

Om texten inte är läsbar i din webbläsare,
ladda hem filen och läs den i Adobe Reader.

Om texten inte är läsbar i din webbläsare,
ladda hem filen och läs den i Adobe Reader.



Öppet hav

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

Klubb Maritims årsmöte

Den 12 maj höll Klubb Maritim sitt årsmöte i Västervik. Avdelningen där hade lagt ner ett mycket stort arbete på arrangemanget vilket gladdde inte minst alla tillresande. Själva förhandlingarna var snart avklarade och vi kunde konstatera att Klubb Maritim fått en ny ordförande efter Gunnar Lefrell som undanbett sig återval. I stället tar nu Göran Norberg över rodret för klubben.

Efter det formella tog vi båten **Freden** ut till Idö där en härlig middag serverades. Vi var omkring 100 personer som deltog i festligheterna vilket jag tror är rekord. Ett stort tack till avdelningen i Västervik för det fina sätt man skötte om deltagarna.

Krister Bång



Göran Norberg.



Gunnar Lefrell.

Rättelse: Artikeln om Klubb Maritim–Malmö i förra numret av Länsypumpen var signerad av Krister Bång. I själva verket var det avdelningen själv som skrivit artikeln. Vi ber om ursäkt för vårt misstag.

Redaktionen

Maritiman 20 år

Den 1 juni 1987 invigdes Göteborgs Maritima Centrum vid Lilla Bommen i Göteborg. Således firas 20-års jubileum i år med start den 28 april då man invigde med en 20 meter lång tårta till besökarna. Hela säsongen är det olika aktiviteter med utställningar och andra intressanta evenemang. Under de tjugo år som gått har Centret utvecklats till att bli en etablerad turistattraktion i hamnen.

Maritiman, som namnet är idag, blickar framåt och har flera intressanta projekt på gång. Ett är projekt **Sölve** som borde få all uppmärksamhet för att kunna bli en unik sevärd attraktion på Maritiman, helt i klass med både regalskeppet **Wasa** och ostindiefararen **Götheborg**. **Sölve** är idag den enda bevarade monitoren i världen. För att visa upp **Sölve** har man i samarbete med Strömme Turism & Sjöfart AB bogserat ut **Sölve** till Nya Älvsborgs fästning där hon exponeras för alla som besöker ön. Normalt ligger **Sölve** vid Maritiman bland alla de andra gamla fartygen. Nu gäller det att få sponsorer till projektet så att **Sölve** kan restaureras och till utseendet bli som en monitor.

Bertil Söderberg





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

Årgång 34. Nummer 139 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 - 23 07 02,
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 2156, 433 02 SÄVEDALEN

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 november 2007

sista manusdag är den 15 oktober 2007

Omslagsbilden:

*Bohus vid den dramatiska
förlisningen den 16 mars
2007 – se vidare sidan 4.
Foto Per Sæve.*



Redaktionellt

Välkommen till ett fullmatat nummer och till starten av vår
nya serie om paragraffartyg. Med anledning av detta har vi
utökat sidantalet till 64.

Med detta nummer fyller **Länspumpen** 35 år. Vi startade
hösten 1972 med ett sprituplicerat blad och med en upplaga av
50 exemplar. Nu är ju tidningen tryckt i offset med en upplaga
av 2700 exexemplar. Tiderna förändras.

Under sommaren har Lennart och Krister besökt Shetland
för att nästa år skriva artiklar om det svenska fisket runt
ögruppen.

Trots utökat sidantal har det varit svårt att få med allt vi
önskat. Det innebär att vi varit tvungna att flytta över en del
till nummer fyra. Angenäma problem.

Vi är tillbaka igen i november. Håll ut tills dess.

Redaktörerna

Innehåll

En bruten bogserbåtstrio	4
Bernt Säfström	
Finnboda varv	8
Eric Hallberg	
Utställningar	23
Krister Bång	
Paragraffartygen	25
Bång, Persson, Söderberg	
Sjöräddningen	41
Bertil Söderberg	
Göta kanal	42
Krister Bång	
Motala Express	44
Ragnar Magnander	
Nordsteam	46
Bertil Söderberg	
Pater Noster	48
Bertil Söderberg	
Göteborg	49
Bertil Söderberg	
Till flydda tider	50
Bertil Palm	
Horisonten Runt	52
red Jan Johansson	
Om fartygstrafiken på Skogstorp	56
Åke Gustavsson	
Böcker på frivakten	62
red Lennart Bornmalm	
Klubbinfo	64

NY ADRESS

Länspumpen och Klubb Maritim–Göteborg har fått ny postadress

Alltsedan tidningen började sin verksamhet 1972 har adressen varit Box 421, 401 26
Göteborg. Boxen var belägen i Posthuset vid Drottningtorget i Göteborg.

Detta förnämliga hus skall nu byggas om till hotell. Därför har vi ändrat adress till

Box 2156

433 02 Sävedalen

Den läsare som vill skriva till någon speciell redaktör kan använda vederbörandes
e-postadress eller hemadress.



Någon sällsynt gång kunde alla systerarna vara samlade på en gång. Här är ett sådant tillfälle 1989 i Brofjorden. Från *Dynan*, *Bohus* och *Bonden*. Foto Bernt Säfström.

En bruten bogserbåtstrio

Bernt Säfström

Fredagen den 16 mars 2007 kom att bli en svart dag i Röda Bolagets historia. Då strandade och totalförliste bolagets bogserbåt **Bohus** efter att ha drivit mot undervattensskären sydväst om Härmanö-huvud utanför Orust. Primära orsaken till förlisningen var stopp på huvudmotorn efter haveri på dess bränsletillförselsystem. Stora ansträngningar gjordes för att åtgärda felet men man lyckades inte. Vid haveritillfället blåste en sydvästlig kuling på cirka 15 m/sekund och grov sjö. Ankringsförsök gjordes också men man fick inte ankarna att ta så efter cirka 45–50 minuters drift slog **Bohus** i undervattensklipporna med våldsam kraft.

Sjöräddningen blev larmad och från Kåringön utsändes två livräddningsbåtar. Från Brofjorden kom Lysekils lotsbåt samt Röda Bolagets **Boss**. Vid dessa fartygs ankomst låg **Bohus** redan så illa till att inget kunde uträttas utan besättningen på fyra man bärgas av en räddningshelikopter som också inkallats.

Lyckligtvis räddas de fyra besättningsmedlemmarna utan att råka ut för några fysiska skador men det hade naturligtvis varit en traumatisk upplevelse att kastas

mot klipporna vid detta oskyddade kust-avsnitt i rådande förhållande. Området är ökänt bland sjöfarare sedan långt tillbaka och åtskilliga förlisningar ha här skett i gångna tider. Tilläggs bör att förlisningen

av **Bohus** (veterligen) innebar Röda Bolagets första och enda totalförlust under sin 135-åriga historia!

Nästan omedelbart efter att **Bohus** hade slungats mot bränningarna började hon ta



Bohus i originalutförande och originalfärger med Bohus Tugs skorstenmärke. Här i arbete med in- tagningen av den allra första lastade räoljebåten till Scanraff, OKs m/t *Okland* på 68 000 ton, hösten 1974. Foto Bernt Säfström

in vatten. Blev först liggande i marvatten men sjönk natten till den 17 mars med bara masttoppen över vattenytan. Den 18:e mars drog en fullvuxen sydvästlig storm in över kusten med vindstyrkor upp till 27 meter/sekund. I och med detta var **Bohus** öde fullkomligt beseglat och hon slogs totalt i spillror. Efterföljande dykningar som gjorts på haveriplatsen visar att det i stort sett endast är småsmulor kvar. Den cirka 50 ton tunga huvudmaskinen ligger för sig själv på sjöbotten, bitar av bordläggningsskiva ligger hoprullade som rulltårter, det stora kraftiga rodet ser ut som en hopknycklad papperspåse och vissa saker går helt enkelt inte att finna! Man bör i sammanhanget komma ihåg att **Bohus** var ett mycket kraftigt byggt fartyg med högsta så kallade isklass, mycket tätspantat och med 25 mm tjock bordläggning. Krafterna i havet överträffar människans fattningsförmåga!

Något av värde att bärga har hitintills inte gjorts. Endast några småsaker har plockats upp, såsom skeppsklockan, varvets byggnadsskylt och det som var kvar av ratten. En del av akterskeppet som låg så grunt att det var en fara för fritidsbåtar har dragits ut på djupare vatten av systerbåten **Bonden**.

Bohus byggdes 1974 av Åsiverken i Åmål och var den första i en serie på tre bogserare. Beställare var Bohus Tug i Uddevalla. Alla tre båtarna var avsedda för bogsering och säkerhetstjänst vid det nyetablerade raffinaderiet Scanraff i Brofjorden norr om Lysekil. Bohus Tug var ett helt kommunalägt bolag bildat 1971 då Uddevalla kommun hade övertagit det förra Thordénägda Rederi AB Tyr. 1974, innan **Bohus** levererades, hade Bohus Tug fyra äldre bogserbåtar, **Tyr**, **Ted**, **Tim** och **Tom** som man övertagit från Tyrbolaget.

Bohus levererades den 29 maj 1974 och systrarna **Dynan** och **Bonden** hösten 1974 respektive januari 1975. Då Scanraff inte var färdigställt vid **Bohus** leverans fick hon först tjänstgöra i Uddevalla hamn. Blev inte speciellt populär bland lotsarna där då hon ansågs för tung och för stark men vid sjösättningar och förhalningar av stora fartyg vid varvet var hon till god hjälp.

I mitten av 1970-talet var det stor efterfrågan på bogserare med bra dragkraft till oljeindustrin i Nordsjön, för förflyttning av borrhägar och annan utrustning. **Bohus** fick påhugg här och sändes ut till oljefälten på höstkanten 1974. Det var stora pengar att tjäna i denna verksamhet men **Bohus** var egentligen inte lämpad för att arbeta i denna miljö. Hade visserligen bra dragkraft men var för liten och utrustad med ett underdimensionerat bogserspel med inte ens hälften dragkraft av **Bohus** egen dragkraft. Detta ställde till mycket



Bohus har börjat malas sönder av brotten och vågorna och är utom all hjälp. Foto Per Sæve.



Däcksmännen Gunnar Jacobsson och Stig-Arne Hagel tjänstgjorde många år på Bohus. Foto Bernt Säfström.



Bohus under full forcering i frifart. Bilden visar här tydligt hennes råa styrka. Foto taget av Bernt Säfström när hon ännu hade Scantugs skorstensmärke.

problem vid uppdragen i Nordsjön. **Bohus** var ju dock en hamnbogserare, visserligen en stor sådan men ingen utsjöbogserare. Fick genomlida åtskilliga hårda ronder i Nordsjön och det slet hårt på henne. Senare i sin verksamhet för oljeindustrin fick hon en mer passande tjänst, med förflyttningar och service av pråmar med mera vid den Skotska nordostkusten med Peterhead som bas.

År 1977 såldes systemen **Bonden** till Stockholms hamn och **Bohus** fick ta hennes plats vid Scanraff i Brofjorden. Hon fick nu en mer permanent plats att arbeta på och fick Lysekil som registrerad hemmahamn. Scanraff var nu i fullgång sedan starten 1975 och med en intensiv tanktrafik. **Bohus** kom att göra god tjänst i Brofjorden, Uddevalla, Stenungsund och Wallhamn under 15 år. År 1992 avlöstes hon av nybyggda bogserbåten **Lars** och flyttade till Göteborg och sedan Malmö. Malmö kom



Bohus med Johnsons märke i skorstenen vid Eriksberg 19 april 1983. Foto Bertil Söderberg.



Otaliga uppdrag har Bohus utfört vid Scanraff i Brofjorden. Här i april 1992. Foto Bernt Säfström.

också att bli hennes registrerade hamn ända till slutet.

Under sin 33-åriga existens fick **Bohus** bära inte mindre än sex olika skorstenmärken beroende på skiftande ägarförhållanden. Först var Bohus Tugs märke, ett vitt B i blått bälte därefter Rederi AB Nordstjernans välkända och mycket vackra skorsten sedan följde Scantugs, svart skorsten, vitt bälte med en framåtvänd gul-blå "krok" (populärt kallad sillsalladen p g a sin likhet med livsmedelsföretaget Fodias logo med en gul-blå, hopvikt servett), Röda Bolagets röda bälte med namnet i vitt, Svitzers blå St Georgekors i gulvitt bälte runt blå skorsten. Sista skorstenmärket **Bohus** bar var inget av ovanstående utan Jebsens vita bälte med smal blå sicksackrand runt blå skorsten. Att hon hade detta märke vid förlisningen berodde på att hon återkom-

mit från tjänstgöring på Svalbard där hon assisterat och brutit is för de bulkfartyg som transporterar kol från gruvan där. Det var hennes andra säsong där.

Från 1988 var syskonskaran **Bohus**, **Dynan** och **Bonden** samlad i samma bolag igen. **Bonden** hade återköpts från Stockholm där hon vistats i 10 år och nu var det Röda Bolaget hon återkom till.

Den 16 mars 2007 bröts alltså denna syskonskara genom **Bohus** totalförlisning. Som sagts var det en svart dag för Röda Bolaget men även en vemodets dag för mig personligen när jag fick reda på olyckan. Jag var en av hennes två maskinchefer under 15 år, från 1978 till 1992 och har lagt ner mycket arbete vid skötseln av hennes maskineri under årens lopp. Dessutom är det ju ett känt faktum att för en sjöman är ett fartyg inte ett ting utan ett väsen med egen själ. ☼



Havet sluter sig över Bohus. Foto Per Sæve.

Succéboken, årets present!

Erbjudande till dig som läsare



Magnifik kustbok till ett fantastiskt pris. Den största boken om sjökort och sjökartor som någonsin har gjorts för endast 1 090 kronor (rek. cirkapris 1 750 kronor).

SVERIGES SJÖKARTOR ÄR DEN STÖRSTA SVENSKA BOK SOM GETTS UT I MODERN TID. Formater är häpnadsväckande 35 x 50 cm och vikten över sex kilo. Författaren Anders Hedin har gått igenom samtliga Sveriges äldre sjökartor och sjökort och gjort ett urval av de vackraste och mest intressanta. Resultatet är en storslagen resa, både genom historien och längs Sveriges kust. Kartorna återges i originalformat med en kvalitet som saknar motsycke, och boken är handbunden. I boken återges 157 sjökartor, från Norra Bohuslän, via Västkusten och Skåne till Ostkusten, Öland, Gotland, Stockholms skärgård och Norrland. Kapitlet om Stockholms skärgård är bokens mest omfattande.

Detta är en bok som vänder sig inte enbart till dem som är fascinerade av kartor och historia, utan till alla som har ett intresse för Sveriges kust och dess skärgårdar. Sveriges Sjökartor är en magnifik bok som i bokhandeln har ett rekommenderat ca-pris på 1 750 kronor. Läsare av Läns pumpen kan köpa boken för endast 1 090 kronor *(inkl. frakt i Sverige om du förskottsbetalar).

Förskottsinbetala till plusgiro 100 95 98-2 eller bankgiro 5211-8650 utan fraktkostnad. Du kan också beställa via www.breakwater.se

 **BREAKWATER**
PUBLISHING



NB 337 *Florida* klar för sjösättning 1949. Bild ur *Sveabolagets almanacka*. Foto R. Crispian.

Finnbodas historia i korthet

Eric Hallberg

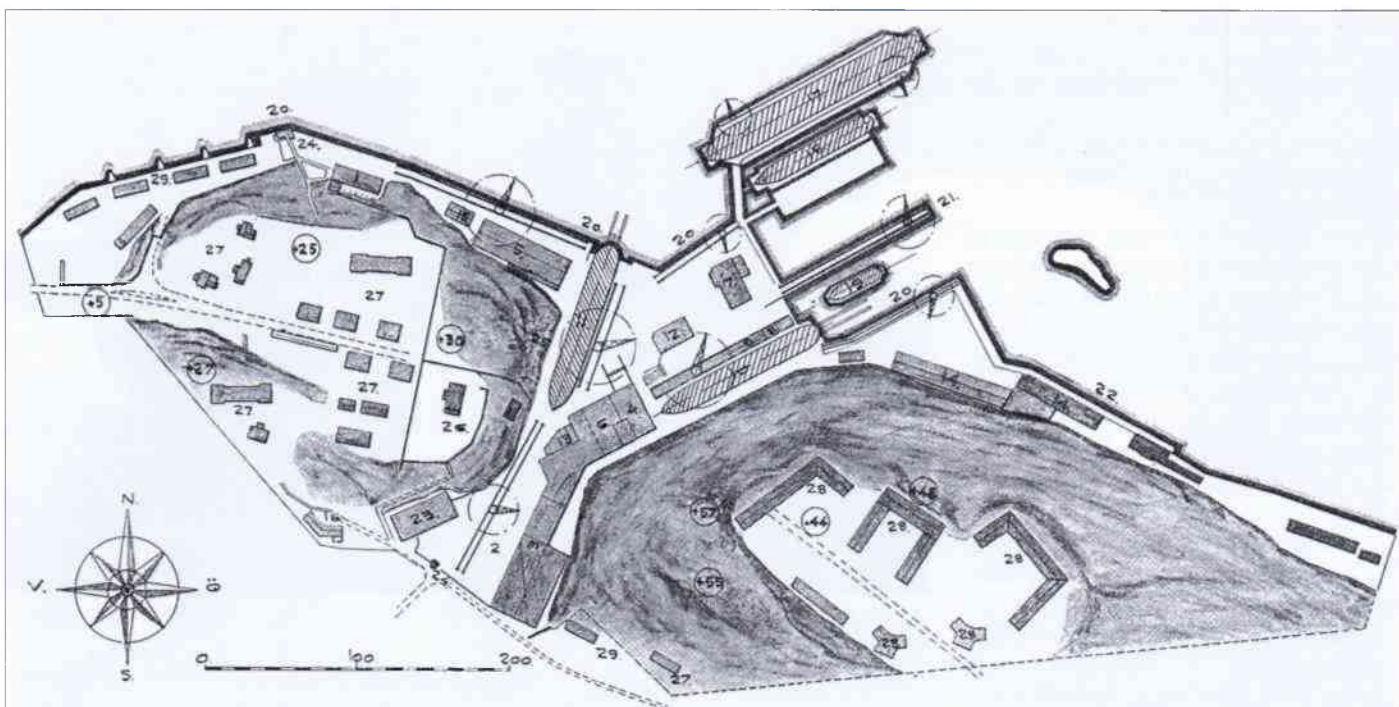
Finnbodavarvet anlades 1874 som en filial till Bergsunds mekaniska verkstad, som låg inne i Mälaren, eftersom Stockholms sluss ut till Saltsjön var för liten (45 m lång och 9,5 m bred) för att tillåta passage av större fartyg. Detta var innan Hammarbyleden byggts. Det liknar förhållandet när Motala Verkstad lät anlägga en filial i Norrköping eftersom Göta kanal inte hade tillräcklig storlek för att tillåta byggen av större fartyg i Motala.

Bergsund-Finnboda var under perioden 1865–1904 det produktionsmässigt näst största svenska varvet efter Lindholmen. Lindholmen byggde nästan dubbelt så mycket handelsfartyg som Bergsund-Finnboda, men när det gällde krigsfartyg producerade de två varven under perioden nästan exakt lika mycket tonnage. Efter denna tid kommer Bergsund-Finnboda att halka ordentligt efter i leveransstatistiken, och under perioden 1940–1961 ligger varvet på nionde plats.

Stapelbädden vid Finnboda anlades



Sveabåtarna *Fidra* och *Fenris* ligger här vid Finnboda. De var båda byggda vid varvet, *Fidra* 1939 och *Fenris* 1940. Bild ur *Sveabolagets almanacka*. Foto R. Crispian.



Finnboda varv har ett utmärkt läge vid stora segelleden till Stockholm, mitt emot Djurgården. Verkstäder (nr 3—9 på ritningen), stapelbäddar (nr 10 för fartyg om ca 8 000 dvt, nr 11 för fartyg om ca 6 000 dvt) och förråd (nr 12—16) ligga mellan de 25—55 m höga bergen på området (höjdsiffrorna äro inringade). Förutom de nämnda bäddarna för nybyggnader finnas två flytdockor för reparationer, den ena för fartyg upp till 16 300 dvt (nr 17), den andra för fartyg upp till 3 000 dvt (nr 18). En slip är avsedd för fartyg om ca 400 dvt (nr 19). Utrustningskajer (nr 20) och kaj för mindre fartyg (nr 22) etc. ha en total längd om 1 100 m. Kranarna på den största flytdockan (nr 17) ha en kapacitet om 6 och 10 ton, de vid bäddarna (nr 10 och 11) kunna lyfta 10 och 8 ton, den vid utrustningsspåret (nr 21) lyfter 5 ton. Huvudkontorets byggnad (nr 1) och bostadsbyggnaderna för personalen (nr 27) höra till den äldre bebyggelsen, bostadshusen på berget i öster (nr 28) och ungdomsbostäderna (nr 29) äro från de senaste åren. Även marketenteriet (nr 23) är en modern anläggning.

Kartan över Finnbodas område är hämtad från Efraim Lundmark, *Rederi-Svea. Ett svenskt storrederi. Stockholm 1951.*

1881, och året efter levererades det första fartyget, **Talmud**, till Ludvig Nobel i Sankt Petersburg. Till att börja med byggdes fartyg i sektioner vid Bergsund, som bogserades till Finnboda där delarna fogades samman. Maskinverkstaden och gjuteriet låg till en början kvar i Bergsund.

I början på 1900-talet började de svenska varven anlägga torrdockor för att underlätta torrsättning av större fartyg. Någon torrdocka kom inte att anläggas vid Finnboda, men 1904 övertog man Södra varvets flytdocka. Strax efter förra sekelskiftet var Finnboda en pionjär när det gällde gas-svetsning i Sverige. Man kom senare, under 1930-talet, också igång med elsvetsning.

I ett försök att öka den svenska varvsindustrin konkurrenskraft bildades 1906 AB Bergsunds intressenter som under sitt paraply samlade en stor del av den svenska varvsindustrin: Bergsund med Finnboda och Motala verkstad med Lindholmen. I planerna ingick att skeppsbygget skulle ske vid Lindholmen och Finnboda och maskintillverkning vid Motala. I samband med detta avsåg man att lägga ner nybyggnadsverksamheten vid Bergsund. Efter några år sprack de storstilade planerna, och Bergsund-Finnboda kom i samband med detta att köpas upp av Sveabolaget.

Under tiden fram till 1916, då Svea övertog Finnboda levererades civila fartyg och, inte minst, örlogsfartyg både till den svenska och ryska marinen. Bland leveranser till svenska flottan kan nämnas pansarbåtarna **Thule**, **Oden** och **Thor**. De sista större örlogsfartygen som levererades från Finnboda kom att bli pansarkryssaren **Fylgia** år 1907, och minkryssaren **Clas Fleming** år 1914. Därefter kom endast tre minsvepare (**Grönskär**, **V 52** och **V 54**) att byggas för marinen under andra världskriget. Bland de mera spektakulära tidiga, civila byggena, kan nämnas isbrytarna **Murtaja** (1890) till Finland och **Isbrytaren II** (1915) till Stockholms stad.

Sveabolaget lät under årens lopp bygga ett flertal fartyg på Finnboda, men orsaken till att Svea skaffade varvet var främst för att få tillgång till ett reparationsvarv. Svea började också anlägga en maskinverkstad för att varvet skulle bli komplett. Man planerade att anlägga två nya stapelbäddar och en torrdocka, men på grund av mellankrigsdepressionen blev det inte något av de planerna. Bygget av maskinverkstaden kom igång först mot slutet av 1920-talet.

Finnboda kom tidigt att bygga motorfartyg, det första blev tankfartyget **Skif**, som utrustades med två Atlasdieslar om

vardera 360 hk. **Skif** hade beställts av bröderna Nobel i S:t Petersburg, och hon levererades 1919. Dessförinnan hade man fått licens på Burmeister & Wains dieselmotorer, men man kom inte igång med någon tillverkning av dem. Varvet byggde också ett lastmotorfartyg på spekulation, **Finn**, som kom att bli en riktig trotjänare hos Svea. Även hon var försedd med dubbla Atlasdieslar, vilka dock var starkare, 500 hk.

Man byggde främst mindre tankfartyg och oljepråmar under mellankrigstiden, eftersom man på grund av depressionen inte fick några order på större fartyg annat än från Svea. Man satsade också mer målmedvetet på reparationsverksamheten. Efter **Finn** levererades följande fartyg till Svea: **Frost** (1922), **Ring** (1927), **Wirgo** (1930), **Munin** (1931), **Freja** (1938) och **Fidra** (1939).

Under kriget verkar nybyggnadsverksamheten ha legat nere, dels beroende på att man under den perioden hade mycket reparationer, dels på materialbrist (fartygsplåt). Mot slutet av 1940-talet får Finnboda sin nya docka med en lyftförmåga på 8 200 ton. Man kommer därefter successivt att anskaffa ytterligare tre flytdockor, och i början på 1960-talet förfogar varvet över

fyra flytdockor. Efter kriget kommer fartygsbyggena omsider i gång igen när fartygsplåt åter blir mer lättillgänglig, och man har ett brett utbud av fartygstyper: ångtrålare till ryska staten, bogserbåtar till Polen och svenska staten och lastfartyg till olika rederier.

Om Finnboda tidigt byggt motorfartyg så levererar man ångfartyg ganska långt fram i tiden, och man hade ett avtal med Fredrikstad när det gällde licenstillverkning av deras dubbelcompoundmaskin som installerades i de tio ångtrålare som levererades till ryska staten 1951–1957. Man levererar också två passagerarfartyg till Svea: **Birger Jarl** 1953 och **Svea Jarl**, som då det levererades 1962 blev det sista fartyget med ångmaskin från Finnboda. Det sista lastångfartyget, **C.G. Thulin**, hade levererats redan 1947. Därefter börjar man med tillverkning av dieselmotorer av Götaverkens typ.

Under 1950-talet utökas den stora stapelbädden, nya kranar anskaffas, och en ny svetshall uppförs.

Leveranserna till Svea utgjorde ryggraden i nyproduktionen, men verkar dock under efterkrigstiden att utgöra en mindre del av produktionen än tidigare, och det sista sveafartyget, **Gudur**, levererades 1965.

Reparationsverksamheten var viktig vid Finnboda, och Johnsonbåtarna var ofta inne på översyn mellan sina resor.

En speciell företeelse för Finnboda var att man tidigt lät bygga personalbostäder i anslutning till varvet, både för familjer och för ungarlar. 1948 färdigställdes moderna familjebostäder uppe på Finnberget. Orsaken till att man lät bygga bostäderna var dels att det var ont om bostäder, dels att det var praktiskt att ha personalen på nära håll om någon reparation behövde ske snabbt. En annan orsak var den brist på arbetskraft som rådde efter andra världskriget. Genom att de anställda hade sina bostäder på Finnboda kunde de inte sluta där utan att bli av med lägenheten, och under denna tid var bostadsbristen monumental i Stockholm. Ett annat sätt att skaffa arbetskraft var att värva finländsk personal, något som skedde under med början 1956–1957. Som en personalvårdande åtgärd kan man också nämna den färja, **Finnboda III**, som gick mellan Slussen och varvet. Så på ett sätt kom en sorts bruksmiljö att bevaras mitt inne i Stockholm.

Finnboda hade sedan tidigare arrenderat två av dockorna på Beckholmen, och kom att från 1969 att kunna utnyttja alla tre i samband med att marinen flyttade ut till Muskö. På Beckholmen finns en stor torrdocka och två mindre, varav den större var lämplig då isbrytarna skulle torrsättas för översyn.



Vedettbåtarna V 52 och V 54 färdigställdes alldeles efter andra världskriget. Arkivbild Svensk Sjöfarts Tidning.



Finnboda någon gång på 1960-talet. I flytdockorna ligger en trio Broströmare; *Maltesholm*, *Timmerland* och *Tundraland*. Framför waxholmsbåten *Norrskär* och på land *Havsörmen*. Arkivbild Arne Sundström.

Salénrederierna som sedan 1942 ägde det andra stora varvet i stockholmstrakten, Ekensberg, förvärvade Finnboda år 1970, och satte igång med att modernisera varvet, samtidigt som man gjorde sig av med Ekensberg. Året efter blev Saléns också ägare till Götaverken, och omsider kom även Eriksbergs varv att ingå i koncernen. Salén lät dock inte bygga något fartyg vid Finnboda. Därefter följer ett antal turbulenta år innan det sista fartyget, **Nordic Link**, sjösätts 1981, och varvet definitivt läggs ner 1991. Nu har varvsområdet rönt samma öde som många andra fartygsmiljöer som kommit att ligga allt centralare

genom stadsbebyggelsens expansion: det har byggts ett exklusivt bostadsområde på Finnbodas område.

Källor:

Arne Sundström. *Finnboda Varf 1874–1974*. Nackaboken 1974.

Karl-Erhard Johansson. *Filarehantlangare på 50-talet*. Varvsliv, Sjöhistorisk årsbok 2004–2005.

Rederi-Svea. Stockholm 1951.

Stockholms företagsminnen Årsmeddelande 1981.

Svenskt skeppsbyggeri. Malmö 1963.



Det var hösten 1978. Jag hade sett en annons att Finnboda Warf i Stockholm sökte personal. Jag fick en idé om att göra ett insiderreportage. Jag sökte och blev anställd. Eftersom jag hade läst elektronik blev jag placerad hos elektrikerna. Det var en bra utgångspunkt, eftersom elektrikerna rörde sig över hela varvet. Redan efter några dagar tog jag med mig kameran. De första bilderna togs i smyg så att inte någon förman skulle se. Efter ett halvår tog jag kontakt med Sjöhistoriska museet i Stockholm och visade några bilder. Dom tyckte om vad dom såg och ville göra en utställning. Museet tog i sin tur kontakt med varvet och efter en del förhandlande tillät varvet att jag, utan att dom lade sig i, under ett år dokumenterade livet på Finnboda. Arbetet resulterade så småningom i en stor utställning på Sjöhistoriska museet med vernissage 30 januari 1979.

Kennet Ruona

Finnboda 1975–1985

Erik Hallberg text Kennet Ruona bild

Åren 1975–1985 var turbulenta för den svenska varvsindustrin, och kanske i synnerhet för Finnboda. I Finnbodas personaltidning *Propellern*, kan man få en uppfattning om hur livet på varvet upplevdes av de anställda. Under den här tiden kom varvets fortsatta existens att ifrågasättas på grund av minskad lönsamhet beroende på allmänt dålig sjöfartskonjunktur. Under de här åren beslutades att nybyggnationerna vid Finnboda skulle minska, och man skulle i stället satsa på reparationer och alternativ produktion. Det kom att bli en del invecklade turer innan varvet definitivt

kom att läggas ned 1991.

Tankfartyg byggs (1975)

Under året hade man fortfarande en stor nybyggnadsverksamhet. En 31 000 tons produkttanker, **Libra** (NB 395), sjösattes i september, och hon var Finnbodas dittills största nybygge. Hon levererades till Ret-hymnis & Kulukundis i London. Bygget hade inte varit problemfritt, bland annat hade bockkranen havererat, och sjösättningen var också problematisk, eftersom hon var för stor. Sjösättningen påbörjades 16 maj, men **Libra** var inte i sjön förrän

efter två veckor, den 1 juni. Detta var ett helt annat läge än när man 1960 skulle sjösätta **Willowpool**. Hon hade bråttom i sjön och gled ner från stapelbädden flera timmar före avsedd tidpunkt. När man väl fått **Libra** i sjön påbörjades bygget av ett systerfartyg, **Nordic Aurora** (NB 396).

Nordanvik förlängdes och byggdes om. Genom ombyggnaden ändrades funktionen från cementfartyg till bulklastare för kalksten och klinker. Lastnings- och lossningsutrustningen som var avsedd för cementlasters avlägsnades.

På reparationssidan hade man ett treårigt



avtal om underhållsarbeten på statsisbrytarna **Oden** och **Tor**, vilket gav en kontinuitet i reparationsverksamheten.

Finnboda

blir en del av Svenska varv (1976)

I början på året kom beskedet att Göta-
verken och Eriksberg skulle slås samman
från 1 juli 1976. Ägarbilden förändras så att
staten kommer att äga 51 %, och Salénin-
vest 49 %. Nyheten var då något gammal,
eftersom den stått i dagspressen redan 17
december året innan. Namnet på den nya
konstellationen blev Svenska Varv AB.
Avsikten var att Finnboda skulle koncen-
trera sig på reparationsverksamhet, under
det att nybyggnation skulle förläggas till
Götaverken Arendal. Finnboda fick också
en ny vd, då Hans Pernälv ersatte Lennart
Lindau, som övergick till Salénrederierna
där han blev ansvarig för nybyggnads-
projekten. Efter sommaren meddelas att
bokslutet visar ett mycket dåligt resultat,
minus 124 miljoner. Den största delen
av förlusterna anses kunna hänföras till
tankbåtarna NB 395, 396, 398, alltså **Libra**,
Nordic Aurora och **Nordic Breeze**. Orsa-
kerna till förlusten ansågs vara för kort
planeringstid, organisationsproblem och



dåliga administrativa system. Dessutom
antyds personalproblem som hög frånvaro
och hög personalomsättning. Som rubrik
på dessa dystra nyheter har man satt: Vi
får ta nya tag!

Den aktra halvan av nybygge 396 (**Nor-
dic Aurora**) sjösätts i slutet av januari, så att

bädden kan frigöras för bygget av förliga
halvan. Skarvning utfördes i sjön när den
förliga delen sjösatts. Det var ett arbete
som krävde stor precision, och man de-
klarerar stolt att skarvningen lyckades till
100 procent. Å andra sidan hade det kanske
 varit pinsamt om man bara lyckats till 98



procent. När dockan från Eriksberg levererades efter sommaren torrsattes 396: an och de skarvar som varit oåtkomliga i sjön svet-sades. Direkt efter förskeppets sjösättning påbörjades kölsträckningen för nybygge 398 (**Nordic Breeze**).

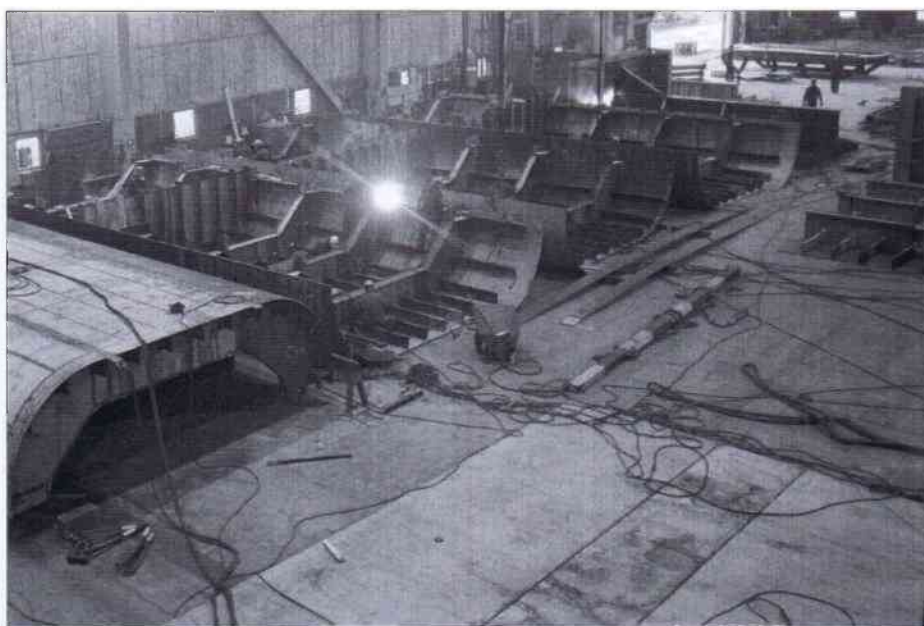
Foglarö hade legat upplagd på Finnboda i ett år. **Foglarö** byggdes 1944 i Göteborg för Gränges och fick namnet **Rautas**. När Rexbolaget tog över henne fick hon namnet **Foglarö**. Rexbolaget förvärvades av Saléns, vilket var orsaken till att hon hamnade på Finnboda. Hon försvann från Finnboda under 1977.

Eriksbergs docka 3 levereras till Finnboda under juli, vilket innebär en stor förbättring av dockningskapaciteten, då man kunde docka fartyg på upp till 35000 tons dödvikt. Hon anses utgöra ett snyggt blickfång, med GÖTAVERKEN FINNBODA målat på sidorna. Dessförinnan hade Finnbodas docka 2 bogserats till Eriksberg, för att slutligen hamna på Öresundsvarvet.

Inga nya order (1977)

Vd Hans Pernälv kommer till tals i *Propellern* i början på året. Hans budskap är att Finnboda skall bli billigare och effektivare, samt dessutom söka nya produkter. En minskning av arbetsstyrkan aviseras

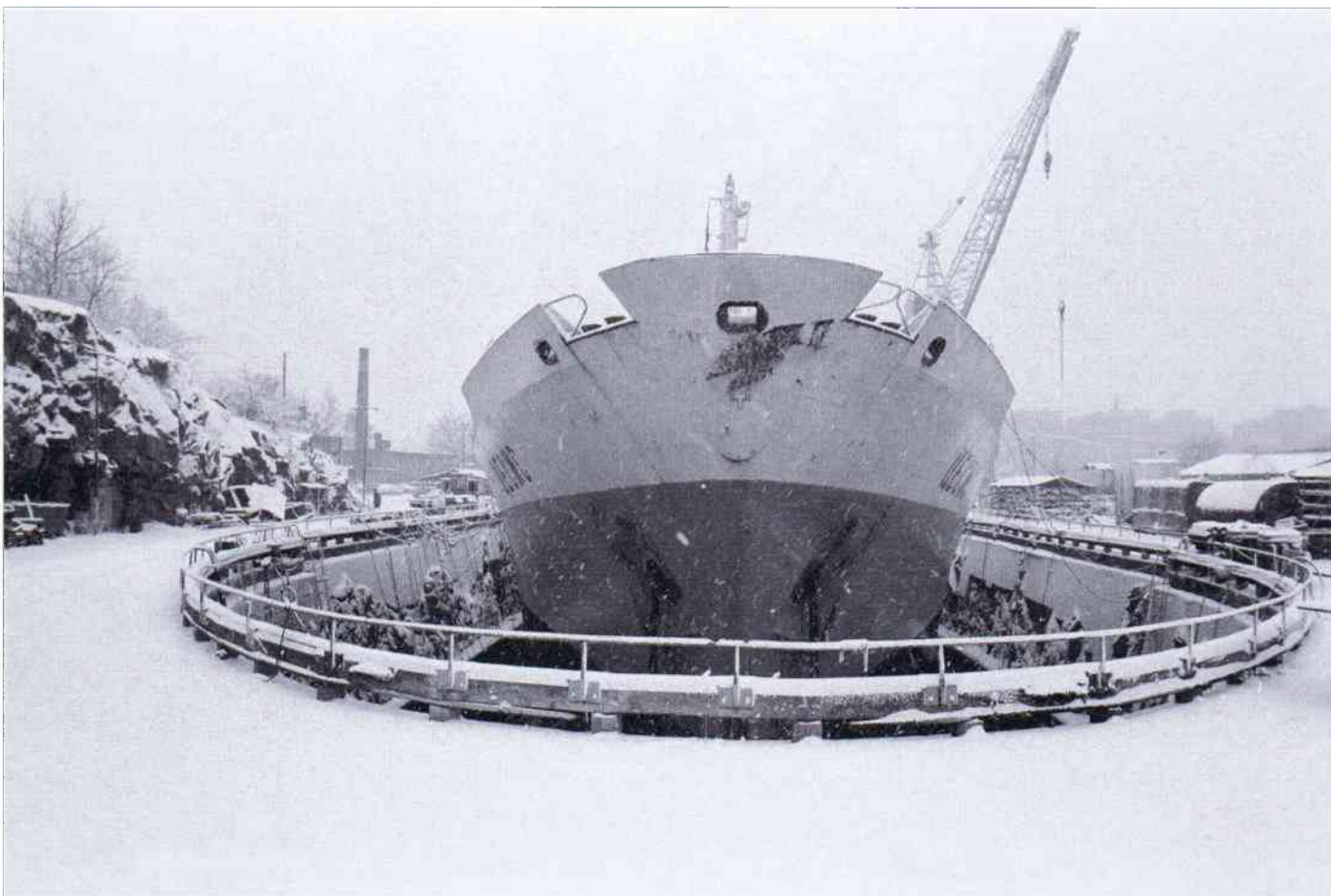
Länspumpen 2007:3



också, samtidigt som reparationer planeras att utgöra en allt större del av Finnbodas verksamhet. Svårigheterna med säsongsvariationen inom reparationsverksamheten framhålls. Vd manar: "Ställ upp helhjärtat!" Finnboda säger under året upp arrendekontraktet på Beckholmen, där man haft verksamhet sedan Marinen flyttat sin

verksamhet till Muskö. Man hade en liten bogserbåt, **Hebe**, som skötte om transporterna mellan Finnboda och Beckholmen.

I brist på fartygsnybyggen bygger man en pråm, **Nils Arne** (NB 399), som byggs för Arne Avelins Bogserbåts AB. I början på 1977 ställer man frågan om den sista



propellern har monterats, i detta fall på NB 398 (**Nordic Breeze**), men det blir inte den sista. När propellern är monterad sjösätts akterskeppet. Förskeppet sjösattes mot slutet av april, och därefter skedde skarvningen. Leveransen var planerad till oktober. Nybygge 401, en waxholmsbåt börjar byggas, samt dessutom pontonder till de bostadsplattformar (objekt 402), vilka byggs på Cityvarvet i Göteborg. Både 401 och 402 blir försenade redan i starten beroende på konstruktionsändringar (401) och försenade plåtleveranser (402). Pontondelarna levereras till Cityvarvet 28 december. Mot slutet på året får man in nya order: tre akterskepp för Gorthon.

Under vintern 1976–1977 utförs ett något annorlunda reparationsarbete på Beckholmen, då **af Chapman** bogseras dit för översyn och målning av botten och master. Det noteras att dockorna varit tomma på reparer under februari–mars. Men man fick in isbrytaren **Oden** som förlorat de båda förliga propellrarna efter en grundstötning vid Norrlandskusten. Därefter börjar det komma in ytterligare reparer: **Libra** för omfattande garantiarbete; **Thjelvar** för maskinarbeten (spruckna



växelhus); **Bore**, **Bore I** och **Rhea**. När **Bore I** dockas inträffar en pinsam händelse: hon kantrar, och både **Bore I** och dockan gick läck. Haveriutredningen blev klar under 1978, och då konstaterades att slagblock-

ens manövrering inte fungerade tillfredställande. Reparationsvolymen 1977 blev den lägsta under 1970-talet, och det var dystra budskap eftersom Finnboda skulle koncentrera sig just på reparationer.



Nedläggning av Finnboda aviseras (1978)

Vd Hans Pernälv skriver i början på året att Finnboda bör få möjlighet att komplettera reparationsverksamheten genom bygga kompletta fartyg av mindre typer. Den höga frånvaren noteras åter. Senare under året konstateras att framtiden är osäker, och att förbättringar inom flera områden måste ske, framför allt inom planering och kostnadsmedvetenhet. Under våren kom det fram att Finnbodas förluster för 1977 uppgick till 25 miljoner, och att budgetprognosen för 1978 såg dystert ut.

Förlusterna för Finnboda förklaras med att två av de tre tankfartygen var kontrakterade med Götaverken, och att Finnboda fick inte kontrakterat pris. Från Finnboda överfördes 20 miljoner, och man fick betala 6 miljoner för dockan från Göteborg. Man sammanfattar med att Finnbodas förluster ökat med i runt tal 100 miljoner genom manipulationer från Götaverken och Eriksberg. Finnboda betraktade sig som Svenska varvs gökunge.

Svenska Varv presenterar sin utredning där man sammanfattande konstaterar att

nybyggnadsvarvens framtid ser mörk ut, och att tillverkning av alternativa produkter bör skapas. Reparationsmarknaden bedöms vara svag under de närmaste åren. Olika alternativ för Finnbodas framtid presenteras: 400 anställda, 300 anställda, eller nedläggning. Vd Pernälv skriver: "Vi kan bli bättre än vad vi är idag." Landshövding Gunnar Helén jobbar intensivt för att varvet skall räddas, men 2 november får Finnbodas vd uppdraget att snarast starta MBL-förhandlingar om nedläggning av Finnboda. Svenska Varv ansåg inte att det fanns någon möjlighet att Finnboda skulle kunna bli lönsamt, och att det skulle bli för dyrt att modernisera varvet, men den utredning som landshövdingen Gunnar Helén tillsatt föreslår att Finnboda skall bevaras, även om läget är kärtvt.

Waxholmsbåten **Vindöga** (NB 401), som byggdes inomhus, transporteras på trailer ut till kajkanten, där hon lyftes i sjön av pontonkranen **Lodbrok**. Systemen **Solöga** sjösätts på samma mot slutet av maj. Byggandet av akterskeppen till den första av Gorthonbåtarna (NB 404, 405, 406) kom igång under försommaren. Förskeppen byggs av FEAB i Marstrand, och de bogse-

ras till Finnboda där de sätts samman med akterskeppen.

Nordic Aurora (NB 396) kommer in på garantireparationer, och i motsats till sin syster, **Libra** (NB 395) blir inte garantiarbetena så omfattande. Under våren har man en stadig ström av reparanter till varvet: **Nordking, Nordica, Nordqueen, Viking I, Baronessan, Norrtelje, Ramsö, Njord, Tor, Bull, Diana, Congard, Katarina, Viking 6, Itapui** och **Tsisis**.

Utställning på Sjöhistoriska museet

Gösta Lind utnämns till ny vd, och han har tidigare fungerat som ekonomichef på Finnboda. Han meddelar att arbetsstyrkan skall minskas till 150 man. Han konstaterar också att Finnboda gjort en del mindre bra saker t ex waxholmsbåtarna och akterskeppen till gorthonbåtarna beroende på planeringsmissar och dålig fart på produktionen.

Utställningen *Finnboda – varv i kris* invigs 30 januari 1979 på Sjöhistoriska museet av landshövding Gunnar Helén. Han framhöll att Stockholm behövde verkstadsindustrier. Efter talet serverades öl och het potatis – ganska symboliskt. Ansvariga för



utställningen var Kennet Ruona, Anders Björklund och Gunnar Nordlinder. Den förstnämnde hade tagit fotona som utgjorde en viktig komponent i utställningen.

Mot slutet av året konstateras att det varit ett besvärligt år, men att det fanns vissa ljuspunkter: bättre resultat på reparationsidan, och den alternativa produktionen. Man har förhoppningen att Finnboda skall vara lönsamt 1982.

Ragna Gorthon (NB 404) döptes 19 januari, och systemen (NB 405) döps till **Lovisa Gorthon** 18 maj. **Stig Gorthon** (NB 406) döptes 15 september. En oljesaneringsponten (**Finnboda 10**) presenteras efter en rekordkort byggtid, 10 dagar.

Ny chans för Finnboda (1980)

Glädjande nog uppvisar bokslutet för 1979 en vinst, visserligen ganska måttlig, 3 miljoner. Vinsten berodde på att **Nordic Aurora** och **Nordic Breeze** som levererats till Rederi AB Zenith sålts med vinst, och att Finnbodas andel av vinsten blev 22 miljoner. Samtidigt gick den löpande verksamheten med en förlust på 19 miljoner. Denna förlust berodde på akterskeppen till Gorthonbåtarna och pontondelarna.



Även reparationsidan gav på grund av dålig beläggning en mindre förlust. Industrisatsningen var lyckosam och budgeten överträffades med 100 procent. I budgeten för 1980 beräknades resultera i en förlust på 14 miljoner kronor, men förlusten blev

i realiteten 34 miljoner. Den största delen av förlusten berodde på att beställarna inte kunnat fullgöra sina åtaganden. Dessutom gav nybygget 414 (**Nordic Link**) en förlust på 6 miljoner under året. Sent på året meddelas att Finnboda trots detta får en



ny chans av Svenska Varv. Detta innebär att antalet anställda skall reduceras till 190 från dåvarande 390. Vidare skall man rikta in sig på reparationer och industriproduktion.

Nordic Link (NB 414), som beställdes av Sea-Link i Nacka var avsett för skogsprodukter och fick ett avancerat lasthanteringssystem. Bygget blev försenat beroende på att reparationen av statsisbrytaren **Tor** blev mer arbetskrävande än planerat. NB 408 (transportpontonen **Balder Scapa**) ligger kvar på Finnboda och kostar pengar.

Reparationsverksamheten gick bra, och redan i oktober uppnåddes budgetmålet. Bland mer anmärkningsvärda reparationer var statsisbrytaren **Tor**. Hon kom in redan i maj efter en kollision med den finska isbrytaren **Sisu**. Hela fören hade tryckts in och hon blev färdig först i november. Gorthonbåtarna var inne på omfattande garantiarbeten. **Ocean Link** fick propellrarna och vevaxel utbytta. Även Waxholmsbåtarna fick propellrarna utbytta.

Sista fartygsleveransen (1981)

För att tillfälligt förbättra ekonomin säljer

Finnboda varvets mark och hyr tillbaka den, vilket ger några extra miljoner. Utsikterna för 1981 bedöms se bättre ut, men ändå inte bra. Reparationerna har gått under budget, och bygget av **Nordic Link** väntas ge förluster. Resultatprognosen mot slutet av året visar ett överskott på 8 miljoner. Överskottet beror till allra största delen på att man sålt marken.

Finnbodas sista nybygge, **Nordic Link** sjösätts 20 februari, och under de sista dagarna före leveransen får man jobba dygnet runt för att bli färdiga i tid.

Omfattande reparationsverksamhet (1982)

Oskarshamns varv får kraftigt utökad reparationskapacitet, men på Finnboda anser man givetvis att deras varv är mer kompetent än Oskarshamn. Under årets början var antalet reparationer vid Finnboda lågt. Från april och framåt var beläggningen bättre. Bygget av en ro/ro-terminal blev försenat på grund av att ritningarna inte var klara i tid. Man hoppades att den alternativa produktionen i form av lättbetongfabriker kommer att öka.

Man firar under året 100-årsjubileum eftersom första båten, **Talmud**, byggdes vid Finnboda 1882. Hon levererades till Ludvig Nobel i Sankt Petersburg. Mot slutet på året presenteras en positiv resultatprognos (+2 miljoner), som visserligen inte var så bra som budgetprognosen (+6 miljoner), men det var dock ett positivt resultat. Devalveringen av den svenska kronan har förbättrat marknadsläget, men konkurrensen från utländska varv upplevs ändå besvärande.

Reparationsverksamheten var omfattande under året. **Baltic Press** förlängdes 25 meter på 30 arbetsdagar. Isbrytaren **Sankt Erik**, som levererats från Finnboda 1915, var inne för bottenrengöring. Vintern var svår med mycket is vilket gav en del arbeten med propellrar och roder. Bland mer udda arbeten kan nämnas att **Blidösund** fick ny en ångpanna.

En kostsam ombyggnad (1983)

Situationen för sjöfarten bedöms vara besvärligare än tidigare. Små och medelstora varv fick ekonomiskt stöd från staten, något som inte Finnboda fick. Produk-



tionsstödet skulle fram till 1985 utgöra 25 kr/arbetsstimme för nybyggnader och ombyggnader. Detta innebär en 10-procentig subventionering av priset. Nu krävdes att Finnboda skulle gå med vinst utan statligt stöd. Sjöfartskonjunkturen hade förbättrats, och resultatprognos för Finnboda var 7 miljoner i vinst.

Finnbodas nybyggnadsförbud ledde till svackor i sysselsättningen. Allvarligt för Finnboda var att isbrytarunderhållet övertagits av andra varv. **Adelaide** var inne för omfattande reparation/ombyggnad och skulle få nytt däckshus och förlängas 26 meter. Förlängningsdelen levererades från FEAB i Uddevalla. **Adelaide** var i sämre skick än man trott, och man var tvungen att asbetsanera. Jobben med **Adelaide** gick bra och tiderna hölls, men båtens värde understeg kostnaderna för reparationen, och hon övertogs för att säkra Finnbodas fordringar. Finnboda avtalade med Dag Engström att driva henne, och hon fick svensk flagg och nytt namn, **Roda**, och lätts omgående upp i Skärhamn.

Ett dystert år (1984)

1984 var ett dystert år för de svenska varven, och inte minst för Finnboda: man fick inga nya order. Det var även besvärligt på reparationssidan. Ändå tyckte vd att det är

gott hopp för framtiden.

En flytdocka levererades från Holland. Dockans lyftkraft på 33 000 ton gjorde det möjligt att docka finlandsfärjorna. Dockan var gammal, tillverkad redan 1912 för engelska flottan.

Ett nybygge levererades under året: kolpontonen **Oxelösund** (NB 416) och bogserbåten **Karl-Erik** byggdes om.

Ännu en ny vd (1985)

Roda bjöds ut till försäljning. Tillsammans med Karlskrona hade Finnboda ett borgensåtagande i **Rodona** och **Rovinga**. Dag Engström skötte om dessa fartyg, som var utchartrade, och därigenom drog in driftskostnader och en del räntekostnader. Om inte rederiet stötts hade det blivit en förlust på 2,2 miljoner dollar. En ny vd utsågs, Uno Åström, och han fick frågan: "Har du kommit till Finnboda för att lägga ner varvet?" Han presenterade sin strategi, och där kom satsningen på alternativ produktion som första punkt. Allvaret i situationen underströks av att statsminister Ingvar Carlsson och Metalls ordförande Leif Blomberg kom på besök till Finnboda.

Reparationsverksamheten gick bra och det var fullbokat i dockorna. Man försökte också få kontraktet på underhållet av isbrytarna. Hur det gick med det avslöjades

inte i tidningen, så troligen gick det inte så bra. Reparation av den ryska båten **Ilich**, vars stävport skadats av en brottsjö blev ingen god affär. Gotlandsfärjan **Visby** fick stabilisatorer, och **af Chapman** var inne på översyn.

Bland alternativa arbeten som utfördes under året kan nämnas bygget av Vikingterminalen och reparationer på Lidingöbron.

Vad hände därefter?

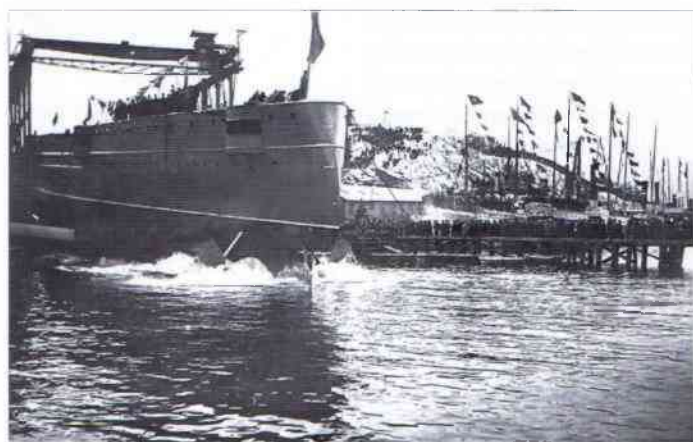
Verksamheten på Finnboda kom att minska ytterligare, och den tog definitivt slut 1991, då de presumtiva köparna drog sig ur affären. Man kan nog anta att processen när det gällde Finnbodas nedläggning blev extra långdragen beroende på att varvet låg i Stockholm, och således närmare beslutsfattarna. Men man undrar så här efteråt om inte svenska varvsindustri kunnat fortleva när det lyckades i Finland och Norge. Uppenbarligen tyckte inte statsmakterna av någon orsak att man skulle satsa på den.

När nedläggningen väl var ett faktum skedde det som ofta hänt med varvs- och hamnområden i attraktiva lägen: man rev industribyggnaderna och började bygga exklusiva bostäder.

Fartygsbyggen vid Finnboda varv

För tiden 1882–1915, då varvet var ett dotterbolag till Bergsunds mek. verkstads AB, anges inom parentes det tillverkningsnummer fartygen hade i detta varvs nybyggnadsförteckning. Sammanställd av Arne Sundström.

<i>Tillv.nr. o namn</i>	<i>Lev.år</i>	<i>Typ</i>	<i>Beställare</i>	<i>Dimensioner</i>
Talmud (164)	1882	lastångare	Ludvig Nobel, S:t Petersburg	
Siwutsch (184)	1886	kanonbåt	Ryska Marinen	
Koreitz (187)	1886	kanonbåt	Ryska Marinen	
Gottfried (202)	1890	lastångare	A. Svanberg & Co	
Murtaja (206)	1890	isbrytare	Finska staten	
Thule (220)	1893	pansarbåt	Svenska Marinen	
Martin (225)	1893	lastångare	S Martinowitch-Lionosoff, Astrakan	
Alesgerie (229)	1894	lastångare	Mamed Bagir Ousejnof, Baku	
Oden (269)	1897	pansarbåt	Svenska Marinen	
Thor (273)	1899	pansarbåt	Svenska Marinen	
Psilander (284)	1899	torpedkryssare	Svenska Marinen	
Tre Kronor	1899	eldriven motorpråm	Kvarnbolaget Tre Kronor	
Wasa (302)	1902	pansarbåt	Svenska Marinen	
Fylgia (320)	1907	pansarkryssare	Svenska Marinen	
SSM 46 (329)	1909	mudderpråm	Stockholms stad	
SSM 47 (330)	1909	mudderpråm	Stockholms stad	
SSM 48 (331)	1909	mudderpråm	Stockholms stad	
Känsö (347)	1912	karantänsfartyg	Kungl. Medicinalstyrelsen	
SRS No 1 (348)	1912	motorpråm	Stockholms Rederi AB Svea	
Clas Fleming (359)	1914	minfartyg	Svenska Marinen	

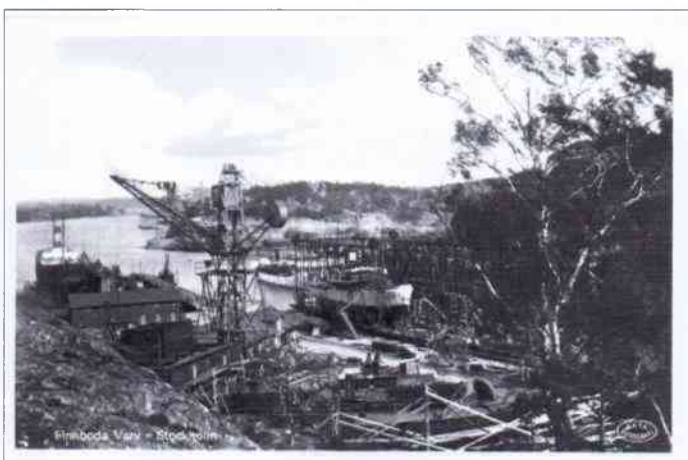


(320) Pansarkryssaren *Fylgia*. Arkivbild Bertil Söderberg.



Varvet på 1920-talet. Arkiv Arne Sundström.

300	Isbrytaren II (361)	1915	isbrytare	Stockholms stad	60,0x17,0x8,1
301	Skif (Pamir)	1919	tankfartyg	Bröd. Nobel, S:t Petersburg	91,4x9,9x3,7
302	Holmia (380)	1918	lastångare	Red. AB Svenska Lloyd	275'x41'x18'
303	Finn	1920	lastmotorfartyg	Stockholms Rederi AB Svea	83,4x12,5x7,8
304	Frost	1922	lastmotorfartyg	Stockholms Rederi AB Svea	83,4x12,5x7,8
305	Johan Nordenanckar	1924	logementsfartyg	Svenska Marinen/Sjökarteverket	29,9x6,8x3,9
306	Rane	1924	bogserångare	Kalmar Bogserings AB	19,9x5,5x3,4
307	Götaverken V	1925	bunkringspråm	AB Götaverken	135'x30'x12'11½"
308	Neitheia	1926	tankmotorfartyg	Rederi AB Semo	116'6"x23'x10'
309	kranponton	1926	kranponton	Stockholms stad	29x14x2,1
310	Ring	1927	lastångare	Stockholms Rederi AB Svea	255'6"x37'x24'
311	Shell 20	1929	tanksläpppråm	Rederi AB Semo	74'1½"x20'x7'6"
312	Wirgo	1930	lastångare	Stockholms Rederi AB Svea	177'x32'x22'8"
313	Valkyria	1930	bogser- o bärgningsångare	Rederi AB Victoria	92'11"x26'3"x14'11"
314	Diana	1931	passagerarångare	Ångfartygs AB Göta Kanal	99'1¾"x22'x15'11"
315	Munin	1931	lastångare	Stockholms Rederi AB Svea	255'6"x37'x24'
316	S:t Erik	1932	sjöspruta	Stockholms stad	23x5x2,5
317	Gerda	1933	bogserångare	AB Kol & Koks	18,9x5,1x2,9
318	B T I	1935	tankmotorfartyg	AB Bensintransport	75'x18'x7'



Finnboda Warf 1934. Vykort ur Bertil Söderbergs samling.

Annons ur SST 1936.

319	B T II	1936	tankmotorfartyg
320	B T III	1937	tankmotorfartyg
321	Freja	1938	lastmotorfartyg
322	Fidra	1939	lastmotorfartyg
323	Tergus	1940	tankmotorfartyg
324	Fenris	1940	lastmotorfartyg
325	Flytdocka I	1947	flytdocka
326	Gustaf af Klint	1941	sjömättningsfartyg
327	Grönskär	1941	minsvepare
328	Froste	1942	lastmotorfartyg
329	Fenja	1944	lastmotorfartyg
330	Fredrika	1942	lastmotorfartyg
331	Bifrost	1945	lastångare
332	Berkel	1946	lastångare
333	Mimer	1951	lastmotorfartyg
334	Faros	1953	lastmotorfartyg
335	Argo	1948	lastmotorfartyg
336	C G Thulin	1947	lastångare
337	Floria	1949	lastmotorfartyg
338	Herkules	1944	bogserbåt
339	Gustavsvik	1944	bogserbåt
340	V 52	1946	vedettbåt
341	V 54	1946	vedettbåt
342	Romek	1952	bogserångare
343	Tomek	1952	bogserångare
344	Grundsunda	1950	lastmotorfartyg
345	Hermodur	1947	fyrinspektionsfartyg
346	Koziorozec	1950	lotsinspektionsfartyg
347	—		
348	—		

AB Bensintransport	82'x19'8"x7'6"
AB Bensintransport	103'x21'x10'
Stockholms Rederi AB Svea	270'x39'6"x26'
Stockholms Rederi AB Svea	270'x39'6"x26'
AB Bensintransport	142' 7"x25'6"x11'
Stockholms Rederi AB Svea	304'6"x44'6"x27'3"
AB Finnoda Varf, England	—
Kungl. Marinförvaltningen	43x8,7x4,7
Kungl. Marinförvaltningen	—
Stockholms Rederi AB Svea	304'6"x44'6"x19'3"
Stockholms Rederi AB Svea	318'x44'6"x19'3"
Rederi AB Fredrika, Stockholm	318'x44'6"x19'3"
Stockholms Rederi AB Svea	274'4 1/2"x39'6"x18'
Stockholms Rederi AB Svea	274'4 1/2"x39'6"x18'
Stockholms Rederi AB Svea	83,8x12,7x5,2
Stockholms Rederi AB Svea	100,6x14,3x6,0
Rederi AB Kjell, Stockholm	91,4x13,4x5,8
Rederi AB Roslagen, Stockholm	94,5x15,4x6,1
Stockholms Rederi AB Svea	100,6x14,3x6,0
Kungl. Marinförvaltningen	24x7x4
Kungl. Marinförvaltningen	24x7x4
Kungl. Marinförvaltningen	29,9x5,3,3,1
Kungl. Marinförvaltningen	29,9x5,3,3,1
Polska Legationens Handelsmarinavd	18,5x5,8x3,2
Polska Legationens Handelsmarinavd	18,5x5,8x3,2
Rederi AB Fredrika, Stockholm	100,6x14,3x6,0
Islands Fyr Direktorat	33,7x7x3,2
Polska Legationens Handelsmarinavd	33,7x7x3,2

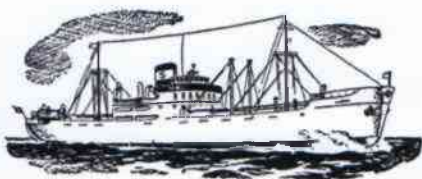


328 Froste. Foto Törje Pettersson.



320 B T III. Foto Erik Holmberg.

AKTIEBOLAGET FINNBODA VARF STOCKHOLM



Fartygsnybyggnader
Fartygsreparationer
Mekanisk verkstad
Svetsningsarbeten



Annon ur SST 1949.

352 Starkodder. Foto Bernt Fogelberg.

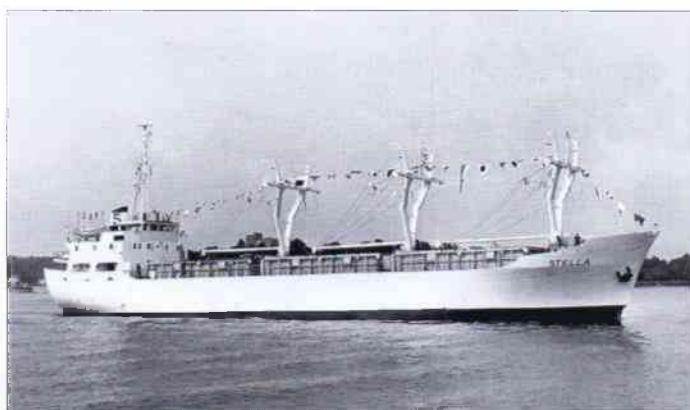
349	Sudak	1951	ångtrållare	Sovjetiska staten	55x9,3x4,8
350	Mojva	1952	ångtrållare	Sovjetiska staten	55x9,3x4,8
351	Birger Jarl	1953	passagerarångare	Stockholms Red. AB Svea	84,5x14,3x5,4
352	Starkodder	1953	hamnbugserare	Stockholms stad	26,8x7,8x4,5
353	Gudmundrå	1954	lastmotorfartyg	Rederi AB Fredrika, Stockholm	100,6x14,3x6,0
354	Managua	1954	lastmotorfartyg	Marina Mercante Nicaraguense	100,6x14,3x6,0
355	Fortuna	1955	lastmotorfartyg	Stockholms Red. AB Svea	100,6x14,3x6,0
356	Kotelnich	1955	ångtrållare	Sovjetiska staten	55x9,3x4,8
357	Novgorod	1955	ångtrållare	Sovjetiska staten	55x9,3x4,8
358	Lot	1955	ångtrållare	Sovjetiska staten	55x9,3x4,8
359	Priz	1956	ångtrållare	Sovjetiska staten	55x9,3x4,8
360	Anapa	1956	ångtrållare	Sovjetiska staten	55x9,3x4,8
361	Farida	1956	lastmotorfartyg	Stockholms Red. AB Svea	100,8x14,3x6,0
362	Dorotea	1956	lastmotorfartyg	Rederi AB Fredrika, Stockholm	100,8x14,3x6,0
363	Kalmar	1955	tjänstefartyg	Kungl. Lotsstyrelsen	36,6x8,5x4,9
364	Klaipeda	1956	ångtrållare	Sovjetiska staten	55x9,3x4,8
365	Simferopol	1956	ångtrållare	Sovjetiska staten	55x9,3x4,8
366	Jalta	1957	ångtrållare	Sovjetiska staten	55x9,3x4,8
367	Svensksund	1957	lastmotorfartyg	Stockholms Rederi AB Svea	105,2x15,4x6,4
368	Fredrika	1957	lastmotorfartyg	Rederi AB Fredrika, Stockholm	105,2x15,4x6,4
369	Lodbrok	1957	pontonkran	Stockholms stad	41,4x16,5
370	Açores	1958	lastmotorfartyg	Companhia de Navegacao Ponta Delgada	105,2x15,4x6,4
371	Stocksund	1958	lastmotorfartyg	Stockholms Rederi AB Svea	105,2x15,4x6,4
372	Willowpool	1960	lastmotorfartyg	Sir R Ropner & Co Ltd., Darlington	441'9"x61'6"x39'6"
373	Primula	1960	bil- och passagerarfärja	Linjebuss International AB	42,8x14,0x5,3
374	Maronia	1961	lastmotorfartyg	Rederi AB Marion, Stockholm	105,7x15,4x9,1
375	Svea Jarl	1962	bil- och passagerarfärja	Rederi AB Svea	90,6x17,2x6,9
376	Grim	1962	lastmotorfartyg	Rederi AB Svea	85x13,8x5,1
377	Asta	1963	lastmotorfartyg	Rederi AB Asta, Mariehamn	85x13,8x5,1
378	Berit	1963	lastmotorfartyg	Lundqvistrederierna, Mariehamn	85x13,8x5,1
379	Gondul	1964	lastmotorfartyg	Rederi AB Gondul	85x13,8x5,1
380	Gudur	1965	lastmotorfartyg	Rederi AB Svea	85x13,8x5,1



373 Primula. Arkivbild Bertil Söderberg.



372 Willowpool. Arkivbild Krister Bång.



381 *Stella* vid leveransen 1965. Arkiv Bertil Söderberg.



414 *Nordic Link*. Foto Lennart Ramsvik.

381	Stella	1965	lastmotorfartyg	Rederi AB Odin, Amsterdam	66,0x12,0x3,6
382	Silva	1965	lastmotorfartyg	Rederi AB Odin, Amsterdam	66,0x12,0x3,6
383	Lunde Varv	1966	flytdocka	Lunde Varv	62,5x19,0
384	Alca	1967	lastmotorfartyg	Rederi AB Asta, Mariehamn	85,0x14,5x5,1
385	Doris	1968	lastmotorfartyg	Rederi AB Hildegard, Mariehamn	85,0x14,5x5,1
386	Hamnö	1968	lastmotorfartyg	Mariehamns Rederi AB	85,0x14,5x5,1
387	(Bruce Torres)	1970	skrov	till Eriksbergs Mek. Verkstad	131,1x21,2x11,7
388	(Bruce Soverino)	1970	skrov	till Eriksbergs Mek. Verkstad	131,1x21,2x11,7
389	Mignon	1971	ro-ro-fartyg	Wallenius Rederierna AB	103,2x16,0x12,2/7,3
390	Sibelius	1972	ro-ro-fartyg	La Compagnie Générale Transbaltique	126,0x20,0x13,5/7,3
391	Ocean Voyager	1973	semisubmersible	Akers, Nylands Verksted A/S	319'6"x265'6"x128'
392	Odin	1973	semisubmersible	Akers, Nylands Verksted A/S	319'6"x265'6"x128'
393	Stormking 400	1974	transportponton	Göteborgs Bogser- o. Bärning AB	60,0x19,0x4,3
394	Albin	1974	transportponton	Malmö Bogser AB	47,0x15,0x3,3
395	Libra	1975	product carrier	Cherokee Shipping of Liberia, Monrovia	162,5x25,9x15,1
396	Nordic Aurora	1975	product carrier	Rederi AB Zenith	162,5x25,9x15,1
397	Albert	1974	transportponton	Malmö Bogser AB	47,0x15,0x3,3
398	Nordic Breeze	1977	product carrier	Rederi AB Zenith	—
399	Nils Arne	1977	transportponton	Arne Avelins Bogserbåts AB	—
400	Global Trader	1978	transportponton	Nord Global Shipping A/S, Bergen	—
401	Vindöga	1978	passagerarfärja	Waxholms Ångfartygs AB	—
402		1978	pontondelar	Cityvarvet, Göteborg	—
403	Solöga	1978	passagerarfärja	Waxholms Ångfartygs AB	—
404	(Ragna Gorthon)	1979	akterskepp	Gorthon Lines	—
405	(Lovisa Gorthon)	1979	akterskepp	Gorthon Lines	—
406	(Stig Gorthon)	1979	akterskepp	Gorthon Lines	—
407	Global Team	1978	transportponton	Nord Global Shipping A/S, Bergen	—
408	Balder Scapa	1979	transportponton	K/S A/S Balder Barges, Oslo	—
409	Balder – (?)	1979	transportponton	K/S A/S Balder Barges, Oslo	—
410	Bison	1979	transportponton för flis	MP-Bolagen, Vetlanda	—
411	—				
412	—				
413	—				
414	Nordic Link	1981	ro-ro-fartyg	Rederi AB Sea-Link, Nacka	—
415	Forest Bridge		ro-ro-plattform	rederi i Rotterdam	—
416	Oxelösund	1984	transportponton	Östersjöfrakt AB	—

Av fartygsbyggena på Finnboda varv tillkom alla till och med år 1926 på Bådd nr 1, likaså nr 313 **Valkyria**, nr 314 **Diana**, nr 326 **Gustaf af Klint**, nr 327 **Grönskär**, nr 333 **Mimer** och nr 334 **Faros**, nr 335 **C G Thulin**, nr 337 **Floria**, nr 340 **V 52**, nr 341 **V 54**, nr 353 **Gudmundrå**, nr 354 **Managua**, nr 355 **Fortuna**, nr 361 **Farida**, nr 362 **Dorotea**, nr 367 **Svensksund**, nr 370 **Açores**, nr 372 **Willowpool** och nr 373 **Primula** samt nästan alla från och med nr 375 **Svea Jarl**.

På Bådd nr 2, som gick rakt ut mot farleden, byggdes övriga från och med nr 310 **Ring** till och med nr 374 **Maronia**, med några undantag. Nr 325 (Flytdockan) byggdes i England men färdigställdes här.

Nr 338 **Herkules**, nr 339 **Gustavsvik**, nr 363 **Kalmar** och nr 369 **Lodbrok** byggdes på dotterföretaget Hammarbyverken.

Nr 360 **Anapa** och nr 364 **Klaipeda** fick skrov från Valmet OY.

År 1946 ordnade Finnboda vidare en liten stapelbådd där den gamla slipen funnits, och där byggdes 342 **Romek**, nr 343 **Tomek**, nr 345 **Hermodur**, nr 346 **Koziorozec** samt nr 352 **Starkodder**.

Byggnadslistan grundar sig på en jubileumsartikel om varvets 100-årsjubileum som Arne Sundström skrev i Nackaboken 1974, med kompletterande uppgifter, bland annat från siste varvschefen Olov Nelson.

Utställningar

1 På Sjömanshusmuseet i Uddevalla öppnades den 23 april en utställning *Rederier i södra Sverige*. Invigningen förrättades av Erland von Hofsten och från museet var bla Ingela Bruce och Jan Hermansson närvarande.

Utställningen omfattar fartygsmodeller, fotografier, kuriosas, tavlor och rederiflaggor från främst Gorthon, Transmarin, Hillerström och Scandlines. Bakom utställningen står Kjell Hansson från Helsingborg som under många år samlat saker med anknytning till sjöfarten, inte bara fotografier. Det hela är mycket trevligt gjort och bidrar säkert med att höja besöksantalet.

Utställningen är öppen till i början av oktober.

2 Sjöfartsmuseet i Göteborg öppnade den 28 april utställningen *Göt(h)eborg i världen* i anknytning till ostindiefararen Götheborgs hemkomst efter sin rundresa till Kina. Det är inte bara nutidens färd som beskrivs utan också i ett historiskt perspektiv. Projektledaren Britta Söderqvist säger så här:

– Även om detta vid en första anblick verkar vara en lokal angelägenhet så säger det något om en gemensam global historia. Utgångspunkten för utställningen är att allt hänger samman – människor, varor och utbyten över gränser.

Utställningen är öppen till den 17 februari 2008.

3 På Sjöhistoriska museet i Stockholm invigdes den 25 maj utställningen *Tintin till sjöss*. Det är inte så ofta seriemagasin får sådan uppbackning på ett sjöfartsmuseum men Tintin var till sjöss i fem av de 23 albumen som kommit ut. Dessa är *Enhörningens hemlighet*, *Koks i lasten*, *Rackham den rödes skatt*, *Den mystiska stjärnan* och *Krabban med guldklorna*. Vart och ett av dessa album har en egen sal på utställningen.

Vid invigningen hade samlats flera hundra personer som fick höra museets chef, Hans-Lennart Ohlsson, tala om sina minnen om Tintin och skådespelaren Tomas Bolme invigningstala. Den senare gav tillsammans med Björn Wahlberg ett bejublat smakprov på hur en konversation ur Tintin kunde låta.

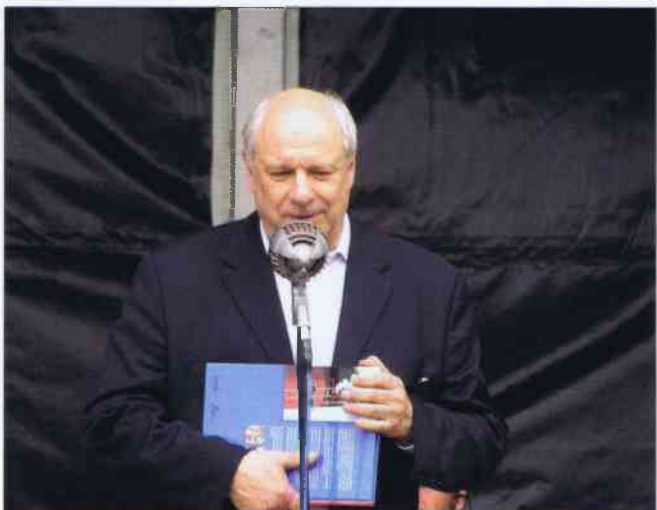
Utställningen är öppen till den 2 mars 2008.

Krister Bång

Jan Hermansson, Ingela Bruce, Kjell Hansson med fru, Rolf Skiöld och Erland von Hofsten på utställningen Rederier i södra Sverige som visas på Sjömanshusmuseet i Uddevalla. Foto från museet.



En yngre besökare som på utställningen Göt(h)eborg i världen fått en modell av långreseskeppet Götheborg – därför den lyckliga minen kanske? Foto Kent Hallgren.



Tomas Bolme talar vid invigningen av Tintin till sjöss på Sjöhistoriska museet. Foto Krister Bång.

Shetland Museum and Archives invigt

Krister Bång

Den 31 maj i år invigdes Shetland Museum i Lerwick av drottning Sonja av Norge. Det är ett helt nytt museum som nu fått plats nere i hamnen i Lerwick.

Vad angår det oss, kan man undra? Shetland har ju i långa tider varit bas för det svenska långafisket och den svenska basen låg uppe på Unst i Baltasund. Där och i Lerwick samlades många svenska fiskebåtar som hade sin replipunkt här.

På museet har man en stor avdelning för fiske och fiskhantering. Man har också ett stort bildarkiv med foton tagna i huvudsak från 1930-talet och framåt. När Läns pumpens utsända besökte museet i mitten av juni blev vi ytterst väl mottagna av personalen som visade oss runt. I arkivavdelningen visade Joanne Wishart oss hur man får fram uppgifter om svenskt fiske. Vi fick över 700 träffar!

Museet går helt i det marina tecknet. Incheckningsdisken är delar från ett förlist fartyg, tyska **Elinore van Flotow** av Pribislan som man tagit upp ur djupet och konserverat. En stor båthall hör också till museet liksom en liten hamn där ett gammalt fiskefartyg bevarats. Dess namn är **Nil Desperandum** vilket betyder misströsta inte.

För Dig som inte åker till Shetland kanske det kan vara en tröst att gå in på museets hemsida, www.shetland-museum.org.uk, och där titta på alla foton från förr. Det är gratis.

Läns pumpen kommer under 2008 att publicera en stor artikel om det svenska fisket kring Shetland. Något att se fram emot!



Receptionen består av en del av kölen till det utanför Shetland förlista tyska fartyget **Elinore van Flotow**.



I den lilla hamnen utanför museet ligger veteranbåten **Nil Desperandum**, "misströsta inte".



Paragraffartyg

På de kommande 16 sidorna kommer första delen av vår nya serie om paragraffartyg att presenteras. Har Du några tillägg och ändringar är Du hjärtligt välkommen med dessa till redaktionen. Vi tar in dessa när serien är klar för att få allt samlat. Har Du minnen eller foto av kommande fartyg är Du mer än välkom-

men att skicka in dessa. Meningen är att vi skall göra en bok av det hela. Den kommer att publiceras när allt är klart.

För att få det strukturerat börjar vi med de för Sverige nybyggda fartygen och för att förenkla det ytterligare presenterar vi dem i registernummerordning. När nybygggena är färdigredo-

visade tar vi oss an de fartyg som köpts in begagnade.

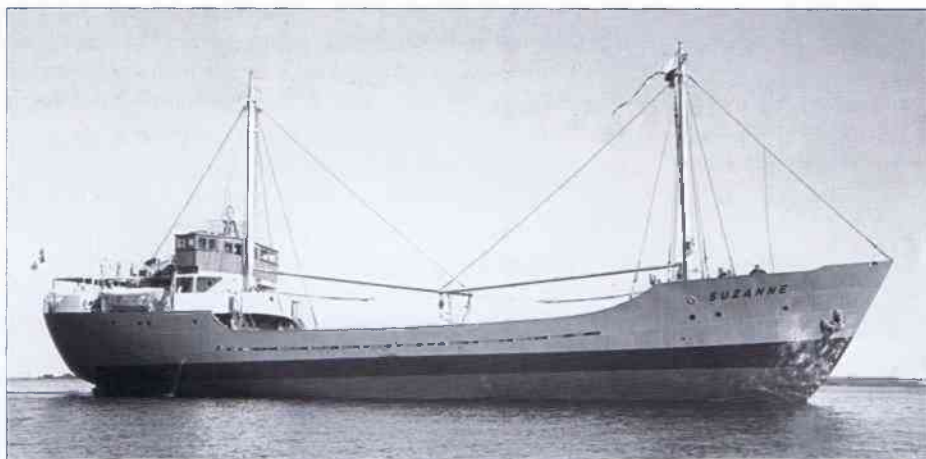
Vi har tagit med fartyg med ett brutto mellan 475 och 499 ton.

Låt oss ha en stunds trevlig läsning.

Krister Bång
John E. Persson
Bertil Söderberg

De svenska paragraffartygen

Krister Bång John E. Persson Bertil Söderberg



Det första paragraffartyget under svensk flagg var *Suzanne* som byggdes 1951 vid Kalmar Varv.



Falkenbergs Varv byggde 1968 paragraftankfartyget *Thuntank 2* för Erik Thun AB.



Vårt senaste nybygge av paragraffstorlek är *Nordlandia* av Gävle. Hon byggdes 1977 i Niigata i Japan.
Foto Jan-Crister Hall.

Dräktighet och dödvikt

Ett fartygs dräktighet, som mäts i REGISTERTON, är detsamma som volymen av fartyget. Registerton är alltså ett rymdmått som motsvarar 100 engelska kubikfot (2,83 kbm).

Bruttoton

är fartygets totala rymd i överbyggnader och under däck, med undantag för barlasttankar i dubbla botten (som ej används till last), styrhytt, styrmaskinrum och – märkligt nog – byssan (köket). Bruttotonnaget ligger bla till grund för bestämmelser om befälhavarens kompetens, bemanningens storlek och fartygets säkerhetsutrustning.

Nettoton

är bruttotonnaget minskat med den volym som upptas av besättningens bostadsutrymmen, maskinrummet samt för- och akterpiktankar för vatten. Nettotonnaget utnyttjas för att bla beräkna hamn-, kanal- och lotsavgifter.

Dödvikt

är vikten av den största last, inklusive bunkers, färskvatten och förråd, som fartyget kan ta in. Den är alltså en viktenhet som mätes i engelska ton (1016 kg)



Kalmar Varvs seriebyggen

Redan under andra världskriget började Kalmar Varv producera moderna kustfartyg för svenska redare. Eftersom det var ont om bränsle blev det stora motorseglare byggda av stål, cirka 41 meter långa och lastande 585 ton dw. Många av dessa fartyg fick hemort i Västervik, tex **Hansy** och **Tessy**. Efter krigets slut byggdes de om till rena motorfartyg, förlängdes och blev paragraffartyg. Många fartyg i den serien köptes senare av Thunbolaget i Lidköping.

Efter kriget började Kalmar Varv bygga rena motorfartyg. Man tog fram en mycket populär serie som var omkring 50 meter långa och kunde lasta 720 ton. Många av dessa fartyg levererades till Jonstorp i Skåne med skeppsredare O.M. Thore i spetsen som tex **Vestria** och **Viria**. Dessa fartyg hade ett bruttotonnage överstigande 500 ton och när de nya bemanningsreglerna trädde i kraft den 1 januari 1949 blev dessa hypermoderna fartyg i ett slag ekonomiskt värdelösa och måste säljas.

På Kalmar Varv satte sig civilingenjör Gunnar Byfors vid konstruktionsbordet och tog fram en ny typ av fartyg anpassad efter de nya paragraferna. Det första fartyget i serien beställdes av det brasilianska bolaget Canoilas Vergara Transportes Maritimas Ltda i Santos och levererades 1950 med namnet **Sulmar**. Priset för detta första fartyg i serien låg på 950 000 kronor. Rederiet blev mycket nöjt med sitt fartyg och beställde ytterligare ett vid varvet.

Men innan dess hade bergsingenjör Ingemar Follin i Stockholm beställt ett systerfartyg. Kontraktet skrevs under den 20 mars 1951 mellan varvet och bergsingenjören och priset sattes till 940 000 kronor. **Suzanne** som hon döpts till, blev på detta sätt vårt första nybyggda paragraffartyg. Hon kunde lasta 675 ton.

Kalmar Varv byggde sedan hela 25 paragrafare för svenska rederier. Det sista blev **Frigg** som levererades till Stockholm 1965. Detta fartyg lastade 1 120 ton och kunde därmed ta med sig 66 % mer last än det först levererade fartyget.



Det allra första paragraffartyget levererades till Brasilien med namnet **Sulmar**. Foto Kalmar Varv.



Farenheit var enda LPG-paragraftankern. Arkivbild Bertil Söderberg.

Får en paragrafare se ut hur som helst?

John E. Persson

En vacker dag på Solliden, närmare bestämt den 26 augusti 1948, undertecknade Gustaf V, 'med Guds nåde, Sveriges, Götes och Vendes Konung', en ny sjöarbetstidslag gällande för handelsfartyg under svensk flagg. Härtill var Kungl. Maj:t nödd och tvungen efter att Sverige 1946 på en sjöfartskonferens i Seattle skrivit under en internationell konvention. Lagen, som trädde i kraft 1 januari 1949, krävde att i fartyg på minst 500 bruttoton, sysselsatta 'i nordsjö- eller vidsträcktare fart', fick däcksfolket – befälhavaren undantagen – bara arbeta 8 timmar per dygn mot tidigare 12. För folket i gropan sattes nedre gränsen till 700 indikerade hästkrafter på huvudmaskinen.

1949 bestod fortfarande en icke försumbar del av svenska handelsflottan av ett sjuttioal äldre lastångare med bruttotonnage på mellan 500 och 1 000 ton. De var redan utsatta för svår konkurrens av motordrivna fartyg i samma storlek. Kravet att utöka bemanningen med ytterligare en styrman, en maskinist och minst två man på däck (eldarna hade sedan tidigare trevaktsindelning) ledde förbi lönsamhetens bortre gräns. Att dessutom klämma in hytter till de nya i besättningen på en begränsad durkyta, gjorde att de flesta av trampångarna gick en snabb skrotdöd till mötes om de inte fick tillbringa sin ålderdom i Panama eller Liberia.

Lagar och förordningar är, som bekant, till för att kringgås. Snart ägnade sig kluriga redare och skickliga skeppsbyggare åt att projektera fartyg med registertonnage strax under lagens gräns på 500 brutto, men med största möjliga dödvikt. Resultatet döptes

ganska snart av *Svensk Sjöfarts Tidning* till paragraffartyg.

Redarna sparade icke blott in en styrman och två man på däck, genom att fartygen var på under 500 bruttoton. Dessutom behövde en paragrafbefälhavare i 'nordsjöfart' bara ha styrmansbrev, enligt Kungl. Befälskungörelsen från 9 mars 1951. Han fick förstås då inte segla bortom linjen Shetlands nordpynt–Trondheimsfjorden eller väster om 11°V (Irlands västkust) samt aldrig söder om 48°N (latituden för Brest).

Fartygen utrustades så att vakthavande nautiker kunde övervaka och manövrera huvudmaskinen från kommandobryggan. Simsalabim blev maskinrummen vaktfria och Befälsförordningen krävde bara en maskinchef med minst maskinteknikerbrev. Han kompletterades ibland med en motorman. Svenska Lloyd begärde dispens från denna regel och tyckte att det kunde räcka med att 'en man i besättningen som visat sig ha betryggande kännedom om maskineriets manövrering och skötsel' fick den som extraknäck.

Först ut på haven av dessa paramax-fartyg var förmodligen Kalmar varvs nybygge 367 **Suzanne** från 1951. Hon var enkeldäckad med två lastluckor i väderdäck och maskinen placerad akterut. Hytter för befälet låg i poopen medan Kommerskollegium, märkligt nog, gett dispens från Bostadskungörelsen och godkänt att manskapet bodde under backen. Men i senare levererade akterladdare ändrades detta, så att även manskapet fick bo i poopen.

År	Fartyg	Varv	Beställare	Bto	D W	Längd	Bredd	Djup
1951	SUZANNE	Kalmar varv	Red AB Flyred, Stockholm	497	675	43,59	9,18	3,07
1952	CHRISTOFER	Orenstein-Koppel, Lübeck	Sten A Olsson, Göteborg	477	675	49,26	8,49	2,93
1952	VIGGEN	Karlstads varv	O F Ahlmark & Co Karlstad	493	665	47,46	8,17	2,96
1953	ALICE	Kalmar varv	Red AB Väner, Lidköping	497	765	46,83	9,32	3,66
1960	NORSKLINT	Hagelstein, Travemünde	Red AB Gute, Slite	499	710	49,66	8,84	3,24
1955	FYRUN	Falkenbergs varv	Red AB Eystrasalt Västervik	498	915	50,38	9,52	3,20
1955	STEFAN	Sölvesborgs varv	AB Generator, Göteborg	498	960	53,23	10,02	2,78
1955	SUNNANHAV	Falkenbergs varv	Helge Källsson, Lidköping	499	928	51,09	9,52	3,21
1956	CHRISTOFER	Lidingöwerken	Sten A Olsson, Göteborg	499	980	57,15	10,04	2,76

Suzanne hade ett dödviktstonnage på 675 vid ett brutto på 497. Hennes dödvikt var alltså ganska modest, men varvet i Kalmar lyckades redan 1953 i nybygge 372 **Alice** höja dödvikten till 765. Av denna varvets standardtyp hann man samma år även leverera **Carina**, **Ingrid**, **Stina** och **Gaist** till olika beställare.

Av samma typ och storlek som **Suzanne** var **Christofer** som levererades från Lübeck och **Viggen** från Karlstads varv året därpå. Det är kanske mer förvånande att ett rederi i Slite så sent som 1960 fick en enkeldäckad paragrafare, **Norsklint**, från Travemünde.

Shelterdäckare

I ett enkeldäckt fartyg med registertonnage på under 500 brutto lyckades inget svenskt varv öka dödvikten till mer än cirka 800 ton. Om fartyget däremot över väderdäcket försågs med ett shelterdäck, i vilket fanns en öppning (sk tonnagebrunn) som bara täcktes med träluckor, kom saken i ett helt annat läge. I en "öppen" shelterdäckare räknar nämligen skeppsmätaren inte in volymen av utrymmet på mellandäcket – det anses "fritt" och ingår inte i fartygets bruttotonnage.

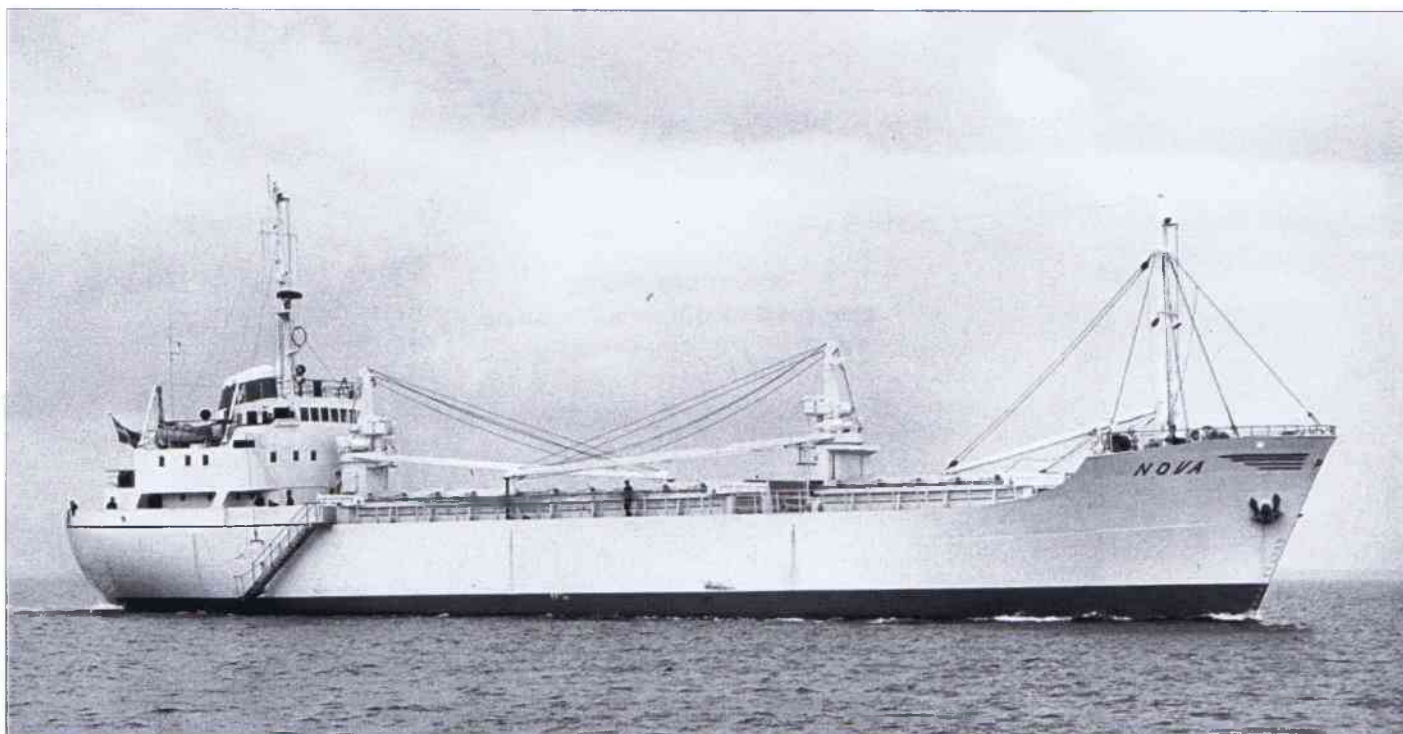
Nu hade flera svenska varv kommit in i paragrafrytteri. I april 1955 levererade Falkenbergs varv **Fyrun**, som hade ett dö-

viktstonnage på 915 fast hon var bara en 'halv' shelterdäckare. Hennes poopdäck var förlängt över aktra lastluckan, vilket gav ett mätningssvårt utrymme ovanför huvuddäcket. Lloyds Register upptäckte tydligen aldrig detta utan noterar "1 dk" om henne i sin bok. Denna skrovtyp, med en brunn vid lastlucka #1 mellan back och poop, kom därefter att byggas av flera svenska varv, bland annat i Sölvesborg och Kalmar, och av Lidingöwerken.

Det första 'redigt' shelterdäckade paragraffartyget, **Tor**, levererades i december 1954 till Stockholms Rederi AB Svea, från Orenstein-Koppel Maschinenbau i Lübeck. Bolaget fick året därpå ytterligare två systrar, **Frey** och **Kare**, på vardera 960 dw. Maskineri 8-cyl Deutz diesel, 500 ehk

Under 1955 hamnade ett tjugotal nybyggda paragrafare under svensk flagg. Förutom Sveabolaget, som låtit bygga tre shelterdäckare för sin linje mellan Sveriges ostkust och Rotterdam / Antwerpen, fick Svenska Lloyd fyra från Uddevallavarvet. De senare, som döptes efter personer i Shakespearepjäser, var tydligen av en lågbudgetversion som från begynnelsen inte ens utrustades med styrkompass. Rorgångaren fick styra skutan efter standardkompassen på 'monkey-island' via ett spegelarrangemang. Fartygen hade dessutom varken radar eller Decca





Novators *Nova* var en pappersparagrafare byggd av Gävle varv 1963. Hon hade ovanligt breda lastluckor. Se även bilder på föregående sida. Arkivbilder John E. Persson.

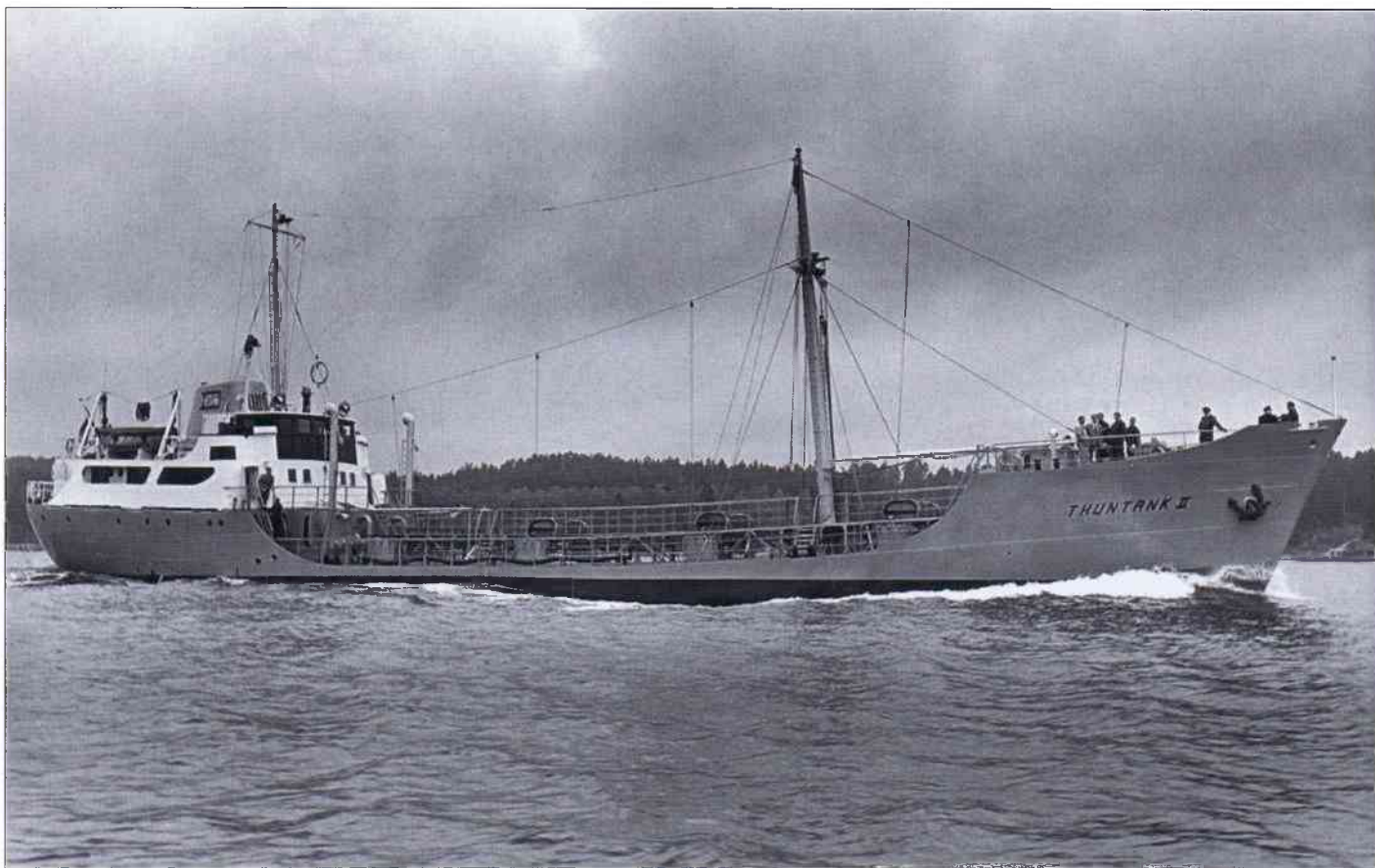
Navigator. Rederiet tänkte, trots att fartygen skulle sysselsättas i fart mellan Göteborg och engelska hamnar, bemanna dem med endast en styrman, som skulle gå vaktomvakt med befälhavaren. Detta ogillades av Fartygsbefälsföreningen, som snart lyckades omvända Svenska Lloyd så att man både mönstrade två styrmän och installerade styrkompass.

Störst av 1955 års shelterdäckare var **Skagern** som byggts av Krögerwerft i Rendsburg. Med ett brutto på 499,91 hade man lyckats höja hennes dödvikt till 1068 ton. Detta rekord stod sig

till januari 1957 då Gävle varv levererade **Royal Wood** till AB Statens Skogsindustrier. Hon fick nämligen, liksom systrarna **Royal Board**, **Royal Paper** och **Royal Pulp**, en dödvikt på 1145 ton vid ett bruttotonnage på 499,49.

Assis fyra fartyg var specialkonstruerade för bolagets transporter av papper i rullar. Den 29 juni 1963 levererade Gävle varv ytterligare en pappersparagrafare, som var beställd av Novator i Norrköping. Fartyget, som döpts till **Nova**, hade ovanligt breda lastluckor i både väder och huvuddäck. Luckorna i huvuddäck

År	Fartyg	Varv		Bto	D.W.	Längd	Bredd	Djup
1954	TOR	Orenstein-Koppel, Lübeck	Stockholms Red AB Svea	499	860	63,28	9,94	2,74
1955	SKAGERN	Krögerwerft, Rendsburg	O F Ahlmark & Co Karlstad	499,91	1 068	70,56	10,45	2,44
1955	PORTIA	Uddevallavarvet	AB Svenska Lloyd Göteborg	493	895	62,68	10,08	2,65
1957	ROYAL WOOD	Gävle varv	AB Statens Skogsindustrier	499,49	1 145	69,70	10,83	2,44
1965	DUX	Falkenbergs varv	AB Ranrederiet, Smögen	499	1 250	69,22	11,32	2,53
1955	VENERN	Karlstads varv	O F Ahlmark & Co Karlstad	499	725	53,43	8,62	3,56
1955	THUNTANK II	Norrköpings varv	Erik Thun AB, Lidköping	497	725	54,22	8,92	3,61
1968	THUNTANK 3	Falkenbergs varv	Helge Källsson, Lidköping	499	1 340	68,38	11,52	2,81
1969	NEPTUN	Rolandwerft, Bremen	Red AB Brevik, Öckerö	499	1 460	74,25	12,27	5,21
1959	VINIA	Sölvesborgs varv	AB Svenska Lloyd Göteborg	499,81	900	62,41	10,02	2,70



Thuntank II på provtur från Norrköpings Varv & Verkstad 1955. Först i en serie på åtta fartyg. Arkivbild Svensk Sjöfarts Tidning.

gick nästan ut till skrovsidorna och var "flush" med däck för stuvning av pappersrullarna.

1965 levererades nybygge 141 från Falkenbergs varv till ett rederi i Smögen. Med sin dödvikt på 1 250 ton blev **Dux** troligen den största torrlastparagrafaren under svensk flagg. För att åstadkomma detta hade varvet bland annat sänkt huvuddäcket nästan till vattenlinjen så att det var nått och jämnt ståhöjd i under rummet, men luftigt på mellandäck. Dessutom hade man sänkt takhöjden i inredningen akter och gjort hytterna små, eftersom deras volym ingick i bruttotonnaget. Gångarna var däremot påfallande breda, de räknades nämligen inte in i bruttot!

Tankfartyg

Naturligtvis låg det nära till hands att även bygga tankers med bruttotonnage under de magiska 500. Den första paragraftankern levererades 1955 från Karlstads Varv till varvets ägare O F Ahlmark & Co. Fartyget döptes till **Venern** och fick en dödvikt på 725. Samma år levererade Norrköpings Varv & Verkstad, **Thuntank II**, den första i en serie på åtta paragraftankers: **Tankman**, **Sinus**, **Nautic**, **Alvi**, **Thuntank VII** samt **Thuntank 8** och **Thuntank 9**. Då varvet i Norrköping lades ner 1962 övertogs ritningsunderlaget till dessa tankers av Thunägda Falkenbergs varv. Genom att 'tvångsmata' konstruktionen lyckades man till slut höja dödvikten från 725 ton på 1955 års **Thuntank II** till 1 340 på **Thuntank 3** från 1968. Förmodligen lastdrygast av alla var tankern **Neptun** på 1 460 ton dw, som 1969 levererades från Bremen till Rederi AB Brevik på Öckerö.

En udda fågel i skaran av paragraftankers var **Vinia** som levererades 1959 från Sölvesborgs varv till Svenska Lloyd. Tankern var befraktad av AB Vin- & Spritcentralen för att transportera vin

från hamnar i Medelhavet till V&S bergrumsanläggning i Årsta. Fartyget hade därför 34 separata tankar av stål på totalt 700 000 liter, som invändigt var glasemaljerade.

Gastankers

Den enda LPG-tankern med paragrafmått som hört hemma i svenska handelsflottan byggdes på Falkenbergs varv. Hon var beställd av Rederi AB Nordic i Stockholm och döptes vid sjösättningen den 2 juni 1965 till **Fahrenheit**. Fartyget var utrustat med fyra cylindriska tankar placerade horisontellt i skrovet. Tillsammans rymde de 900 kbm gas. Fartyget var byggt för att transportera flytande propan, butan eller ammoniak vid 17,5 atö. Med ett brutto på magiska 499,95 ton fick hon en dödvikt på 675.

Kylfartyg

I december 1955 levererade Orenstein-Koppel i Lübeck den shelterdäckade paragrafaren **Frigus** till Sveas dotterbolag Saturnus. Det som var nytt var hennes isolerade lastrum och att hon var utrustad för kyl- och fryslaster. Det som förvånade var att hon redan efter halvannat år såldes till Kuba. Förmodligen passade inte denna fartygstyp in i rederiets flotta, som annars bestod av tankers.

Den 3 juni 1960 övertog Rederi AB Polar i Brunnby på Kullaholmen kylfartyget **Polar Reefer** som byggts av Sölvesborgs varv. På grund av att polystyrenisoleringen stal volym stannade hennes dödvikt vid 820 ton som 'open shelterdecker'. Fyra år senare fick hon en syster, döpt till **Polar Viking**, med en dödvikt som var 100 ton högre. Båda fartygen hade kapacitet för en nedfrysning av lasten till minus 30°.



Kylfartyget *Polar Reefer* byggdes av Sölvesborgs varv 1960. Foto Skyfotos.

Pallgodsfartyg

Kring 1960 prövades olika metoder att rationalisera hanteringen av styckegodslaster. Containern var ännu inte fast etablerad, även om den redan använts i USA, troligen först för transporter till trupperna under Vietnamkriget.

En metod att förenkla hanteringen var att surra godset på lastpallar. Pallarna kunde sedan förflyttas horisontellt med gaffeltruckar, både på kajen och i fartygets lastrum. Speciellt för säckade eller paketerade produkter var vinsten stor. Därför kom ett av de första paragraffartygen för pallgods att beställas av Svenska Sockerfabriks AB. Det levererades från Falkenbergs varv i april 1960 döpt till **Tanto**.

I stället för att lyfta ombord pallarna i **Tanto** med kajkranar eller egna bommar och vinschar, hade fartyget försetts med en unik lastanordning som tillverkarna, AB Nordströms Linbanor, kallade pendellastare. När pallarna körts fram till fartyget av truckar lyftes de ner i lastrummet av denna utrustning. Pendellastaren kunde åka från back till poop längs lastluckan. Väl ombord förflyttades

pallarna i lastrummet av truckar. Till sjöss var lastaren säkrad i en baldakinliknande canopy under kommandobryggan.

Att hantera last vertikalt var alltså tidskrävande. För att reducera lyftarbetet lät Bratt-Göta-koncernen bygga en serie pallgodsfartyg på 1200 ton dw vid Hatlö Verkstad i Ulsteinvik, Norge. Det första fartyget, **Nerlandia**, levererades i mars 1964. Hon hade tre däck midskepps och två däck med brunn i förskeppet, men saknade lastluckor i väderdäck akter om brunnen. I stället fanns två portar till 2:ans lastrum i skrovets styrbordssida. Portarna var hängda i underkant och fälldes mot kajen, då de fungerade som lastramper. De var rörliga i höjdled genom spår i fartygssidan och hölls därmed horisontella oberoende av vattenstånd eller fartygets nedlastning.

Systerbygget **Flandria** levererades 15 oktober samma år och **Brabantia** 21 april 1965. Förutom att de hade tre genomgående däck även i förliga lastrummet skedde lasthanteringen som på **Nerlandia**. Tillsammans lyckades de tre fartygen hålla en tidtabell med två rundresor Göteborg–Rotterdam och en till Amsterdam/Antwerpen per vecka.

År	Fartyg	Varv	Beställare	Brutto	D.W.	Längd	Bredd	Djup
1960	TANTO	Falkenbergs varv	Sv Sockerfabr. AB Malmö	499	1005	60,89	10,47	2,84
1964	NERLANDIA	Ulsteinvik	Gustaf A Bratt, Göteborg	499	1200	71,94	10,60	2,59
1966	TENTO	Falkenbergs varv	Ångf AB Tirfing Göteborg	499	1040	69,52	10,22	3,77

För Broströms Tender Service byggde Falkenbergs Varv 1966 en pallgodsparagrafare som döptes till **Tento**. Detta fartyg utrustades med en transportbana i lastrummet längs hela huvuddäckets babordssida. Pallarna kördes ombord genom en port i styrbords låring och en i styrbords bog samt matades av bandet in i lastrummet där de togs om hand av gaffeltruckar.

Bilbåtar

Tanken att transportera bilar – roll on/roll off – är inte så ny som man kanske kan få att tro. Den tyske redaren Arnold Bernstein hade redan i mitten på 1920-talet kontrakt för sjötransport av bilar från Fords sammansättningsfabrik i Köpenhamn till Stockholm, Helsingfors och Oslo. Det skedde med tre märkliga fartyg, **Odin**, **Aegir** och **Frithjof**, vilka ursprungligen varit Küstenpanzerschiff i Kaisers flotta. Bernstein lät avlägsna överbyggnaderna, skrovets pansar och all krigisk utrustning, men behöll märkligt nog ramen i förstäven. Dessutom togs fartygens ångmaskiner ut och ersattes med dieslar tillverkade under första världskriget och ursprungligen avsedda för ubåtar.

Sedan man tagit upp portar i sidorna med ramper och byggt in ett övre däck var Bernsteins Garagenschiffen kapabla att transportera 340 Fordbilar per resa. Bilarna kördes ombord och iland för egen maskin. Framgången med denna snabba lastningsmetod gjorde att Bernstein 1929 ägde 17 specialfartyg som samma år transporterade 19 000 bilar från USA till Europa. Dessutom vidarebefordrade rederiet sjövägen cirka 20 000 traktorer och bilar från Kontinenten till hamnar i Östersjön och Medelhavet. Året därpå kom börskraschen på Wall Street och Bernsteins biltransportssystem föll tydligen i glömska.

1956 hade Walleniusrederiet tecknat ett femårskontrakt med Volkswagen om transport av bilar till USA. Året före hade rederiet från tyska varv fått leverans av två specialfartyg, **Rigoletto** och **Traviata**, som var och en kunde ta 290 bilar av VW-storlek. Som bekant har Wallenius bilaffärer gått lysande alltsedan dess.

På luciadagen 1963 övertog Red AB Wallstar från Lödöse varv paragrafbåten **Aniara**, vilken hade dödvikten 1 025 ton som öppen shelterdäckare. Den fria höjden i hennes underrum var bara 1,75 m medan den i mellandäcket var 4. Lastrummet sträckte sig från för till akter med två demonterbara bildäck i mellandäcksutrymmet. Dessutom stod två bildäck uppställda ovanför väderdäcket.

Aniara kunde alltså lasta bilar på totalt sex däck. Fartygets stäv var försett med en uppfällbar port genom vilken man kunde köra in upp till 100 bilar i timmen på huvuddäcket. Härifrån kom bilarna via uppkörningsramper vidare till de andra bildäcken. Totalt kunde **Aniara** lasta cirka 350 kontinentala bilar.

Aniara fick 1964 tre systrar, **Oberon**, **Porgy** och **Bess**, från Lödöse samt **Elektra** från Ekensbergs varv i Stockholm. Dessa bilparagrafare sysselsattes i trafik på Nordeuropeiska hamnar,



Tento på leveranstur 1966 från Falkenbergs varv. Arkivbild Bertil Söderberg.



Aniara kunde lasta bilar på sex däck. Vykort från Red AB Wallstar.

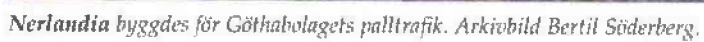
bland annat mellan Harwich och Trelleborg. **Porgy** och **Bess** hade Wallhamn som hemmahamn och trafiken från Harwich överfördes senare till denna.

Sammanfattning

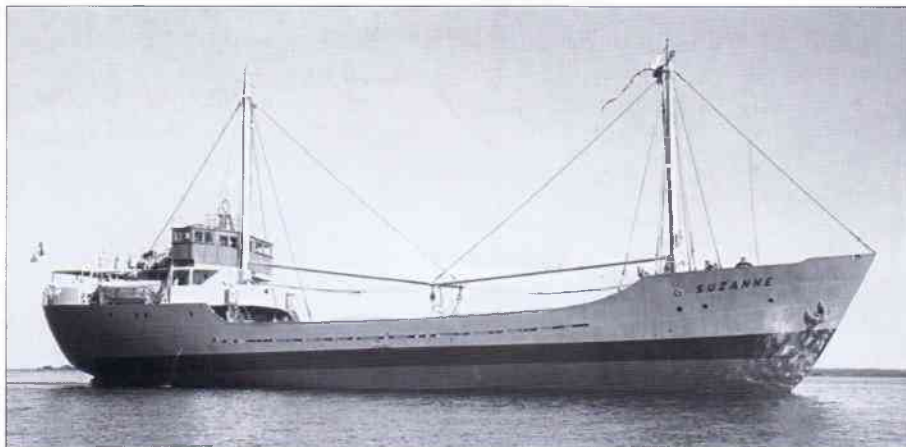
Om jag räknat rätt, tillfördes svenska handelsflottan mellan åren 1951 och 1970 156 paragraffartyg. Det var en brokig armada av torrlastare, tankers och specialfartyg. Så sent som 1976/77 tog sig åtta japanbyggda torrlastare på 499 bruttoton hit. Alla hade namn med prefixet NORD. Av dessa seglar i dag tre under svensk flagg; **Nordking**, **Nord Transporter** och **Nordlandia**. Paragrafaren är ett segt flytetyg med andra ord!



Safe Transporter blev Nord Transporter redan 1978 och seglar än i dag med detta namn. Foto Bertil Söderberg 1978.



Fartygsöden



Det första paragraffartyget. Arkivbild Svensk Sjöfarts Tidning.

Byggt av Kalmar Varv, Kalmar 1951
(nybygge nr 367)

675 ton dw, 497 brutto, 320 netto

Längd 46,83, bredd 9,32, djupgående
4,04 m

Reg-nr 9277, signal SFUZ, IMO
5067338

Maskineri 7-cyl Nohab MG-7, 455
AHK vid 325 varv/min

Fart 11 knop

1 Suzanne 1951–1952

Fartyget beställdes den 20 mars 1951 av bergsingenjör Ingemar Follin, Stockholm. Kontraktspriset var 940 000 kronor. Follin behövde ett aktiebolag för sin verksamhet och övertog i september 1951 AB Flyred. När **Suzanne** levererades registrerades nybygget direkt på AB Flyred, som då ägdes av Follin.

1951, 24 maj. Sjösatt och döpt till **Suzanne** efter Follins dotter. Leveransen ägde rum den 24 september samma år. Rederiet representerades då av direktör Hoogland. Befälhavare var Arnljot Hagfeldt och maskinchef Sten Svensson.

1952, mars. Efter Ingemar Follins bortgång såldes fartyget i mars 1952 för hela 1 750 000 kronor till den indonesiska staten i Jakarta där hon fick namnet **Ceram**.

1982. Sålts till P.T. Pelnus Sri Indrapura, Pakan Baru och omdöpt till **Budi Utama**. Senare under året omdöpt till **Selamat Indah**.

1983. Övertaget av P.T. Sarpindo Gloria Shipping Inc., Surabaya där namnet ändrades till **Pembangunan VI**. Hon finns ännu (2005) med i Lloyds Register med detta namn och denna hemort.

Ingemar Follin – föga känd pionjär

Det var ingen känd redare som kom att beställa det första paragraffartyget. Bergsingenjör Ingemar Follin skrev den 20 mars 1951 kontrakt med Kalmar Varv om byggandet av det första paragraffartyget för svensk räkning. Varvet höll då på att bygga sitt första paragraffartyg för ett rederi i Brasilien.

Follin hade ingen anknytning till sjöfartsnäringen. Han var född

den 24 februari 1911 i Munkfors, Värmland, son till den kände bruksförvaltaren och uppfinnaren Gustaf Jansson.

Ingemar gick i faderns spår och utbildade sig till bergsingenjör. Han fick ofta följa med fadern på långa utlandsresor och fick på så vis både vidgade vyer och ett stort kontaktnät.

Omedelbart efter sin examen 1934 fick han anställning vid dåvarande Finspongs Bruk. I december 1941 tillträdde han befattningen som överingenjör och chef för Svenska Metallverkens anläggningar i Västerås. Han kom dit i en bråd tid med stora utvidgningar och investeringar som satte hans uppfinningsrikedom på stora prov, vilket han klarade föredömligt.

Men det låg något rastlöst, något inåtvänt och sökande över Ingemar Follin. När han ansåg sig ha fullbordat sin aera inom Metallverken ville han vidare. Han slutade vid Västeråsföretaget i maj 1948 och sökte sig ut i världen. Han begav sig till Nord- och Sydamerika och Afrika. Han återvände så småningom till Sverige för att söka nya vägar här. Men av någon anledning lyckades han aldrig finna denna nya väg. Den utifrån sett säkre och målmedvetne mannen greps i stället av tvivel på sig själv och lyckades aldrig finna självtilliten åter.

Endast 40 år gammal avled han den 4 november 1951. Hans tragiska bortgång gäckade de förväntningar man haft rätt att ställa på en man med hans osedvanligt rika begåvning. (Källa Sancte Örjans Gille, dödsruna 212).

Ingemar Follin efterlämnade sin maka Birgitta och sin dotter Suzanne.

Flyred AB

Det bolag Ingemar Follin kom att registrera sitt fartyg på, AB Flyred, bildades i Stockholm i november 1942 med namnet AB Nordisk Aero och var verksamt inom flygbranschen. Redan året därpå, i januari, bytte företaget namn till Skandinaviska Aero AB (Scandinavian Airways Ltd) med samma ägare. I september 1944 såltes bolaget och det döptes om till AB Björkvalfsflyg (The Björkvall Flying Company Ltd), Stockholm.

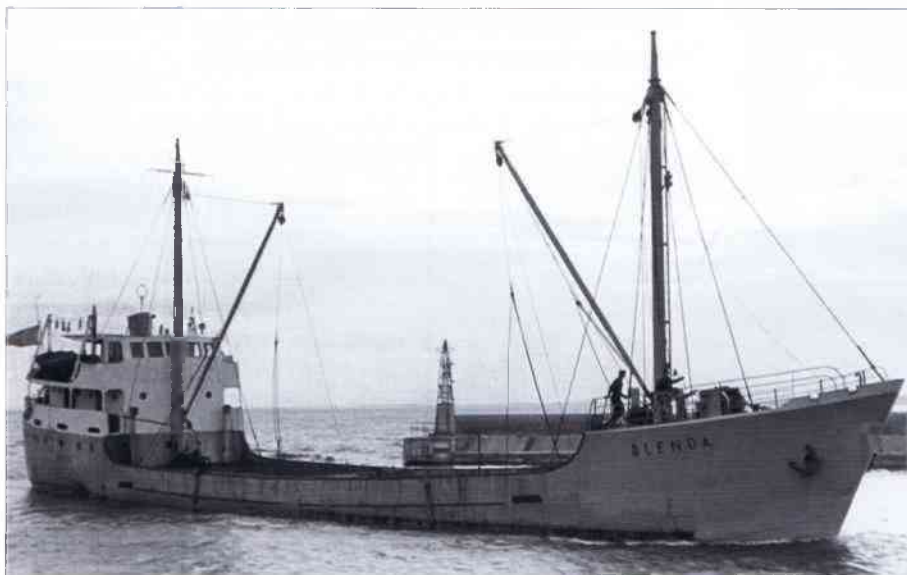
Vid bolagsstämman den 20 maj 1946 valdes en ny styrelse som fick en intressant sammansättning. Då valdes till nämligen direktörerna Karl Rudolf Bökman, Erik Wijk, Dan Axel Broström, Jarl Malmros och Per Carlsson, samtliga kända skeppsredare. Bolaget döptes samtidigt om till AB Flyred, fly för flyga och red för rederi. Huruvida bolaget drev någon större verksamhet framgår inte av handlingarna.

Den 11 september 1951 anmäldes att bolaget fått ny styrelse i form av bergsingenjör Ingemar Follin och advokat Claes Sandels, Stockholm. På en extra bolagsstämma den 10 september samma år beslutade man att bolaget har till föremål för sin verksamhet att idka rederiverksamhet och därmed förenlig verksamhet.

Sedan Ingemar Follin gått bort och fartyget sålts kallades till extra bolagsstämma den 2 juni 1953. Då var fru Birgitta Follin närvarande med ett eget aktieinnehav av 265 st aktier och som representant för omyndiga Suzanne Follin med 735 aktier. Samliga aktier var 1000 st. Då beslutades att åter ändra bolagets namn, nu till Hoffmans Musiktjänst AB. Bolaget skulle ha till ändamål att uthyra pianon och därmed förenlig verksamhet. Bolaget finns fö kvar än idag inom musikbranschen i Kungälv. Dock under



Suzanne sjösätts 24 maj 1951 på Kalmar Varv. Arkivbild Svensk Sjöfarts Tidning.



Blenda. Foto C. G. Nyström, negativarkiv Klubb Maritim - Göteborg.

Byggt av Grisslehamns Varv, Grisslehamn 1951

700 ton dw, 483 brutto, 345 netto

Längd 47,62, bredd 7,91, djupgående 3,86 m

Reg-nr 9279, signal SFTP, IMO 5311868

Maskineri Super Skandia diesel typ 480 C, 300 EHK vi 325 varv/min

Fart 9,5 knop

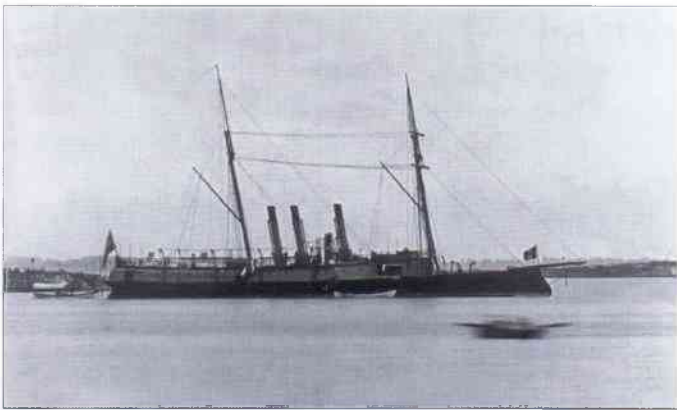
2 Blenda 1951–1953

Fartyget kan anses både som nybyggt eller ombyggt vid leveransen den 7 oktober 1951. Hon hade sitt ursprung i kanonbåten **Blenda** som Lindholmens Varv i Göteborg byggde 1875. Beställare var Kungliga Förvaltningen af Sjöärendena i Stockholm, det som vi i vardagligt tal kallar Marinen. Hon utrangerades redan 1931.

Innehavaren av Grisslehamns Varv, civilingenjör Torsten Jansson, inhandlade fartyget strax efter andra världskrigets slut från skrothandlaren Emil Thun i Norrköping. Tanken var att bygga

om fartyget till motorseglare vid varvet i Roslagen och utförliga specifikationer och ritningar för detta presenterades 1947.

När ombyggnaden var klar 1951 hade det blivit ett modernt lastfartyg om 700 ton dw och med ett brutto strax under 500 ton. Endast 10 % av stålet från det gamla fartyget fanns då kvar i nybygget. Nya Blenda byggdes i högsta klass i Lloyds och klassades till och med för oceanfart. Soft nose-stäven pryddes av en effektiv gallionsbild föreställande den manhaftiga värendskvinnan Blenda med svärdet i handen. Figuren var målad i starka färger



Kanonbåten *Blenda*. Arkivbild Svensk Sjöfarts Tidning.

och skuren i vitbok av konstnären Clas-Eric Gierta i Stockholm.

Blenda levererades till ett partrederi i Stockholm med direktör Ernst Bernstrand i Rederi AB Simson som huvudredare och hälftenägare samt Torsten Jansson vid Grisslehamns Varv som ägare av den andra hälften. Befälhavare var Torsten Pontus Odelmarck i Stockholm

1953, december, såldes fartyget till Brasilien. För att slippa att döpa om fartyget där ingick en klausul att fartyget vid leveransen dit skulle bära namnet *Tercia*. Därför döptes hon om till detta innan hon levererades till Guerra & Cavalcante i Recife. Priset för fartyget var då 970 000 kronor.

1956 såld till Transportes Maritimos 1001 Ltda i Rio de Janeiro där hon fick namnet Santa Cecilia. Det kan nämnas att detta bolag även redade *Santa Clara*, också det en oldtimer byggd redan 1901. Hon hade också varit svensk som *Amazona* av Malmö.

1959, augusti, sattes en ny motor in i fartyget. Valet föll på en Alpha Diesel.

1964 övertogs Santa Cecilia av Compania Atlantico Sul i Rio de Janeiro.

1972 överfördes hon på Brasil Atlantico i Rio de Janeiro.

1989 meddelar Lloyds Register of Shipping att "Continued Existence In Doubt", d v s att man tvivlar på att fartyget fortfarande existerar.

Blendas tidigare historia

Första klass kanonbåten *Blenda* sjösattes vid Lindholmens Varv i Göteborg den 16 oktober 1874 och var den första i en serie om nio fartyg. Mariningenjör Göthe Wilhelm Svensson konstruerade dessa som fick smeknamnet "Svenssons flickor". Det var en mycket lyckad typ, lätt byggd, försedd med grov kanon och med hög fart.

Blenda var på 500 ton med dimensionerna 52,4 x 8,05 x 2,97 m. Sex eldrörspannor (4,18 kg/cm²) och två liggande compoundångmaskiner av Wolffs system på tillsammans 590 IHK som gav en fart på 12 knop. Bestyckningen, som var mycket kraftig i förhållande till fartygets storlek, bestod av en 27,4 cm kanon M/74, en 12,2 cm räfflad framladdningskanon M/73 och två tiopipiga 12 mm kulsprutor. Fartyget var helt opansrat. Besättningen var på 71 man.

Omedelbart efter färdigställandet sändes *Blenda* till Konstantinopel (Istanbul) för att bevaka Sveriges intressen under rysk-turkiska kriget. *Blenda* återkom till Sverige efter en 13 månader lång expedition.

H Wrangel skrev 1898: "1:a klass kanonbåtarne anses med skäl som synnerligen angenäma fartyg att segla på. Inredningen är bekväm. Kajuta, hytter och trossbotten äfvensom maskinrummet äro ljusa och luftiga; däremot pläga kockarna klaga öfver besvärande värme i kabyssen, när dörren därifrån till det främre kanontornet icke kan hållas öppen."

Blenda byggdes om till ubåtsdepåfartyg 1910 och låg under andra världskriget som spärrfartyg i Norrköping. 1951 ombyggdes hon till lastfartyg och såldes till Brasilien 1954.

Curt S Ohlsson



Från vänster varvschefen Torsten Jansson, befälhavaren U. Holm samt skeppsredare Ernst Bernstrand. I förgrunden galjonsbilden av den stridbara *Blenda* med draget svärd.

Byggt av Kalmar Varv, Kalmar 1952
(nybygge 371)

760 ton dw, 497 brutto, 320 netto

Längd 46,83, bredd 9,32, djupgående
4,01 m

Reg-nr 9316, signal SFYC, IMO
5184239

Maskineri 7-cyl Nohab MG-7, 455 AHK
vid 325 varv/min

Fart 11 knop



Alice levereras från Kalmar Varv 30 januari 1952. Arkivbild Kalmar Sjöfartsmuseum.

3 Alice 1952–1952

Fartyget beställdes av Canoilas Vergara Transportes Maritimas Ltda, Santos i Brasilien till ett pris av 1 200 000 kronor.

Sålt under byggnadstiden för 1 375 000 kronor till Rederi AB Vätern (Helge Källsson), Lidköping och levererades den 30 januari 1952. Befälhavare ombord var Sven Stark. Fartyget gjorde endast en resa under svensk flagg, nämligen med 700 ton kol från Gdansk till Uddevalla.

1952, mars. Rederiet hemställde om exporttillstånd för att sälja **Alice** för 1 900 000 kronor till Jajasan Pengussan Kapal-Kapal, Jakarta, Indonesien och i april samma år skrevs köpebrevet under. Fartyget kom att registreras på P T Pelajaran Nasional Indonesia (Indonesiska Staten) med namnet **Buru**.

1959, omdöpt till **Kawangkoan** med oförändrad ägare.

1989 meddelar Lloyds Register of Shipping att Continued Existence In Doubt, d v s att man tvivlar på att fartyget fortfarande existerar.



Skeppsredare Helge Källson samtalar med fartygets befälhavare Sven Stark. Arkivbild Svensk Sjöfarts Tidning.



Christofer fotograferad av C.G. Nyström. Negativarkiv Klubb Maritim-Göteborg.

Byggt vid Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau AG, Lübeck 1952 (nybygge 473)

675 ton dw, 484 brutto, 326 netto

Längd 49,26, bredd 8,49, djupgående 3,16 m

Reg-nr 9380, signal SGAX, IMO 5411802

Maskineri Alpha 1x406-FO 6 cyl, 270 hk

Fart 9,5 knop

4 Christofer 1952–1968

Fartyget beställdes av Sten Allan Olsson, Göteborg och fick i dopet namnet **Christofer**.

Hon var nummer 2 i en serie om fem systerfartyg med en dödvikt omkring 500 ton. Det första fartyget i serien, **Råfors**, levererades den 19 maj samma år.

Strax innan leveransen av **Christofer** den 2 augusti 1952 förlängdes hon med 7,7 meter för att komma upp i paragrafstorlek. Hon var utrustad för trafik i Nordsjön och Medelhavet.

1952, augusti. Under jungfruresan mellan Östersjön och Hull råkade fartyget ut för mycket hårt väder i Östersjön och fick slag-sida. Hon fick söka nödhamn på Fångö i närheten av Härads-skär men klarade sig utan skador från incidenten.

1954, april, överläts fartyget för 554 321 kronor på Sten A Ols-sons Handels AB, Göteborg.

1954, december, såldes hon för 980 000 kronor till Blekinge

Ångbåts AB (Wilhelm Lundström), Karlshamn och döptes om till **Bergliot**.

1963, mars, sålt för 600 000 kronor till AB Charles Thorburn & Co AB (Eric Jongård), Uddevalla och omdöpt till **Ingrid-Marianne**.

1967, juni, sålt för 320 000 kronor till Knud Nordendorph, Uddevalla. Ej omdöpt.

1968, 30 oktober, sålt för 425 000 danska kronor till skeppsredare Niels Verner Sørensen i Skive i Danmark och registrerades på ett partrederi i Odense med hustrun Eva Sørensen som huvudredare. Omdöpt till **Grethe Peters**. Ombyggd till ralsuger. 400 brt, 219 nrt. Signal OWSD

1976, januari, flyttade familjen till Vejle.

1983, september, lades fartyget upp i Vejle.

1985, juni, sålt till firma John Schmidts Produktforretning, Vejle för upphuggning.



*Som dansk var namnet **Grethe Peter**. Foto Bent Mikkelsen.*

Byggt av Büsumer Schiffswerft W & E Sielaff, Büsum, Västtyskland (byggnadsnummer 158)

650 ton dw, 497 brutto, 315 netto

Längd 49,12, bredd 8,28, djupgående 3,40 m

Reg-nr 9393, signal SGCJ

Maskineri MaK 423 diesel, 520 hk

Fart 10 knop



Ulvö av Donsö fotograferad av Bernt Fogelberg den 16 januari 1966.

5 Ulvö 1952–1966

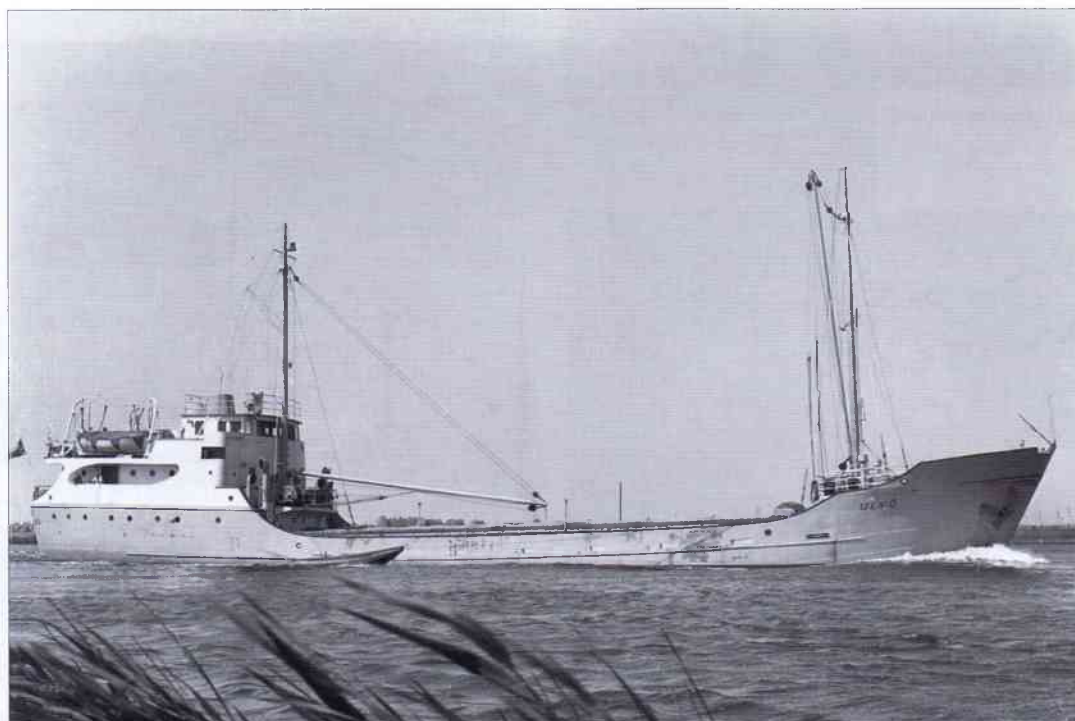
Fartyget beställdes av Rederi AB Nord-Sverige i Härnösand och sjösattes den 2 augusti 1952 och fick av sin gudmoder, fru Karin Andersson, namnet **Ulvö**. Fartyget levererades i november samma år. Befälhavare ombord var Ivar Pettersson, Skärhamn. Pris som nybyggt var 700 000 tyska mark.

1965, mars, sålt för 680 000 kronor till ett partrederi på Donsö med Johannes Hansson som huvudredare och ägare till 2/4 i fartyget och med Carl Olof Hansson och Hans Christer Hansson som delägare med var sin ¼. Fartyget fick behålla namnet **Ulvö**.

1966, den 15 april, förliste fartyget vid Arkösund under befäl av Johannes Hansson och sju mans besättning på resa mellan

Färjestaden i Bråviken till Malmö med full last av spannmål. Man avgick från Färjestaden kl 10.30. Vid halv tretiden på eftermiddagen siktades svår is och vädret försämrades alltmer, varför man beslöt att söka nödhamn i Arkö. Snötjocka tillstötte. Kl 17.30 siktades ett brott förut nära om babord och strax därpå grundstötte fartyget varvid slagsida uppstod och besättningen gick strax därpå i livbåtarna och upptogs av lotsarna på Arkö. **Ulvö** sjönk på djupt vatten.

1970 lyftes vraket av Neptunbolaget med medverkan av tyska pontonkranen **Magnus II**, men fartyget visade sig vara så allvarligt skadat att man lät henne åter sjunka till botten.



Arkivbild Rickard Sahlsten.

Byggt av Karlstads Varv, Karlstad (nybygge 132)

665 ton dw, 485 brutto, 324 netto

Längd 47,46, bredd 8,17 m

Reg-nr 9387, signal SGCX

Maskineri 7 cyl Nohab diesel, 445 hk

Fart 10,5 knop



Viggen passerar Frihamnen i Göteborg på väg till England. Foto Krister Bång i maj 1960.

6 Viggen 1952–1972

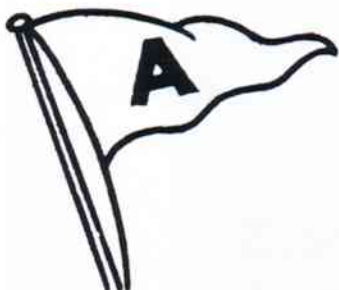
Fartyget beställdes av OF Ahlmark & Co Eftr AB, Karlstad och sjösattes den 25 september 1952 och döptes av fru Berta Almqvist. Leveransen ägde rum den 25 november samma år. Befälhavare kapten Edvin Persson. Fartyget var det första av en lång rad paragraffartyg som byggdes för Ahlmarks.

1960, september, sålt för 660 000 kronor till AB Jal, Smögen och omdöpt till **Dux II**. Jal var begynnelsebokstäverna på styrelsemedlemmarnas efternamn; Knut Anders Joel Johansson, Arne

Andersson och John-Olof Larsson.

1970, april, sålt för 450 000 kronor till Rederi AB Bröderna Lind (Svante Lind), Kalmar och omdöpt till **Tilia**, vilket är det latinska namnet på lindträdet.

1972, den 12 januari, då fartyget befann sig på resa Storugns-Kolding med 641 ton kalksten sprang fartyget läck och förliste i position N 57°43 och O 17°20 omkring 20 sjömil utanför Västervik. Besättningen räddades av tyska motorfartyget **Atleland**.



Dux II av Smögen vid Packhuskajen i Göteborg i februari 1969. Foto Krister Bång.



Lätta motorlivbåten **Adolf Bratt** ger sig ut på uppdrag från stationen i Falkenberg. Foto från Sjöräddningssällskapet.

Sjöräddningssällskapet 100 år

Bertil Söderberg

En pigg hundraåring firades i Göteborg den 2–5 juni. Det var Sjöräddningssällskapet som firade med ett stort antal gäster från norra Europas systerorganisationer, vilka kommit till Göteborg för att gratia jubilarerna. Mycket folk passade på att besöka båtarna som lagt till vid de gamla varvskajerna på Eriksberg. Det var allt från museisjöräddningsbåtar till en verklig gigant, den tyska räddningskryssaren **Hermann Marwede**. Åskådarna kunde besöka båtarna och se på uppvisningar hur Sjöräddningen arbetar med "nödstillda" i vattnet. Man fick bevis på hur effektiva de små Rescuerunner är att plocka upp personer i vattnet bl.a. Sista dagen paraderade båtarna genom Göteborgs hamn.

Sjöräddningssällskapet är, som de flesta känner till, en ideell organisation som också kan liknas vid en folkrörelse med 50 000 medlemmar. Moderniseringen av flottan görs kontinuerligt och består av: Rausing-klassen som med sina 20 m är störst; Victoria-klassen på 12 meter och den öppna Gunnel Larsson-klassen på 8,4 meter. Ingår gör även den lilla Rescuerunner som framtagits av SSRS och Fredrik Falkman, en ypperligt fin liten räddningsfarkost. Den kan användas på de grundaste vatten likväl som på öppna havet. Flottan består av totalt 74 enheter av nämnda klasser samt ytterligare 73 båtar av olika slag samt fem svävarer.

Inga skattepengar tillförs Sällskapet. Förra året bidrog medlemmar med 25 miljoner kr i avgifter. Dessutom kom det in 35 miljoner i donationer och insamlingar. Verksamheten består av tre delar: Operativa delen med stationer, båtar och räddningsinsatserna; förebyggande arbete med utbildning och forskning m m och administrativa sidan. Lagom till 100-årsjubileet har man invigt sitt nya hus i Långedrag, där mycket av verksamheten inom den tredje delen bedrivs.

Undertecknad har själv som skeppare varit involverad i sjöräddningsinsatser med Räddningstjänsten Storgöteborgs brandbåtar, både på egna uppdrag och i samarbete med Sjöräddningen. Att kunna hjälpa nödställda och att lyckas med uppdraget känns tillfredsställande. Då infinner sig en skön känsla att man utträtt något bra, vilket jag tror alla inom SSRS delar med mig. Heder åt alla som jobbar ideellt med sjöräddning runt vår långa kust och våra innanhav.



Bild Sjöräddningssällskapet.



Mycket folk besökte sjöräddningssällskapets jubileum på Eriksberg. Foto den 3 juni 2007 Bertil Söderberg.



Den 5 juni paraderade sjöräddningsbåtarna i hamnen. Här **Hermann Marwede**, störst av dem alla. Foto Sten Zackrisson.



Bellevue anländer med ett stort antal prominenta gäster.

Göta kanal 175 år

Text och bild Krister Bång

Det gäller att synas i bruset av alla aktiviteter som erbjuds allmänheten och därför hade man i Sjötorp rustat till stor fest torsdagen den 28 juni. Massor av folk och svårt att parkera. Många hade tidstypiska kläder från 1800-talet och man kände sig förflyttad långt tillbaka i tiden.

Hantverkare och odlare hade ställt upp stånd och det var livlig kommers hela dagen.

Kanalmuseet öppnade klockan 10 med en uppfräschad utställning. Samtidigt kunde man besöka vänerslupen **Oskar II** och skutan **Bente-Dorte** som låg i kanalbassängen.

Den lilla ångslupen **Forsvik** gjorde tu-



Täckelset faller. Maud Olofsson har invigt det nya monumentet.



Ångslupen *Forsvik* gick på turer i varvsbassängen och gjorde samtidigt reklam för byggandet av *Eric Nordevall II*.

rer i bassängen och strax efter tre kom Överstelöjtnant Mechanicus Eric Nordevall själv med slupen. Denna person levde på 1800-talet och hade återuppstått för en dag. Han berättade om sitt liv och gjorde också reklam för byggandet av **Eric Nordevall II** i Forsvik som trots svårigheter nu är i full färd igen.

Denna replik blir en hjulångare av fioltyp vilken kommer att bli något alldeles extra att se på och åka med.

Stor munterhet bröt ut då en kraftig ox kom småspringande på kanalbanken med sin ägare som ryttare. Oxen vägde omkring två ton och det var ju också oxar som drog fartygen genom kanalen förr i världen.

Klockan fyra kom så kanalbåten **Bellevue** med inbjudna gäster. Det var kanaldirektör, landshövding, regionråd, kommunalråd och inte minst vice statsminister Maud Olofsson. Och alla skulle förstås hålla tal. Jag stod en bit ifrån och kunde inte uppfatta vad som sades men jag skulle tro att samtliga var glada över att vara där, att kanalen betyder mycket för sysselsättningen inom regionen, att kanalen är en viktig del av Sveriges turistliv osv, som jag tror att alla politiker säger vid dylika tillfällen.

Pratandet pågick i över 45 minuter innan Maud Olofsson äntligen kunde avtäckat ett monument som konstnären Bengt Olson förfärdigat. På det följde salut med en gammal kanon placerad bara 25 meter från mig. Och det hördes!

Så blev det musik av Terrängoktetten från Göta terrängregemente vilket ytterligare förhöjde feststämningen.

Kanalen

Göta kanal började grävas i maj 1810 och

den 26 september 1832 kunde kanalen invigas av Sveriges konung Karl XIV Johan. Det var Baltzar von Platen som stod som grundare av kanalen. Han var greve, sjömilitär och politiker och det var han som fick kungens uppdrag att bygga kanalen.

På 1820-talet blev von Platen norsk vicekonung och bosatte sig i Norge där han avled 1829, tre år innan kanalen var färdig. Kostnaden för kanalen var nio miljoner riksdaler vilket motsvarar ca 12 miljarder kronor i dagens penningvärde. 58 000 indelta soldater grävde för hand. Man räknar med att sju miljoner dagsverken gick åt. Ett dagsverke var då 12 timmar.

Göta kanal är 190 km lång och har 58 slussar. Av sträckan är 87 kilometer grävd kanal. Resten utgörs av sjöar. ☼



En ox användes som extra dragplåster. Kocken tycks fundera på hur många biffar man kan få ut av ett sådant djur.



Soldater i gamla uniformer skötte om saluten.



Ångaren *Motala Express* i Karlsborgsviken den 30 juni 2007.

S/s Motala Express räddas kvar på Vättern

Text och foto Ragnar Magnander

Våren 2005 såg det ut som om Vätterns Fänge, det koleldade passage-rångfartyget **Motala Express**, skulle kunna komma att frigivas från sin långa fångenskap på innanhavet, i samband med att hon i februari detta år såldes till en ny redare, Ångfartygs AB Stockholms Omgifningar, med säte i huvudstaden. Långt framskridna planer fanns nämligen då på, att ta upp fartyget till Stockholm, för att där genomföra en renovering av **Motala Express**. Men för att få ångaren ur Vättern och sedan ut på fritt vatten, via Göta kanals östgötadel och dess slussar, krävdes först att man gjorde några meters kapning av fartygets förskepp, en operation som båtens nya ägare hade förberett, och som man alltså även stod i begrepp att vidta. Lyckligtvis skrinlade dock rederiet sedermera denna kapningsoperation, och planerna ändrades till att låta **Express** vara kvar i Motala och på Vättern. I anslutning till Motala torrdocka genomfördes i stället det sedan tidigare beslutade renoveringsarbetet på fartyget.

Under två år vidtog en ganska omfattande upprustning av ångaren, samtidigt som fartyget även fick ett helt nytt fördäck

i trä. Dessutom installerades också bogpropeller på **Motala Express**, något som skall underlätta och möjliggöra fartygets manövrering i olika Vätterhamnar. Till all lycka verkar alltså ångaren nu ännu en gång ha undgått faran över att frisläppas från sjön, ett hot som även vid tidigare tillfällen har vilat över henne. En tacksam tanke får åter riktas till ångarens konstruktör och beställare, för att **Motala Express** vid leveransen från varvet i Jönköping år 1895 visade sig ha byggts så lång, att det 35,6 meter långa fartyget inte får plats i Göta kanals slussar (32 meter långa), och att hon på så sätt har hållits instängd som en fånge i Vättern.

Den 1 juni 2007 var det så dags, att förrätta fartygets nypremiär i ångarens nygamla hemmahamn Motala. Detta med ett 60-tal särskilt inbjudna gäster (däribland författaren), och efter en liten invigningsceremoni ombord på **Express** gjordes därpå en ångbåtssluckkryssning ut på Vättern. Den tidigare rikspolischefen Björn Ericsson, höll med sin kraftfullt myndiga stämma välkomst- och invigningstal. Bland övriga honatiores kunde bl a noteras ägaren till

Ångfartygs AB Stockholms Omgifningar, snart 90-åriga industrimannen och den tillika ångbåts- och teknikhistoriskt intresserade K.G. Knutsson, vilken utan överdrift numera torde kunna betecknas såsom ångarens välgörare. Dessutom fanns även företrädare för turistnäringen med ombord.

Motala Express tidigare ägare, Rederi AB Kind, med syskonen Marianne Trygg och Tomas Berman i spetsen, har lyckligtvis engagerat sig i Vätterfången igen och sköter nu åter på ett förtjänstfullt sätt fartygets trafik under det närmaste året. Bland passagerarna fanns därför också delar av den Bergmanska redarfamiljen, och Marianne var dagen till ära iklädd en färgglad skedevifolkdräkt. Tomas var dock förhindrad att närvara denna dag, och som kapten ombord fungerade då i stället C-G Bigfelt.

För sommarsäsongen 2007 har uppgjorts ett både intressant och trevligt trafikprogram för **Motala Express**, där man kan göra både kortare och längre turer med fartyget, ibland med olika teman, såsom bla sill- och grillkryssning; olika musiktematurer samt resor med historiskt innehåll.

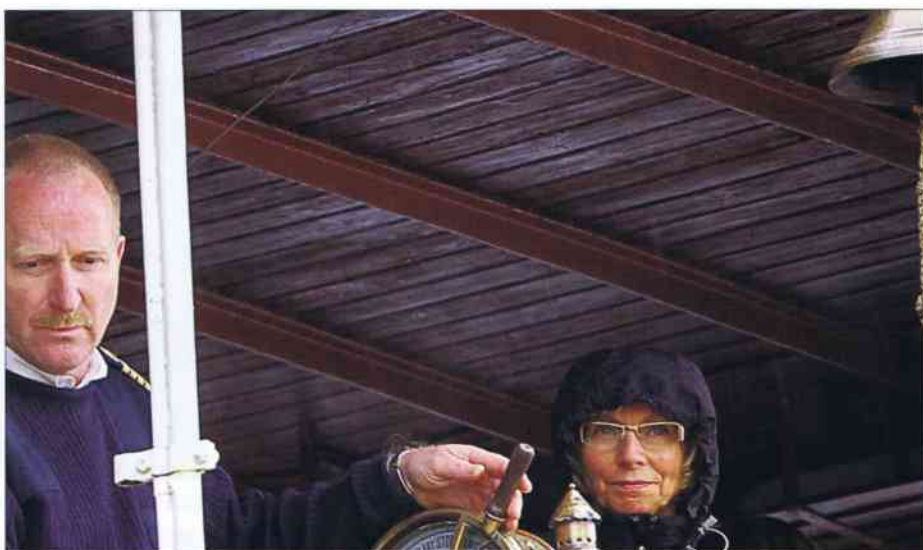
En av fartygets utflykter, som i slutet av juni gick till Forsvik, tyckte jag verkade särskilt intressant, så dit bestämde jag mig för att åka. Det torde dessutom ha varit ganska länge sedan, som **Express** senast var i Forsvik. Efter vad jag har erfärut, så var ångaren inne i denna del av Göta kanal några gånger på 1940-talet, detta för reparation och sliptagning vid det dåvarande Forsviks varv.

Vädret denna dag var inte det bästa (återkommande regn), men att få se **Motala Express**, när hon stolt och majestätiskt uppenbarade sig i Karlsborgsviken och sedan näst intill ljudlöst sakta gled genom Rödesund, och vidare in i Bottensjön, var värt alla blöta kläder!

Via kanalleden i Bottensjön, kom hon därefter fram till Forsvik, där fartyget förtöjdes vid en nyanlagd brygga intill det gamla slip- och varvsområdet. För några timmar var ångaren alltså frigiven från sin Vätterfångenskap, dock i högst tillfällig och begränsad omfattning, eftersom Göta kanals slussar i Forsvik således begränsade och förhindrade alla vidare flyktplaner från båtens sida.

Ångarens besök till denna del av Vättern sammanföll med de årliga Forsviksdagarna, när det lilla fd brukssamhället då lever upp, bl.a. genom att man visar upp diverse hantverk och har öppet hus i de tidigare verkstadslokalerna. För den maritima intresserade var dessutom den lilla trevliga ångslupen **Forsvik** och hennes turer samt det intressanta bygget av kanalångaren **Eric Nordwall II** ytterliga attraktioner denna dag. Uppställda på land fanns sedan också två gamla mycket rostiga ångslupsskrov, vilka givetvis även fångade ett vant båtologöga. Ett av skroven skall enligt uppgift vara den tidigare ångslupen **Maggie**.

Den stödförening, som sedan tidigare funnits för **Motala Express**, Åskersunds Ångbåtsförening, men som under senare år har fört en något tynande tillvaro, rekonstruerades vid ett möte i Åskersund den 30 juni. Den gamla, nu avvecklade föreningen syftade ju till att vara ett stöd till fartygets trafik från Åskersund och i norra Vättern, och vid det konstituerade styrelsemötet i den nya föreningen, benämnd **Motala Express Ångbåtsförening**, beslutades i stället att man skall verka som en allmän vän- och stödförening för ångfartyget **Motala Express**, då ångaren numera är en angelägenhet för hela Vätterbygden och för alla ångbåtsentusiaster i landet. Den nygamla föreningens styrelse har också fått en mer geografisk spridning, där bl.a. den nyvalde ordföranden Lars Normén är från Borensberg, vice ordföranden hör hemma i Bankeryd, och den återvalde sekreteraren kommer från Åskersund.



Tomas Bergman, befälhavare ombord, har maskintelegrafens på mycket sakta, framåt. Forsvik den 30 juni 2007.



Maskinisten Mattias Bergsten vid manöverplatsen i **Motala Express** maskinrum den 1 juni 2007.



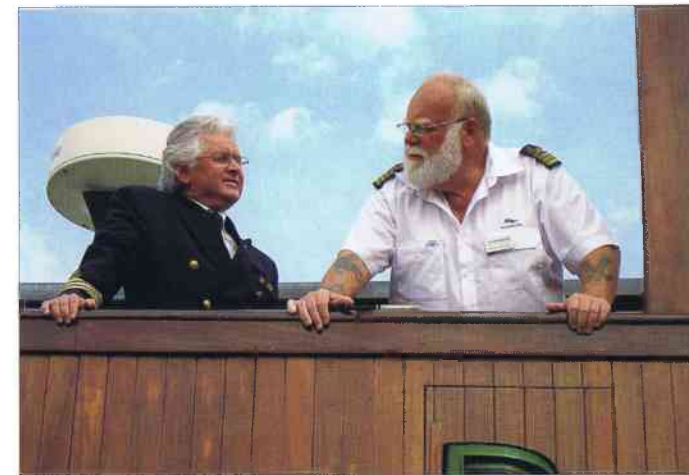
Vätterns Fånge i Rödesund, Karlsborg, den 30 juni 2007. Observera den vackra akterornamenteringen, där Åskersund anges som hemort. **Motala** är dock numera ångarens nya hemmahamn.



Stenpiren i början av 1930-talet.



Lilla danska ångaren Skjelskør.



Hamnkapten Jörgen Wallroth och Bengt Cremonese.



Mölndals paradorkester underhöll.



Nordsteam 2007 i Göteborg



S/s Børøysund.

Den 10 till 12 augusti arrangerades veteranbåtsmötet 'Nordsteam' i Göteborg, med ca 15 maskindrivna veteranfartyg. Då fick alla ångbåts- och fartygsdiggare åter uppleva de gamla fartygen lägga till vid den klassiska Stenpiren. Senast det begav sig var 1994.

Redan på fredagen började båtarna anlända och påföljande dag var det dags för invigning av Nordsteam, med massor av människor på kajen. Strålände solsken med över 25 grader gjorde mötet till en fest med många som tog chansen till besök ombord och även följa med på en tur ut mot hamninloppet. Invigningstalade gjorde Göteborgs hamnkapten Jörgen Wallroth, från Bohusläns bryggdäck efter att Mölndals Paradorkester bjudit på underhållning.

Nordsteam är ett samarbete mellan Norsk Veteranskibbsklub, Dansk Veteranskibbsklub och Sällskapet Ångbåten. Tre organisationer för bevarandet av äldre maskindrivna fartyg. Trots namnet Nordsteam så är även motordrivna fartyg med på mötena. Nordsteam bildades 1976 och första träffen avhölls i Göteborg. Därefter har träffar hållits i Köpenhamn 1978, Oslo 1980, Mariestad 1983, Köpenhamn 1988, Tönsberg 1990, Göteborgs 1994, Köpenhamn 1996 och Bergen 2000 samt 2005.

Ett fartyg som inte tidigare varit med i Göteborg var bogserbåten **Styrbjörn**, med en lång och innehållsrik historia. Båten är precis som omtalas i broschyren: *Et unikt teknisk-maritimt minnesmerke over svensk/norsk samarbeid gjennom nesten 100 år*. Hon byggdes 1910 på Göteborgs Nya Verkstads AB i Göteborg, (Götaverken)

för Trafik AB Grängesberg-Oxelösund, senare Grängesbergssbolaget, vilket skorstensmärke hon bär. **Styrbjörn** är enda fartyg som idag bär Grängesbergssbolagets skorstensmärke precis som bogserbåten **Herkules** gör med Red. AB Nordstjernans (Johnsons) rederimärke. **Styrbjörn** var stationerad i Narvik och sänktes under kriget men bärgades. Hon är fortfarande koleldad och den gamla GV-ångmaskinen fungerar utmärkt efter nästan 100 år! **Herkules** var upptagen med charterturer och anslöt först på söndagen, då hon lade sig akter om **Styrbjörn**.

En annan pärla var passagerarångaren **Oster** byggd redan 1908 och i ett mycket fint skick. Restaureringen av **Oster** har kostat 12 miljoner norska kronor och därtill ca 26 000 timmar ideellt arbete samt sponsrade varuleveranser och tjänster.

En annan ovanlig gäst var valfångstfartyget **Southern Actor** från Sandefjord, en stad med anor från valfångsttiden, där normännen varit mycket aktiva och speciellt då i Sandefjord.

På lördagskvällen bjöd Sällskapet Ångbåten de deltagande besättningarna på restaurangen i Stadsmuseet. Ett uppskattat evenemang där besättningsmedlemmarna hade trevligt och samtalade om sitt gemensamma intresse: Veteranfartyg.

På söndagen kunde man även göra en tur med de gamla båtarna och efter avslutad visning av dem, var det dags att säga adjö till Nordsteam 2007.

Bertil Söderberg



S/s Southern Actor.



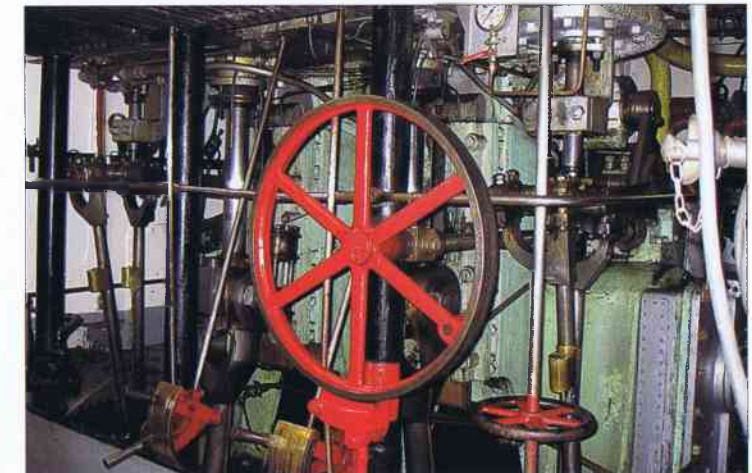
Vackra fartyg! Samtliga foto Bertil Söderberg.



Bogserbåtarna hade "egen" brygga.



Grängesbergssbolagets märke på Styrbjörn.



Den nästan 100-åriga ångmaskinen i Styrbjörn.



Fyren tryggt förtöjd vid Operan. Foto Bertil Söderberg.



Fin inramning av Pater Noster. Kanske en framtida målning skulle passa in här på Göteborgsoperans entré? Foto Bertil Söderberg.



På plats på Hamneskär. Foto Per Lindquist den 21 juli 2007.



Vacker entré. Foto Bertil Söderberg.

Pater Noster

Fyren Pater Noster – Fader Vår – har besökt Göteborgs hamn. Det kunde nog inte Heidenstam, som byggde fyren, ens kunnat tänka när den stod färdig på Hamneskär 1868.

Det var i slutet av 1970-talet som ropen "Rädda Pater Noster" hördes för första gången. Ideella krafter, idoga kämpande fick både kommun, region, staten och näringslivet att ställa upp för den gamla fyren. Och man lyckades!

Nu står hon där igen på Hamneskär till glädje för alla som tidigare sett fyren på sin rätta plats.

Ur navigationssynpunkt har fyren inte längre någon betydelse. Nu är den pensionär och byggnadsminne och med den grundliga renovering som gjorts, och med gott underhåll, kan hon i många år framöver ge Hamneskär den fina vy som syns i havsbandet. Renoveringen slutfördes på gamla Arendalsvarvet av Pharmadule Emtunga i den gamla skrivhallen.

Den 27 juni anlände hon till Packhuskajen vid Operan, och därefter besök både på Marstrand och i Rönnäng för att visa upp sig. En vecka senare lyftes hon på plats på Hamneskär. Ett vandrarhem finns på ön till trevnad för dem som inte har egen båt att övernatta på ön och på plats uppleva fyrepokens historiska vingslag.

Ännu ett lyckat projekt på västkusten är i hamn! Heder åt alla som bidragit till att rädda Pater Noster!

Bertil Söderberg



Götheborg hemma

Det har skrivits mycket om Ostindiefararen **Götheborg**, men den triumfartade hemkomsten till hemmahamnen vill även Länsgruppen delge sin läsekrets lite av.

Ostindiefararen **Götheborg** (III) anlöpte hemmahamnen 9 juni i ett strålende sommarväder. Tidigt på morgonen möttes hon ute till havs och ju närmare hon kom mot Göteborg, ökade eskorten av följeslagare på inseglingen. Längs hamninloppet var 10 000-tals människor samlade för att hälsa skeppet välkommet hem. Så mycket folk har nog inte samlats i hamnen sedan Svenska Amerika Linien fick hem sina nybyggen.

Vid middagstid passerade hon under Älvsborgsbron och vidare in till Frihamnen, där det var välkomstceremonier med mycket folk på Bananpiren. Kinas premiärminister och vårt kungapar var med på inseglingen från Rivöfjorden. Smått fantastiskt att Kinas premiärminister tog sig tid att vara med. Vilket intresse från Kinas ledare! Det är helt klart att **Götheborg** gjort ett djupt intryck när hon var i Kina.

Bertil Söderberg

Överst tv: På morgonen 9 juni på Kattegatt. Foto Torsten Magnander.

Överst th: Här är fartyget på ingående efter att ha passerat Böttö. Foto Per Lindquist.

Mittbilden: **Älvsnabben** gick i skytteltrafik mellan Operan och Frihamnen. Foto Bertil Söderberg.

Nederst: Högtidstal och överlämnande av gåvor till kungaparet och Kinas premiärminister med fru. Foto Bertil Söderberg.



Till flydda tider återgår . . .



Grekiska kylbåten **Atalanti** vänder i Waalhaven i september 1977. Hon byggdes till Johnson Line 1966 i Hamburg, som **Okanagan Valley** och var på 6 240 ton dw. Sålades 1971 för 2,2 miljoner US\$, till Afromar Inc., Piraeus, namnet blev **Atalanti**. Skrotades i juni 1985 i Pakistan.

Bertil Palm



Hemmahörande i Delfzijl och med sitt första namn **Ask**, lämnar detta här Rotterdam den 4 maj 1975. Hon var byggd 1961 i Zaltbommel till Scheepv. Maats, Svea i Amsterdam, 1042 ton dw. Söld 1969 till L. Davids, Delfzijl, som hade henne fram till 1977, då blev **Ask** köpt av Elias Stavros, Limassol, och bytte namn till **Stavros H.** Blev 1980 **Athlos III**, 1984 **Jamalb**, samt **Frixos II** 1985, hemmahörande i Limassol. Köptes 1986 av Faiza Cia. Nav., San Lorenzo, omdöpt till **Alaati Allah**. Finns i LR. 2006 då ägd av Mohamad Abdelsalam Ossman.



I september 1976 lämnade **Anco Elias** Rotterdam, hemmahörande i Monrovia. Avgick Venedig, som **Dodona** 1958, till Rederi AB Transoil i Göteborg. Namnbyte till **Anco Spring** 1964. Söld 1967 till Salénrederierna och vid charterns slut 1972 blev hon **Sea Spring**, såld i november till Liberia och blev **Anco Gunvor**. I januari 1973 blev hon **Carbo Cougar**. Söld 1974 till Anemone Shipp. Co.Ltd., Monrovia, omdöptes nu till **Anco Elias**. Blev Elias 1978, med grekisk flagg. Köptes 1979 av Hickory Investment Inc., Piraeus, namnet blev **Elpis**. Anlände Kaohsiung den 8 augusti 1983 för upphuggning.

. . . min tanke än så gärna

På väg in till Rotterdam i maj 1975, cypersflaggade **Assimakis** på 3 800 ton dw. Byggdes på Öresundsvarvet 1952 som **Ilheos** av Stockholm, Rederi AB Disa. Söld 1958 till Jadranska Slobodna Plovidba i Split, blev nu **Zenica**. Var jugoslav fram till 1972 då hon köptes av Cia.Mar. Peamar S.A., Panama och fick namnet **Pea I**. Sålades igen samma år till Lelakis Ship. Ltd., Famagusta, omdöpt till **Assimakis**. Ny ägare blev 1976 Zyros Mar. Ltd., Piraeus, samt namnbyte till **Skopi**. Söld igen samma år till Cia. Nav. Jason S.A., Piraeus, omdöpt till **Constantza**. Skrotad 1980 i Pakistan, anlände Karachi den 24 maj.



Motortankern **Aniara** av Oslo anländer Rotterdam i juni 1974, ägd av Arne Blystad. Byggdes 1962 i Landskrona som **Ada Gorthon**, till Gorthon Line i Helsingborg, hade en dödvikt på 21 570 ton. Köptes 1971 av Blystad och blev **Aniara**, med tillägget Lake 1977. Sålades 1979 till Samos Nav. Inc., Monrovia, som **Lake Aniara**. Fick namnet **Donatello** 1982, då hon köptes av Technomar, Panama. Sålades 1986 till Lundt Ship. Ltd., Georgetown, omdöpt till **South Cloud** och såld igen samma år till skrot i Valencia och anlände dit den 9 juni.



På väg in till Rotterdam i september 1977, motortankern **Kimón** av Piraeus, på 24 700 ton dw. Lämnade Lindholmens varv AB 1961, som **Carl Larsson** till AB Transmarin i Helsingborg. Köptes 1966 av W. Wilhelmssen i Tönsberg, och fick namnet **Tripoli**. Var norrmann i två år då hon övertogs i maj 1968 av Cia. Nav. Proti S.A., Piraeus, och blev **Kimón**. Söld 1978 till skrot i Spanien, höjgs upp i Vinaroz.



Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Gustaf Lagerbjelke som gråmålad hösten 1939 eller våren 1940. Foto Olov Lund.

Mer om Gustaf Lagerbjelke

I Länspressen 2007:2 berättade Bengt Åke Gustafsson mycket levande om den trafik, som denna ångare skötte på Hjälmaren och Mälaren från Skogstorpshamn. Här är något mer:

Start redan 1888 med Brage

Ångbåtstrafiken mellan Skogstorp och Örebro hade inletts redan från augusti 1888, då järnvägsbolaget OFWJ hyrde in mälaraångaren **Brage**. Även 1889 fick denna lilla ångare gå här, och intresset för den kombinationstrafik som **Gustaf Lagerbjelke** övertog var därmed redan väckt.

Många år som upplagd

Av annonser i Stockholmspressen framgår att **Gustaf Lagerbjelke** skötte sin reguljära trafik till och med 1931. Uppgifter i Stockholms hamns arkiv anger att ångaren därefter låg upplagd vid Hjälmare docka under lägkonjunkturen 1932–1934.

Från slutet av april till slutet av augusti 1935 fick **Gustaf Lagerbjelke** sedan åter trafikera traden Örebro–Stockholm, nu i Nyman & Schultz regi och via Fiskeboda, Läppe, Hampetorp, Vinön och Odensbacken i södra delen av Hjälmaren. Den gick alltså inte ända bort till Skogstorp. Detta var ändå bara ett

tillfälligt försök, och de följande åren låg ångaren åter upplagd vid Hjälmare docka.

Militärtjänsten

Som Bengt Åke Gustafsson nämnde var **Gustaf Lagerbjelke** i början av andra världskriget stationerat i Hårsfjärden som marint hjälpfartyg. Bakgrunden var att det sedan 1926 fanns en Fartygsuttagningsslag, som innebar att ett stort antal civila fartyg mot ersättning fick rekvideras av marinen vid höjd försvarsberedskap, vilket inträdde kort efter andra världskrigets start 1 september 1939.

Av det foto som Olov Lund sedan tog av **Gustaf Lagerbjelke** hade den blivit gråmålad och förde tretungad flagg. Det tyder på att fotot togs på hösten 1939 eller våren 1940. I juni 1940 bestämdes nämligen att endast fartyg med uniformerad, militär befälhavare fick föra sådan flagg.

Åter civil

Tiden som militär blev inte lång. Den 17 oktober 1940 togs **Gustaf Lagerbjelke** in till Hammarbyvarvet i Stockholm för att återställas till civil. Den låg kvar där till den 12 maj 1942, men sedan började en ny period av aktiv tjänst.

Nyman & Schultz svarade nämligen vid den här tiden för

trafiken Stockholm–Årboga via Kvicksund och Kungsör. Ångaren **Kvicksund** som gått där såldes dock den 26 maj 1942 till Finland. Som ersättare på Årbogatraden insattes först ångaren **Örebro II**, men den behövdes bättre på sin gamla trad Örebro–Stockholm och istället fick **Gustaf Lagerbjelke** nu börja gå mellan Årboga och Stockholm.

Ångaren **Kvicksund** hade under 1940 och 1941 utöver sina turer till Årboga på veckohelgerna också fått trafikera en helt annan mälartad, som gick genom Långtarmen ut till Löten och Dävensö. Även denna trafik fick efterträdaren **Gus-**

taf Lagerbjelke därefter sköta 1942 och 1943. De följande åren användes ångaren istället för olika lustresor vid veckosluten, och hösten 1944 gjorde den även fem svampplockningsresor.

Traden Årboga–Stockholm trafikerade **Gustaf Lagerbjelke** i varje fall ännu 1948, men dess turer annonserades inte i stockholmspressen. De var nog mest avsedda för godstrafik. Under 1949 insattes istället motorfartyget **Broxvik** på godsturer Stockholm–Kungsör–Årboga, i Örebro Rederi AB:s regi, och jag vet inte om **Gustaf Lagerbjelke** fortfarande var i trafik från detta år.

Arne Sundström



Kennedy vid Hotell Sea-Port i Ekenäs, fd Strandhotellet. Foto Stig Arweson.

Kennedy igen

Angående **Kennedy** i 2007:2 som jag frågat efter och fått svar på i 2002:4 och 2003:1.

Jag kan meddela att hon låg kvar på sin plats vid Hotell

Sea-Port i Ekenäs, Finland så sent som den 5 maj i år. Hon går på beställningsturer med max 12 personer. Hon är i mycket bra skick.

Stig Arweson

Okänd järnare

På bilden från Blankaholm på sidan 51 undras vilken järnaren

är. Jag tror att det är **Gull-Britt** från Flatvarp.

K.G. Svensson, Lofahammar



Pontonkranen med gripskopan hängande under kranarmen liggande i Lysekils hamn i väntan på tjänlig väderlek. Foto Bo Olsson.

Storskopan

I förra numret ställs en fråga angående en storskopa.

Bilden är tagen på Arendalsvarvet eller Lysekil, troligen i slutet av 1982. Uppgifterna har konfirmerats av Per-Olof Thorvaldsson från Röda Bolaget.

Skopan tillhörde kranen **Hebe 2**, som på väg upp från Hamburg, för att bärga kättingen, som m/s **Enö** tappade vid haveriet mellan Måseskär och Lysekil. Skopan sattes iland på kajen vid varvet. Då skopan var dubbelmantlad brändes hål i sidorna för att inte tryckas ihop av vattentrycket, när kättingen skulle bärgas.

Skopan stod också en tid i Lysekil därav tveksamheten om var bilden är tagen.

När **Hebe** ändå var vid varvet passade vi på att få ett antal lyft gjorda på riggen **Safe Karin**, då dessa var problematiska med våra kranar, dvs vi bytte tjänster Arendalsvarvet och Röda Bolaget.

Roy Johansson
Montagechef Arendalsvarvet.

Bertil Söderberg frågade i förra numret av Länspumpen i vilken hamn storskopan var parkerad. Vet inte säkert, men möjligen var det i Lysekil i samband med att den användes för att plocka upp förlista **Enös** last på 720 ton bojankarkätting. **Enö** (10736/SKUG) var i början av

juli 1983 på väg från Stugsund till Sandfjord med en last av 6 ankarkättingar avsedda för oljeborrplattformar. Utanför Bonden vid Lysekil gjorde fartyget en kraftig överhalning och kastade lasten åt lä. **Enö** kantrade hastigt och gick till botten. Kättingarna blev liggande för sig på botten efter att ha slungats ur lastrummet. Tre man följde fartyget i djupet.

Året efter gjordes försök att bärga kättingarna och för detta användes Neptunbolagets stora pontonkran och med den här skopan som arbetsredskap. Efter lång väntan på gott väder med avtagande vind och ström lyckades man till slut få upp all kätting. **Enö** ligger som vrak på platsen.

Anders i Wiga

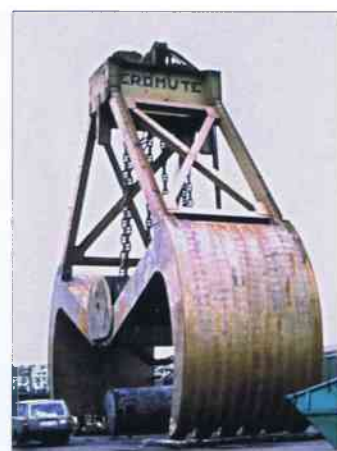
Mitt minne av skopan är att det var ett fartyg som hade en stor mängd ankarkätting som däckslast och denna gick över bord utanför kusten.

Kättingen skulle användas till en oljerigg. Vi har ett fritidshus på Saltö och en höstkval 1984 lystes rummet, vi har mot havet, upp av ett starkt ljus. När jag försökte se ut såg jag enorma strålkastare från något fartyg långt ute på havet. Efter några timmar när fartyget kom in i skärgården kunde jag konstatera att det var en väldigt stor pontonkran. Då förstod jag att

det var kranen som skulle bärga den tappade kättingen, som jag hade hört talas om. Den aktuella kvällen hade dom gått in i lä på grund av vädret. Några veckor senare ställde dom av den stora skopan på kajen i Lysekil, så jag var tvungen att kolla på den enorma skopan.

Bilden som jag har tagit på kajen och med min Volvo som referens. Ett försök att skala upp motivet ger att skopan är ca 15 m hög.

Med vänliga hälsningar
Stig Nilsson



Skopan på kajen i Lysekil. Foto Stig Nilsson.

Jakten Vega

Med Föreningen Allmogebåtars skrift, *Träbiten nr 93*, som ägnas åt båtbyggaren Stjern på Galtö, som grund, har jag försökt komplettera de uppgifter som finns där. En jakt som är särskilt intressant är **Vega** från Hunnebostrand. Enligt arkivens uppgifter byggdes den 1894 på Orust som **Dacapo** från Strömstad. Skeppare var A.C. Wingård. Netto 19,67 ton.

1896 är hemorten Kiddön och redare C.A. Olsson och då omdöpt till **Vega**. Dim: 12,95x5,35x1,67 m. Netto: 16,92 ton.

1899 nytt netto, 14,93 ton.

1902 är hemorten Hamburgsund och A. Johansson redare. SD 152.

1904 är redaren H. Arons-son. 1914 anges nytt netto till

16,34 ton.

1915 till Hunnebostrand med Karl Johan Mattsson som ägare och dist.beteckning LL 395.

1921 nytt netto 16,85. År 1923 motorjakt. En begagnad motor med namn Rapid på 10 hk installerades. Netto 15,60 ton.

1931. Dim: 12,90x5,35x1,61 m. Netto 16,88 ton.

År 1938 uppmättes jakten av Olof Hasslöf och Henry Magnusson.

I arkivet nämns att byggnadsvarvet var Ängsnäs. En notering finns att jakten såldes till Väneren före 1944. En notering säger upphuggen, men inte var eller när.

Denna historik kan jämföras med uppgifterna i boken *Båtar i Bohuslän* sidan 44.

Henry Jansson

Okänd arbetsbåt

Fotot längst upp till höger på sid 51 föreställer **Sjöhästen**. Hon tillhörde Blekinge kustartilleriförsvaret åtminstone till i början av 1970-talet och tjänstgjorde på teleavdelningen. Byggdes om till kabelbåt vid Karlskronavarvet. Därav att hytten är placerad på styrbordssidan.

Ingvar Gustafsson, Hasslö

Christa

När jag i veckan besökte Norrköping passade jag på att titta vad som fanns i registret om den i LP 2007:1 efterfrågade **Christa ex Hulløy**. HB Krista Fartygsuthyrning, Kolmården anmälde den 12 juni 1984 det i Arendal byggda fritidsmotor-

skeppet **Christa ex Hulløy** till registrering varvid signal SLMC tilldelades. Man hade förvärvat fartyget den 9 april samma år från Lars Liundqvist, Åsa Sofia Kristensen och Jan I. Kristensen, Oslo för 280 000 kronor. När **Christa** den 19 september 1985 såldes till Missionbåtsföreningen Christa, Blidö för 620 000 kronor angavs att fartyget genomgått ombyggnad på Kållandsö. Sålts 21 februari 1994 till Erland Karlsson Bil AB, Ljusterö för 600 000 kronor med övertagande i Mariehamn. Omdöpt till **Anna-Eva af Ljusterö**. Sålts 20 juni 2004 till Hans Olivecrona, Ljusterö som ännu i maj var 2007 registrerad ägare.

Erik Hag

Vinjettbilden till Horisonten Runt har tagits av Bertil Söderberg och visar utsikten från Högen i Önnered mot Göteborgs södra skärgård den 7 augusti 2007.



Den första *Od* på Kvillepiren efter bärgning . . .

Mera om *Od*

Den första *Od*, byggd 1910 i Frederikshavn existerar fortfarande. Den ligger sedan många

år tillbaka vid Gullbergskajen som renoveringsobjekt. Dess karriär tog ju slut vid höststormen 1969. Den bärgades senare



. . . och den andra under skrotning. Foto Göran Ohlsson.

och togs till Kvillepiren innan den såldes till lustfartyg. Bifogar ett foto av den vid Kvillepiren. Bifogar också ett foto

av *Od* "nummer två" under skrotning i Sannegårdshamnen (se LP 2007:2).

Göran Ohlsson

Tankfartyg identifierat

Det "okända" tankfartyget på sidan 47 i Länspumpen 2007:2 är **Kanaltank** av Donsö.

Fartyget byggdes som läktare i Tönsberg 1916. Inköptes i mitten av 1950-talet till Sverige av Sten A Olsson Göteborg. Redan då var fartyget ändrat till mortortanker.

Så småningom förlängdes **Kanaltank** fem meter och försågs med renoverad motor (B&W Alpha diesel 260 hk) vid Ringöns varv i Göteborg. Gick med oljeprodukter på Göta kanal till Jönköping och Motala.

Jag sommarjobbade ombord 1958. Skeppare var Hannes Sternbeck. 1961 blev Kristen Kristensson Donsö ny ägare. År 1967 kom fartyget till Norrköping som **Norrtank**. Näste ägare blev Sven Lindberg Stockholm.

Siste ägare blev Inge Sandén Stockholm. Namnet blev nu **Rone**.

1981 under resa från Nynäshamn till Visby med eldningsolja, sjönk **Rone** 15 distansminuter nordväst Visby efter svår nedisning.

Med vänlig hälsning

Kentth Larsson, Igelstad, Hagebo
546 95 Karlsborg

Även Johnny Durk har kommit fram till samma slutsats.

Redaktionen

Per Lyckes okända fiskebåt

I LP 2006:4 söker Per Lycke förslag om vilken svensk fiskebåt **Mandela** kan ha varit. Har tittat på bilden ett otaligt antal gånger och äntligen kommit på vilken det är. Först var det namnet som gav mig den ordentliga ledtråden. Ursprungsbokstäverna på styrhytten plockades bort och man återanvände några till det nya namnet. De bokstäver som återanvändes var M A N D E och de kommer från **Normandie**. En hastig titt på mina fotografier av **Normandie** gav genast svaret och det visade sig att jag hade en bild tagen ur samma vinkel. Nu kan man på Per Lyckes bild även ana **Normandies** krumma stäv, vilken var så karakteristisk för just den båten.

Normandie byggdes 1947 i Rönnäng som **Rimfors** från Åstol. Blev senare **Normandie** från Hönö Röd och därefter blev hemorten Styrsö fram till att den såldes till Finland 1978. Den togs ur fiske redan 1981 och försvann sedan ur de finska skeppslistorna.

En stor mängd svenska fiskebåtar har ju under årens lopp blivit sålda till Finland och så länge de är i fiske går det lätt att följa dem i finska skeppslistor. Man har dock det systemet i Finland att när ett fartyg tas ur yrkesmässig sjöfart försvinner det ur skeppslistorna och det är så gott som omöjligt att följa



Normandie från Styrsö med den typiska "önnaredshytten". Foto Göran Ohlsson den 29 juni 1973.

dess öden. Nu har vi i alla fall fått veta något om **Normandie** men hur är det med alla andra? Skulle vara roligt att få rap-

porter från Finland om tidigare svenska fiskebåtar som tex den trevliga artikeln om **Kungshamn**, ex **Arne**.

Göran Ohlsson

Kantrat

Terje undrar över en bild föreställande en kantrad båt, antingen från Varberg eller Falkenberg (Länspumpen 2007:2, sidan 50).

Bilden har tagits i Falkenberg men föreställer **Varberg**!

När motorfärjan **Varberg** var på väg att dockas för över-syn på varvet i Falkenberg vek sig pallningen. Färjan kantrade och drog då med sig både torrdocka och kran.

Efter några timmar lade färjan sig helt på sidan mitt i Falkenbergs hamn. Fem personer skadades lindrigt vid olyckan och de materiella skadorna blev omfattande. Händelsen inträffade den 9 maj 1966 och finns utförligt refererad i lokaltidningen (*Hallands Nyheter*) från tiden.

Hälsningar,

Bernt Johnsson, Lindome

Dicto

I ett tidigare nummer av LP fanns uppgifter om det norska kvarstadsfartyget **Dicto**. Jag måste korrigera en uppgift.

Det säger Carl-Walter Nilsson från Lysekil, en av de fyra svenskar som 1941, för några dagar mönstrade på m/s **Dicto**. Hon låg då upplagd tillsammans med andra fartyg. Fartygen var akterförtöjda i berget vid Sämstad. Från stäven höll man fartyget med två ankare. Besättningen bestod av befälhavare, förste styrman och en maskinist, alla norrmän. Sjömanshusets chef kapten Fritiof Hjelmvik letade efter sex man som var villiga att köra fartyget från Sämstad till Göteborg. Förutom Nilsson mönstrade fem pojkar från Fisketången. Lotsbåten körde dem till Sämstad där alla imponerades över att fartyget var så stort. Vi kände oss lite bortkomna säger Nilsson. Styrmannen visade dem runt och pojkarna kom snart in i vad som behövdes för att köra fartyget.

Lotsen hette Rudolf Montelius och han beordrade Carl-Walter Nilsson som varit på skutor att stå till rors. Ankarna hade legat länge i Gullmarsfjordens dy och spelades med möda upp.

När **Dicto** närmade sig Lysekil ville kapten göra en gir in mot staden och detta skedde genom att båten gick mellan Tova och Grötö.

Kapten signalerade tre gånger med orden "Jag får ta farväl av Lysekil för den staden får jag nog aldrig mer se." Färden gick genom Hätterännan och ut till havs. I höjd med Måseskär kom jagaren **Göteborg** för att eskortera dem till Vinga.

Dicto var ett lovligt byte för tyska ubåtar så färden gick enligt Nilsson i neutralitetsleden. Ett tyskt minfält låg utanför fyren Pölsan. Färden till Göteborg gick bra och efter en dags resa förtöjde man i Frihamnen.

Nästa dag mönstrade svenskarna av. Kapten sa: "Ni har det bra pojkar som får resa hem"

Terje Fredh

Efterlyst jakt

I LP 2007:2 efterlyser Anders Engdahl uppgifter om MD 268 som fanns någonstans i Göta älv. En första tanke var **Milton** från Skärhamn men det föll på att jakten på fotot är klinkbyggd. Då bör det vara **Nordstjärnan** från Skärhamn, redare Johan Johansson. Köptes 1906 från Åstol som galeas med samma namn och ägare där var Olaus Vikström. Numret fick den tilldelat 1897 som MTD 268. Dessa nummer hängde kvar även sedan det nya nummersystemet infördes 1902, fast då togs T: et bort. På Åstol användes hon uteslutande till fiske.

1907 riggad som jakt och 1911 motoriserad. Namnbyte till **Alida**. Ny distriktsbeteckning blev då MD 200. Fotot bör alltså vara taget mellan 1907–1911.

Henry Jansson

Bunker

Är det någon som vet, var tankläktaren **Bunker** blev av, som byggdes 1944 på Lindholmens Varv för Broströms AB Bunkeroljor?

Torsten Hagnéus

GG 222 igen

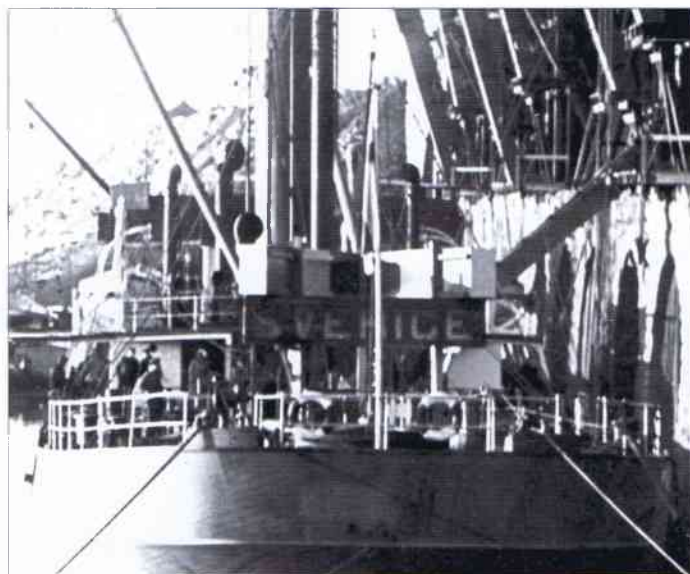
I Länsumpen 2006:3 frågar Georg Johansson vem GG 222 är.

Det är **Clipper** ex **Caprice** (LL 716) skrev ju Gunnar Utbult i nästa nummer. Detta är riktigt. Men vem fiskade med **Clipper** under denna tid?

Den nya **Clipper** (GG 220) hade ju levererats från Petters varv året innan och var samtidigt i fart. Jo, det var **Brittanas** (GG 496) besättning som hyrde **Clipper** i samband med motorbyte i **Brittana**. Skeppare ombord var **Clippers** skeppare Nils Torgersson.

Ingemar Åberg

**Manusdag för nästa
Horisonten Runt
är den
15 oktober 2007**



Vilken är ångaren i Narvik? Del av vykort ur Bertil Söderbergs arkiv.

Oidentifierad malmångare

Jag köpte detta vykort nyligen och nu vill jag ha hjälp att identifiera ångaren som ligger vid malmkajen i Narvik. Förmodligen är bilden från andra världskriget eftersom det står SVERIGE på en skylt på ak-

terdäcket. Märkligt nog finns inget namn eller hemort målat i aktern. Skrovets ljusa färg kan föra tanken till en Grängsbergs-båt, men det ser inte ut så på skorstenen.

Bertil Söderberg



Wiktorina på land i Trosa. Foto Krister Bång.

Vem berättar om Wiktorina?

Den 19 juni kom jag till Trosa där jag fann passagerarbåten **Wiktorina** i en vagga på varvet. Tyvärr fanns det ingen i närhe-

ten som jag kunde fråga, så jag låter därför frågan gå vidare till Länsumpens läsare. Vem berättar om hennes tidigare liv?

Krister Bång

E.236 La Maro av Esbjerg

Kan någon av Länsumpens läsare berätta historien om fiskekuttern **La Maro** (E.236)? Hon reparerades i Visby våren 1956 efter en svårare grundstötning. Denna måste ha skett någonstans på Gotland eller på Fårö. Om det var ägarna som reparerade efter haveriet eller någon som hade köpt kuttern efteråt, vet jag ingenting om.

För min del blev det oftast att

jag tillbringade mina matraster nere i Visby fiskehamn och beskådade deras arbete med att återställa kuttern i brukbart skick.

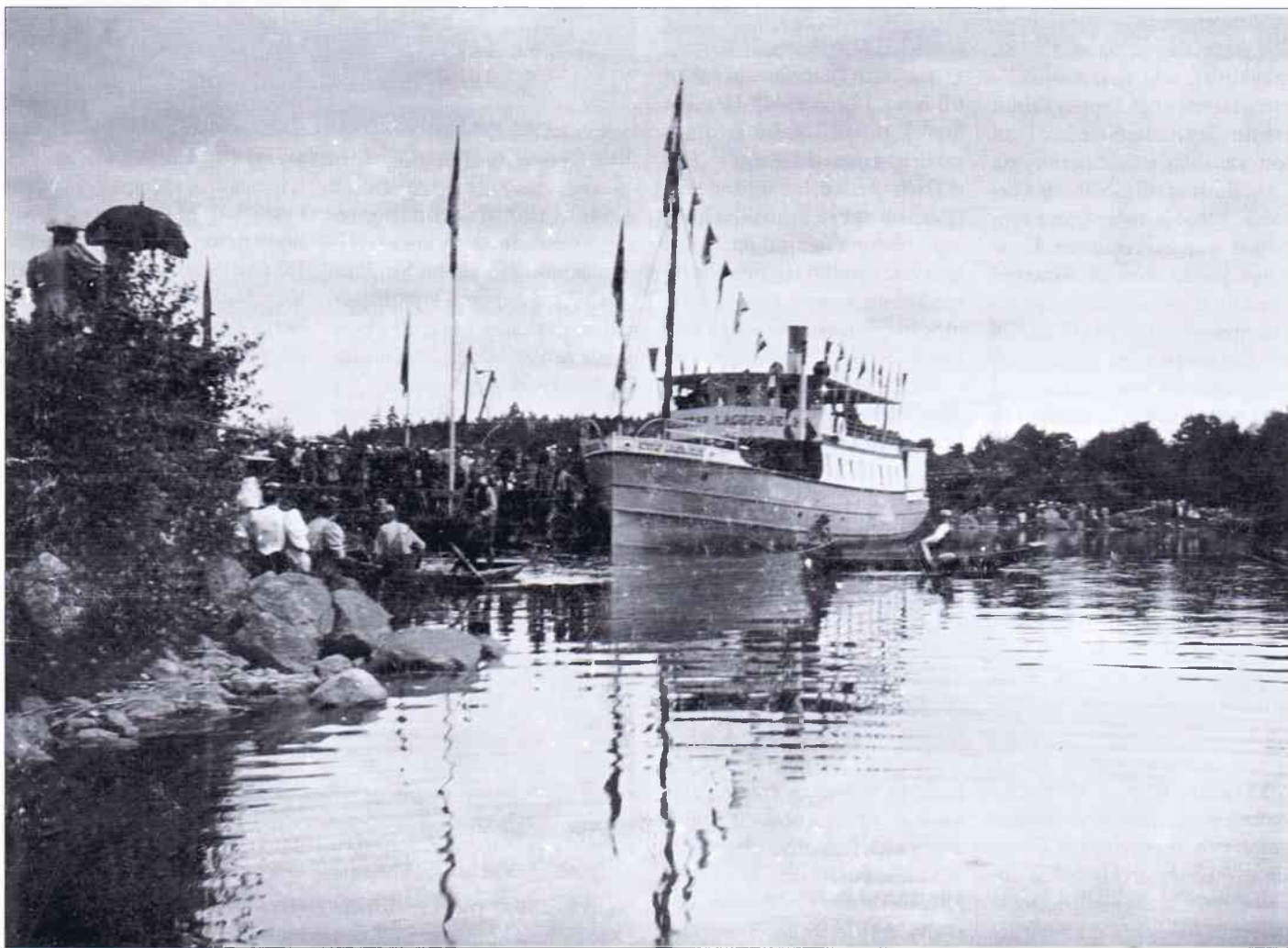
Vad jag minns var hon en vanlig nordsjökutter. Troligen byggd av ek. Kan någon berätta om denna fiskekutter? När byggdes hon och på vilket varv, längd och bredd, typ av maskin. Existerar hon idag?

Rolf Hallgren

*Gustaf Lagerbjelke var inte ensam
om att angöra den lilla hamnen i Skogstorp*

...om fartygstrafiken på Skogstorps hamn (II)

Sammanställt av Bengt Åke Gustafsson från intervjuer, urklipp och egna anteckningar



Gustaf Lagerbjelke angör Skogstorps hamn i juli 1895. Eskilstuna stads museums arkiv.

Att båttrafik till och från Skogstorp funnits långt före innan OFWJ anlade hamnen på nuvarande sågområdet är allmänt känt i trakten.

Redan under forntiden då Östersjöns vågor sköljdes mot skogstorpsstranden uppstod vid Hyndevad en viktigt handels- och mötesplats. Den tidiga samfärdseln vid den dåtida östersjöviken satte sålunda en markant prägel på den äldsta Eskilstunabygden.

Under medeltiden kördes handelsvaror mestadels i vagnar dragna av hästar (hästforor) eller oxar, och med de dåliga vägförhållanden som rådde vid den tiden sökte man sig oftast, där det var lämpligt, till sjöar och vattendrag för resor och varutransporter. Vintertid gick transporterna

över isen när så tilläts och vid isfritt vatten lastades varorna i båtar. Handlingar från 1500- och 1600-talen visar, att när varor skulle avgå till Mälabygden från Närke och dess bergslag, eller från de närmaste delarna av Värmland och Västergötland, gick transporterna över Hjälmarén.

Järn från Nora och Lindes bergslag avfärdades via Örebro sjöledes till Hyndevad, för vidare befördran landvägen till Eskilstuna och dess industrier eller till Torshälla för att där omlastas på större båtar för leveranser vida omkring.

Örebro slott tjänade fraktpengar med egen båt mellan Örebro och Hyndevad. År 1584 hade fem båtmän lön för denna syssla.

På ett flertal ställen fanns för de sjöfarande välfärd gästgivaregårdar, eller krogar som de allmänt kallades, där sökte man skydd i väntan på tex bättre väder eller

vind. Här kunde man även få sig en bit mat och dryck därtill. Krogarna låg i allmänhet i närheten av färjeställen och i ån från Östra Hjälmarne ned till Hyndevadsfallen fanns minst tre krogar.

När Arboga grav ombyggts (Hjälmarne kanal) på Karl XI:s tid upphörde delvis transporter via Hyndevad för att istället gå genom kanalen direkt ut i Mälaren och därifrån till Torshälla och senare även till Eskilstuna, men ännu så sent som fram till 1700-talets mitt fraktade fartyg järn från Örebro till Skogstorp för att där omlastas till landsvägstransport. Även en och annan passagerare kunde erbjudas följa med på färden.

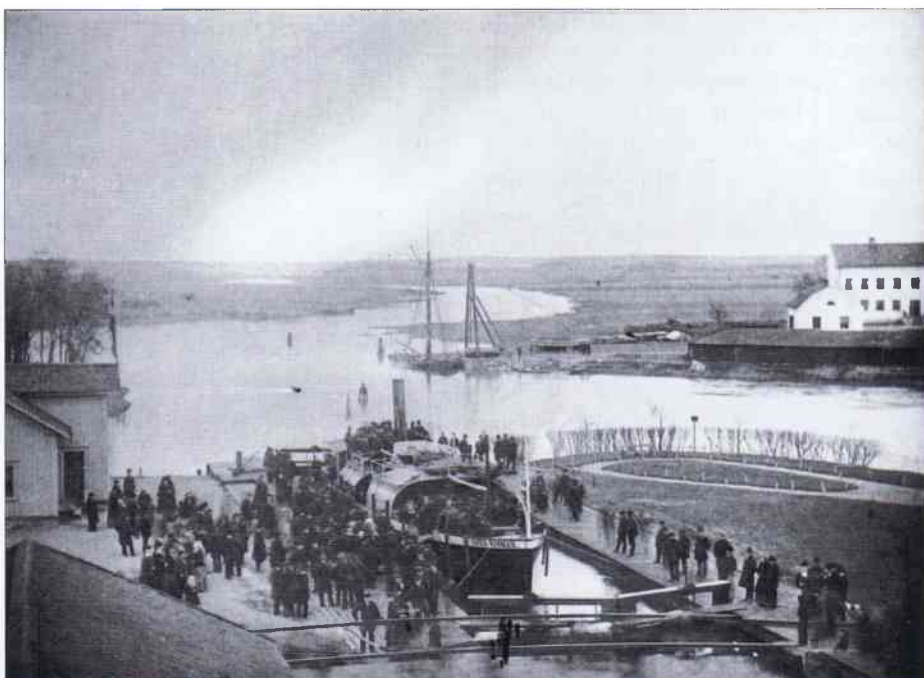
Vid den här tiden var platsen som vi nämner Skogstorps hamn ej aktuell som lastplats. En karta från 1600-talet visar att den då aktuella omlastningsplatsen var belägen i den lilla viken vid nuvarande Bobacksholmen, på den mark som idag tillhör Eskilstuna Stads Vattenverk. Längre ned, i Husbyviken, fanns Notviks lastageplats vilken långt tidigare troligen brukats som en hamn för lastning och lossning av de båtar som kom till Skogstorp med diverse laster. Här kan mycket väl den malm som levererades till masugnen, som låg vid Hyndevadsfallet på 1500- och en bit in på 1600-talet, ha lossats. Läget i viken talar för att så var fallet.

Sven Rinman

År 1887 trafikerades leden Örebro–Skogstorp av en ångare, inhyrd av Örebro Rederi AB, vid namn **Sven Rinman**, byggd av järn vid Motala Verkstad 1865. Fartyget byggdes för Ångfartygs-Bolaget Sven Rinman i Eskilstuna och insattes på traden Eskilstuna–Stockholm, som hon kom att trafikera i över 20 år (1865–1887). Från 1868 stod Eskilstuna Ångfartygs AB som ägare till fartyget som mätte 31 m i längd, 4,90 m bredd och ett djupgående av 1,99 m. Maskinen var en högtrycksångmaskin om 25 hk som gav ångaren en fart av 11 knop. **Sven Rinman** tog både passagerare och last på sina resor.

År 1888 såldes fartyget till J.C. Lindberg, Stockholm, som lät döpa om ångaren till **Rådmansö** och satte henne i trafik på Furusundsleden. Senare kom fartyget i Ångfartygs AB Rådmansös tjänst varmed hemorten ändrades till Rådmansö. År 1892 bytte hon återigen ägare och även namnet. Som **Furusund** tillhörde hon Stockholms Transport och Bogserings AB, dir. G. Förseius.

Försäljningar skedde tätt hädanefter, och 1898 stävade ångaren mot Norrland med F. Nätterkvist i Härnösand som ägare, och stannade där i femtiosex långa år. Som passagerarbåt med namnet **Laxen** trafikerade hon bl.a. traden Härnösand–Nord-



Sven Rinman vid slussen i Eskilstuna. Foto från 1876 då ångaren gick i reguljär trafik på traden Eskilstuna–Stockholm. Eskilstuna stads museums arkiv.



1892–1898 trafikerade fartyget Stockholms skärgård under namnet Furusund. Foto utlånat av kapten Åke Norén, St. Mellösa.

ingrå–Ulvön–Örnsköldsvik för att 1916 byggas om till bogserbåt för Bogserings AB Frej i Måvik.

I april 1924 såldes fartyget till T. M. Wågström i Örnsköldsvik som redan samma år avyttrade **Laxen** till J.W. Grundberg i samma stad. 1932 avled Grundberg och fartyget övertogs i september av hans änka Clara som 1934 sålde ångaren till ett partrederi i Härnösand med August Helmer Lundgren som huvudredare. Han lät bygga om fartyget till lastmotorfartyg 1936, för transport av olja i fat längs kusten, varvid också den gamla ångmaskinen byttes ut.

1947 såldes fartyget till Per Näslund i



I flera år låg Frostvik vid kaj i Stockholm innan hon avgick söderut till främmande vatten.

Ramvik, vilken i juni 1956 sålde tillbaka fartyget till A.H. Lundgren & Co. Priset var då 10000 kronor och fartyget döptes nu om till **Frostvik**. Redan året därpå såldes fartyget till Rederi AB Transcargo i Stockholm där fartyget tjänade som skrot-uppsamlingsbåt.

I september 1960 såldes **Frostvik** för 5500 kronor till Idema AB i Nacka, vidare såldes för 4000 kronor i januari 1962 till ingenjör W. Borgman i Bromma. Året därpå köpte Olof Östling i Hägersten det gamla fartyget och priset hade nu stigit till 6350 kronor. Flera ägarbyten skedde därpå, bl.a användes båten till jazzklubblokal.

Efter att till synes ha legat övergiven vid Söder Mälarstrand i Stockholm påbörjades våren 1966 en omfattande upprustning av det hundraåriga fartyget – **Lena**, som hon nu hette och som sålts av av fru Ragna-Lena Hildegard Almkvist i Stockholm för 20000 kronor till Compania Maritima Chess i Panama – och i augusti samma år avseglade fartyget med Panamas flagga vajande i aktern. Rykten vill göra gällande att fartyget tog sig ned ända till Sydafrika och där gått på grund och övergivits av sin besättning, för att sedan ha bärgats av ortsbefolkningen. En annan källa uppger att fartyget var destinerat till Medelhavet och i samband med ett maskinhaveri hamnade hon i Spanien. Vem vet, kanske seglar gamle **Sven Rinman** fortfarande någonstans på vår jord och besöker hamnar, långt bort från den lilla hamnen i Husbyviken?

Strömsholms Kanal

Före **Sven Rinman**, från 27 september 1886 och året ut, gick på traden Skogstorp–Fiskeboda–Vinön–Göksholm–Örebro **Strömsholms Kanal** ett antal resor tills isen hade lagt sig.

Tre äldre fartyg med namnet "Strömsholms Kanal" har funnits. En byggd av järn vid Motala Verkstad 1865, sjönk i september 1877 efter en kollision med eskilstunaångaren **Vulcanus** på Granfjärden i Mälaren, och låg på botten i ca 15 år innan hon bärgades och omdöptes till **Surahammar**. Flera människoliv gick till spillo vid den tragiska olyckan. En annan byggdes i Amsterdam 1906.

Den **Strömsholms Kanal** som trafikerade Skogstorp den här tiden, var således ett fartyg som även det var byggt vid Motala Verkstad under namnet **Norberg** år 1864, och var en av de första av de sk "dalbåtarna" som gick i trafik på Smedjebacken–Stockholm. Fartygets längd var 18,7 meter, således ganska kort och gjorde ca 9 knop. Hennes utesyften var väl tillvaratagna; förutom kaptenshytt och besättningsrum hade hon tre salonger med 22 kojplatser samt ett lastrum på 600 kubikfot. I början av 1880-talet gick hon



Ångfartyget **Strömsholms Kanal** i en Hjälmarhamn 1903. Foto utlånat av kapten Åke Norén, St. Mellösa.



Åke Noréns **Strömsholms Kanal** vid slussen i Gravudden under en sightseeingtur Skogstorp–Torshälla. Foto utlånat av kapten Åke Norén, St. Mellösa.

under namnet **Värtan** i lokaltrafik mellan Stockholm och Fjäderholmarna.

År 1886 moderniserades fartyget och fick nu namnet **Strömsholms Kanal**. Efter sin sejour som passagerar- och fraktfartyg på Hjälmaren återvände hon till kanaltrafiken i Västmanland.

Fartyget såldes till Finland 1906 för 6500 kronor och trafikerade Åbo skärgård under namnet **Vestern**. Hon skrotades så sent som 1959/60 vid Tykö bruk i Finland efter att de sista 25–30 åren ha använts som logementsfartyg.

Beträffande de tidigare två nämnda **Strömsholms Kanal** trafikerade de troligen aldrig Hjälmaren.

År 1988 återupptog kapten Åke Norén i Stora Mellösa båttrafiken på Hyndevadsån med sin **Strömsholms Kanal** (byggd vid Väneren 1984) – en sightseeingsbåt som var lämpad för passage under Bibybron. Resor gjordes en gång i veckan mellan Torshälla och Skogstorp. För ändamålet lät Eskilstuna kommun anlägga en brygga för av- och påstigning vid IOGT:s sommarhem i Skogstorp.

Ångfartyget **BRAGE**,

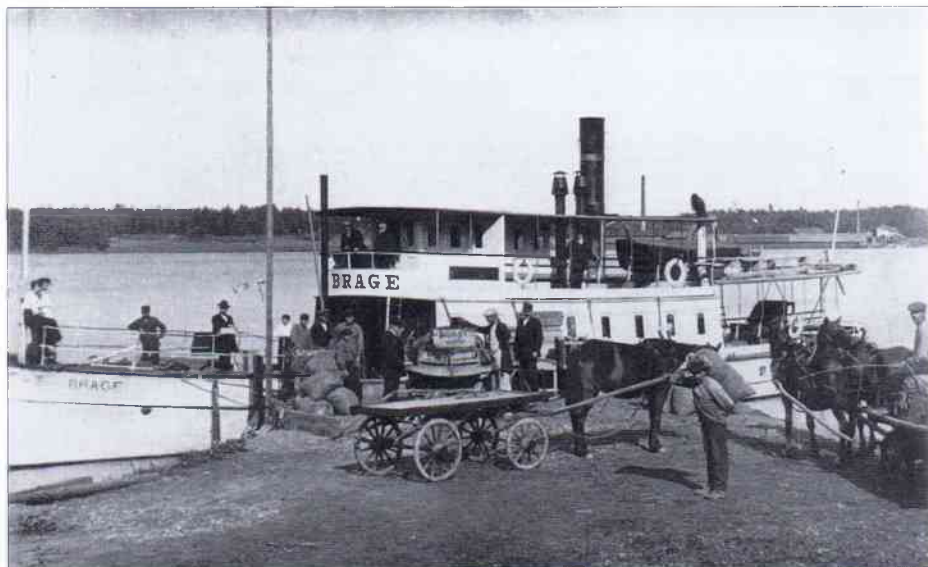
Kapten Vilhelm Sjögren,

avgår tills vidare:

från **Örebro** till **Skogstorp** tisdagar 8,30 f.m.
och fredagar kl. 7,30 e.m.,
» **Skogstorp** till **Örebro** måndagar kl.
9,30 f.m. och fredagar kl. 9,30 f.m.,
» **Skogstorp** till **Segerö** onsdagar kl.
9,30 f.m., samt
» **Segerö** till **Skogstorp** onsdagar kl.
3,20 e.m.

Annon surklipp från Örebro Tidning i juli 1888.

Annonser var även införda i Sörmlands-Posten,
Eskilstunas dåvarande tidning.



S/s **Brage** lastar vid Husby brygga i Långtarmen, en del av Mälaren. Foto utlånat av kapten Åke Norén, St. Mellösa.

År 1889 sålde Norén båten till Arboga Rederi som fortsatte verksamheten under året. Därefter byggdes båten om och fick en ny överbyggnad, som var för hög för att hon skulle kunna passera den gamla träbron vid Biby, varvid dessa sightseeing-resor upphörde. I samma veva ändrades fartygets namn till **Gustaf Lagerbjelke**.

Brage

Mellan åren 1888 och 1889 gick **Brage** på traden Örebro–Skogstorp och ett flertal av de hamnar som var belägna mellan orterna. Hon ägdes av Ångfartygsbolaget Svartsjölandet i Stockholm och ersatte **Sven Rinman**, som trafikerade leden 1887. Dessa två fartyg inhyrdes av Skogstorps Rederi AB (OFW) i väntan på leveransen av **Gustaf Lagerbjelke**.

Kapten ombord var Anton Vilhelm Sjögren som senare tillsattes tjänsten som kapten på **Gustaf Lagerbjelke** när den insattes i trafik 1890. I och med detta återvände **Brage** till sin hemort, Stockholm.

Brage byggdes vid Bergsunds varv i Stockholm 1870, (samma varv som fö byggde **Gustaf Lagerbjelke**) för Ångfartygsbolaget Stäket, och mätte en längd av 26,6 m, bredden var 4,78 m och ett djupgående av 2,25 m. Farten uppgick till ca 9 knop.

Namnet bibehölls under alla år, trots ägarbyten ett par gånger, och hela tiden seglade hon i Mälaren och Stockholms skärgård.

I februari 1920 såldes slutligen ångaren för 20 000 kr till Västerviks Nya varvs AB för att nedskrotas, vilket slutfördes på hösten 1922.

Dalpilen

Dalpilen var en liten båt byggd av järn vid

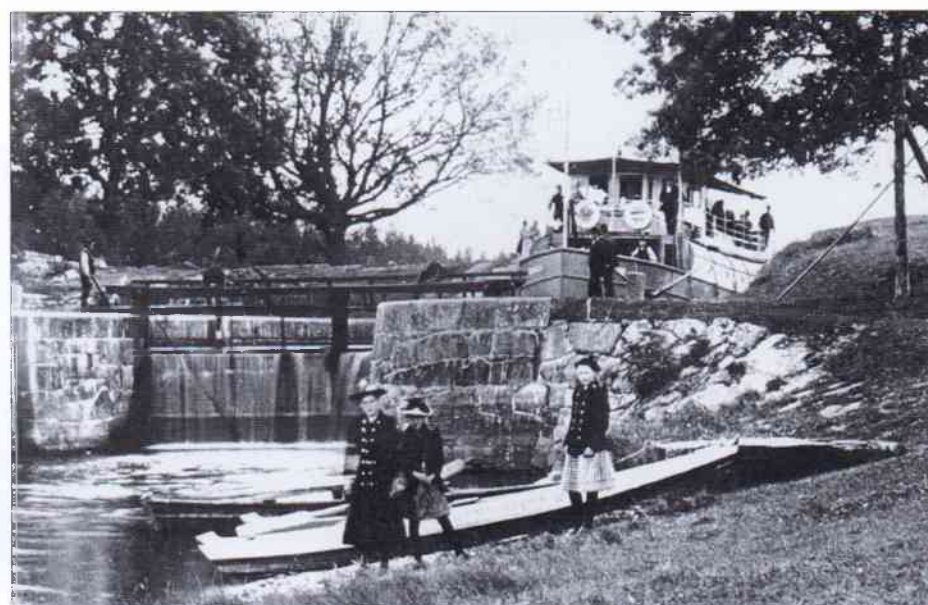
Motala Verkstad 1873 med en ångmaskin på 20 nom hk. Fartygets längd var 63 fot (18,7 m) och bredden 17 fot. Hon byggdes för Dalpilens Ångfartygsbolag (F.W. Åman) i Smedjebacken, för passagerartrafik mellan hemorten och Stockholm. Mellan åren 1876 och 1877 konkurrerade ångaren med övrig trafik på traden Stockholm–Mariefred. Trots sin litenhet var hon rymlig; 28 passagerare hade liggplatser i hennes hytter och salonger i första klass, medan andraklass resenärer kunde vila i hängmattor som hängdes upp i lastrummet. Fartyget var överbyggt i hela sin längd med hytterna placerade akterut på var sin sida om mittgången.

År 1884 såldes ångaren till Örebro Nya Rederi AB, vilket hade ombildats år 1880

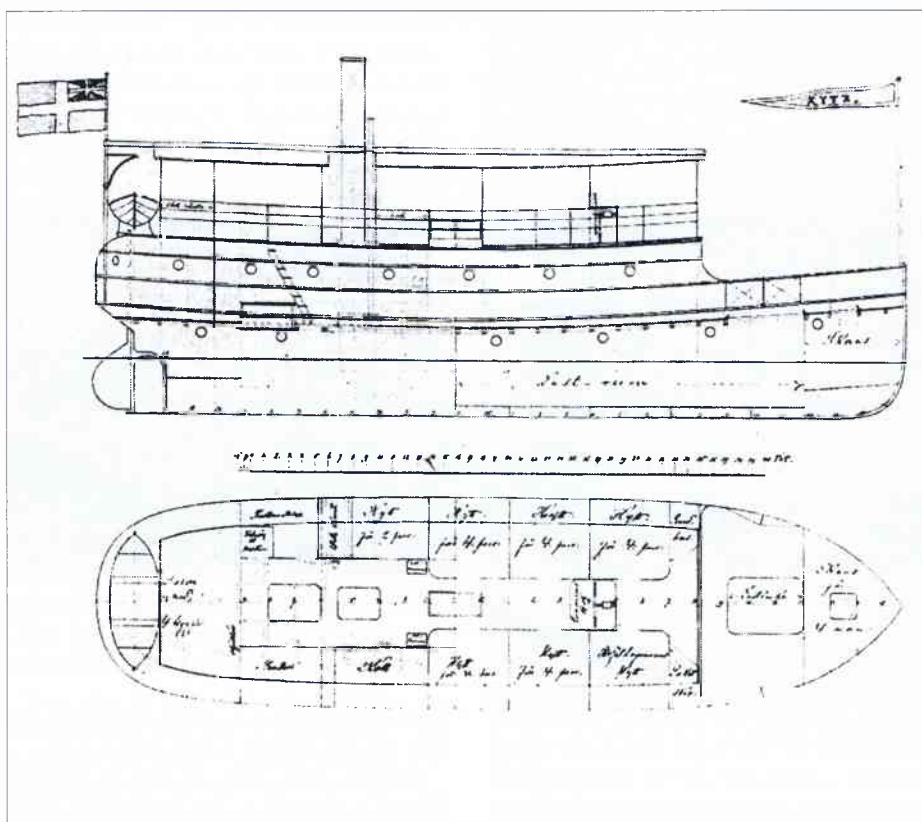
genom en sammanslagning av Örebro Rederi AB och Örebro Transportbolag.

Dalpilen hade tidigare varit en konkurrent till rederiet på traden Stockholm–Örebro och sattes nu under kapten Sandstens befäl in på trader med mindre passagerarunderlag och anlöpte hamnar som Odensbacken, Lappe, Fiskeboda, Stockholm, Örebro, Vinön, Lappe, Lunger och även Skogstorp.

Den 24 juni 1889 gick ångaren på grund vid Hyndevadspasset (Sandbankarna). En större läcka uppstod i skrovet, vilket gjorde att båtens turer mellan Odensbacken och Stockholm måste inställas tills reparation utförts. Ångaren var vid tillfället på färd med lustresande från Odensbacken till Skogstorp. Samtliga passagerare tillsam-



Ångaren **Dalpilen** slussar vid Gravudden omkring 1890. Foto utlånat av kapten Åke Norén, St. Mellösa.



Ritning till ångaren *Dalpilen* från Statens Sjöhistoriska Museum.

mans med manskapet ombord togs om hand av den tillskyndande ångaren **Brage**, som förde dem till Segersjö. Rederiet sände sin bogserare **Nerike** och pråmen **Slussgångaren**, vilken var byggd i Örebro redan i slutet av 1700-talet med namnet **Vindrufvan**, till haveriplatsen med ångpump och lokomobil för att länsputa och provisoriskt täta de läckor som uppstått vid grundstötningen. Den 8 juli rapporteras lyckad bärgning och fartyget gick till Löfholmsvarvet för reparation.

Under sin tid som Örebrofartyg var ångaren till mycket besvär för rederiet genom sina många grundstötningar och

hon gick med förlust så gott som varje år. Ångaren annonserades för försäljning 1890, men fanns kvar på Hjälmarén till 1893 då man hittade en köpare, Uppsala Ångkvarns AB i Uppsala. Fartyget omdöptes till **Örsundsbro** och gick i spannmålsfart mellan Uppsala och Örsundsbro. 1896 fick hon namnet **Upsala** och gick i reguljär trafik mellan Stockholm och Uppsala. Från 1898 var ångaren hemmahörande i Gävle ägd av sjökaptén Carl Theodor Wedin som själv förde befälet på den till namnet **Frey** omdöpta ångaren. År 1903 var hemorten Stockholm med civilingenjören Knut O.L. Hauffman som ägare och för vars räkning

Frey en kortare tid gick mellan Västerås och Engsö. År 1905 inköptes hon av en tegelhandlare V. Hagberg, som monterade bort ångmaskinen för att använda denna till stationär kraftkälla vid ett tegelbruk någonstans efter Mälarens strand, medan skrovet omvandlades till pråm.

Det sista man vet om fartyget är att det som pråm år 1911 ägdes av greve Johan Sparre på Brogårds gods och där den förmodligen också slutade sina dagar.

Wiljan

Wiljan byggdes vid Bergsunds varv i Stockholm 1861 för Smedjebackens Val-sverks räkning och fick i dopet namnet **Smedjebackens Walsverk**.

Det var detta företag som tog initiativet till ångbåtstrafiken på Strömsholms kanal, vilket fullbordades 1860. Fartyget var 20 m långt och fraktade kol och järn från Bergslagen till huvudstaden, men medtog också passagerare på resorna. Skrovet var av trä och saknade ventiler. Styrhytten låg på övre däck, medan tre passagerarhytter var placerade på däck. Båten var systerfartyg till den samma år och vid samma varv byggda **Smedjebacken** som senare erhöll namnet **Smedjebacken N:o 1** och därefter **Smedjebacken III** varefter det upphörde såsom ångfartyg 1910 och skrovet omgjordes till pråm. Dessa namnbyten kom sig av, att vid Ekensbergs varv i Stockholm byggdes år 1887 ett nytt fartyg som vid leveransen gavs namnet **Smedjebacken I**. Ytterligare ett fartyg byggt 1906 vid Ekensbergs varv i Stockholm erhöi i dopet namnet **Stig** vilket 1928 ändrades till **Smedjebacken**. Hon såldes 1941 till Marinen och tjänstgjorde som transportbåt under namnet **Granaten**. Sedan 1984 privatägd fritidsbåt.

Åter till vår båt, **Smedjebacken II** – 1910 blev hon såld till ett partrederi med skepparen Olof Hultman i Lännäs som huvudredare, för att användas främst som pråm-



Ångaren *Wiljan* vid Mara udde i Hjälmarén. På bryggan står Olle Hultman och t.h. om kokerskan på däck Karl Nanberg och maskinisten Birger Eriksson. Foto omkr. 1912. Utlånat av Hans Fredell, Örebro.



Wiljan ombyggd till motor- och lastfartyg trafikerade Hjälmarén under många år. På fotot ses hon lastad med ett antal oljefat på däck. Foto utlånat av kapten Åke Norén, St. Mellösa.

dragare på Hjälmarén och omnamnades till **Wiljan**. Det var nu fartyget trafikerade Skogstorp mestadels med pråmsläp. Enligt den för några år sedan så tragiskt bortgångne Kjell-Ove Mattsson skall hon även som **Smedjebacken II** ha angjort Skogstorp, då fartyget var inhyrt till Örebro för pasagerarbefordran och transporter på Hjälmarén. År 1925 omändrades **Wiljan** till motorfartyg av sin nya ägare skepparen Karl Nanberg från Nannberga i Götlunda, som trafikerade Hjälmarén med gods ända fram till 1943 då han lät skrota den gamla båten.

Ella

På 1920-talet kom en båt som bar namnet **Ella** med jämna mellanrum till hamnen i Skogstorp. Kaptenen ombord var från Östertäljetrakten och han passade alltid på att ta en promenad ner till Tyskhydevad, ett torp som låg några hundra meter nedströms från hamnen, för att där köpa bla mjölk och ägg av Gustav och Wilhelmina Karlsson som bodde och brukade torpet.

Min faster, Karin Gustafsson, som var dotter till makarna Karlsson har berättat, att hennes syster Maja vid 13-års ålder erbjuds plats som "piga" ombord på **Ella**.

Maja accepterade kaptenens erbjudande och mönstrade på **Ella** i Skogstorp. Förmodligen var det den enda påmönstring som någonsin gjorts i Skogstorps hamn. Arbetet bestod av att hålla rent och snyggt ombord, bädda kaptenens koj samt laga mat åt besättningen som troligen, förutom Maja, uppgick till fyra personer.

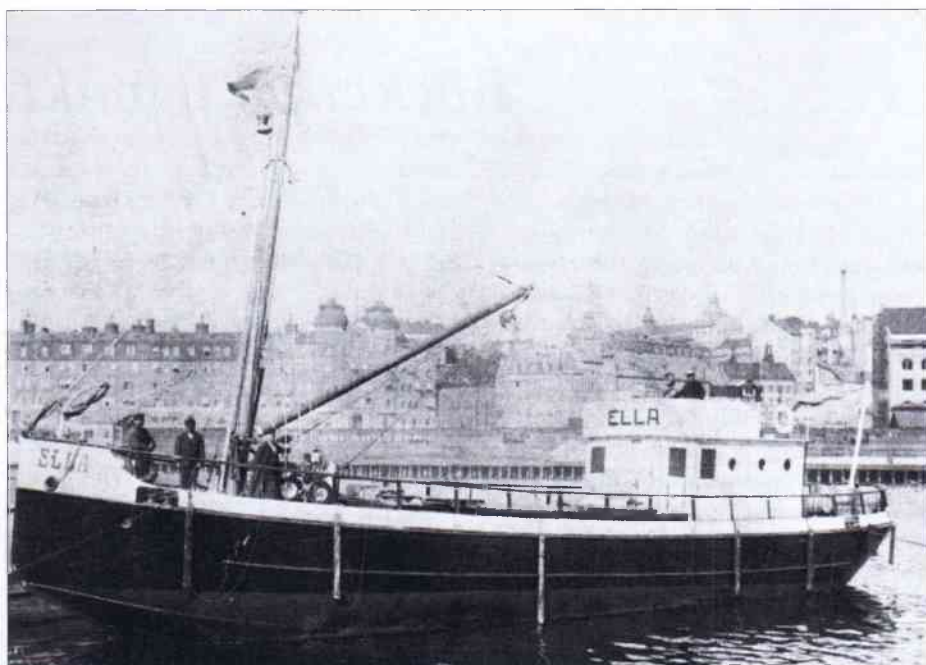
Fartyget lastade 120 tdw och byggdes vid Ljusne Mekaniska Verkstad 1909 på beställning från tillverkaren av råoljemotorer Avance i Nacka, och fick i dopet namnet **Avance No 16 (XVI)**. Hon fraktade motorer från fabriken till dess kunder och var själv försedd med en Avancemotor på 44 hk.

Tre år senare, 1912 såldes hon till AB Separator i Stockholm för att frakta tackjärn från Oxelösund till gjuteriet i Tullinge och gjutgods därifrån till företagets verkstäder vid Klara strand i Stockholm.

I Skogstorp hade AB Separator 1906 etablerat ett valsverk och troligen hämtades här plåt avsett till pumpar, separatorer, färskvattendestillatorer, mjölkkningsmaskiner etc.

Ella gjorde även resor till Baskarp i Vättern för att hämta sand till gjuteriet. År 1938, efter tre decennier, var hennes kapacitet otillräcklig och sjötransporterna av gods upphörde varför bolaget sålde fartyget till Rederi AB Linköping-Nyköping. Via en direktör i Stockholm såldes fartyget i februari 1944 till ett partrederi på Blidö där Gunnar Ahlgren utsetts till redare.

På 1960-talet kämpade fartyget fortfarande, och såldes 25 maj 1968 av skepparen



På ett gammalt reklamblad från AB Separator i Stockholm är **Ella** avbildad. Där står bla att bland godset på däck och i lastrummen förekom Alfa-Lavaseparatorer, mjölkkningsmaskiner och annan utrustning för skärgårdsböndernas ladugårdar och mjölkkrum. Mjölprodukterna kom ofta med båten till stan (Stockholm, här med Kungsholmen i bakgrunden) som grädde och smör.

Gunnar Ahlgren, för summan 22 500 kr till Lennart Christiansson, Johanneshov. Båten redades av Ingvar Liljegren, Stockholm, som välvilligt lånat ut de fotografier på **Ella** som avbildas i artikeln. Resorna gick nu mestadels mellan Gotland och Stockholm med styckegodslaster.

Liljegren sålde fartyget vidare på hösten 1968 till Inga Lundgren, Hägersten och Torbjörn Mesch, Stockholm för 30 000 kr och kom nu att redas av Henry Lundgren. I oktober samma år ankom **Ella** fullastad

med vete från Kalmarsand till Djurö kvarn i Bråviken och förtöjde tillsammans med en pråm, **Nick 2**, vid en provisorisk kaj. Vid en hastigt uppkommen storm slet de båda fartygen sina förtöjningar och vatten strömmade in i fartygen, varvid bägge sjönk till botten.

Den 28 november 1973 anmälde chauffören Lennart Holst, Täby, att han för 6 000 kr köpt de båda sjunkna vraken av Henry Lundgren.

- fortsättning följer -



Ella som fortfarande var "still going strong" långt in på 1960-talet anlöper här Stockholm. Foto utlånat av Ingvar Liljegren, Stockholm.



Böcker på frivakten

Akvareller med Båtmotiv av Sven-Ivar Johansson

Rikt illustrerad, 39 sidor, häftad

Förlag Föreningen L. Laurin, Lysekil.

Pris 130 kr + frakt 25 kr. Ring 0702-96 68 51 eller e-post: lars_laurin@hotmail.com Vid beställning ange antal exemplar av boken som önskas samt namn och adress samt telefonnummer

År 2004 avled förre lysekilsbon Sven-Ivar Johansson. Han började på Skandia-verkens ritkontor och blev 1956 ritare på Uddevallavarvet. Där deltog han i framställandet av skisser och förslag på ca 300 fartyg. Sven-Ivar var en skicklig tecknare och en hängiven medlem av Föreningen L. Laurin. Genom tillmötesgående från maka och barn har föreningen hedrat hans minne med ett förnämligt album med ett urval av Sven-Ivars akvareller.

Sven-Ivar var född i närheten av norra hamnen i Lysekil och strövade som ung där och i andra hamnar för att studera fartyg. Han lärde sig namn, byggnadsår, fartygens historia och var ett levande lexikon som kunde mycket om fartyg från Bohuslän och som trafikerat kusten.

Ett 20-tal av hans akvareller med tillhörande historik presenteras i albumet. Genom sitt medlemskap i Föreningen L. Laurin kom Sven-Ivar att teckna många bogserbåtar och i albumet finns naturligtvis **Harry** i dagens skick och som **Korsnäs 1**. Statsskepp får sin plats med teckningar av HMS **Svensksund** och minsveparen **Tjörn**. Båda var en gång gäster i de bohuslänska hamnarna.

När Sven-Ivar växte upp kom ofta små ångare och lastade sten i lysekilsområdet. En av bilderna föreställer Sveabolaget s/s

Akvareller med båtmotiv

Sven-Ivar Johansson



Lillie Matthiessen, som på 1930-talet bordades av den gamla lotsbåten i **Lysekil**.

De fiskebåtar som passerar revy i albumet är GG 101 **Jan Mayen**, LL 635 **Nolsö**, UA 42 **Vesta** från Raneberg, LL 995 **Lyn** av Gravarne, SD 460 **Marino** från Sydkoster, LL 557 **Glimmaren** från Gravarne och LL 709 **Sonja** från Hasselösund.

Många kuttrar köptes till Bohuslän från England och en av dessa var **Sweet Home** som hamnade i Grundsund. De små passagerarbåtarna representeras av m/s **Hönö** som byggdes 1901. De stora seglande fraktskeppens tid är förbi. Sven-Ivar har varsamt tecknat ett av de mera kända skeppen, nämligen barken **C B Pedersen**. Medelstora fraktsegelare representeras av skonerten **Rosa** från Uddevalla och briggen **Gunhild** från samma stad. Ett känt

fartyg i Bohuslän var kuttern **Elida** som 1954 blev skolfartyg.

De små fraktarna hedras med lilla **Trellevik** från Kållandsö på 290 ton. Det är gott om båtologer som fotograferar fartyg men det är ont om tecknare som ägnar sig åt fartyg. Sven-Ivars bilder är noggranna och exakta och för tankarna till den stil som Arne Gadd representerade. Alla akvareller ramas in med fartygets historia. Bilderna är suveränt återgivna och albumet har producerats av Ulrika Biltunge, Reine Nygren och Monika Brohed i Föreningen L. Laurin.

Albumet är ett måste för den som intresserad av fartygshistoria i tecknad form. Ordet nostalgi täcker inte känslan när man studerar bilderna.

Terje W Fredh



Akvarell med **Marino** från Sydkoster.

Zinkgruvan Mining 1857 – 2007 av Maria och Erik Gunnarsson

Rikt illustrerad, 200 sidor, inbunden

Förlag Bild & Kultur AB, Skyllberg

ISBN 978-91-89210-04-2

Industrihistoria är alltid intressant och inte minst om man finner det spännande med olika transportgrenar, där sjöfart är ett område inom denna betydelsefulla näring. Transport och industri hör ju vanligen ihop, så är man intresserad av transportnäringsen följer oftast industrisidan med av bara farten. Den bok som presenteras här är en helt nyutkommen och belyser en av Sve-

riges basnäringar, nämligen gruvindustrin och i detta fall Zinkgruvan Mining som i år fyller 150 år. Zinkgruvan ligger mittemellan Stockholm och Göteborg i södra Närke och här har det brutits zink- och blymalm oavbrutet i 150 år. Det är Sveriges sydligaste belägna underjordsgruva i drift och ur geologisk synvinkel är den en utlöpare av Bergslagens malmer. Brytningen i Zinkgruvan började 1857 när det belgiska gruvbolaget Vieille Montagne prospekterade den svenska malmfyndigheten och i de båda grannorterna Åmmeberg och Zinkgruvan växte ett industrisamhälle fram i rask takt. I Åmmeberg byggdes tidigt och på belgiskt manér ett casino som numera är hotell. Detta blev en samlingslokal för bolagets tjänstemän, där man umgicks, spelade kort, åt och musicerade.

För båtologer är Vieille Montagne ett känt begrepp kanske inte i första hand för gruvdriften utan snarare för de trevliga små ångbåtar bolaget hade och som trafikerade Åmmeberg–Göteborg under många år. I Åmmeberg lastades sligen och skepades genom Vättern, via Göta kanal till Väneren och ner för Göta älv till Göteborg, där omlastning skedde för vidare transport till Vieille Montagnes smältverk i Belgien. Resan till Göteborg tog 33 timmar och en tur- och returreisa tog fyra dygn. På återresan hade man med sig rödvin, Lyckholms pilsner, och andra eftertraktade varor som

tex jordgubbsplantor, apelsiner och andra läckerheter från den stora världen.

I boken får vi på ett lättsamt sätt läsa om gruvarbete i dåtid och nutid. Läsaren får möta människor som i många fall varit verksamma inom bolaget i generationer och få en inblick i den intressanta kultur som skapats i området genom Vieille Montagnes etablering för 150 år sedan. Idag ägs och drivs gruvan med ca 300 anställda av det svensk/kanadensiska bolaget Lundin Mining AB, som skapats av bergsingenjören Adolf H. Lundin från Bromma.

Bildmaterialet i boken är rikligt med mycket bra återgivning som förhöjer läsningen av en allmänt mycket trevlig skildring av en idag mycket livlig och levande gruvrörelse och omgivande miljö.

Lennart Bornmalm

Gotlandskust av Jan Strömdahl och Per Gunnar Ljungquist
Rikt illustrerad, 131 sidor, inbunden
Förlag Bilda Förlag, Stockholm
ISBN 978-91574-7879-5
Pris 263 kronor. Kan köpas från förlaget
tel 08-709 0500; e-post kundtjanst@bilda-förlag.se

Denna bok ger vägledning om in-seglings- och hamnbeskrivningar för sjöfarare längs gotländska kusten. Hamnarna

på Gotland har till stor del sitt ursprung i handel, fiske, stenexport, lots och militär verksamhet. Landhöjning och sanddrift gör att förhållandena ändras ganska snabbt. På den mestadels höga västkusten är det långt mellan hamnarna medan den lilla skärgården på nordostkusten är full av möjligheter. Här är det också väldigt gles mellan fritidsbåtarna.

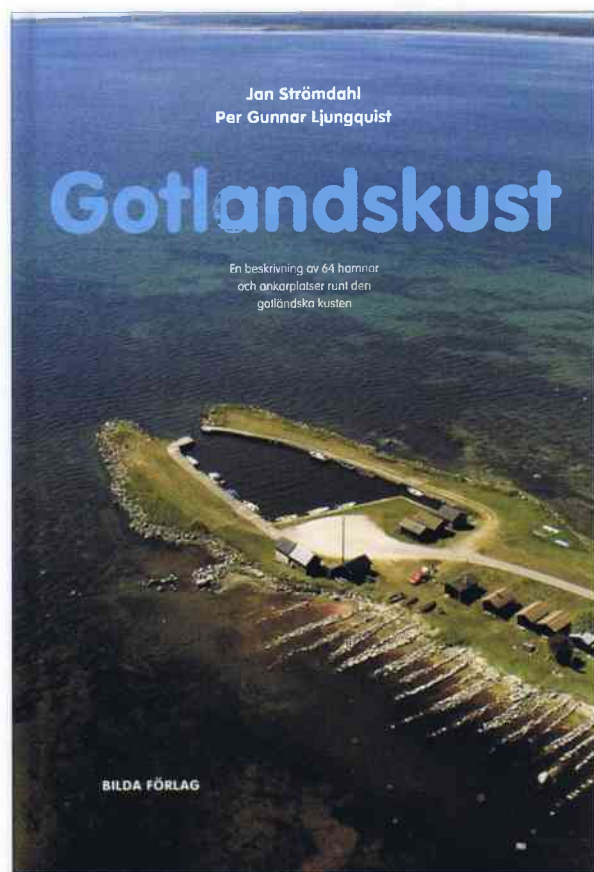
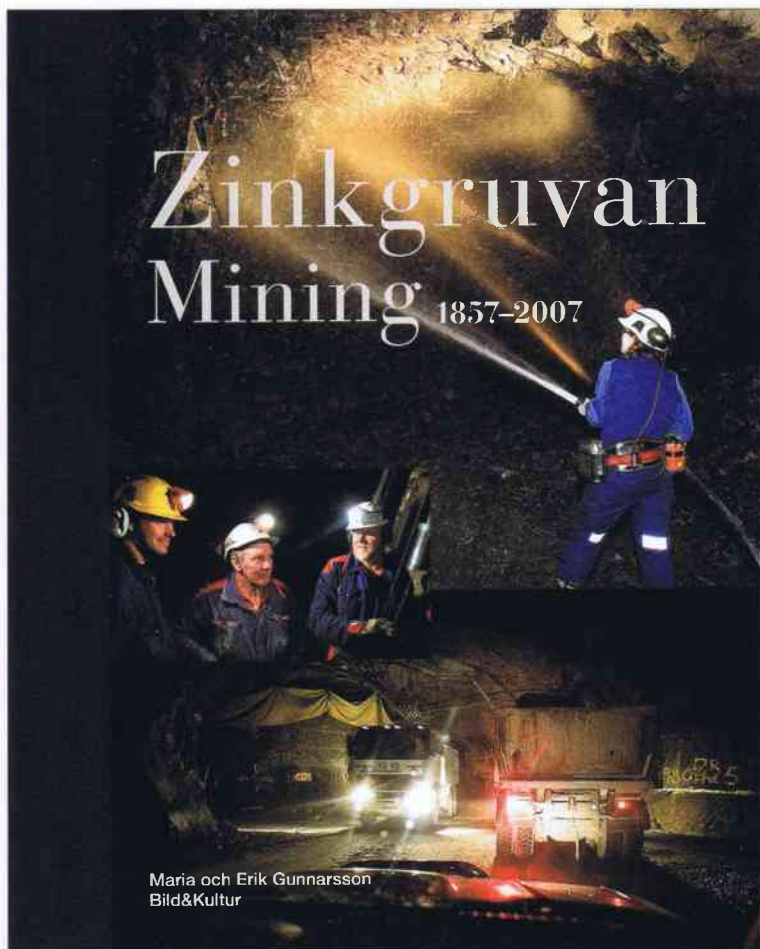
Totalt beskrivs och illustreras 64 hamnar och ankarplatser utmed kusten av Sveriges största ö inklusive de omgivande öarna. I stort sett beskrivs alla hamnar utifrån en service-, natur- och kulturperspektiv till nytta och glädje inte enbart för den som tar sig fram med båt, utan även cykel, buss eller bil. För varje enskild hamn anges positionen, inseglingen till denna, en beskrivning av hamnen, serviceutbudet i området, hamnens historik, natur och kultur runt hamnen, samt vem som är hamnfogde och telefonnumret till denne.

Bildmaterialet är generellt mycket bra med många illustrativa flygbilder i färg över hamnarna och intilliggande områden.

Det inledande kapitlet ger en bakgrund om Gotlands utveckling utifrån dess natur och kulturhistoria.

Boken är framför allt ett trevligt och bra hjälpmedel för många seglare.

Lennart Bornmalm



Möteskalender

Torsdagen den 4 oktober

Kl 19.00 kommer Manne Dunge från Marinmuseum i Karlskrona till Kajutan och berättar om renoveringen av Jarramas.

Torsdagen den 8 november

Kl 19.00 berättar Staffan Wilske om Ingo förr och nu.

Fredagen den 14 december

Kl 19.00 vår traditionella höst avslutning med Jultallrik!

Mötena börjar klockan 19.00. Före varje månadsmöte kommer vår eminente kock, Gunnar Utbult, att servera ärtsoppa och pannkakor till det otroliga priset av 30:-. Dricka, hård smörgås och kaffe ingår. Kajutan är öppen varje tisdagskväll mellan 18.00 och 21.00. Dessutom är Kajutan öppen alla torsdagar utom Skärtorsdag mellan kl 12.00 och 15.00 från den 4 okt 2007 to den 25 april 2008 för egen forskning. Kajutan är belägen i gamla Sockerbruket med adress Banehagsgatan 1 i in på gården. Tag hissen till första våningen!

Klubben behöver Dig!

ARBETSDAG I KAJUTAN Lördagen 17 november kl. 10.00.

Det finns en del att göra i vår klubblokal Kajutan för allas trevnad och möjlighet att använda samlingarna på bästa sätt.

- Katalogisera bibliotekets böcker, tidskrifter m m på data
- Hänga upp flaggor och tavlor
- Damma av föremål m m



Anmäl Dig till Örjan Hellertz eller vakthavande på någon tisdagskväll på tel. 24 65 15 mellan 18.00 – 21.00 då Kajutan är öppen.

Klubben bjuder på lunch !

Ny bok

från Terje Fredh

Under hösten utkommer

HAVETS MÄN

- Historien om skolskeppet Albatross första år med uppföljningen vad som hände den första besättningen.
- Skandiaverkens första seglare med motor.
- Krigsseglare Sten Emstedt var borta i sex år.
- Ångmaskinbyggare.
- Balterna som flydde från Lysekil med s/s Walnut.
- Märkliga Moshulu som modell.
- Sjömansprästen Dahmens hemliga dagbok från London 1941–1945.

De flesta bilderna i boken har aldrig publicerats!

Pris 100:- samt porto

Boken är den 43:e sedan 1974 och sänds automatiskt till gamla kunder.

Båtologen från 1992 till 2006 bortskänkes mot annons- och fraktkostnad.

Bäst vore om den som är intresserad hämtar då frakten kan bli dyr.

Terje Fredh
Grängsgatan 16
453 30 Lysekil
Tel: 0523-10421

E post: fredh.terje@jobbet.utfors.se

FOTOARKIVET

KLUBB MARITIM – GÖTEBORG

OFFERT 41

Fotoformat 10 x 15 (10 kr/st) samt 18 x 24 (45 kr/st)

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

Betalning vid leverans. Vid betalning från utlandet endast kontant.

OBS! FOTONA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN. OBS!

Antal foton:

10x15

18x24

CALLE NYSTRÖMS NEGATIVSAMLING

BT V	Stockholm	8771
Calliope	Hamburg	9174
Camelia	Göteborg	8497
Cool Girl	Sandefjord	10447
Dione	Helsingfors	8464
Ellen Hugo Stinnes	Hamburg	5657
Irene	Piraeus	7837
Porjus	Stockholm	9203
Vestria	Jonstorp	9186

ÅKE OLOFSSONS NEGATIVSAMLING

De Geer	Norrköping	10557
Diana	Stockholm	8758
Dragon	Norrköping	9018
Estelle	Åstol	9500

Grekland	Göteborg	8386
Holmvik	Norrköping	9883
J E Manne	Göteborg	9219
Margita	Norrköping	8689
Petra	Stockholm	8963
Rival	Malmö	8444
Rolf Billner	Göteborg	8450
Salta	Stockholm	9535
Silja Dan	Köpenhamn	---
Skagerack	Helsingborg	8009
Stomsö NG 5	Oxelösund	7493
Soya	Stockholm	8684
Sumatra	Göteborg	9040
Uranus	---	5975
Wasaborg	Stockholm	5498

BERTIL PALMS NEGATIVSAMLING

Anco Elias	Monrovia	9880
Aniara	Oslo	10319
Ask	Delfzijl	---
Assimakis	Famagusta	9388
Atalanti	Piraeus	10666
Kimon	Piraeus	10210
Färgdia	---	---
Agios Mattheos	Piraeus	11259
Bella I	San Lorenzo	10728
Bleking	Hälsövik	13225
Brita Leth	Aarhus	5775
Choapa	Liberia	---
Eso Gothenburg	Stockholm	10647

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

Namn

Adress

Beställning via e-post bsg.soderberg@telia.com

Sista beställningsdag är

19 oktober 2007

därefter leverans inom 6–10 veckor