fullt. Vi stod på, på samma bog tills vi var ungefär mitt emellan St. Karlsö och Hoburgen på Godtland, där vi vände och låg på in åt fastlandet, eller som det nu blev Öland.

Som vinden drog sig något ifrån land och där blev liksom lite sträckbog så fortsatte vi att kryssa under land tills Ölands södra uddes fyr "Långe Jan" hade passerats, då ökade vinden mer och mer, så vi blev tvungna att minska segel, i första hand ta bort toppseglen och jagaren och göra fast dem, även så fick vi ta in ett rev i storseglet. Nu blev inte farten så stor och då vi därtill låg an långt ifrån kusten, så minskades det inte så mycket på väg till målet. Sjön var nu ganska grov och ökade mer och mer då även vinden ökade. Men ännu redde sig **Ellida** tämligen bra så det var ingen omedelbar fara, men jag insåg att det var bäst att ta in ett rev i gaffelfocken samt ett rev till i storseglet och göra fast klyvaren, nu blev det inte så mycket framfart men **Ellida** höll sjön och vakade bra. Så låg vi ungefär ett dygn, då en kväll vid sextiden det började med svårigheter på allvar. Ett av blocken till styrinrättningen sprang, med påföljd att styrningen blev omöjlig för tillfället, då fartyget lovade upp mot vinden började seglen att slå och revs sönder i trasor, tunga som dom var av revena och därtill genomsura, och på så sätt fick vi rodret fångat Enligt min beräkning av loggen och styrd kurs skulle vi vara inom synkretsen av "Cristiansö" eller Östholmarna som de också kallas, öster om Bornholm. Jag tyckte mig nog ha en svag känning av fyren, men eftersom det inte var klar sikt, utan snötjocka, så kunde jag inte vara säker.

Nu var det inte annat att göra än att länsa undan vinden för bara riggen, det var besvärligt med styrningen, då det måste vara två man till rors, en fick passa talgan och den andre ratten. Till och börja med tänkte jag försöka komma på östra sidan om Godtland och möjligen få skydd där eller komma in där i någon hamn. Men utsikterna därtill voro ju mycket små, då vi var i högsta grad segelslitna. Natten gick och ännu var det ingen fara för strandning, i synnerhet som det var så stora vatten som låg före. Under natten klarnade det så luften blev stjärnklar, men samtidigt drog sig vinden allt mer västlig, och mot dagning till nordväst, samtidigt som den ökade i styrka. Nu hade jag måst uppge hoppet om att få någon känning av Godtland, utan jag fick tänka mig Rigaviken istället, om det

ville lyckas någon gång. Att det inte blev så mycket reda med vare sig loggning eller styrning, så att beräkningen på sjökortet kunde bli så noggrann som eljest, utan det hela blev mera gissningsvis. En följd av att rorledning inte var i ordning, kunde det inte undgås att det blev så stora girar så sjöarna kom nära nog på sidan vilket gjorde att relingar och brädgångar jämte stöttor och bröts sönder midskepps. Frampå dagen tog jag itu med att försöka reparera det trasiga blocket till rorledningen för att om möjligt få någon lindring med styrningen så att man kunde klara den. Medan jag var inne i skansen för att nita kroken i blocket, hade styrman, utan min vetskap gått upp till våders på fockmasten för att göra fast toppseglet, som blivit loss sedan sejsingen nötets av genom den kraftiga slingringen och stormen. Hade jag varit ute på dock och sett honom så hade jag sagt ifrån att inte gå upp, då det inte var någon ide att kosta arbete på ett segel, då det såg hopp-löst ut att rädda fartyget från undergång. Men han kände det nog som sin plikt och tänkte väl ej på faran. Hur det egentligen fick till, kunde pojarna vid rodret inte riktigt redogöra för, men troligen hände det då han stod på salningshornen och arbetade med sejsingen, om den sprang av eller han släppte taget, han var ju tungt klädd och där av ovig. I ett nu skriker pojarna ut, styrman ramlar ner, jag rusar ut på däck, skansdörren var nämligen på akterkant av kajutan, så det var ingen utsikt inifrån över fördäcket. Jag hade nog märkt en duns i däck, men trodde det var en brottsjö som vräkte in över fartyget. Min första tanke var att han hade spolats överbord av någon brottsjö, efter det han slagit i däck, då han inte syntes till, men då jag kom förut till ankarspelet låg han där emellan backen och spelet, till synes död. Jag tog honom under armarna och släpade fram honom men det syntes inga livstecken, han hade blott en blodstrimma vid ena tinningen samt munnen full av blod och någon annan krossad massa. Då jag med fingret sökte rensa bort blodet från läpparna hördes ett oartikulerat ljud, det var allt, inte den minsta rörelse märktes, han slog i däck, en ögonblicklig död. Jag fortsatte att släpa honom akter ut till hans hytt, styrmanshytten, kommen midskepps mitt för storluckan kommer en brottsjö och bryter in över däck och har så när tagit oss båda överbord. Jag var väl upprörd så att jag inte parerade så noga, men tack vare att jag var mitt för storluckan så hukade jag mig ner och klängde mig fast mellan däck och luckskalkningen då brottet gick över, men den döde följde med ner i lå med benen, på så vis låg vi båda tvärs över luckan. Till sist fick jag dock in honom i hans hytt, där han placerades i sin koj.

När jag kom akter ut till rodret och talte om för pojkarna hur det var, så blev de ledsna men inte så modfälda att de tapade besinningen, utan tyckte att vi hade vårt kvar, slutet menade de. Jag föll på knä bredvid mina båda besättningspojkar och bad till Gud att om det var hans vilja, han skulle för oss visa sin makt att bereda oss räddning, ehuru vi inte kunde tänka oss sättet, så ville vi dock överlämna oss i Hans hand. Det gjorde mej så ont om dessa präktiga pojkar, Rudolf Lindvall från Mariestad och Emil Brodin från Ytterselö, men ofta har det varit sjömannens lott att göra sådana erfarenheter. Jag återtog nu arbetet med blocket och lyckades få det i ordning så det kunde tjänstgöra, det var en god sak att det endast behövdes en man att passa rodret. Allt det här hände mitt på dagen, ehuru klockslaget har gått mig ur minnet.

Nu försökte vi ordna något till mat, men dels var det svårt att få något kokkärl att stå kvar på spisen då fartyget slingrade och kastade i den grova sjön, dels var det inte så mycket som var användbart, då vatten trängt in i kajutan och förstört allt i proviantförrådet, men vi ordnade till något, förresten var matlusten inte så stor.

Då det nu led mot kvällen och natten, stormen fortfor lika rasande, vattnet yrde som aska i luften, motsågs inte natten ohörbart något vidare hoppfullt, om inte ett under skulle ske. Att vi inte skulle ha vatten för hela natten var jag säker på, då vinden visade sig bli mer och mer nordlig, så vi måste få landkänning innan morgondagen. Vi gjorde oss beredda att möta det sista. Jag tog mina skeppspapper, tillika med serteparti konossement på lasten, dom hade jag i ett särskilt kuvert, stoppade det innanför kläderna och surrade om det med bänsel, så om jag skulle bli funnen som förlist, vore det ett bevis om vem man varit. Dagen gick och ingenting syntes, varken av land eller något fartyg, utan allt var lika ödsligt och tröstlöst. Men klockan två på natten syntes ett svagt sken akter om tvärs, uppe från halva stormastens höjd, kunde jag tycka att det var ett ljussken från en stad, men vilken kunde jag ej avgöra. Den var nu i alla fall passerad, så att söka sig in där var inte att tänka på, utan det var bara att fortsätta länsa undan vinden. Jag försökte förklara för pojkarna att det fanns tätt med livräddningsstationer här på kusten särskilt vid alla fyrar, och så snart vi fått sikte på någon fyr så skulle vi hålla på den om det var möjligt. Efter någon halvtimme får vi se en fyr nästan för ut, dock på sidan om vår kurs. Av fyrens karaktär och det föregående ljusskenet kunde jag orientera mig till att det sistnämnda var staden Lubau på Lettlandskusten, och fyren var Steinort vid Saskenhausen tre eller fyra distansminuter norr om Libau. Vår avsikt

var nu att styra på fyren och där möta vårt öde. Men att så inte var meningen fick vi snart erfara, i det att vinden inom få ögonblick sprang om och blev rätt emot, då tänkte jag, är detta undret som skulle ske. Nu var det inte möjligt att styra på fyren längre för Ellida nekade roder, hon vände om helt enkelt. Eftersom vinden inte bar rätt på land längre utan längs med så kunde det vara en möjlighet att hålla oss ute fri land tills det blev dager och då tänkte jag på Memel som den för vår del den förmånligaste platsen.

För det första var Memel på tyskt område, och för det andra så var inseglingen trots riskerna dock bättre där än på någon annan plats, och för det tredje så kunde jag beräkna att få dager vid inseglingen, och för övrigt var inte mycket att välja på. Vi hissade upp, eller satte segel som vi säger, de lämningar och trasor som vi hade kvar av segel, förseglen hade ju varit fastgjorda och var därför hela. Det var i alla fall så att vi fick lite styrfart, ehuru den grova motsjön var nog så hindrande. Stormen fortfor, om den kanske bedarrat något så var den ändå så kraftig att den förmådde dämpa mer den svåra motsjön och dyningen efter hand. Hur långt vi var mellan Steinort och Libau kan jag inte säga då det inte var möjligt att få några pejlingar, men det var nog knappast halvvägs. Emellertid passerade vi Libau igen, men nu på kortare avstånd än förut. Så fortsatte vi seglingen längs kusten, och så småningom fick vi fyren vid Memel i sikte. Den smala landtungan som kallas Kurische Nehrung, vilken skiljer Kurische haff från Östersjön, går tämligen nära ihop med fastlandet på norra sidan, därför blir inte inloppet så särdeles brett. Det markeras av två fyrar, en större om babord på fastlandssidan, som har en lysvidd ut till sjöss av åtskilliga distansminuter, den mindre står på yttre udden av den nämnda landtungan och har mindre lysvidd. Komna mitt för inloppet var det full dagen så fyrarna släcktes. Att få ut någon lots var inte tänkbart, så jag beslöt att på eget bevåg segla in, hade förresten inget annat val. Jag framhöll för mina duktiga pojkar Rudolf och Emil att vi skulle försöka göra vårt yttersta i annat fall var vi räddningslöst förlorade. Båda två fick hand om rodret, själv gick jag upp i fockmasten för att få bättre sikt över vattnet, jag resonerade som så att där det inte bryter för svårt, där flyter vi. Komna in på baren, det vill säga på det grundaste stället i inseglingsrännan, får vi ett brott över aktern, som nästan begraver hela akterskeppet, då tänkte jag, nu är det slut, pojkarna överbord och jag häruppe och kan ingenting göra för deras räddning, annat än ropa Gud hjälp! Den vattenmassa som vältrade in över aktern slog pojkarna från rodret, det framrusande vattnet tog

dem med sig, en på var sida mellan brädgången och kajutans sida, men på förkant av kajutan reste de sig i vattenvirvlarna och innan jag hann ropa, passa rodret, var de på benen och sprang till ratten och kunde stötta för gir, så kom ett brott till men inte så våldsamt. Ja så var det värsta över, fyrrarna på båda sidor passerades och vi kom in i smult vatten.

Det hade varit spännande och jag kan ännu efter så många år inte fatta det på annat vis än att det var Guds ledning att det gick så lyckligt. Jag gick ner och tog i håll med att ankra, lät båda ankarna gå, men eftersom det var hård sandbotten tog inte ankarna tag omedelbart, utan vi drev med stark fart akteröver. Jag arbetade med att sticka ut kätting allt vad jag orkade men då kom lotsbåten längs sidan, de var nio man i båten, åtta som rodde och en som styrde, det fanns inte motorbåtar då. Lotsarna avlöste mig med att klara ut kättingarna och jag drog mig tillbaks och blev liggande på fördäcksluckan. Pojkarna hade gått ifrån rodret och kastat sig på storluckan. Spänningen var över och tröttheten inställde sig, krafterna var slut.

När det var utstucket så mycket kätting att fartyget slutat driva och låg stilla vilket kunde behövas efter det myckna arbetet i sjön. Så började lotsarna utfråga mig varifrån vi kom och vart vi skulle hän. Inte ett ord hade blivit sagt oss emellan tidigare. De frågade mig först på engelska och sedan på tyska och som jag inte hade någon svårighet att reda mig i båda språken, så kunde jag lämna en nöjaktig om än knapphändig redogörelse om resan. Då lotsarna började se sig omkring och bli liksom lite hemmastadda, öppnade de dörren till kajutan och där inne såg de nog bedrövt ut, sjökort och böcker tillika med rester av bröd och mjöl m m upplöst i vatten och sammanältat till en degig massa. Och då de brutit sig in i styrhytten, jag hade spikat igen den med segelduk för nedre dörrfyllningen hade slagits sönder och de fick se liket av styrman ligga i kojen, tog de nästan baksteg av förvåning. Nu hissades svenska flaggan på halv stång, samtidigt som den kallade på bogserbåt. Strax efter kom en bogserbåt ut och tog oss in i hamnen, där lotsarna förtöjde oss vid kaj. På kajen samlades en hel del folk av nyfikenhet, men ingen fick komma ombord förrän tullen haft visitation och förseglat alla däcksluckor, som vanligt då fartyg kommer från utrikes ort. Ibland de nyfikna på land var också representanter från skeppsmäklare, skeppshandlare och tidningar, Svensk-Norske konsuln hade också kommit tillstädes, vilket var för mig en god hjälp. Som det var före unionsupplösningen hade Sverige och Norge sina konsulära åligganden gemensamt. Att

konsuln här tillvaratog och ägnade sig åt Svenska intressen fastän han var norrman, är det för mig ett nöje att få omtala, i allt som angick oss var han hjälpsam och tillmötesgående.

Efter åtskilliga rådgörande mellan konsuln och den skeppsmäklare som genom konsulns försorg fick uppdraget att handha förmedlingen mellan olika myndigheter, blev det frågan om att vi fick komma iland på något logi, men som vi föredrog att stanna ombord, om vi blott fick lite rengjort i skans och kajuta, samt bränsle så vi kunde elda, även så lite matvaror. En kvinna kom ombord och ordnade med rengöring och eldning, mat blev vi också rikligt försedda med.

Dagen efter vidtogs anordningar för begravningen, konsuln hade anmodat mäklaren att skaffa kista och svepning och vad därtill hörde, själv var jag till polisstation och fick tillstånd att ha liket ombord till näst påföljande dag, då begravningen skulle ske. Samtidigt med likvagnen förspänd med parhästar, kom ner till kajen där vi låg, kom också sex fartygsbefäl, högtidsklädda alla med var sin krans, även konsuln kom med en krans, jag måste tillstå att jag blev djupt gripen då jag såg allt detta, och ännu mer då det kom en man med två kransar, den ena från befälet och den andra från besättningen på det tyska ångfartyget *Aseania*, som också hade kommit in för att söka nödhamn. De hade sett oss utanför, innan vi kom in. Om dessa kaptener kom självmant eller om de var ombedda av mäklaren Hr Kause vet jag inte, en var rysk, två var danskar och tre var tyskar, de bar kistan, konsuln var också med i följet till begravningsplatsen, att det flaggades allmänt på halvstång i hamnen var också ett bevis på deltagande.

Angående begravningen hade konsuln rådgjort med mig om vi skulle ha präst vid jordfästningen, här fanns ingen svensk präst och att anmoda en tysk tyckte han för sin del att det skulle blott öka kostnaderna men inte högtidligheten för vår del. Jag sade att jag inte ville göra något emot sed och bruk på platsen, som kunde såra. Konsuln framhöll att här stod det var och en fritt att göra som han ville i den vägen. Konsuln hade ett anförande med några väl valda ord, först på tyska sedan på norska, med tonvikt på att sjömannen ofta fick sin grav i havet eller i främmande land, och inte i den egna fosterjorden. Någon jordfästningsceremoni efter våra begrepp förekom inte, utan här tog var och en en handfull jord och släppte ned i graven. På så sätt fick Emil Brodin från Blidö i Roslagen efter omständigheterna en värdig begravning, det var dagarna före jul 1892. Sedan blev det sjöförklaring, lossning av lasten samt auktion på densamma, besikt-

ning och värdering av fartygets skador, men det är en annan historia.

Här slutar berättelsen om en Östersjöresa, men innan jag slutar skall jag återge den tidningsnotis som stod i *Strengnäs tidning* om händelsen:

”Sjöolycka. Gaffelskonaren Ellida tillhörig I. A. K. Kjellgren, Stallarholmen, råkade ut för förra veckans starka stormar med snö och regnbyar samt inkom på tisdagen som haverist till Memel. Om den äventyrliga resan skriver Memel Zeitung:

I tisdags inkom hit Svenska Gaffelskonaren Ellida, kapten E.V. Johansson från Stallarholmen för att söka nödhamn, efter att i tre hela dygn kämpat på liv och död mot elementen. Skonarens blotta inseglande måste väcka den största förvirring hos varje med de Memelska farvattnen förtrogen sjöman. Den som vet att man för att så fort som möjligt komma genom bränningarna, aldrig kan föra för mycket segel, måste högeligen förvånas över att se ett skepp inlöpa i hamnen utan något sådant, och det måste betraktas som en stor lycka att skonaren utan någon mer olycka nådde hamnen, och i alla händelser är fallet enastående under en lång följd av år. För Ellida återstod blott tvänne utvägar, att försöka gå in i hamnen eller stranda. Ungefär under fem veckors tid har fartyget varit på väg från Vesterås med klilast, destinerad till Trelleborg, men för tre fyra dagar sedan råkade de i närheten av Kristiansö ut för den starka västliga storm som rasat. Stora störtssjöar slog ej blott bort räddningsbåten, en del av relingen, stöttorna, skarnäcket, skalkningen på storluckan utan även kabyssen, så att manskapet i tre hela dygn var utan föda. Storseglet och gaffelfocken sönderslets av stormen och till slut upptäcktes även att fartyget sprungit läck så att två till tre fots vatten fanns i lastrummet. Kaptenen hade nu ej någon annan utväg än att låta Ellida länsa undan vinden. I onsdags middag träffades dock fartyget av ett ännu svårare slag, i det att styrmannen som skulle ordna något med tacklingen, föll ned i däck och ljöt en ögonblicklig död. Nu återstod blott kaptenen jämte tvänne skeppsgossar ombord. Liket av styrmannen lades i en koj i hytten vars dörr förspikades med segelduk, då den av stormen slagits sönder. Han skulle nu härstädes begravas, fjärran från hem och anförvanter.”

Så långt den tyska tidningen. *Strengnäs tidning* fortsätter:

”Rörande styrmannens begravning meddelas i enskilt brev, som blivit för oss förevisat, att densamma ägde rum under stort deltagande. De flesta i hamnen liggande ång- och segelfartyg hade flaggat på halv stång, och en mängd kransar lades på kistan av både ryska och tyska kaptener. Även svensk-norska konsuln, som visade de skeppsbrutna stor hjälpsamhet och mycket tillmötesgående, skänkte en krans. Den omkomne hette Ernst Brodin, var bördig från Roslagen och 21 år.”



Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson

Evenemang på Shetland

Tack för intressant läsning i både Båtologen och Länsumpen!

Som aktiv i Bohusläns Gille i Stockholm blev jag anropad av en nyckelperson i gillet, Sven Gullman. Ni kan på medlemsidan i <http://www.bohusgillet.se> se en rad intressanta artiklar av honom. En av dessa handlar om avtäckningen av en minnestein i Shetland ägnad de bohuslänska fiskarna som länge hade en bas där.

Så sitter en skotsk Mary, stävande sitt namn keltiskt, dvs Mhari, och söker på Internet. Hon har tagit på sig uppgiften att skaffa kontakter som säkrar internationell medverkan vid ett sjudundrande maritimt evenemang på Shetland. Hon läser Svens artikel och skriver nedanstående brev. Sven sätter andra i arbete, bland dem mig. Han visste att jag seglat till Shetland med **Atlantica**.

Jag har själv inga som helst kontakter med bohuslänska fiskefartyg och sänder därför

denna vädjan vidare till alla jag har anledning tro besitter sådana kontakter. Jag började förstås med SXX som ju bör kunna destinerar någon av sina seglingar dit, och nu tar jag er.

Denna gripande vädjan lämpar sig väl för både Båtologen, tex Flaskpost, och Länsumpen. Men den goda Mhari och arrangörerna är ju SENT UTE! Jag undrar därför om ni kan tipsa mig om lämpliga fiskefartygsmänniskor eller vidarebefordra denna vädjan till dem.

My name is Mhari Pottinger and I am contacting you from Shetland Islands Council, Scotland. I read with great interest this article that I discovered on the web <http://www.bohusgillet.se/shetleng.htm> when the memorial to the Swedish fishermen was unveiled. It really is a fascinating history – one that I've only recently learned about.

At the moment I am desperately trying to make international contacts and links with areas in Northern Europe and

the North Atlantic. One of the reasons for this is due to a fairly new festival that we have in Shetland – the Johnsmas Foy: Shetland's Summer Festival. The theme of this festival in June 2007 is "Fishing Heritage" and that is why I am contacting you today!!!

I am hoping you can help me.

The organisers of the Johnsmas Foy are extremely keen to attract as many fishing vessels of all types and periods from Sweden, Scotland, Norway, Netherlands, and Faroe to participate in next year's event. Given the importance of the Swedish fishing industry in Unst, it is even being considered holding a special event in Baltasound to mark this particular history. However, we need a Swedish presence at our event in order to do this.

We would like to make contact with historical boats who would be keen to take part in the Johnsmas Foy 2007 and re-establish links between Shetland and Sweden (the Bohuslän province in particular).

It is envisaged that vessels would be open to the public for viewings with crews on hand to answer specific queries. Where suitable, vessels could offer short trips or even host a specific event onboard.

At the moment, we are considering exactly what sort of incentive we might offer and expect to be able to make some kind of meaningful donation towards the costs of the boats that agree to come. However, it will certainly be an exciting time to be in Shetland.

The dates for the Foy are 15th–24th June and our brand new Shetland museum will have recently been opened (due May 2007). Furthermore, the

Vinjettbilden som visar en del av Göteborgs hamn från Skeppsbron västerut togs av Bertil Söderberg 12 februari 1966. Temperaturen var ner mot –20 grader.

Foy coincides with a Food, Craft and Music Festival (Flavour of Shetland) and the Bergen-Shetland International Yacht Races [which next year will actually consist of three legs between Holland (IJmuiden), Norway (Bergen) and the Shetland Islands (Lerwick)]. So there will be plenty of good food, entertainment, music, arts events and Shetland hospitality for all our international visitors!

So, the reason for my email today is to kindly ask for your help and suggestions. Can you help us make the relevant contacts and help spread the word? Do you have any ideas on who we should approach? I look forward to hearing from you in the near future.

Kind regards
Mhari Pottinger
International Links Officer,
Shetland Islands Council
+44 1595 744936

P.S - By the way, my role in Shetland Islands Council is to try and build international connections with communities in Northern Europe.

There are so many overseas communities that Shetland has been historically tied to (primarily through fishing) and it would be fantastic to revitalise/reform these links! Therefore, next year's Johnsmas Foy presents exciting opportunities to begin this process. I think revitalising the Shetland-Bohuslän link would be extremely interesting.

Vänliga hälsningar
Göran C-O Claesson



Baltasound på norra Shetland var centrum för det svenska långafisket. Foto Krister Bång 18 augusti 2005.



Den omtalade *Cæsar*. Foto från Bengt Westin.

Mer om Caesar

Såg att *Caesar* var på tapeten. Detta foto fick jag av gubbe för många år sedan. Såg också till min förskräckelse att Ni ska ta bort registreringssidorna! De har varit till stor nytta för mig genom åren, och ännu fattas några. Om detta blir verklighet – och sedan Olle Renck dog – är

jag rädd för att det kommer att bli svårt att följa de olika fartygen både i nu- och dåtid.

Men det är väl dags att gamla sura gubbar slutar leka med båtar. Många hälsningar från ett dimmigt Ångermanland (+5 och inte tillstymmelse till vare sig snö- eller sjöfart),

Bengt Westin

Rättelser

Jag har två rättelser att göra. I Länsumpen 2004:2 hade jag en historik om Lars Nilssons *Delfin*. Vid ett besök i arkivet hittade jag uppgifter om fiskekassen LL 528 *Zefyr* från Fisketången som förändrar min historia om *Delfin*. Redan 1914 fanns en *Zefyr* på Tången ägd av Karl Svanberg. Denna byter han tydligen bort 1922.

I en bilaga skriver Svanberg att 1922 har han köpt en *Zefyr* som mäter 33 fot och i fiskets årsbok har den 8 hk motor. I ett annat arkiv finns uppgifter att 1921 har en *Delfin* sålts från Lysekil till Fisketången byggd i Danmark 1906 och med en Skandia på 8 hk. I *Fiskets Årsbok* finns noterat att 1926 finns på Tången både *Delfin* och *Zefyr* båda under 10 brutto och med 8 hk maskin. Det blir därför svårt att avgöra *Zefyrs* historia före 1922.

År 1932 bytte man i *Zefyr* motor till en Skandia på 20 hk. Vid ett samtal med Karl Svanbergs sonson har han berättat att denna *Zefyr* var danskbyggd kvass

och såld 1950 till Brunskär där den behöll LL 528 och döptes om till *Göta*.

Så rättelse nummer 2:

I Länsumpen 1996:4 under rubriken Okända fartyg vill Robin Holmstedt ha identifierat två fartyg. I 1997:1 får han svar att fiskebåten är Marstrandsbolagets frakttukt *Roland*. Detta är fel för i *Handelstidningen* den 18 november 1918 finns samma foto som leveransfoto av *Polar 3* beställd av Atlas diesel och byggd på Djupviks Varv. Hon var utrustad med en Atlas diesel Polar-motor, den första motortrålare som utrustades med denna motortyp, 6-cylindrar och 75 hk. Propellern är försedd med vridbara blad. Huvudmotor driver förutom vinsch även en liten dynamo varigenom elbelysning erhålles i hela båten. Trålaren har sin huvudstation i Göteborg där fisken landas och sedan på järnväg transporteras till Stockholm där den delas ut till företagets anställda. *Polar 3* blev sedermera *Virgo* på Björholmen.

Henry Jansson



Leveransbild från Götaverken på m/s *Dicto*. SST arkiv.

Dicto

Det är förmodligen *Dicto* på sid 48 i Länsumpen 2006:4. Jämför med bifogade bild.

Emellertid, GV byggde flera systerfartyg, *Sophocles*, som gick i konvojfart hela kriget (kan det alltså inte vara), *Vilja*, *Vingnes* och *Vesteröy*. *Vesteröy* blev ju *Mongabarra* och levererades till Ditlev Simonsen 1946 och återfick då namnet *Vesteröy*.

Både *Vilja* och *Vingnes* låg upplagda här hela kriget. Någon av dessa tre kan därför bilden föreställa, vad de nu hade i Lindholmshamnen att göra.

Gränges byggde ju också en serie, *Akka*, *Saggat*, *Suorva* m fl på Götaverken och dessa är också i princip systerbåtar med *Dicto*, men de var väl aldrig gråmålade.

Henry Ström

Dicto var en av medspelarna i avspärningen av Göteborgs hamn i april/maj 1944. Det finns en bra beskrivning av händelsen i Algot Mattssons bok *Redarna kring runda bordet*.

Torsten Hagneus

Så här står det i Trykons skeppsdagbok – hon låg då som spärrfartyg vid Rya nabbe:

"Tisdagen den 2 maj 1944 kl

15.50 passerade en större norsk båt på ingående till Göteborgs hamn. Inga namn var målade på sidorna eller i aktern. Enligt senare uppgifter rörde det sig om *Dicto*."

Torsten Hagneus

Jo, det är *Dicto* som var på bild på i senaste Länsumpen. Skulle efter leveransen gå ut i världen. Krigsutbrottet lade hinder mellan. Lastade kullager och specialstål i Göteborg och gick 1942 tillsammans med de andra nio norska fartygen mot UK. Väster ut från kusten på internationellt vatten anfölls fartygen. Två kom fram till UK, fyra sänktes, *Dicto* och m/s *Lionel*, tillhöriga Alf Mohns rederi, tog sin tillflykt till Lahälla i Brofjorden där de låg som lagerfartyg för kullagertrafiken samt logement för norrmän som reste med de brittiska kullagerbåtarna till England. Lämnade Brofjorden i april 1945.

Fotoförbudet gjorde att det finns få bilder men i min skrift *Flykten och hjälpen* har jag en bild där *Dicto* och *Lionel* ligger på redde. Vid kaj *Skagerack* som var inhyrd av marinen och *Starkodder*.

Terje Fredh

Tankbåten i Trollhättan

Tankbåten i slussen i Trollhättan är *Ekerö* (ex *Ejdern*).

Nils Martinsson

Bildgåtan i förra Länsumpen får bli en gissning. Jag tror att det är *Ekerö* ex *Lin-köping* innan hon förlängdes med 5 meter år 1960.

P.G. Winnestad

Är det Od?

Här kommer en förfrågan till nästa nummer av Länsypumpen. Jag har hittat i gamla papper, efterlämnade efter C. James Andersson, fiskexportör på Smögen i början av 1900-talet, att han den 5 okt 1906 från H. V. Buhl i Frederikshavn inköpte lustjakt **Od** till ett pris av 8000 kr. Förutsättningen var att Buhl skulle byta ut motorn mot en starkare motor på **Od**, samt en del andra förändringar som överenskommits. Andersson använde denna båt till avkoppling. Det berättas bla om att han vid tillfälle bjöd prominenta personer på resor ända till Skagen med denna båt.

Men någon gång 1910 såldes **Od** vidare till Patron Ph Söderhjelm, Sund (det måste nog vara Sunds herrgård väster om Uddevalla som menas), alltså Sunningen. Priset var då 6500 kronor.

Min undran är då, om det möjligen kan vara den **Od**, som på 1930, - 40 och -50-talet fanns i Göteborg och gick ut med fiskare på fisketurer efter turlista. Om jag minns rätt så sjönk den till slut vid Klippan, eller i varje fall var det så, men om den blev upptagen och kom i vidare fart, det minns jag ej.

*Smögen den 27 dec 2006
Eskil Sewerinsson Smögen*

M/s Christa

Jeg vil spørre om noen igjen-
nom Lanspumpen kan søke informasjon om en norsk lokalbåt som heter m/s **Hulloy**.

Den ble i ca 1981 solgt til Sverige og fikk navnet m/s **Christa** og etter en ombygging seilte den som misjonsbåt på svenske-kysten. Senere ble den solgt videre i Sverige og fikk navnet m/s **Anna-Eva**. Den

ble bygget i 1951, ved Pusnes Mek. Verksted i Arendal.

Det ville vært fint om noen av Länsypumpens lesere kunne skaffe meg informasjon om dens liv i Sverige og bilde av skipet. Min far (nå 84 år gammel) var kaptein på dette skipet i nesten 30 år og er veldig interessert i å høre om dette.

*Med vennlig hilsen
Leif A Olsen*

S/s Brunkeberg

Den 8 mars 1915 mönstrade min farfar på s/s **Brunkeberg** som matros i Stockholm. Resan gick till Östersjö- och Nordsjöhamnar och man var tillbaka i Gävle 19 april samma år där han mönstrade av. Befälhavare

var Ernfrid Johansson.

En uppgift säger att fartyget senare hette s/s **Kullaberg**.

Finns det någon som kan berätta mer om detta fartyg?

*Kjell B Blomberg
Fyrspannsvägen 51
131 48 Nacka*

Stoppdag för nästa Horisonten Runt är 30 mars 2007



Brigantinen **Wetsera** i Östhammar den 9 juni 2006. Foto Bernt Åhlund.

Brigantinen Wetsera

Bifogade foto taget i somras visar fd brigantinen **Wetsera** (SEVX och med äldre registernummer 27), numera med titeln fritidsmotorsegelskepp, liggande vid kaj i Östhammar, där hon har sin hemort sedan ett antal år tillbaka. Den

karaktäristiska riggen minns vi från hennes lustseglingar utmed ostkusten, men framför allt i Stockholms skärgård på 1970- och 80-talen där hon sommartid kunde ses bland mängder av fritidsbåtar. Sommaren 1978 hade jag dessutom nöjet att se henne både i Visby

och i Borgholm.

Skutan har nu uppnått den respektabla åldern av 116 år. Hon är byggd av L. Jönsson i Viken 1891 av ek och fur. Från början var hon tacklad som slätskonare och hörde först hemma i Farhult i Malmöhus län, senare Höganäs och från 1926 i Ystad där hon fick hjälpmotor installerad. Tio år senare tacklades hon om från motor-skonert till motorgaleas.

Sedan 1954 har hon varit lustfartyg med hemort i Stockholm, Tyresö och Saltsjöbaden. När det sista certifikatet gick ut i augusti 1975 var hon ombyggd och omriggad till bri-

gantin och betingade på våren samma år ett pris av 400 000 kronor. Sedan maj 1977 har **Wetsera** varit skriven på Sjöfartsstiftelsen i Saltsjöbaden, en stiftelse för bevarandet och befrämjandet av svensk segelfartygstradition.

Brutto 38, netto 28 ton. Maskineri; Scania Vabis diesel 1968, maskinstyrka 134 hk.

Överbyggnaden som syns bakom **Wetsera** tillhör fd fiskefartyget, numera fritidsfartyget **Bröderna** (SGNB/7908) byggt av J W Bergs Varv & Mekaniska Verkstad på Hälsö 1933.

Bernt Åhlund

Från *Upsala Nya Tidning* 19 november 2005:

Veteranskuta har gått till botten

Skutan **Wetsera** som sedan länge ligger förtöjd i hamnen i Östhammar sjönk på lördagen. Den troliga orsaken var att det blivit strömlöst och de pumpar som finns ombord slutat fungera.

Räddningstjänsten fick rycka ut sedan skutan lagt sig på botten med vatten i höjd med relingen.

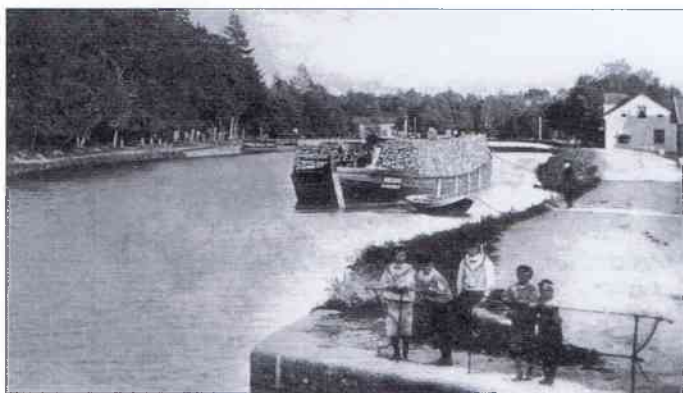
– Det rör sig om runt 200 kubik vatten som ska pumpas ut så det tar sin tid. Och samtidigt som vi pumpar så rinner det in ännu mera genom sprickor i bordläggningen, berättade brandförman Johnny Jansson.

Vid halvtretiden på eftermiddagen, när arbetet pågick i två timmar, bedömde räddningstjänsten dock att vattennivån i båten börjat sjunka något.

– Det börjar nästan bli en vana för oss det här. Vi pumpade en gång i våras också. Totalt tror jag det är fjärde gången vi är med och pumpar på **Wetsera**, säger Johnny Jansson.

115 år gamla **Wetsera** är världens äldsta registrerade fartyg i sitt slag.

Eva Nevelius



Okänd präm i Göta kanal vid Söderköping. Foto från Anders Engdahl.

Vilken är prämen?

Skulle vilja ha den vedlastade prämen på bifogade foto identifierad. Hon ligger väster om slussen i Söderköping i Göta

Kanal. Av pojkarnas kläddräkter att döma kan väl fotot vara taget tidigt 1900-tal.

P.G. Winnestad



Ångaren Munkedal på en okänd slip.

Vilket varv?

Var är den bifogade bilden av ångaren Munkedal tagen? Vilken slipanläggning? Fotografiet är taget i början av 1900-talet av fotograf Oscar

Färdig i Munkedal. Han var verksam fotograf med egen ateljé i Munkedal under i stort sett hela första halvan av 1900-talet fram till omkring 1960.

Lennart Bornmalm



Vem kan berätta om den här lilla bogserbåten verksam i Munksjön?

Bogserbåt

Jag fick häromdagen från Jönköping bilagda foto av en liten bogserbåt, enligt uppgift från Göteborg, som har hållit på med brobygge i Munksjön. Kan någon av tidningens lä-

sare berätta mer om denna bogserbåt är jag och fotografen mycket tacksamma. För övrigt var det kanske sista gången man såg ett nyttofartyg inne i Munksjön.

Olle Gustafsson

Polaris

I Länsumpen 2006:3 frågade Olle Gustavsson om **Polaris**. Sommaren 2005 när jag var ombord på **Origo** av Göteborg uppe på Svalbard träffade vi ofta på **Polaris**. Enligt uppgift är hon en fd norsk Kystvakt och var då svenskägd, men med något så ovanligt, i synnerhet i dessa trakter som Rarotonga i aktern.

Rarotonga ligger på Cook Islands och flaggen är mycket riktigt N-Z. Tanken var att hon skulle få svensk flagg men jag tror det var krångel med passagerarcertifikaten så valet föll på Cook Islands.

Då gick hon ut från Longyearbyn med passagerare på dagsturer och jag var ombord och hälsade på några gånger. Den svenske skepparen hade tidigare jobbat på **Origo** och i stort sett resten av besättningen var ryssar eller ukrainare. Hon var väldigt välhållen och jag imponerades över den goda ordningen i maskinrummet med trasmattor på durkarna. Några detaljdata om henne har jag inte, men hon hade relativt stor maskin, ca 4500 hk. I slutet av säsongen fick hon, enligt artiklar i Svalbardposten, problem med certifikaten så hon gick till Göteborg i augusti 2005 för ombyggnation. Vad som hänt därefter och vart hon tog vägen efter Göteborg har jag i skrivande stund inte klart för mig.

Per Björkman

Fotot från Knippla

Det var trevligt att få se ett foto från Knippla Skeppsvarv. Jag har följande förslag att komma med:

Längst bort till höger syns aktern på en svart och avmastad skuta. Det är **Hans** (4147), byggd 1903 i Sjötorp. Hon ägdes under de sista åren hon gick i fraktfart av skepparen Berthold Pagander i Hamburg-sund. **Hans** råkade ut för ett haveri där stäven och förskeppet skadades. Hon reparerades aldrig efter detta. Köptes sedan av Sigward Carlsson på Knippla.

Innanför **Hans** ligger ett annat svartmålat och avmastat fartyg, som också ägdes av Sigward Carlsson, nämligen **Skagerack** (8244) byggd 1920 i S:t Malo. Hon hade tidigare hemort i Grundsund.

Den vita skutan är **Kullavik** (ex **Lars**) byggd 1898 i Sjötorp, ägd av ett partrederi i Göteborg med skepparen Anker Andersson som huvudredare.

Den gråmålade järnloggerten är gamla **Hållöfjord** (8235), fast här hade hon namnet **Västanvind**. Byggd 1903 i Papeburg.

När det gäller kuttern på slipen är jag väl inte 100 % säker, men det mesta tyder på **Diligence** (5571), byggd 1894 i Lowestoft. Hon ägdes av skepparen Tore Einar Pagander i Hamburgsund.

Johnny Durk

Mer om Mona Lisa

I mitten av oktober 2006 besökte jag Piraeus med m/s **Arion** (via Korintkanalen) och på ingående fann jag m/s **Mona Lisa** i kikaren, ankarliggande. Hemgående från Istanbul fyra dagar senare låg hon kvar.

Jag hade då tillfälle att besöka bryggan och pratade med vakthavande 2:e styrman. Han nämnde då att **Arions** rederi, Classic International Cruises i Lisabon, förhandlade om inköp av m/s **Mona Lisa** för totalrenovering och fortsatt

cruising. Då detta rederi bl a äger m/s **Funchal** låter det ju hoppfullt. De håller fin stil och puts på sina gamla fartyg, **Arion** inget undantag.

Enligt min sagesman var affären i princip klar, han hade blivit tillfrågad om han eventuellt ville mönstra om till m/s **Mona Lisa**. Tanken är att renovera henne nu i vinter och att försöka få ut henne till sommaren eller hösten 2007.

Hoppas att allt går i lås, kanske vi får se henne i Göteborg igen!

Olof Ohlsson



Betelskeppet vid kaj den 20 maj 2006 ...



... och fyra dagar senare. Foto Per Bregnhøj.



Långö II på väg att möta samma öde som Betelskeppet. Foto Per Bregnhøj den 27 juni 2006.



**Hälsning
från Frederikshavn**
Några kommentarer till Krister
Bångs artikel "Årets semester-

resa" från nummer 3:2006.
Det gamla Lloyd-fartyget
Stellaria skrotades i Frede-
rikshavn i början av maj 2006

och hon hette då **Hela**.
Långö II och **Betelskeppet**
har gått samma väg. Kan någon
hjälpa mig med deras historia?

Lone Baand, som brukar ligga
här i hamnen, seglar emellanåt
skrotlaster härifrån.

Hilsen, Per Bregnhøj



Vilken är denna norska trålare som passerar Sotekanalen?

Okända fiskebåtar
Jag har nyligen funnit dessa två
vykort med fiskebåtar.

Det första föreställer en norsk
fiskebåt som passerar Sotekana-
len okänt år.

Kontrapropellern
Som en komplettering till *Bilder
ur gamla fotoalbum* och akter-
stäven på *Bris* har vi av Åke
Karlsson fått oss tillsänt kopior
på artikeln *Kontrapropellern*,
dess teori och konstruktion samt

meddelanden om hittills vunna
praktiska resultat. Artikeln är
skriven av direktör Henning
Olsson, Göteborg och publice-
rades i *Teknisk Tidskrift* den 17
november 1923.

I mycket korta ordalag kan



Vykort från Strömstad, poststämplat 1969.

Det andra vykortet visar ett
motiv från Strömstad med LL
277 **Astrid** av Strömstad. Men

vilken är trälaren på hennes
utsida?

Tore Olsson

man säga att kontrapropellerns
uppgift var att styra den snett
kommande propellervattensträ-
len bakåt och därigenom öka
propellerns verkningsgrad.

Kontrapropellern utgjordes
som regel av sex fast monte-

rade blad med samma inbördes
vinklar. Konstruktionen befann
sig få störst betydelse för mera
långsamgående, stora fylliga
lastfartyg.

Redaktionen



Böcker på frivakten

Redaktör Lennart Bornmalm

Slupar, jakter och däcksbåtar från Skaftö och Gåsö

276 sidor A4. Hårda pärmar. Illustrerad.

Pris 380:- + porto 80:-

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

Utgivare Vaskehörns Bokmaskin tel.0523-20271

Anders Olsson har sedan länge gjort sig känd som noggrann forskare och produktiv författare i den exklusiva vetenskapen båtologi. I text och bild, med originaldokument och ögonvittnesskildringar berättar han historien om varje enskilt fartyg, från stapelbädd till upphuggning eller förlisning. Detta är den sjätte boken i hans serie och denna gång har han gett sig i kast med de minsta båtarna – jakter, slupar och däcksbåtar från Skaftö. Boken innehåller mer än 1 000 personnamn i sitt personregister, och är därför även en fin källa för släktforskare. Enmastarna presenteras under en löpande numrering som slutar med talet 267. Dock är några av numren på vägen dit ett slags uppsamlingsheat av fartyg med samma namn, men där identifieringarna av den ena eller andra orsaken är oklar. Det sammanlagda antalet beskrivna slupar, jakter, öppna båtar, halvdäcksbåtar och lösdäcksbåtar upp går därför till nära 300. Som i tidigare böcker har Anders lagt ned ett omfattande forskningsarbete och skapat

en livaktig och intressant berättelse om de minsta fartygen. Jag kan på det varmaste rekommendera boken till alla som är intresserade av mindre fartyg.

Jan Hermansson

Blekinge sjöfartsmuseum, årsbok nr 20 för 2006

Utgivare: Sjöfartsmuseet, 37435 Karlshamn

Flera av skribenterna i årets upplaga från Blekinge är före detta sjöfolk och det märks på deras mycket initierade skrivande. I samtliga artiklar sätter man människan i centrum istället för att stapla mått och tontal på varandra.

Helge Olsson var i många år chief i Transatlantic och börjar sitt berättande med Suezkanalen historia för att fortsätta under sin tid som maskinist i m/s **Mirrabooka** och m/s **Parrakoola**. Helge beskriver avskedet med hustrun och den lilla dottern innan han ger sig ut på långresa som visade sig skulle bli länge än han och familjen anat. Efter ett år ute skulle Helge hem som chief i m/s **Coolgardie**. Den drabbades av en svår brand som kunde släckas efter en heroisk insats av maskinfolket. I Alger skedde en större reparation och sent om-sider kom Helge till Göteborg.

En annan bra uppsats avser galeasen **Walborg**, byggd i Danmark 1897. 1964 seglade den till Karibien där en dagbok berättade om strapatser men också om gott sjömansskap. Författaren har gjort en fördjupning av resan och forskat vidare vad som hände besättningen.

Årsboken är skriven med ett stort hjärta för sjöhistoria och är mycket läsvärd.

Terje W Fredh

Boken om Östersjöskepparen Arthur Fagerström – "Päron-Pälle", ett Hangö-original

232 sidor, stort format ISBN 952-99736-0-8
Författare Tomy Karlsson, Esplanaden 110, FIN – 10900 Hangö

Mejladress: tomy.karlsson@ppl.inet Pris, inkl. porto 32.70. Köps från författaren.

Biografier och självbiografier över sjöfolk utkommer med jämna mellanrum. Denna

skiljer sig på många sätt från huvudparten av dessa böcker.

Boken handlar om Arthur Fagerström, eller Päron-Pälle, som folk kallade honom bakom hans rygg, ingen vågade säga öknamnet så han hörde det. Han ansågs gå omkring med en skarpladdad pistol och hörde han någon kalla honom vid hans öknamn så tvekade han inte att dra sin pistol. Åtminstone trodde man så i Hangö och de flesta svenskspråkiga orterna i södra och sydvästra Finland. Päron-Pälle var en känd eller kanske ökad man i dessa trakter.

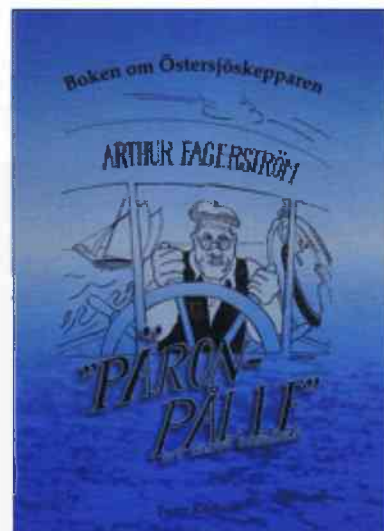
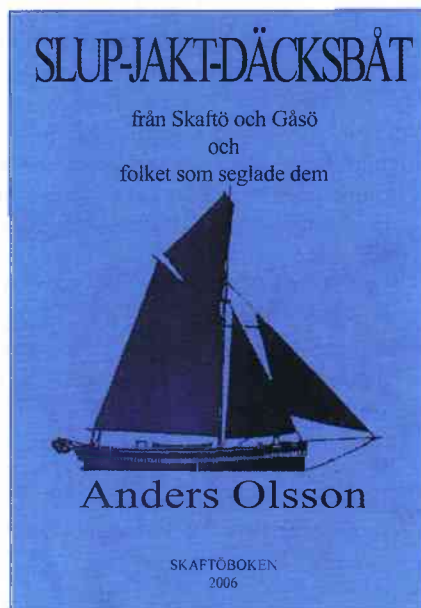
Han betecknas av författaren som "en stor, liten skurk" utan rädsla för vare sig polis eller andra myndigheter.

Päron-Pälle hade bott i Amerika, han hade varit skutskeppare och haft flera egna fartyg. Under tiden i Amerika seglade han bla i den välkända barken **Moshulu** som var beslagtagen av USA under första världskriget.

Boken beskriver grundlig både Päron-Pälles liv och hans fartyg, de egna och andra han seglat i. För personer med intresse för sjöfart i, framför allt, dessa delar av Finland och för alla som är intresserade av ovanliga människoöden kan boken rekommenderas.

Det bör kanske också nämnas att Erik Hag, välkänd Finlandsspecialist, medverkat i framställningen av denna bok.

Olle Gustafsson





Böcker på frivakten

Redaktör Lennart Bornmalm

Passagerare till sjöss – Den svenska färjesjöfartens historia

Anders Bergenek och Klas Brogren
Rikt illustrerad, inbunden, 441 sidor
ShipPax information, Halmstad, 2006.
ISBN 10: 91-631-9022-2

Pris: Vid köp kontakta ShipPax Information, Halmstad (tel 035-21 83 70 eller e-post info2@shippax.se : www.shippax.se)

Denna bok är ett fantastiskt verk för alla som vill veta lite om de passagerarfartyg som trafikerar eller har trafikerat svenska farvatten. Boken innehåller kolossalt mycket information om olika färjor och färjelinjer. Inte minst är bildmaterialet mycket rikligt och bara detta berättar en hel del spännande om färjesjöfarten. Fotografierna är dessutom generellt av mycket god klass och kvalitet i sin återgivning. Tonvikten i bokens innehåll berör färjetrafiken utveckling efter andra världskriget med några återblickar från slutet av 1800-talet då färjetrafiken skapades. Det är mycket historik och fakta som delges i boken men den är ändå lättsamt presenterad och i många fall medryckande, så att även de som inte är speciellt intresserade av färjesjöfart kan finna boken underhållande att läsa. Eftersom färjesjöfarten är den sjöfart som folk idag i gemen möts av jämfört med tidigare är detta bokverk utan omsvep en kulturgärning som författarna skall ha en stor eloge. Genom att tillägna sig föreliggande praktverk får läsaren en god allmänbildning om färjor och färjesjöfarten i stort och i smått.

Jag kan enbart ge mina varmaste rekommendationer för denna bok.

Lennart Bornmalm



My Voyage – The Tall Ship Art Collection

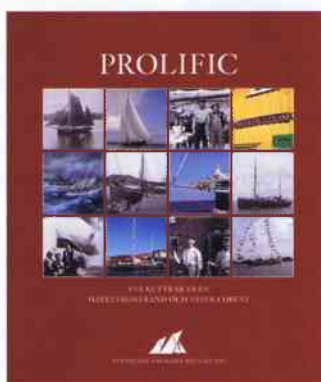
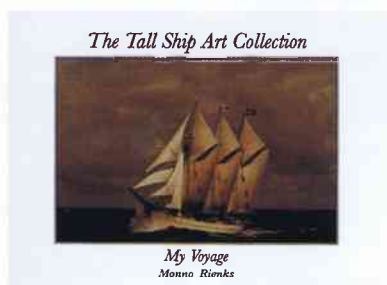
Monno Rienks
Rikt illustrerad, inbunden, 155 sidor
Förlag: Bokförlaget Briggen, Borås
ISBN 91-973000-5-5

Pris: 595 kronor + 45 kronor kr för porto inom Sverige. Vid beställning från utlandet är protokostnaden 95 kronor. Boken beställes från Bokförlaget Briggen genom att beloppet insättes på plusgirokonto 84 62 40-0.

My Voyage är en synnerligen tjugig bok med många vackra och effektfulla fotografier av både fartygen under segel ute till havs och miljöer ombord. Boken är huvudsakligen en bildbok med ett förord av Bert Schwitters och en inledning av författaren. Därefter tar författaren, som är fotograf till yrket, med läsaren på en resa med mycket vackra och spektakulär bilder från seglingar med i huvudsak europeiska skolsegelfartyg, däribland flera svenska, men även några andra utanför Europa. Bilder talar sitt eget språk och bildtexten är endast minimal. Bildmaterialet är återgivet på ett mycket smakfullt sätt och trycket är utmärkt. Boken är endast tryckt i en begränsad upplaga och kan enbart köpas från förlaget.

Boken rekommenderas varmt!

Lennart Bornmalm



Prolific – Två kuttrar från Hälleviksstrand på Västra Orust

Anders Thölén och Holger Formgren
Rikt illustrerad, inbunden, 171 sidor.
Förlag: Prolific, Hälleviksstrand
ISBN: 91-976618-0-5

Pris: 320 kronor vid beställning av Anders Thölén, tel. 031-774 1017.

Detta är en mycket trevlig bok och synnerhet för dem som är intresserad av engelska kuttrar och speciellt **Prolific** från Hälleviksstrand. I slutet av 1800-talet inköptes den då några år gamla engelska fiskekuttern **Prolific** av ett partrederi i Hälleviksstrand. Här blev fartyget stationerat i nästan ett halvt sekel och drygt 50 år efter att **Prolific** försvunnit från Hälleviksstrand bildades Stiftelsen Navigare Necesse Est, med ändamål att utan vinstsyfte främja tillväxten av kultur och näringsliv på västra Orust. Stiftelsen skall också verka för att ungdomar erbjuds utbildning i maritim teknologi, navigation och sjösportliv. Detta innebar att Maritima Gymnasiet i Ellös startades och att en kopia av fiskekuttern **Prolific** skulle byggas för att verka som skolfartyg. Avsikten var från början att låta bygga en likadan kutter som ursprungliga **Prolific** av trä vid Hälleviksstrands Varv, men detta ändrades senare till att fartyget byggdes av glasfiberarmerad plast och utrustades med aluminiumrigg.

Boken inleds med varför de engelska kuttrarna inköptes till Bohuslän i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet, följt av vad de användes till och då i synnerhet **Prolifics** öde och historia. Därefter följer idén på att bygga en kopia på **Prolific** och skapa det Maritima Gymnasiet i Ellös som en del av kulturen på västra Orust. Boken är detaljrik och både rolig och fascinerande att läsa och det är imponerande vad som lyckats skapas genom Stiftelsen Navigare Necesse Est.

Generellt är bildmaterialet mycket bra, där flertalet av fotografierna är i färg, medan endast äldre bilder är i svartvitt. De är genomgående fint återgivna vilket förhöjer läsandet av boken.

Lennart Bornmalm

Till salu

Tidningen Länspumpen



Årsnummer:

- 1994: Foton från 1939 – in på 1960-talet av Curt S. Ohlsson.
 1995: Foton av C. G. Nyström från 1945 – 1960-talet.
 1996: **Helt i färg** om Göteborgs och Stockholms hamnar av Bertil Söderberg och Arne Sundström.
 1998: Röda Bolagets historia av Bertil Söderberg.
 2001: Minnesnummer om vykortssamlaren Robin Holmstedt av Ragnar Magnander o Bertil Söderberg
 2002: Sjöman – Vänerlots – båtolog, Tore Granaths sjömansbana med egna foton 1942 – 1993.

Årgångar av Länspumpen

- 1991: 3, 4 (fåtal)
 1992: 1, 4 (fåtal)
 1993: 1
 1994: 1, 2, 3,
 1995: 3, 4
 1996: 1, 2, 3, 4
 1997: 1, 2, 3, 4
 1998: 1, 2, (3 = fåtal)
 1999: 1, 3, 4
 2000: 1, 2, 3, 4
 2001: 1, 2, 3, 4
 2002: 2, 3, 4
 2003: 1, 2, 3, 4
 2004: 1, 2, 3, 4
 2005: 2, 3, 4

Frakt ingår. Sätt in beloppet på vårt **plusgiro 81 57 68 - 7** och meddela vilka tidningar Du önskar och **glöm inte att skriva leveransadress.**

Med reservation för slutförsäljning

- Pris: 1-4 tidningar 50:- kr/st
 5-9 tidningar 40:- kr/st
 10 tidningar eller fler 30:- kr/st

Möteskalendern

Torsdagen den 12 april kl 19.00

Sven Bratt, från Göta Älvdalens fartygshistoriska förening, berättar och visar bilder från de många varven längs älven. Före mötet kommer vår eminente kock, Gunnar Utbult, att servera ärtsoppa och pannkakor till det otroliga priset av 30:- Dricka, hård smörgås och kaffe ingår också.

Kajutan är öppen varje tisdagskväll mellan 18 och 21.

Dessutom är Kajutan öppen för egen forskning alla torsdagar utom Skärtorsdag mellan kl 1200 och 1500 t o m den 26 april 2007.

Kajutan är belägen i gamla Sockerbruket med adress **Banehagsgatan 1 I in på gården.**

Tag hissen till första våningen.

Vi vill också uppmana alla att delta i Klubb Maritims årsmöte som hålls i Västervik, lördagen den 12 maj. Där har Du chansen att träffa båtologer från hela landet. Länspumpens redaktion finns också på plats.

Välkommen!

Önskas köpa

Terje Fredh böcker från åren 1975–2004
 Tel 0523-10421

Till salu



Resa i sjöfararland av Terje Fredh – "lysande dokumentation" Ulf G Eriksson, BN "bättre kan sjöhistoria inte skrivas" LP. Tel 0523-10421 eller i västsvenska bokaffärer.

FOTOARKIVET • KLUBB MARITIM – GÖTEBORG • OFFERT 40

Fotoformat 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!

CALLE NYSTRÖMS NEGATIVSAMLING

Alvö	Degerhamn	7776
Alta Mar	Ystad	11490
Alstern	Karlstad	11227
Allan s/s	Landskrona	6893
Alida Gorthon	Helsingborg	10443
A J Falkland s/s	Helsingborg	9009
Karesuando	Stockholm	8776
Rigel	Stockholm	9536
Koster	Edshultshall	10065

Ex-svenska

Almut s/s	Hamburg	6713
Al Kahira s/s	Alexandria	8658
Amal Express	Budapest	9711
Ais Georgis	Piraeus	8468

Andrea Camalich	Leghorn	8412
Apollonia	Panama	9065
Arapiles	Ceuta	7750
Arion	Famagusta	8917
Arkadia s/s	Helsingfors	8594
Betty	Panama	8657

ÅKE OLOFSSONS NEGATIVSAMLING

Age I	Hjulsbro	6109
Ann-Charlotte	Lidköping	8726
Solamit	Lidköping	7585
Tessy	Västervik	8683

Ångare

Amazona	Malmö	9502
Bojan	Simrishamn	5995
Eken	Lidköping	7046

Brofjord	Göteborg	4656
Melis	Malmö	8819
Orion	Stockholm	7255
Polaris	Stockholm	7457
Scania	Jonstorp	9135
Stureborg	Landskrona	8924
Svan	Bleket	4801
Unden	Karlstad	8770

BERTIL PALMS NEGATIVSAMLING

Emma D. P.	Genua	8461
Elsa Skou	Köpenhamn	—
Else	Skillinge	8342
Ryttertind	Egersund	—
Stolt Mariner	Malmö	9622
Thuntank I	Lidköping	9384

Antal foton:

10x15
18x24

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

Namn.....

Adress.....

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

Sista beställningsdag

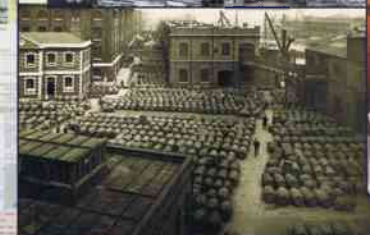
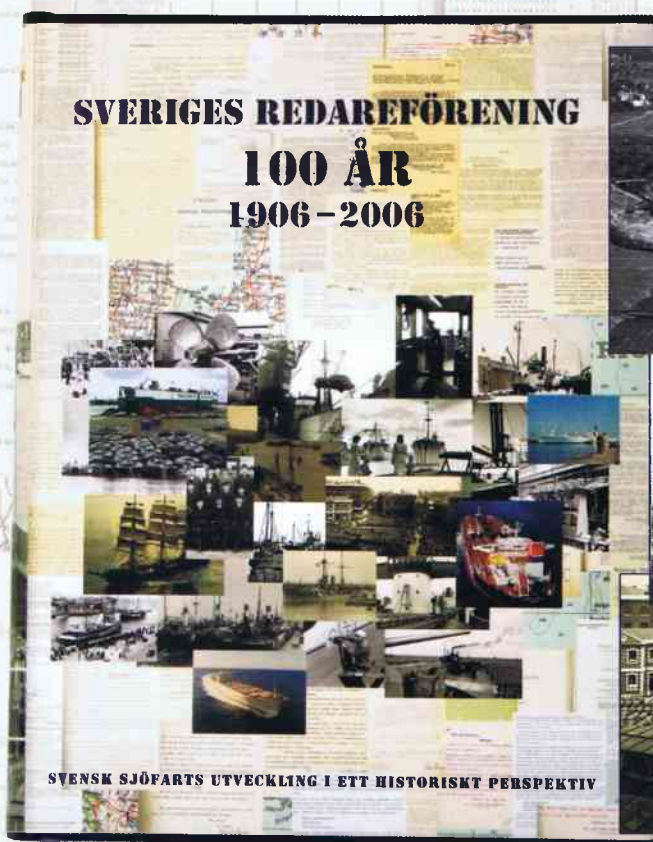
20 april 2007

därefter leverans inom 6–10 veckor

SVERIGES REDAREFÖRENING 100 ÅR 1906 – 2006

SVENSK SJÖFARTS UTVECKLING I ETT HISTORISKT PERSPEKTIV

Specialpris
för Klubb
Maritim



SRF:s arbete har på ett avgörande sätt bidragit till svensk sjöfarts starka ställning och till en säkrare och mer miljömedveten världssjöfart. Med styrelseprotokoll, verksamhetsberättelser, brevväxling och ett stort antal intervjuer som grund tecknas Sveriges Redareförenings framträdande roll inom den internationella sjöfarten.

Vi följer SRF och sjöfartens utveckling: från mindre familjerederier till stora rederikoncerner under den internationella handelns utvidgning, under fred och krig och under politiska kriser, genom de svenska varvens tillväxt, blomstring och avveckling.

Beställ nu – begränsad upplaga!

Ordinarie pris 395 kr.

Du som prenumererar på Länspumpen och Båtologen betalar endast 295 kr.

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 uppges beställd titel samt namn och leveransadress. Du kan också beställa via www.breakwater.se



BREAKWATER
PUBLISHING