



Lennart Karlsson avliden

Båtologen Lennart Karlsson i Västervik avled den 17 mars efter en lång tids sjukdom. Lennart kom med mycket tidigt i Klubb Maritim och hade medlemsnummer 108. Han var framför allt intresserad av det mindre tonnaget som han hade stor ordning på. Han fotograferade mycket och gick på kajen i Västervik och inväntade båtar. Han bodde ensligt i Gagersrum utanför Västervik och skaffade aldrig bil så det var ett företag att ta sig till staden. En av de första och största entusiasterna har lämnat in. Frid över Ditt minne.

Krister Bång



Minnesord

Sjöingenjör Björn Fridén har avlidit i en ålder av 73 år. Närmast anhöriga är hustrun Britta samt dottern Helena med familj. Moder, samt syster och broder med familjer.

Björn Fridén föddes i Göteborg 1933. Vid krigsutbrottet flyttade familjen till Björkö, där han växte upp. Han tog realexamen på Wasa realskola, studentexamen på Tekniska gymnasiet samt sjöingenjörsexamen på Navigationsskolan, samtliga i Göteborg.

Genom sin uppväxt på Björkö kom han i unga år i kontakt med sjömanslivet. Vid 15 års ålder var han ett sommarlov mönstrad på Broströms seglande elevfartyg **Albatross**. Men det var maskiner som var hans stora intresse. Därför var det fullt naturligt att hans första riktiga jobb till sjöss var som eldare ombord på Sockerbolagets koleldade ångare **Melis**. Björn har under sitt långa sjömansliv varit i åtskilliga rederier och fartyg, men hans tid i **Melis** hade en speciell plats i hans hjärta.

Björn var helt "outstanding" då det gällde att läsa och förstå fartygsritningar samt komma med bättre lösningar än vad konstruktören hade tänkt sig. Han kunde också på ett vederhäftigt sätt motivera sina förslag till ändringar. Dessa färdigheter hade han stor nytta av, då han var en av de tekniskt ansvariga vid byggandet av flera färjor på 1960- och 1970-talet, för de då stora färjerederierna Stena Line, Lion Ferry och Sessanlinjen.

Men det Björn tyckte var hans viktigaste insats under sin sjömansbana var, när han 1977 var med och mycket aktivt deltog då rederiet Consafe Offshore, med sina bostadsplattformar för offshore industrin på Nordsjön, startade sin korta men intensiva levnad. Han var mannen som såg till att den första plattformen **Safe Astoria** kom iväg från Götaverken/Cityvarvet i Göteborg i sjövärdigt skick, och kunde börja sitt första kontrakt inom avtalad tid. De följande åren var Björn som teknisk direktör i Consafe Offshore ansvarig för byggnationen av flera bostadsplattformar, med mycket kvalificerad teknisk utrustning på Arendalsvarvet i Göteborg. Vi tror oss veta att Björn var en mycket uppskattad motpart till varvsledningen på grund av hans stora kunnande inom dåtidens offshorenäring. Samma sak gällde vid senare byggnationer av flytande hotell i JCE-gruppens regi.

Sin sista större tjänst inom sjöfartsnäringen hade Björn som teknisk rådgivare i det svenskägda, utlandsbaserade tankrederiet Marin Vest, med säte i Göteborg.

Under många år var Björn, på sin fritid, ideellt verksam i Sällskapet Ångbåten och i deras fartyg s/s **Bohuslän**. Han tjänstgjorde då ombord som maskinchef.

J. Christer Ericsson och Gunnar Heikenberg





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

Årgång 34. Nummer 138 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 september 2007
sista manusdag är den 15 juli 2007

Omslaget: *Windena från
Källandsö masar sig sakta
ner för Göta älv. I Agnes-
berg hann Krister Bång
ifatt henne. Foto 2 februari
2007.*



**Paragraf-
fartyg!**

SSSSSSSSSS

Vi kommer i nästa nummer att inleda
en lång serie om våra paragraffartyg.
Det har funnits åtskilliga sådana och
vi börjar med dem som byggdes för
svensk flagg. Vi behöver fotografier
av dessa fartyg. Vi har naturligtvis

många foton redan, men vi vill ha
en blandning från många båtologer.
Bilderna måste vara bra. Oskarpa
bilder tar vi inte med. Välkommen
med Ditt bidrag. Har Du frågor;
kontakta Krister.

Redaktörerna

Redaktionellt

Bidragen fortsätter att strömma in. Tack för det. Det värmer.

Det har framkommit önskemål om att visa upp de olika
avdelningarna inom Klubb Maritim. Vi börjar från söder och
vi bad Malmöavdelningen att skriva några rader.

Ett gammalt önskemål har också varit att presentera en
båtolog. Eftersom Klubb Maritims årsmöte i år är förlagt till
Västervik har vi passat på att uppmärksamma modellbyggaren
Nils Gustavsson.

Den utlovade starten av artikelserien om våra paragraffartyg
har flyttats fram till nummer 3 på grund av den stora inström-
ningen av material.

Stoppdag till nästa nummer blir först den 15 juli. Men vänta
inte så länge. Ju tidigare ditt bidrag kommer desto större chans
är det att det kommer med.

Redaktörerna

Innehåll

Sarita – en fiskebåt med förhinder	4
Sven Bryngelsson	
Bilder ur gamla fotoalbum	13
Bertil Söderberg	
Om fartygstrafiken i Skogstorp	14
Bengt-Åke Gustafsson	
Till flydda tider	18
Bertil Palm	
Projekt Vega	20
Krister Bång	
Resa med skolfartyg	24
Roland Flemk	
Gullmaren	28
Bengt Ahlin	
Klubb Maritim Malmö	32
Krister Bång	
Bogserbåten Västervik	34
Lennart Karlsson	
UA 530 Seiko	40
Terje W Fredh	
Olof Sunds dagbok på trälaren Kennedy	42
Birger Bengts	
Horisonten Runt	46
Jan Johansson	
Minsvepare från Knippla Skeppsvarv	52
Lennart Bornmalm & Christine Fredriksen	
Nils Gustafsson, båtolog	54
Krister Bång	
Klubbinfo	55



Sarita före avgången till Brasilien.

Sarita – en fiskebåt med förhinder!

Sven Bryngelsson

Efter snart femtio år skall jag ur minnet och en del anteckningar försöka beskriva några av alla de problem, som detta fiskefartyg begåvades med från första stund.

Båten beställdes på spekulat av June-Munktells motorfabrik i Jönköping vid Peter Petersons varv på Hälsö, och såldes vidare till ett fiskelag på Hönö som bestod av Hugo Sörensson samt Folke och Sven Bryngelsson. **Sarita** fick beteckningen GG507 och levererades till köparna i juli 1957. Motorn var en av JM licensbyggd 6-cyl, 4-takts Gamma diesel på 360 hk. Motorfabriken B&W i Frederikshavn, Danmark, hade bara byggt 4-cyl motorer på 240 hk som fungerade väldigt bra. Nu hade JM alltså ökat kapaciteten med två cylindrar och även dessa motorer gick som små underverk!

Det var bara ett krux. Där vevaxeln slutade i akterkant var också underverket slut!

JM hade inte brytt sig om att konstruera någon ny frikoppling som skulle passa denna nya typ av motor.

I stället monterade man den koppling som man använt till sina största 2-takts

tändkulemotorer som utvecklade 225 hk på 3 cylindrar. Denna koppling hade torra lameller och var mekanisk. Koppling, reversering och propellertrycklagret hade fått ett eget ramfundament som var bultat till motorns vevhus i akterkant. Kopplingen hade moderniserats med en hydraulisk kolv för tillslaget i stället för det gamla mekaniska tillslaget. Likaså var reverseringen för propellern försedd med en hydraulisk kolv för back och fram. För övrigt var det samma gamla mekanik som till tändkulemotorn.

Två båtar som försetts med dessa motorer under tiden **Sarita** byggdes fick båda problem med sina kopplingar.

Vi, fiskelaget, meddelade motorfabriken att vi inte ville fullfölja affären med denna torrgående koppling på motorn, utan ville att de skulle montera B&W Alphas koppling som gick i oljebad.

Detta hade motorfabriken ingen tanke på, utan vi fick garantier på att alla fel som varit på de andra båtarna var avhjälpta och garanterade att dessa problem skulle inte uppstå på **Sarita**.

Sarita var ämnad för fiske i Brasilien och var bland annat kopparförhydd under

hela botten för att undvika maskangrepp.

Fisket påbörjades här hemma i Sverige på grund av att fiskelicensen från Brasilien dröjde. Vi började fiska sill i Nordsjön, det så kallade Fladenfisket. Detta gick bra.

Det blev två snabba resor i fint väder. En landades i Skärhamn och en i Göteborg. Tredje resan tog vi in mera tomlådor för att fiska på Tyskland eller England.

Även den gången träffade vi på bra med sill. Sista dagen kom vi över Mollybank och fick se några rejäla blaffor i ekolods-luppen, som var det modernaste som då fanns att tillgå för att leta sill. Där fick vi våra lådor fulla och satte kursen för Helgoland. På den tiden satt Tage Westlund på SVC och dirigerade båtarna till olika hamnar i Storbritannien, Holland och Tyskland.

Han hade dirigerat oss till Altona i Hamburg.

Denna resa hade vi sämre väder och när vi närmade oss Elbe-roveret blåste det en kuling. Då började det! Ur kopplingen rök det och gnistorna flög som på ett tomtebloss.

Kopplingen slogs ifrån direkt men när detta utfördes så gnistrade det än värre och det skrek till som alltihop skulle ramla



Medan vi väntade på licens från Brasilien fiskade vi i Östersjön tillsammans med *Marina* från Hönö.

i bitar. Motorn stoppades omedelbart och när röken skingrats så visade det sig att tärningarna som påverkar konan som trycker ihop kopplingslamellerna var totalt utslitna och bultarna som styr tärningarna var även de mer eller mindre uppslitna. Allting var glödhet så det gick inte att ta i något förrän det svalnat av lite.

Nya tärningar och bultar hade vi i reserv men när vi skulle ha loss de utslitna bultarna så kärvade dessa i gängorna på grund av skadorna och värmen.

Båten rullade och bar sig åt i det dåliga vädret. Vi hade Helgoland i lä och det började bli kritiskt. Till slut kunde vi montera de nya grejorna och starta igen. Helgoland var då oroväckande nära, men vi kom oss ur det farliga läget och tog oss upp till Altona, där vi fick bra priser för sillen.

Kopplingen och tärningarna tillsågs och smordes ofta. Dessa var annars tänkta att gå torra. En ny resa gjordes. Denna gången lossade vi i Hirtshals, Danmark och gick därefter hem till Sverige.

Motorfabrikens folk kom ombord och lade sina pannor i djupa veck.

De båda länkarman som förband kopplingsmekaniken med hydraulkolven och var monterade original vid fabriken, var inte ställbara och man trodde felet berodde på att det låg ett ständigt tryck på tärningarna från hydraulkolven.

Nu gjordes en ny uppfinning till kopplingen! Länkarman gjordes nu ställbar så att tärningarna kunde avlastas. I och med detta skulle kopplingsproblemet vara löst enligt experterna från JM.

På ett par av de båtar som utrustats med samma motorer som *Sarita* gick mellanaxlarna av. Detta problem hann inte uppstå på *Sarita*, för under den tiden vi fiskade i

Sverige konstaterades att vid vissa varvtal uppstod det torrisonssvängningar i motorn och dessa hamnade i mellanaxeln, alltså den axel som ligger mellan kopplingen och propelleraxeln.

Vi fick ombord en expert från Götaverken som hade instrument och doningar med sig och så körde vi ut på Danafjorden och testade.

Just vid de varvtalen, (330–380 rpm) som låg på ca 65–80 % uttag från motorn och då vibrationerna kändes minst i skrovet, där fanns de kritiska varvtalen för att mellanaxeln skulle vibrera sönder.

Varvtalsvisaren i styrhytten försågs med ett rött fält där vi inte kunde köra. Detta innebar att vi körde ganska lätt med motorn, ca 320 rpm för det mesta. Max varvtal på dessa motorer låg på 425 rpm.

Vi gjorde ytterligare några resor med sill på Tyskland bla till Kiel och Cuxhafen. Ett par resor lossades i Hirtshals och Skagen.

Efter sillfisket drog vi från senhösten fisk på Egersundskanten. Från slutet av januari 1958 drog vi flyttrål ihop med *Carina* från Hönö. Vid påsktid gick vi tillsammans med *Carina* och *Marina* till Östersjön och fiskade torsk fram till midsommar.

Motorn och kopplingen såg nu ut att fungera bra så vi beslöt att fullfölja våra planer att segla ner till Brasilien. På grund av vissa problem med vår fiskelicens i Brasilien blev avgången dit försenad så vi kom inte iväg förrän den 12 september 1958.

Folkes dagbok

Jag skriver nu direkt ur Folkes dagbok, (med en del egna tillägg som förklaringar), för resan till Rio Grande i staten Rio Grande do Sul, Brazil:

Fredag 12 september 06.00. Avgår Hönö för Frederikshavn. Ankomst Frederikshavn 10.00 för proviantering och justering av bränslepumpar och bränsleventiler hos motorfabriken.

Lördag 13 september 14.00 avgår Frederikshavn för Lissabon. Vid Skagens Rev fyrskepp inväntar vi *Juno* från Hönö som har en reservdel till vår frysbox som vi förvarar provianten i. *Juno* överlämnar grejen och sätter kurs på Lindesnäs.

Sarita styr med kurs mot Hanstholm. Bra väder men en del ruljans.

Söndag 14 september tvärs Hanstholm 06.00. Sätter loggen. Nordsjön ligger stilla som i söndagsvila. Kurs mot Smiths Knoll fyrskepp. Motorvarv 390 rpm, fart drygt 9 knop.

Måndag 15 september 10.00 passeras fyrskeppet Smiths Knoll. Lugnt väder, kurs SV ½ S fart 9 knop. Allt fungerar bra utom frysboxen.



Torre de Belém är ett känt turistmål i Lissabons hamn. Foto Krister Bång.



Sarita vid kaj i Lissabon. Hugo Sörensson i mitten. Passpolisen begrundar våra pass.

Tisdag 16 september. Sjön var skrynklig i natt av NV vind. Passerar Dover 10.00 i lugnvatten! Åter fint väder med bad på däck och sång och spel!

Onsdag 17 september. Kurs på Ushant. Strålände väder, motorvarvet konstant 390 rpm och farten drygt 9 knop.

Passerar fyren på Ushant kl 20.00 och sätter kurs på Cap Finisterre i Spanien. Vind SSV.

Torsdag 18 september. Ute på Biscaya har vinden gått över på NV och det rullar lite. God mat och allt är bra.

Fredag 19 september. Vinden rakt emot och båten tar sig vatten över huvudet! Samma varvtal och fart. 18.00 passerar vi fyren på Cap Finisterre kurs på Berlenga.

Lördag 20 september. Färden går längs Portugals kust. Portugisnordan är med oss och fint väder. Kl 22.00 styr vi in mot Lissabon och förtöjer till kaj kl 23.00. På resan till Lissabon som tagit nära 180 timmar från Frederikshavn har vi förbrukat 130 liter smörjolja. Varvtalet har legat konstant på 390 rpm och farten har varit drygt 9 knop.

Söndag 21 september. När alla myndighetspapper är färdigskrivna är det inget som hindrar att vi får gå iland. De representanter från moderkoncernen som äger motorfabriken och som skulle ha ordnat med mäklare och dylikt är totalt ointres-

serade av **Sarita** och dess motor, som skulle vara ett reklamobjekt för motorfabriken. De kom ner till slut, men stannade på kajen och stack iväg nästan omgående, för det var ju viktigare med ett bad ute vid Cascais. Sen såg vi inte dem mer. Besöker några bekanta på kvällen.

Måndag 22 september. Köpte lite proviant och en del färsk frukt. Inhandlade lite souvenirer. Betalat dyra hamnpengar för en vistelse som var helt onödig för vår del. Det var motorfabriken som absolut ville att vi skulle gå in till Lissabon för att visa upp motorn för eventuell export till portugiserna, men de som skulle sälja var ju som sagt totalt ointresserade. Tur för portugiserna! Avgår Lissabon 18.00.

Tisdag 23 september. Vi har kurs på Santa Cruz på Teneriffa, Islas de Canarias. Styr 220 grader. Fint väder och god vind. Vi har hissat vikingasegel! En presenning najad till en bom som rå upphissad i fockfallet! Motorvarvet 320 rpm, fart strax under 9 knop. Alla nöjda och glada!

Onsdag 24 september. Det är nästan vindstilla. Vi har gått 430 sjömil kl 18.00. Motorvarv 320 rpm. Biff till middag och melon till efterrätt. Humöret på topp!

Tordag 25 september. Samma lunk, samma fina väder, samma glada humör. På kvällen ser vi kast av flygfyren på Teneriffa.

Fredag 26 september. På natten är vi utanför Anaga, Teneriffas nordspets. Vi går in till Santa Cruz i dagningen och är förtöjda kl 06.00.

Med ett varvtal på 320 rpm har vi på 84 timmars körning förbrukat 30 liter smörjolja och hållit en fart av nästan 9 knop. Bränsleförbrukningen från Höno, via Frederikshavn och Lissabon, till Teneriffa blev 9600 liter.

Lördag 27 september. Oljefirman Alfred Olofsson på Höno skulle ha beställt olja för vår räkning här i Santa Cruz, men detta var inte gjort. Vi får bunkers ändå. Sänder telegram till Alfr Olofsson om bekräftelse på bunkringen. Tittar på stan och handlar lite.

Söndag 28 september. Vi tar en halsbrytande tur till Puerto de la Cruz med expressbuss. Hög fart, skarpa svängar och branta stup. Tar taxi tillbaka!

Måndag 29 september. James hos Alfr Olofssons meddelar via telegram att vi skall gå till Las Palmas på Gran Canaria och bunkra i stället! Omöjligt, våra tankar är ju redan fyllda!

Meddelar JM:s representant på Höno, Albert Andersson, att ta kontakt med Alfr Olofssons och meddela att vi bunkrat och att de får ordna upp vår bunkers då det tydligen har blivit ett missförstånd. Väntar på svar.

Tisdag 30 september. Ingen tycks förstå engelska på Höno! Vi får telegram från JM i Jönköping som undrar hur motorn går. Vi svarar att allt går bra men behöver hjälp med bunkringen eftersom betalningen från Alfred Olofsson tydligen gått till Las Palmas istället för hit till Santa Cruz.

Onsdag 1 oktober. Pengar kommer och vi gör klart att avsegla. Lämnar Santa Cruz och Teneriffa 14.00. God vind motorvarvtal 300 rpm, fart 8,5 knop.

Torsdag 2 oktober. NO vind och dyning. Det är 26 grader varmt i skansen. Gått 207 sjömil kl 14.00. Spicken sill till middag. Hugo och Folke åt men inte Sven! Allt är gott och väl tills på natten.

Fredag 3 oktober. Hugo och Folke fått svår magsjuka på natten till fredag. Sillen var härsken. Båda ligger som vrak och dricker risavkok. På kvällen litet lindring men är fortfarande vaktbefriade! Lång vakt för Sven.

Lördag 4 oktober. Magarna på Hugo och Folke är nästan bra men de är mycket matta efter den hårda persen. Kursen är 231 grader och mycket flygfisk på däck. Siktat en båt!

Söndag 5 oktober. Vi äter kött till middag. 29 grader i skansen. Mycket disigt. Kl 15.00 ser vi Ilha Sao Vincente, Kap Verde. Passerar Sao Vincents södra fyr kl 18.50.

Måndag 6 oktober. Kurs på Fernando Noronha och fint väder. Vind ONO. Ser

några svarta fåglar som liknar svalor.

Tisdag 7 oktober. Idag är vinden OSO med regnbyar och åska. Kl 10.00 får vi en orkanby så vi stoppar upp för att bärga solseget. Det går bra så vi kör igen.

Onsdag 8 oktober. Vinden SSO. Nästan motvind. Mycket regn och åska. Ytterligare en orkanby passerar oss men den gör inget ont. Salt makrill till middag. Kl 19 har vi gått 614 sjömil från Kap Verde. Fart 8,5 knop, förbrukat 25 lit smörjolja på 7 dygns körning med ett motorvarv på 300 rpm.

Torsdag 9 oktober. Vinden har stillnat men mycket motsjö. Fram på dagen ökar vinden igen. Det rullar och rullar!

Fredag 10 oktober. Samma vind, samma rullning och samma kurs. Ikväll skall vi passera Saint Paul Rock på avstånd. 28 grader i skansen.

Lördag 11 oktober. Kursen ändrad till SSV för strömmens skull. Makrill till middag och fruktkräm till efterrätt! Vinden i sidan. Rulleri. 28 grader i skansen.

Söndag 12 oktober. Passerat Fernando Noronha. Håller lite västligare kurs. Möter en båt i höjd med Natal, långt från land.

Måndag 13 oktober. Utanför Recife. Satt kursen 230 grader för att gå strax öster om Abrolhosgrunden. SO vind, rullning. Salt kött till middag. Allt väl. Distans 200 mil i dygnet.

Tisdag 14 oktober. 27 grader i skansen, ostlig vind. Rullningen avtagit. Ätit pannkakor till frukost. Pejlat några radiofyar.

Onsdag 15 oktober. Fint väder, ostlig vind och 27 grader. Motorn går som en klocka. Alla tre i besättningen mår bra. Bahia passeras under dagen men vi är långt från land, ca 150 mil ut.

Torsdag 16 oktober Passerar utanför Abrolhosgrunden. Lodar 27 famn. Sätter kurs på Sao Tome.

Fredag 17 oktober. 26 grader. Vi börjar längta efter land! Räkna med att få se Sao Tome på efternatten men regn och dis gör att vi inget ser.

Lördag 18 oktober. På morgonen styr vi V till N mot Cabo Frio. Passerar Cabo Frio 18.00.

Söndag 19 oktober. Vi kör sakta in mot Rio de Janeiro på natten. Ankrar på redde 07.00. Tull, läkare och emigration stämplar in oss och vi förtöjer i fiskhamnen vid Praça Quince de Novembro kl 10.00.

Måndag 20 oktober. 27 grader. Visit i staden, Ser många kända ansikten sen vår tidigare vistelse här. Beställer bunkers. Hämtar brev, läser och besvarar brev.

Tisdag 21 oktober. Bunkrar 12000 liter diesel. Demonstrerar motorn och förevisar båten. Alla tycker att det ser bra ut och önskar lycka till.

Onsdag 22 oktober. Besöker Svenska konsulatet och visar våra kontrakt och övriga nödvändiga papper. Handlar lite och

avseglar 14.00. Svänger runt sockertoppen kl 15.00 och går ut mellan Copacabana och Ilha Raza.

Torsdag 23 oktober. 25 grader. Kurs på Santa Marta. Det blåser en NO-lig hyvare som avtar mot kvällen. Inga båtar eller flygfiskar i sikte.

Fredag 24 oktober. Passerar Santa Catarinaön. Gör klart i en del utrymmen. Passerar fyren Santa Marta kl 18.00. Kurs på Mustardas.

Lördag 25 oktober. Ser några fiskebåtar. Vi går i ca 30 famns djup. Passerar Mustardas kl 15.00.

Söndag 26 oktober. Ser Rio Grande fyren kl 01.00. Passerar in mellan pirarna 02.00. Förtöjer vid Industrias kaj kl 04.00. Många ombord för att välkomna oss. Folke hälsar på hos vännen Jesuino.

Måndag 27 oktober. Tullare, despaschanter och poliser ombord i en enda röra. Vi har ganska mycket saker med som gåvor till barnhemmen i Porto Alegre. Hoppas tullarna är snälla!

Tisdag 28 oktober. Vi slapp att betala någon tull för alla grejor. Folke och Sven hälsar på bekanta. Dagen är varm.

Onsdag 29 oktober. Vi lossar en del grejor som vi lägger i förråd. Dennis Bryngelsson hälsar på ombord.

Torsdag 30 oktober. Lossar det mesta av våra reservredskap och börjar rusta för fiske. Våra personliga papper under behandling hos polisen.

Fredag 31 oktober. Fått förfrågan om att göra en last med frusna fiskfiléer. Provkör frysanläggningen som fungerar bra.

Lördag 1 november. Lastar ombord 43 ton filéer.

Söndag 2 november. Färdiglastade kl 01.00. Avseglar för Cananea som ligger ca 500 sjömil norr om Rio Grande. Vi sätter

kurs på Mustardas. Frisk vind från NO mycket sjö.

Måndag 3 november. Mycket motvind och sjö, kör sakta hela dagen. **Sarita** dyker som en delfin!

Tisdag 4 november. Passerar Santa Marta. Ström och vind är ännu emot. På middagen blir det bättre och vi kan åter sätta fart.

Onsdag 5 november. Anländer till ön Bom Abrigo utanför Cananea. Sätter lotsflaggan och väntar på lots. Ingen lots på flera timmar. Sätter ekan i sjön för att ro iland till Bom Abrigo. Sven och en brasse rör iland. Pratar med fyrvaktaren, omöjligt att få lots. Prövar att finna någon öppning mellan sandrevlarna för att gå in på egen hand men det är omöjligt. Sätter fart mot Santos för att lossa där istället.

Nu slutar dagboken så jag skall försöka minnas hur det sedan gick! Från gamla brev har jag hittat en del datum som hjälper minnet en del.

Torsdag den 6 november. Vi anlände Santos på morgonen och började lossa samma dag. Lasten lossades på lastbilar för vidare transport till Cananea utan några problem. Vi avgick troligen på lördagskvällen den 8 november för Rio Grande.

Tisdag den 11 november. Anlände Rio Grande. Det mesta var ju klart för att börja fiska så vi tog ombord is efter ankomsten till Rio Grande.

Torsdag den 13 november. Avgick Rio Grande söder över ner mot Argentina för att fiska kummel. Det var inga båtar som gjort detta tidigare för att landa i Brasilien. Efter ca tre och ett halvt dygn var vi nere på fyrtio grader syd, i höjd med Bahia Blanca. Vi började tråla i nittio famnars djup.

Det syntes små skuggningar på ekolodet och på fiskluppen blev det några rejäla utslag.



Utsikt från Sockertoppen, Rio de Janeiro. Foto Krister Bång.



Utanför Bahia Blanca. Rejält drag med kummel.

Efter fyrtio minuter halade vi upp trålen och struten kom skummande. Det var ett stort drag, ca fyra ton räknade vi med. Eftersom kummel är en ganska mjuk fisk måste den rensas omgående.

Vår brasilianska besättning hade aldrig varit med om att fiska kummel tidigare och heller inte varit med om att rensa fisken direkt ombord.

Den fisk som fångades på grundare vatten och närmare brasilianska kusten behövde inte rensas eftersom den var klädd med hårda fjäll och hade väldigt lite inälvor.

Nu blev det ett väldigt knorrande på brassarna, men efter löfte om bättre betalt så kom rensningen i gång.

Vi låg stilla och rensade undan och lade ner fisken innan vi satte ut trålen igen. Nästa drag blev bara en halv timme långt, men det var nästan samma fångst.

Om jag inte minns alldeles fel så gjorde vi tre drag om dygnet. Efter fyra dygn hade vi lastrummet fullt, vilket innebar drygt 40 ton kummel.

Motorn och det hela fungerade perfekt och vi anlände Rio Grande efter tolv dygns bortavaro.

Intresset för kummel var inte stort hos den mottagande fiskfabriken, men dom tog i alla fall emot lasten som tog drygt två dagar att lossa.

Vi gjorde klart för en ny resa och i samråd med fiskfabriken beslöt vi att göra en kummelresa till. Denna resa gick vi inte så långt söderut, utan fiskade utanför Cabo Corrientes, ca två och ett halvt dygn från Rio Grande.

Den 13 december var vi iland i Rio Grande med 35 ton kummel igen. Allt fungerade bra och kopplingen sågs till minutiöst. Vi hade många tärningar att byta med när vi tyckte att det blev slitage på de som användes.

En ny resa påbörjades, men nu beslöt vi att fiska på närmare håll och på grundare vatten. Vi gick söder över, ner mot Uruguay vid norra delen av La Plata och började

fiska utanför en ö som heter Isla dos Lobos, ca ett och ett halvt dygns resa.

Fisken gick söder över under den varma årstiden. Det var corvina vi skulle fiska efter nu.

Hur fiskelyckan blev denna resa har jag glömt men vi var i land i Rio Grande och lossade några dagar före jul.

Gick ut på fiske igen strax efter jul och den 6 januari var vi iland med ca 20 ton corvina och nu hade kopplingen börjat spöka, så vi hade blivit tvungna att avbryta fisket.

Under resan från Sverige till Brasilien hade vi väl kanske slagit till och från kopplingen tio gånger, men nu när vi börjat fiska på allvar och den användes kanske tio gånger om dagen då visade sig svagheterna fort.

Vi meddelade JM:s motorfabrik via telegram att vi börjat få problem med kopplingen igen.

Vid denna tid, år 1958, var det väldigt komplicerat att ringa per telefon mellan Brasilien och Sverige, så all korrespondens gick med brev, eller telegram när det var bråttom.

Kopplingen hade slirat flera gånger och vi spände den efter de instruktioner vi hade fått. Det hade uppstått slitage på bultarna som håller länkarmarna på plats, så vi fick tillverka nya bultar och borra om hålen i länkarmarna.

Mera telegram till JM om våra problem och fick knapphändiga och idiotiska svar, om det över huvud taget kom något svar.

När vi kunde gå ut igen har jag ingen notering om men, från ett brev ser jag att vi kom in till Rio Grande den 18 januari kl 01.00 med ca 35 ton corvina.

Reparationen hade tydligen hållit resan ut! Den 23 januari gick vi ut igen men jag har ingen notering eller minne hur fångsten blev. Kopplingen hade slirat flera gånger



Sven "böter" på trålen. Bakom Sven skimtar dorys staplade i varandra på Nova Lisboa.

under denna tur och nu började det bli irriterande.

När vi lossade i början av februari efter denna resa var jag ute för en olycka. Höger pekfinger blev lite kortare så jag blev tvungen att stanna iland en tid.

Jag gick med ut igen efter ca fjorton dagar med en obrukbar högerhand kunde jag i alla fall vara med och styra under fisket. Kopplingen fortsatte att bråka och måste spännas flera gånger.

Efter ett par dagars fiske började min hand svälla upp och började värka så vi fick gå in till Rio Grande igen. **Sarita** gick ut och fortsatte fiska. Jag hade fått infektion i såret, så jag fick stanna iland en längre tid och äta penicillin innan jag kunde gå med ut igen.

Under tiden som jag var iland, fick vi med posten, ett stort tjockt kuvert med JM:s logga på. Spänd på innehållet öppnade jag kuvertet. Innehållet visade sig vara en ritning och en del fotografier på den ställbara länkarm som JM:s tekniker uppfunnit i **Saritas** maskinrum hemma i Sverige, som beskrivits tidigare i artikeln.

Det innehöll också utförliga instruktioner om hur detta underverk fungerade och hur det skulle monteras. Fotografierna var för övrigt tagna ombord i **Sarita**.

Denna nya uppfinning skulle enligt JM vara lösningen på kopplingsproblemet.

Jag hade tillräckligt ont i min hand förut, men nu höll den nästan på att spricka av den ilska jag kände!

När **Sarita** kom iland visste jag inte om jag skulle våga ta med mig brevet ombord och visa för Hugo och Folke. JM:s nonchalans var total.

Sarita gjorde ett par resor till innan jag kunde gå med ut, men den 7 mars har jag en notering om att vi ligger i Rio Grande och isar och skall gå ut dagen efter.

Denna resa började vi fiska utanför en fyrplats som heter Chui som ligger på gränsen mellan Uruguay och Brasilien.

Tanken var att fiska corvina och hinna upp till Rio de Janeiro och lossa där under påskveckan.

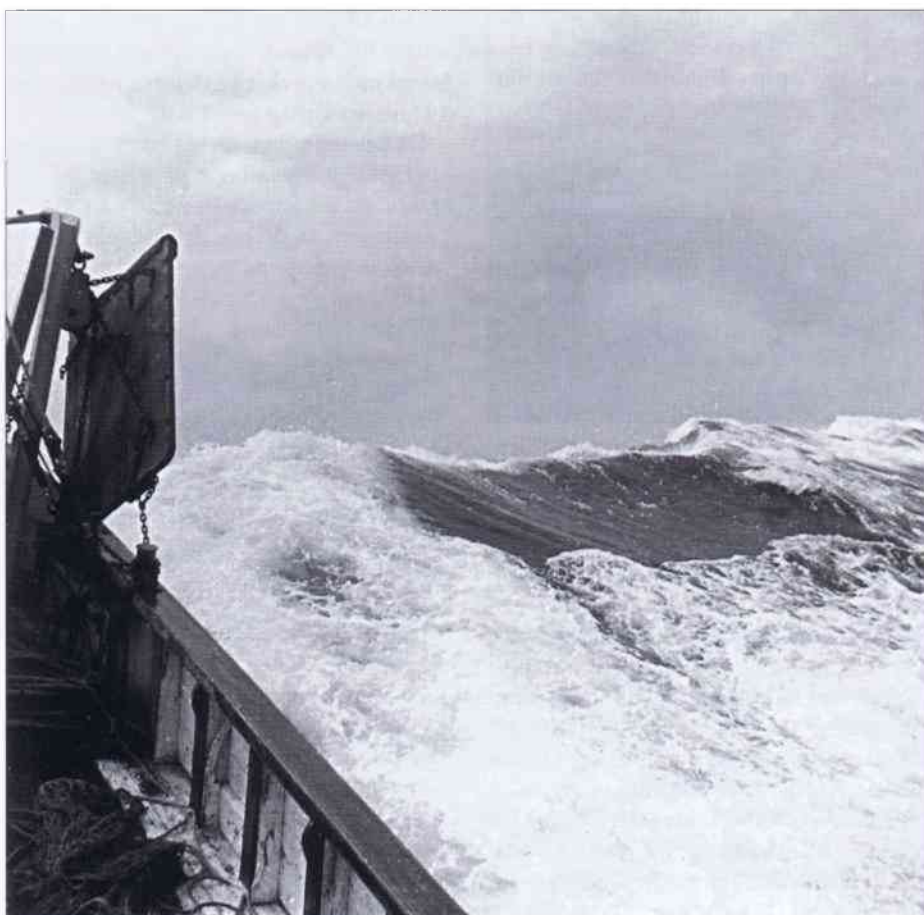
Vi fick flera stormdagar denna tur, eftersom vi fiskade på ganska grunda vatten, mellan 10 och 25 famnar, så fick vi avbryta fisket flera gånger och ankra upp.

Kopplingen fick spännas upprepade gånger även denna resa.

Till sist hade vi fått ihop ca 40 ton corvina och pescada och kunde sätta fart mot Rio de Janeiro, en resa på drygt fyra dygn. Vi anlände Rio den 20 mars 1959. Det blev en bra resa med höga priser i Rio.

Vi hade beställt slipupptag på ett varv i Niteroi och detta gjordes också. Samtidigt hade vi uppe kopplingen för översyn.

Länkarmarna för spännanordningen fick bytas ut mot nyttillverkade. Bulthålen



Fastän vi var på Lata Latituder kunde det blåsa rejält ibland.

i de fasta delarna fick brotschas upp då dessa slitits ovala. Det tog alldeles för lång tid att beställa nya delar från Sverige och JM:s intresse att hjälpa till var obefintligt, och tullen i Rio kunde ligga och klämma på grejor i flera veckor innan man fick ut det där ifrån!

Folke opererade bort sina mandlar som hade blivit för gamla!

Väl klara på varvet gjorde vi oss klara för en ny resa. Folke låg kvar på sjukhuset när vi gick ut.

Vi gick direkt ner mot Argentina och började fiska utanför Mar del Plata, i ca 25 famns vatten. Hur fisket gick är borta ur

minnet men det brukade bli bra bara vi fick fiska ifred för kopplingseländet!

Från ett kort som jag skickat hem ser jag att den 18 april gick vi ut från Rio Grande för att åter gå ner till Argentina.

Jag minns inte hur många drag vi fick gjort, men som vanligt efter att trålen var satt, gick jag ner i maskin för att se över och smörja motorn.

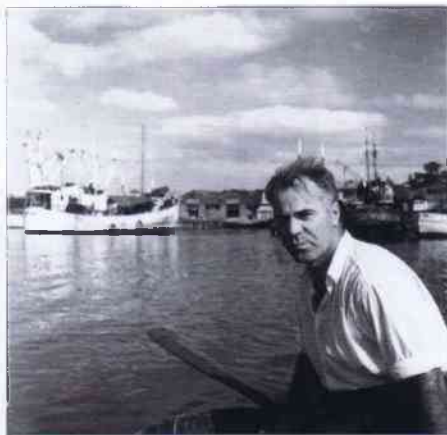
Som jag gick nere på maskindurken, började det ryka och spruta eldgnistor nerifrån propelleraxeln. Varvtalet minskades och Hugo kom nerrusande i maskinrummet och undrade vad det var frågan om.

Vid lägre varv minskade gnistregnet och vi kunde då se att hela propelleraxeln trycktes föröver vid belastning. Den stora klamman som håller ihop propelleraxeln och mellanaxeln satt så nära akterkant av propellertrycklagret (det var endast några millimeter emellan) så när axeln trycktes föröver så pressades dessa mot varandra. Orsaken till varför axeln flyttade sig var att propellertrycklagret havererat.

Fisket fick avbrytas och vi var ju ensamma på havet, så vi var tvungna att försöka linka oss upp till Rio Grande själva.

Att gå in till Argentina eller Uruguay vågade vi inte. Med byråkratin som rådde i dessa länder på den tiden kunde vad som helst hända.

I Brasilien hade vi ju alla kontakter och vår fiskelicens gällde ju bara i Brasilien.



Sarita vid varv i Niteroi med trasig koppling. Folke tar sig en roddtur från eländet.



Hugo Sörensson (t h) samtalar med Svend Loose från Frederikshavn.

Hugo tillverkade en provisorisk smörjapparat till det nya friktionsstället som uppstått, en konservburk med olja och ett litet hål i botten, genom hålet ett vekegarn som droppade lagom mängd olja över problemet. Med reducerad fart kom vi långt om länge in till Rio Grande.

Från brev hem ser jag att vi kom i land den sista april 1959 med 25 ton corvina.

Efter att vi lossat telegraferade vi till motorfabriken och berättade vad som hänt och fordrade att dom skulle skicka ner en reparatör med reservdelar.

JM hade nu konstruerat en ny koppling som låg i oljebad. Vi begärde att dom skulle skicka ner en sådan och förbereda så att montören kunde hjälpa oss att byta ut den gamla.

Från brev daterat den 26 maj 1959 har fortfarande ingen reparatör kommit. JM påstår att han väntar på ett läkarintyg. Det brukar ta två dagar!

Omkring den 1 juni tror jag att montören anlände till Rio Grande, men ingen ny koppling.

Det trasiga lagret demonterades och montören och jag åkte upp till Porto Alegre där SKF hade en filial med verkstad.

Det lager som var monterat från JM:s motorfabrik och som nu havererat var ett vanligt axialkullager. Det var väl också en kopiering från deras gamla tändkulemotor och inte designat för något större tyck.

Vi hade lagerhuset med oss till Porto Alegre och vi beslöt att montera in en annan typ av lager som skulle tåla betydligt större påfrestning.

Det nya lagret krävde mera plats så vi blev tvungna att svarva ur lagerhuset. Med den brasilianska takten så tog ju detta också tid. Medan vi väntade på detta kom Hugo resande till Porto Alegre. Han hade beslutat åka hem till Sverige en tid för att försöka tala reson med JM och förmå dem att hjälpa oss med en annan koppling.

Dennis Bryngelsson, som var kvar i Rio Grande från en tidigare expedition, skulle fiska med oss i stället för Hugo.

Den 13 juni har jag en notering att vi anlänt Rio Grande med det nya lagret och börjat montera de nya delarna direkt, den 19 juni, en lördag provkörde vi.

Då fick montören för sig att propelleraxeln behövde ett bärlager på mitten för han trodde att det kanske uppstod vibrationer i axeln som medförde de problem som vi hade med kopplingen.

Om detta var ett försök att rädda ansiktet på JM eller sig själv vet jag inte, för någon ny koppling var det ju inte tal om att skicka till oss.

Nu hade vi inget annat att göra än att följa hans råd och montera ett bärlager med allt vad det medförde av arbete till vad vi tyckte till ingen nytta.

Detta fördröjde vår avgång med flera dagar. Efter många om och men gick vi ut fredagskvällen den 25 juni.

Det var meningen att montören skulle följa med ut denna resa för att se hur det fungerade, men han vågade inte gå med ut på havet. Han visste ju vad det var för skit som kopplingen bestod av!

Det beslöts istället att han skulle vänta i land i Rio Grande några dagar så att han kunde assistera oss om någonting gick fel.

När vi fiskade nära Rio Grande kunde vi ha kontakt med fiskfabriken, Industria Brasileira da Pexie, via radio.

På helgen var det ingen aktivitet på fa-



Dennis Bryngelsson kom ombord i Rio.

briken så vi hade ingen kontakt förrän på måndag morgon.

Då fick vi reda på att montören rest till Rio de Janeiro och skulle vänta på våra rapporter där. Vi beslöt då att fiska för att också gå upp till Rio och bad fabriken att meddela montören detta via telegram, så att han väntade på oss tills vi kom dit.

Vi ville att han skulle se hur pass slitage det blev på kopplingen under en fiske-resa.

När vi gick ut från Rio Grande hade vi inte tagit ombord så mycket is som vi behövde för att gå till Rio, så efter några dagars fiske fick vi gå iland till Rio Grande och fylla på isförrådet. Det var nog inget



Saritas besättning. Folke i hytten. Dennis längst akterut t h. Övriga är brasilianare.



Sarita i Santos med maskinskada.

större fiske för vi kom upp till Rio omkring den 12 juli med 38 ton blandad fisk och noterar att kopplingen fungerat bra denna resa.

Montören som skulle vänta å oss hade naturligtvis rest hem till Sverige, så JM:s hjälp var exakt som vanligt, rena hånet.

Från brev ser jag att vi hade sliptagit **Sarita** medan vi var i Rio. Jag har inget minne varför, men det var antagligen en vanlig bottenöversyn.

Vi tog i alla fall ombord is och avgick den 24 juli.

På resan söder över kom vi inte så långt för efter ca 15 timmars körning havererade kopplingen igen. Alla tre länkarmarna som håller kopplingen spänd flög loss med en hiskelig smäll.

För att få propellern att snurra igen var vi tvungna att slå in ekkilar så att lamellerna pressades ihop. Detta arrangemang höll någon timme ibland två, sen flög kilarna loss och vi fick stoppa motorn för att slå i kilarna igen.

Som tur var hade vi många kilar ombord och till slut fick vi linkat oss in till Santos.

Där fick vi fatt på några danskar som hade en bra verkstad som tog sig an eländet. Det var ont om kajplatser så vi måste gå ut på redan och ankra.

Var och en kan ju förstå hur nervpåfrestande det var att manövrera en båt i hamn där hela framdrivningen hänger på tre stycken tråkilar.

Vi var tvungna att lyfta hela kopplingen för att kunna ta iland de trasiga delarna för reparation.

I och med att vi blev liggande på redan fördröjdes arbetet många gånger på grund av transporter till och från land.

Omkring den 10 augusti kunde vi lämna Santos och kopplingen fungerade tillfred-

ställande igen, "ack Herre huru länge"!

Den 25 augusti ser jag från brev att vi var iland i Rio Grande efter en blåsigt resa och lossat 25 ton kummel så troligen har vi fiskat utanför Mar del Plata i Argentina.

Kopplingen har tydligen fungerat för det

står inget nämnt om den i brevet.

Vi gjorde klart för en ny resa och gick från Rio Grande den 1 september. Denna resa fiskade vi efter corvina och då hade vi inte så långt till fiskeplatsen från Rio Grande.

Nu hade vi fått lite tilltro på kopplingen och vi beslöt att köra upp till Rio de Janeiro, dit vi anlände den 15 september med ca 35 ton corvina.

För att hålla fiskpriset på en bra nivå lossade vi tre dagar i följd. Hugo hade nu kommit tillbaka till Brasilien och var i Rio och väntade på oss.

Min inkallelseorder att göra militärtjänsten hade också kommit i denna veva.

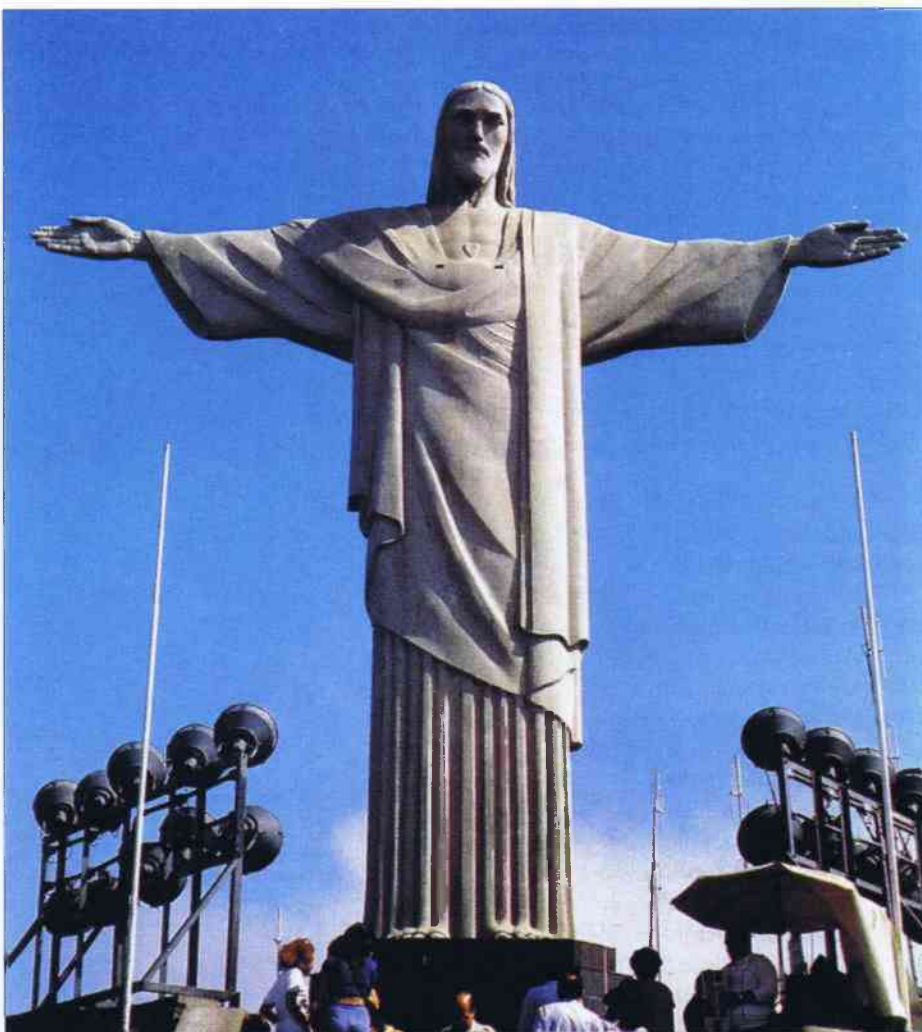
Vi hade redan tidigare bestämt att jag skulle åka hem till Sverige när detta blev aktuellt och återvända till Brasilien när det var avklarat.

Jag började söka efter en lämplig båt att mönstra hem till Sverige med.

Sarita gick ut från Rio de Janeiro den 25 september på en ny resa.

Hemresa

Jag var kvar i Rio och bodde på Svenska sjömanskyrkan till den 3 oktober då jag mönstrade på en norsk båt, **Reinholt** till-



Rio de Janeiros mest kända turistmål; Jesusstatyn på Corcovado.

hörande Ivaran Line i Oslo.

Reinholt gick först till Vitoria och lastade malm för Gdynia i Polen, vidare via Cap Verde för bunkring.

Mitt i Biscaya fick vi en NW storm över oss, så vi fick ligga och hålla emot vind och sjö i ett par dygn. I och med den tunga malmlasten blev båten så styv så alla sjöar bröt över oss.

Jag mönstrade av i Holtenau när vi passerade Kielkanalen omkring den 1 november 1959.

Min inkallelsetid skulle ha varit någons i mitten av november, men på grund av något misstag hade detta ändrats, så jag ryckte inte in till Karlskrona förrän många månader senare. Medan jag väntade på detta fiskade jag bla med **Milano** från Hönö.

Efter detta har jag inga egna upplevelser av **Sarita**s vidare tid i Brasilien.

Ungefär samtidigt som jag muckade från Kungliga flottan återvände **Sarita** till Sverige. Tilltron på kopplingen blev inte långvarig.

Efter att ha haft otaliga problem med kopplingen och många verkstadsbesök i flera hamnar och ett totalt ointresse från JM att hjälpa till att rätta till felet gick det inte längre att bedriva något regelbundet fiske med båten.

Sarita hade också blivit uppmärksamrad av den brasilianska polisen som undrade vad dom hade för sig. Polisen hade spårat upp alla långa liggetider i olika hamnar, Rio de Janeiro, Niteroi, Santos, Florianopolis, Rio Grande m m.

En gång när **Sarita** låg vid varvet i Niteroi kom polisen ombord och hämtade med sig Folke upp till förhör. Han berättade hur det låg till med alla problem med kopplingen.

"Du begriper väl att vi inte tror att ni har så mycket fel på en ny båt", säger polisen.

"Vi vet att svenska produkter håller en hög standard, så det måste vara något annat ni håller på med".

"Vi kommer att beslagta båten så ni kommer inte ut på havet mer". "Ja tack", svarar Folke lugnt "ni kan få hela båten, alla ni som sitter här i rummet är nu mina vittnen på att jag ger er **Sarita**. Jag vill bara ha ett papper på att ni tar emot den så att vi slipper se skiten mera!"

Då förstod poliserna att det verkligen förhöll sig så illa som det var.

Folke blev körd ombord igen med en klapp på axeln och en beklagan över tingens tillstånd. Folke berättade för Hugo vad han sagt, att han ville ge polisen båten. Ja, sade Hugo "vafför latte du dom inte ta skiden da"!

Under tiden jag låg i militärtjänsten blev

det väldigt frustrerande när jag via brev hörde om det ena haveriet efter det andra och att ingenting kunna göra.

Iklädd flottans uniform reste jag oanmäld upp till Jönköping och begärde företräde för vd på Svenska Tändsticksbolaget, som var ägare till motorfabriken, för att försöka förmå honom att sätta lite fart på JM.

Jag fick faktiskt komma in och framföra mitt ärende som han aldrig tidigare hört talas om. Han ringde direkt ner till JM:s chef och det blev väldigt irriterat en stund. Detta gjorde väl ingen större nytta men det rörde nog på sig lite.

En annan episod hände när **Sarita** vid ett senare tillfälle låg vid ett annat varv inne vid Tijuca i Rio de Janeiro. Då kom militären tillsammans med tullen ombord och anklagade dem för smuggling. Militären ville skruva bort bränslepumparna på motorn så att inte **Sarita** skulle kunna rymma innan de var klara med sin undersökning.

"Ni får inte röra en pryl på motorn" sade Folke och Hugo. "Den går felfritt. Däremot kan ni få skruva bort hela kopplingen om ni vill. Den har aldrig fungerat riktigt. Förresten så är den redan isärtagen så vi kan inte flytta oss en meter".

Istället sattes en beväpnad vakt ombord. Det var ju jättebra då slapp besättningen själva gå vakt på nätterna som annars var nödvändigt!

Efter en dryg vecka med beväpnad vakt ombord dygnet runt förstod även militären att det var så illa ställt som det blev sagt av besättningen.

Det hände många fler intermezzon som berättats för mig, men eftersom det inte är självupplevt så är jag inte säker på att jag kan återge det rätt.

Under ett längre varvsbesök i Rio reste Folke hem till Sverige för att tala reson med JM, och om jag inte minns fel så sändes det ner en ny koppling till Rio, men det visade sig att denna inte gick att passa ihop med motorn.

En montör från JM sändes också ner för att hjälpa till, men han kunde ju inte utföra underverk han heller, så istället fick man bulta ihop den gamla kopplingen med genomgående bultar så man fick köra med fast propeller. Men det gick ju inte att fiska på detta viset.

Med hjälp av fiskarorganisationens jurister fick Folke grepp på JM och det beslöts att **Sarita** skulle tas hem till Sverige.

Hugo, Dennis, en svensk/brasilianare, Sam Nelson och montör Nordin från JM tog hem **Sarita**. De anlöpte Göteborg den 27 november 1961.

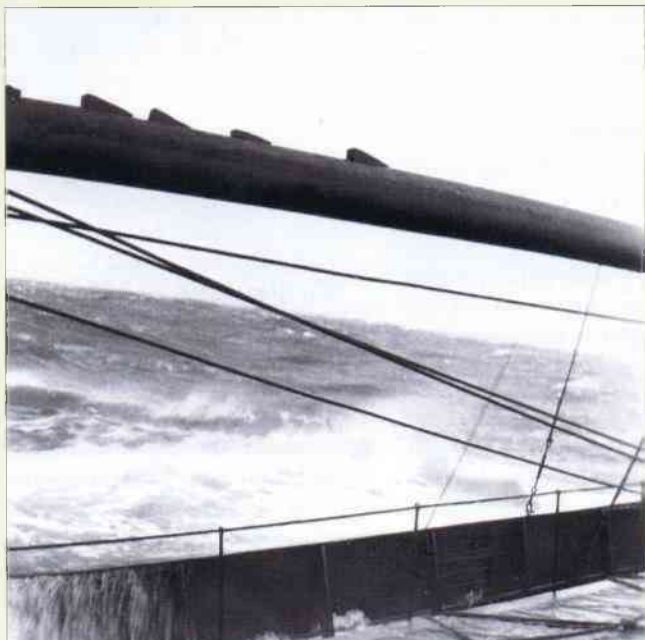
Efter det blev det år av förhandlingar med JM. Till slut blev det en förlikning som såg ut ungefär så här. JM fick tillbaka **Sarita** och rederiet fick tillbaks sina säkerheter. Allt hamnade på ruta ett igen.

Det dröjde ända tills den 29 oktober 1963 innan allt var avslutat ser jag på ett papper från det kreditinstitut som vi anlitat.

Efter att JM åter blivit ägare till **Sarita** sattes det i en ny koppling och det som behövdes renoverades upp. **Sarita** lånades därefter ut till olika fiskelag som satte in JM:s motorer som nu var omkonstruerade och fungerade väldigt bra. JM sålde båten efter en tid som omnamnades till **Orient**. Sålades vidare till Fisketången och fick namnet **Västkusten**. Fick brand ombord, någonstans utanför Lindesnäs, där hon sjönk den 16 juni 1973. **Sarita** GG 507 var ingen lyckosam båt!



Sarita blev småningom Västkusten. Foto i Fisketången den 4 juli 1970 av Krister Bång.



Mer ur Johnny Rierts skänkta fotoalbum

Neptun har kommit ombord på **Baltic** med sin drottning som bar namnet **Utbult**.

Fotoalbumets ägare sitter vid winschen på **Bris** som gör god fart på fotot ovan.

Ytterligare en ångare fanns i albumet och det är **Vigor** från Göteborg, fotograferad 1930.

Bertil Söderberg



För hundra år sedan var stinsen på Skogstorps station även hamnkapten!

– om fartygstrafiken på Skogstorps hamn

Bengt Åke Gustafsson

När tågtrafiken på Oxelösund–Flen–Westmanlands Jernväg började komma igång på 1880-talet (OFWJ öppnades för trafik 1877) var det synnerligen angeläget att till järnvägen få anslutande transporter. Man diskuterade olika lösningar i det sammanhanget och enades till slut om en ångbåtslinje mellan Skogstorp och Örebro. Detta blev anledningen till att Rederi AB Skogstorp bildades. Ägare var således OFWJ, senare namnändrat till TGOJ, och det var faktiskt den första rederirörelsen i Grängesbergsbolagets regi, som senare kom att bli redare till ett av Sveriges största rederier med fartyg som tillsammans hade en lastförmåga på över en miljon ton.

Bakgrunden till det här rederiengagemanget var dels att tjäna pengar på sjöfart, dels att skaffa laster och arbete till järnvägen. Ett stickspår från Skogstorps järnvägsstation ned till Skogstorps hamn, som var belägen på nuvarande sågområdet, några hundra meter uppströms Hyndevads dammar hade lagts ut för att förenkla transporterna till och från hamnen.

Till hamnkapten tillförordnades den dåvarande stinsen A. Björkmansson på Skogstorps station.

Farleden mellan Örebro och Skogstorp var långt ifrån segelbar hela vägen. Från Hjälmaresund och ned till Skogstorp måste omfattande muddringsarbeten utföras, med anledning av Hjälmarens sänkning

några år tidigare. Fartyg skulle kunna ta sig ända fram till hamnen i Skogstorp utan att få bottenkänning. År 1884 läggs det fram ett förslag om skapandet av en 7 fots segelled och efter åtskilligt förhandlande kommer farleden till stånd. Arbetet igångsattes i oktober 1886 och entreprenör blev en kapten Laurell, Örebro, som var den tidens storentreprenör på dylika arbeten i Mellansverige.

Kontraktet visar, att kapten Laurell åtagit sig muddringsarbetet för 22 500 kronor. De pengarna fick OFWJ som anslag ur Handels- och Sjöfartsfonden utan återbetalningsskyldighet. Arbetet skulle vara utfört före den 1 september 1888. Redan den 22 maj 1887 meddelar kapten Laurell

till dåvarande trafikchefen A. Murray på OFWJ, att segelleden Stora Hjälmarens – Hyndevad (Skogstorp) nu är utprickad och fullbordad.

Nu gällde det också ett lämpligt fartyg. Det beställdes hos Bergsunds Varv i Stockholm och fick i dopet sitt namn efter dåvarande landshövdingen och ledamoten i OFWJ:s styrelse, Gustaf Lagerbjelke.

Den 10 maj 1890 lämnade ångaren **Gustaf Lagerbjelke** varvet för en provtur. Fartyget hade en längd av 29,3 m och var 6 m bred, ett djupgående på 2,26 m samt en däcksyta på 1 698 kvadratfot. Kapten ombord var Anton Wilhelm Sjögren, Stockholm. Efter en alltigenom lyckad provtur sattes fartyget i trafik redan den 15 maj samma år. Ångaren hade tillstånd att ta mellan 200 och 300 passagerare. Anskaffningskostnaden var 53 203:10 kronor, varav 51 150:– utgjorde varvets kontrakterade pris, 826:12 tillkom för nödvändiga överarbeten samt 1 226:98 för fartygets fullständiga utrustning.

Rederi AB Skogstorp i knipa

Trots att **Gustaf Lagerbjelke** visade sig vara mycket ändamålsenlig för trafiken ifråga blev inte första verksamhetsåret särskilt lyckat för Rederi AB Skogstorp. Ångaren var alltför kolslukande vid maxhastigheten 10 knop. Styrelsen klagar hos Bergsunds Verkstäder, men dessa finner kolåtgången normal med hänsyn till att den inte bara gällt ångarens framdrivande, utan även värmen ombord liksom restaurangspisen! Restaurisen ombord hette fru Vendela Sjögren och fick mycket fina vitsord. Om denna fru Sjögren var släkt med kapten Sjögren är för mig okänt, men mycket talar väl för att så var fallet – kanske to m hustru.

Man beslutar att maskinisten skall få kolpremier om han kan minska kolåtgången. Det visade sig senare inte så lyckosamt, för maskinisten fick helt andra siffror än vad koluttagen visade...

Första året visade underskottet 1 507:66 eller som det står i ett brev från trafikchefen A. Murray... *hava inkomsterna för seglationsåret 1890 understigit utgifterna med 1 507:66.* Man är emellertid förhoppningsfull inför det nya seglationsåret. Kolen har blivit billigare och besättningen har reducerats med en man...



Aktiebrev för Rederi-Aktiebolaget Skogstorp.



Gustaf Lagerbjelke i Örebro hamn på ett mycket tidigt foto. Huset i bakgrunden är hamnmagasinet som också inrymde Örebro Rederi AB:s kontor. Med all sannolikhet är fotografiet taget strax efter leverans från Bergsunds varv.

– I augusti 1891 får kapten Sjögren back på sin redovisning, då den slår fel på 35 öre! Anledningen var, att han gottgjort sig provision på hela det inseglade beloppet, men 6 kr hade återbetalts till hamnkaptenen i Läppe och dessa fick givetvis inte kapten Sjögren provision på! *"En balans på 0:35 kr. kommer att uppstå, som torde av Eder redovisas i september månads redovisning."*

Men trots alla försiktighetsmått blir omkostnaderna alldeles för stora. Kolproblemet återkommer, och trots löftet om kolpremier visar sig kolåtgången för 1891 vara 7,1 kubikfot per timma mot 7,0 året innan. Maskinisten blir det här året utan premier.

Vid planerandet av seglationsåret 1892 blir det nya problem. Kapten Sjögren vill att fartyget skall bottenkrapas och ommålas, varpå trafikchefen A. Murray skriver till Bergsunds Varv: *"Då fråga uppstått om*



Anton Wilhelm Sjögren.

ångaren Gustaf Lagerbjelkes upptagande på slip för att skrapas och målas i botten utbeder jag mig benäget meddelande från Werkstaden, huruvida sådant arbete redan nu, efter det fartyget endast två år varit i sjön, kan vara af behovet påkallat samt hvad kost-

naden för fartygets upptagande på slipen vid Bergsund och återsättande beräknas till."

Det blev trots allt varvsbesök och vid det första isfria vattnet ångade fartyget mot Stockholm, men i ett brev några dagar före

avgången ser man att stinsen i Skogstorp (hamnkaptenen) ansett detta helt onödigt. Trafikchefen är emellertid så pass medgörlig att han to m lovar kaptenen, att Bergsunds Varv även får montera reservpropellern om det anses nödvändigt.

Trots alla förberedelser blir inte heller 1892 något gott år för rederiet. Det hjälper inte att man infört spritservering ombord och vissa dagar i veckan gör resor till Stockholm. Man anordnar nu även speciella lustresor. Kapten Sjögren får tillstånd av ägarna att: *"Musikcorpsen i Skogstorp må*

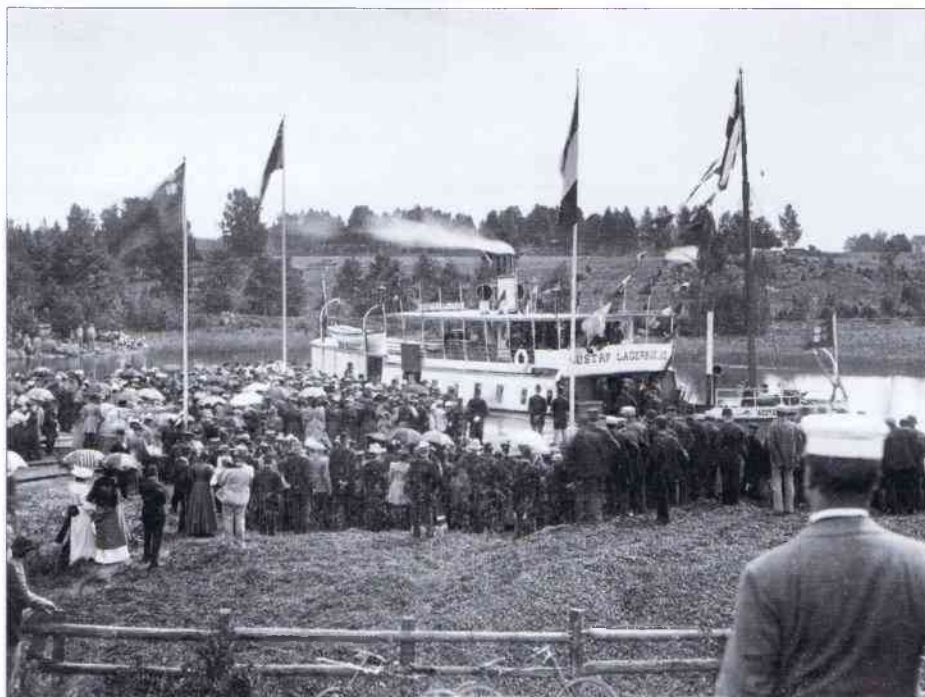
förhyras till ett pris av högst 30 kronor. Kan den ej fås till detta pris måste vi avstå...".

Nya ägare

På hösten 1892 får man efter stora ansträngningar en rejäl transport. Det gäller 600 ton råg från Örebro till Skogstorp fvb med järnväg till Storhuskvarn i Nyköping. Båtfrakten var 20 öre per 100 kilo, plus 7 öre i hamnavgifter. Det var just sådana transporter man varit ute efter från början, men som kommit alltför sällan för att mera påtagligt rycka upp lönsamheten. Den ekonomiska situationen blir allt besvärligare och i god tid före seglationsåret 1893 tar styrelsen, genom herr von Krusenstjerna, kontakt med Örebro Nya Rederi AB. Det sker genom ett brev till *"Grosshandlaren och Riddaren, Högädle Herr O. Flodin, Örebro"* av den 21 januari 1893. Förslaget går ut på en sammanslagning av de båda rederierna och förhandlingarna går snart i lås. När ångaren **Gustaf Lagerbjelke** i slutet av april lämnar Hjälmare Dockas bädd är det ett fartyg tillhörande Örebro Nya Rederi AB.

Äventyret Rederi AB Skogstorp var nu slut och förmodligen drog järnvägsledningen en lättnadens suck att det hela var över. Problemen hade blivit betydligt större än man från början tänkt sig. Det var lugnare att hålla sig till den rälsgående trafiken, i synnerhet som OFWJ nu började hysa optimistiska planer på en storhamn i Oxelösund – och det var en satsning som skulle visa sig bli mycket lyckosam.

För bolaget, numera TGOJ, kvarstod



*Många skogstorks- och eskilstunabor samlades vid Skogstorks hamn den 10 juli 1895 för att beskåda och vinka av den tyska kejsaren Wilhelm II:s avfärd med **Gustaf Lagerbjelke** till ett besök hos furstinnan Wedel på Stora Sundby slott. Arkiv Eskilstuna stads museum.*

dock ända fram till 1965 att vara ansvarig för utprickningen av segelleden i Östra Hjälmaren och Hyndevadsån, trots att bolaget inte haft någon som helst tillstymmelse till fartygstrafik i Hjälmaren sedan 1893.

Utprickningen övertogs nu av Östra Hjälmarens Motorbåtsklubb med bistånd från Skogstorps Sågverk som fram till slutet av 1950-talet bogserade timmer i buntar från Hjälmaren ned till sågverket. Detta skedde med den egna bogserbåten **Skogstorp**, som inköpts till sågverket 1916 från Sixten Groths varv i Sjötorp. I dag ombesörjer motorbåtsklubben ensam utprickningen av segelleden.

Gustaf Lagerbjelke gick i trafik mellan städerna Örebro, Arboga och Stockholm under en följd av år, men anlöpte fortfarande Skogstorp efter att Örebro Nya Rederi AB övertagit ägandet. På lördagar angjordes bryggan vid sågverket (Skogstorps hamn) av fartyget som under färden från Örebro lagt till vid bryggor utefter Hjälmaren och tagit ombord passagerare. Huvudparten av passagerarna utgjordes av landsbygdsbor, som medförde lådor och kartonger, innehållande ägg och allehanda jordbruksprodukter, som skulle saluföras på torget i Eskilstuna. Från Skogstorps station utgick ett persontåg till sågverkets brygga, där båtens passagerare och deras varor hämtades för vidare befordran till Eskilstuna.

Mycket gods fraktades den här tiden sjövägen och fartygets besättning hade mycket att göra när fartyget var hamnliggande. Någon lastnings- och lossningsanordning fanns inte vid bryggan. Däremot var båten utrustad med en bom och vinsch på fördäck som nyttjades vid av- och pålastning av det gods som skulle medföras



Gustaf Lagerbjelke vid en Hjälmarehamn. Nu ommålad och med Örebro Rederi AB:s skorstensmärke. Via kapten Åke Norén.



På ett gammalt vykort från tidigt 1900-tal ses Gustaf Lagerbjelke vid hamnen i Skogstorp. Kortet från Hans Fredell.



Lövad och grann inför en lusttur på Östra Hjälmaren. Arkiv Eskilstuna stads museum.

på resorna. På eftermiddagen kom tåget tillbaka från Eskilstuna med passagerarna och deras mestadels tomma lådor, och fartyget kunde åter majestätiskt stäva ut på Hyndevadåns vatten med Hjälmarens bryggor och Örebro som slutdestination. Dessa resor upphörde så småningom och i slutet av 1920-talet var passagerartrafiken på Skogstorps hamn ett minne blott. Pråmfarten till och från hamnen pågick däremot ytterligare några år.

Olyckor

Gustaf Lagerbjelke råkade ut för ett antal olyckor, den allvarligaste i augusti 1945, då hon gick på grund och sjönk utanför Silverhällarna vid Björsund i Mälaren, varvid ångarens restauratris omkom. Händelsen inträffade på natten i dålig sikt. Efter grundstötningen försökte kapten

Örebro Tidning 5 maj 1892:

Ångaren Gustaf Lagerbjelke börjar sina ordinarie turer för året måndagen den 9 maj. Med anlöpande af mellanliggande hamnar afgår sålunda fartyget från Skogstorp till Örebro onsdagar kl. 9.30 f.m. och fredagar kl. 6 f.m. samt från Örebro till Skogstorp torsdagar kl. 7.30 f.m. och fredagar kl. 6 e.m.

Därjämte har en ny trafikled inrättats, nämligen Skogstorp-Läppe-Hampetorp-Vinön-Stockholm.

Turlistan äro följande: afgång Skogstorp lördagar kl. 2 e.m. och anländer till Stockholm söndagar kl. 9 f.m. samt afgång från Stockholm måndagar kl. 9 f.m. och ankomst till Skogstorp tisdagar kl. 4.10 e.m.

Denna nya led passerar många natursköna platser, bland annat den täcka Hjälmare kanal.

Örebro—Skogstorp Skogstorp—Läppe—Stockholm.

Från och med den 9 maj och tillsvidare afgår

Ångf. "Gustaf Lagerbjelke"

från Örebro till Skogstorp: torsdagar kl. 7.30 f. m., fred. kl. 6 e. m.;

från Skogstorp till Örebro: onsdagar kl. 9.30 f. m., fred. kl. 6 f. m.,

från Skogstorp till Läppe: lördagar kl. 2 e. m.;

från Läppe till Stockholm: lördagar kl. 6.45 e. m.;

från Stockholm till Läppe o. Skogstorp: måndagar kl. 9 o. m.

Mellanliggande hamnar anlöpas.

Kommissionärer: I Örebro: A. Åström,
i Stockholm: C. O. Strindberg & C:o.

att sätta ångaren på ett fast underlag och styrde därför rakt upp mot land. Försöket misslyckades emellertid och fartyget sjönk efter att ha fått 45 graders slagsida åt babord. Ångaren bärgades och anlände en månad efter olyckan till Riddarholmskajen bogserad av bärgningsångaren Dykaren. Sedan lasten lossats reparerades fartyget på Djurgårdsvarvet.

I oktober 1899 inträffade en smärre grundstötning i Mälaren där fartyget för egen maskin kunde ta sig loss.

I juli 1913 avgavs sjöförklaring av kapten Otto F. Norelius inför Stockholms rådhusrätt angående en kollision vid Beckholmen som tidigare inträffat med slupen Frigg. Gustaf Lagerbjelke hade varit på väg från Saltsjö kvarn in mot Stockholm och på resan mött Victoria, varför man var tvungen att hålla mycket nära Djurgårdsstranden. Såväl kaptenen och rorgångaren hade haft uppmärksamheten riktad på Victoria och ett par efter denna kommande båtar, att de inte observerat den om styrbords sida kommande slupen Frigg, förrän den varit strax inpå. Kaptenen hade ej heller hört

Friggs signal.

Omedelbart som Frigg upptäcktes, slogs back och kapten Norelius menade att om kaptenen Eriksson på Frigg handlat lika skulle kollisionen, kanske ej undvikits, men ha blivit mycket lindrigare.

Kapten Norelius frikallade sig själv från allt ansvar för det skedda, förmenande att befälhavaren på Frigg ingalunda gjort sitt bästa för kollisionens undvikande.

1917, den 28 augusti kl 6.00 när ångaren skulle avgå från Klara strand i Stockholm råkade den driva mot en annan ångare som befann sig i närheten. Båda fartygen erhöi smärre skador, Gustaf Lagerbjelke dock ej värre än att den kunde fortsätta resan till Örebro.

Den 17 juli 1920 fick man en ordentlig grundkänning efter passagen av Nordösundet och Biby i Hyndevadsån. (Se sjöförklaringen). Skadorna var ej så allvarliga, men den dåvarande befälhavaren, kapten Palmqvist fick en varning, eftersom han låtit sin minderårige son tjänstgöra som rorgångare vid tillfället.

Örebro Rederi AB ansöker den 3 oktober 1941 om att få sälja Gustaf Lagerbjelke till Danmark. Enligt det upprättade köpekontraktet säljs fartyget till Kaj Hvilson under förutsättning att export- och importlicens beviljas. Kontraktet gäller i 20 dagar och om inget avslut gjorts inom dessa dagar får det anses som annullerat vilket så också blev fallet.

Under kriget var fartyget under en period stationerat i Hårsfjärden och tjänstgjorde som hjälpfartyg i marinen.

1952 var sista året den gamla ångaren gick i trafik. Den 25 oktober 1952 såldes Gustaf Lagerbjelke för 15000 kronor till skeppsredaren Sten Allan Olsson (Stena). Några år senare, i oktober 1954 såldes hon vidare till Öregrunds Slip och Varfs AB, där det var meningen att hon skulle byggas om till logementsfartyg. Försäljningssumman uppges nu till 3000 kr. All överbyggnad revs och ångmaskinen plockades ur, varefter arbetet avstannade och återupptogs ej mer.

Skrovet blev lig-gande som pråm vid varvet ända fram till

november 1960, då det nedskrotades. Ett intyg från 14 november 1960 undertecknat av Svenska Muddrings AB anger fartyget upphugget.

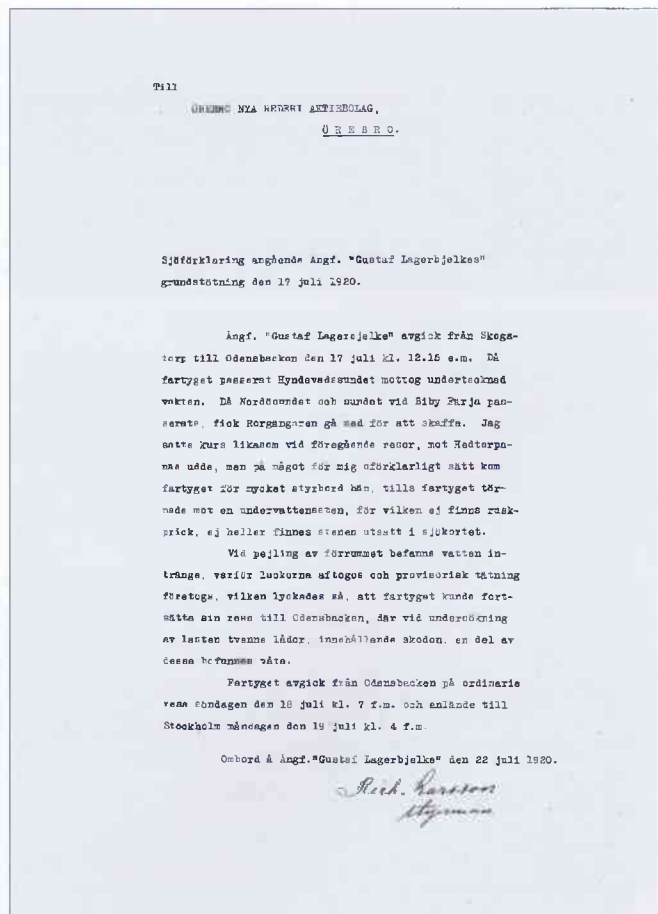
Erik Hag, som varit mig behjälplig vid framtagande av visst material till min artikel om sjöfarten på Skogstorp har i aktiebolagsregistren förgäves letat efter Skogstorps Rederi-Aktiebolag/Rederi-Aktiebolaget Skogstorp men ej kunnat hitta något därom.

Således tycks Gustaf Lagerbjelke de första åren ha varit oregistrerat. Först den 19 december 1894 anmäler Örebro Nya Rederi AB ångaren till registrering. Man har bekommit fartyget genom köp och i den vid bifogade bilattesten anges att fartyget byggts av Bergsunds Mek. Verkstad för Oxelösund-Flen-Vestmanlands Järnvägs AB.

I skeppslistorna 1891, 1893 och 1894 anges Flen-Västmanlands Järnvägs AB som ägare.

Materialet är sammanställt av Bengt Åke Gustafsson från intervjuer, urklipp och egna anteckningar

Källförteckning redovisas när hela artikeln, som fortsätter i kommande nummer, avslutas.



Kopia från Hans Fredell.

Till flydda tider återgår . . .



Den 27 maj 1992 kom **Bella I** i Kielkanalen, med hemort i San Lorenzo och mycket välbehållen. Byggdes 1957 i Groningen som **Beppie** till J. Smith, Delfzijl och lastade 660 ton dw. Skärhamn ersatte Delfzijl 1966 då hon fortfarande som **Beppie**, köptes av Oskar Bror Hermann Brevik, Skärhamn. Hamnade 1978 i Malmö som **Monitor**, köpt av J. F. Hallhuber. Blev **Mayo** 1982 med Panamaflagg och **Bella** 1986, samt **Bella I** 1988, ägd av Comp. Mar. San Pol S.A, Panama. Försvinner ur LR 2002.



Lustbåten **Brita Leth** från Aarhus i Kielkanalen den 30 augusti 1984, var byggd 1911 i Svendborg som **Brita**, blev 1916 hemmahörande på Ven och 1921 på Råå. Kom till Skärhamn 1928, köpt av Albin Johansson, behöll namnet **Brita**. Förläste 1941 vid Samsö, bärgades sedan av danskarna och sattes i fart som **M. A. Flyvbjerg** av Hirtshals. Flyttade 1957 till Aalborg och blev **Hilfred**, ägd av A. Sörensen. Blev 1972 **Brita Leth** och är kanske sådan än idag?

Bertil Palm



Agios Mattheos ex **Ivan Gorthon**, passerar Kielkanalen den 11 maj 1986, ägd av Marcantonakis & Sons Ltd., Piraeus. Byggdes till Gorthon i Rauma 1972 och var på 7 850 ton dw. Sålades 1981 till Grekland, omdöptes 1988 till **Marika**, samt **Bluestone** 1989, ägd av Sounion Shipping, Athen. Blev italienska 1992, fortfarande som **Bluestone**, nästa försäljning och namnändring blev det 2003, heter nu **Eastcastle**, ägd av Larvik Star Shipping Ltd., Kingstown.

. . . min tanke än så gärna



Ganska nyövertagen passerar **Bleking** av Hällevik Kielkanalen den 28 augusti 1984, inköpt detta år av Rederi A/B Bleking, som **Bremer Mercur** av Bruno Bischoff, Bremen. Gick som detta fram till 2001, då blev hon såld till Otech Marine A/B, Grästorp, som 2003 sålde henne och namnet blev **Unique**, okänd ägare. Bytte namn igen 2004, först till **Olga** och sedan till **Michalis T** med sydkoreansk flagg. I Grästorp hette hon **Dettern**.

Kylfartyget **Choapa**, en chilensare med Liberiaflagg, på 8 154 ton dw, på väg in till Boston i mars 1983. Gjorde 20 ½ knop och var byggd 1964 i Odense som **Thurö Maersk**. Gick för Maersk fram till 1975, då hon köptes av Comp. SudAmericana de Vapores, Valparaiso och blev **Choapa**. Sålades 1983 till upphugning i Kina och anlände skrothamnen den 10 december.



Levererad 1956 från varvet i Krimpen, till Esso Tankvaart, Den Haag, med namnet **Esso Nederland**, med en dödvikt på 26 750 ton. Kom 1962 under svensk flagg som **Esso Gothenburg**, med hemort i Stockholm. Här fotograferad i Malmö 1963. Flaggades över till dansk flagg 1971 och samma namn. Sålades 1975 till John S. Latsis, Piraeus och blev nu **Petrola XXII**, ändrat 1976 till **Petrola 23**. Fortfarande i Latsis ägo blev hon 1979 **Alexandros** och igen samma år **Afroessa**. Sålades 1986 till skrot i Aliaga och kom dit under bogsering den 22 augusti.





Efter att ha stått på slip i 14 år ligger nu Vega vid utrustningskajen i Casimirsborg. Alla färgbilder är tagna av artikelförfattaren den 11 mars 2007.

Projektet Vega

Krister Bång

Den 11 mars hade jag stämt möte med Egil Bergström vid Träskeppsvarvet i Gamleby för en intervju om den fantastiska renoveringen av tremastaren Vega. Här följer det som Egil berättade:

”Egentligen började allt redan 1968. På den tiden bodde vi, min hustru Kerstin och jag, i Saltsjöbaden. Vi sökte en skuta att kunna ha som bostad. I Göteborg hittade vi Linnea som hade ägts av den legendariske skepparen Harald Johansson. Han hade precis sålt fartyget till Staffan Henning i Mölnlycke och det var han som sålde henne till oss.

Vad vi inte då visste var att Linnea hade ’körförbud’. Certifikatet hade gått ut. Vår första dust var med Sjöfartsverket för att kunna få ta henne till ostkusten via Göta kanal. Och förnuftiga människor finns överallt. Man förstod problemet och vi fick dispensen.

Så vi tog Linnea till Söderköping där vi byggde om henne i dockan så att alla blev nöjda.

Själv är jag byggnadsingenjör och har tjänstgjort som lärare. På 1970-talet började vi segla med Linnea och fick på så vis in lite extrainkomster. I mitten av 1970-talet flyttade vi till Gamleby inte så långt från Västervik. Vi tyckte att skärgården runt Stockholm var överexploaterad och fann området häromkring mycket spännande och oupptäckt.

Jag började leta efter ett område där man kunde anlägga ett varv för reparation av träfartyg. Efter att ha letat ett tag fann jag en plats vid Casimirsborg på Norrlandet inte så långt från Gamleby. Jag fick arrendera mark och så började vi bygga upp varvet. Vi skrev då oktober 1990.

Efter att ha muddrat och lagt ut räls var varvet klart några år senare. Sliphuset köpte vi från Lyckans Slip i Fiskebäckskil.

I Stockholm fanns vid denna tid många skutor i miserabelt skick. En av dessa var Vega som efter att ha legat sjunken lyfts upp och kommit till dockan på Finnbo. Sedan myndigheterna blivit varse att det skulle kosta 300 000 kronor att skrota henne fick jag henne gratis. Då hade vi kommit fram till april 1992.

Efter att ha drivit henne lite och spikat igen de värsta hålen tog vi henne på släp bakom Linnea hit till Casimirsborg. Resan gick lyckligt.

Vega sjönk dock vid varvets brygga. Till sist kom hon upp på slipen. Det var den 18 oktober 1992.

Olyckan var framme den 18 januari 1993. Då fattade Vega eld. Räddningstjänsten kom och hjälpte till att släcka. Sedan vi rensat bort allt det som var förstört återstod endast 15 % av skutan, det mesta akterut.

Nu började ett tålmodigt arbete med återuppbyggnaden. Vi hade lite tur i otu-

ren. Det var lågkonjunktur i Konungariket Sverige och man försökte få igång arbetslösa med stödåtgärder. Och i det sammanhanget passade vi bra in. Det fanns många olika beteckningar på stödet. Mest känt är kanske ALU.

För att ro projektet Människan och Havet i hamn bildades en stiftelse. Vi ansökte om pengar från många olika håll. Mest fick från Gustaf VI Adolfs fond för svensk kultur och från Marcus och Amalia Wallenbergs minnesfond. Eftersom Västervik betraktades som ett stödområde ansökte vi om och fick pengar från EU. Många företag har också ställt upp och sponsrat på ett helhjärtat sätt.

Vi har också haft ett gott samarbete med Gerda-gänget i Gävle. Vi stötte på många gemensamma problem som vi löste gemensamt. **Gerda** är ju betydligt större än **Vega** men byggnadstekniken är många gånger densamma.

Vid återuppbyggnaden av **Vega** har vi varit noga med att inte ha järn i skrovet. Vi har använt tränaglar, kopparbult och kopparspik. Vi har använt galvat eller rostfritt där det har passat. Skrovet är extra starkt. Det är byggt av ek, däckat av oregon-pine och masterna av lärk. Skrovet är drivet med specialimporterad hampa.

Vi har satt in en begagnad Callesen turbomotor på 240 hästkrafter. Den har tidigare suttit i en fiskebåt som skrotats i Grenå.

När vi fick båten 1994 var det officiella namnet **Skärhamnsvega**. Detta namn fick vi inte ändra med mindre än ägarbyte. Det var ju svårt eftersom vi inte ville sälja **Vega**. Då vi av praktiska skäl ville föra över fartyget på ett rederi försökte vi med Rederi AB Vega. Men det var svårt. Bolagsverket sade nej. Där uppgav man att det fanns ett transportföretag med det namnet samt att namnet var skyddat i EU av ett irländskt och ett palestinskt bolag. Vi lyckades dock få tillstånd av alla dessa att få heta Rederi AB Vega. Det palestinska bolaget gav sitt skriftliga tillstånd på hebreiska vilket Bolagsverket ville ha översatt av en godkänd tolk. Och när vi förde över äganderätten av **Skärhamnsvega** på det nya bolaget passade vi på att ändra hennes namn. Nu heter hon **Vega – Gamleby**. Egentligen borde det stå Gamleby två gånger men det gör det inte. Ännu.

Dagen före midsommarafton 2006 sjösatte vi **Vega**. Allt gick enligt planerna. Vi hade inte gjort någon stor fest av sjösättningen, utan det blev en lugn tillställning som tog sina fem timmar. Inför sjösättningen har vi arbetat intensivt med de sista nödvändiga jobben. Roder och master har färdigställts och lyfts på plats, röstjärnen har monterats, taket hade lyfts av och ställningen hade rivits. Nu gick vi in i nästa



Tusenkonstnären Egil Bergström vid varvet i Casimirsborg. Th Linnea stående på slip.



Ännu återstår en del att göra innan seglingarna kan börja senare i år. Däcket är av oregon pine.



Sliphuset kommer från Lyckans slip i Fiskebäckskil.



Linnea på slip och Vega vid utrustningskajen.

fas. Riggning, inredning, installationer och detaljarbeten.

Efter seglingssäsongens slut 2006 tog vi upp **Linnea** för att ge henne den vård hon behöver. Första beställningsturen i år går av stapeln den 10 maj. Då är hon åter fit for fight.

Varvet drivs idag som ett aktiebolag, Träskippersvarvet i Gamleby AB. Hela familjen jobbar i projektet som därutöver

har fyra anställda. Under 2007 avser vi att slutföra ombyggnaden av **Vega** och också kunna segla kommersiellt med denna tremastade skuta.

Varvet har fullt upp att göra de närmaste åren. Ett tag trodde vi att rekonstruktionen av **Vega** skulle gå på några år. Då köpte vi in ännu en skuta som vi tänkte renovera. Det var **Jonny**. Hon har nu farit så illa av väder vind och is att hon är omöjlig att

återställa. Någonstans går gränsen.

Egil Bergström är en mångsidig herre. Han har även skrivit en bok om sin **Linnea**. Han har gjort allt själv. Boken är tryckt på gammeldags sätt med typer och tryckt på Lessebo-papper. Den kostar därefter, 424 kronor. Det finns fortfarande några få kvar av boken. Kvalitet lönar sig.

Vegas historia

Fartyget byggdes 1909 av J. Hagerman vid Vikens Varv i Skåne. Beställare var ett partrederi från bygden med 26 delägare och med Lars Magnus Olsson i Lerberget som huvudredare. 1916 efterträddes han av befraktaren Gunnar Berggren som i sin tur efterträddes av konsul Emil Johnsson. Detta skedde i januari 1928.

I juni 1932 såldes **Vega** för 12 000 kronor till det nybildade bolaget Rederi AB Vegaria i Höganäs.

Hon såldes dock snabbt vidare till ett partrederi i Bleket på Tjörn med Janne Jansson som huvudredare. Köpeavtalet undertecknades den 16 december 1932 och priset var då 10 500 kronor. Vid denna tid försågs också fartyget med motor. Valet föll på en tvåcylindrig 80 hästars Skandia.

I februari 1937 såldes så fartyget vidare till Skärhamn där Karl Bernhard Andersson och sönerna Gustav och Georg Andersson. Priset var nu uppe i 39 000 kronor. I januari 1949 köpte även sonen Erik Andersson del i skutan.

Efter ett långt och strävsamt liv i Skärhamn såldes fartyget i september 1966 till Eurosa Ltd i Vaduz, Liechtenstein bakom vilket bolag Berl Gutenberg dolde sig.

Onsdagen den 28 september 1966 blev en historisk dag i Skärhamn. Det var då **Vega** som sista träskuta lämnade samhället.

Fartyget skulle nu gå nya exotiska äventyr till mötes. Hon skulle via Stockholm göra en långresa ner till Kap Verdeöarna utanför Afrikas västkust. När skutan kom till Södertälje på väg till

Stockholm lades hon upp där.

Efter vintern flyttades hon till Vårby där hon vandaliserades och sjönk.

Någon resa till varmare breddgrader blev det aldrig. Hon flyttades runt i Stockholmsområdet. Gutenberg sålde skutan 1970 till några privatpersoner i Stockholm men först i februari 1978 återinfördes hon i det svenska registret. Då var namnet **Vega** upptaget av ett annat fartyg varför "vår **Vega**" i registret blev namnlös. 1980 såldes hon till en indisk medborgare men återkom till svensk registrering året därpå. Då hade man kommit på att döpa fartyget till **Skärhamnsvega**.

Efter diverse förfall och tidvis stående på botten övertogs hon slutligen av Egil Bergström som sedan byggde upp henne igen.

Bilder
från
Vegas
resor



I Karlstad den 30 juni 1965. Foto Örjan Kronvall. Samtliga foton från fotoarkivet Klubb Maritim Göteborg.



I Vårby 20 februari 1967. Foto Bernt Fogelberg.



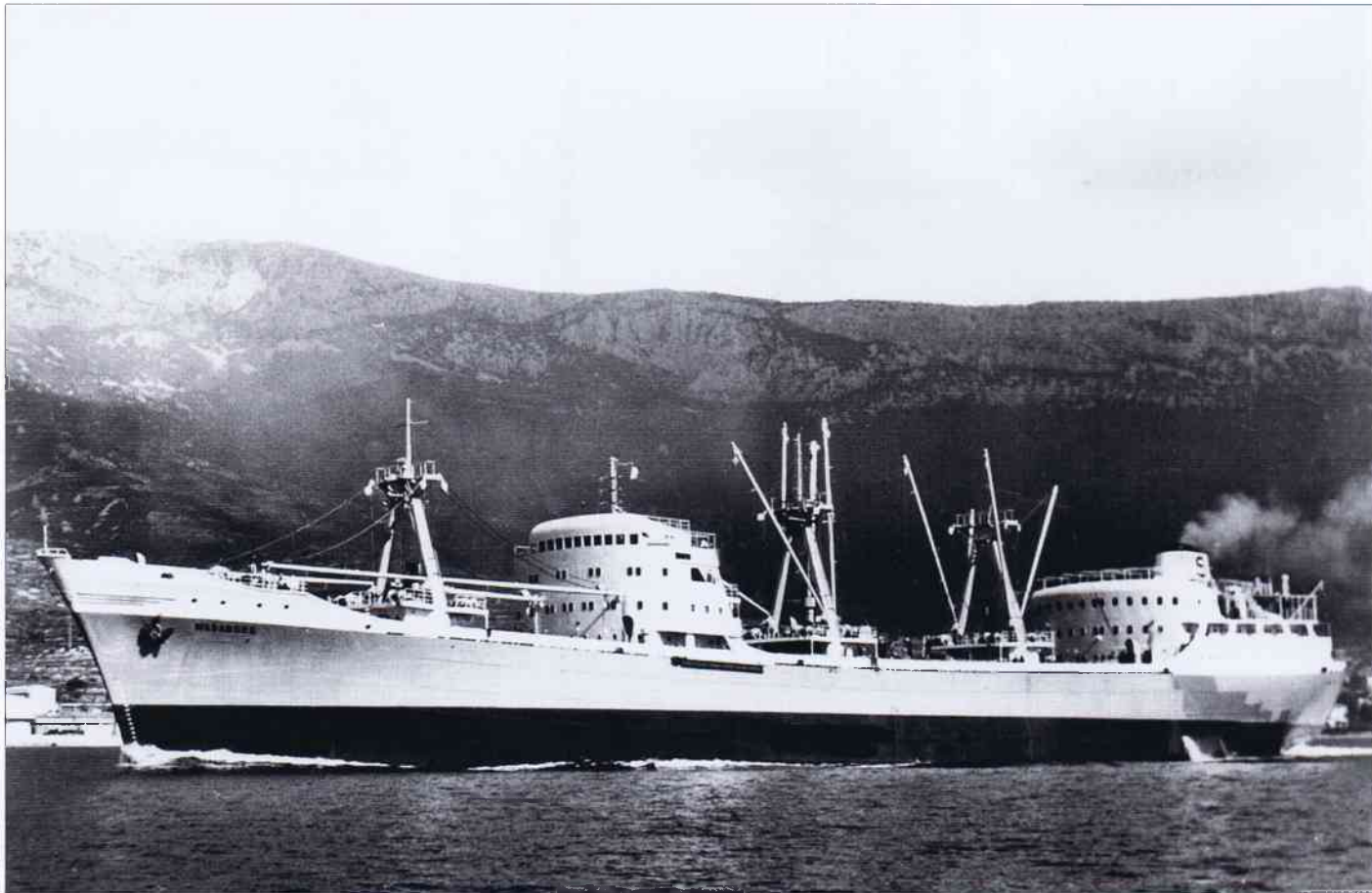
I Hälsingborg den 1 september 1965.



Skärhamn 23 juni 1966. Foto Bernt Fogelberg.



Invid Slussen, Stockholm 25 juli 1985.



Skolfartyget *Wasaborg* levererades 1958 från ett varv i Jugoslavien till Stockholms Rederi AB Svea. Foto från *Svensk Sjöfarts Tidning*.

Resor med skolfartyg

Roland Flemk

På 1950-talet fanns det flera skolfartyg inom handelsflottan. I ett nummer av tidningen *Sjömannen* kunde man läsa att ett fartyg, byggt i Jugoslavien, sökte fartygsbefälselever innan det gick ut på sin jungfruresa. För att bli antagen måste sökanden ha seglat minst 24 månader på däck. Tiden med arbete och studier ombord skulle leda till östersjöskepparexamen.

Påmönstring skedde i Bremerhaven dit fartyget gick för att inta sin första last. Med på nerresan, som skedde med buss, var förutom sjöfolk och rederirepresentanter också Sjöfolksförbundets Johan S. Thore, som senare ombord, på väg akterut, framhöll att det var bra att ta vara på en sådan här möjlighet.

Fartyget var byggt som ett dåtida tankfartyg med bryggan midskepps och maskin akter. Förutom övrig inredning fanns ett extra däck akter med skolsal och elevhytter. Man samlades i skolsalen där tal hölls av rederiets personalchef, kapten, lärare och nämnda ordförande. Eleverna fotograferades tillsammans med de högra befattningshavarna.

Eleverna delades in i två grupper för att varva veckor med arbete och studier.

Några hade tidigare varit befälselever, andra lättmatrosar och matrosar.

Vilken möjlighet för unga män att börja en ny utbildning och förkovra sig samtidigt som man erhöll lön och vistades i en för sjöfolk naturlig miljö. Befäl och manskap ombord skulle få uppleva hur det var att segla ihop med och instruera befälselever. Skolfartyget skulle segla med mindre antal manskap på däck då elever fyllde ut för arbeten ombord. Befarna män såsom båtsman, timmerman och matrosar fanns dock. Från rederiets sida kunde man se fram emot rekrytering av befäl för den egna flottan av fartyg.

Första natten ombord, hamnliggande i Bremerhaven, inträffade tyvärr en hemsk händelse. En kraftig detonation hördes från fartygets inre. Be nymönstrade var inte inblandade men fick senare veta att pannan förmodligen ej var riktigt luftad när den skulle tändas, varför explosion uppstod. Sorgligt att se hur ett paket av duk och presenning, innehållande en människas, fördes i land. Den förolyckade var ej känd bland de nyombordkomna, varför det förmodligen, för dem, kunde bli lättare att glömma det tragiska som inträffat.

I fartygets olika lastrum riggades bildäcken med hjälp av järnbalkar och träluckor. De övre däckens hände i ramar i luckkarmarna till väderdäcksluckorna. Bilarna var låga och erbjöd många däck.

I Bremerhaven lastades bilar för Nordamerikas västkust. Efter intagen last skulle sjöklargöring ske med bland annat läggning av bommar. Lastbommarna som i nästa hamn åter skulle toppas för lossning av lasten, bilarna. Nya fartyg har också barnomsfel första tiden efter byggnationen, varför även det erfarna sjöfolket överraskningar kan dyka upp. Till en början förlöpte allt väl. Däcksbesättningen var i färd med att passa gajar (block med taljor) under det att bommar lårades (firades ner) till ett läge parallellt med lastluckor och däck för att i därför avsedda klykor låsas i de fria ändarna. Plötsligt, när en bom var på väg ner sprang vajern på topprepstrumman. Den fria delen av den tunga bommen passerade tätt intill huvudet på en befälselev innan den med ett brak slog ner på lastluckan. Till all lycka skedde ingen personskada. Vajern på topprepstrumman kunde bytas ut till en för ändamålet riktig.

Efter sjöklargöring och utklarerare före-



Förbundsordförande Johan S. Thore, befälhavare Axel Nilsson samt 12 av de 14 eleverna.

stod en lång sjöresa för folket ombord och för fartyget med dess första last. Rutinerna för olika grupper av ombordanställda till sjöss tog vid. Befälseleverna arbetade en vecka som vakt- och däcksmanskap och en vecka som studerande i olika ämnen under lärares ledning. Intressant och förkovrande att kunna varva praktik och studier under lagom långa perioder.

Höstvädret i Tyskland, diset från Nord-sjön och ett upprört Nordatlanten byttes efter en tid mot ljummare väder på sydligare latituder. För att slippa gå runt Sydamerikas sydspets Cap Horn för att nå Nordamerikas västkust, var första destinationen Panamakanalen. När värme i luft och vatten ökade riggades badbassäng mellan en lastlucka och ett masthus med hjälp av träflak och presenningar. Skönt att efter arbete eller studier kunna bada i det varma uppumpade havsvattnet.

Efter en lång sjöresa angjordes Panama-kanalen. I väntan på passage ankrades upp. För den vaktfria besättningen fanns det möjlighet att gå iland. Staden i kanalens mynning erbjöd för en nordbo ett exotiskt utseende.

De från tjänstgöring befriade befälseleverna var på landbesök. En man från orten fångade upp dem och lockade med något som kunde betyda föreställning eller förevisning. Ungdomlig nyfikenhet fällde avgörande att följa med mannen in i ett hus med ett stort rum som hade en bred ottoman i mitten. Äldre elever ville dra sig ur, avstå från förestående förevisning men samvaron och risken att komma från varandra i kamratgänget fick överväga det minskade intresset. Så samtliga samlades på uppmaning runt ottomanen och ålades att betala några dollar var. En kvinna och en man kom in och tog ottomanen i besittning. Mannen, guiden, kommenterade pa-

rets förehavanden med olika benämningar och namn.

Efter föreställningen drog sig eleverna ut på staden för att uppsöka något utskänkingsställe under blandade funderingar.

In i Panamakanalen drogs fartygen av lok som gick på bägge sidor av slussen. Det var den sluss som var porten in till kanalen och vattenvägen över till oceanen på andra sidan den amerikanska kontinenten. Kanalzonen administrerades av USA.

Ute på Stilla Havet rådde gott väder. Resan fortskred utefter de mellanamerikanska staternas sydvästkust med Los Angeles som första angröring.

Efter det att besättningen riggat till med bommar för dubbla vinschar, skötte stuveriarbetare från land lossningen. Man imponerades över deras skicklighet att köra vinschar.

I hamnen arbetade många personer

med svensk härkomst. Trots bortavaro från Sverige i decennier kunde man på dialekter höra vilken landsända personen kom från.

Under fartygets hamnuppehåll företogs bland annat sightseeingtur till Hollywood, den berömda filmstaden, med besök i en restaurant vid namn Bit of Sweden. Hovmästaren berättade med stolthet att flera filmstjärnor hade varit på besök för intagande ur menyerna och även provat den svenska maten.

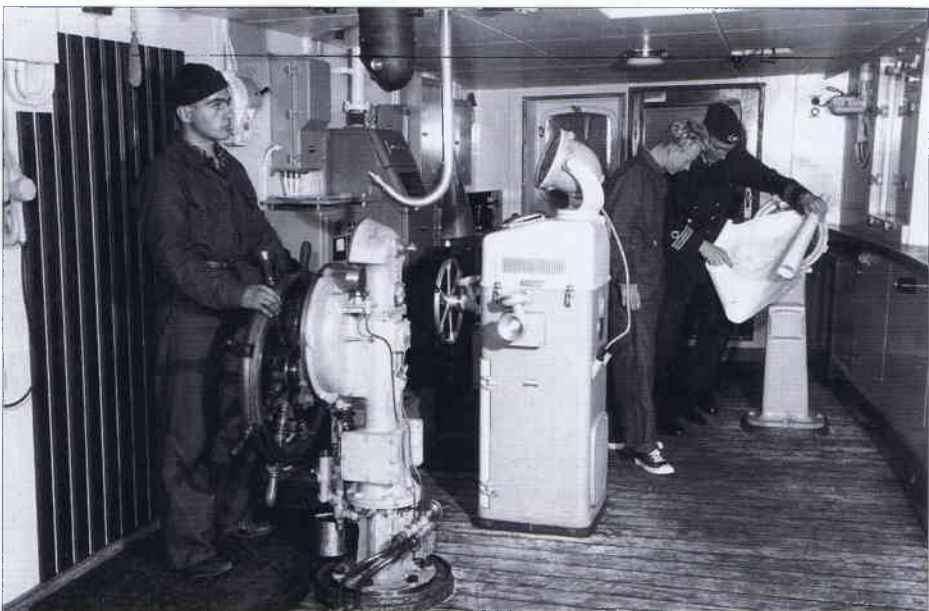
Efter utlossning av det bestämda antalet bilar förhalades till nästa hamn vid San Francisco. Återigen blev personer intresserade när de fick se fartyget förande den svenska flaggen. Lätt att knyta kontakter för oss ombord med personer som fortfarande kunde uttala det speciellt svenska sch-ljudet. Personer använde också det typiskt svenska snuset, fast här hette det Copenhagen snuff.

Sista lossningshamnen för resan var Portland i delstaten Oregon. Besättnings-



Vi riggade till en bassäng ombord.

medlemmar fick bland svenskättlingar i den staden kontakter som upprätthölls flera resor. Man besökte bland annat deras församlingskyrka. En tidning från vännerna i Portland som gick under namnet *Apostolic Faith* levererades per post till besättningsmedlemmar i olika hamnar.



Styrhytten på Wasaborg. Arkivbild Svensk Sjöfarts Tidning.

När fartyget var utlossat skulle bildäcken rivas. Det var ett stort och tungt arbete som skulle göras under resan upp till Vancouver på Kanadas västkust. Tråluckor måste stuvas och stora järnbalkar befrias från sina bultar och hivas loss. När balkarna hivades loss och dansade iväg i lastrummen gällde det att passa sig och vara ur vägen. Allt fungerade väl. Undanstuvade i lastrummen hade dessa balkar och luckor räckt till en mindre fartygslast.

I Vancouver skulle intagas full spannmålslast för destination London. Ankomna till Vancouver iordningställdes lastrummen med slingerskott av timmermän från land, för att under resan undvika förskjutning i lasten. Spannmålslasten tillhörde den sortens lastar som fordrade mycket rengöring efter lastning och lossning. Det rykande dammet trängde även in i inredningen.

Fartyget blev liggande över helgdag i



En matros målar lastbommar ombord.



Elevmässen i akter däckbyggnaden om babord. Arkivbild Svensk Sjöfarts Tidning.

Vancouver vilket möjliggjorde turer i land. Parker med totempålar från indianbyar och diligenser från nybyggartiden besågs. Avkopplingen iland var också en viktig del av sjömanslivet, men när det gällde tiden ombord i skolfartyget upplevdes den aldrig tråkig eller lång beroende på omständigheterna med arbete, studier och fritid med många kamrater, även om tiden till sjöss som mellan Vancouver och London sträckte sig till en månad, då inget stopp i samband med Panamakanalen förekom.

I det fina vädret i sydliga farvatten var det lämpligt för målningsarbeten ombord. När bommarna, som i sjön var lagda i sina klykor parallellt med däck, skulle målas blev det gärna en jämförelse, om exempelvis en matros och en av de äldre befälseleverna placerades samtidigt på olika bommar. Prestige kunde uppstå om vem som målade riktigt och fortast. Även

om kamratskapet eljest var god.

Att i en av de inre dockorna i Londons hamn lossa den stora spannmålslasten tog tid. Även helgdagar inföll under fartygets liggetid. Besättningen gavs tillfälle att gå iland till en stad med många erbjudanden. Förutom den Svenska Sjömanskyrkan hade de svenskar som arbetade och bodde i London egen församlingskyrka. Sjömanskyrkan besöktes av besättningsmedlemmar som tog tillfället i akt att njuta hemlandsstämning och dricka kaffe med husmorsbullar till. Det gavs också möjlighet att skriva hem, läsa svenska tidningar m.m.

I London var utbudet stort med underhållning såsom musikaler. Men lyckan var störst när matros och befälselev fick kontakt med två flickor. En av dem var ung söt irländska bosatt i London, som under promenader på ett underbart sätt sjöng Somewhere over the rainbow.

Efter utlossning av spannmålslasten



Träning ombord.

var det tid att börja förbereda en ny last av bilar, men först måste rengöring av lastrummen och andra utsatta delar efter spannmålslossningen verkställas. Spannmåls-skotten måste också rivas.

Resan över Engelska kanalen och upp efter kusten till Bremerhaven är sedd med uteseglarögon en kort tripp. Efter en rundresa var fartyget åter i hamn för riggning av bildäck och lastning av bilar. Besättningen hade lärt sig känna sitt nya fartyg.

I Bremerhaven fanns en stor amerikansk militärbas. Det påstods gå iland för att dansa och ha roligt var ingen idé för hamnliggande sjöfarare om jänkarna var lediga från tjänstgöring. Det visade sig också att amerikanerna var väldigt populära på dansgolv och annorstädes.

Destinationshamnarna på USAs västkust för lossning av bilarna var de samma undantaget någon resa då Seattle norr om Portland också var lossningshamn. Under resa var också Tampa på Floridas västkust lastningshamn.

På resan i Stilla havet hade överstyrman gjort astronomiska observationer med sextanten, som fartygsbefälet gjorde varje dygn ute i öppen sjö. Det speciella efter den här observationen var att överstyrman beordrade ny kurs på halv grad när.

Inkomna i Mexikanska golfen förrättades dop ombord i fartygets bassäng. Befälseleverna döptes in i en Roddarorden till olika namn. Lärarna intog namn med Överroddartitel. Varje roddare fick efter dopet överta befälet på bryggan för en stund.

En idrottsförening bildades också ombord. Viktlyftning, bassängsimning var sporter möjliga att utföra när vädret tillät. Vid hamnuppehåll spelades fotboll mot lag från andra fartyg.

I USA kunde innehavare av svenskt körkort hyra bil. En bil som i Sverige skulle väckt stort uppseende, en Cadillac, hyrdes av en äldre elev. Skeppskamrater var med och delade på kostnaden in i landet där man körde på höger sida.

Man lade också märke till att bilarna var utrustade med finesser som fönsterhissar, servo på styrning och bromsar med mera.

Bland befälseleverna var åldrarna väldigt spridda. Flera kom från olika bakgrunder vad gällde arbete och ombordanställningar. Även studieunderlaget varierade. I USA hade åldern stor betydelse i vissa fall. Olika åldersgränser gällde för olika stater när det gällde att få gå in på en public bar som serverade öl och sprit. Omyndig fick vänta utanför om en äldre skeppskamrat gick in. Innehavare av utskänkningsställe riskerade inte att få stänga förrättningen på grund av överträdelse. Även i England var man noga med att rätt ålder uppnåtts före inträde i pubar.

Ombord i skolfartyget pratade stewart-



Bärgning av oljefat i hårt väder.

den, som hade hand om ölförsäljningen, om att prentisar (befälselever) kunde vara för unga för att köpa öl.

Efter fullbordade studier, erhållen sjötid och praktik, lämnade fartygsbefälseleverna fartyget i Bremerhaven för att fara till Stockholm och avlägga östersjöskepparexamen. Det gällde att inför lärare vid Sjöbefälsskolan under fjorton dagars tid avlägga prov i olika ämnen. Proven var genomgående och noggranna. Förmodligen för att tentanderna inte var kända av lärarna vid skolan. Examina avlades som privatister.

Efter examen gjordes besök på skolfartygets rederikontrakt. Ett stort ögonblick när de nyutexaminerade fick gå in på det flottaste kontoret och medelst handskakning hälsa på direktören. Fest anordnades för de nybakade på närliggande restaurant.

Utbildning av sjöfolk till juniorbefäl ombord i skolfartyg, som samtidigt befordrade last mellan hamnar, måste ha varit lönande förutseende för rekrytering av befäl till den egna flottan. Från sjöfolkets sida var det en bra möjlighet att få studera och praktisera i den rätta miljön, samtidigt som tiden var inkomstbringande.



Stående: Åke Sahlström, Sven Jakobsson, Sven Sandell, Leif Söderdahl, Bo Nilsson, Per Ove Englund, Robert Hillgren, Anders Torbrand. Sittande: Per Forss, Roland Flemk, Ingvar Sundin, läraren Lars-Gunnar Elfgrén, Dan Manthler, Anders Sandström, Sune Hernberg.

Gullmarens resa från Cape Town – krigsutbrottet 1939

Bengt Ahlin

När jag på sommaren 1939 mönsttrade på m/s **Gullmaren**, kom jag från ett fd Transfartyg s/s **Louis de Geer**, som en gång i tiden lyssnade till namnet **Boren**. Vilken skillnad på fartyg för mig som jungman. Från öppen brygga till inbyggd styrhytt-bara det – men också mycket annat. Men det var om **Gullmarens** hemfärd från Cape Town vid andra världskrigets utbrott jag skulle berätta, så nu till saken.

I slutet av augusti 1939 låg vi klara för avgång från Cape Town. Där var det oro i luften och det förstärktes av att ett tyskt passagerarfartyg **Vindhuuk**, plötsligt tog in sina förtöjningar och utan lots och bogserbåtar stack till sjöss. Det var första tecknet på att stora krafter var i görningen. Under vår gång till Accra kunde gnisten snart meddela att kriget brutit ut. Omedelbart kom det order att svenska flaggor skulle målas på däck och utsidan. Besättningen nekade att gå på utsidan i rum sjö, varför detta målningsarbete utfördes av befälet.

Vi anlände till Accra den 3 september. Kakaolasten som togs ombord, fraktades ut med kanoter. Varje eftermiddag lättade vi ankar och satte kurs utanför territorialgränsen. Vi låg i rum sjö hela natten med hela fartyget upplyst. När morgonljuset nalkades var vi på väg in för fortsatt last-



Jag vaskar mina kläder på ångaren **Louis de Geer** 1939. Bild från författaren.

ning. Den 9 september gick vi mot Las Palmas där vi tog ombord bananer på all outnyttjad plats. Den 17:e var vi på väg västvärt mot 20 grader väst, nu liknande en höskrinda.

En engelsk jagare dök upp så småningom och gav oss order att gå till flottbasen Scapa Flow, eftersom vi hade manganmalm från

Durban, som skulle till Polen. Den 25 september ankrade vi på redan, där redan en mängd fartyg låg till ankars, bla Svenska Amerika Liniens passagerarfartyg **Drottningholm**. Viss kontakt med dessa fartyg hade vi, genom upprepade livbåtsmanövrar. I början av oktober låg vi i Leith, hamnstaden till Edinburgh, där vår last lossades. Manganmalmen beslagtogs engelsmännen och flänsning företogs. Bananerna var nu i upplösningstillstånd, varför hela partiet kördes till en tvålfabrik.

Mörkläggningen var effektiv, men åtskilliga sjömän fick en för tidig död i dockorna. Vi var många som kröp ombord långa sträckor, för att inte hamna i de tomma dockorna.

Vid vårt möte efter 67 år, berättar Stig Sundstedt en dräplig historia som båtsman Karlsson och dansken Johansen råkade ut för i Leith. De var på hemväg i mörkret genom hamnområdet efter ett besök i staden, när de promenerade ut över kajkanten till en bassäng. De föll naturligtvis ner i det minst sagt skitiga vattnet. Båda ropade på hjälp och snart var polisen där, men Johansen varken hördes eller syntes till. Båsen försökte allt han kunde, att på dålig engelska men också på dålig svenska, förklara för polisen att hans kamrat låg kvar där i vattnet, men polisen tyckte visst att båsen var tjatig och bråkig och gav honom en rejäl dagsedel. Johansen fann man strax



Louis de Geer ex Transatlantics **Boren**. Foto Erik Holmberg, negativarkiv Sjöhistoriska Museet, Stockholm.

29

Gullmaren under krigsåren

Bertil Söderberg

När andra världskriget bröt ut var **Gullmaren** på väg från Kapstaden. **Gullmaren** som var ett modernt motorfartyg kom under krigsåren att segla i lejdtrafiken och var ett av de fartyg som gjorde de flesta lejdresorna.

Lejdtrafiken

Under det första skedet under kriget var vår enda möjlighet att hålla förbindelser västerut öppna i den mån England och Tyskland medgav. När Tyskland ockuperade Norge och Danmark den 9 april 1940 satte Skagerackspärren stopp för vår sjöfart och Sverige blev helt avspärrat från Atlanttrafik. Avspärningen var total med två undantag för resten av 1940.

Det första undantaget var Sveabolagets **Sveadrott** som med full last av olja för svenska marinen, efter långa förhandlingar, anlände till Göteborg den 9 september 1940. Det andra undantaget var Transatlantics **Gullmaren**, då hon den 30 december anlände till Göteborg med den första livsmedelslasten.

Gullmarens resa och den därmed påbörjade lejdtrafiken, var resultatet av långa förhandlingar med de krigförande länderna. I slutet av april 1941 utvidgade tyskarna det operationsområdet, vilket medförde ett när två månaders stopp i trafiken. Hela lejdtrafiken var från början baserad på utbytesprincipen, vad tonnage beträffar. För varje hemkommande fartyg fick ett motsvarande fartyg löpa ut från Sverige. **Gullmaren** var det första egentliga lejdfartyget som ankom Göteborg under andra världskriget. Tack



Ett foto taget på **Gullmaren** i okänd hamn under kriget. Fotografen har som syns lagt in en bild på några ur besättningen. Kortet kommer från Tore Olssons samlingar.

vare trafiken kunde landets livsmedelsförsörjning upprätthållas men på en nivå som krävde ransoneringskort för viktiga varor. Utan lejdtrafiken skulle Sverige ha hamnat i en mycket prekär situation.

Gullmarens lejdresor

Under kriget anlände **Gullmaren** 8 gånger till Göteborg som lejdfartyg:

30/12, 1940: från New York som första lejdbåt med livsmedel.

29/4, 1941: från New York/Bosten med styckegods. (Avgick Göteborg i början av september till Sydamerika med massa, papper och styckegods.)

5/12, 1941: från Buenos Aires.

29/3, 1942: från Rio de Janeiro via Lake Charles-New Orleans-New York.

24/7, 1942: från Buenos Aires via Montevideo-Santos-Bahia.

20/11, 1942: från Buenos Aires.

28/7, 1943: från Buenos Aires. (Ankom Sao Thomé i mitten av december 1943 för

att ta en nästan full kakaolast till Göteborg.)

11/4, 1944: från San Thomé med kakao varpå hon togs in på varv för reparation och allmän översyn. Ersattes av **Bullaren**.

Ur Göteborgs Morgonpost

12 februari 1944:

Veteran ute i riktigt busväder. En livbåt blev kaffeved, buckla i akterhuset.

"**Gullmaren**" klarade däckslasten. Kakaoransonen tryggad.

Veteranen bland våra lejdfartyg, Transatlantics vackra "**Gullmaren**", kom i går till Göteborg och förtöjde vid 15-tiden i Lindholmshamnen, efter en av de svåraste hemresor förmodligen någon lejdbåt varit med om. Öster om Färöarna råkade hon ut för en orkan, som hette duga, och att komma undan den med en elva fot hög däckslast kopra i gott behåll, vittnar bättre än något annat om att det är prima virke i både svenska båtar och framför allt i svenska sjömän.

Lasten var kanske mer än vanligt efterlängtat, eftersom den till väsentlig del utgjordes av kakaoböner. Sakkunskapen i branschen uppskattade värdet enbart av denna del av lasten till närmare sex miljoner kronor, men så räcker också kvantiteten till att trygga vår ranson för det närmaste halvåret. För övrigt hade "**Gullmaren**" kopra i lasten som hon lastat på ön Sao Thomé i Guineabukten.

"**Gullmarens** befälhavare, sjökapten Richard Forsberg, brukar ha tur med vädret på Atlanten, och bland lejdfolk går han vanligen under hedersnamnet "silskenskaptinen". Men den här gången fick han som aldrig förr prova på vädrets makter, när det äro på dåligt humör.

– Jag har aldrig varit med om maken, säger solskenskaptinen.

– Vi hade det motigt värre redan väster



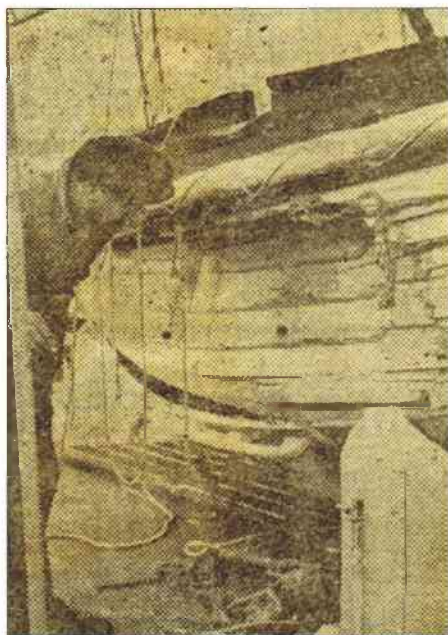
Gullmaren lastar i Göteborgs hamn. Bild ur Transbladet nr. 3 1945.



Så här tilltygad blev reservstyrningen på *Gullmaren*. Bild ur G M P.

om Färöarna, berättar han för journalisterna, men det skulle bli efter värre öster därom. Det blåste någonting fruktansvärt. Sjön gick så grov, att vi icke kunde komma någon vart. Vi måste därför sakta ned maskinerna och driva i 23 timmar. När storm och sjö rasade som värst, pumpade vi ut olja på vågorna.

– Sjöarna var inga leksaker. Ni kan själva övertyga er om, hur storm och sjö rums- terade om, ifall ni går akterut. En livbåt är krossad, akterhuset djupt intryckt på styrbordssidan och ratten till reservstyr-



Arvid Svensson från Linköping synar livbåtens skador. Bild ur Göteborgs Morgon Post 12 februari 1944.

inrättningen splittrad, som om det hårda virke, den tillverkats av, varit lika bräckligt som det i våra spröda tändstickor.

– Ändå klarade vi däckslasten, förunderligt nog. Den är elva fot hög, och var stund såg det ut, som om den skulle ge sig av. Den var på glid gång annan, men hur det nu var, så hängde den med. Däcksfolket arbetade styvt för att klara den.

– Mycket har jag varit med om till sjöss men aldrig som maken, bedyrar kapten Forsberg. Tänk till exempel på landgången. Ni observerade kanske, att den var lappad. Det kom en sjö och bräckte den tvärs av utan att skada något annat i närheten. Hur det kunde ske, är mig ännu i dag en fullständig gåta.

Episoder/händelser/kuriosa

Gullmaren var det fjärde fartyget i Transflottan med kylutrymme för frukt.

Gullmaren var första båt som efter kriget gick tillbaka till sin gamla trad på Sydamerika, då hon avgick Göteborg i maj 1945.

Som första lejdfartyg genom Skagerackspärren telegraferade befälhavaren Hellen Hjertstedt till redaren Gunnar Carlsson för instruktion när *Gullmaren* i hårt väder låg och höll utanför Molde i Norge, för att invänta tyska instruktioner för passage

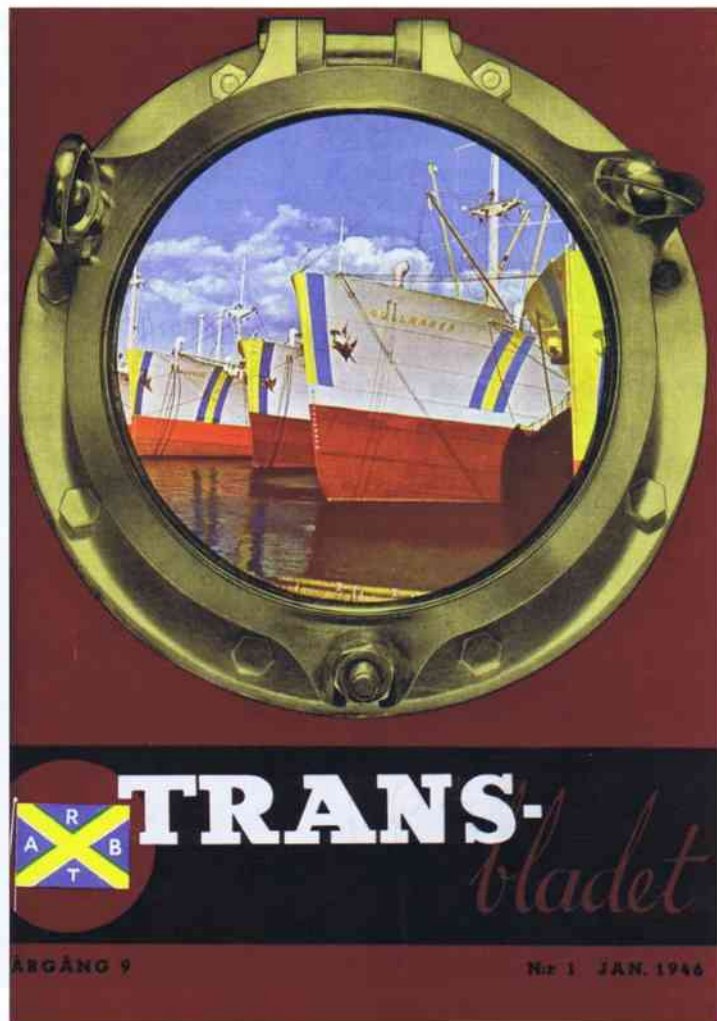
av minspärren, som skulle komma via Bergen Radio. Gunnar Carlsson gav då instruktioner ur sitt minne och *Gullmaren* kom genom minspärren oskadd. (Ett vågat beslut kan tyckas. Red. Anmärkning.) Att tyskarna inte svarade berodde på att Bergen Radio bombats av engelsmännen.

I slutet av oktober 1951, på resa från Kapstaden till Sverige, då *Gullmaren* befann sig i Nordsjön, upptäcktes brand i 5ans lastrum, Kolsyra släpptes på och elden hölls under kontroll tills man ankom Göteborg, där Brandkåren mötte. Dagen efter ankomsten konstaterades att det även brann i 1:ans och 2:ans rum.

Brandkåren och stuvare arbetade dag som natt med lossning för att komma åt brandhårdarna. Stundom var det mycket besvärligt pga den starka rökutvecklingen. Bränderna hade uppstått genom självantändning.

Den 22 oktober 1963 inträffade en explosion ombord. Sjöförklaring skedde i Dakar den 26 samma månad.

Den 26 juni 1966 såldes *Gullmaren* till Grekland och döptes om till *Stamatis M*. År 1970 såld igen inom landet men omdöpt till *Dignity*. Den 11 april 1972 lades hon upp i Piraeus och den 27 augusti ankom hon till Gemlik i Turkiet, för upphugning. ☼



Transbladet Nr. 1 Jan. 1946. Transbåtar upplagda i Göteborgs hamn pryddes om- slaget på tidningen. Veteranen bland lejdbåtarna *Gullmaren* andra båt från höger.

Länspumpen presenterar



Det är mycket positivt för Klubb Maritim att det numera även finns en avdelning i Malmö! Mötesverksamhet och träffar har det bedrivits under många år, men det var hösten 2005 som det verkligen tog fart och bildades en riktig avdelning längst ned i söder.

Efter några års Törnrosasömn började det pyra lite här och var bland Maritim folket. När så Mats Wiberg flyttade ned från Gävle och tog kontakt med Kalle Osterman, så samlades åter de hängivna och verksamheten tog ny fart!

Mötesverksamheten i Malmö har gammalt förflutet. Det hela startade på café Gondolen 1964 för att ca 1967 hamna på Sjömansgården. Båtologer från Helsingborg, Landskrona och Blekinge slöt upp och det var sällan färre än 35 besökare. Det anordnades lotteri. Frank Stenvall och Peter Skanse sålde litteratur. Kortförsäljningen sköttes för det mesta av Calle Nyström, dock kom han nästan alltid för sent på grund av inklarering av något fartyg på vägen ner.

Efter några år fick vi tyvärr lämna Sjömansgården då verksamheten dalade. Vi fick en ny medlem i Janne Wällstedt och verksamheten tog åter fart. Janne arbetade på ett daghem i Malmö, där vi kunde ha våra möten. Förtäringen bestod ofta av korv med mos, vilket intogs sittande i barnens stolar! Säg den glädje som varar, efter några år lämnade Janne föreningen och verksamheten gick åter in i dimman. Efter detta

har mötesverksamheten bedrivits på Stadsarkivet eller hemma hos Kalle Osterman, fram till hösten 2005 då avdelningen bildades. Det har också hållits privata träffar hemma hos Bertil Palm i Trelleborg där det visats diablilder varje onsdagskväll.

KM Malmö har nu sina möten i Per Albin Hanssons födelsehem i bostadsområdet Kulladal. Huset är numera ett litet museum, men det rymmer också en möteslokal för ca 50 personer och det finns tillgång till kök och teknisk utrustning. Under 2006 avhölls tio mycket välbesökta möten i lokalen. Teman för mötena har hittills varit föredrag och diablidsvisning. Avdelningen har också haft fint besök från både Stockholms- och Göteborgsavdelningen. Gunnar Lefrell överlämnade traditionsenligt KM-flaggan på Klubb Maritims styrelses vägnar.

KM Malmö har också hunnit göra en del studiebesök. Bland dessa kan nämnas besöket på Dieselhouse i Köpenhamn, där avdelningens medlemmar och tillresta KM entusiaster kunde beskåda uppstart och körning av den 8-cylindriga Burmeister &



I Per Albin Hanssons födelsehem har vi våra möten.

Wain dieselmotorn från 1932, som då var världens största. Ett intressant studiebesök gjordes också på Teknik- och Sjöfartsumset i Malmö, där det blev guidning i ubåten U3 av de gamla sjöbjörnarna Gert Garin och Göthe Birkmark. I yngre dagar var de båda mönstrade ombord.

Som kuriosor kan nämnas att vår utländska medlem May-Britt Moreton var på resa till Finland via Göteborg, där hon en gång var född. Idag är hon bosatt i Boston, där hon doktorerat i bl a sjösäkerhet. May-Britt beslöt att flyga via Kastrup för att omgående ta sig till KM:s bibliotek för att låna böcker. Samtidigt kunde hon bevista avdelningens årsmöte med efterföljande föredrag av Copenhagen Malmö Ports hamnbolagsdirektör Lars Karlsson. May-



Kockums Mekaniska Verkstad då det begav sig.

Britt, som studerat hamnar och sjöfart, anser det unikt att två hamnar från olika länder går samman likt CMP gjort. Att man har en svensk vd och en dansk styrelseordförande.

KM Malmö hoppas under våren kunna genomföra studiebesök på någon av Nordö-Lines nya färjor, samt besöka något av Wallenius/Wilhelmsens fartyg vid anlop i Malmö. Under sommaren planeras även besök på Örlogsmuseet i Köpenhamn.

Malmöavdelningen har ca 250 medlemmar och geografiskt omfattar området Malmö med upptagningsområde från Landskrona i en cirkel ned till Trelleborg/Ystad. Men det kommer också besökande borta från Österlen, vilket tyder på att avdelningen fyller ett behov!

För de som är intresserade av forskning rörande sjöfart finns Landsarkivet i Lund, med sina sjömansrullar från rederier i Skåne, Blekinge och delvis Halland. Malmö Stadsarkiv kan också varmt rekommenderas. Där finner man information om Kockums Mekaniska Verkstad, Rederi AB Öresund och Rederi AB Clipper, bara för att nämna några. Dock inte att förglömma Klubb Maritims huvudbibliotek, som ligger på gångavstånd från möteslokalen! Här finns forskarplats för två personer. Frågor rörande handlingar från stadsarkivet samt besök i KM:s bibliotek besvaras av Kalle Osterman.

Malmö med sina ca 300 000 invånare är en betydande sjöfartsstad, där biltransportfartygen ligger i tätposition med sina ständiga besök. Omlastningen av rysk olja samt importen av rostfritt stål har också vuxit sig stor på senare år.

Namnet Malmö omnämndes första gången år 1116 och utvecklades under 1300-talet till en betydande sjöfartsstad.

Stadsprivilegier erhöles år 1353 under den korta period Skåne var svenskt. I början av 1500-talet var Malmö Danmarks näst största stad. Stadens hamn började anläggas år 1775 och sedan dess utbyggd och moderniserad. I dag pågår utfyllnad av frihamnen till vissa delar. Allt för att ge plats till fler bilar. Nordö-Lines färjor kommer att flytta längre ut i hamnen och om några år så har den inre hamnen helt bytt ansikte.

En studiegrupp bestående av medlemmar ur styrelsen arbetar för närvarande med att dokumentera Einar Hansens kryssningsfartyg **Stella Polaris**. Som källor används Malmö stadsarkiv, Lunds landsarkiv, egna anteckningar och fd besättningsmedlemmar.

Klubb Maritim Malmö målsättning för framtiden är, att i goda kamraters sällskap med intressanta föredrag och studiebesök öka besöksantalet på mötena, så att vi vid årets slut har i snitt ca 40 be-

sökare per gång.

Båtologer som kommer på besök till Malmö rekommenderas varmt att besöka avdelningens möten eller KM:s bibliotek.

Krister Bång



Alf Arvidsson visar diarbilder.



Mötesdeltagarna tar för sig av smörgåstårten.

En kort presentation av Styrelsens medlemmar: **Mats Wiberg**, ordförande. Började efter skolan på Andersson & Lundqvist AB, Gefle. På den tiden Sveriges största skeppsmäklari. Efter ett antal år vidare till Texaco, senare Svenska Shell med olika befattningar. **Karl Osterman**, kassör, förflutet till sjöss. Diarbildsamlings samt Skånska Cement och deras dotterbolag med tyngdpunkt på fartygsflottan. **Bengt Widell**, sekreterare. Allt som har med ämnet tågfärjor att göra! **Bertil Henriksson**, styrelseledamot. Rederier och linjesjöfart med tonvikt på 1970-talet. **Johnny Nilsson**, styrelseledamot. Bogserbåtar och fartygsmodellbygge. Fartygskonstruktion och studieresor med fokus på sjöfart. **Nils Göran Jönsson**, suppleant Kockumbyggda motorfartyg, samt norska fartyg, **Ronny Zandihn**, suppleant. Förflutet på Kockums samt ledare för studiecirkeln om **Stella Polaris**.



Styrelsen. Sittande från vänster Nils-Göran Jönsson, Bertil Henriksson, Kalle Osterman, stående från vänster Johnny Nilsson. Mats Wiberg, Ronny Zandihn och Lasse Ydhag.



Isbrytande bogserbåten *Västervik* i kamp med isen i Västerviks hamnområde. Fotograf okänd. Samtliga foton är tagna av Birger Eklid, om inget annat anges. Negativen finns idag i Ola Almquists samlingar.

Isbrytaren Västervik

Lennart Karlsson

Den 23 oktober 1928 skrevs kontrakt mellan Westerviks Hamndirektion och Bergsunds Mekaniska Verkstads Aktiebolag om byggandet av en isbrytare med 400 indikerade hästkrafters compoundångmaskin.

Fartygets huvuddimensioner skulle bli: längd över allt 25,26 m, längd mellan ytterkant på stävar i konstruktionsvattenlinjen 23,78 m, största bredd på spant 6,50 m, djup från huvuddäcksbalkens överkant till kölens överkant 3,70 m, djupgående akter fullt rustat, akter ca 3,00 m, djupgående akter trimmat för isbrytning, akter 3,75 m, fribord med utrustning och 25 ton kol ca 1,00 m.

Ångmaskinen skall med normal gång med ca 50 % fyllning i högtryckscylindern utveckla minst 350 indikerade hästkrafter och 152 varv per minut, med 60 % fyllning 425 ind hästkrafter samt vid högsta fyllning 500 ind hästkrafter.

Fartyget med maskineri och utrustning bygges enligt Svenska Fartygsinspektionens fordringar och regler för isbrytare i östersjöfart med extra förstärkningar och ökade dimensioner som finns i en extra specifikation.

Fartyget byggdes av prima mjukt Siemensmartinstål i en kvalitet som skall uppfylla Fartygsinspektionens fordringar.

Priset för fartyget komplett med maskineri och inventarier i full överensstämmelse med kontraktet blev 196 500 kronor att betalas i fem terminer: vid kontraktets underskrivande; vid kölsträckningen; vid spantresningen; vid sjösättningen samt vid fullgjord och godkänd leverans.

Leveransen skulle ske i Stockholm senast den 1 november 1929. I och med leveransen av *Västervik*, som fartyget kom att döpas till, upphörde Bergsunds Mekaniska Verkstad som nybyggnadsvarv efter att ha varit verksam sedan 1769. Området inköptes av Stockholms Stad och utlades till byggnadstomter och gator. Kontraktet undertecknades av John Salmonsson för Westerviks Hamndirektion och av John Björk för Bergsunds Mekaniska Verkstads Aktiebolag.

Västervik sjösattes den 12 oktober 1929 och gick på leveransprov tur den 4 december. Med på provturen var från varvet John Björk, konstruktören Ivar Åkerman samt maskinkonstruktören Gustaf Dahlberg. Från Västervik deltog stadsfullmäktiges

ordförande Josef Victorin, direktör John Salmonsson, hamnkaptén Erik Holm samt blivande befälhavaren Bertil Schottenius.

Söndagen den 8 december strax före klockan fyra på eftermiddagen anlände den nya isbrytaren för första gången till Västervik och mottogs av stora mängder människor på kajen. Sjömanshusombudsmannen Emil Ström sade efter att ha inspekterat fartyget "håller inte det här skrovet, då finns det ingenting som håller." Detta kan man nog hålla med om efter nuvarande ägarens uttalande. Sitt första bogseringsjobb fick hon göra redan måndagen den 9 december 1929 när hon bogserade en dansk skuta från Lindödjupet till Blankaholm.

Under sina första år tycks isbrytaren för det mesta hållit till i Västervik med omnejd med isbrytning om vintrarna och en och annan bogsering under den isfria tiden av året.

Ur skeppsdagboken

För att få kännedom om arbetsuppgifterna skall jag relatera ur Skeppsdagboken under ett par vintermånader 1932.

Söndagen den 2 januari. Klockan 10

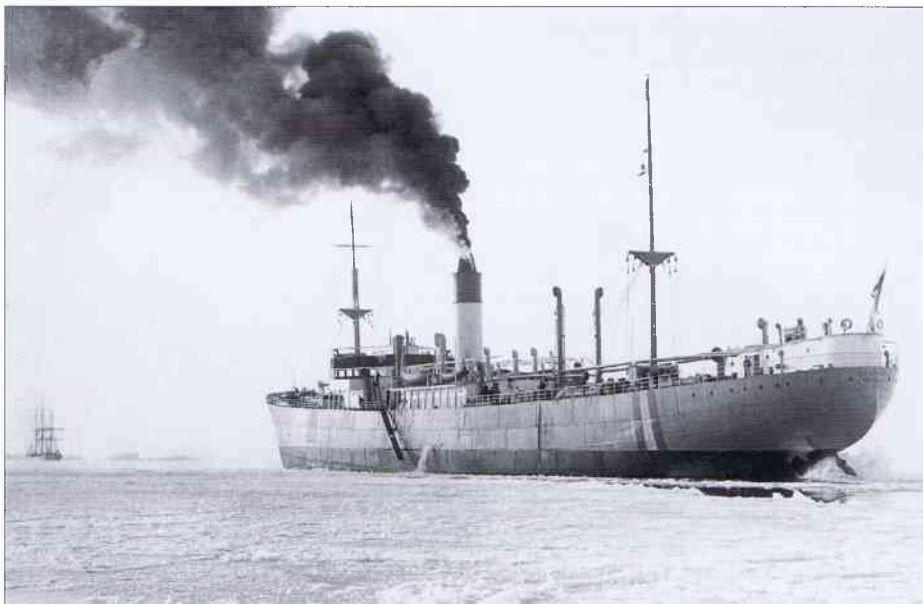
fm avgått från Barlastkajen. Gått längs Stora kajen. Gått rännan till Marsholmen. Klockan 11.00 förtöjt Haket (isbrytarens tilläggsplats). Gjort nyårsmönstring: Befälhavare Bertil Schottenius, rorgångare Gustaf Jansson, maskinist Nils Lagerlöf samt eldare Arthur Råbock.

Måndagen den 4 januari. Klockan 8 fm brutit upp vid kajen. Gått rännan till Spårö sund. Isbelagt på hela Lucernafjärden. Klockan 09.30 fm förtöjt Haket.

Tisdagen den 5 januari. Klockan 07.45 fm gått rännan till Skansholmen. Trimmat fyrarna vid Hällan och Bockholmssundet. Klockan 11 förtöjt vid Järnvägs kajen. Intagit 155 hl kol.

Onsdagen den 6 januari. Klockan 07.40 avgått från Barlastkajen. Dragit rännan till varvet. Mött ångaren **Orvar** från Helsingborg. Disponent David Edsbäcker har begärt isbrytning till Gamleby. Avgått klockan 09.10 passerat Kalklipporna. Klockan 11 kommit fram till Gamleby. Gjort uppehåll för skaffning. Brutit loss en präm för H. Cornelius vid Hammars brygga. Klockan 12.10 avgått från Gamleby. Klockan 01.35 em förtöjt Haket.

Måndagen den 11 januari. Klockan 07.15 dragit ränna till Brevik. Dragit djuprännan väster om Skansholmen. Klockan 10.45 förtöjt Haket. Klockan 11.45 gått rännan. Tagit Öröbor på släp. Dragit m/s **Maj-Britt** till Lilla Kajen. Klockan 01.15 em förtöjt Haket. Klockan 2.30 em gått ut till Djuphamnen och mött **Skagern**. Klockan 2.30 em förtöjt kajen. Klockan 9.35 em avgått kajen. Klockan 10.20 em passerat N Båden. Gått i fyrlinjen. Klockan 10.40 NNO vind. Styrt efter pejlingar av Storkläppen och Härads skär. Klockan 1.00 fm vänt vid Röskärsgrunden. Styrt efter pejlingar. Hög brytande



Den stora ångaren **Skagern** fick isbrytarassistans av Västervik. Här en bild från 1916 då hon byggdes. Foto Götaverken.

sjö, mycket överspolning. Klockan 5.50 fm förtöjt kajen. (Bakom dessa knapphändiga upplysningar döljer sig sökandet efter de saknade vid Sladöolyckan där fem unga fiskare omkom). Samma dag klockan 06.45 fm avgått till ångaren **Skagern**. Förhalat denna till Lucernakajen. Klockan 08.00 förtöjt.

Onsdagen den 13 januari. Klockan 6 fm brutit upp vid Tändsticksfabriken. Gått rännan till Gamleby. Klockan 06.30 passerat Kalklipporna. Klockan 07.45 i Gamleby. Brutit upp i hamnen och omedelbart återvänt till Västervik. Klockan 09.20 passerat Kalklipporna. Klockan 09.35 förtöjt kolkajen. Intagit 155 hl kol.

Torsdagen den 14 januari. Klockan 12.00 middag avgick till Skansholmshällans fyr, vilken trimmats. Haft livbåtsövningar med

styrbords livbåt. Brutit ränna till varvet. Klockan 1.15 förtöjt Haket.

Fredagen den 15 januari. Klockan 10 fm avgått till Lucernakajen. Brutit upp runt om därstades. Gått rännan till Borgö. Avvaktat ångaren **Skagerns** avgång. Klockan 11.45 fm förtöjt Haket.

Onsdagen den 20 januari. Klockan 8 fm avgått. Trimmat alla fyrar. Klockan 10.50 förtöjt Haket.

Bärgning som ej blev av

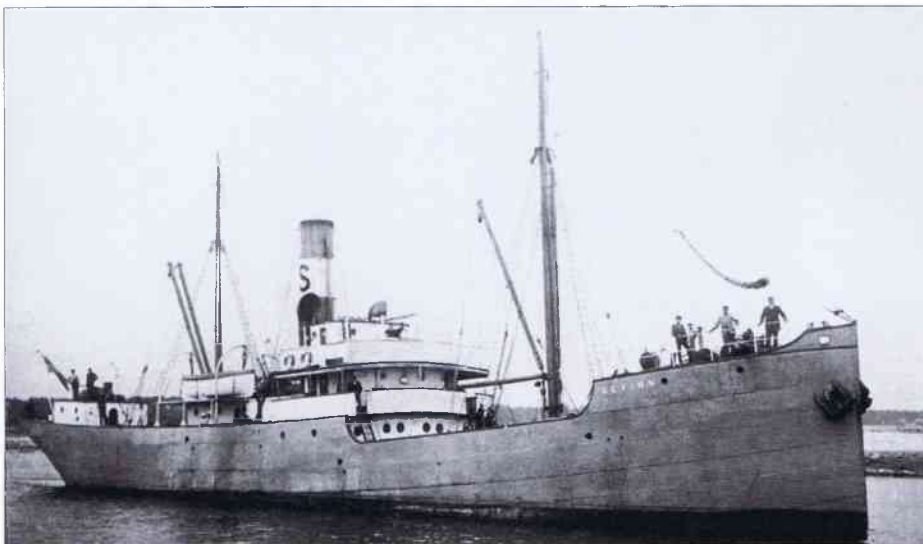
Fredagen den 5 februari 1932 inträffade en händelse som föranledde kapten Schottenius att skriva en utförlig redogörelse om en bärgning som inte blev av. Så går det till bland bärgningsbolagen. Ingen bärgning – ingen betalning. Så här skriver kapten Schottenius:



Maskinist Evert Gustavsson vid ångmaskinen.



Eldare Ingvar Nordström rakar i fyren med sleisen.



Sveabolagets Gefion som Västervik inte fick bärga. Arkivbild Bertil Söderberg.

Klockan 5.05 em erhållit meddelande från AB Knut Sjögren i Västervik att ångaren **Gefion** av Stockholm grundstött på väg från Västervik till Gunnebo och hjälp begärdes av ångaren **Västervik** att flottaga **Gefion**. **Västervik** gjordes omedelbart klar för avgång och klockan 6.15 em lämnades Västervik, fullt bemannad och med lots ombord. Styrts efter landmärken med hjälp av strålkastare. Vid ankomsten till Bussans fyr upptäcktes haveristen, vilken befanns ligga uppe bland grunden norr om Trängsholmarna. Enär mörker omöjliggjorde angöring av haveristen på grund av dens läge uppsöktes ankarplats vid Östra Eknö, varefter **Västervik** klockan 8.40 em förankrades. En livbåt sattes i och under-tecknad samt avdelningschefen hos AB Knut Sjögren, kamrer Uno Carlsson, vilken även medföljt från Västervik ilandroddes till ett fiskarställe på Östra Eknö varefter en fiskare åtog sig att befordra under-tecknad

samt kamrer Carlsson till haveristen. Klockan 10.10 em bordades haveristen och överenskommit med befälhavaren å denna att så fort dagning inträtt försöka flottaga fartyget. Under-tecknad orienterade om fartygets läge och uppgjorde en skiss över djupen runt detta. Därefter återvänt till Västervik, varefter förberedelser för bärgning vidtagits.

Lördagen den 6 februari. Vidtalat tvenne fiskare, vilka sade sig äga någon kännedom om farvattnen runt haveristen att medfölja **Västervik** för att lotsa denne till den havererade ångaren. Klockan 6.35 fm lättat ankar och uppgått mot haveristen. Vid närmandet av denna befanns det att de ombordvarande fiskarna voro mindre säkra på farvattnet och då en förbipasserande fiskebåt erbjöd sig att visa vägen mellan grunden antogs detta erbjudande. Klockan 7.40 fm anlant akter om haveristen.

Befälhavaren på denna meddelade då

att han genom Idö lotsar på natten erhållit order från sitt rederi att ångaren **Helios** var på väg till strandningsplatsen och att denna skulle anlitas för bärgningen. Under-tecknad protesterade då mot detta förfarande och påminde om överens-kommelsen mellan oss. Kapten ombads då att komma ombord på haveristen för överläggning mellan befälhavarna. Denne villfor denna begäran och efter en stund begärde befälhavaren på haveristen att **Västervik** skulle påbörja flottdragningen. Några minuter senare anlände emellertid en lotsbåt från Idö med ytterligare order till befälhavaren på haveristen att **Helios** skulle anlitas, varför begäran om hjälp från **Västervik** tillbakatogs och assistans av denna avvisades.

Västervik uppankrades då i närheten av haveristen och under-tecknad tog en motorbåt till Östra Eknö. Klockan 9.10 fm anlant därstädes och omedelbart telefonerat till hamnkapten Holm och omtalat vad som tilldragit sig. Därefter telefonerat till kapten Ström vilken dock ej anträffades. Klockan 9.40 fm uppringdes av kapten Ström, vilken blev insatt i förhållandet. Av denne erhöles order att stanna vid telefonen och invänta vidare meddelanden. Efter ungefär en timmes väntan ringde kapten Ström och upplyste om att han varit i kontakt med såväl Sveabolaget som Neptunbolaget och att **Helios** skulle utföra bärgningen av **Gefion**. Men när kapten Ström protesterade mot förfarandet skulle **Västervik** kvarligga vid haveristen tills vidare meddelanden gavs. Klockan 12 middag erhållit order att lämna strandningsplatsen. Klockan 12.20 em lämnat Östra Eknö. Vid tillbakakomsten till ångaren **Västervik** hade **Helios** anlant till haveristen och påbörjat förberedelser för bärgning. Klockan 1.25 em lättat ankar och





Västervik i arbete med att bryta ränna.

ingått till Västervik. Klockan 2.45 förtöjt vid **Västerviks** kaj.

Västervik den 6 februari

Bertil Schottenius

Torsdagen den 11 februari. Klockan 7 fm brutit upp isen i hamnen. Dragit ränna till Breviks brygga för m/s **Marianne**. Därefter utgått till fyrarna och trimmat dessa. Klockan 10.50 fm förtöjt kolkajen. Intagit 178 hl kol.

Fredagen den 12 februari. Klockan 7 fm avgått från kajen. Gått rännan före ångaren **Laila**. Gått genom Spårö sund. Isbelagt från lilla Lucernagrundet till Skansholmen och norr om Spårö sund. Klockan 8.50 fm förtöjt Haket. Klockan 2.45 em gått till Tändsticksfabriken och brutit upp därstädes. Klockan 3.20 em förtöjt Haket.

Lördagen den 13 februari. Klockan 7

fm utgått till Lindödjupet. Hjälpt några fiskare. Klockan 8.35 förtöjt Haket.

Måndagen den 15 februari. Klockan 3 em utgått till Skansholmen med Stadsfullmäktige. Klockan 4.30 em förtöjt kajen. Omedelbart avgått. Brutit upp isen vid Järnvägs kajen, till Stegeholm och Glasbruksbryggan. Klockan 5.30 förtöjt Haket.

Tisdagen den 16 februari. Klockan 10 fm utgått från kajen. Brutit upp vid Järnvägs kajen, Stegehols kaj, Glasbruksbryggan samt dragit rännan till Kalklipporna. Klockan 12 middag förtöjt Haket.

Onsdagen den 17 februari. Klockan 9.20 fm brutit upp isen vid Järnvägs kajen. Därefter utgått till fyrarna. Trimmat dessa. Klockan 12.35 em förtöjt Haket.

Lördagen den 20 februari. Klockan 8 fm avgått från kajen till Lindödjupet. Klockan

8.40 återvänt därifrån. Klockan 9.15 fm passerades Stora strömmen på väg till Kalklipporna. Vid återgången till staden klockan 10 fm och fartyget för halv maskin skulle passera Stora Strömmen, kastades fartyget på grund av den starka strömmen och den hårda vinden åt styrbord. Full maskin back slogs ögonblickligen men det oaktat rammade ångaren med stäven mot pålvirket och mot södra brohuckens västra sida. Stöten var dock av lindrig art. Några smärre skador på pålvirket samt skador på brohucken uppstod. Ävenså uppstod en skamfilning på ångarens förstäv. Olyckan kan ej läggas någon till last utan var helt orsakad av den starka motström och den hårda nordvästliga vind (18 m/sek) som rådde. Efter uppbackning gjordes försöket att gå genom Strömmen på nytt, vilket försiggick utan missöde. Klockan 10.15 förtöjt Skeppsbrokajen.

Tisdagen den 23 februari. Klockan 11 fm gått till Tändsticksfabriken och brutit upp isen därstädes. Därifrån utgått till varvet, varefter gjorts rent från is. Gått till kajen varrest 1 ½ ton dricksvatten intagits. Klockan 12.15 em förtöjt Haket.

Onsdagen den 24 februari. Klockan 8.30 avgått Tändsticksfabriken. Därifrån utgått och trimmat fyrarna. Klockan 11.30 förtöjt Haket. Klockan 1.25 em gått till Kalklipporna. Klockan 2.15 em förtöjt Haket.

Torsdagen den 25 februari. Klockan 1.05 em gått till Kalklipporna. Brutit upp vid Järnvägs kajen. Klockan 2 em förtöjt Haket.

Fredagen den 26 februari. Klockan 7 fm gått till Järnvägs kajen och brutit upp isen därstädes. Gått till Skansholmshällan för att undersöka isförhållandena. Gått till varvet och brutit upp där. Klockan



Västerviks kajplats i hemmahamnen.



Befälhavaren i styrhytten.



Ovan: Vintern 1956 var en svår isvinter. Fotograf okänd.

Till höger: Så här minns nog många äldre västervikare hamnens isbrytande bogserbåt.



8 fm förtöjt Haket.

Måndagen den 29 februari. Klockan 7 fm gått förbi kajen. Brutit ränna till Brevik och bogserat flotten från Vedkajen till Norra banken. Klockan 8.20 förtöjt utanför Tullen. Klockan 10.50 uppgått till Brevik. Tagit m/s **Marianne** på släp och förtöjt denna vid Barlastkajen. Klockan 12 middag förtöjt Haket.

Så förflöt åren med isbrytning om vinterrarna och en och annan bogsering under sommartiden. Till Västerviksutställningen 1933 var ångaren tex och hämtade briggen **Gerda** i Pataholm och anlände med henne klockan 2.15 em den 7 juni 1933. Under tiden briggen låg i Västervik och utställningen pågick fungerade isbrytaren som passagerarfartyg och vattenbåt.

I marin tjänst och uthyrd

Den 19 juli bogserades **Gerda** åter ner till

Pataholm och dagen därpå återkom isbrytaren till Västervik där hon sedan låg till den 26 augusti då hon gick till Karlshamn och hämtade ett mudderverk och två pråmar till hemmahamnen. Mudderverket gjorde tydligen något arbete i Västervik, ty den 21 oktober var det dags för återleverans till Karlshamn dit man anlände den 22 oktober på kvällen.

Västervik var under årens lopp uthyrd till olika rederier under kortare eller längre perioder. Så var hon uthyrd till marinen i slutet av 1939 och i början av 1940. Fartyget gick då mest mellan Horsfjärden och Karlskrona, men var också i Malmö och Visby.

Efter tiden vid marinen hyrdes hon en längre period av Norrköpings Exporthyveri och gjorde då ganska långa bogseringar mellan Norrland och södra Sverige. Främst då till Marviken eller Blankaholm. År 1943 var hyressumman, inberäknat avlöning

till maskinisten, 125 kronor per dag. Detta år var hon uthyrd mellan den 3 maj och den 30 oktober när hon återlämnades till staden. Under denna tid hann man gå på grund två gånger vilket föranledde en omfattande bottenreparation vid Djurgårdsvarvet.

Den första grundstötningen inträffade den 11 september när hon gick på fel sida av en prick i Tallsjärshålet. Hon kom själv av grundet och något läckage kunde inte upptäckas. Resan till Holsund fortsattes men fartyget gick in till Oxelösund för dykarundersökning. Man konstaterade då diverse bucklor i bottenplåtarna samt en del skador på kölen. Dykarna ansåg att fartyget kunde fortsätta resan vilket gjordes den 12 september. På natten gick hon emellertid åter på grund och denna gång kraftigare än första gången. Hon blev nu läck i förtanken varför resan fick avbrytas



Det gällde att få ner aktern vid isbrytning.



Besättningen samlad ombord för fotografering troligen 1966.

och fartyget gå in till Stockholm, där reparation skedde vid Djurgårdsvarvet. Resan fortsattes sedan den 29 september utan några incidenter.

På hösten 1944 var hon uthyrd till AB Karta & Oaxens kalkbruk för bogsering av pråmar. Under en sådan resa mellan Nynäshamn och Gotland fick hon pannhaveri den 27 december i sydvästlig storm och grov sjö utanför Hallshuk på norra Gotland. När man inte kunde reparera skadan hissades nödsignal men den observerades inte varför man fick ankra upp pråmarna och gå på lättan in till Storugns. Den 29 bärgades pråmarna av TB:s bogserbåt **Minerva** och Oaxens bogserbåt **Oaxen II**. Den 3 januari hade man reparerat pannan nödortfärdigt och den 5 kom man till Hammarbyvarvet för slutlig reparation.

Under tiden 10 september till 29 oktober 1955 var fartyget uthyrt till Rederi AB Tyr i Uddevalla för bogsering av timmerpråmar mellan Polen och svenska ostkusten. Den 12 september 1955 tappade hon under bogsering av pråmarna **T1** och **T4** den senare utanför Landsort och senare även den andra. Hårt väder rådde vid tillfället och omkring 100 kubikmeter massaved gick överbord. Så småningom lyckades bogseraren bärga pråmarna och föra dessa till Nynäshamn. Där fick man emellertid inte ligga varför man fortsatte till Oxelösund för att stuva om lasten. Pråmarna var ganska stora och lastade omkring 1000 kubikmeter massaved. Efter omstuvning kunde man den 15 september fortsätta resan mot Rostock. På grund av diverse tillbud fick Västervik gå in till Arkösund och ankra men resan kunde fortsätta dagen därpå och den 22 september tog man lots vid Warnemünde.

Efter återkomsten till Västervik tjänstgjorde fartyget i Oskarshamn vid sjösättningar. Bland annat av det finska fartyget **Aragona** på 9000 ton dw och så småningom också av **Atlantic Clipper**.

1956 deltog **Västervik** tillsammans med Oskarshamns bogserbåt **Nalle** vid sjösättningen av norska motorfartyget **Morviken** den 22 maj och den 25 oktober sjösattes motorfartyget **Dagrun** och även då assisterade **Västervik** vid varvet.

Västervik säljs

Västervik blev så småningom för dyr i drift och man funderade på att sälja den. Isbrytningen hade på 1960-talet övertagits av den förhyrda bogserbåten **Storvik** men ännu en gång fick **Västervik** träda i tjänst när **Storvik** hade fått propellerhaveri i isen. Men 1970 var det definitivt slut. Då såldes den gamla trotjänaren för 25000 kronor till kapten Harald Johansson i Göteborg. Den 14 november 1970 avgick hon för sista gången från sin gamla hemmahamn och anlände



Vid varvet i Fredrikstad som **Store Birger** under ombyggnad till motorfartyg. Arkivbild Ola Almqvist.

till Göteborg kl 6.20 på morgonen den 18 november. Gångtiden från Västervik hade då varit 50 timmar och 15 minuter.

Efter en kort tid i Göteborg såldes hon för 50000 kronor till skeppsredaren Birger Svendsen & Sønner i Fredrikstad, Norge. Under flera år låg hon sedan och byggdes om vid Fredrikstads Mekaniske Verksted. Hon blev nu motorbogserare med en Wichmannmotor på 1155 hästkrafter. Hon fick även ny styrhytt och i övrigt modern utrustning. I juni 1980 övertog varvet fartyget, som nu hade fått namnet **Storebirger** och i juni 1982 såldes hon till Fladstad Slep i Farsund och döptes om till **Amazon**.

Nu började en omfattande modernisering och under åren 1982 och 1983 fick hon bogpropeller, ny bogservinsch, en 10 tons kran, dysa på propellern, ny bog, hjälpmotor och nya navigationshjälpmedel.

Själva skrovet är emellertid detsamma som vid leveransen 1929 och håller fortfarande mycket god standard. Från 1983

används hon vid byggandet av oljeplattformar i Nordsjön och i övrigt för bogsering från Trondheim i norr till Holland i söder. Även i Östersjön har hon varit. Senast 1989, när hon hämtade en läktare i Umeå. Hans Fladstad, som varit skeppare ombord de senaste fem åren, är mycket nöjd med sitt fartyg och kan i år fira 10-årsjubileum som ägare av gamla **Västervik**.

Västervik finns alltså kvar i drift. Hon såldes i maj 1996 för 1750000 norska kronor till Nordslep AS i Hammerfest och heter fortfarande **Amazon**.

Denna artikel skrevs av Lennart Karlsson i *Tjustbygdens Kulturhistoriska förenings årsbok* 1992.

Källor: Fd maskinisten Evert Gustavsson, *Västervik*

Diverse maskindagböcker åren 1939–1970

Hans Fladstad, *Farsund*; korrespondens 1991

Västerviks Tidning 1929

Södermanlands Tidning 14 september 1955

Tidningen Folket 14 september 1955



Amazon vid Halsnøy 1986. Foto Dag Bakka.



Seiko anländer för första gången till Grundsund. Foto Terje W. Fredh.

UA 530 Seiko – en udda fiskebåt

Terje W. Fredh

Fiskeledig dag i Grundsund

Det var augusti 1974. En stor del av samhällets befolkning hade sökt sig ner till hamnen. Tidningarna hade inte berättat vad som skulle hända men djungeltelegrafen hade viskat att det till Grundsund skulle komma en verkligt stor fiskebåt med en ovanlig bakgrund.

In glider i hamnen UA 530 **Seiko**. I styrhytten kunde folk se Gunnar Karlsson som var skeppare. Gunnar var morbror till boxaren Ingemar Johansson som tidigare satsat pengar i stålträlaren **Ingo**.

Seiko var byggd i engelska Goole, som patrullfartyg och minsvepare för brittiska marinen. Fartyget byggdes sedan om för fiske och salfångst och fick namnen **Tottan** och **Kvitfjell**. Under några år var båten registrerad i Kanada, där den en tid tjänstgjorde som kylfartyg för torskfisket på bankarna vid Newfoundland. I Halifax skedde en mindre ombyggnad för fiske och bland annat installerade man kraftblock som var en nyhet för fiskebåtar.

Vid en resa från Kanada med last av sälskinn till Gdynia, fattade båten eld utanför Läsö. Skadorna blev omfattande men en rysk högsjögaserare var i närheten och bärgade besättningen och båten. Båten kom

efter branden att ägas av ett amerikanskt försäkringsbolag.

Efter detta inledde Ljungsvik & Carlsson förhandlingar om köp. Båten kom till varvet på Hålsö, där fartyget rustades upp efter branden och byggdes om för Nordsjöfiske. Den nya maskinen blev en M.A.K. diesel på 1500 hästkrafter med 375 varv i minuten. Hjälpmotorerna var 2x240 hk Volvo Penta och en hjälpkärra Packson diesel. En finess var en bog- och en akterpropeller som drevs av varsin 300 hk Volvo Penta dieselmotor. Automatisk radiopejl och en 70 kanalers pejlingsanläggning samt internkommunikation tillhörde utrustningen. Sillpumpen var av norsk typ med en kapacitet av 1200 kubikmeter per timme. Ringnoten hade måtten 320x110 famnar. Längden på fartyget var 165 fot, bredd 25,5 fot. **Seiko** lastade 700 ton. Redare var skeppsmäklarfirmen Ljungsvik & Carlsson. Besättningen var på 12 man, de flesta från Grundsund.

Fyra miljoner kronor kostade ombyggnaden. Rederiet var dessutom, vid den tiden, delägare i trålarna **Abba**, **Halland** och **Bohuslän**. Dessutom drev man trålarna **Stromboli** från Grundsund, **Ajax** från Göteborg, **Burma** från Hålsö och

Brittana från Knippla.

I en intervju med Gunnar Karlsson 1994 berättade han att satsningen på **Seiko** hade att göra med det stora sillfiske som i första hand norska ringnotsfiskefartyg bedrev i Nordsjön och utanför norska västkusten. Enligt Gunnar kom **Seiko** tyvärr att drabbas av en rad problem. När fisket var slut 1976 blev nya namnet **Deep Diver** och sedan GG 869 **Sjövik** från Donsö.

Seikos historia

Krister Bång

Jo, det var verkligen ett udda fartyg Terje rapporterade om. Hon byggdes av Goole Shipbuilding & Repairing Co i Goole, England och sjösattes den 6 augusti 1940 som beväpnade ångrålaren **Morris Dance** (T117) för det brittiska amiralitetet och levererades den 7 oktober detta år. Fartyget var ett av 20 liknande fartyg som byggdes för den engelska flottan. Inget varv byggde fler än två fartyg av denna typ. Hon var utrustad med en 10,2 cm kanon och hade



Kvittfjell av Halifax seglar in i Göteborg en julidag 1973. Foto Krister Bång.

en besättning på 35 man. Hon tjänstgjorde som eskorttrålare med bas i Freetown i Sierra Leone och gick i konvojtjänst utefter Afrikas kust och till Västindien.

Hon såldes 1947 och hamnade i Norge. Hon finns inte med i registren förrän 1948. Då ägdes hon av Bjarne Bernhardsen i Oslo med Stavanger som hemort med namnet **Morris Dance**.

År 1950 inköptes hon av ingenjör E. Hansen i Vestfold Kemiske Industrier och kapten Johs Engebretsen i rederiet Tanktransport på Nøtterøy och fick Tønsberg till hemort. Året därpå byggdes hon om. Ångmaskinen ersattes med en dieselmotor av Krupps tillverkning. Hon omändrades för salfångst, isförstärktes och döptes om till **Tottan**. Det namnet fick hon efter skeppsredare Thorvald Bergs dotterson som också hette Thorvald, men som kallades **Tottan**.

Fartyget genomförde sex expeditioner till Antarktis och en fångsttur till New Foundland. På somrarna var hon utchartad för turer till Grönland.

Under åren 1955 till 1959 var hon utchartrad till Royal Geographic Society i London och användes vid uppbyggandet av forskningsstationen Halley Bay på ca 75,5 grader sydlig bredd.

År 1959 såldes hon till Rieber & Co i Bergen men fick Tromsø som hemort och nytt namn, **Kvittfjell**. Hon registrerades nu som fiskefartyg med beteckningen T-2-T.

Under 1962–1963 byggdes hon om vid Mjøllem & Karlsen Mek Verksted i Bergen. Då förlängdes backen och nya hytter byggdes förut. År 1963 byttes också motorn. I Flensburg försågs hon med en M.A.K. diesel på hela 2000 hästkrafter.

Vintern 1964–1965 blev hon ånyo ombyggd. Hon fick ny styrhytt av aluminium

och hon byggdes om akterut. Hytterna fick en uppfräschning och hon försågs med nya hjälpmotorer.

År 1967 överfördes hon på Riebers dotterbolag Carino Co Ltd, Halifax, Kanada. Detta för att **Kvittfjell** skulle kunna fortsätta jakten på säl i kanadensiska vatten. En annan mycket populär funktion var att åka runt vid Västgrönland och i Hudson Bay och köpa upp sälskinn från säljägarna där. Det var både eskimåer och indianer som jagade.

Fartyget användes också för fiske med not. Bäst gick det när man fiskade sill med not. Det fanns rum för hela 5000 hl sill i lastrummet.

År 1971 såldes **Kvittfjell** till Interfish Ltd, Stephenville, New Foundland. Säljaren behöll dock licensen för salfångst och hyrde tillbaka fartyget under säsongen

1972 i väntan på att ett nybygge skulle levereras.

I september 1972 hade fartyget varit i Polen och levererat sälskinn och var på väg till Bergen i Norge när brand utbröt utanför Læsø. Hon assisterades av en rysk bogserbåt som släckte elden. Hon kom sedan in till Göteborg den 24 september och lades upp.

Skadorna var emellertid så stora att fartyget kondemnerades. Hon såldes sedan på haveriauktion den 28 april 1973 till Ljungsvik & Carlsson AB i Göteborg som iståndsatte henne vid AB Hälsö Varv. Hon registrerades i februari 1974 med namnet **Seiko** och kunde alltså i augusti samma år glida in i sin nya hemmahamn Grundsund med Gunnar Karlsson som skeppare.

Ljungsvik & Carlsson försattes i konkurs i februari 1976 och hon såldes av konkursboet den 4 augusti 1976 till Göteborgs Dykteteknik AB i Göteborg. Hon omändrades nu till dykeri- och bärgningsfartyg och fick det passande namnet **Deep Diver**.

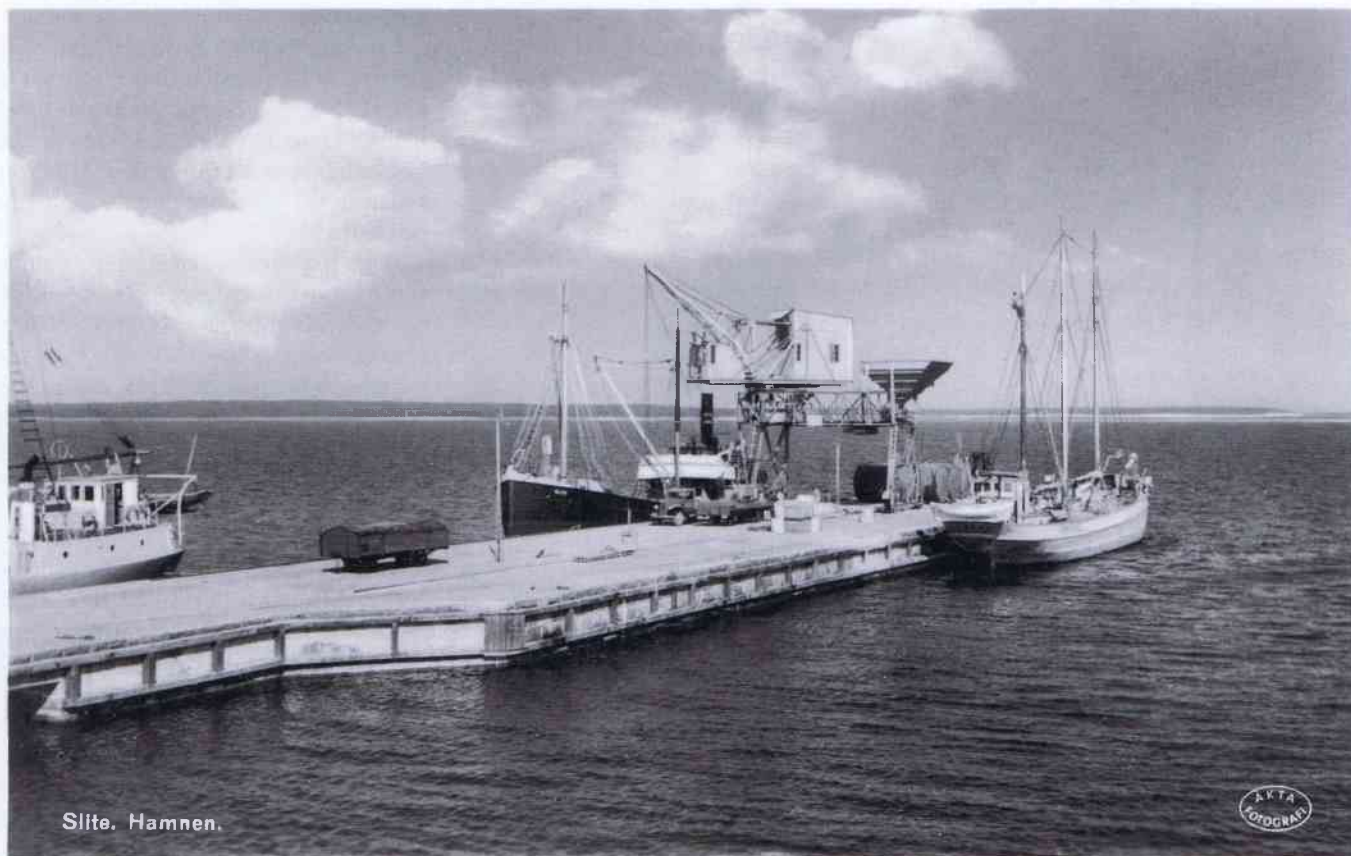
Inte heller de nya ägarna hade någon lycka med sig. Den 25 juli 1984 sattes bolaget i konkurs och i januari 1985 såldes hon till Rederi AB Sjövik på Donsö vilket bolag dock senare registrerades som Rederi AB Swedia. Nu registrerades hon som fiskefartyg som GG 869 **Sjövik**. Hon blev dock liggande vid Gasklockan i Göteborg.

I maj 1987 såldes hon vidare för 650 000 kronor till Nordic Fishing Management Inc., Eldorado, Panama varvid prickarna försvann och fartygets namn blev **Sjovik**. Bakom detta bolag stod Thurid och Björn Borgan Hansen, Arendal, Norge.

Hon ägs ännu av detta bolag som numera kontrolleras från Mauretanien. Det är väl osäkert om fartyget verkligen finns kvar. Kanske finns det någon sjöfarande båtolog som har sett henne?



Här går fartyget ut som Deep Diver. Foto Göran Ohlsson.



Olof Sunds dagbok på trålaren Kennedy

Insänt av Birger Bengts

Januari 1963: 24.1: Startade idag på morgonen från Helsingfors på väg österut för att se om vi kan få någon fisk. Har nu legat stilla en vecka. Kom fram till Digskärshalet mot kvällssidan. Drog ett hal och hade 27 lådor strömming. Körde till Hamnholmen och ankrade där.

25 januari: Startade kl 7.00 för att gå ut och fiska men det var is överallt. Har varit 16° kallt i natt och är fortfarande kallt. Körde ut till Hamnskär och vände sedan tillbaka. Lossade lasten vid Risholmen (häst och släde emot på isen). Kl 14.00 satte vi kurs västerut igen men vinden hade nu ändrat till SV och börjat skruva. Körde till Tunnholmen utanför Pellinge där vi lade oss för ankar då vi tyckte att det var för riskabelt att fortsätta i mörkret och den tilltagande isskruvningen. Vinden SV 3–4 beaufort.

26.1: Ligger fortfarande vid Tunnholmen, ser nästan ut som om vi skulle bli vinterliggare.

Söndag 27.1: Startade kl 08.00, Skall för-

söka komma ut härifrån. Kl 10.00 mötte vi hård packis. Fick vända om. Kl 12.00 är vi tillbaka på samma plats som förut. Håkan och jag reser hem och Bengt blir båt-vakt.

28–31.1: Ligger vid Tunnholmen. Jag är hemma.

Fredag 1.2: Kl 13.30 startade **Kennedy** på väg mot Helsingfors. Jag är fortfarande hemma. Kennedy och Rossvik anlände till Helsingfors kl 21.30.

Lördag 2.2: Jag kom ombord igen och vi tog vatten och proviant ombord. Klarerade ut. Bengt och Håkan reste hem åter och fram. Färdiga för långfärd.

Söndag 3.2: Startade kl 10.45 från Helsingfors på väg västerut. Vinden SO 3–4 beaufort, –2° och disigt.

Fast isränna till Porkala, Rönnskär dit vi anlände kl 17.30. Ligger här i natt och avvaktar läget. Vinden fortfarande SO 4 beaufort, disigt och –1°.

Måndag 4.2: Ligger fortfarande vid Rönnskär. Vinden har under nattens lopp ökat till storm. Här blåser nu 6–8 beaufort,

noll grader och disigt. Fortsätter vinden från samma håll ett dygn till kan det hända att här blir öppet vatten utanför Rönnskär. Det är det vi hoppas på, så vi kan gå ut och fiska. Det är länge sen sist.

Klockan är nu 20.00 och vinden har vänt till S, full snöstorm 6–8 beaufort. Det ser mörkt för oss som om vi ej skulle slippa bort härifrån. Annars mår alla bra om man undantar snuva som de flesta av oss lider av. Jag kryper nu till kojs för att orka pumpa i morgon bitti kl 04.00.

Tisdag 5.2: Kl 08.00 ligger fortfarande vid Rönnskär. Här blåser nu full snöstorm från S. Kl 12.00 samma väder som på morgonen. Fördriver tiden med kortspel.

Kl 15.00. Vinden har mojnät men det snöar fortfarande, men inte så mycket som förut. Kl 17.00 vinden har ytterligare avtagit och det har slutat snöa. Det är rätt så vackert väder nu.

Öppet vatten 10 sjömil utanför Porkala fyr. Tiden blir lång då man bara måste vänta. Hoppas vinden vänder till N. Allt

väl ombord.

Onsdag 6.2: Kl 07.30 steg jag upp. Det är en härlig morgon, klart och lugnt, 5 grader kallt, men is så långt ögat når. Det kan hända att det drar litet från ostkanten, men det är ytterst svag ostan som vi ej har nytta av. Skall nu pumpa och koka kaffe.

Kl 10.00 har varit iland på Rönnskär. Var uppe i tornet och tittade omkring oss. Sisu öppnade farleden öster om Rönnskär. Fyra, fem båtar kom in men vi ligger fortfarande på samma plats som förut. Is så långt ögat når, mulet och en svag ostan 5° kallt. Kl 11.30 startade vi på väg ut. Rännan verkar lätt tillsvidare, men hur länge?

Kl 16.40. Efter många mödor och besvär är vi nu på öppet vatten, tack vare att tyska lastbåten **Tegelheim** tog oss på bogser och drog oss genom det värsta. Det känns skönt att åter se öppet vatten. Vinden är N 1–2 beaufort, mulet. Kl 21.00 satte kurs mot Färö på Gotland. Hade vakt från kl 18–20.

Torsdag 7.2: Vakt från 24–02. Månsken, vackert väder, vinden NNO 1–3 beaufort, mulet. Vi stävar mot Dagerort.

8.2: Vakt från 06.00–08.00. Vinden har ökat men är fortfarande NNO 3–4 beaufort. Halvmulet. Styr kurs 235° mot Färö. Kl 08.25 fick avlösning. Jag går och dricker morgonkaffe. Kl 12.00 steptörn till 14.00. Halvmulet god sikt, vinden NNO 4–5 beaufort. Vi stävar mot Färö. Alla mår bra. Tillsvidare ingen sjösjuk. Kl 14.00.

Vi väntar att få se Gotska Sandön, men ingenting. Kl 17.00. Färö i sikte rätt förut. Kl 18.30 hade vi Färö udde tvärs. Vinden densamma som förut. Kl 19.45 hade vi Färösund tvärs. Vi stävar mot Slite. Allt väl ombord. Kl 22.15 lade till i Slite hamn. Alla mår bra.

Fredag 8.2: Ligger i Slite. Ej ut och fiska. Här är några båtar ute men dåligt med fisk och söndriga trålar. Var och postade kort hem.

9.2: Var ute och fiskade, men dåligt var det med fångsten. Två drag och hade sammanlagt 25 kg strömming. Går på Slitestaden i kväll om det skulle hjälpa till bättre tur.

10.2 Söndag: Mår ovanligt gott efter gärkvällens festande. Ligger i hamn idag och gör ingenting.



Måndag 11.2: Ligger i Slite. Det blåser hårt idag. Ingen båt ute. Tiden blir lång att bara vänta, men man börjar snart bli van vid det. Vinden är SO 6–7 beaufort, annars vackert väder.

Onsdag 12.2: Ligger fortfarande i Slite. Vinden ganska hård. Ingen ute och fiskar. Här ligger hård is utanför Slite hamn. **Vesterland** och **Julanta** var på morgonen ute och försökte komma igenom, men fick vända om. Senare på dagen öppnade **Poseidon** en ränna ut.

Kl 14.45 startade vi på väg ut. Vi går till Herrvik för att se om vi kan komma upp på slip. Kl 18.30 förtöjer vi i Herrvik. Skall gå på slip imorgon.

13.2: Högg is hela förmiddagen för att få upp båten. Kl 14.00 var vi på torra land. Slut med pumpandet för en tid framåt. Tog loss propellern. Gamla ekolodsklossen var nästan borta.

Torsdag 14.2: Fortfarande på land. Tog ut propelleraxeln. Fixade plåten i fören och reparerade även de andra som var loss. Satte fast stävlagret. Här har snöat lite idag.

Vinden blåser från NO 2–4 beaufort och här har under de senaste dagarna varit 2–5° kallt.

Fredag 15.2: Satt i propelleraxeln i dag på morgonen. Lade ny packning i tätningsslagret och lade rodret på plats. Kl 16.30 var vi i vattnet igen. Båten verkar hålla tätt tillsvidare, men ack huru länge? Jag hoppas det bästa. Ligger nu vid kajen i Herrvik.

Skall imorgon fixa järnet på utsidan och ordna upp i maskinrummet. Har hopp om att få bastu i morgon. Det skall bli skönt efter allt detta smutsiga jobb. Samma väder som förut men det har inte blåst så mycket idag.

Lördag 16.2: Städade i maskinrummet efter de senaste dagarnas remont. Bengt och Håkan satte fast järnet på utsidan. Avgick från Herrvik kl 17.30 till Slite. Is hela vägen eller rättare sagt snösoppo. Rännan in till hamnen var ganska hård. Var i Slite kl 21.00. Vackert väder.

Söndag 17.2: Ligger i Slite. Här blåser hårt och snöar, så det är nästan full snöstorm. Tiden blir lång. Ingenting att göra.

Måndag 18.2: Fortfarande i Slite. Blåser hårt, men det är klart väder och solen skiner. Har burit vatten i tanken. Hård is utanför hamnen.

Tisdag 19.2: Ligger i Slite. Gör ingenting. Ringde hem idag. Kostade 10:30–. Snart utan pengar.

Onsdag 20.2: Fortfarande i Slite. Vackert väder och 6° kallt. Skepparen funderar på att resa hem en vecka. Det är omöjligt att fiska då det ligger is överallt. Det är samma sak som i Porkala, ingenting att göra, bara vänta, vänta på vår och varmare väder.

21–23.2: Ligger i Slite, Skepparen har rest hem.

Söndag 24.2: Kl 16.00 på väg mot Östergarn. Holger (Sjögren) är skeppare. Drog ett drag SO från Östergarn. Ingen fisk. Går in till Herrvik. I Herrvik kl 23.15. Det blåser en sakta S.

25.2: Ligger i Herrvik. Vinden har vänt till N och ökat. Är nu 4–5 beaufort. Snöbyar. Måste bort härifrån, annars blir vi instängda. Kl 16.00 på väg till Slite. Det var hårt att komma ut från Herrvik. Vinden fortfarande N 2–4 beaufort., klart. I Slite kl 18.30.

26.2: Ligger i Slite. Gör ingenting.

3.3: I kväll kom Håkan ombord igen efter att ha varit hemma en vecka. Kl 22.00 startade vi på väg ut för att fiska. Vi skall köra 8 timmar i 85° graders riktning från Magö.

4.3: Kl 01.00 började jag styra. Månsken. Kl 05.10 väckte jag Bengt för att koka kaffe. Håkan ligger i förkylning. Kl 06.30 är vi vid fiskeplatsen eller hade bort vara där. Kör ännu omkring och söker fisk och slät botten. Dagens fiske för vår del har varit dåligt. Sammanlagt 12 lådor, mot de andra båtarnas 200–300 lådor.

Skepparen är fortfarande sängliggande. Ligger nu till ankars. Alldeles lugnt. Tillsvidare klart, men det kan komma dimma under natten.

5.3: Lättade ankar 07.30. Vinden har under natten ökat något. Det blåser nu från SV 2–3 beaufort och är dimma. Skepparen fortfarande sjuk. Drog trots det 2 drag idag. Startade mot Slite kl 15.45.

Vackert väder, nästan lugnt. Mötte is 15 nm från Färö, men vi körde igenom den. I Slite kl 01.30.

6.3: Idag regnar det här i Slite och blåser hårt. Ligger i hamn.

7.3: Fortfarande i Slite. Blåser hårt, dåligt väder.

8.3: Blåser fortfarande ganska hårt. Går ej ut idag.

Lördag 9.3: Hård vind från SO. Solsken och någon köldgrad. Härligt väder. Går ej ut.

Söndag 10.3: Hårt väder från SO. Klart och vackert väder. Väntar på att få komma ut och fiska igen.

11.3: Startade kl 17.45 från Slite. Skall försöka komma ut härifrån. Vinden är från OSO 2–3 beaufort. Is till Smällhålet. Det var först meningen att gå till ankar i lä under Bunkerärn men vi fortsätter väl ändå till Riga bukten.

Svenska radion lovar till tisdagen tilltalande vind från NO.

12.3: Kör omkring och söker strömming. Fisk finns här nog men det är bara vassbuk. Drog ett hal men lät det gå tillbaka i sjön.

Vinden blåser rakt från NO. Drog ett drag på 20 min och fick en 70–80 lådor fisk vilket vi la på däck. Därifrån plockade vi ut 36 lådor strömming.

Kl 17.00 körde vi upp till isen och fann att där var säl. Vi går på säljakt. Vi hann få 14 sälar innan det blev mörkt. Det fanns rikligt med säl. Vinden är fortfarande densamma som förut, men radion lovar hårt väder från N.

Kl 22.00 har vi bestämt oss att åka mot Slite. Det var meningen att vi skulle ligga till ankar inatt, men då det är dåligt med fisket och radion lovar storm kommer vi att gå mot land. Hade vaktörn från 22.30 till 00.30. Vinden hela tiden den samma med någon snöby. Annars vackert väder.

Kl 06.00, då jag steg upp, blåste det full storm från NNO och snöade lite. Vi är på väg till Slite. Kl 08.00 är i Slite stadigt förtöjda vid kajen. Det blåser full storm från NO och snöar litet.

14.3: Ligger i Slite. Det blåser fortfarande hårt, men är klart och kallt.

15.3: Startade kl 05.30. Skall försöka gå ut och fiska men det har varit kallt och lugnt i natt så det finns mycket is utanför. Körde en timme ut från Magö. Bara is så långt ögat når. Vi vänder om och går in till Slite igen. Det är för jäkligt, men det hjälper inte. Vackert väder och lugnt.

Lördag 16.3: Vackert väder och en sakta vind från SSO. Ligger kvar i Slite.

Får väl ligga här till midsommaren.

Söndag 17.3: Vackert väder. En sakta SO vind och några köldgrader. Ligger och väntar på andra vindar och varmare väder. Is så långt ögat når.

Måndag 18.3: Fortfarande i Slite. Vackert väder och en sakta vind från SO.

Tisdag 19.3: Startade från Slite kl 14.00. Skall försöka komma ut härifrån om det nu går. Vackert väder SO 2-3 beaufort. Klart. Kl 19.30 är nu på öppet vatten ca 2 nm utanför Magö. Det var rätt så hårt, men det gick ändå.

Kl 23.30 mötte vi isen och lade oss där.



Driver nu med isen. Omöjligt att köra genom den i mörkret.

Onsdag 20.3: Startade kl 06.30. Vinden fortfarande från OSO 2-3 beaufort. Klart och 7° kallt. Is så långt ögat når åt alla håll. Skall försöka komma till öppet vatten. Vi kör ostvart.

Kl 08.30 siktar vi säl och Bengt och jag skall gå på isen efter dem. Kl 10.00 inser vi att det är omöjligt att gå på fiske då det finns så mycket is. Kör nu omkring och tittar efter säl. Kl 18.00 befinner vi oss mellan Gotland och Sandön på väg mot Visby. Här är tunn is överallt. Kl 20.55 har vi Stenkyrkehuk tvärs. Kursen mot Visby. Kl 23.00 förtöjer vi i Visby hamn.

Från den 21 till den 26.3 låg vi i Visby och gjorde ingenting.

27.3: Startade från Visby kl 08.45. Skall försöka komma ut härifrån då islåget har lättat litet. Nog finns här fortfarande is, men det går fortfarande att köra. Från Stora Karlsö hade vi så gott som öppet vatten till Hoburg.

Kl 18.00 passerade vi Hoburg och kör nu 70°, vinden NO 1-3 beaufort., mullet, god sikt och isfritt.

28.3: Hade styrtörn från kl 24.00 till 02.00. Vackert väder, men vi mötte isen kl 01.00, men fortsätter tillsvidare. Kl 07.30 ligger vi stilla och diskuterar med de andra båtarna vad vi skall göra. Is så långt ögat når, annars vackert väder, solsken och nästan lugnt. Kl 09.50 stannar vi motorn. Ligger och driver och väntar att nattens blåis skall mjukna litet. Det ser ut att bli en dålig resa även den här. Kl 14.00 startade vi igen. Skall försöka komma ut till öppet vatten. Kör åt S och SV. Fortfarande vackert väder. Kl 17.20 ligger vi stilla igen och det blir att ligga här även under natten om det inte börjar blåsa.

Blåis så långt ögat når, men den är i rörelse, så om det börjar blåsa litet så försvinner den nog ganska snabbt.

Det är svårt att säga var vi befinner oss, men någonstans SSV om Klintsbank borde vi vara. Vinden har ökat en aning annars klart och kallt. Andra natten i vinter till ankars ute i Östersjön. Men ingen fisk. Det är nästan för jävligt.

Fredag 29.3: Steg upp kl 07.00. Det är en härlig morgon med solsken och klar luft och några grader kallt. Ligger fortfarande och driver, blåis så långt ögat når. Fördriver tiden med kortspel.

Kl 11.30 startade vi äntligen efter mycket funderande. Vi går mot Herrvik. Fick vända eftersom det är omöjligt att gå in till Herrvik. Vi går istället in till Slite igen. Har nu för första gången i mitt liv kört Gotland runt. Tunn blåis ända från Östergarn till Slite. Vackert väder, men vad vi önskar nu är en ordentlig storm som skulle rensa upp det tilltrasslade läget.

Lördag 30.3: Ligger i Slite. Vackert väder. Omöjligt att gå ut.

Söndag 31.3: Fortfarande i Slite. Det ser ut som vi aldrig skulle komma bort från detta här Kalkstenschawaa!

Måndag 1.4: I Slite.

2 och 3.4: I Slite.

Torsdag 4.4: Startade kl 05.45. Skall försöka komma ut härifrån. Far till Magö och vänder. Mycket is och dimma. Det är bara att vänta. Det har vi gjort i tre månader nu så jag tycker det borde räcka, men det ser ej så ut.

Fredag 5.4: Låg i Slite.

Lördag 6.4: Startade kl 13.45 från Slite. Skall försöka komma ut genom isen då vinden nu har vänt till Nord. Kl 20.00 var vi vid Klints bank. Det gick ganska bra att komma ut. Kör nu i kurs 118° mot en punkt 27 nm i 250° från Usava på ryska sidan. Skall enligt beräkningarna vara där kl 00.15 inatt.

Söndag 7.4: Kl 00.40 är vi på platsen och ankrade. Ligger här tills morgonen ljusnar. Vackert väder. Kl 05.40 startade vi för att börja fiska. Drog ett hal och fick 11 lådor strömming och 4 lådor torsk. Drog två drag till och hade allt som allt idag 39 lådor strömming.

Kl 17.30 började vi köra norrut för att söka efter fisk. Det har varit ett härligt väder hela dagen, solsken och så gott som lugnt. Det är första söndagen som **Kennedy** har fiskat.

Måndag 8.4: Hade vakt från kl 03.00 till 05.30. Vackert väder, men dimman ligger och driver. Kl 06.30 startade vi. Började köra norrut igen men mötte efter en timme is och svängde om till 190°. Drog ett hal men ingen fisk. Går nu mot Östergarn. Vackert väder en sakta SV, lite disigt.

Drog ett hal på Herrvikhalet. Fick 3 lådor på en timme. Det var för sent på dagen.

Körde norrut för att se om Slitehalet skulle vara isfritt, men där var fortfarande is. Ankrade i lä under Östergarn kl 00.15. Ligger här inatt.

Tisdagen 9.4: Startade kl 06.20 från ankarplatsen. Går ut för att söka efter fisk. Drog två drag idag, men det var mest bara vassbuk, men hade 38 lådor strömming då vi plockade ur vassbuken. Vi går iland till Slite ikväll. Var iland kl 19.00.

Onsdag, torsdag och fredag låg vi i Slite.

Lördag 13.4: Startade kl 05.30 från Slite på väg till Herrvik för att lägga nytt trycklager. Vinden är NV 1-2 beaufort, dimma. Kl 09.00 var vi i Herrvik. Började genast att plocka sönder kopplingen. Trycklagret var alldeles sönderbränt. Det nya lagret kom i dag på eftermiddagen. Smutsigt jobb. Hoppas man ej flera gånger behöver byta trycklagren i år.

Söndag 14.4: Påskdagen. Vaknade kl

08.00 av att det var lite kyligt inne. Det är en härlig vårmorgon, solen skiner från en molnfri himmel och nästan lugnt. Endast en svag NV kåre drar över hamnen. Första gången man firar påsk i Herrvik.

Måndag 15.4: Steg upp kl 09.30. Kokade kaffe och ägg. Var sedan ute på långpromenad runt halva Gotland. Det är ett härligt väder, solsken och varmt och just ingen vind alls. Men radion lovade regn tills imorgon.

Tisdag 16.4: Arbetade med kopplingen hela dagen. Det är en seg bit.

Onsdag 17.4: Fortsatte arbetet med kopplingen och lade fast den tillbaka. Är nu igång och allt ser ut att gå bra. Hur det nu sen håller är en annan sak.

Idag har här varit dimma och solsken om vartannat.

Torsdag 18.4: Startade från Herrvik kl 13.00 på väg till Slite. Här var dimma först på morgonen men nu har dimman lättat och det är vackert väder och solsken. Var i Slite kl 16.00.

Det var meningen att vi skulle gå ut till havs i kväll men för tillfället är dimman så tät att det är omöjligt att gå ut, så vi väntar tills det börjar ljusna i morgon bitti.

Fredag 19.4: Startade från Slite kl 06.00. Fortfarande tjocka, men vi går ut i alla fall. Kl 07.00. Dimman lättade och solen börjar skina. Vackert väder. På väg till Fårö-draget för att se om där finns fisk, om inte, fortsätter vi väl över till andra sidan. Kl 15.00 var vi vid fiskeplatsen på estniska sidan. Drog två drag. Fick 30 lådor snygg fisk. Ligger till ankars här i natt. Alldeles lugnt och lite disigt.

Lördag 20.4: Startade kl 04.00. Fortfarande lugnt och klart. Drog ett drag på samma plats som igår men fickdåligt med fisk idag. 15 lådor. Kör nu norröver och söker fisk. Det har mulnat, men är nästan lugnt. Efter 2 timmars körning hittade vi en plats som visade lite fisk. Drog 3 drag på denna plats och fick sammanlagt ca 100 lådor fin strömming. Kl 20.30 satte vi kurs mot Hangö. Lugnt och klart.

Söndag 21.4: Hade vaktörn från kl 01.30 till 04.30. Lugnt och klart, men något di-

sigt. Hade Ristina tvärs kl 02.30. Styr mot Hangö. Äntligen hemåt efter 3 månaders Gotlandsvistelse. Kl 08.40 kör längsmed iskanten. Kl 10.00. Vi går i isen. Försöker ta oss in till Hangö. Det går rätt så lätt tillsvidare. Kl 12.00 ligger vi stilla och väntar på isbrytare, som skall komma ut vid 16.00-tiden från Hangö. Här är rätt så hårda packisvallar. Vackert väder. Lugnt. Kl 20.30 var vi i Hangö. Reser hem ikväll för första gången på 2,5 månad.

Tisdagen 23.4: Startade från Hangö kl 21.30. Det är meningen att vi skall gå till Bottenviken, lätt ränna från Hangö norröver.

Onsdag 24.4: Kl 02.00 Vi stannar i isen då **Florence** reverseringslager har gått sönder. Kl 05.00 är vi på väg igen. **Florence** går tillbaka till Hangö för att laga lagret. Kl 06.00 fick vi håll på en cylinderpackning, men vi fortsätter trots det. Kl 08.30 måste vi stanna och byta packning på framcylindern. Är nu ett litet stycke från Pargas Port. Kl 10.10 fortsätter vi resan. Rännan mycket lätt. Kl 15.00 var vi vid Lövskär. Hade styrtörn från kl 13.45 till 16.45. Det blåser en frisk bris från NO men god sikt. På kvällen någon gång möter vi hårdare is.

Onsdag 25.4: Startade kl 00.30 på grund av att isen inte är så hård, men det är svårt att köra mellan bitarna då det är mörkt. Har vakt från kl 23.30 tills det ljusnar. Kl 04.00 började vi köra igen. Rännan lätt till en början men blir hårdare ju längre norrut vi kommer. Kl 14.00 kom vi till fritt vatten, tack och lov. Går nu i västlig kurs för att söka efter fisk. Körde hela eftermiddagen och hittade fisk, men det var ingen botten att dra på. Vackert väder. 3 beaufort. NV och klart. Kl 22.00 stannade vi och lade oss för ankar.

Fredag 26.4: Startade kl 03.30. Vackert väder. God sikt. Drog ett kort hal. Fick två lådor strömming. Kör omkring och söker fisk och bottnar. Vid middagstid hittade vi slät botten och drog ett hal. Fick 33 lådor. Drog två drag till och fick sammanlagt 101 lådor. Kl 15.30 startade vi mot Råfsö. Kör kurs 40°. Vackert väder. Var i Råfsö kl 20.40.

Bunkrade 4400 liter nafta.

Lördag 27.4: Ligger i Råfsö, vackert väder.

Söndag 28.4: Startade kl 02.15. Vackert väder. Går ut för att söka efter fisk. Går mera norrut idag. Kl 21.00 lade vi oss för ankar. Ligger nu utanför Raumo någonstans. Har kört omkring hela dagen utan att hitta släta bottnar med fisk. Där som funnits slät botten har ej funnits fisk och tvärtom.

Har nu vakt från kl 21.00 till kl 24.00. Klart, men vinden har ökat något 2-3 beaufort från SSO. Kl 23.20 kom dimman. Vinden fortfarande densamma, men ingen sikt.

Måndag 29.4: Startade kl 05.20. Fortfarande tjocka, vinden SSO, 3-4 beaufort. Kör omkring och söker fisk. Provade mellanvattentrålen idag, men med mindre lyckat resultat. Första gången fick vi linan i propellern. Första draget fick vi 2 kg strömming. Andra draget 100 kg vassbuk och strömming.

Vi går mot land. Det blir väl Hangö så småningom. Ankrade kl 23.30 vid iskanten. Dimman har något lättat.

Tisdag 30.4: Kör och söker rännan. Svårt att hitta i dimman. Fann den slutligen. Den är lätt. Det är fortfarande dimma. Vi följer efter några åländska båtar. Stannade kl 18.30 vid Laupunen och ankrade. Omöjligt att köra då det blir mörkt och därtill dimma.

Firar valborgsmässoafton här (det blir billigt).

Onsdag 1.5: Startade kl 12.00 sedan dimman lättat något. Det är tidvis rätt god sikt, för att åter mot kvällen bli dålig. Stannade vid Galtarna kl 20.00 och ankrade. Sikten nu ca 25-50 m och dessutom blir det mörkt. Kl 22.30 lugnt, dimma och mörker. Ligger för ankar. Hoppas vi kommer till Hangö i morgon.

Torsdag 2.5: Startade kl 03.15. Dimman har lättat, det är god sikt SV 1-2 beaufort, halvmulet. Skall försöka komma upp i kranen idag och få läckan tätad.

Vi var i Hangö kl 06.00. Dimma.



Kennedy var ett Hälsöbygge

Fartyget beställdes den 9 april 1932 av Henry Larsson på Hönö. Priset var 21 000 kronor plus fiskebåten GG 460 **Bele**. Nybygget levererades mot slutet av året och hade då fått namnet **Kennedy** (GG 234).

I samband med att hönöfiskaren fick ett nybygge levererat till sig såldes gamla

Kennedy i oktober 1947 till ett partrederi på Hasslö i Blekinge med Söve Mauritz Carlsson som huvudredare. Nytt distriktsnummer blev KA 348.

Fartyget stannade på Hasslö fram till september 1960. Då hade hon för 110 000 kronor sålts till fiskaren Håkan Sandvik i Valkom i Finland. Fartyget

fick Lovisa som hemort och nummer SF 208. Fortfarande hade hon kvar sitt dopnamn, **Kennedy**. 1972 fick hon ny distriktsbeteckning, SF 71.

År 1993 ströks **Kennedy** ur det finska registret. Öde okänt, men hon fanns kvar som fritidsfartyg år 2000 i trakten av Ekenäs, Finland

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Skrotade båtars historia

Per Bregnhøj undrade i förra numret om de i Frederikshavn skrotade svenska fartygen **Betelskeppet** och **Långö II**. Här kommer en kort historik.

Betelskeppet byggdes ursprungligen 1924 vid Finnboda Varv i Stockholm som sjömättingsfartyget **Johan Nordenankar**. Detta fartyg var döpt efter amiral Johan Nordenankar som var född 1722 och som dog 1804. Han var född Colvin men fick när han adlades 1756 det mera pompösa namnet Nordenankar. Hon blev så småningom amiralitetsråd.

Själva båten tillhörde Staten i 47 år. Hon uttrangerades 1971 och kom då till Göteborg och fick namnet **Betelskeppet**. Hon blev en hemvist för missbrukare och bostadslösa som kunde få en sopplunch och ibland en brits. Hon drevs av en ideell organisation, Linneahuset, och blev mycket omtyckt. 2005 fick organisationen ett annat mycket större fartyg och gamla **Johan Nordenankar** blev sysslolös. Så hon såldes till Frederikshavn för skrotning.

Långö II har en mycket lång- och omväxlande historia. Även hon byggdes i Stockholm men av Bergsunds Mekaniska Verkstad. Året var 1891. Hon var då passagerarfartyg med namnet **Lidingö** och insattes i trafik mellan huvudstaden och Lidingö. År 1905 fick hon sitt



Betelskeppet var under många år en välkänd syn i Göteborg. Foto Örjan Kronvall, KMG arkiv.

namn förlängt till **Lidingö II** sedan ägaren, Lidingö Ångslups AB, fått ett nytt fartyg med namnet **Lidingö I**. I december 1911 övertogs hon av Ångfartygs AB Lidingö-Brevik och fick då namnet **Elfvik**. Efter bara två år rekonstruerades detta bolag och i samband därmed fick fartyget också nytt namn, denna gång **Brevik I**. Sedan Lidingöbron blivit färdig övergick äganderätten till Waxholms Ångfartygs AB.

Efter att ha gått som passagerarfartyg i över 50 år såldes hon 1946 till Vätö i Roslagen för att

gå nya öden till mötes. Det var stenhuggaren Gustaf Sixten Petersson som köpt henne. Han byggde om henne till lastfartyg och även moderniserade henne. Namnet blev **Gneis**.

I februari 1953 fick hon nya ägare i Göteborg. Det var ett partrederi med Algot Johansson i spetsen som hade köpt henne. Fartyget kom nu till Bohus Varv där hon förlängdes, byggdes om till tankfartyg och fick ny motor. Eftersom allt nu var nytt bytte man också namn på båten till **Benida**.

I januari 1975 såldes hon till

maskintekningen Agne Einar Gunnarsson i Strömstad varvid hon fick sitt sista namn, **Långö II**. Efter dennes konkurs 1985 har fartyget mestadels legat vid Gullbergskajen i Göteborg som bostad. Men förra året tog det slut och det över 100 år gamla fartyget skrotades.

Krister Bång

**Stoppdag
för nästa
Horisonten Runt
är 15 juli 2007**

Båtar på

Knippla Skeppsvarv

I Länsumpen 2006:4 sidan 47 efterlyser Henry Jansson namn och uppgifter på båtar från ett vykort från Knippla Skeppsvarv 1965. Jag var delägare och skeppare på en av båtarna, **Kullavik**, tillsammans med min far Anker. Jag kan hjälpa till att namnge några av båtarna.

Längst ut till höger i bilden ligger tre båtar. Första båten med svart akter är **Hans** av Hamburgsund, tidigare **Vänersborg**. Båten med fören utåt är **Skagerack** från Grundsund. Den vita båten på insidan bryggan med fendrarna ute är **Kullavik** från Göteborg.

Båten som ligger på insidan av nästa brygga är **Hällöfjord**

från Kungshamn. Nerriggad båt längst in på utsidan bryggan är **Västerö** från Smögen. På slipen ligger **Diligence** från Hamburgsund.

Västerö var inne och skrotades och hennes gamla motor, en 170 hk Munktekl, monterades in i **Kullavik**.

Kullavik ex **Lars** av Vänersborg är samma fartyg som var

nära att förlisa utanför danska kusten 1921 där befälhavaren och två besättningsmän omkom. Den som räddades var yngste sonen som stod surrad vid masten.

Karl Erik Andersson

Vinjettbilden ovan togs den 1 april 2007 från Långedrag mot Hisingen.

Svar om Od

Eskil Sewerinsson frågar i Läns-
pumpen 2007:1 om **Od** som gick
fisketurer och som slutligen
sjönk vid Klippan. Det rör sig
om två olika båtar med nam-
net **Od**. Enligt registersidorna
i LP 1988:4 byggdes **Od** (1) i
Frederikshavn år 1910. Gick på
fisketurer under många år fram
till den ödesdigra dagen den
22 september 1969 då stormen
svepte in över västkusten. **Od**
låg då tillsammans med **Skå-
pesund** och **Gullmaren** vid
Skeppsbron i Göteborg. Trans-
atlantics **Cooranga**, som låg i
älven, slet sig och drev ner mot
dessa tre båtar med resultatet
att **Od** sänktes. Händelsen är
dokumenterad med en bra bild
i Läns-pumpen 1987:4 sidan 33.
Od blev sedermera kondemne-
rad enligt registerlistorna.

Man fortsatte fisketurerna på
1970-talet med SEFX/7942 **Od**
(2). Den byggdes på Hälsö 1933
som GG286 **Bohuslän** av Hönö
Klova (se Fiskebåtsboken sidan
265). Efter varierande fiskelycka
sjönk **Od** vid Klippan i juli 1993
och blev upphuggen samma år i
Sannegårdshamnen (Båtologen
1993:5). Styrhytten hamnade på
Vrånge.

Sture Kronlund, Sävedalen

Fiskefartyg identifierat

Tore Olsson frågar efter namnet
på ett fiskefartyg som ligger i
Strömstad utanför trälaren **Ast-
rid** (sidan 52). Båten föreställer
SD199 **Stensö** (9796) som hörde
hemma i Strömstad mellan 1965
och 1968. Detta fartyg finns kvar
än idag. Hon heter nu GG 105
Titania av Fotö.

Odd på Väjern och Leif Hans-
son, Sölvesborg

Den fiskebåten som Tore Ols-
son frågar efter i Strömstad är
9796 SD199 **Stensö**, byggd i
Karlshamn. Hon heter numera
Titania från Fotö och står just i
dag (18 mars) på slip på Smö-
genvarvet. Men vem vet mer
om **Astrid**. Var det ett norsk-
bygge eller? I nummer 4, 2006
frågar Per Lycke efter **Mandela**
i Finland vilken jag vill ha till
8895 byggd i Rönäng som
Rimfors sedan **Normandie**.
Såld 1978 till Finland

Göran Abrahamsson



Den första **Od** efter höststormen 1969. Arkivbild Krister Bång.

Shells bunkerbåtar

Här har jag några tillägg till Olle
Rencks historik om Shells bun-
kerbåtar i Läns-pumpen 1995:4.

Ett underdräktighetsbevis
blev utfärdat för **Shell II** av Gö-
teborg, ägare Svensk-Engelska
Mineralolja AB, 1930. Måtten
var 8,05x3,30x0,96. Netto under
tre ton. Namnbyte till **Shell 5**.
Skeppare var A. Abrahamsson,
Grundsund som senare övertog
båten och namnbyte till **Alfa**.
Vidare öde okänt.

Nr 3 **Hvalen** blev byggd med
detta namn 1907 för J.V. Svens-
son. Var med på fiskeriutställ-
ningen i Bergen samma år där
den vann högsta pris. Söld till
Örnsköldsvik 1908. Priset var
12000 kronor.

Samt till nr 48 i historiken
och **Shell 12**. Denna bör vara
Hvalen – Malmö som mättes
i Lysekil 1917 och ägdes av Os-
kar Mathiasson och C Tillroth.
LL752. Kravell 12,20x4,75x1,70
m. Brutto 18,72. netto 11,40. Ej
tidigare mätt. Söld till Öckerö
efter 1921. I *Lysekils-Posten* den
10 januari 1933 finns en notis
att "Vilhelm Larsson och Jo-
han Andersson på Fisketången
köpt en mindre motorbåt från
Göteborgs skärgård som skall
omändras till tankbåt". Efter
ombyggnaden blev nettot 8,77
ton och namnet blev **Oljaren**.
Bild på denna bunkerbåt finns i
Läns-pumpen 1985:4 sidan 18.

Henry Jansson



Är det någon läsare som kan berätta vilken tankbåt detta är? Foto Olle
Gustafsson 1966.

Okänt tankfartyg

Olle Gustafsson tog denna
bild 1966 vid Ryahamnen i
Göteborg. Är det någon av

tidningens läsare som kän-
ner igen den lilla tankbåten i
förgrunden?

Redaktionen

Okänd seglare

I somras såg Terje Fredh en
äldre seglare utan namn i Lyse-
kil (foto Läns-pumpen 2006:4).
Förmodligen rör det sig om
Ejdern byggd 1896 i Göteborg.
Kravellbyggd med två "koö-
gon" på styrbords bog. Mått:

40x13x6 fot. **Ejdern** var lotsbåt
på Vinga 1896–1932 och kom se-
dan till Ostkusten. I privat ägo
sedan 1960-talet. **Ejdern** ligger
nu i Klippans Bruksbåtsfören-
ings hamn i Göteborg.

Sture Kronlund, Sävedalen

Angående galeasen 5726 Juno.

Hon figurerade i Åke Olofssons artikel om *Hårt järn i mjukt trä – i järnfart från Oxelösund*, LP 2007:1.

Han antog, baserat på hemort för skutorna, att det mesta hamnat på Motala Verkstad. Ett antagande som jag i min miniforskning måste hålla med honom om.

Han undanber sig visserligen inlägg från sådana som jag. Men jag sitter vid skeppare Georg Bülows, på **Vättervik** (3072), skrivbord i hans före detta villa byggd 1951 år som jag efter hans bortgång 1987 köpte av dödsboet. Och dessutom har jag förmånen att kunna bläddra i **Juno** av Forsas fraktböcker 1938–1962. Med undantag för 1951–1952 som saknas. Anledningen till att jag har dessa är att min farmors far Arvid Pettersson och två av farmors bröder köpte **Juno** 1935 som ersättning för Arvids tredjedel i Giöbels **Don Carlos** (2105) av Harge. När **Don Carlos** skulle säljas 1934 fick Arvid veta att "Han minsann inte hade råd att betala vad han (Giöbel) ville ha för henne".

Därför köptes slupen **Juno** och ett partrederi av bildades. Den ene av bröderna Oliver Pettersson köpte sedan ut de båda andra. Seglade från mitten av 1940 talet till 1962 ihop med min farfar Paul Engdahl, som gick i pension 1962. Det, plus svikande frakt underlag gjorde, att **Juno** såldes till Stockholm för att bli lustjakt.

Den andre var brodern John Pettersson, senare Söderholm, Gick sin egen väg och köpte egna båtar bland annat **Äran** (4114). Han hade då bosatt sig i Malmö men seglade för mäklare Pahlsgö i Motala. Därav frakterna från Oxelösund.

Ovanstående gör att jag tycker jag är någonting mitt emellan skrivbordssjöman och de som seglade skutorna.

Åke konstaterar att **Rengen** (7022) gjorde 109 resor med järn flest av alla uppräknade i artikeln. **Rengen** ägdes av Pahlsgö. De andra skepparna fick ofta ligga lastlösa medan **Rengen** alltid hade fullt upp. Hon segla-



En tidig bild av **Juno**, före förlängningen och ännu riggad som slup.



Juno, efter förbyggnaden, får last från lastbil. Bilder från Anders Engdahl.

de spannmål till Djurö i Norrköping och järn i retur till Motala. Men det är skepparhistorier utan faktagrund. Var och en är ju sig själv närmast eller?

Har i tabellform försökt att samman ställa de frakter med tackjärn **Juno** skeppat iväg. Merparten går mycket riktigt till Motala Verkstad, men flera även till Askersund. En resa gick dessutom till Lidköping. Undrade ifall det kunde vara

möjligt men det stämmer. För i den väldigt innehållsrika kassa- / fraktboken, minsta skruv är upptagen, står det att den 18 augusti 1939 löstes frisedel Mem-Sjötorp för 353 kr. I tabellen har jag bara tagit upp vad de fick i brutto inkomst för varje frakt, utan avdrag för frisedlar, kurtage, klarering, hamnavgift och last- och lossning. Har även skrivit vilken frakt för året det är samt inom parantes det totala

antalet resor per år.

Det finns mycket att hämta ur dessa böcker bara tiden sätter stopp. Har därför enbart tagit upp järnfrakter från Oxelösund. Men även ett 15-tal järn frakter från Herräng finns också.

Den märkligaste posten är:

4:e resan 1939 24–25 Maj då de "provat minor för Motala Verkstad". 110 kr netto förtjänst för 2 dagar.

Knepigt att prova minor på ett träfartyg. Undrar just hur de proven gick till, någon som vet?

Två andra frakter som fastnade på näthinnan, bland de övriga frakterna av grus, sand, spannmål och olika former av trä, var frakt 30, 1948 den 6–7 oktober och frakt 31 samma år 12–14 oktober. Då 120 respektive 116340 ton hästskor med söm seglades från Motala till Karlsborg.

Hon såldes alltså 1962 för 19000 kr för att bli lustjakt. Seglade som sådan i svenska vatten till 1982, då hon för 10000 kr blev norsk egendom. Förblev sådan fram till 1987 då ett 70 tal spant bytts (är skrivbordssjöman men det borde väl vara de flesta?). Hon låg delvis kölhalad för byte av bordläggning när en storm förvandlade henne till 73 årig kaffeved. Och hon sjönk vid den steniga stranden. Ågaren Fjellsberg har dykt på henne senare men det finns knappt något som påminner om den skuta som en gång var.

Roligare var att titta på alla bilderna på skutorna i Åkes artikel. Där man på **Sylviana** (8225) kunde se farfars skapelse bakom styrhytten. För övrigt den enda av skutorna i artikeln som jag sett i verkligheten. Hon kom och tuffade förbi KF:s **Tre Kronor** hösten 1989, kanske den sista resa hon gjorde för egen maskin.

Den kamera jag lånat, för att dokumentera min korta karriär (två veckor på en 300 tonnare i spannmålsfrakt) som sjöman, krånglade. Så det enda som finns är ett trevligt minne.

Anders Engdahl, Stora Forsa

Tabellen visar **Junos** järnfrakter från Oxelösund 1938–1962 (1952–1953 saknas uppgifter om frakter)

Lustigt att det blev några för Motala Verkstad" Lukrativ
järnfrakter över huvud taget sysselsättning. Två dagar gav
för 1939 står det under frak- 110 kr.
ter 24-25 maj "Provat minor

År	Datum	Lastnr för året (totalt/år)	Destination	Antal ton brutto	Inseglad kr/frakt
1939	17-21 juli	20	Lidköping	80,160	658,11
	16-20 okt	31	Motala Verkstad	-	399,20
	2-7 nov	33 (37)	Askersundsverken	79,78	438,68
1944	27nov-1 dec	30 (30)	Motala Verkstad	71,890	503,23
1946	27 sep- 1 okt	20 (28)	Askersundsverken	110,495	994,46
1947	29okt-3 nov	24 (26)	Askersundsverken	75,530	755,30
1948	21-24 maj	6	Askersundsverken	61,410	614,10
	14-16 juni	11	Askersundsverken	62	620
	8-14 sep	24	Motala verkstad	122,120	859,04
1949	23-27 nov	36 (36)	Askersundsverken	111,990	1119,9
	22-28 juni	9	Motala Verkstad	114,350	800,45
	9-12 sep	17	Motala Verkstad	118,7	831,46
1951	26 nov- 1 dec	25 (25)	Motala Verkstad	111,820	782,74
	22-26 juni	9	Motala Verkstad	116,030	1044,27
	25-27 aug	17 (27)	Motala Verkstad	116,260	1046,34
1954	16-18 juni	7 (24)	Askersundsverken	87,610	1007,52
1955	9-14 sep	11	Motala Verkstad	112,620	1182,51
	25-28 okt	17	Motala Verkstad	117,620	1235,00
	22-28 nov	20 (20)	Askersundsverken	102,140	1304,33
1956	18-21 juni	6	Motala Verkstad	117,550	1293,05
	20-23 juli	10	Motala Verkstad	116,510	1281,61
	19-21 sep	14	Motala Verkstad	116,060	1276,66
1957	17-22 okt	18	Motala Verkstad	117,770	1295,47
	15-19 nov	21 (21)	Askersundsverken	110,530	1547,42
	3-6 maj	2	Motala Verkstad	116,120	1393,44
1958	20-22 maj	5	Motala Verkstad	117,320	1407,84
	11-15 juni	7	Motala Verkstad	117,720	1412,64
	26-31 juli	11	Motala Verkstad	116,310	1395,72
1959	12-15 aug	13	Motala Verkstad	116,140	1393,68
	21-26 aug	15	Motala Verkstad	114,970	1379,64
	7-10 sep	17	Motala Verkstad	115,340	1384,08
1960	23-29 okt	22	Motala Verkstad	115,920	1391,04
	7-11 nov	24	Motala verkstad	50,800	609,60
	29 nov-3 dec	27 (27)	Motala Verkstad	90,860	1090,32
1961	5-10 maj	4	Motala Verkstad	117,020	1404,24
	6-8 aug	8	Motala Verkstad	115,760	1389,12
	25-28 aug	11	Motala Verkstad	115,360	1384,32
1962	8-10 sep	13	Motala Verkstad	115,640	1387,68
	27-29 sep	16	Motala Verkstad	115,880	1390,56
	6-11 okt	18	Askersundsverken	115,450	1674,02
1963	11-14 nov	24 (25)	Motala Verkstad	114,080	1368,96
	8-10 april	1	Motala Verkstad	117,120	1405,44
	4-6 maj	3	Motala Verkstad	115,590	1387,08
1964	29 maj-2 jun	6	Motala Verkstad	115,500	1386,00
	14-18 aug	15	Motala Verkstad	115,930	1391,16
	22-25 aug	17	Motala Verkstad	93,830	1125,96
1965	31 aug-2 sep	19	Motala Verkstad	114,690	1376,28
	8-11 sep	21	Motala Verkstad	116,040	1392,48
	24-27 sep	23	Motala Verkstad	114,480	1373,76
1966	30 sep-3 okt	24	Motala Verkstad	116,670	1400,04
	7-13 okt	25	Motala Verkstad	115,810	1389,72
	19-23 okt	26 (28)	Motala Verkstad	118,000	1888,00
1967	30 maj-2 juni	6	Askersundsverken	113,980	1481,74
	21-27 sep	20 (27)	Askersundsverken	110,221	1432,87
	22-25 april	5	Motala Verkstad	114,870	1493,31
1968	15-18 maj	8	Askersundsverken	116,099	1584,75
	30 maj-5 juni	11	Motala Verkstad	117,130	1522,69
	14-16 aug	18	Motala Verkstad	117,790	1531,27
1969	18-22 aug	19	Motala Verkstad	115,320	1499,16
	24-29 aug	20	Motala Verkstad	112,330	1460,29
	31 aug- 4 sep	21	Motala Verkstad	115,550	1502,15
1970	8-12 sep	23	Motala Verkstad	117,020	1521,26
	26-29 sep	26	Askersundsverken	114,170	1558,42
	4-9 okt	27	Motala Verkstad	116,490	1514,37
1971	11-16 okt	28	Motala Verkstad	117,270	1524,51
	18-21 okt	29	Motala Verkstad	116,260	1511,38
	24-28 okt	30	Motala Verkstad	118,270	1537,51
1972	2-7 nov	31	Motala Verkstad	115,430	1500,59
	16-20 nov	33 (34)	Motala Verkstad	115,170	1497,21
	12-15 juni	8	Motala Verkstad	110,540	1437,02
1973	16-21 aug	12	Motala Verkstad	115,020	1495,26
	27-30 aug	13	Motala Verkstad	115,480	1501,24
	5-10 sep	15	Askersundsverken	114,260	1599,44
1974	23-29 okt	21 (23)	Askersundsverken	114,960	1609,44



Juno i Motala hamn.



Oliver Pettersson och Paul Engdahl på Juno.



Oliver och Rut Pettersson. Samtliga bilder från Anders Engdahl.

Okänt fiskefartyg i Älven

På vykortet syns det som jag vid första anblicken trodde var en slup med lappade segel. Det kan det ju fortfarande vara en slup men i bogen kan man läsa MD 268. Alltså i fiskefart. MD står det för Marstrand undrar en oinvid?

LL för Lysekil och GG för Göteborg har jag koll på.

Är det någon som baserat på fotot och regnr kan identifiera skutan?

Finns det dessutom någon som kan säga var i Älven kortet är taget? Om MD står för Marstrand skulle det väl även kunna vara i Nordre älv. Hon verkar vara på väg uppströms.

Bifogar kortet som helhet samt en delförstoring, postgången 1919.

Anders Engdahl, Motala

Vem har foto?

Jag efterlyser foton på m/s **Ingo** och **Gullvor** i fart på Vänern, Västkusten, Mälaren och Ostkusten. Helst perioden 1969 till 1980.

Hans Karlsson

Tararpsvägen 16

370 10 Bräkne-Hoby

Tel. 0457-830 14, 0703-16 87 06



MD 268 under fulla segel. Del av vykort.

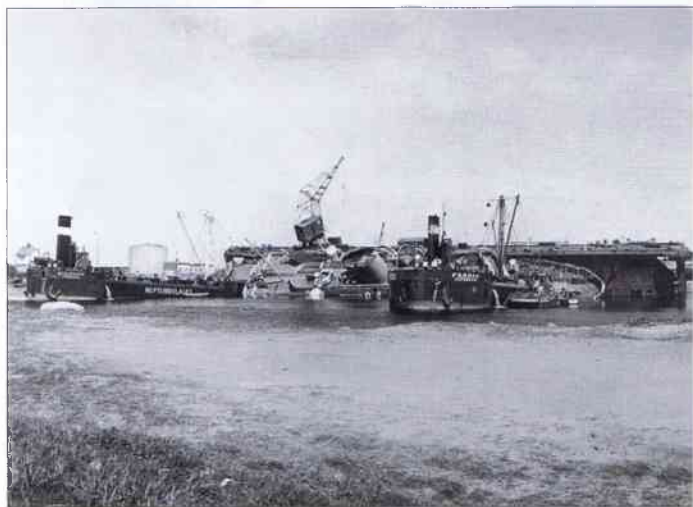
Mer att skriva om

I senaste numret av Länspumpen finns ett Upprop att skriva. Jag kom då att tänka på att det fanns under ett halvt sekel efter första världskriget en kategori båtar som nästan obemärkta har gått förbi våra tidskrifter. Det är alla de mindre bunkerbåtar, som fanns vid kusten runt hela Sverige och som betjänade både handelsflottan och fiskeflottan med drivmedel och vatten. Minns att det i tex Grundsund fanns två båtar hemmahörande samtidigt. De var i sig små farkoster som kanske endast lastade mellan 20 och 50 ton, men de hade en nog så viktig funktion att fylla. De enda författare som publicerat sig i Länspumpen/Båtologen i ämnet är Olle Renck. som i Länspumpen 1995:3 och 4 skrivit två förnämliga artiklar om de små tankbåtarna Shell ägde, och Karl Osterman, som skrivit en fleet-list no 166 i Båtologen 1991:6 över Rederi AB Stjärnan i Göteborg. Men alla de övriga båtarna? När får de sin historia? Hoppas någon tar upp detta ämne snarast innan alla är borta som minns något om dessa fartyg. De flesta var inte registrerade och arkiven är ofta skingrade.

Bifogar en bild på en BP-båt som fanns i Grundsund i början av 1950-talet. Vem vet något om den? Troligtvis, efter vad jag har funnit, var den tidigare Shellbåt med namnet **Shell 17**.

Anders (i Wiga) Olsson

En okänd bunkerbåt i Grundsund i början av 1950-talet. Arkivbild från Bo Olsson, Skaftö.



Vem berättar om denna olyckshändelse? Foto från Terje Fredh.

Vem vet?

I min samling av 40 000 bilder och negativ på fartyg och landskapet Bohuslän finns en hel del utan uppgift om händelser, plats och årtal. Bifogande tros vara antingen från Varberg eller Falkenberg men detta är osäkert. Ett passagerarefartyg har kantrat vid kaj och även kranen

på kajen ligger på svaj. Eller handlar det om en torrdocka som vält? En liten bogserbåt syns vid sidan om läktaren **Färdig**. På andra sidan ligger Nептунbolasgets läktare **Sleipner**. Vore fint om någon läsare kan berätta mer

Terje Fredh





Den kantrade *Leopard* vid Götaverken den 20 februari 1989 och en okänd arbetsbåt i Ellös. Foto Lars-Olof Hansson.

Vem berättar?

Skickar några foton från Göta-
verken med en bogserbåt som
kantrat. Fartyget heter **Leopard**.
Kan någon berätta om denna
händelse och detta fartyg?

Dessutom bifogas ett foto
på en arbetsbåt i Ellös som jag
undrar vad ursprunget kan
vara. Skrovet trodde jag var från
ett gammalt passagerarfartyg.
Men efter kontakt med ägaren
säger han att det från början har
varit en sjömätare. Han har inga
ytterligare uppgifter.

Jag hittar ingen sjömätare hel-
ler som stämmer.

Låt Läns pumpens läsare fun-
dera över även denna båt.

Lars-Olof Hansson



Vem är järnaren?

Vem är järnaren som visar B i förstäven? De övriga är 4520 **Olga**, 8351 **Silva**, 7532 **Lindö**, 1539 **Maria** (Gröna
Maja) liggande i Blankaholm.

AA



Är detta

August från Wettersö?

Denna skutbild fick vi som gåva
till Fotoarkivet. Man kan med
förstoringsglas läsa August och
tyda hemorten till Wettersö.

Någon har också skrivit un-
der bilden med blyertspenna
August av Wettersö? Kan nå-
gon bekräfta att det rör sig om
denna skuta?

Bertil Söderberg



I vilken hamn finner man denna gripskopa?

Storskopa

I vilken hamn har man denna jätteskopa, undrar redaktionen.
Bilden kommer från min samling om Röda Bolaget.

Bertil Söderberg

M 31 Gåssten blev sista nybygget från Knippla Skeppsvarv

Lennart Bornmalm och Christine Fredriksen*

Här är en bildkavalkad från Knippla Skeppsvarv åren 1972–1973. Min-sveparen **M 31 Gåssten** är under byggnad och på bilderna kan vi följa hur båten växer fram. Knippla Skeppsvarv startades 1932 och hade under 1930-talet och fram till 1950-talets början nybyggnation av fiskebåtar. Varvet var ett av flera som under 1900-talet etablerades i Göteborgs norra skärgård. Nästan varje bebodd ö inom Öckerö kommun hade en varvsrörelse. Här sjöd näringslivet och flera varv hade grundats strax innan första världskriget och under mellankrigstiden. Varvsrörelserna hade stor betydelse för hela näringslivet i samhällena. Många yrkeskategorier kom också att söka sig från inlandet till skeppsvarven i skärgården. Inflyttningen till skärgården satte sin prägel på miljön – och tankar och idéer etablerades. På Hälsö hade Janne Petersson flyttat in från Marstrand i slutet av 1800-talet och anlagt en smedja och ett båtbyggeri. På 1910-talet kom J.W. Berg från Lysekil och startade en varvsrörelse på Hälsö som växte och blev den största och mest omfattande av alla

fiskebåtsvarv längs Bohuskusten.

Oscar Svenningsson, senare känd som båtbyggnadskontrollant för fiskerfartyg, grundade på initiativ av fiskarbefolkningen på Knippla Oscar Svenningssons Slip & Varv, som senare blev Knippla Skeppsvarv. Endast 28 år gammal hade Oscar Svenningsson redan lång erfarenhet av båtbyggeri från sin faders och kompanjons varv på Björkö. Varvet på Källö-Knippla expanderade och hade efter bara några år 18–20 anställda. Detta blev snabbt en betydelsefull varvs- och serviceverkstad i Göteborgs skärgård.

Efter några år efterträdde Oscar Svenningsson av sin sväger Sigward Carlsson som chef för varvet och firman ändrade nu namn till Knippla Skeppsvarv. Oscar Svenningsson kom 1944 att återvända till Björkö och bli skeppsbyggmästare vid Björkövarvet, där han en gång inlett sin bana som båtbyggare. Detta varv hade nu övertagits av J.W. Bergs Varv på Hälsö och under ett 10-tal år byggdes ca sju större fiskebåtar vid varvet under Svenningssons ledning.

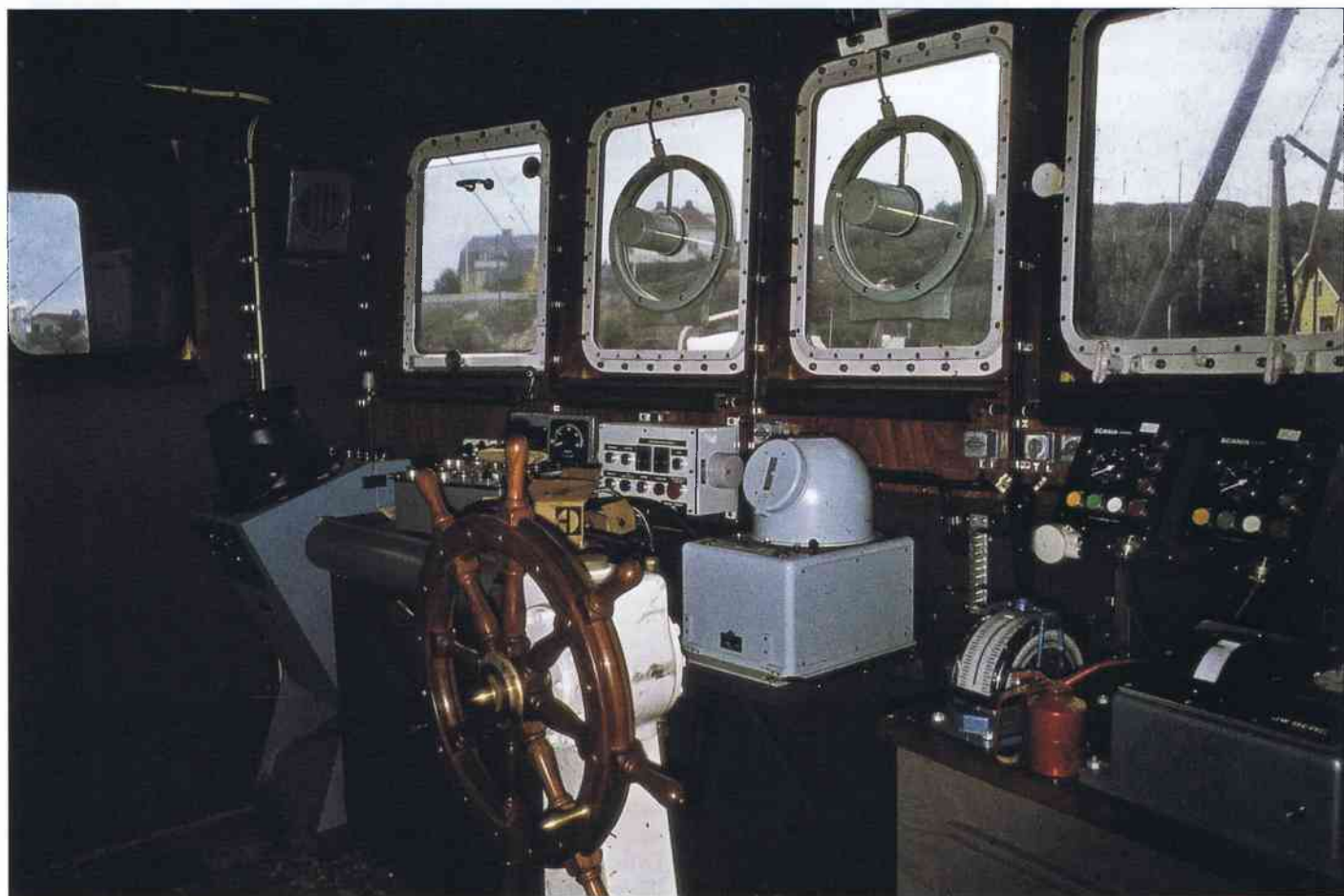
Över tjugo fiskebåtar för svenska och

utländska beställare byggdes vid Knippla Skeppsvarv. Efter en kraftig brand i december 1953 då varvets stora skrovhall brann ned till grunden, upphörde i stort sett all nybyggnation vid varvet under ett antal år och verksamheten inriktades på reparationer och ombyggnader. Några större ombyggnader förekom också.

Enbart två fartyg byggdes vid Knippla Skeppsvarv efter 1953 och det var **M 44 Blackan** och **M 31 Gåssten** som levererades till marinen 1960 respektive 1973. Efter att **Gåssten** levererats kom varvets huvudsakliga sysselsättning att inriktas på reparationer av fiskebåtar byggda av trä samt reparationer och installationer av motorer.

Slutligen upphörde verksamheten i mitten av 1980-talet, som en följd av att den svenska fiskeflottan minskat och varvets kundunderlag minskat och rörelsen var nu längre inte lönsam.

Mer om Knippla Skeppsvarvs och andra fiskebåtsvarvs historia kommer att kunna läsas i boken *Fiskebåtarna & Varven*, som beräknas vara klar i slutet av 2007.



Bryggan ombord på den färdigställda M 31 Gåssten.

* verksam vid Bohusläns museum.

Mellan 1971 och 1973 byggdes minsveparen **M 31 Gåssten** vid Knippla Skeppsvarv. Detta fartyg blev tillsammans med **M 32 Norsten** som byggdes vid Hälleviksstrands Slip & Varv de sista minsveparna av trä och av fiskebåtstyp som levererades till den Svenska Marinen.

Lennart Jarlsmark följde med sin kamera byggandet av **M 31 Gåssten** från kölsträckningen till färdigt fartyg. Nedan följer några axplock av alla de bilder som togs av **M 31 Gåsstens** tillblivelse vid Knippla Skeppsvarv. Samtliga foton Lennart Jarlsmark.



Hösten 1971 påbörjades byggandet av minsveparen **M 31 Gåssten** vid Knippla Skeppsvarv. Här har akterstävans rests.



Efter några månaders arbete är minsveparen nästan bordfylld. Skeppsbyggmästare var Verner Olsson från Skredsvik.



Däcket är nu inlagt och brädgången är på plats.



Samtidigt som minsveparen **Gåssten** byggdes tillverkades utrustningen till fartyget som t ex rundhult.



Minsveparen **M 31 Gåssten** är nu snart klar för sjösättning från den stora båthallen på Knippla Skeppsvarv.



Efter ca ett och ett halvt års byggande är **M 31 Gåssten** klar för leverans. Hon blev det sista fartyget som byggdes vid varvet och därmed hade punkt satts för 40 års skeppsbyggeri vid Knippla Skeppsvarv.

Från flera håll har det framförts önskemål om att vi i Länsgruppen skall presentera en båtolog då och då. Ofta sitter vi hemma och ser namn på personer vi inte har någon aning om vad som döljer sig bakom eller vilka specialiteter som finns. Efter som Västervik i år är aktuellt inom Klubb Maritim tänkte vi börja just där.

Nils Gustavsson blev medlem i Klubb Maritim när föreningen var tämligen ny-startad. Hans intresse för sjöfart grundlades när han åkte med ångaren **Gamleby**. Det blev ofta resor uppåt Stockholm och ibland ännu längre norrut.

Nils har bott i Västervik under merparten av sitt liv. En period bodde han i Vadstena och där grundlades kanske intresset för det mindre tonnaget. Under 1950-talet var det livlig trafik på Västervik. Kajerna var välfyllda med fartyg av olika slag.

Händig som han är, började han ägna sig åt att bygga modeller av fartyg. I hans hus finns idag modeller av allehanda fartyg. Stora segelfartyg såväl som skutor och lustfartyg. Nils har också framgångsrikt ägnat sig åt att bygga flaskskepp, en nog så knepig uppgift. Det har blivit 25–30 modeller genom åren.

Ett speciellt hjärta har Nils för bogserbåten **Västervik** som hörde hemma i staden i många år. När ångaren slutligen såldes 1970 var det den legendariske skepparen Harald Johansson från Göteborg som var köpare. När hon skulle lämna Västervik för sista gången den 17 november 1970 stod Nils vid kajen för att ta farväl. Han fick för sig att fråga om han kunde få åka med en sträcka på vägen. "Det går bra", svarade Harald "för jag är kort om folk". Sålunda fick både Nils och Lennart Karlsson följa med till Kalmar. När båten väl kommit genom skärgården meddelade Harald att



Båtologen och modellbyggaren Nils Gustavsson i Västervik i december 2006 med sin senaste; modellen **Match II**.

Nils Gustavsson – båtolog

Krister Bång

han var trött och måste vila och överlät navigeringen till de just ombordkomna båtologerna. Neråt Kalmar purrade upp Harald som fick navigera förbi Ölandsbron, som var under byggnad, och in till Kalmar.

Liksom så många andra vilka har sjöfart som hobby är Nils också intresserad av andra transportgrenar nämligen järnvägen. Han är en ivrig entusiast som sällan missar någon utfärd på järnvägen. Intresset är så starkt att han till och med byggt ett ånglok i flaska. Det kan inte finnas många

sådana i världen!

Redan 1990 började Nils videofilma intressanta händelser inom sjöfarten. En film handlar tex om när den göteborgsbaserade ångaren **Bohuslän** var på besök på sin väg till Stockholm.

Om du kommer till årsmötet i Västervik i maj har även Du chansen att få träffa Nils. För min del är det alltid intressant att få lära känna människor som kan något annat än vad jag kan.

Det berikar.



M/s **Ingo**, Västervik. Foto Nils Gustavsson.



Modell av isbrytaren **Västervik**. Foto Nils Gustavsson.

LAGER- RENSNING!

Nu säljer vi alla årgångar vi har av

Svensk Illustrerad Skeppslista

Passa på att köp till oslagbara priser!
Dessa Skeppslistor kommer inte längre att
lagerhållas av oss.
Sista försäljningsdag är den 30 juni 2007.

Välj mellan följande årgångar:

1979	1982	1983	1986
1987	1988	1989	1991
1992	1993	1994	1995
1997	1999	2001	2002

Pris per årgång inklusive frakt 75 kr. Vid
köp av 10 valfria årgångar otroliga 500
kr totalt.

Vid köp av samtliga 16 årgångar 640 kr.

Beloppet insätts på PlusGiro 81 57 68-7,
Tidningen Länspumpen. (Med reservation
för slutförsäljning.)

Välkommen att beställa!

**Svensk
Illustrerad
Skeppsli**

**Svensk
Illustrerad
Skeppslista
1992**

**Svensk Illustrerad
SKEPPSLISTA 2002**



Möteskalender

Hösten 2007

Riksfest

Lördagen den 15 september klockan 17. Vi har inbjudit till ordförandeträff i Göteborg för alla avdelningarna i Klubb Maritim för att prata om avdelningarnas samverkan. Vi börjar klockan 12. Från klockan 17 är alla välkomna att delta. Klockan 18 catering-middag i Kajutan. Obligatorisk föransmälan (krister.bang@comhem.se). Priset är 200 kronor. Begränsat antal middagsgäster till 40 personer av utrymmesskal.

Se närmare om programmet i Båtologen nummer 4:2007 som utkommer den 16 augusti.

Övriga mötesdatum under hösten

Torsdagen den 4 oktober.

Torsdagen den 6 november

Fredagen den 8 december. Julbord i Kajutan

Kajutan är öppen under tisdagskvällar. Telefon Kajutan: 031-246515. Adress Banehagsgatan 1 i inne på gården. **Ta hissen till första våningen!**

Välkommen!

Rätt ska det vara

Om Lestris bilder

I Länspumpen 2007:1 sidan 5 övre fotot på **Lestris** skrev jag "Arkivbild Bertil Söderberg." Vet jag inte vem som taget ett foto som finns i min samling, så skriver jag att den kommer från mitt arkiv. Nu vet jag att den som tog bilden är Tomas Johannesson, vilket Tomas påpekat.

Anledningen att jag inte visste vem som tog bilden är att jag då, i mitten av 1960-talet, klistrade in foton i album, vilket ganska snart visade sig vara ett dåligt sätt att samla fartygsfoton på. Konstigt nog hade jag skrivit datum under fotot men där blev det fel i trycket som skall vara den 30 oktober 1959 då bilden togs.

Så kan det bli, men nu är det rättat.

Bertil Söderberg

Det där med geografi

Det blev en trevlig historik över skutan **Silvas** öden. Men aj, aj, aj, det hade insmugit sig en lapsus! – Halifax ligger inte på ön New Foundland utan på halvön Nova Scotia (Nya Skottland). Dvs vid pass 4 grader sydligare och lika många västligare än det nyfunna landet.

John E. Persson

Som författare till artikeln kan jag inte annat än skämmas över mina bristfälliga geografikunskaper när det gäller Kanadas kust.

Krister Bång

Fotoarkivet

Vi gör nu ett uppehåll i våra fotoerbjudanden detta p g a att vi fått ett stort antal negativ och foton till Fotoarkivets samlingar. All kraft läggs nu på att ordna med detta så fotosamlingen kan bli tillgängligt för medlemmarna i Kajutan. Vi återkommer i höst med fotoofferterna.

Bertil Söderberg

Sveriges Redareförening 100 år 1906–2006



SVENSK SJÖFARTS UTVECKLING I ETT HISTORISKT PERSPEKTIV

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.

395:- (Du som prenumererar på Länspumpen eller Båtologen betalar endast 295:-)

Bokpaket med Kring Kajutlampan 1, 2 & 3

UR KAJUTLAMPAN 2: Vi får bland andra möta styrmannen som slutade röka, det envisa lotsförbundet i Melbourne, den seglande familjen på Isolda, ett gäng ofrivilliga vedlastare och en företagsam segelmakare med ett hjärta av guld.

Vi önskar er alla välkomna ombord. Slå er ner i goda vänners lag och låt ljuset från kajutlampan skingra historiens mörker medan vi lyssnar till berättelser från havet under krig och i fredstid.

350:- (med prenumeration rabatt 300:-)

135:-/st (med prenumeration rabatt 115:-/st)



Beställ enkelt via post- eller bankgiro!

Med förskottsinsbetalning 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