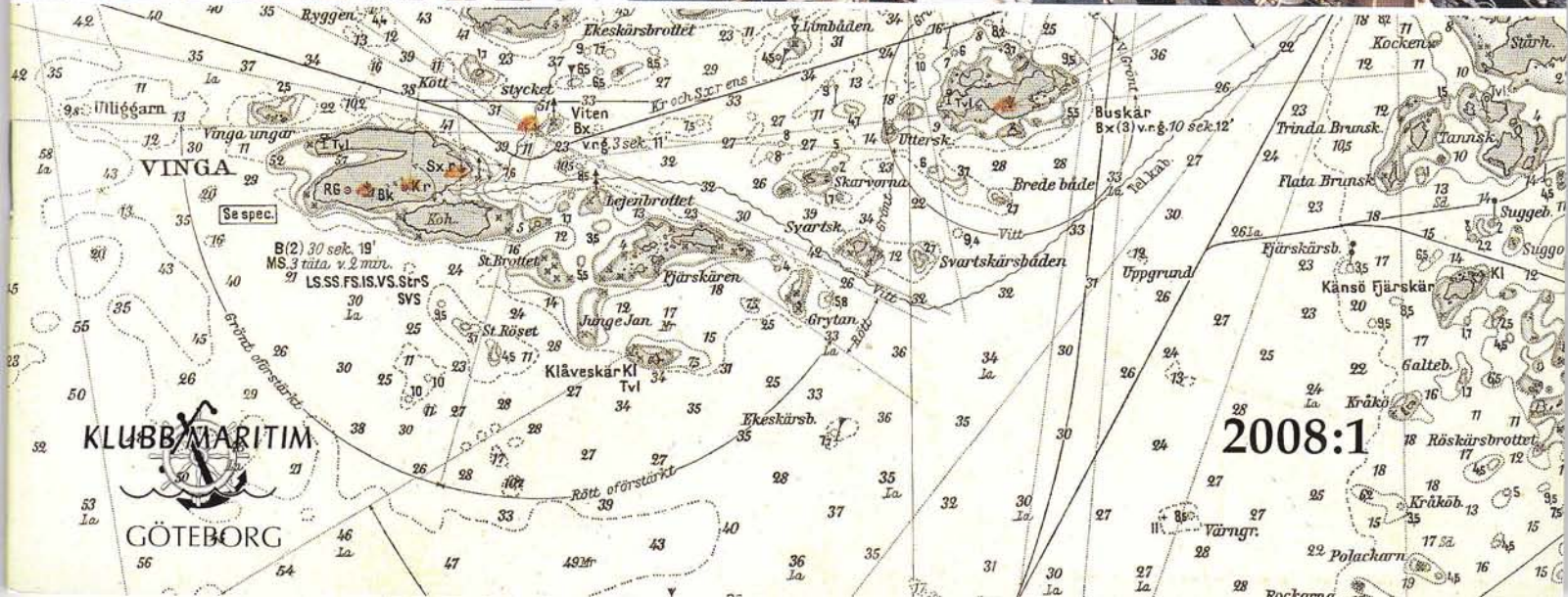
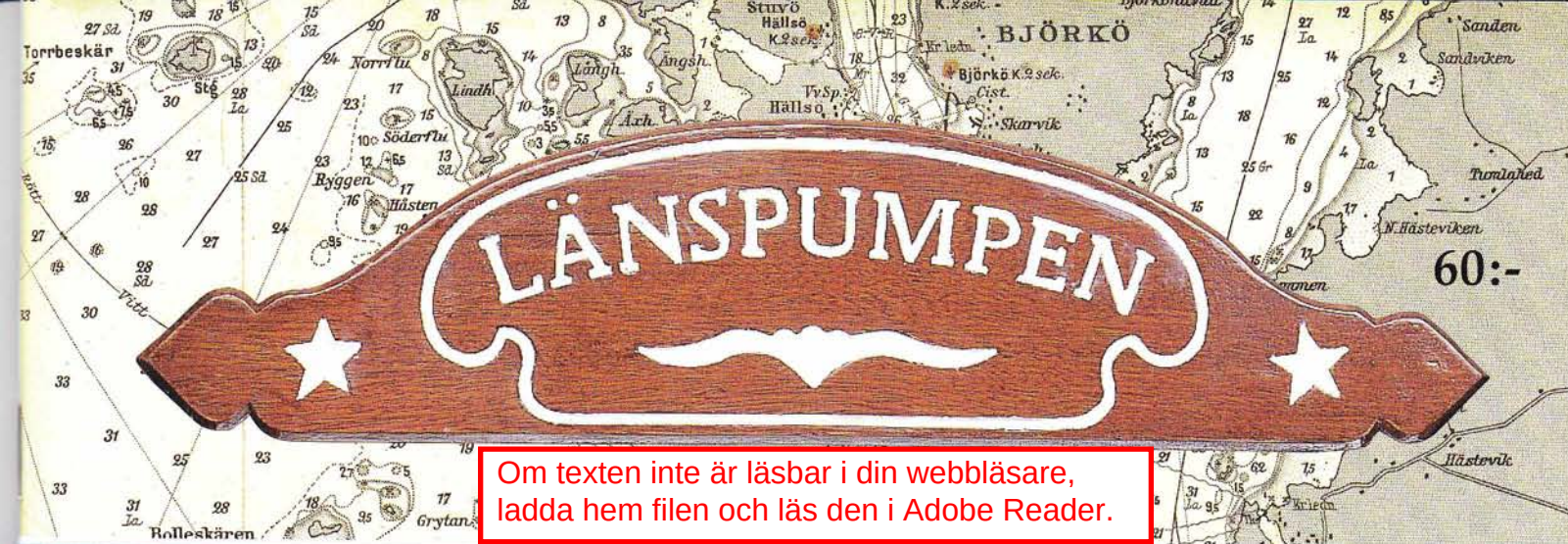




Öppet hav

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



Lördagen den 6 december besökte Elmer Jönsson, 96 år, Kajutan. Är han mannen KM:s äldste medlem? Lennart Lidén, som skänkt oss modellen av Ceylon, och Bertil Söderberg hämtade honom i hans villa så han fick möjlighet att besöka Kajutan, som han inte besökt i sedan invigningen 2004.



Arbetsdag i Kajutan var det lördagen den 17 november. 15 man hade hörsammat uppropet att jobba med samlingarna. Här syns från vänster Örjan Hellertz, Jan Eriksson och Henry Ström i färd med att katalogisera böckerna i biblioteket.



Den 3 januari 2008, hölls årets första månadsmöte av Lars Ekström som berättade om sitt liv som Båtolog och diplomat. Ett mycket intressant föredrag. Lars var för övrigt med och bildade Göteborgsavdelningen på hösten 1963.



Celebert besök var det när Dag Bakka Jr, redaktör för Skipet som ges ut av Norsk Skipsfartshistorisk Selskap (Norges motsvarighet till Klubb Maritim) gästade oss i Kajutan tisdagen den 27 november, där han fick träffa över 20 besökande göteborgare. Här får han en pratstund med Länsrättens redaktör Bertil Söderberg om gemensamma glädjeflämmen och erfarenheter. Foto Krister Bång och övriga Bertil Söderberg.



Minnestavlan på Ingvar Holmqvist avtäcktes onsdagen den 31 oktober då vi firade Ingvars minne med en middag i Kajutan.



Fullt hus var det den 14 december när vi åt den traditionella jultallriken som avslutning på årets verksamhet i Kajutan.



TIDSKRIFTEN LÄNSPUMPEN GES UT AV KLUBB MARITIM-GÖTEBORG
FÖR MEDLEMMAR I KLUBB MARITIM.

Årgång 35. Nummer 141 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@dps.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 2008 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 klubb-lokalen KAJUTAN, med stort och omfattande fotoarkiv samt bibliotek.

Tryck Elanders, Falköping.

Nästa nummer **utkommer i mitten av maj 2008** och
sista manusdag är den 28 mars 2008

Redaktionellt

Välkommen åter! Välkommen till en ny välmatad årgång av Länspumpen. Det är många som vill skriva i tidningen vilket vi tycker är mycket trevligt. Vissa manus kan därför bli liggande något. Men hav tålamod. De kommer.

Den 12 januari samlades hela redaktionen till ett heldagsmöte i Göteborg. Där diskuterades bla tids- och artikelplanering. Det är ju viktigt att tidningen kommer när den skall och innehåller varierade artiklar.

Vi beslutade också att göra upp register över artiklar och båtnamn som förekommit i Länspumpen. Det skulle spara mycket tid vid framtida forskning.

Nästa nummer kommer i mitten av maj. I det har vi några artiklar av Ingvar Henricson som handlar om Gävle, årets årsmötesstad. Vi ses kanske där?

Redaktörerna



Omslagsbilden:
Californias fördäck söndagen den 20 maj 1973. Med falkblick kan man se att en man ligger vid ettans lucka på styrbordssidan och solar. Foto Jens Jansson

INNEHÅLL

Som matros på m/s California	4
Jens Jansson	
Ekensbergs varv	10
Eric Hallberg	
Brofjorden i dag och under krigsåren	20
Terje Fredh	
Med Lena mot Libanon.....	22
Gunnar Ljungh	
Paragraffartygen	25
Krister Bång, Bertil Söderberg, John E. Persson	
Norden runt på tre veckor och en kvart.....	41
Krister Bång	
Till flydda tider.....	50
Bertil Palm	
Horisonten runt	52
Jan Johansson red	
Kryssningfartyg på Gbg	56
Lennart Rydberg	
Universell kultur.....	61
Krister Bång	
Böcker på frivakten.....	62
Lennart Bornmalm red	

Skeppslistor till salu

Sveriges Skeppslista 1963, 1965, 1966 (häftade) 1967-1973 och 1977-1980. Pris 75 kr/st.

Norske Veritas 1931, 1950, 1952-1954, 1956-1958, 1964-1965, 1970 och 1973-1983. Pris 100 kr/st.

Lloyd's Register 1950/1951, 1951/1952, 1956/1957, 1958/1959, 1961/1962, 1963/1964, 1964/1965, 1965/1966, 1966/1967, 1967/1968, 1970/1971, 1972/1973, 1973/1974, 1975/1976, 1976/1977, 1977/1978, 1978/1979, 1979/1980, 1980/1981, 1984/1985 och 1986/1987. Pris 100 kr/st.

Dessutom finns ett antal List of shipowners och Appendix. Pris 20 kr/st.

Frakt tillkommer! Kontakta oss för bästa leveransmöjlighet.

Länspumpen, Box 2156, 433 02 SÄVEDALEN. E-post: krister.bang@comhem.se. Tel: 031 - 26 38 38





Däckslast med lastbilar för Buenos Aires.

Som matros på m/s California

Jens Jansson

Efter att ha fixat ett nytt friskintyg på Masthugget i Göteborg, satte jag upp mig tisdagen den 27 mars 1973 på Sjömansförmedlingen, eller huset som man sa, som låg ute i Majorna. Eftersom jag inte stämplade kunde jag vänta tills rätt båt dök upp. Det gjorde det den 24 april då jag fick ett matrosjobb på m/s **California** som tillhörde Rederi AB Nordstjärnan i Stockholm, vilka hade en stor flotta styckegodsfartyg på Sydamerika på både öst- och västsidan.

Så bar det av hem igen för att packa ner det sista i resväskorna innan jag åkte tidigt nästa morgon. Första bussen gick vid femtiden från Kyrkesund till Stenungsund. Där var det byte till en annan buss som tog mig vidare till Göteborgs centralstation. Sedan blev det tåg upp till Stockholm, dit jag ankom vid 12-tiden.

Mönstring på California

Först en matbit innan jag tog en taxi till Stockholms frihamn där m/s **California**

Uppvisad vid påmönstring i Produced at the signing on in		Stockholm	den 26/4/73
Fartyg Ship	m/s CALIFORNIA		
Hemort Home Port	STOCKHOLM	reg.nr reg.no.	9411
Bruttoton Gross Tonnage	9061	Ehk Bhp	1400
Befattning Rank	Matros		
Mönstringsförrättarens namnteckning och stämpel Signature and stamp of Shipping Officer			
Tjänstgjort fr.o.m. den Served from and including	25/4/73	t.o.m. den up to and including	13/3-74
i in	OCEAN	fart trade	
Anledning till avmönstring Reason for signing off			
E.U.			
Intyg härmed Is herewith certified			
MALMO		den 13/3	1973
Fartygets befälhavare Master of the ship		Stämpel	
Uppvisad vid avmönstring Produced at the signing off		Stämpel	
Mönstringsförrättarens namnteckning och stämpel Signature and stamp of Shipping Officer		Stämpel	
1) 2) 3) se sid. 8, see page 8.			

Sjömansboken.

låg och lossade gods från La Plata, bland annat kaffesäckar från Santos. På mönstringsdagen blev det inget jobb om det inte var avgångsdygn.

Så jag fixade till i hytten som skulle bli mitt hem i nästan ett år, packade upp mina två resväskor. En var full med stövlar och oljeställ, den andra var fylld med arbets- och fritidskläder i en skön blandning.

Fredagen den 27 april avgick vi klockan 16.15. Det var två man på vakt och jag fick 4-8-vakten. Nästa förmiddag ankom vi Holmsund klockan 11.00 som var en lördag, då det blev städning och vaskning.

På kvällen var jag iland på Mäster Erik och drack några öl med resten av däcksgänget. Redan på söndag vid 16-tiden avgick vi, och var i Örnsköldsvik redan efter fem timmar från kaj till kaj. Här låg vi centralt mitt i stan.

På kusten hade vi Stigbergslistan att fylla i, och den låg i massen. Det var båsen och timmerman som hade hand om den. På listan kunde man beställa tvålar, tändstickor,



Alabama i Frihamnsbassängen och en lastbåt från Norska Amerika Linien för om. Några gubbar målar från en flotte lördagen den 5 maj 1973.

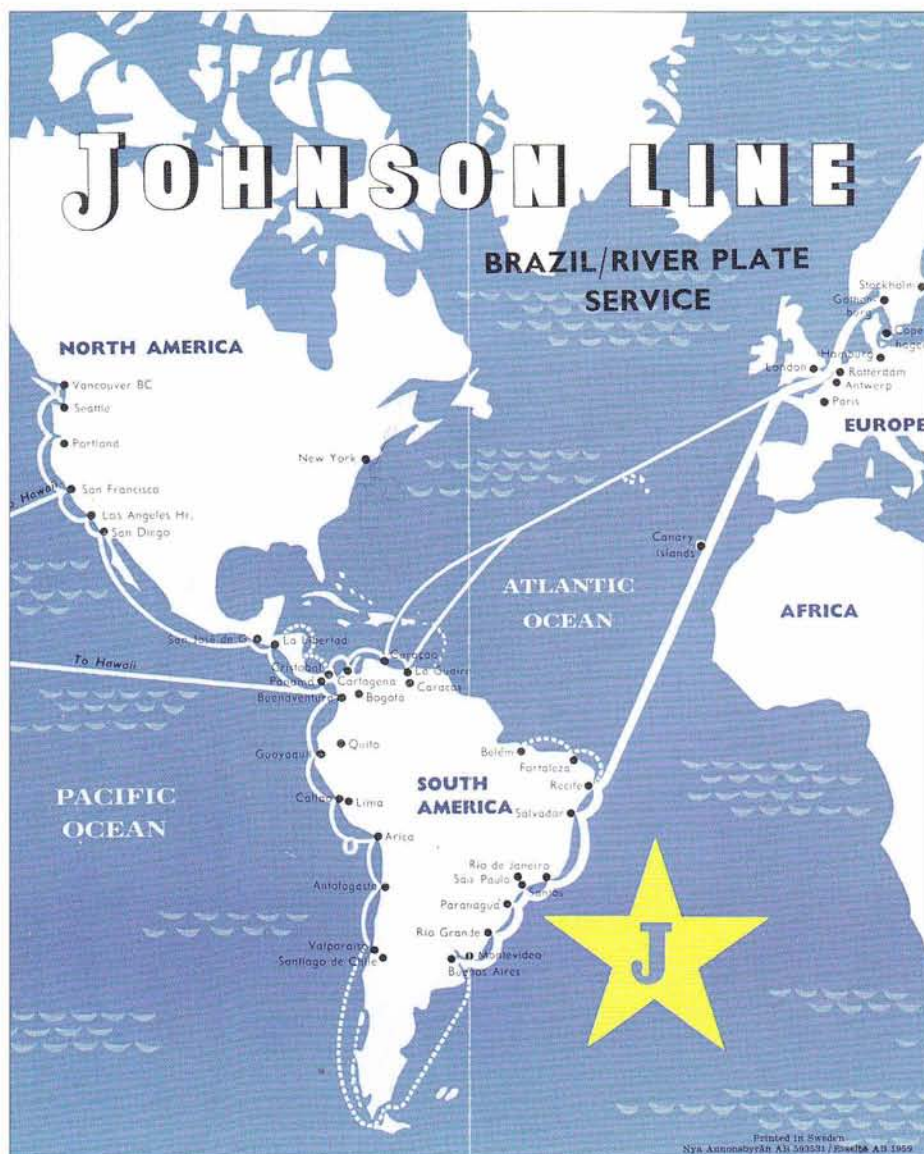
tvättmedel, rakvatten så som Tabac, Old spice m m. Jag vill minnas också att en del arbetskläder kunde beställas. Varorna kom ombord i Göteborg, och första eller andra kvällen efter avgång var det som julafton i mässen eller bingokväll om ni vill, då vi hämtade ut våra beställda varor som prickades av. Summan drogs sedan på avräkningen. Mina varor gick på 69 kronor.

Den 2 maj klockan 17.00 var det avgång och då vi kom ut i sjön var det slabb, där jag blev ägare till 1 gin, 200 Marlboro och 12 flaskor blanddricka. Torsdag den 3 låg vi vid kaj i Fredrikskans utanför Gävle, mellan 05.15 och 18.00 och lastade industrivaror. Lördagen den 5 maj klockan 10.00 förtöjde vi i Göteborgs frihamn inne i bassängen. På södra sidan låg m/s **Alabama** som jag hade mönstrat av i mitten på februari i Norrköping, då fartyget gjort sin sista resa på Sydafrika. Nu var dom på sin andra västafrikaresa. På eftermiddagen efter avslutat arbete gick jag över till **Alabama** och mötte där motorman Hermansson, som var kvar ombord och vi tog en helafteon på restaurang Henriksberg vid Stigbergsliden. Nästa dag som var söndag avgick m/s **Alabama** och jag tog då några diabilder.

Destination Santos

Vi låg kvar till natten mellan tisdag och onsdag och avgick den 9 maj klockan 00.10. Jag fick byta vakt eftersom

En dansk matros, som varit ledig på kusten, skulle ha tillbaka sin vakt som andreman. Jag fick byta till 8-12-vakten och gick





Vykort över Santos hamn som ligger på en halvö.

som andreman ihop med Harström, som var lättmatros och befälselev. Efter Engelska kanalen fick han gå ensam med andre styrman. Nu blev jag dagman mellan 07.00 och 16.30 med rostmaskiner och mönja som arbetsverktyg. Måndagen den 14 maj blev det besök på Teneriffa och hamnstaden S:t. Cruz, där det blev bunkring och en del maskinjobb, misstänker jag, eftersom vi låg till kaj hela dagen mellan 08.00–18.00. På lunchrasten blev det ett besök iland med vykortsskrivning och en kall Gin & Tonic på torget vid det stora trädet.

På onsdag kväll var det film ombord och det blev Kellys Hjältar som rullade upp på duken. När vi var nere på värmen och vädret tillät såg vi film ute på däck akter om midskeppsbygget. Där sattes upp en större rörställning på 4 gånger 2 meter med vitmålad segelduk som riggades på däckshuset mellan 5:ans och 6:ans lastlucka. Filmprojektorn var i befälets dagrum i mitten av däckshuset och vi satt på 5:ans lucka eller vingarna som gick på sidorna av luckan. Söndag var det film igen, Matt Helm var namnet, och minne av den saknas helt. Var det en kalkonrulle?

Onsdagen den 23 maj gick ankaret till botten på Santos yttre redd, där vi låg kvar till nästa dag då vi kom till kaj klockan 23.30. Men det var inte för sent att gå iland, så första stoppet blev ABC bar, något som blev en tradition.

Skrikargatan hette General Camara och fullt med barer som hade öppet största delen av dygnet. ABC baren var närmast kajen och därför första stoppet. Här hade också danske Knud ett litet bås där han taterade och sålde souvenirer, han växlade även cruzeiros mot US dollar. Det gjorde även dom andra affärerna, som sålde

fjärilstavlor och annat nere vid hamnen. US dollar köpte man i Sverige eftersom

Brasilien och Argentina hade svajiga valutor som mest gick ner. Det blev besök på Camara mer eller mindre varje kväll om man inte gick stopptörn någon kväll eller natt 17.00–24.00 eller 00.00–07.00 då man var ledig ett dygn före eller efter och kunde ta igen det man missat under arbetstiden.

Favoritbarerna var många: ABC, Scandinavia, Sweden, Casablanca, Tropical, Night & Day, Oslo, Hamburg och Gala De Oro m.m. Senare på året skulle Knud flytta till större lokal vid Suomi bar, där orkester underhöll men det störde inte Knud, som sa det var det samma sak som våra maskiner ombord i båten. Efter fyra dygn i Santos, tyckte rederiet att det var hög tid för avgång, så besättningen kunde få vila upp sig.

Buenos Aires nästa

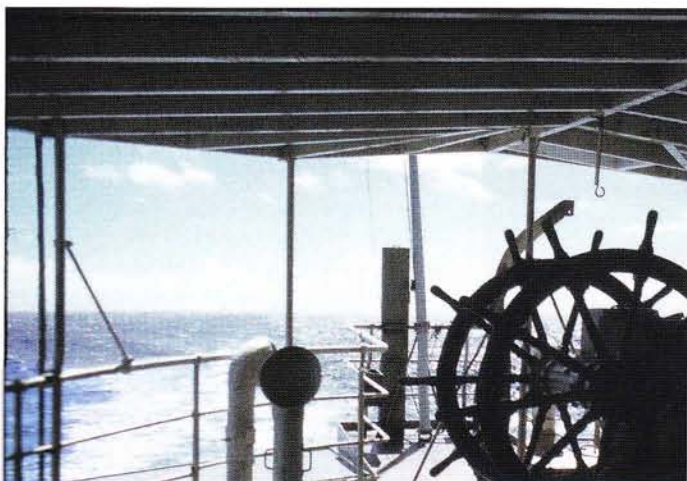
Den 28 maj avgick vi klockan 22.30. Nu var det åter två man på vakt. En eftermiddag då jag och Harström hade frivakt, dagen innan vi skulle anlända Buenos Aires, hade dagmännen börjat plocka bort presenningarna som täckte styrhytterna på



Brasilianska valutan var svajig.



Tatueraren Knud i sin nya lokal, granne med Suomi bar. Från Sjömannen nr 12 1974.



Reserestyrningen på poopens däckshustak.



Min hytt i *California* mellan den 25 april 1973 och 13 mars 1974.

exportlastbilarna vi hade som däckslast. Samtidigt kom dimman, det var ju vinter i Argentina. Helt plötslig blev det stopp i maskin och sedan full back tills vi låg helt stilla. Förklaringen fick vi av 12-4-vakten som berättade att kaptenen helt plötsligt fick svar på sina signaler med tyfonen. Vi låg stilla tills en dagman upptäckte att 2:e styrmans son i 5-6 års åldern satt i en av lastbilarna och tutade exakt som vår kapten. När kaptenen upptäckte var signalerna kom ifrån skrek han "Ta ut ungen och lås in honom någonstans" och då har jag inte tagit med några svordomar som var lika många, och ungefär vartannat ord. Kaptenen var inte så populär att han fick något större medlidande.

Den 31 maj ankom vi till Buenos Aires klockan 13.30 och här blev det nya land-

besök, även om jag aldrig har gillat B-A så värst mycket, men det var svårt att sitta ombord när man var ledig om kvällarna. Biffarna var goda nere vid pelargången, och det var så låga priser att en svensk matroslön räckte långt, en och annan drink gick också ner genom strupen liksom både öl och vin. Skrikargatan i B-A var inte mycket att hurra för, 25 De Mayo var namnet och där fanns både Old Texas och New Texas och lite till. Ibland var det grillafton på Johnsons Minne, granne med sjömanskyrkan, eller Tigre ranchen utanför staden med en bussresa genom gamla Boca kvarteren.

På lördag eftermiddag var några av oss hembjudna till motorman Reinson som bodde i en av buenos aires förorter i ett radhus. Reinson var argentinsk medborgare,

men född i Belarus eller Vitryssland som det heter i Sverige. Vi grillade biffar, även om det var vinter här så var dagarna milda, men nätterna kunde bli kalla. Stuvorna eldade i upphuggna oljefat med strövirke på kajerna innan dom skulle ombord och jobba tidigt varje morgon. Och så blev det boxning också, men lugn det var bara på tv. Argentinarna var tokiga i boxning och är det väl kanske fortfarande. Reinson hade varit gift med en danska och hade en son i 20 års åldern som också var med på festen.

På kvällen åkte vi in till centrum där det blev besök på en dansrestaurang med argentinsk tango. Inget för oss som var i 20-årsåldern som hellre hade varit på diskotek. Men nu fick vår värd bestämma, 54 år som han var.



California vid kaj i Buenos Aires mellan den 31 maj och 6 juni, 1973. Fotot köptes av en fotograf.



Frihamnen i Göteborg omkring 1970 med tre Seattle-båtar. I Lundbyhamnen ligger två båtar från Transatlantic och en från danska ÖK.

Reinson sa ofta att när han dog skulle han ha en låda Bacardi med sig i kistan, så han hade något att dricka om han skulle vakna igen.

En kväll var det min tur att gå stopptörn mellan klockan 17.00–24.00 och bland dom första jobben att utföra var att hänga ut lampor i lastrummen, eller solar som dom

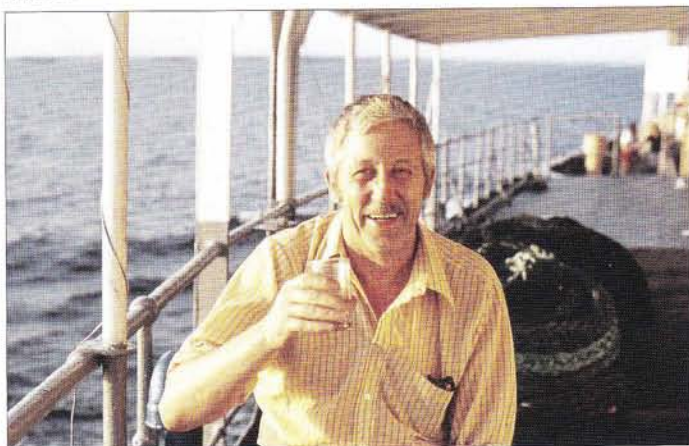
kallades. De var av plåt eller glasfiber och med 5–6 glödlampor. Eftersom det inte fanns någon fast belysning i lastutrymmena. Ett annat jobb var att plocka ihop wirestroppar och workingboard efter lossningen, samt att sopa i lastrummen så det var klart för lastning. På kvällen då jag jobbade vid 4:ans lucka för om bygget, kom befälseleven på 4–8-vakten som var ledig, fram och ville bjuda på öl, så vi gick akter till hans hytt på styrbordssidan, och kordade upp två pilsner. Jag undrade varför han tittade så mycket på klockan, men det hade han ingen förklaring till. Min ölflaska blev tom fortare än han hade väntat sig, så han ville bjuda på ytterligare en, men jag började ana ugglor i mossen och gick upp på poopens babordssida som låg mot kajen. Då ser jag överstyrman komma akteröver på styrbordssidan och gå ner till våra hytter, han som aldrig var akteröver annat än på lördagsinspektionen ihop med kapten och några till. Nu skulle jag tas på bar gärning att dricka öl på arbetstid. Befälseleven som gick vakt med överstyrman i sjön skulle hjälpa till och sätta dit mig. Vad som hade hänt kan jag bara gissa, men det hade inte varit till min fördel. Som tur var såg han mig aldrig, tur var också att eleven inte kunde låta bli att se på klockan nästan



Vingasup nummer sju. Mässlmannen Wahlquist och Holmström på poopen med Trubaduren akteröver. Killen i svart skjorta var mässlkalle i manskapsmässen.



Vid ingång till Göteborg den 4 juli 1973 vid 1900-tiden. Från vänster: motorman Noreus, bortvänd mässlman, motorman Lundgren, reparatör Hellgren, lättmatroserna Lehnert och Harström som korkar upp en flaska vin.



Motorman Noreus.



Danske timmermannen Poulsen bodde i Santos.



Båtsman Viking Berg levde mellan 15 augusti 1910 och 27 oktober 1998. Han jobbade många år i Rederi AB Nordstjernen.

hela tiden. Styrmannen bodde på Orust och vi Tjörnbör är ju inte så populära där, utom hos tjejrerna förstäss.

Nya hamnbesök

Onsdagen den 6 juni, på svenska flaggans dag, avgick vi från B-A klockan 18.15 för att komma till Montevideo nästa morgon klockan 05.30. Här låg vi under dagen, för att sedan avgå vid 18.30 tiden. Här var fattigdomen stor. Man såg stuvorna äta mat ur våra soptunnor, något jag aldrig sett ens i Afrika. Nästa eftermiddag klockan 15.45 ankrade vi på Rio Grande redd. Det var en fruktansvärd ström, så båda ankarna var satta för att kunna hålla oss på plats. Men tidvatten och det stora innanhavet Lagoa Dos Patos upp till Porto Alegre, gjorde sitt till med en smal passage ut till havet. Lördag förmiddag vid niotiden förtöjde vi vid kaj och det blev chans att gå iland en sväng för nya upplevelser.

Söndag kväll var det avgång igen vid 22.45 och därpå blev det några lugna dagar i sjön igen, så man kunde vila upp sig för ett nytt besök i Santos. Dit kom vi till red- den den 12 juni klockan 11.00. På kvällen klockan 19.00 avgick vi red- den för att förtöja vid 20.15. Det blev nya besök på ABC m fl krogar. Tupparna såg till att man kom ombord på morgonen, då dom började gala när det ljusnade. Ibland kunde det bli en lugn biokväll med sällskap från General Camara gatan, något som man upptäckte på senare resor. På tisdagen den 14 juni avgick vi från Santos tidigt på morgonen 06.30. Nu var ordningen återställd och jobb mellan 07.00–08.00, frukost 08.00–08.30, jobb till lunch 12.00–13.00, arbete till 16.30 då vid åt middag. Femton minuters kafferast var det klockan 10.00 och 15.00 och sedan slut för dagen för dagmännen. Jobbet bestod mest av att köra rostmaskin mön- ja och måla. Bunkring i Santa Cruz igen mel- lan klockan 09.30–12.30 som var midsom- mardagen den 23 juni. Den här gången blev besöket för kort för att gå iland.

Mot Europa

Nu fick man börja sätta på sig mer kläder om dagarna även om det var sommar i Europa. Vi ankom till Antwerpen den 27 juni och avgick den 29. Nästa hamn var Rotterdam. Här kom chockladgubben för- sta dagen och sålde sina varor i manskapets dagrum, choklad, ostar, souvenirer m.m. Vi låg kvar mellan den 30 juni till den 3 juli, då vi avgick klockan 15.30 för att nästa kväll angöra Göteborgs Frihamn den 4 juli klockan 21.00. I Göteborg lossades hela lasten som vi var färdiga med på fredagen den 13 juli. Därefter förhalades **California** till Götaverken för ett varvsbesök.

Jag var iland mest varje kväll och helg. Liseberg firade sitt 50-års jubileum, så det blev både bergbanan och besök på Tyrolen. Ibland blev det en sväng till Epa Stormark- nad på Backaplan, som inte låg så långt bort från varvet. Några andra platser som besöktes var Pustervikskällaren, Alfreds- och Ingos restaurang på Drottninggatan,

där hotell Sheraton senare byggdes upp, nuvarande Radisson SAS, låg ett skumt ställe som hette Café De Paris, som jag och motorman Oscar besökte ibland. En gång frågade han om vi kom in utan slips och fick en mängd gapskratt till svar.

På söndag var jag på bio på Sjömans- gården och måndag kväll var jag borta på Rambergsstugan och drack öl. En lagom promenad fick jag på köpet från Götaver- ken, där vi låg vid kaj efter utdockning i slutet på veckan innan. Vi låg vid östra kajen som gränsar till Lundbyhamnen.

Åter mot Sydamerika

Tisdagen den 24 juli var det tid för en ny avgång mot La Plata, för att gå på lättan till Buenos Aires. Det var ovanligt att gå utan last, men det var mitt i industrise- mestern och därför valde man att gå tom till Sydamerika.

Resan ner tog 17 dygn med kort bunker- stopp på Teneriffa som vanligt.

Jag kom att stanna kvar på **California** till onsdagen den 13 mars 1974 då jag mönst- rade av i Malmö.

Spridda för vinden

Reparatör Hellgren träffar jag ibland på Kvibergs Loppmarknad. Motorman No- reus jobbade jag med på bulkfartyget **Atlantic Wasa**, tillhörigt Salénrederierna, år 1978. Även pensionären Marmbrink som jobbade som hökare och är samlare, liksom jag. Honom ser jag på ibland på vykortsmässor och hos handlare. Annars har jag inte träffat någon i besättningen igen. Vi var runt 40 man ombord så under tiden jag jobbade på **California** var det kanske 100 man mönstrade kortare eller längre törnar.



California vid kajplats 113 i Frihamnen söndagen den 8 juli 1973.



Foto Erik Holmberg.

Ekensberg – det bortglömda varvet

Eric Hallberg

Ekensbergs varv tycks vara ett varv som inte uppmärksammats i någon större utsträckning. I boken *Svenska varv världsledande* återges i huvudsak de magra fakta som presenterats i *Svenskt Skeppsbyggeri* ca 30 år tidigare, och i *Varvsbibliografin* som kom ut 1997 finns det bara två artiklar angivna som rör Ekensberg.

Ekensberg grundades 1873 som ett reparationsvarv av Stockholms Transport- & Bogserings AB, eller som det kallades Transportbolaget, oftast förkortat till TB. Varvet anlades i Gröndal inne i Mälaren vid Mörtviken, som i sin tur ligger intill Essingesundet. Till att börja med utfördes mest nybyggen och reparationer för TB vid varvet. Intill varvsområdet byggde man bostäder för de anställda, liksom man gjorde vid Finnboda. På så sätt uppstod en

sorts sentida brukssamhälle. Så hade man till exempel en egen affär, Ekensbergs varvs konsumtionsförening. Affären kom att bli en träffpunkt för de anställda och deras familjer. Karaktären av brukssamhälle blev mer uttalad vid Ekensberg än vid Finnboda eftersom Ekensberg låg mer isolerat. Det var besvärligt att ta sig in till Stockholm, men man kunde åka in till Riddarholmen med slup. Flera av de anställda kom att bygga egna hus på Stora Essingen som ligger på andra sidan sundet. De hade nära till arbetet. På sommaren kunde de ro över sundet. På vintern kunde de traska över isen. Många anställda hade också egna båtar, och överblivna styrhytter från båtar som byggts om vid varvet kom i många fall att bli lusthus. Det fanns också en nykterhetsförening på Ekensberg, Temp-

let 187 Eken. Under slutet av 1800-talet var varvet en stor arbetsgivare med 95 anställda (1895).

Transportbolaget och Ekensberg

Fram till förra sekelskiftet var varvet huvudsakligen sysselsatt med reparationsverksamhet, och byggen av ett antal pråmar, varav de flesta var avsedda för TB:s trafik på Strömsholms kanal. Man byggde också ett antal mindre bogserbåtar, även de för TB. Ekensberg var tidigt ute med att bygga motorfartyg, som **Tomte Matts** och **Stig**. Dessa två hörde tillsammans med **Bib**, **Cecilia** och **Orust**, till de allra första motorfartygen som byggdes i Sverige. Deras holländska fotogenmotorer uppfyllde inte förväntningarna, eftersom det var problem främst med motorernas omkastning och bränsleventilerna. Efter några år byttes de ut mot ångmaskiner med en maskinstyrka på 39 hk. Båtarna själva blev däremot mycket långlivade och existerar fortfarande. **Tomte Matts** heter numera **Tunia**. **Stig** hade under tiden 1940–1982 ett längre mellanspel i marinen där hon fick namnet **Granaten** och fungerade som ammunitionstransportfartyg för kustartilleriet. Numera har hon namnet **Evelina**. Trots bakslaget med **Tomte Matts** och **Stig** fortsatte varvet med att bygga motorfartyg. 1906 levererades **Strömkarlen**, och året efter **Liss**. Till dessa två användes befintliga skrov. Skrovet till **Strömkarlen** hade levererats av C.J. Wennbergs Mekaniska Verkstad i Karlstad (ytterligare ett bortglömt varv). Till **Liss** användes ett befintligt skrov från flottan, varför det knappast kan betecknas



Evelina byggdes 1906 som *Stig*. 1940–1982 tillhörde hon Kustartilleriet med namnet *Granaten*. Foto Krister Bång i Värtahamnen, Stockholm den 15 augusti 2006.

som nybygge. Dock fick motorfartyget **Strömkåren** som levererades samma år som **Liss** ett spillrans nybyggt skrov. Motorerna i de här tre tycks ha fungerat bättre än i **Tomte Matts** och **Stig**.

1906 förvärvades Sättra varv i Mälaren och där byggde man träfartyg. Efter 1908 skedde ett uppsving för Ekensberg, vilket bland annat innebar att många vinteruppläggare kom att ligga vid varvet. Vinteruppläggningsen innebar dessutom att varvet fick ta hand om underhållet av fartygen. 1912 hade antalet anställda ökat till 161. Mot slutet av första världskriget byggde också varvet två högsjöbogserare till **TB**, **Frej** och **Balder**, vilka levererades alldeles efter första världskriget. Dessa var avsevärt större och mer tekniskt avancerade än de tidigare byggena, och visade att varvet kunde hänga med i den tekniska utvecklingen. Det var varvschefen **Henrik Hansson** som konstruerat de båda bogserarna.

AB Ekensbergs Varv tar över driften

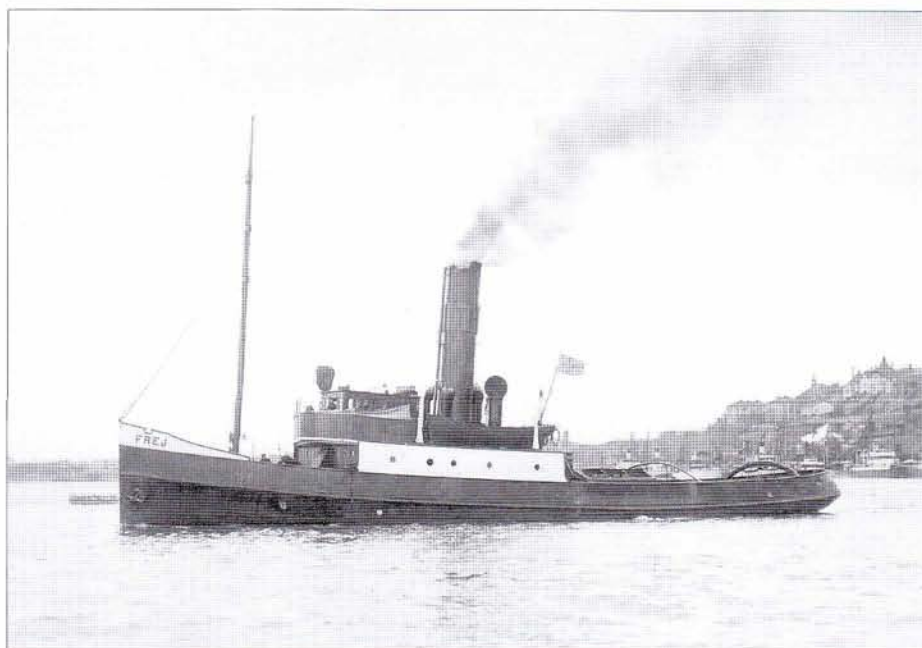
Varvet hade år 1920 ökat antalet anställda till 316, men några år efter första världskriget följde en allmän konjunkturnedgång i Sverige. För Ekensbergs del innebar det att man inte fick några order, vilket resulterade i färre anställda. De hårda tiderna fortsatte och 1924 gick **TB** i konkurs. Driften övertogs strax därefter (1925) av ett nybildat företag, AB Ekensbergs Varv, där Handelsbanken var den största intressenten. Bergsunds Mekaniska Verkstad, som också låg inne i Mälaren, lades ner ungefär samtidigt, och personal och kunder från det varvet kom att övertas av Ekensberg, vilket ju självklart var synnerligen välkommet för varvet. De dåliga tiderna illustreras av att det under åren 1923–1928 inte levererades några nybyggen från Ekensberg.

Mot slutet av 1920-talet byggdes varvet ut och 1928 levererades en flytdocka från Vulcanvarvet i Stettin med 3 000 tons lyftkapacitet. Varvsanläggningen kom också att utökas med olika kranar. 1926 var utvidgningen av Södertälje kanal klar och under 1929 öppnades Hammarbyleden, vilket var betydelsefullt för varvet, eftersom man då fick möjlighet att bygga större fartyg. Stockholms sluss hade ju begränsat storleken på fartygen, något som Bergsunds varv också drabbats av. 1929 levererade varvet sitt första nybygge under den nya ledningen, tankläktaren **Shell S 11** till Svensk-Engelska Mineralolje AB.

Utbyggnaden av varvsanläggningen fortsatte i början på 1930-talet, bland annat med nya kajanläggningar och en 120 m lång monteringshall. Under den tiden skaffade man också en betongbåt, **Bartels**, som kom att fungera som förråd. Efter Ekensbergs nedläggning kom **Bartels** att



Strömkåren var byggd 1909. Foto Erik Holmberg.



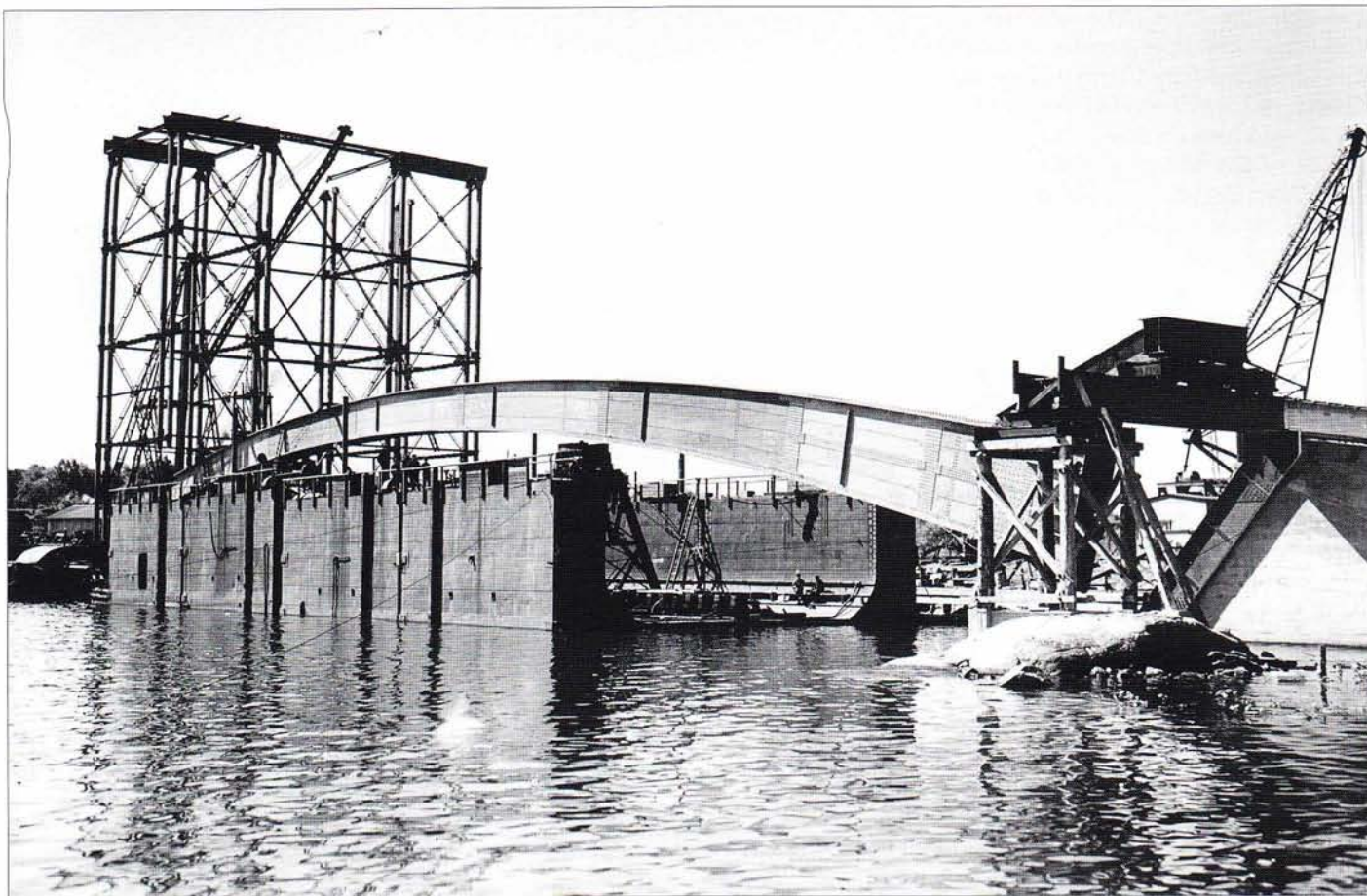
Bogserbåten Frej levererades till Transportbolaget 1918 och var större än de tidigare bogserarna byggda på Eriksberg. Arkivbild Bertil Söderberg.

fylla samma funktion vid Finnboda. I början på 1930-talet kom varvet främst att utföra reparationer, men även alternativ produktion, eftersom metallkonstruktionerna som fungerade som stöd för betonggjutningen till Tranebergsbron och Västerbron sammanfogades vid varvet. Varvet svarade också för uppmonteringen av metallkonstruktionerna vid brobygget.

Salén tar över 1942

Fram till början på 1940-talet hade man byggt fartyg av tämligen begränsad stor-

lek, däribland flera lustfartyg. Man byggde före kriget två minsvepare, **M1** och **M2**, för marinen. Till skillnad från andra varv blev det inte så många ytterligare beställningar från marinen. Det blev bara vattentankbåten **Unden**, som levererades 1945. Men å andra sidan började man att bygga större fartyg till civila beställare. 1941 levererades motortankern **Glan** till Transocean i Göteborg och hon kom att följas av flera liknande byggen, som **Divina** till Red AB Diana Stockholm. **Divina** blev senare världsbekant genom den tragiska



När Västerbron byggdes ansvarade Ekensbergs Varv för uppmonteringen av metallkonstruktionerna. Som hjälp använde man varvets flytdocka. Foto Erik Holmberg.



BT IV levererades 1937 som NB 174 till AB Bensintransport i Stockholm.

kollisionen med den brittiska ubåten **Truculent** i Themsenmyrningen år 1950. Vid olyckan miste 64 personer livet ombord på **Truculent**.

Ekensberg kom att leverera ytterligare två tankfartyg med en dödvikt på runt 700 ton och en motorstyrka på 680 hästkrafter, **Korshamn** och **Skärhamn**, vilka beställdes av Salén.

Salén hade tagit över Ekensberg 1942 och i samband med detta kom varvet att moderniseras genom att två stapelbäddar anlades, den ena för fartyg på upp till 1300 ton, den andra för upp till 4500 ton. Varvet förfogade då över tre stapelbäddar. Verkstadslokaler kom också att uppföras för plåtslageri, snickeri och rörläggeri, liksom transformatorstation och värme-central. Transformatorstationen var nog en nödvändighet eftersom man nu på allvar gick in för att bygga helsvetsade fartyg. Det första, **Divina**, levererades 1942. Man byggde också matsalar och personalutrymmen. I samband med Saléns förvärv kom varvets storhetsperiod att inledas.

Intensiva år för Ekensberg

Under tiden från 1942 byggde man fram till 1961 ett trettiotal fartyg. Speciellt 1942–1949 var en intensiv period för Ekensberg då det byggdes 10 tankfartyg och 5 torrlastfartyg vid varvet. Man hade också en stor reparationsverksamhet. Under åren före krigsutbrottet utfördes runt 40 dockningar och 70 sliptagningar årligen. 1942 tycks ha varit ett rekordår när det gäller reparationer då över 60 dockningar och 100 sliptagningar utfördes. Under kriget utförde Ekensberg en hel del projekt åt tyska rederier, både reparationer och nybyggen. De två fartyg som beställdes av tyska redare kom dock inte att levereras till dem. 1943 sjösattes **Helga Cords**, beställd av skeppsredare Carl Cords i Rostock, men hon kom inte att levereras till sitt tyska rederi, utan till Skånska Cementgjuteriet som kom att ta över henne och ge henne namnet **Vika I**. Hon levererades 1946 och med sina 1650 tons dödvikt blev hon det största fartyg som dittills byggts vid Ekensberg. **Vika II** levererades senare under året, och även hon hade beställts av en tysk redare, och hade namnet **Elisabeth Schulte**. Hon var något större än **Vika I**, med en dödvikt på 1750 ton. Vid leveransen av **Vika II** inträffade det speciella att betalningen för fartyget, nästan 2 miljoner kronor, erlades kontant!

Allt större fartyg byggs under efterkrigstiden

Efter kriget förberedde man sig på de order som väntades komma, genom att anskaffa en ny flytdocka från England 1946, och genom att en stapelbädd förlängdes. På den



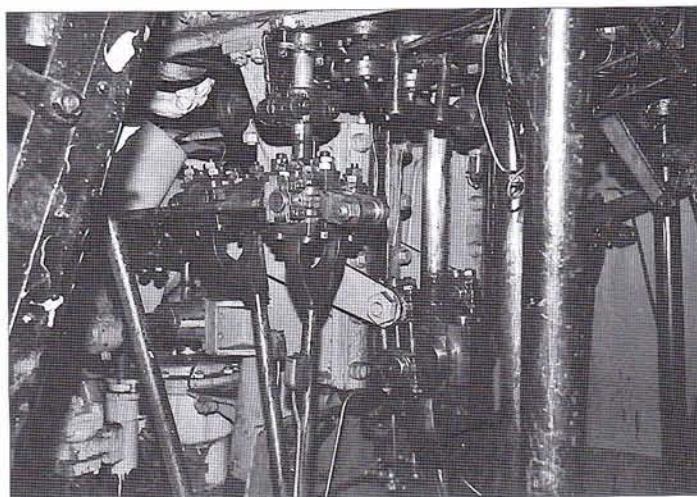
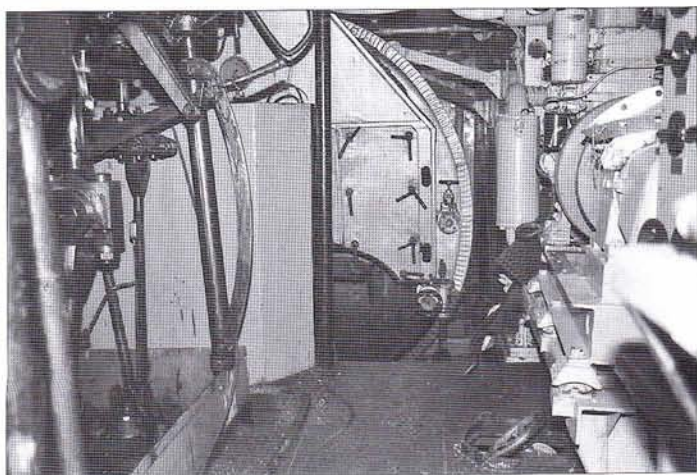
Divina tillhörde varvets standardtyp och var byggd 1942.



Colombia (1947) innebar med sin dödvikt på 2200 ton ett storleksrekord för Ekensberg. Foto Kjell A. Axelsson.



NB 196 Lind levererades 1950 till Odffjell i Bergen.



Bertil Söderberg tog de här bilderna av **Unden** från Donsö 7 februari 1984. **Unden** hade fungerat som vattentångångare för Flottan. "Den lilla ångmaskinen stod där och såg ut som om den var nästan ny. För om maskinen stod ångpannan med kol utrunnen på elddurken från kolboxen. Bara eldaren saknades för att sätta fyr i pannan". **Unden** skrotades 1984 på Öresundsvarvet.



Carlshamn (1949) var ett av de få fartyg som levererades till varvets ägare, Saléns. Foto IFA Stockholm.

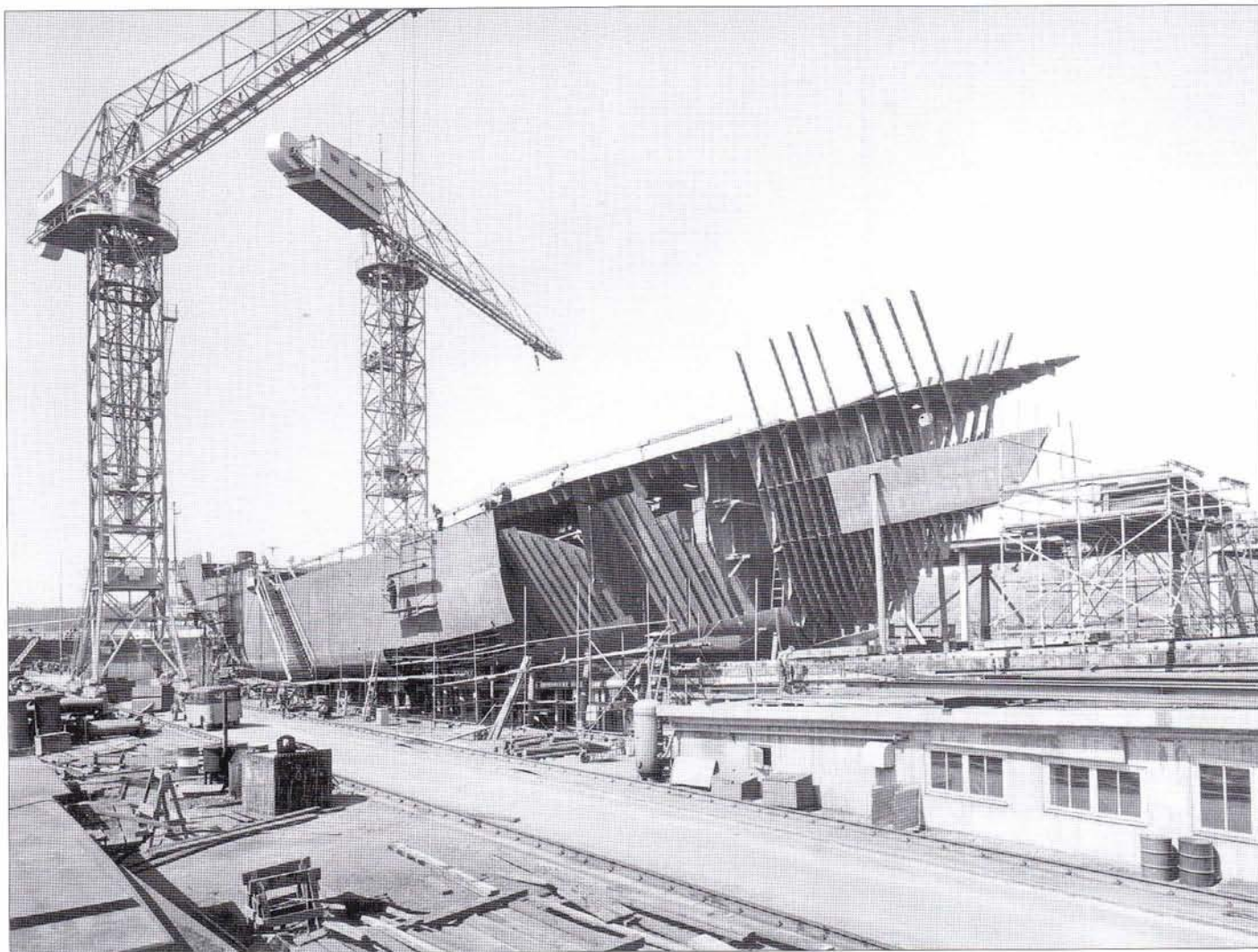
största stapelbadden kunde man bygga upp till 10 000-tonnare, och nu var alltså Ekensberg berett att bygga avsevärt mycket större fartyg än tidigare. När **Colombia** sjösattes 1947 var hon med sina 2200 tons dödvikt det dittills största nybygget. Under början på 1950-talet kom varvet att drabbas av brist på arbetskraft, vilket innebar att man kom att koncentrera verksamheten på nybyggen. Man anskaffade ett fartyg, **Aros**, som förtöjdes i Mörtviken, och som kom att byggas om som bostadsfartyg för anställda.

Under 1950-talet fick Ekensberg flera utländska order. Åtta ångtrålare till Sovjet levererades under perioden 1952–1956. Då var personalstyrkan runt 400 man på varvet. Under den här tiden levererade man fartyg till Frankrike, Israel, Brasilien, och givetvis även till norska beställare. Med leveransen av **Mars** 1954 kom man att slå ett nytt storleksrekord, vilket innebar en dödvikt på 2730 ton. Det rekordet stod sig dock inte så länge. Redan året efter kunde Salén ta leverans av kylfartyget **San Blas**, som hade en dödvikt på 5885 ton. När

Ekensberg började bygga allt större fartyg blev Hammarbyleden för trång, så nybyggena fick gå ut via Södertälje kanal som tillät passage av större fartyg. **San Blas** togs ut den vägen 1955. **San Blas** kom att bli den sista leveransen till Saléns, som trots att de ägde Ekensberg inte kom att utnyttja varvets nybyggnadskapacitet i någon större utsträckning. Förutom **San Blas** hade enbart **Carlshamn** (NB 183) levererats till rederiet, övriga beställda fartyg, **Granskär/Korshamn** (NB 184), **Skärhamn** (NB 185) och **Carlshamn** (NB 192) hade före färdig-



Royal Wood och sveabåtarna Folias och Flamingo ligger inne för översyn på Ekensbergs Varv. Foto Ekensbergs Varv.



Slipen med ett nybygge på gång. Bilden är troligen från början på 1960-talet. Foto Svensk Sjöfarts Tidning.

ställandet sålts till andra rederier.

1959 levereras **Vimeira** till Harrisongruppen i Glasgow. Med sin dödvikt på över 10000 ton var hon ett nytt rekordbygge för Ekensberg. Hon hade beställts av ett norskt rederi, och hade sjösatts som **Fair Lady**. Skottarna kom över henne billigt, och hon kom omsider att chartras av Nordstjernan, vilka kom att sysselsätta henne i sin trafik på Fjärranöstern. I samband med Nordstjernans förvärv fick hon namnet **Star Altair**. Hennes systerfartyg **Kensington**, levererad från Ekensberg 1962, kom också att övertas av Nordstjernan, omdöpt till **Star Aldebaran**.

Ekensbergs sista leveranser gick till Wallenius

För Svenska Chicago Linjen (Ragne i Västermik) byggdes **Maj Ragne** och **Birgit Ragne**.

Ekensbergs sista år kom att domineras av leveranser av fartyg till Walleniusrederierna, och från 1964 och framåt byggdes sex fartyg för dem. Det rörde sig om första generationens biltransportfartyg. Det för-

sta, paragrafaren **Elektra** levererad 1964, byggdes med ritningar som övertagits från Lödöse, där systerfartygen **Aniara**, **Porgy**, **Bess** och **Oberon** tidigare byggts. Efter det att ritningarna modifierats byggdes vid Ekensberg de två halvsysrarna **Don Carlos** och **Don Juan**, vilka levererades 1965. Dessa två var inte paragraffartyg, och de hade en betydligt större dödvikt. Två större biltransportfartyg, **Aida** och **Otello** levererades 1966 respektive 1967. De kom att få två tyska systrar, **Undine** och **Salome**, som byggdes av Jos. L. Meyer i Papenburg. Dessa fyra kom att förlängas några år efter leveransen. Det sista nybygget (NB 235) från Ekensberg blev alltså **Otello**. Salén köpte Finnroda 1970 och då avvecklades Ekensberg, tydligen utan allt för mycket väsen, till skillnad från den utdragna nedläggningen av Finnroda. Man kan ju förmoda att de anställda vid Ekensberg erbjöds anställning vid Finnroda. I samband med Ekensbergs nedläggning kom, förutom förrådsfartyget **Bartels**, även den lilla bogseraren **Hebe** att föras över till Finnroda. Marken där varvet låg

såldes till Stockholms stad i samband med att varvet lades ner. Varvsområdet med sitt vattennära och relativt centrala läge var ett eftertraktat område, så det är inte förvånande att man efter varvets nedläggning planerade och byggde ett attraktivt bostadsområde på platsen. Antagligen gick inte Saléns lottlösa ur den affären! Men även om Ekensbergs varv är nedlagt sedan länge så finns fortfarande några fartyg kvar som byggts där, några av dem mer än hundra år gamla. ⚓

Källor

Gustaf Halldén. *Svenskt skeppsbyggeri*. Malmö 1963.

Gunnar Hedin. *Svenska varv världsledande*. Göteborg 1995.

Johan Silfvander. *Ekensbergs Varv. I: Gröndal och Aspudden*. Stockholm 1993.

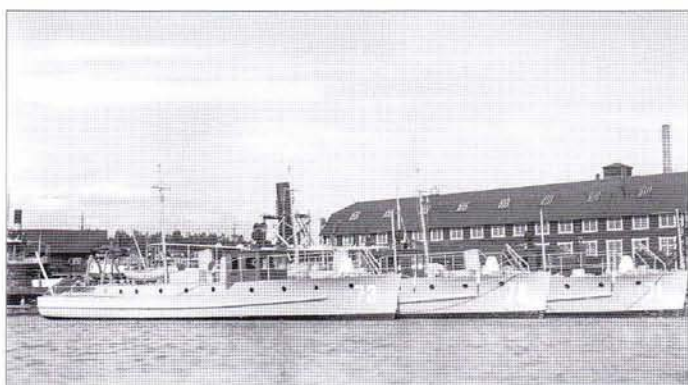
Rune Olsson. *Varvsbibliografi. Litteratur om och kring de svenska stålskeppsvarven*. Göteborg 1997. *Svensk Sjöfarts Tidning* 1945 1022–1023. *Ekensbergs varv 75 år*.

Olika årgångar av *Båtologen*, *Länspumpen*, *Svensk Sjöfarts Tidning* och *Teknisk Tidskrift*.

Ekensbergs varvs nybyggnadslista

Sammanställd av John E. Persson och Eric Hallberg

År	Nr	Namn	Typ	Beställare	Dödvikt
1861		Smedjebacken II	pråm	?	
1875		C.G. No 1	pråm	?	
1878		TB 84 Ekensberg	pråm	Transportbolaget	
1880		TB 92 Essingen	pråm	Transportbolaget	
1882		TB 82 Arboga	pråm	Transportbolaget	
1883		TB 15 Amanda	pråm	Transportbolaget	
1884		TB 226 Thunberg	pråm	Transportbolaget	
1884		TB 74	pråm	Transportbolaget	
1884	145	Castor	bogserare	Transportbolaget	
1884	146	Pollux	bogserare	Transportbolaget	
1885	147	Agne	bogserare	Transportbolaget	
1886	148	Sigge	bogserare	Transportbolaget	



NB 162–164 var vedettbåtar som byggdes för Marinförvaltningen.



Östkinds Färja (NB 165) tillhörde inte de större nybyggena.

1887	149	Smedjebacken I			
1887		TB 158 Kongo	pråm	Transportbolaget	
1893		TB 130 Gefle	pråm	Transportbolaget	
1893		TB 207 Oaxen	pråm	Transportbolaget	
1895		TB 140 Dugge	pråm	Transportbolaget	
1897		Prins Carl		Transportbolaget	
1899		TB 214 Esaias	pråm	Transportbolaget	
1903		TB 205 Garmer	pråm	Transportbolaget	
1904		TB 400 Kelso	pråm	Transportbolaget	
1906		Tomte Matts	mf	Transportbolaget	
1906		Stig	mf	Transportbolaget	
1906		Strömkarlen	mf		
1907		Strömkåkaren	mf		
1907		Liss	mf		
1912		Ran	mf		
1914	150	Shell I	mf	Svensk-engelska mineralolje AB	
1918	151	Frej	bogserare	Transportbolaget	
1919	152	Tebe	mf	Transportbolaget	
1919	153	Balder	bogserare	Transportbolaget	
1919	154	Menja	läktare	Transportbolaget	
1919	155	Fenja	läktare	Transportbolaget	
1922	157	TB 389 Frode	pråm	Transportbolaget	
1929	158	Shell S 11	tankläktare	Svensk-engelska mineralolje AB	
1931	160	C.F. 2	mudderverk	Vattenfall	
1931	159	Stella Marina	lustfartyg	Erik Åkerlund	
1931	162	V 71	vedettbåt	Marinförvaltningen	
1932	163	V 72	vedettbåt	Marinförvaltningen	
1932	164	V 73	vedettbåt	Marinförvaltningen	



Mars levererades 1954 och var ett linjeskönt fartyg. Foto IFA Stockholm.

1932	165	Östkinds färja	färja	Östkind härad	
1933	167	Alert	slup	Marinförvaltningen	
1933	168	Kuriren	slup	Marinförvaltningen	
1934	166	Höken	slup	Marinförvaltningen	
1935	169	TV5	tullkryssare	Tullverket	
1936	170	Adelsö-Munsö	färja	Färentuna vägstyrelse	
1937	173	Almö-Lindö	passagerarbåt	Trafik AB Västeråsfjärden	
1937	171	M1	minsvepare	Marinförvaltningen	
1937	174	B.T. IV	mt	Bensintransport	
1938	172	M2	minsvepare	Marinförvaltningen	
1938	175	Calvera	lustfartyg	C. Wicander	
1939	176	Jagaren	lustfartyg	C. Groschinsky	
1941	177	Glan	mt	Transocean	865
1942	178	Divina	mt	Red AB Diana, Stockholm	865
1944	179	Skansen	mt	Enhörning AB Stockholm	980
1944	184	Granskär	mt	AB Båttjänst, Stockholm	1000
1945	185	Skärhamn	mt	Westindia (Salén)	980
1944	180	Helga Cords	ms	Cords, Rostock	1650
1946	187	Unden	st	Marinförvaltningen	300
1946	181	Elisabeth Schulte	ms	Schulte & Bruns, Emden	1750
1947	188	Colombia	ms	Red AB Varing, Stockholm	2200
1947	182	Mui Lee	ms	A/S Norfinn, Oslo	2735
1947	189	Servus (förskepp)	mt	Saturnus	515
1948	190	Lovö	mt	Rederi AB Rex	1730
1948	191	Gustav Reuter	mt	Reut, Kungsbacka	1750
1949	195	Lind (II)	ms	Odfjell, Bergen	1727
1950	192	Carlshamn	ms	Red AB Pulp (Salén)	2963
1950	196	Lind (III)	mt	Odfjell, Bergen	1667
1950	197	SCG-12	pråm	Skånska cement	210 m ³
1950	198	SCG-13	pråm	Skånska cement	210 m ³
1951	183	Carlshamn	ms	Red AB Strim, Stockholm (Salén)	2932
1952	199	Baku	ångtrålare	V/O Machinoimport	470
1952	200	Jenisej	ångtrålare	d:o	470
1952	201	Vajgach	ångtrålare	d:o	470
1954	202	Mars	ms	E.B. Aaby's Rederi A/S, Oslo	4700
1954	205	Minuano	ms	Navegação Riograndese Ltda, Porto Algere, Brasilien	3100
1955	203	San Blas	kylbåt	Red AB Jamaica (Salén)	5500
1955	206	Tifon	ångtrålare	V/O Sudoimport, Moskva	470
1955	207	Zhizdra	ångtrålare	d:o	470
1956	208	Grjazovets	ångtrålare	d:o	470
1956	209	Poti	ångtrålare	d:o	470

1956	210	Kirovabad	ångträlare	d:o	470
1957	211	Kongsborg	ms	Skibs A/S Kongsborg, Stavanger	5800
1958	214	Mimer	ms	Thorviks rederi, Oslo	6100
1958	212	Eva Jeanette	ms	Bonnier	5900
1958	213	Ingerseks	ms	Jacob Kjøde A/S, Bergen	7400
1959	216	Artensis	ms	S. Bruunsgaard, Drammen	6000
1959	215	Fair Lady	ms	W. Holter-Sorensen, Oslo	10830
1960	223	Nordanvik	ms	Skånska Cement	2640
1960	219	Gisna	ms	A/S Turid, Trondheim	13100
1960	221	Bindal	ms	Boe & Pedersen & Co Oslo	4775
1961	222	Birgit Ragne	ms	Svenska Chicagolinjen (Ragne)	6868
1961	224	Maj Ragne	ms	d:o	6866
1962	228	Kensington	ms	Dornoch (Harrison), Glasgow	10790
1962	226	Rogn	mt	A/S Rederiet Odfjell, Bergen	6349
1962	227	Johan Wessel	ms	J.H. Wessels Kulforretning A/S, Drammen	2717
1963	230	Selje	mt	A/S Rederiet Odfjell, Bergen	8335
1964	231	Elektra	roro	Wallenius	1005
1965	234	Aida	roro	d:o	3421
1965	232	Don Juan	roro	d:o	1355
1965	233	Don Carlos	roro	d:o	1355
1967	235	Otello	roro	d:o	3660



Otello som levererades till Wallenius 1967, blev det sista nybygget från Ekensbergs Varv. Foto Svensk Sjöfarts Tidning.

Några av byggnumren är tomma, eftersom byggena tydligen inte förverkligades. Detta gäller följande nummer: 156, 161, 186, 193, 194, 217, 218, 220, 225 och 229. NB 204 var ombyggt av flytdockan.

Prins Carl var passagerarångaren **Österdalarna** byggd 1874 i Gävle.

Garmer var kanonbåten med samma namn. Hon var byggd 1868 i Motala.

Pråmen **Kelso** var en ångare som byggts redan på 1860-talet för Wilson i Hull. Efter en brand blev hon kondemnerad och ombyggd till pråm vid Ekensberg.

NB 150 **Shell I** hade lösa tankar för petroleumtransporter.

NB 152 **Tebe** var eventuellt byggd på Sättra varv.

NB 154 **Menja** var byggd 1921 i Kiel av Fred. Krupp AG enligt Skeppslistan.

NB 157 **Frode** var liksom NB 152 **Tebe** eventuellt byggd i Sättra.

Till NB 158 **Shell S 11** användes eventuellt ett befintligt skrov.

Skrovet till **Strömkarlen** hade levererats av C.J. Wennbergs Mekaniska Verkstad i Karlstad. Till **Liss** användes ett äldre skrov från flottan (monitoren **Fenris**, byggd 1872 vid Bergsund).

1909 byggdes en pontonkran vid varvet, **Transporten No1**.

NB 180 beställdes av Cords i Rostock, men kom inte att levereras till dem utan till Skånska Cementgjuteriet med namnet **Vika I**. Även NB 181, **Vika II**, hade en tysk beställare, Schulte & Bruns i Emden.

NB 184 sjösattes som **Granskär**. Hon fick därefter namnet **Korshamn** med Salén som ägare, men kom att levereras till The Eastern Shipping Company, Oslo, som **Klövertö**. Hon var den fjärde i ordningen av samma typ av tankbåt som byggts vid Ekensberg (runt 1000 tons dödvikt med en 680 hk Polarmotor), de tidigare var **Glan**, **Divina** och **Skansen**. Hon är fortfarande i fart på sydligare latituder, numera med namnet **Amiral**.

NB 185 levererades som **Klövertre** till The Eastern Shipping Company, Oslo.

NB 188 levererades till Elliot Shipping, Panama

NB 192 levererades till Zim Navigation Company i Israel med namnet **Etrog**.

NB 195 kom att levereras som **Zit** till Compagnie de Navigation Paquet, Marseille.

NB 215 levererades till Dornoch i Glasgow som **Vimeira**.



Bogserbåtshamnen i Brofjorden. Foto Matthias Luttmann.

Brofjorden idag och under krigsåren

Terje Fredh

Den här höstdagen står jag i Lahälla hamn. I regndiset ser jag fem tankers lasta vid Preemraffs kaj i Sjöbol. På redde ligger gastankern **Sigas Master** och bunkerbåten **Fox Sunrise**. En kaj i Lahälla är plats för bogserbåtarna och vid den gamla stenlastningskajen ligger en liten fiskebåt, **Monica** från Hasslö.

Båtar har en lång historia i Lahälla där det fram till 1975 fanns flera stenluggier.

Sten kördes också från andra huggningsplatser kring Brastad för att skeppas ut i Lahälla. Största fartyget kom på 1920-talet när Johnsonslinjens **Oscar Fredrik** på 7000 ton lastade storgatsten till Buenos Aires. Bången fick ankra upp på redde. Lasten kördes ut i prämar. Ständiga gäster fram till 1960 var göteborgsångarna **Hollandia**, **Wallonia**, **Normandia**, **Burgundia** och **Belgia** vilka fyllde undre delen av lastrum-

men med sten innan de lastade klart med styckegods i Göteborg till Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen och Rouen.

Vanligt var också att motorseglarna började sin vårsäsong genom att ta in en last med gatsten i Lahälla eller Rixö.

När Norge anfölls i april 1940 ankrade tankern **Kalmia** upp på redde i Lahälla. Skepparen rodde iland och knackade på i närmaste hus och bad att få låna telefonen.



Johnsonbåten **Oscar Fredrik** lastar gatsten i Rixö till Argentina på 1920-talet. Arkivbild Terje Fredh.



Sotefjorden var bevakningsbåt 1940–1945 i Brofjorden. Här vid kaj intill konserverfabriken i Sjöbol. Arkivbild Terje Fredh.

Alla hade inte telefon i Lahälla men i det här huset bodde stenförmannen Rikard Svensson vars hus senare kom att bli centrum för exporten av kullager.

Rikard berättade för mig: – Kaptenen frågade rederiet vart han skulle gå och fick order att avvakta. **Kalmia** var tom och skulle till Curaçao.

Att **Kalmia** hamnade i Brofjorden berodde på att en maskinist hört på sin privata radio att tyskarna höll på att ockupera Norge. Den norske lotsen sattes iland vid Hvaler och **Kalmia** lades upp. I min skrift *Fartyg i fjord och led*, har jag kartlagt vilka fartyg som 1940 var upplagda i Brofjorden. Förutom tankern **Kalmia** var det **Oljaren**, m/s **Vingaren**, malmbåten **Luleå**, norrköpingsångaren **Masilia** och en finsk ångare.

Vid Stretudden, där kajen för VLCC-båtar ligger, fanns under kriget en spärr bestående av timmer som länkats ihop med kätting. Bevakades bland annat av passagerarbåten **Sotefjorden** som marinen hyrt.

Norsk utbrytning

I december 1940 gick fem norska fartyg från Göteborg till Brofjorden. Båtarna var **Tai Shan**, **John Bakke**, **Elisabeth Bakke**, **Taurus** och tankern **Ranja**. Torrlastarna hade i rummen kullager och specialstål, men det var riskabelt att gå mot England för tyskarna patrullerade en linje mellan Hirtshals och Lindesnes.

En dag i början av 1941 var det ymnigt snöfall. Fem lotsar från Lysekil fick order att inom en timme vara i Lahälla för att lotsa båtarna mot väster. I Nordsjön möttes båtarna av två brittiska kryssare. Enda manspillan drabbade den svenske styrmannen Nils Rydberg från Göteborg. Han stod på bryggan på **Ranja** när han träffades av kulspruteeld och avled senare på sjukhuset i Kirkwall.

Trettio svenskar var mönstrade på de fem norska fartygen (finns redovisade med namn och hemort i *Fartyg i fjord och led*)

Nästa gång Brofjorden fick besök av norska fartyg var 1942. Tio norska fartyg, de sk kvarstadsbåtarna, lämnade Göteborg men möttes av tyska attacker på fritt vatten. Tre båtar tog sig till England, fem hamnade på havets botten och två, m/s **Dicto** och m/s **Lionel** tog sin tillflykt till Brofjorden. Låg där tills kriget var slut som bas för norrmän i Sverige som väntade på att få komma över och slåss med de allierade.

Centrum för exporten av kullager

I slutet av 1942 kom folk från svenska UD, tullen, lotsverket, polisen samt de norska och brittiska legationerna till Lahälla. De hyrde ett rum i Rikard Svensson hus.

Rikard minns: "De började med att byta



Transmarks tanker **Kalmia** låg upplagd 1940 i Brofjorden. Arkivbild Roland Wahlfrid.

lås i dörren och sedan lastade ur massor av apparater. De litade inte på svenska televerket utan sände alla meddelanden med kod. Jag förstod underhand att det var kullager som skulle lastas i Lysekil. Båtarna kunde bara gå i dåligt väder och de skulle avvakta dåligt väder i Lahälla. Innan de första båtarna kom uppenbarade sig militärpolisen. Lahällas handlare fick hem mycket mer varor än han vanligtvis sålde. En dag kom då små båtar och lade till vid kajen, Båtarna var **Hopewell** och **Master Standfast**. Vid kajen låg också **Skagerak** som militären hyrt samt **Starkodder**."

Det sades att man från **Skagerak** spionerade på de brittiska båtarna som var de första i världen som hade radar.

De engelska sjömännen gick iland och promenerade under bevakning av polisen. När fartygen gick bröts alla telefoner i trakten eftersom statspolisen hade fått tips om tyska spioner.

Detta stämde säkert för 1980 fick författaren ett tips från en man som köpt en äldre gård i Bräcke, intill hamnen. Bakom

en lönndörr hittade man sändare och mottagare. Även postcensur rådde i detta område under åren 1942–1944.

Rikard Svensson berättade att han en gång bjöd alla engelsmännen, 39 man, på kaffe. Det blev trångt och extratilldelning av kaffe fick Rikard av landsfiskal Nyblom i Lysekil.

Till och med en finsk motorseglare förirrade sig i maj 1942 in i Brofjorden. Seglaren hette **Kontio** av Helsingfors. Den kom som vinddrivare och blev liggande kvar tills april 1945.

1941 väckte det uppmärksamhet när ett litet tyskt lastfartyg som hette **Claus** var destinerat till Lahälla för att lasta Hitlersten. Två kullagerbåtar, **Gay Corsar** och **Gay Viking** fick snabbt flyttas ännu längre in i fjorden för att inte upptäckas av **Claus** kapten.

Efter att stenepoken slutat var det tyst i Lahälla ända tills Scanraff byggdes. På 1980-talet var också Lahälla plats för underhåll av svenska och brittiska oljeplattformer.



Blockadbrytaren **Gay Viking** gick efter kriget som passagerarbåt i trafik mellan Stockholm och Åland. Foto Beken af Cowes.



Lena vid Söder Mälarstrand i Stockholm sensommaren 1965. Det schackrutiga skorstensmärket anknyter till företaget som hon registrerades på, Compania Maritima Chess. Foto Jüri Mägi.

Med Lena mot Libanon

Gunnar Ljungh

Här kommer lite komplimenterande Huppgifter till Bengt Åke Gustafssons artikel om fartygstrafiken på Skogstorps hamn i Läns pumpen 2007:3.

Det var med stort intresse jag läste om det gamla lastmotorfartyget **Frostvik**. Under namnet Old Time Ship drevs hösten 1962 en jazzklubb på den då nästan hundraåriga båten. Eftersom jag själv deltog i verksamheten så har jag personliga minnen av fartyget. Redan då ägdes hon av Olle Östling, så registreringshandlingarna tycks ha släpat efter en del. I veckorna låg **Frostvik** alltid vid Söder Mälarstrand i Stockholm, men klubbkvällarna i helgerna kördes fartyget till Alvikskajen i Bromma där medlemmarna väntade. Där förtöjdes hon och låg kvar vid kajen tills klubben

stängde. Därefter var det dags för återfärd till Söder Mälarstrand.

Som framdrivningsmaskineri fanns en gammal bussdiesel som var ganska utsliten. Det var alltid lika spännande att se om den skulle starta.

Ofta var **Frostvik** eskorterad av hamnpolisens båt **Silvergrogg**. Begreppet lust- eller nöjesfartyg var vid denna tid tämligen nytt och dessutom krävdes då inte någon behörighet för att framföra sådana båtar. Detta i kombination med flytande jazzklubb blev för hamnpolisen något synnerligen komplicerat och skumt. Så småningom fick man dock klart för sig att allt var i sin ordning och eskorten upphörde.

Utrymmena på **Frostvik** var ganska små och efterhand blev det trångt ombord. Ett

litet lastrum fanns på var sida om midskeppsbyggnaden, där inredningen bestod av en liten salong, pentry och två små hytter. Under detta låg maskinrummet. På övre däck fanns styrhytten och bakom den ytterligare en liten bostadshytt.

Publiken strömmade till och senare under hösten blev båten för liten för verksamheten. Ett nytt, lämpligare fartyg inköptes och **Frostvik** lades upp vid Söder Mälarstrand.

Efter diverse ägarbyten såldes **Frostvik** i mitten av 1960-talet till en libanes som planerade att ta henne ner till Beirut. Vad fartyget skulle användas till har aldrig blivit klarlagt, men inför denna resa genomgick **Frostvik** en viss upprustning. Bland annat lyftes den gamla bussmotorn



Lena i Kielkanalen. Panamas flagga vajar i åktern. Foto Bengt Romin.



Lena får gunga i Engelska kanalen. Foto Bengt Romin.

ur och en riktig marindiesel installerades. En allmän översyn gjordes också och i mellandäcksbyggnaden byggdes ytterligare en bostadshytt.

Fartyget, som hade döpts om till **Lena**, registrerades in i Panama på företaget Compania Maritim Chess. Vid en liten ceremoni på Söder Mälarstrand med Panamas konsul i Stockholm, hissades landets flagga i åktern på **Lena**. Efter en stund uppdagades det att flaggan hissats upp och ner och ceremonin fick göras om. Efteråt skålades det i champagne.

Resan börjar

Måndagen den 8 augusti 1966 avgick **Lena** på sin resa söderut med helt svensk besättning. Fartygets ägare var aldrig med på resan. Första stoppet blev redan i Södertälje, där en bil skulle lyftas ombord, för att senare användas till besättningens hemresa. Bilen var en Volvo Pv 830, mera känd som Suggan, en mycket rymlig modell som på 1950-talet var vanlig som taxibil. När man skulle lyfta ner den i lastrummet visade det sig att bilen var någon för centimeter för lång för att gå ner genom lastrumsöppningen. Med hjälp av en slägga justerades bilens kofångare och så var det problemet löst.

Resan gick sedan utan missöden ned till Kiel. Innan **Lena** lämnade Stockholm var det många som undrade hur det gamla fartyget skulle klara den

långa resan till Beirut. Med en längd på nära 31 meter, men med en bredd under fem meter, var det inte direkt några idealmått på båten. Det visade sig dock att hon uppträdde förvånansvärt väl i sjön. När lotsen, som skulle följa med genom Kielkanalen, kom ombord, blev han imponerad av fartygets ålder. Detta var det äldsta fartyg någonsin som han tagit genom kanalen.

Även efter Kielkanalen gick resan bra, men när man kom ut i Engelska kanalen mötte **Lena** hårdare väder. Detta klarade fartyget utan problem, men ombord gick en del i kras. Bland annat krossades några potatissäckar vars innehåll på ett effektivt

sätt spreds över båten. Efter detta test av fartygets sjövärdighet beslutades att gå in till Cherbourg för att röja upp ombord och vila ut några dagar. I hamnen råkade man lägga till på en kajplats som var reserverad för **Queen Mary**. En upphetsad representant från hamnmyndigheterna anlände snart och undrade vad det var för en båt som lagt sig i vägen. Efter förhållning kom så småningom **Queen Mary** och kunde förtöja på den anvisade platsen.

Över Biscaya

Resan fortsatte, men mitt ute i Biscayabukten fick man maskinhaveri. Vädret var som



Lena i Cherbourg. Queen Mary anländer, assisterad av ett flertal bogserbåtar. Foto Bengt Romin.

tur var lugnt. Dock medförde en ganska kraftig dyning att **Lena** rullade en del. För att det skulle vara möjligt att åtgärda maskinen krävdes en viss isärtagning av denna, ett arbete som inte var alltför lätt i sjöhävningen. Efter några timmar blev en spansk trålare synlig på avstånd. Man lyckades göra besättningen på detta fartyg uppmärksam på situationen och trälaren satte kurs mot **Lena**. En överenskommelse träffades och den spanska fiskebåten, som för övrigt hette **Mogrovejo**, tog **Lena** på släp. Efter två dygn nådde man den spanska hamnstaden Vigo. På väg dit passerades ett område med dimbankar, som var så täta att det bogserande fartyget inte syntes från **Lena**. Bara några meter av bogserkabeln var synlig. Däremot hördes besättningens livliga diskussioner ur dimman. I Vigos hamn fanns en pressfotograf som tog bild av fartygen när de var på väg in till kaj. Söndagen den 21 augusti var denna och en notis om händelsen publicerad i den spanska tidningen *Faro de Vigo*.

I Vigo

Nu kom nästa problem. De spanska fiskarna krävde \$10 000 i bärgarlön, en summa som på den tiden torde ha överskridit fartygets värde. Nu var det bara att invänta ägaren till **Lena** som skulle komma från Beirut. Under tiden belades fartyget med kvarstad av de spanska myndigheterna. En bevakningsbåt förtöjdes på utsidan med en vakt ombord. När denna fick klart för sig att **Lena** kunde nå en hastighet på 12 knop och bevakningsbåten bara 8, tillkallades personal som tog bort den sk mellanaxeln mellan maskinen och propelleraxeln på **Lena**. Därmed ansåg man sig ha stoppat eventuella rymningsförsök. Nu lyftes bilen upp ur lastrummet och större delen av besättningen åkte hem till Sverige. Så småningom anlände båtens ägare från Beirut, men det ansågs inte löna sig att lösa ut fartyget.

Fortsatt trafik

Därmed var inte historien om den nu över hundra år gamla båten slut. Spanjorerna reparerade maskinen och satte återigen **Lena** i trafikdugligt skick. Nu kom hon att användas till godstransporter till öarna utanför Vigo. Åtminstone under 1970-talet finns rapporter från denna trafik, men sedan upphör alla spår efter fartyget. Med tanke på hennes ålder och att skicket vid denna tid inte var så gott, är det nog troligt att det gamla fartyget slutade sina dagar i Spanien.

Maskinhaveriet uppmärksammades i den spanska tidningen *Faro del Vigo* söndagen den 21 augusti 1966. Översatt till svenska är texten följande:

"Ett olyckligt maskinfel, på resa från



Lena har med hjälp av Mogrovejo, som ligger på utsidan, kommit till Vigo. Foto Bengt Romin.

Atlanten till Medelhavet, gjorde att fartyget **Lena**, registrerat i Panama, på 106 bruttoregisterton, blev liggande manöverodugligt efter 13 timmars gångtid på position lat 46N och long 8O, 250 sjömil från Vigos hamn. Det var en större yacht hade de meddelat på radio, men i verkligheten var det en rostig båt utvändigt och invändigt. Den senaste hamnen som besökts var Cherbourg och hon var på väg till Libanon. Maskinhaveriet gjorde att de inte kunde fortsätta resan. En fiskebåt med namnet **Mogrovejo** bogserade **Lena** in till Yachthamnen Real Club Nautica. För närvarande vet man inte vad som skall

hända med båten. Fiskebåtsskepparen skulle kunna hjälpa till att bogsera den till varv. Vid ankomsten kom kapten Stig Sjökvist, 28 år, iland för att ge en förklaring till myndigheterna om det inträffade. I den ombordvarande besättningen fanns två ogifta kvinnor, 28 och 32 år gamla."

Anm: Den som skrivit texten har uppenbarligen haft ett behov av att framställa **Lena** som en ren rosthög. Att så inte var fallet torde övriga bilder på fartyget visa. Dessutom ansågs det tydligen mycket sensationellt att de två kvinnorna ombord var ogifta!



Lena förtöjd i Vigos hamn. Foto Bengt Romin.

Byggt 1955 av Sölvesborgs Varvs- & Rederi AB, Sölvesborg, nb 42

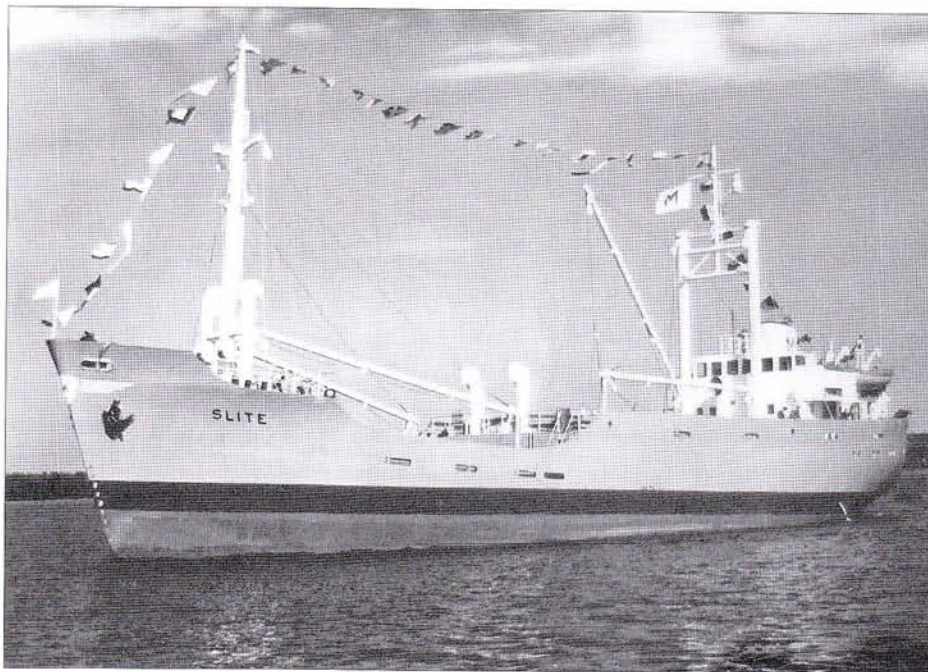
930 tdw, 498 brt, 302 nrt

Längd 53,24, bredd 10,01, djupgående 3,66 m

Reg-nr 9586/SGOB, IMO 5332111

Maskineri 8-cyl KMH diesel, 533 kW

Fart 11 knop



Slite på leveransprovttur. Bild ur Anders Nilssons samling.

20 Slite/Stellan/Tella 1955–2001

Fartyget byggdes för Rederi AB Slite i Slite på Gotland. Hon kölsträcktes den 25 november 1954 och fick av sin gudmor, fru Britt-Marie Myrsten, också namnet **Slite** då fartyget sjösattes den 7 maj 1955. Hon levererades till sin beställare den 7 juli samma år och sattes i trafik i Nord- och Östersjöfart. Hon gjorde också en resa till Västindien.

1959, den 2 maj, anlände fartyget till byggnadsvarvet för att byggas om till bil- och passagerarfärja för en nystartad linje mellan Simpnäs i Uppland och åländska Mariehamn. Mellandäck blev passagerarsalong och bilarna körde in från styrbord sida på fördäck och mellandäck som planats med plankor. För passagerarnas trevnad byggdes en cafeteria. **Slite** kunde ta med sig 235

passagerare och 30 bilar på varje tur som tog två timmar. Trafiken inleddes den 5 juni 1959 och utgjorde starten för det som skulle bli Vikinglinjen.

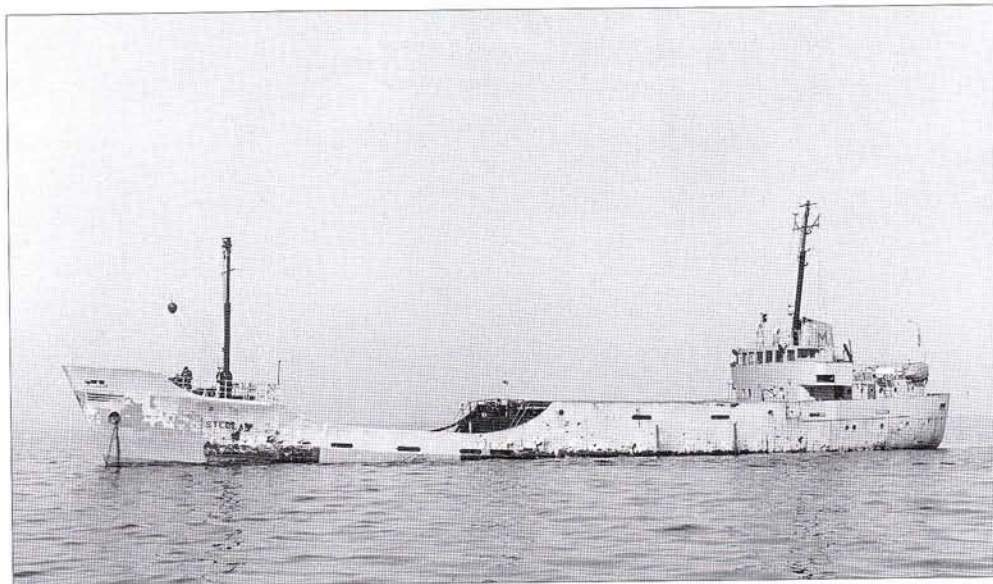
Trafiken avslutades den 1 november men återupptogs igen efter 14 dagar. Den 15 januari 1960 kom hon till Ekensbergs Varv i Stockholm och lades upp. Första säsongen transporterades 3800 bilar.

Under de följande åren gick **Slite** i trafiken mellan Simpnäs och Mariehamn, men också mellan Norrtälje och Mariehamn. År 1961 utökades trafiken så att även samma bolags **Boge** trafikerade linjen.

1963 beställdes en bilfärja av rederiet för att ersätta **Slite** och



Slite som passagerarfärja i Mariehamn. T v Boge på väg in. Foto Gunnar Hedman den 12 augusti 1961.



En vacker majdag 1986 tog Örjan Kronvall denna bild av *Stellan* liggande för ankar i Öresund.

Boge. *Slite* såldes därför i april 1963 för 1 150 000 kr till Sam Petersson i Skärhamn. Hon chartrades dock tillbaka till säljarna och fortsatte på "Ålandslinjen" fram till den 19 januari 1964 med oförändrat namn.

1964, den 21 januari, köpte Gunnar Ingvar Johansson 20 % i fartyget för 230 000 kronor. Samtidigt döptes fartyget om till *Stellan*.

1978, september, såldes fartyget för 1 450 000 kronor till Rederi AB Igeln (Henry Persson) i Jönköping. Hon fick behålla sitt namn. *Stellan* övertogs av den nye ägaren vid Lindholmens Varv.

1980, januari, såldes hon för 1 460 000 kronor till sjökaptenerna Bo R:son Nyberg, Hisings Backa och Manne Olsson, Malmö med hälften var. Hemorten blev Göteborg.

1988, april, såldes hon för 2 520 000 kronor till Rederi AB Vapuer i Getinge men fick behålla hemorten i Göteborg.

1989, januari, såld för 750 000 kronor till Gunnar Lindeberg och Anne Blidholm i Stockholm. Fartyget fick nu nytt namn genom att man målade över första och sista bokstaven varefter fartyget hette *Tella*.

2000, november, såldes fartyget till Gene Echols, St Augustine,

Florida men fick behålla sitt namn för resan över till USA.

2000, den 26 november, fick fartyget maskinhaveri i position N 50°19', E 1°8' på resa till Kanarieöarna och begärde bogserhjälp. Stand-by fartyget *Far Turbot* bogserade in *Tella* till Boulogne i Frankrike för reparation.

2001, den 6 januari, då hon var på väg mellan Boulogne och San Juan, Puerto Rico fick hon åter ett stort maskinhaveri då hon befann sig i position N 28°41', W 41°20'. Tyngdlyftfartyget *Condrock III* befann sig i närheten och bogserade in *Tella* till Ponta Delgada på Azorerna dit man kom fram den 13 januari. Man beslutade där att lyfta ombord *Tella* på *Condrock III* och den 15 januari avgick ekipaget till Varna dit man kom fram den 29 januari. Där lastades *Tella* av och togs in till varv för reparation. Den 13 april anlände *Tella* till Limassol på Cypern från Varna och blev liggande. Under sommaren såldes hon till Mr Ahmad Mohammed Ftaimah och fick nu hemort på Sao Thomé med namnet *Elena*. Sattes åter i trafik den 5 februari 2002.

2006, september, anlände fartyget till Aliaga i Turkiet för upphuggning.



Tella i danska farvatten. Foto Bent Mikkelsen.

Byggd 1955 av Uddevallavarvet AB,
Uddevalla, nb 146

895 tdw, 493 brt, 221 nrt

Längd 62,68, bredd 10,08, djupgående
3,76 m

Reg-nr 9595/SGPC, IMO 5282847

Maskineri 8-cyl B&W Alpha diesel, 716
kW

Fart 12 knop



Portia var först i raden av Lloydarna från Uddevallavarvet. Foto Svensk Sjöfarts Tidning. En ritning över fartyget finns på sidan 13.

21 Portia 1955–1966

Fartyget var det första i en serie om fyra paragraffartyg som Rederi AB Svenska Lloyd i Göteborg beställt av Uddevallavarvet i maj 1954. Hon kölsträcktes den 21 mars 1955 och var klar för sjösättningen den 24 maj. Hon döptes då till **Portia** av fru Maj Graaf. Leveransen ägde rum den 30 augusti 1955.

1966, april, såldes fartyget för £79000 till skeppsredare Arne Dybvik i Stavanger, Norge. I priset ingick också installation av en ny motor i fartyget, en Alpha diesel om 1000 bhp. Fartyget döptes om till **Vinland**.

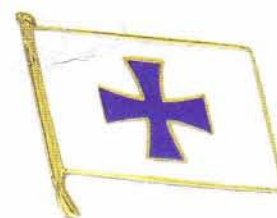
1969 övertogs hon av K/S A/S Skaansund & Co (Alfred Ertland) i Skånevig och fick Haugesund som hemort. Namnet ändrades till **Skaansund**.

1972, december, avyttrades fartyget efter en längre uppläggning hos Mjøllem & Karlsen i Bergen till Ascona Cia Nav Ltd (D & E Pitsiladis) i Famagusta på Cypern och fick namnet **Nano K**. Hon

avgick från Bergen den 13 december 1972 till Sheerness.

1976, mars, övertogs hon av Obelisk Shipping Co Ltd (Palmyra Shipping), Limassol där hon fick heta **Palmgirl**. Hon hade då legat upplagd sedan den 26 januari 1976 i Piraeus. Hon sattes nu i trafik i Östra Medelhavet men gick även i trafik på Röda Havet.

1979, april, såldes hon till Shiptech-Plotechniki O E i Eleusis, Grekland för upphuggning vilket påbörjades under maj 1979.



Under åren 1969–1972 seglade hon under norsk flagg som **Skaansund**. Rickard Sahlstens negativarkiv.

På följande fyra sidor berättar vi om två udda paragraffartyg.



Neptun den 14 juli 1970 fotograferad av Bernt Fogelberg.

Två udda paragraffartyg

Bernt Säfström

Bland alla paragraffartyg som byggts för svensk räkning finns det två som är mer eller mindre okända idag. De var inga lastförande fartyg utan faktiskt bogserare och då shelterdäckade sådana. Fartygen var de två högsjöbogserarna **Neptun** och **Poseidon**, levererade till Neptunbolaget i Stockholm år 1970. **Neptun** byggdes i Ulsteinvik i Norge och levererades i maj. Sedan kom **Poseidon** i

oktober och hon hade byggts av ÅSI-Verken i Åmål.

De två var systerfartyg och i stort sett exakta kopior av varandra. Som bogserare hade dödviktstonnaget liten betydelse, men genom att konstruera bogserfartyg med shelterdäck var målet detsamma som för alla andra paragraffartyg, att komma under det för bemannings- och behörighetsregler magiska bruttoton-



Poseidon leverades den 19 oktober 1970. Bogserades genom Trollhätte kanal med en tråkasun under aktern för att lyfta henne, eftersom hon var för djupgående för kanalen. Foto Bernt Fogelberg.



Neptun bogserar i kraftig sjögång och visar att hon är en god högsjöbogserare. Foto via Bernt Fogelberg.



naget om 500 ton.

Neptuns och **Poseidons** konstruktion var densamma. Det relativt korta shelterdäcket sträckte sig från fartygets L-halva till längst akter och utgjorde bogserarnas egentliga arbetsdäck. Visserligen fortsatte däckets i hela fartygets längd men från L-halvan och förut övergick det till att bli ett plattformsdäck för inredning i den förhöjda och förlängda backen. Här fanns manskapsinredningen, stewards- och andre maskinisthytterna samt befäls- och manskapsmässar. På backdäcket, som också var båtdäck, låg övriga besättningsutrymmen. Befälhavare, chief, förste styrman, andre styrman och förste maskinisten hade sina hytter här jämte salongen placerad mellan befälhavaren och chiefhytten.

Nästa däck var bryggdäck med manöverbrygga och navigationshytt/radiohytt.

Huvuddäcket låg omkring 1,3 meter under shelterdäcket och i nivå med konstruktionsvattenlinjen. Det började vid förliga maskinrumsskottet och fortsatte akterut. I maskinrummet märktes inte mycket av huvuddäcket. Endast en kant med omkring en meters bredd som löpte längs bordläggningens insida på båda sidor om maskinrummet och i hela dess längd. (Bra att placera reservdelar på).

Akter om maskinrummet kom lastrummet och där var huvuddäcket mera ett egentligt däck med en lastlucka. Denna lucka kunde luckas på med konventionella tråluckor, men det fanns ingen karm utan en recess i däckets där man kunde sänka ner luckorna och skalka dem. Kom då att bli helt i flush med huvuddäcket. På shelterdäcket fanns en patentlucka av stål på karm, rakt över luckan i huvuddäcket.

Styrmaskinrummet akter om lastrummet var förhållandevis stort (också detta en fint för att minska bruttot!) och rymde mycket mera än styrmaskinen. En del bärgningsutrustning stuvades här, bland annat åtskilliga längder av länsslang. I lastrummet förvarades övrig bärgningsmateriel samt diverse maskindelar. I shelterdäcket fanns ingen sk tonnelucka, bara en nedgångskapp med lucka till styrmaskinrummet och en likadan i patentluckan till lastrummet. Båda dessa luckor skalkades med vanliga överfallsred.

Neptun och **Poseidon** var kompakt byggda fartyg och tack vare deras konstruktion som shelterdäckare fick de ett stort djupgående i förhållande till sin storlek. Fullbunkrade och med fyllda förråd av smörjolja, färskvatten och proviant stack de omkring 6,10 meter. Som jämförelse kan tas de av Bugsiers i Hamburg ägda jättarna **Oceanic** och **Arctic** som hade ett djupgående på 6,05 meter. De var dubbelt så långa som de svenska bogserbåtarna och mätte hela 2047 bruttoton.

Ett stort djupgående är ju bara en fördel för en bogserare. Får stor tyngd och stabilitet. Propellern kommer långt ner vilket ger en ökad verkningsgrad och därmed bättre dragkraft.

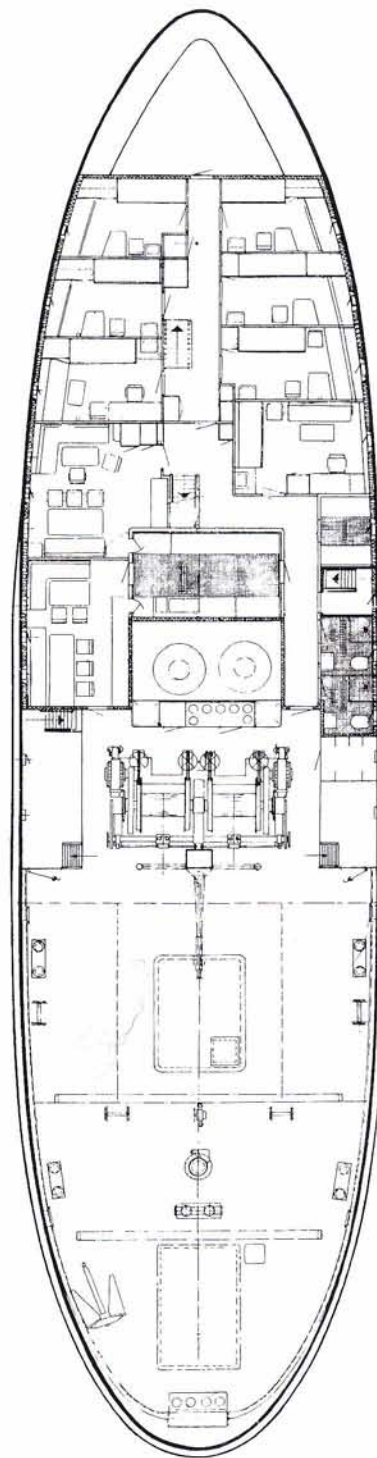
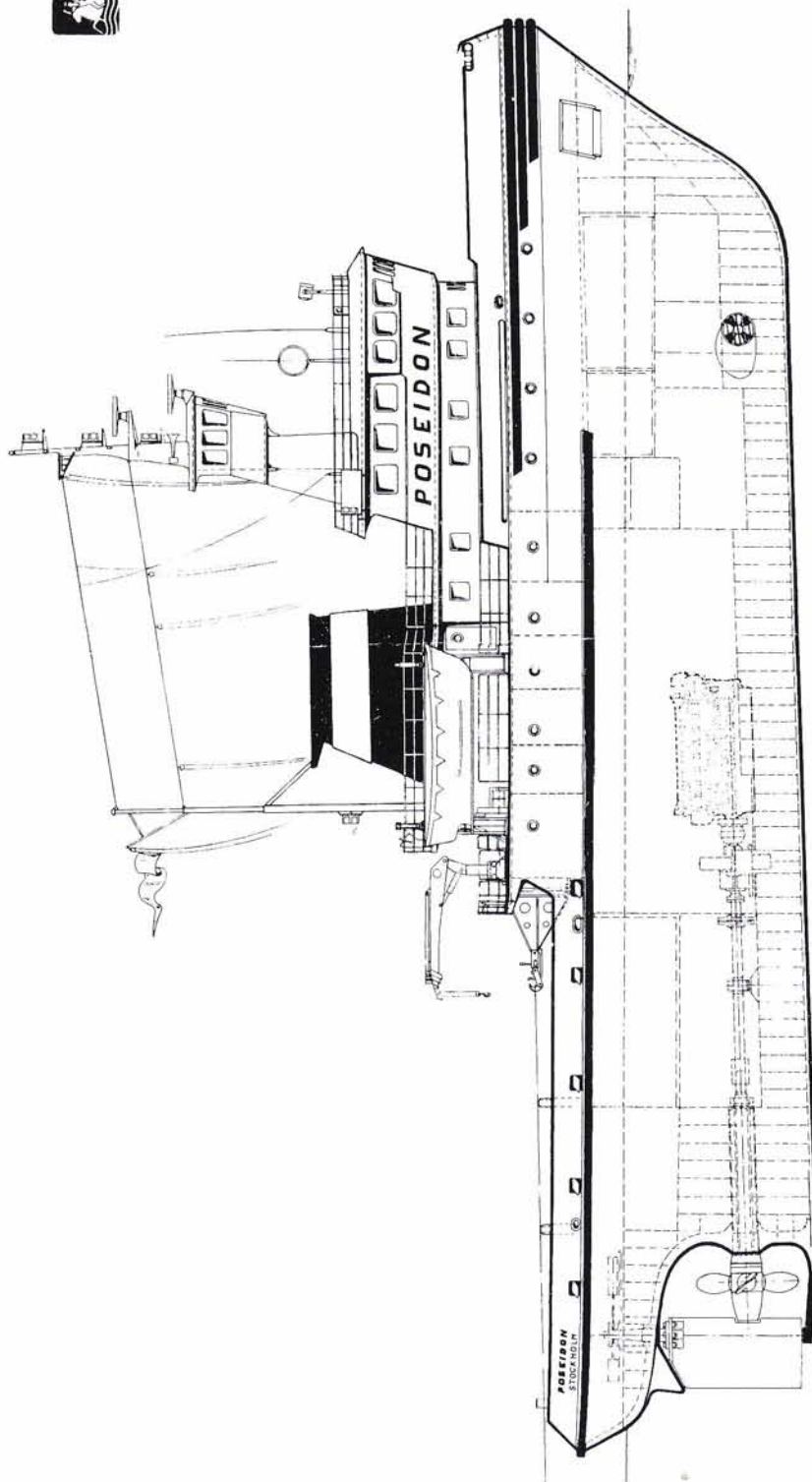
Vid mätningen som nybyggen fick **Neptun** ett bruttotonnage på 499 ton och **Poseidon** 496 ton. Bunkerkapaciteten var 450 kubikmeter och displacementen 1 200 ton.

Något som inte stämde överens med mätningen var lastmärkets placering. Med alla tankar toppade låg märket närmare en fot under vattenytan (så ock huvuddäcket!). Tjänstgjorde själv som maskinbefäl i både **Neptun** och **Poseidon** under första hälften av 1970-talet och kan inte minnas att detta förhållande någonsin uppmärksammades av någon sjöfartsinspektör. Någon skillnad





NEPTUN
BOLAGET
P.O.B. 15054, S-10465 Stockholm 15
Telephone 08-440670
Cables: NEPTUN
Telefax 105548



DIMENSIONS:

Length 45.00 m (147'09")
Breadth 10.84 m (36'03")
Draft 6.10 m (20'00")



Poseidon och Neptun var bland de tio största bogserarna i världen vad gällde maskinstyrka.

i sjövärdighet märktes inte heller av oss ombord.

När **Neptun** och **Poseidon** levererats kom de att med sin maskinstyrka på 5 600 bhp bli de maskinstarkaste bogserarna i Skandinavien och tillhörde de tio största i världen. De var utrustade med 2 st Nohab Polar 4-takts V16 dieslar av typ SF 116 VS-6 på tillsammans 5 600 bhp kopplade till en KaMeWa-propeller.

Dragkraften var närmare 60 ton och toppfarten var 15 knop medan marschfarten var två knop lägre.

Byggda som shelterdäckade bogserfartyg var **Neptun** och **Poseidon** unika och de enda i sitt slag som någonsin byggts, mig veterligen. Rätta mig om jag har fel!



Neptun i torrdocka hos Kockums i Malmö. Bilden visar tydligt hennes stora djupgående.



M/b Poseidon 1970. Foto Bernt Säfström.



Poseidon byggdes om vintern 1973–1974 då hon fick ny förstäv. Foto J.C. Lund 1980.

Byggd 1955 av Uddevallavarvet AB,
Uddevalla, nb 147

895 tdw, 493 brt, 219 nrt

Längd 62,68, bredd 10,08, djupgående
3,76 m

Reg-nr 9600/SGPF, IMO 5079692

Maskineri 8-cyl B&W Alpha diesel,
716 kW

Fart 12 knop



Cordelia på Byffjorden. Foto Svensk Sjöfarts Tidning.

22 Cordelia 1955–1965

Det andra fartyget i Svenska Lloyds Shakespeare-serie kölsträcktes den 5 april 1955 och sjösattes den 15 juni. Den 17 september 1955 kunde hon gå på provtur och överlämnas till beställaren, Rederi AB Svenska Lloyd, Göteborg.

1965, januari, såldes fartyget för £90 000 till ett partrederi i Lovisa, Finland med Bengt Karlsson som huvudredare och med Einar Nyström och Walter Tallberg som medredare. Fartyget övertogs i Göteborg den 9 januari och gav då namnet **Marga**. Hon gick sedan in i en charter för Silja som sträckte sig fram till juli 1967.

1967, den 17 maj såldes fartyget i befintligt skick för £75 000 till Laivanisännistöyhtiö Minerva (Kalervo Marttinen) i Perneå men fick Helsingfors som hemort. Nytt namn **Minerva**. Delägare i partrederiet var Kalervo Marttinen 55 %, Pekka Hällfors 20 %, Erik Blomqvist 15 % och Jouko Taberman 10 %.

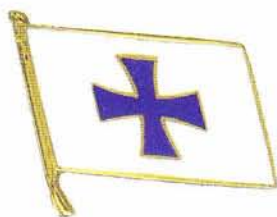
1968, den 4 februari sålde Erik Blomqvist sina 15 % till Jouko Taberman som därmed ägde 25 % i fartyget.

1970, den 20 augusti, lades fartyget upp i Helsingfors sedan Marttinen avlidit och såldes, utan att ha varit i fart, den 20 januari 1971 för 770 000 norska kronor (£45 000) till Erik Volckmars Rederi A/S i Oslo där hon döptes om till **Dina Elisabeth**.

1971, den 29 april, grundstötte fartyget i närheten av Brønnøysund på en resa med järn från Mo i Rana till Oslo. Hon drogs flott den 2 maj och tog sig till bestämmelseorten där lasten lossades varefter hon lades upp vid Nylands Verksted.

1972, mars, var fartyget färdigreparerat. Hon hade sålts för \$83 500 till Jumbo Cia Nav SA i Panama. Hon sattes under grekisk flagg med namnet **John P I**. Hon lämnade Oslo den 29 mars för att gå till London.

1974, den 9 mars, kom fartyget till Limerick på Irland med böjd propelleraxel. Efter reparation kunde hon avgå den 31 juli mot Hull, men kom inte längre än till Cardiff. Ägarna gav upp och lämnade fartyget till försäljning.



Dina Elisabeth i upplag i Oslo. Negativ-arkiv Rickard Sahlsten.



1975, februari, såldes hon på exekutiv auktion till Tzouannis Shipping Co i Panama och fick namnet **Ketty T** och efter avslutad reparation kom åter i fart den 21 maj.

1976, juli, var det dags för nästa ägarbyte. Då tog Cayton Bay Shipping Co Ltd i Panama över och gav fartyget ännu ett namn, **Al Khalij**. Fartyget sattes i trafik i Persiska viken.

1977, den 12 maj, fick fartyget eld ombord ca 300 nautiska mil utanför Bombay. Elden släcktes och fartyget bogserades in till Salalah för besiktning och reparation. Hon anlände dit den 23 maj. Från Salalah gick hon till Karachi där hon lades upp den 19 februari 1978.

1978 såldes hon vidare till Al Shamsi Trading Co i Dubai och fick namnet **Khulood**.

1983, juli, såldes hon till Mubarak Shipping Co i Dubai och fick sitt sista namn, **Muhaisna**. Hon avgick från Limassol på Cypern den 26 juli.

1983, den 11 augusti, grundstötte fartyget vid Ras Dib i pos 28 03 N, 33 22 E då hon var på resa från Suez söderut. Strandningsplatsen, bara 100 meter från land, låg på militärt område. Fartyget fick 15 graders babord slagsida och övergavs av sin besättning.



Efter att ha varit upplagd en tid kom hon igång igen som **John P.I.**

Hon blev sedermera helt vattenfylld och lämnades på platsen åt sitt öde.



Byggt 1955 av AB Falkenbergs Varv, Falkenberg, nb 117

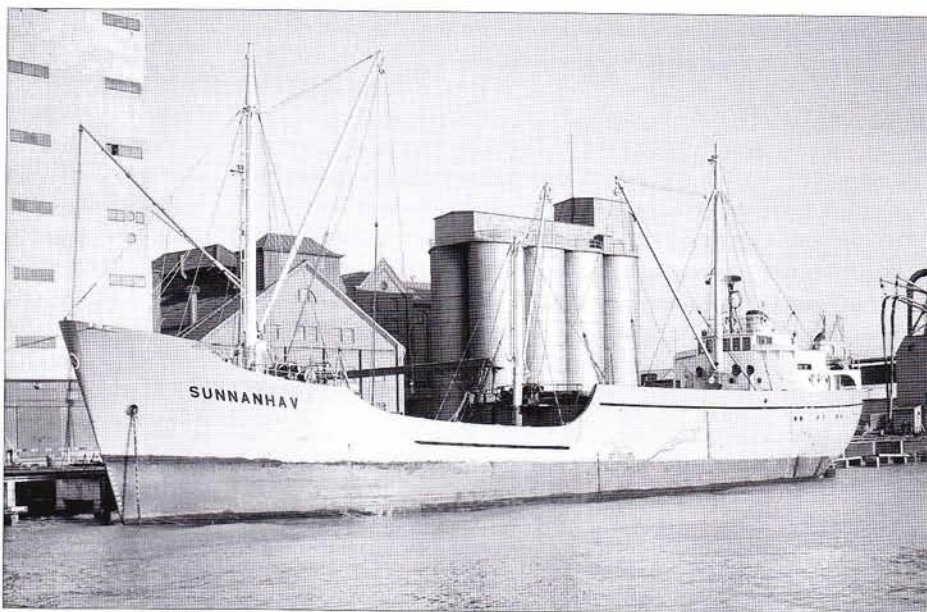
890 tdw, 499 brt, 258 nrt

Längd 51,09, bredd 9,52, djupgående 3,85 m

Reg-nr 9609/SDHN, IMO 5284649

Maskineri 6-cyl Atlas diesel, 537 kW

Fart 10,5 knop



Sunnanhav i en skånsk hamn. Foto Bertil Palm.

23 Sunnanhav 1955–1957

Den 8 augusti 1955 sjösattes **Sunnanhav** vid Falkenbergs Varv. Dopet förrättades av skeppsredare Helge Källssons dotter, Brit-Mari. Fartyget var beställt av Thunbolagen i Lidköping med Erik Thun AB och rederi AB:n Kinnekulle, Vänertrafik, Leckö och Vänern som ägare till var sin femtedel. Vd i alla bolagen var Helge Källsson. **Sunnanhav** kunde levereras till sin beställare den 8 oktober 1955. Priset på nybygget var 1 398 000 kronor. Fartygets förste befälhavare var Daniel Johansson på Styrso.

1957, september, såldes fartyget för 1 870 000 kronor till Amons & Co (Dekker's Scheepv. Onderneming NV), Zaandam, Holland och döptes om till **Primus**. Hon övertogs i Falkenberg.

1973, mars, såldes hon vidare till Ioannis Konidaris och Dimotrio Pamos i Piraeus, Grekland varvid hon fick sitt tredje namn, **Anastasia K**. Fartyget togs över i Amsterdam.

1977 övertogs hon av Alkimos Konidaris i Piraeus.

1981 såld till Mercury Cia Nav SA, Piraeus och omdöpt till **Siroco**.

1985. Upphuggen i Grekland.



Primus i Blidösund den 21 augusti 1960. Foto Bernt Fogelberg.

Byggd 1955 av Ottensener Eisenwerk AG, Hamburg-Altona, nb 485
 938 tdw, 499 brt, 251 nrt
 Längd 62,44, bredd 9,92, djupgående 3,67 m
 Reg-nr 9611/SGPQ, IMO 5083370
 Maskineri 8-cyl Klöckner-Humboldt Deutz diesel, 746 kW
 Fart 10 knop



Nigella på provtur utanför Hamburg. Arkivbild Svensk Sjöfarts Tidning.

24 Nigella 1955–1958

Ottensener Eisenwerk AG i Hamburg-Altona levererade den 29 september 1955 motorfartyget **Nigella** till Rydberg & Streiffert AB i Göteborg. Fartyget ingick i en mycket lång serie som i första hand levererades till norska intressenter. Senare på året övertogs systerfartyget **Celia** av Svenska Lloyd (se nedan).

1958, juni, såldes hon för 2 150 000 kronor till Pousada & Co Ltda, Santos, Brasilien och fick namnet **Cynthia**. Detta bolag hade tidigare ägt ett svenskt fartyg, **Vernia**, som emellertid förlöst

i oktober 1957.

1960 övertogs hon av Navegação Ltda i Santos och behöll sitt namn.

1972 såld till Comes de Silva Navegação Ltda i Rio de Janeiro och fick sitt namn ändrat till **Laura**.

1978 övertagen av Navegação Urbano Germ Ltda, Rio de Janeiro. Ej omdöpt.

1985. Upphuggen i Belém, Brasilien.

Byggd 1955 av AB Norrköpings Varv & Verkstad, Norrköping, nb 152
 725 tdw, 497 brt, 238 nrt
 Längd 54,22, bredd 8,92, djupgående 3,60 m
 Reg-nr 9612/SGOX, IMO 5416694
 Maskineri 5-cyl Alpha diesel, 448 kW
 Fart 11,5 knop



Thuntank II utanför engelska kusten. Foto Alex Duncan.

25 Thuntank II/Garifjord 1955–1963

Fartyget var det första i en lång serie tankfartyg som byggdes vid Norrköpings Varv & Verkstad AB i Norrköping. Hon byggdes på varvets lilla bädd och före sjösättningen flyttades hon i sidled över

till slipen varifrån sjösättningen ägde rum. Konstruktionen var varvets egen och vann snabbt popularitet. Förstlingen döptes av fru Alice Källsson till **Thuntank II** och sjösättningen ägde rum



Norrköpingsbygget såldes 1963 till Öst-tyskland och fick namnet **Minol 8**. Rune Dahlgren var åsyna vittne.

den 14 juni 1955. Hon kunde levereras till beställaren, Erik Thun AB i Lidköping, den 13 oktober samma år. Nybyggnadspriset var 1 291 000 kronor.

1960, den 9 maj, kolliderade fartyget med m/s **Svalan** av Kyrkesund nära Lödöse i Göta älv. **Svalan**, som var lastad med 100 ton plåt, gick till botten. Besättningen räddades.

1961, maj, såldes hon för 1 400 000 kronor till Rederi AB Fjord (Torkel Sanne) i Göteborg och fick namnet **Garifjord**.

1963, juni, såldes hon vidare för £108 000 (1 566 000 kr) till Deutsche Seereederei i Rostock, Östtyskland och döptes om till **Minol 8**. Hon övertogs vid Roos & Hagströms Varv i Göteborg den 14 juni.

1972 på hösten såldes hon till Imperature Enterprises Inc, Mon-

rovia men fick hemort i Mogadisco i Somalia. Namnet ändrades till **Minoljo** och fartyget lades upp i Piraeus den 12 februari 1973 för reparation.

1973, oktober såldes hon, utan att ha varit i fart, till Elias Latsis & A Komborozos i Piraeus och fick namnet **Markoil**. Hon avgick från Piraeus den 25 oktober.

1975 övertogs hon av Evioki Shipping Co SA i Piraeus varvid hon döptes om till **Mark II**.

1979 såld till Leonidas & Vassilios Fakanas i Piraeus och omdöpt till **Irimi**. Användes som bunkerbåt i Piraeus-området.

1994, december, övertogs hon av Amason Shipping Co SA i San Lorenzo, Honduras varvid det nya namnet blev **Makis**

2007, november. Ännu registrerad på detta rederi.



Bland hus och kranar i Piraeus hamn. Här fotograferad av Walter Nilsson den 7 september 1987 som **Irimi** (ibland stavat **Irene**).

Byggd 1955 av Uddevallavarvet AB,
Uddevalla, nb 148

895 tdw, 489 brt, 219 nrt

Längd 62,62, bredd 10,08, djupgående
3,76 m

Reg-nr 9616/SGQP, IMO 5328483

Maskineri 8-cyl B&W Alpha diesel,
716 kW

Fart 12 knop



Silvia passerar Sörhallsberget på utgående från Göteborg. Negativarkiv Göran Ohlsson.

26 Silvia 1955–1965

Silvia byggdes som nummer 3 i Svenska Lloyds Shakespeare-serie vid Uddevallavarvet. Hon kölsträcktes den 16 juni 1955. När hon sjösattes den 7 september gavs hon av sin gudmor, fru Lily Sahlberg, namnet **Silvia**. Leveransen ägde rum den 10 november 1955.

1965, augusti, såldes hon för £81 250 till K/S A/S Nordship & Co II (Hans Chr Nyrerød) i Holmestrand, Norge och fick namnet **Nordstad**.

1968 gick detta bolag i konkurs och fartyget lades upp med havererad huvudmotor. I juli detta år såldes hon till D/S Veritas i Haugesund för 1 200 000 norska kronor. I priset ingick också en tre år gammal Alpha diesel som ersättning för den havererade. Hon fick nu nytt namn **Smedesund**, och sattes i trafik mellan Norge och Danmark.

1973, april, såldes hon för \$170 000 till Joseph Saben Affaki (Mena Shipping & Tourist Agency), Beirut, Libanon och fick namnet **Rita**. I slutet av detta år ändrades hemorten till Fama-gusta på Cypern.

1974, augusti, såldes hon vidare till Osman H Habbal i Tyr, Syri-

en och döptes om till **Tarek**. Hon avgick Beirut den 26 augusti.

1979, den 27 april, sjönk fartyget utanför Tyr efter en explosion ombord. Man antog att det var israelitiska kommandosoldater som sänkt fartyget eftersom ägaren var känd för sin hjälp till palestinierna. Israel förnekade dock detta. Fartyget bärgades dock och istandsattes och kom 1980 i fart som livestock carrier för Zakaria al Taher i Lattakia, Syrien. Den nye ägaren hade givit fartyget namnet **Al Taher I**.

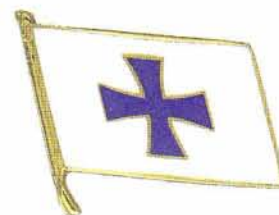
1982, överförd på Union Carriers SA, Lattakia.

1991 rapporterades hon såld till A Z al Taher & Co (se ovan) varvid namnet ändrades till **Al Tadmun 2**.

1993 övertogs hon av Ahmad Abdelkader Abou Bakr och Khal Ahmad Khaled i Lattakia som ändrade namnet till **Akram 2**.

1995 fick hon ny ägare i Lattakia då Mohamed Moheddine Orient Transport tog över äganderätten. Nu fick hon namnet **Yathreb**.

1996 såldes hon vidare till okända ägare i Lattakia, Syrien och döptes om till **Almina I**. Fartyget är fortfarande registrerat hos Lloyds men det är osäkert om hon fortfarande existerar.



Svenska Lloyd hade kajplatser öster om färjeläget på Masthuggskajen. **Silvia** på en bild före 1959 då Masthuggskajen började byggas ut för att få plats med nya tiders lasthantering av pallgods. Foto Dag Almén, negativarkiv Klubb Maritim-Göteborg.

Byggd 1955 av Uddevallavarvet AB,
Uddevalla, nb 149

895 tdw, 491 brt, 219 nrt

Längd 62,68, bredd 10,08, djupgående
3,76 m

Reg-nr 9619/SGQL, IMO 5149227

Maskineri 8-cyl B&W Alpha diesel, 716
kW

Fart 12 knop



Hermia i Lindholmshamnen i mars 1961. Foto Krister Bång.

27 Hermia 1955–1965

Fartyget var det fjärde och sista som Svenska Lloyd byggde vid Uddevallavarvet. Hon kölsträcktes den 17 juni 1955. När hon sjösattes den 17 september var det dubbelevenemang vid varvet. Samma dag levererades nämligen systerfartyget **Cordelia** till Svenska Lloyd. Nybygget döptes av fröken Vera Sjöström till **Hermia**. Leveransen ägde rum den 1 december 1955.

1958, den 22 augusti, kolliderade fartyget utanför Skagen med ett tyskt örlogsfartyg. **Hermia** fick skador på babords bog, reling, brädgång, däck, spant och balkar men kunde ändå fortsätta sin resa till Leith i Skottland.

1965, september, såldes hon för £81 250 till Det Stavangerske

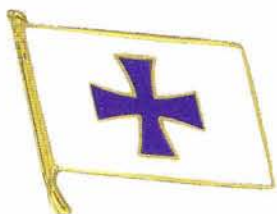
D/S i Stavanger, Norge som gav sitt nyförvärv namnet **Vikedal**. Hon avgick från Göteborg den 17 september till sin nya hemort.

1972, september, såldes hon till Manal Shipping Co Ltd, Famagusta, Cypern och fick namnet **Manal**. Fartygets flagg rapporterades ömsom vara cypriotisk, syrisk eller libanesisk.

1975, september, döptes hon om till **Randa II**.

1978 övertagen av Osman H Habbal i Tyr.

1980, februari, lades hon upp i Limassol på Cypern. Fartyget uppges ha sjunkit i hamnen i Galatz den 4 augusti 1980 och lämnats åt sitt öde.



Hermia fick namnet Vikedal som norsk. Så här såg hon ut den 19 juli 1968. Arkivbild Krister Bång.





Byggd 1955 av Kalmar Varv, Kalmar, nb 383

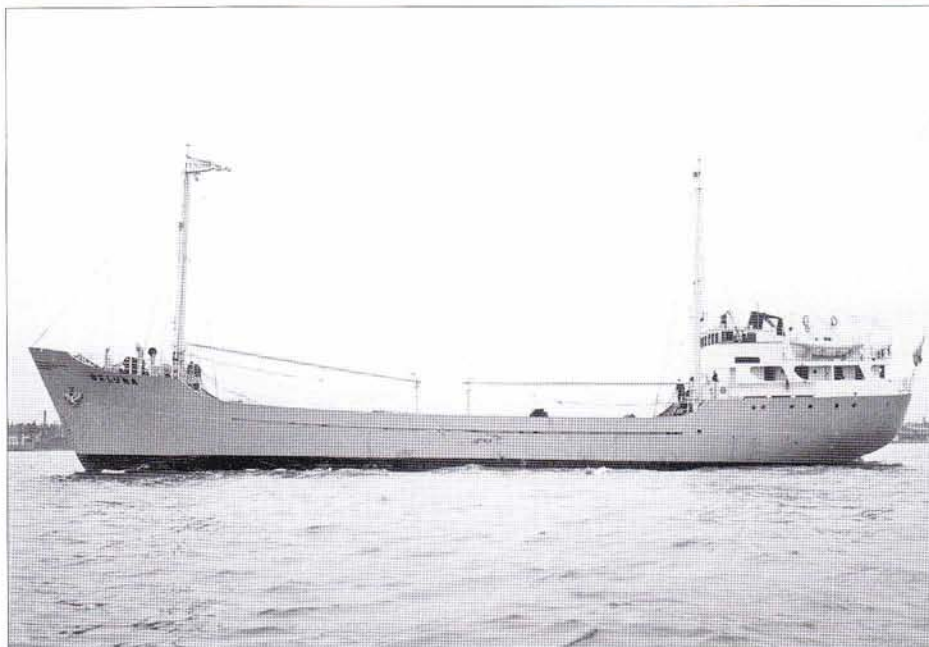
850 tdw, 499 brt, 331 nrt

Längd 52,49, bredd 9,52, djupgående 3,60 m

Reg-nr 9621/SGRE, IMO 5053387

Maskineri 8-cyl Klöckner-Humboldt-Deutz diesel, 373 kW

Fart 10,5 knop



Beluna på provtur från Kalmar varv. Foto från Svensk Sjöfarts Tidning.

28 Beluna/Britmari/Hoburgen/Egaria/Grimskär/Utklippan 1955–1979, 1985–1992

Fartyget var det första av en ny konstruktion vid Kalmar Varv som höjde lastförmågan till 850 ton. Hon började byggas på speculation och kontrakt skrevs den 2 september 1955 med Rederi AB Majviken (Tage Berglund), Göteborg till ett pris av 1 300 000 kronor. Fartyget, som sjösattes den 1 oktober 1955, döptes av fru Ingrid Berglund till **Beluna**. Leveransen ägde rum den 30 november samma år precis det som avtalats i kontraktet. Fartyget kom att registreras på ett partrederi med Rederi AB Majviken (4/6), Trål AB Mats (1/6) och Trål AB Nordsjön (1/6) som ägare. Tage Berglund var vd i alla tre bolagen.

1961, den 10 mars, såldes fartyget för 916 500 kronor till Erik Thun AB i Lidköping och fick namnet **Britmari**.

1969, januari, låg fartyget vid Falkenbergs Varv där hon förlängdes med 9,15 meter. Samtidigt togs brunnen bort. Dödvikten ökade till 1190 ton.

1970 försågs fartyget med en ny 6 cylindrig dieselmotor av märket Motoren Werke Mannheim på 497 kW.

1977, maj, såldes hälften i fartyget för 800 000 kronor till fartygets befälhavare Sture Svensson i Ryd. Namn och hemort förblev oförändrade.

1978, den 3 september, utbröt brand utanför Wesermynningen på den tyska nordsjökusten då fartyget befann sig på resa med pottaska mellan Antwerpen och Bohus. Branden började som soteld i skorstenen och spred sig sedan till bryggan och till



Britmari forsar fram på Göta älv. Foto av Krister Bång den 28 augusti 1965.



Britmari ligger brandskadad vid Roos & Hagström på Ringön hösten 1978. Foto Bertil Söderberg.

hytterna. Fartyget bogserades in till Wilhelmshaven där det kondemnerades. Vraket bogserades sedan till Göteborg via Esbjerg och kom till Göteborg den 15 september bogserad av Röda Bolagets **Per. Britmari** lades upp vid Roos & Hagström för vidare överväganden.

1979, den 15 januari, såldes hon i befintligt skick för 300 000 kronor till Bror Husell i Mariehamn. Hon avgick under bogsering från Göteborg till Mariehamn där hon sattes i stånd vid Husells varv. Hon var klar i slutet av november och sattes då i fart med namnet **Isgard**.

1985, maj, överfördes äganderätten för FIM 1 300 000 på Bror Husell Chartering Ltd AB, Mariehamn.

1985, den 18 juni, såldes fartyget tillbaka till Sverige. För 1 275 000 kronor blev Lars Inge Olofsson i Skärhamn ny ägare. Fartyget övertogs i Svendborg och hon gavs namnet **Hoburgen**.

1985, den 12 augusti, grundstötte fartyget på utgående från Gävle. Hon drogs flott samma dag och avgick den 13 augusti till

Kalmar för reparation dit man anlände den 17 augusti. Fartyget hade fått svåra botten-skador vid grundstötningen.

1985, 25 oktober, såld efter reparationen till Hans Göran Johansson, Halmstad och Jan Nilsson, Helsingborg med hälften var varvid namnet blev **Egaria**. Hon fick hemort i Göteborg och lämnade Kalmar den 29 oktober för Mäntyluoto.

1986, den 11 november, försattes Hans Göran Johansson i konkurs och konkursboet sålde den 28 november Johanssons del för 805 000 kronor till Dan Österdahl och Ulf Ramström för det under bildning varande Rederi AB Östersjölinjen, Kalmar varvid fartyget ånyo fick nytt namn, **Grimskär**. Samma dag sålde även Jan Nilsson sin hälft till det nya bolaget. Fartyget hade legat sysslolöst i Kalmar sedan i juli 1986.

1988, 31 december, såldes hon för 1 520 000 kronor till Ramströms Åkeri AB (Ulf Ramström), Kalmar. Denna gång fick fartyget behålla sitt namn.

1990, 7 maj, såldes hon för 2 400 000 kronor till Rederi Klippan



Som Isgard passerar hon Kielkanalen. Foto C.G. Nyström negativarkiv Klubb Maritim-Göteborg.



Utklippan på besök i Rønne. Foto Tomas Johannesson den 17 juni 1991.

i Blekinge AB (Malte Pettersson), Karlskrona och fick sitt sista svenska namn, **Utklippan**. Fartyget övertogs i docka i Oskarshamn.

1991, den 5 februari, grundstötte fartyget strax efter avgång från Faxa Ladeplads med last av kalk. Sedan lasten läktrats kunde hon den 10 februari bogseras in till Køge för besiktning. Tre dagar senare avgick hon till Landskrona för reparation.

1991, 6 november, sattes rederiet i konkurs varefter konkursboet sålde fartyget till Turi Shipping Ltd, Valletta med samme svenske ägare. Priset var nu uppe i 3 140 000 kronor. Namnet på fartyget ändrades till **Turi** som enligt redaren betydde Tillfälligt Ur Rigestret, lite slarvigt stavat men ändå fyndigt.

1993, mars, ändrade fartyget flagg till Belize. Fartyget befraktades av Höglunds i Kalmar redan på den tiden hon hette **Grimskär**. Hon gjorde god tjänst och seglade mycket med ädelmetaller från Kaliningrad till Helsingborg. Men fartyget, liksom maskinen, var gammalt och det var svårt att få ekonomi på verksamheten. När sedan fartyget i december 1996 fick vevaxelshaveri lades det upp i Svendborg och rederiet gick i konkurs.

1997, maj, såldes fartyget till Estland och bogserades till Tallinn dit man kom fram den 27 maj. Fartyget lämnade sedan Tallinn den 14 juli under bogsering av bogserbåten **Risto**. Sedan dess har inga underrättelser influtit om fartyget. Ett rykte säger dock att skrovet skrotats och att överbyggnaden monterats på ett finskt fartyg.



Turi av Belize i Trelleborg den 23 augusti 1996. Foto Bertil Palm.



Vi befinner oss i Stockholm. Framför oss har vi Stockholms ström och i bakgrunden skymtar Djurgården...

Norden runt på tre veckor och en kvart

Text och foto Krister Bång

Traditionen bjuder att jag skriver något om mina irrfärder under sommaren. Under 2007 blev det något annorlunda eftersom hustrun var med på resan. Då inspekterades även annan kultur än sjöfarten. Men det tar man ju heller inte skada av.

Fredagen den 3 augusti 2007

Inte hade vi packat något i förväg. Vi skulle iväg på en treveckors semester så det gällde att allt skulle komma med. Jag var inte orolig. Hustrun har järnkoll. Allt jag behövde göra var att fälla baksätet och packa mina egna kläder.

Första fikan blev därför i vår egen trädgård. Hustrun fick se att det fanns mer frukt att skörda i plommonträdet och såg framför sig höstens sylt till gröten som en stor tillgång. Det blev närmare 4 kilo plommon.

Egentligen hade vi inte så bråttom. Väderspåmännen hade sagt att det skulle regna österöver, men att vädret skulle bli bättre frampå kvällen.

Trots det kom vi iväg 15.15. Trafiken var måttlig till svag men något ökande. Vi passerade Ulricehamn efter en timma. Vid halvsextiden befann vi oss i Gränna hamn. Inte för att se på båtar utan för att köpa rökt

insjöfisk med tillhörande örtsås. Detta till morgondagens middag.

Det började bli middagsdags. Vägkrogarna såg inte alltför roliga ut. Så vi beslöt att testa en golfbanerestaurang. Hustrun hittade en golfsymbol på kartan i Väderstad. Vi hittade dit men där fanns inga tecken till mat. Vi frågade några golfare utanför klubbhuset. Och visst. Välkommen in.

Krögaren frågade nyfiket: – Spelar ni golf?

– Nej, svarade jag, men vi kör Golf.

Maten kanske inte erbjöd så många stjärnor i Guide Michelin, men vi hade i alla fall en trevlig stund.

Så fortsatte vi resan mot Stockholm utan några incidenter och vi anlände till dotterns lägenhet i Högdalen vid 21.30-tiden. Vi hade lägenheten för oss själva eftersom dottern var i New York.

Lördagen den 4 augusti 2007

Att vi åkte till Stockholm och inte till Värmland, som vi först planerat, berodde på att hustrun ville se en utställning som höll på att ta slut på Moderna museet. Själv hade jag upptäckt att den gamla museibrytaren **St Erik** skulle göra turer på Stockholms

vatten just den 4 augusti, så jag var inte så svårövertalad.

Vi gav oss iväg vid 9-tiden. Jag hade tänkt mig till Fåfången för att få bra bilder. Steg av tuben vid Slussen för att byta till buss, men kom ut fel väg och kom aldrig fram till busstationen.

Så jag började gå utåt Stadsgården men insåg snart att jag inte skulle hinna ut. Tittade upp mot Fjällgatan och såg att en massa folk hade samlats där för att bevista avgången från Skeppsbron. Hittade en brant trappa upp, men när jag väl var uppe var folket borta. Det hade varit en turistbuss som stannat till ett tag. **St Erik** kom iväg och jag fick mina eftertraktade bilder.

Jag hade för dagen klätt mig i en kortärmad pilotskjorta tillsammans med mina mörkblå fiberbyxor. När jag åter kom ner till Stadsgården mötte jag en del filippinare som artigt hälsade. De kom från kryssningsfartyget **Silver Shadow** som förtöjt lite längre ut. Förmodligen trodde de att jag var någon slags befälsperson ombord.

Vandrade hela långa vägen förbi Skeppsbron och Grand Hôtel ut på Skeppsholmen och satte mig på en bänk längst ut på Kastellholmen. Här passerade mängder



Från Fjällgatan hade man fin sikt när den gamla isbrytaren gick ut.

av skärgårdsbåtar. De flesta hade jag sett tidigare, men **Öfararen** från Dalarö var en ny bekantskap.

Så ringde nallen. Hustrun var klar med det moderna. Gemensam lunch på Bar af Chapman på Skeppsholmen. Själva af **Chapman** var inte hemma. Hon befann sig på Muskö för en ansiktslyftning.

Hustrun var lite tveksam till att följa med mig ut till Fjäderholmarna. Hon hade sett att man hade en guidad visning av Konserthuset. Så vi vandrade iväg igen, var och en åt sitt håll.

Båten ut till Fjäderholmarna bar det passande namnet **Nya Hjelmare Kanal**. Det var ett fartyg som Strömmabolaget fått över. Själv stod jag i fören och lät fartvinden rufsa om mina glesa lockar. Jag ville kunna fotografera och fören var den enda platsen utomhus.

På Fjäderholmarna var det mycket folk. Restauranger och caféer hade god beläggning. Likaså var klipporna fulla av picnicande nollåttor.

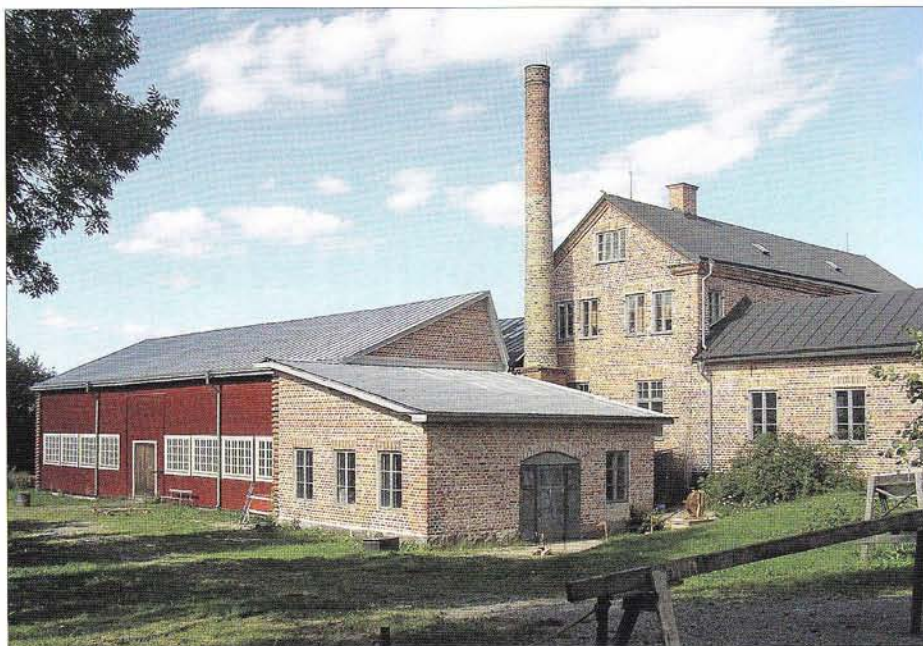
Mitt besök var för att fotografera båtar. Och minsann. Kom inte **St Erik** glidande i sakta mak förbi. Hon följdes av en rad restaurangbåtar och även **Viking Cinderella** passerade.

Av någon anledning tycks äldre damer gilla mig. Hade knappt satt mig ner för att invänta återfärden förrän en dam vid pass 75 slog sig ner och började prata. Jag fick snabbt veta att hennes man var död och att det var så ensamt...

Väl tillbaka i stan hämtade jag hustrun vid Konserthuset. Vi tyckte att vi fått ut det vi ville av dagen och drog oss diskret tillbaka till Högdalen.

Söndagen den 5 augusti 2007

Efter en skön sovorgon kom vi iväg vid elvatiden och styrde kosan mot Norrtälje.



Genom att ta sats kom vi upp till Pythagoras fabrik i Norrtälje.

Dagens första mål var Finsta där den Heliga Birgitta var född och framlevde sina första elva år.

Vi hade hört att det var guidning där klockan ett, men när vi kom dit fanns det inga andra besökare än vi där. Heliga Birgitta var uppenbarligen inte lika het som Carl von Linné.

Klockan ett kom vår guide Charlotte som visade sig vara dotter till den kände konstnären och tecknaren Gunnar Brusewitz. Vi fick en fantastisk och privat visning av hela anläggningen som avslutades vid kyrkan i Skederik. Där fanns också några kaffebänkar i skuggan där vi förtärde vår medhavda matsäck.

Vårt andra mål för dagen var industrimuseet Pythagoras i Norrtälje. Det var en gammal tillverkare av råoljemotorer.

Anläggningen låg på en liten höjd.

– Hur kommer vi dit?, undrade hustrun

– Man måste ta sats, svarade jag, Pythagoras sats.

Tyvärr hade vi tagit fel på öppettiderna så man höll på att slå igen för dagen när vi kom. Det får bli ett besök vid ett senare tillfälle.

Dagens slutmål var Öregrund där vi hyrt in oss på Klockaregården, ett mellanting mellan vandrarhem och hotell. Vandrarhemsstandard till hotellpriser.

Anläggningen, som låg centralt med Systembolaget som närmaste granne, var ett helt kvarter med hus från 1700-talet omsorgsfullt renoverade. Rummen var små men man hade en egen veranda. För att gå på toan måste man gå ut i friska luften till ett annat litet hus. Dörren till höger

var toan och bakom den till vänster bodde fröken Svensson. Det gällde att inte ta fel under nattens mörka timmar.

På rekommendation åt vi middag på restaurang Köket där vi tog grillbuffé. Där fanns alla sorters kött. Oxfilé, fläskfilé, hjortfilé, lammfilé, majs kyckling, olika korvar, lax och spett med räkor. Till detta olika såser och sallader. Man fick äta så mycket man ville. Och ibland är viljan stark. Det hela var fantastiskt gott.

Vår planerade resa till Gräsö ställde vi in.

Måndagen den 6 augusti 2007

Vi vaknade redan vid åttatiden. Gick till bageriet runt hörnan och köpte nygrädat bröd. Vid halv elva for vi iväg. Åkte ner till rökeriet och pratade med Hans

Holmström, Öregrunds ende fiskare av rang. Han skulle lägga av och skrota båten. Sedan blir det ingen av rang kvar.

Det var en mycket varm dag. För direkt till Sandviken där jag skulle fotografera den lilla passagerarbåten **Emma**. Grindarna stod öppna till småbåtshamnen men stängdes bakom oss när vi väl kört in. Efter väl förrättat värv kom vi inte ut. Vi hade inte sett skylten med besöksförbud. Sådana skyltar ser jag aldrig. Av princip. En snäll farbror släppte dock ut oss till sist.

Lunchen åt vi vid den härliga Medskogs-sjön. Vi satt i skuggan. Det var 27^a varmt där. Myrorna var dock förargade och tycktes säga – Stick iväg ni. Annars sticker vi!

Dagens höjdpunkt var ett besök på Wij Trädgårdar i Ockelbo. En fantastisk anläggning, men jag vinglade mig fram i hettan. Lite bättre var det att titta på den kände glaskonstnären Kjell Engmans utställning i smedjan. Där var det svalt, inomhus och vackert.



Museibogseraren **Fortuna** i Movikens hamn, norra Dellen.



Ett tidstypiskt konstverk i Movikens hamn.

Etappmålet för dagen var Bollnäs och dit kom vi vid femtiden. Tittade på ångbåten **Warpen** innan vi åt middag vid en konstgjord fors i Ljusnan. För sedan tillbaka till vandrarhemmet och höll oss inomhus och i stillhet.

Tisdagen den 7 augusti 2007

Fortfarande lite matta av gårdagens värme kom vi iväg 10.40. Målet för dagen var Höga Kusten och vi beslutade att strunta i uppgjorda planer och bara ta det lugnt.

På småvägar tog vi oss upp till Färila för att se på kyrkan. På vägen dit passerade vi den lilla byn Åsbo. Framtidens by om man fick tro skyltar utefter vägen. I Åsbo fanns också ett traktormuseum med ett otal rostade pjäser. Hade dessa framtiden för sig?

Eftersom vi nu var så nära Dellensjöarna bestämde vi oss för att åka förbi dem. Så

från Delsbo tog vi vägen mot Bjuråker och Strömbacka. Som vi åkte där fick vi plötsligt se en skylt med texten Hamn. Veterligt har jag aldrig kört förbi en sådan skylt.

Vi kom ner till Movikens hamn i Norra Dellen. Det visade sig vara en riktig kulturupplevelse. Hamnen var livlig på 1800-talet då man drog mycket timmer hit som man kolade. En kolugn stod fortfarande kvar. Vid piren låg en gammal bogserbåt, **Fortuna**, som tidigare gjort tjänst på sjön.

Utspridd på hamnplan och i naturen runt omkring fanns en konstutställning "Konst i hamn" bestående av skulpturliknande installationer som väckte begrundan (hus-trun) och förundran (jag).

Men framför allt fanns här också fikabänkar, som vi flyttade till skuggan, och där vi intog vår kaffelunch.

Vägen från Moviken ner till stora Euro-



En idyllisk bild av Ulvön längst ut i havsbandet. Brandstationen har byggts om till turistkontor.



På Wiréns varv i Piteå fanns mycket att titta på. Bogserarna *Arne* och *Arctic Explorer*. Ej med på bild den haveriskadade *Tug Nestor*.

pavägen vid Gnarp var en flera mil lång grusväg. Smal, krokig, gropig. Bilen blev brun men en tröst var ändå att det bruna inte var rost.

Vi drog på och var framme i Mjällom på Höga Kusten 17.30. Vi tog in på vandrarhemmet Skogsgläntan som egentligen var ett fall för den händige. Vi fortsatte till Norrfällsviken där vi inmundigade en härlig fiskmiddag.

Väl hemkomna skulle vi se på Allsång på Skansen, men hela teve-nätet var utslaget. Så grymt kan livet vara.

Onsdagen den 8 augusti 2007

Dagen var avsedd för ett besök på Ulvön. För att åka dit bör man ringa dagen innan för att boka plats. Och det hade vi gjort.

Redan när vi körde ner från Mjällomshöjderna såg vi **Kustrafik** frejdigt komma stävande på Ullångerfjärden med sina 10 knop. Som förhandsbeställare blev man behandlad som en VIP-kund. Vem har någont emot det?

Ulvön visade upp sig från sin soligaste sida. Vi tog en rejäl promenad på ön och besökte såväl hembygdsstugan, kyrka och kapell som föreningshuset med konstutställning av Åke Albert Hägglund. Trots att han var från Örnsköldsvik var han varken släkt med Hägglund eller hans söner.

Sedan intog vi Skärgårdshotellets fiskbuffé med tonvikt på strömming och lax. Till efterrätt serverades klappgröt vilket kom mig att minnas min barndoms favorit-efterrätt. Men vem gör klappgröt idag?

Ute på byn igen köpte vi två av Café Måsens berömda mazariner. Dessutom en burk surströmming att överraska julbordet med. Mest överraskad var jag nog för att det var hustruns förslag. Hon är i vanliga fall noga med dofterna.

När vi åter kommit iland var vi ganska trötta. Solen och värmen hade tagit. Vi tog oss ändå till Anders och Barbro Åbergs Mannaminne i Häggvik där vi kunde betrakta båtar, spårvagnar och flygplan i en salig röra. Även här fanns en hel del för den händige att bestyra.

Dagen avslutades i Barsta för att fotografera **Högbonden** med avgång 17.30. Henne minns jag från Hven där hon gick under namnet **Hvenhild**. Övernattning på vandrarhemmet i Mjällom.

Torsdagen den 9 augusti 2007

Vi lämnade Mjällom 09.40 och for till Ullånger för att fotografera några båtar. I Köpmanholmen skulle vi se på en altartavla i keramik gjord av Hans Hedberg, men kyrkan var stängd. For i stället till

Hedbergs museum i Örnsköldsvik.

Frampå eftermiddagen kom vi så äntligen till Norrbyskär, ett ställe som jag tidigare försökt komma till vid ett flertal tillfällen. Det är några öar där man på 1800-talet byggde upp ett mönstersamhälle med såg och hyvleri. Fri bostad åt arbetarna. Egen skola, kyrka och läkare. Som mest bodde det 1200 personer på dessa små öar. Nu fanns det konferenshotell och restaurang och hus att hyra. I en vik låg vraken efter ganska många pramar. Deras historia ruttnar sakta bort i Bottenhavets kalla vatten.

På kvällen for vi in till Umeå och tog in på hotell som omväxling till vandrarhem.

Fredagen den 10 augusti 2007

Efter en skön natt på Hotell Winn och en promenad i Umeås centrala delar fortsatte vi vår väg norrut. I Ånäset stannade vi till och köpte ett halvt kilo Västerbottenost på Norrmejeris lager. Där lagrar man 100 000 ostar om 20 kg vardera. Mycket ost blir det.

Vid Nordanå i Skellefteå stannade vi till och fikade på den omtyckta Kyrkholmen mitt i Skellefte älv. Vädret var nu lagom varmt och allt var toppen.

Vägen till Piteå var delvis ombyggd till motorväg. Vi fortsatte direkt till Bölebyn för att titta på och ev köpa någon läderprodukt. Men affären hade precis slagit igen för allmänheten så det blev inget. På det viset sparade vi också en massa läder.

Tog in på vandrarhemmet i Badhusparken i Piteå. Fortsatte direkt ner till Pite Havsbud för att fotografera **Arctic Explorer**. Hon låg dock inte vid hemmabryggan. Fick i stället foto på några fiskebåtar som låg vid en brygga på andra sidan älven.

Lite närmare Piteå tog vi ner till Sandhol-



Det gamla fiskefartyget *Axel P* vid vägs ände. Numera benämns hon kulturfartyg.



Rätt som jag satt på en bänk i hamnen kom Sveriges nyaste ståltrålare, *Brottsjö*, stävande mot mig.

men och kom fram till Wiréns brygga. Där låg faktiskt *Arctic Explorer* jämte några andra bogserbåtar. Hittade också den lilla fiskebåten *Axel P*. Ett mycket trevligt ställe för den nostalgiskt lagde. Påminde lite om Hälle uppe vid Idefjorden. Åter till Piteå och middag på Thai Garden.

Lördagen den 11 augusti 2007

Vaknade upp till ännu en solig dag. Badhusparken, utanför vandrarhuset, hade förvandlats till en gigantisk loppmarknad. Massor av grejer som man egentligen inte ville ha.

Det var stor kulturdag i Piteå. I hamnen i centrala Piteå skulle den lilla passagerarbåten *Favourite* liksom skutan *Nordhav* göra utflykter. Satte mig på en bänk för att invänta deras avgång. Då siktar mitt norra öga trålaren *Brottsjö* på väg in i hamnen. Ganska otroligt att när man slår sig ner en kvart i Piteå, som man kanske besöker en gång vart tionde år, att just Sveriges nyaste ståltrålare skulle komma mitt framför kameran.

Innan vi lämnade Piteå åkte vi upp till Musikhögskolan, som byggts ut ordentligt sedan vi var där senast. En hel anläggning,

Acusticum, hade tillkommit med ett konserthus som skulle vara klart i oktober.

Dagens lunchpaus gjorde vi vid Storforsen, Europas högsta obundna fors med en fallhöjd på 82 m. Vi gick också fram till forsén och lät oss imponera av de stora vattenmassorna.

Resan fortsatte till Jokkmokk där vi tog in på hotellet med samma namn. Hela samhället verkade öde. Det märktes tydligt att det inte var säsong.

Till middag åt vi husdjur i skogen, dvs renstek på planka.

På kvällen tog vi en promenad. Hustrun halkade till och gjorde en våldsam saltomortal. Paralyserad, skräckslagen och handlingsförlamad stod jag där. Hustruns första ord var:

– Det var allt tur att jag bytte till de här gamla jeansen.

Det hade gått håll på såväl byxorna som på skinnet. I övrigt gick allt bra.

Söndagen den 12 augusti 2007

På Turistbyrån i Jokkmokk hade vi hört att man arbetade med vägen upp mot Saltoluokta, dagens slutmål. Så vi startade i god tid. Tog oss snabbt upp till den väl-

diga kraftstationen i Harsprånget, Sveriges största vattenkraftverk.

Vid Luspebryggan gick vägen in mot fjällvärlden. Åkte några mil på nyasfalterad väg fram till vägarbetet och här var det varningsskyltar. Vägarbetsområde 38 kilometer. Och det blev till att köra i grovt singel hela denna stäcka. Därefter kom några mil med vanlig väg igen innan vi var framme i Kebnats där färjan över till Saltoluokta gick.

Kom fram lagom till lunch. Fick ett fint rum med dusch och toalett, vilket är ovanligt på vandrarhus. Tog en promenad i grannskapet men förstod redan tidigt att detta inte var passande med vanliga skor. Vi gick i stället till en samisk kyrkkåta som vi passade på att titta in i. Var ute några timmar innan vi åter styrde stegen hemåt.

Vi såg en märklig sak på fjället. En man med vit käpp var ute och gick med sin ledsagare. Det konstiga var att mannen hade en kamera runt halsen!

Vi hade beställt helpension på fjällstationen. Till middag serverades renhjärta, halstrad röding och äpplekaka med päron-sorbé. En svåröverträffad kombination.

Måndagen den 13 augusti 2007

Efter frukost tog vi en promenad uppåt fjället. Uppåt, uppåt, uppåt tycktes det mig. Efter någon timma lämnade vi träden bakom oss och myggorna blev inte lika intensiva. Backarna planade ut och det blev lättare att vandra.

Vi gick till en brant bergsklyfta där det skulle finnas många fåglar. Efter att ha suttit och spanat en stund fick vi se en fjällvråk. Alltid något att skriva hem om.

På vägen hem genom skogen fick vi plötsligt se en stor fågel som promenerade på samma stig som den vi gick på. En grann fågel som efter en stund klev in i buskaget och gjorde sig osynlig. Efter konsultation kom vi fram till att det troligen var en ripa vi sett.

Själv var jag väldigt förvånad över att jag ännu en gång tagit mig ut på fjället. Det var nog 15 års sedan sist. Man möter hela tiden nya utmaningar.

På radion hade man förutspått att eftermiddagen skulle bli regnig. Men vi såg inte till en droppe. Hur sköter sig meteorologerna egentligen?

Dagen avslutades med en promenad utefter sjön Langas strand.

Tisdagen den 14 augusti 2007

Det hade regnat något under natten vilket gjorde myggorna ettrigare. Vi åt frukost, packade, städade och lämnade Saltoluokta klockan 12 med båten **Langas**. Vägen ner till E 45 var lättare att köra nu eftersom man hyvlat bort de värsta singelhögarna.

Efter kaffepaus i Gällivare fortsatte vi mot kusten. Här och var gick några strörenar vid vägkanten. Ganska lugna och orädda djur.



Fiskebåten HA 48 *Malina* stod på en trailer på en stor uppställningsplats. Verkade inte ha använts på länge.

Vi letade oss fram till Sören där vi faktiskt hittade fiskebåten LÅ 1 **Tärnö**. Efter detta kap åkte vi vidare till Storön. Inte mycket liv där längre.

Efter att ha tagit in på det obemänskade vandrарhemmet i Kalix åkte vi in och handlade mat som vi sedan åt på vandrарhemmet.

Onsdagen den 15 augusti 2007

Efter att ha sovit gott på Grytnäs Herrgård fortsatte vi vår resa mot Finland. Vi körde ner till Nikkala där vi hittade fiskebåten **Malina** stående på en trailer intill hamnen. Vart fiskebåten **Marit** tagit vägen visste ingen. Här var det mest det finska språket som gällde.

Efter ett kort besök i Haparanda stan-

nade vi i Torneå och köpte en bok på svenska. Samtidigt flyttade vi fram klockan en timma och då blev det plötsligt lunchtid. Så på vägen upp till Rovaniemi tog vi av på en liten väg för att fika. Vi tog en busskur i besittning med både hästar och hundar som intresserade åskådare. Dock på behörigt avstånd.

Tog in på City Hotel i Rovaniemi. Staden tycktes vara i stark utveckling och vi liknade den med en stad i Vilda Väster på den tiden det begav sig.

Åkte ut till Tomteland och tittade på kommersen. Köpte några T-shirts.

På kvällen åt vi på en mexikansk restaurang.

Torsdagen den 16 augusti 2007

Vi kom iväg klockan 10 och åkte tillbaka till Tomteland där vi skrev en del kort och tittade i affärer. Efter någon timma fortsatte vi norrut. Dagen var en riktig transportdag. Upp till Ivalo var det 30 mil, men vi stannade för lunch i guldgrävarsamhället Tankavaara sju mil innan. Regnet hängde i luften och stundtals kom det ner.

Vi beställde våfflor men efter en stund kom servitrisen ut och meddelade att våffeljärnet gått sönder. Det fick bli pannkakor i stället och det var ingen idé att protestera, meddelade servitrisen, för kocken har ett förfärligt humör. Så det blev pannkaka av alltihop.

I Inari stannade vi till en stund. Vi lämnade sedan Europavägen och tog en mindre väg längs Enare Träsk till Neiden i Norge, en sträcka på 12 mil. Under hela denna färd mötte vi nog högst 50 bilar!

Efter 55 ganska långtråkiga mil kom vi vid 18-tiden fram till Kirkenes där vi tog in på Rica Hotel Kirkenes. Åt middag på hotellet.



För oss blev denna busskur en riktig hästkur.

Fredagen den 17 augusti 2007

Efter en tur runt Kirkenes var det så dags att embarkera **Midnatsol**. Hon hade kommit in redan klockan 10. Vi ställde bilen på kajen och lämnade bilnycklarna till personalen och klev ombord.

Fartyget avgick 12.45. Vädret var varmt men lite molnigt. Vi köpte ett vinpaket vilket innebar en ny flaska vin varje dag ombord.

Lunchen var buffé med alla möjliga godsaker som lax, räkor, kräfta och krabba liksom får i kål, karbonader och lamm. Massor av olika efterrätter och tårter. Ostbricka. Jo, man blev mätt.

Första anhalt var Vardö. Där sken solen och det var riktigt trevligt. Vi vandrade omkring i den lilla staden i en timma innan **Midnatsol** åter stack till sjöss.



Trots att vi inte följde med till Nordkapp fick vi se Nordkapp ändå.



Vår båt **Midnatsol** närmar sig Kirkenes.



Hustrun i samspråk med en isbjörn i Hammerfest.

Så blev det middag. Förrätt: Fetasallad. Sedan oxfilé (4 skivor) och som avslutning hjortronparfait. Kan det bli bättre?

Sedan var det dags för en ny promenad. Nu i Båtsfjord, det ställe i Norge där man landar mest fisk. Vi låg där bara en halvtimme. Det började duggregna.

När vi kom till Berlevåg ösregnade det, men det hade vi inte ont av för då satt vi i baren och drack kaffe och lyssnade på levande dansmusik.

Så var det dags att dra sig tillbaka till vår fina utsides hytt (454) för en god natts sömn.

Det kändes förstås lyxigt att komma ombord på **Midnatsol**. Efter att mestadels ha bott på vandrarhem med egna lakan och städning, lunch med eget kaffe och ostsmörgåsar och till livet ombord på denna vackra sjöresa med tre mål mat om dagen, städning och bäddning av hytt, dansmusik och vin. Kontrasten var total.

Lördagen den 18 augusti 2007

När vi vaknade hade vi redan lämnat Honningsvåg och alla dem som skulle upp till Nordkapp. Nordkapp fick vi se ändå för vi mötte fartyget **Nordkapp** vid niotiden.

Strax efter elva kom vi fram till världens nordligaste stad, Hammerfest. Mycket kommers i hamnkvarteren med många ryska köpmän. Vi gick omkring i staden någon timma innan vi gick ombord på **Midnatsol** för lunch.

Nästa anhalt var Øksfjord innan kosan ställdes ut på Lophavet. Där var det dock väldigt lugnt.

Middagen bestod av blomkålssoppa, röding och pannacotta.

Strax före midnatt kom vi fram till Tromsø. Vi följde med på midnattskonsert i Ishavskatedralen innan det var dags att krypa i säng.

Söndagen den 19 augusti 2007

Kom fram till Harstad lite före utsatt tid vilket medförde att jag inte hann fotografera det jag hade tänkt mig där. Blå missade jag **Polar Star** som tidigare var den svenska isbrytaren **Njord**.

Vädret var lugnt och soligt. Vi avgick mot Risøyhamn och Sortland innan vi på eftermiddagen kom fram till Stokmaknes. Här tittade vi på Hurtigrutens museum men framför allt på **Finnmarken** som vi åkt med 1993. Vilken skillnad mot dagens **Midnatsol**!

Lagom till att vi passerade det trånga Raftsundet och Trollfjorden kom regnet. Lite synd men fina naturupplevelser ändå.

Från Svolvær gjorde vi en utflykt på Lo-



Kapten Arild Hårvoik, **Midnatsols** befälhavare, tycks gilla sitt uppdrag.

foten. Besökte det trevliga fiskeläget Henningsvær. I Stamsund gick vi åter ombord på **Midnatsol**.

Det blev sen middag: Regnbåge, kyckling och cheesecake. Vi kom ut på Vestfjorden där det för första gången rullade något. Hustrun bevisade att hon kunde göra två saker samtidigt: Gunga och äta.

Måndagen den 20 augusti 2007

Vaknade i Ørnes och såg ett fartyg utanför hyttventilen. Snabbt i kläderna för att fotografera.

Mestadels på fartyget hela dagen. För att gå ner all mat vandrade vi 10 varv runt fartyget på däck 6 (2,5 km). Hustrun gick något fortare än jag och när jag gått mina 10 varv hade hon gått elva. Orättvist, tyckte jag, och bad henne gå ett varv tillbaka.

Gick iland i Sandnessjøen och i Brønnøysund. Mulet och stundtals regn. De sju systrarna i moln. Dessa moln försvann och



På väg ner mot Bergen mötte vi cementbåten **Cemstar** som seglat under svensk flagg ett tag.

när vi kom till Torghatten sken solen och det var varmt.

Till middag åt vi sparrissoppa, torskrygg och någon kaka med sorbé.

I Rørvik gick vi ombord på nordgående **Richard With** innan vi kröp till kojs.

Tisdagen den 21 augusti 2007

När vi vaknade låg vi redan vid kaj i Trondheim. Tog en liten promenad för att röra på oss. Gick sedan ombord på systerfartyget **Trollfjord** innan vi lämnade Trondheim klockan 10.

Vi mötte en hel del fartyg på vår väg ner mot Kristiansund. Väl där, kl 16.30, tog vi

en sväng på byn i denna trevliga stad där vi bara låg en halvtimme.

Nästa stopp var Molde, också det en trevlig stad.

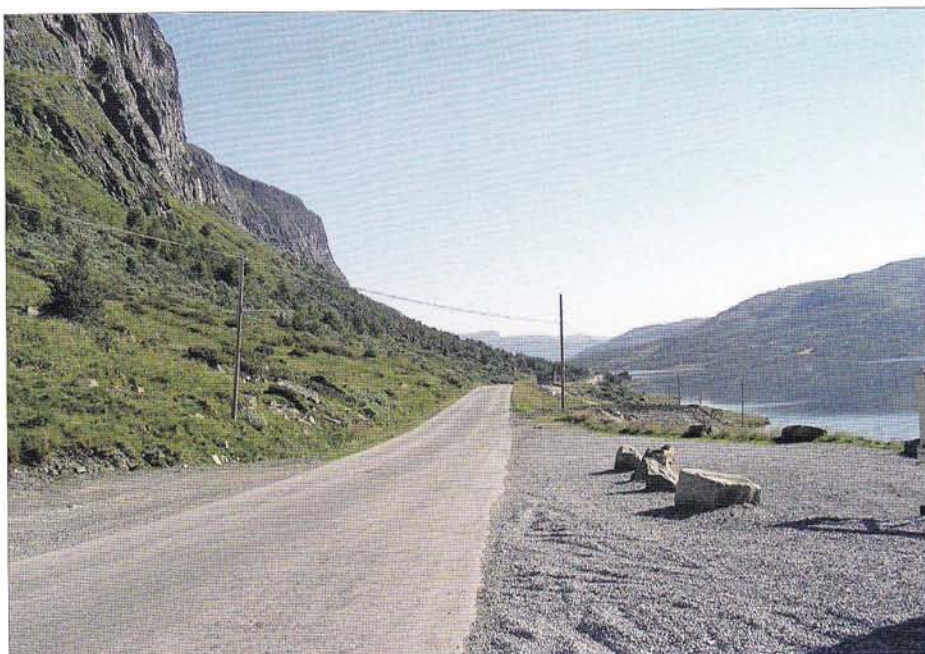
Sista middagen ombord bestod av pilgrims-mussla, råbiff av ren och rabarberkompott med vitchockladmousse.

Vid midnatt kom vi till Ålesund men då hade vi redan gått och lagt oss.

Onsdagen den 22 augusti 2007

När vi vaknade låg vi vid kaj i Florø. Vädret var vackert och ljumt. Dessutom en del båtar.

Florø var sista stoppet före Bergen. Se-



Detta är E 16, stora vägen mellan Bergen och Oslo, vid Filefjäll.



Midnatsols väderdäck en blöt dag.



Förnämlig uppsättning i matsalen.



Från panoramadäck.



I cafeteria fanns en modell av Midnatsol.

dan följde en lång etapp med flera vackra vyer. Klockan 14.30 var vi framme i Bergen och därmed avslutades kryssningen med **Midnatsol**.

Vi hade tänkt oss att åka en liten bit för att inte ha så långt kvar att köra dagen därpå. Sträckan Bergen–Oslo är cirka 50 mil, norska mil. Norrmännen har gjort mycket åt sina vägar. Nu går de inte över fjället längre utan i tunnlar.

Tänkte övernatta i Flåm. Vägen mellan Gudvangen och Flåm bestod i stort sett av två tunnlar, den ena 11 km och den andra 5 km. Var framme vid 18-tiden.

Det visade sig svårt med rum i Flåm. Det som kunde erbjudas var en liten svit för 2150 norska kronor för en natt. Trots att hotellpriserna i Norge är skyhöga tyckte vi nog att detta var lite för mycket. I Aurland någon mil bort hade man något rum kvar för 765 kr per person.

Eftersom vi fortfarande var pigga beslutade vi oss för att nobba även detta. Från Aurland till Lørvik går världens längsta biltunnel, 25 kilometer lång. Den ville vi gärna ha avklarad innan vi tog nattpaus. Det tog oss 20 minuter att köra genom

tunneln.

Tunneln var alldeles ny och bred och väl upplyst. Men det kändes ändå konstigt att befinna sig så långt inne i berget.

Väl utkomna fortsatte vi upp mot Filefjell. Vägen var nu stundtals smal och krokig, stundtals riktigt bra. Man arbetade med en ny väg som skulle vara klar 2008.

Men det fanns ju ingenstans att bo! Vi kom ändå upp till Nystova på Filefjell innan det dök upp ett nybyggt hotell. Vi hyrde en lägenhet med alla finesser utom micro för 950 kronor. Eftersom vi var hungriga ordnade värdparet middag i form av älgbiffar. Dessa smakade mycket bra.

Vi hade kört 25 mil och fem timmar från Bergen. Säkert gick 8 mil av dessa genom tunnlar.

Torsdagen den 23 augusti 2007

Morgonen på fjället var vacker men en smula kylig. E 16, som gick alldeles utanför, var tom på bilar. Vägen själv liknade en gammal byväg.

Vi tog en promenad i de vackra omgivningarna innan vi strax före elva startade vår färd mot Sandefjord. Medelfarten var

50 km/tim.

Strax före ett var vi framme i Fagernes där vi inhandlade lunchsmörgås. Kaffe hade vi med oss från fjället. Efter ett tag hittade vi en trevlig rastplats vid en flod där vi kunde sitta och njuta av lunchen.

Så småningom kom vi till Hønefoss där vi tog väg 35 mot Tønsberg. I Eidsfoss stannade vi till och tittade på det gamla bruket och gick en kulturstig.

Vid 18-tiden var vi framme i Sandefjord där vi bodde på Rica Park Hotell.

Middagen åt vi på en italiensk restaurang, La Scala. Det blev fläskfilé Oscar.

Fredagen den 24 augusti 2007

Så återstod bara hemresan på denna treveckorsutflykt.

Vi tog båten, **Color Viking**, i Sandefjord och steg iland i Strömstad. Därifrån var det bara två timmars färd hem till Göteborg. Klockan 15.30 var vi åter hemma efter tre veckor och 15 minuter.

Vi hade under resan kört 408 mil.

Bensinförbrukningen låg på 0,56 liter/mil.



Till flydda tider återgår . . .



Genom Kielkanalen i juli 1969, passerar ångaren **Furuholm** av Åbo. Hon var på 4300 ton dwt. Byggdes för tysk beställare och sjösattes i Oskarshamn den 23 augusti 1944 som **Glückauf**. På grund av kriget kunde hon inte levereras till sin beställare, utan lades upp halvfärdig vid varvet. Inköptes 1947 av Rederi AB Rex i Stockholm. Byggdes klar och levererades som **Skarpö** den 6 april 1948. Gick som detta fram till 1960, då den finska flaggan hissades. Nytt namn **Wasaland** av Vasa. Bytte namn och hemort 1966, då hon såldes till Rederi AB Nidarholm i Åbo, namnbyte till **Furuholm**. Nästa flagga blev Panamas, då hon såldes 1971 till High Seas Ltd., Panama, och sattes i fart som **High Seas Express**. Övergavs i sjunkande tillstånd efter läckage den 7 november 1972 utanför Franska Guayana.



Motorfartyget **Marie**, seglande för Prodomos Line i Piraeus, lämnar Rotterdam i juni 1972. Byggd som **Begonia** för Svenska Lloyd 1958 vid Lindholmen, och var på 6175 ton dwt. Var Lloydare fram till 1969, då hon köptes av grekerna och blev **Marie**. Seglade för samma bolag fram till 1980, då hon grundstötte den 4 december vid Drapetzone och fick svåra bottenkador. Bärgades och lades upp i Perama. Söld 1981 till lokala upphuggare och överlämnades den 28 januari 1982.



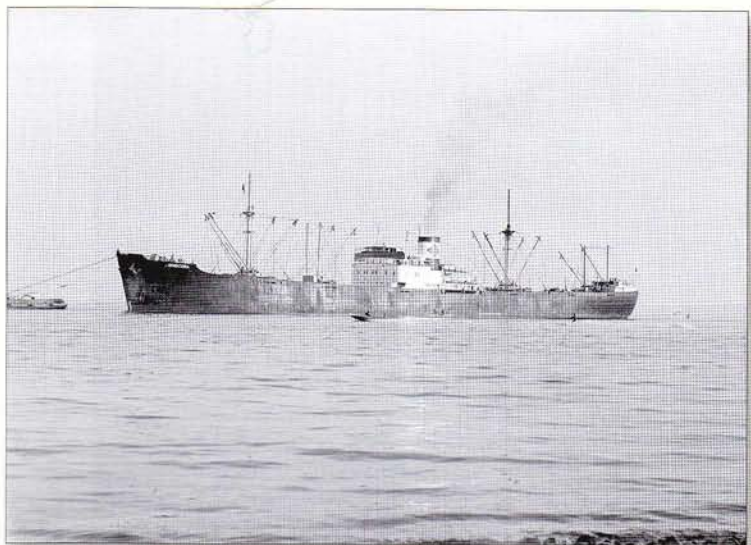
Eriksbergsbyggda **Solek** av Skudeneshavn lämnar Rotterdam i juni 1970. Som nybygge levererades hon till Leif Höegh i Oslo, med namnet **Höegh Silverspray** i december 1947. Hon lastade 9750 ton dwt. Köptes 1966 av Johannes Solstad och blev **Solek**. Efter 10 år blev hon i maj 1976 såld till Cia. United Devotion S.A., Panama. Satt i fart som **Sealent**. Sprang läck och sjönk den 15 maj 1977, på resa Maputo-Singapore.

Fotograferad i juli 1971 utanför Vlissingen, kommer **Galata** av Piraeus glidande in mot Antwerpen. Var på 3210 ton dw och byggd 1937 på Akers M/V till Fred Olsen som **Baalbek**. Grekisk flagg hissades 1967 då hon blev **Solidarity**, hos Navarino Shipping Co. i Piraeus. Namnet **Galata** fick hon 1971, köpt av Leonidas N.Pothas, Piraeus. Avgick Djibouti den 26 maj 1972 till Gadani Beach för upphuggning.

Bertil Palm



Landskronabyggda **Armadora** har kopplat bogserbåt för anlop 1971. Hon var på 9500 ton dw och byggdes 1939 som **Anatina** till M.Chr. Stray i Kristiansand. Kom till Haugesund 1961, köpt av Einar M. Gaard A/S, satt ifart som **Gardøy**. Blev 1967 **Ela** av Haifa, köpt av Ships Mediterranean Lines West Africa Ltd., Haifa. Nästa namn **Armadora** fick hon 1970 då hon såldes till Meridional Armadora S.A, Panama. I december 1971 köptes hon av skrotare på Taiwan och anlände Kaohsiung den 29 februari 1972, som **Viva X**.



Ålänningen **Newbury** utanför Vlissingen i maj 1970, ägdes av Lundqvist i Mariehamn och var på 16200 ton dw. Byggdes 1951 i Port Glasgow, med samma namn, till Houlder Bros. & Co.Ltd., London. Kom till Åland 1963 och registrerades på Ångfartygs AB Alfa. Var sitt bolag troget i 10 år. Anlände den 20 augusti 1973 till Faslane för upphuggning.





Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson

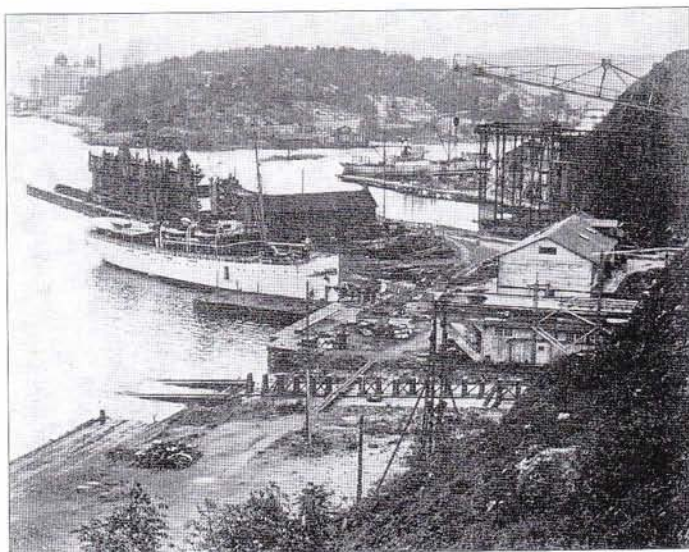
Kronprinsessan Victoria ovan, fotograferades i Göteborg av Bertil Söderberg den 12 januari 1982 från brandbåten Göte, en dag när det var minus 12 grader.

Gull-Britt

I förra numret av Länspumpen tror K.G. Svensson i Loftahammar att den efterfrågade järnaren på bilden från Blanka-holm på sidan 51 i numret innan skulle vara **Gull-Britt**

från Flatvarp. Detta är tyvärr fel, även om jag inte vet vilket fartyg det är, så kan jag konstatera att det definitivt inte är **Gull-Britt** ex **Borgila**.

Johnny Durk



En flytdocka är en imponerande skapelse och egentligen ett fartyg i sig. På Södra Varvet i Stockholm byggdes på 1890-talet en stor flytdocka som pga sin form kallades L-dockan. 1896 låg den ovanpå en mindre docka färdig för utrustning vid kaj.

Dockan i Falkenberg

Dockan, där **Varberg** havereades, bärgades men den var i så dåligt skick att den såldes till Persöner i Ystad för upphuggning.

Christer Andersson

Min vän Ingvar Rylander berättar så fint om **Varberg** som blev **Viking 2** i förra numret.

Lite fel blev det dock när han avgav mig som källa för historien kring L-dockan och dess kantring. En 2:a har fallit bort vad gäller lyftförmågan. 2250 ton var det i alla fall på FV.

Kantringen skedde på bygg-

nadsvarvet, Södra Varvet i Stockholm, 1896, då hon var ny. Då jag har två ex av Sjöhistoriska fotografier, sjöhistorisk årsbok 1992–1993 sänder jag med bilder ur denna med följande kommentarer:

1. Dockan bestod ju av två sektioner och innan sammankopplingen så dockas varje sektion för t ex bottenmålning av den andra.

2. Här vid olyckstillfället är dockorna kopplade till en enhet (håller med om att läget för den bortre sektionen ser konstigt ut).

Karl-Erhard Johansson

Betelskeppet

I Länspumpen 2007:2 finns en artikel om det skrotade **Betelskeppet**. Ett annat Betelskepp skrotades 1943. Detta skepp köptes 1923 från Skärhamn under namnet **Tordenskiöld III**.

Skeppare Ivar Simonsson kommen från Kristiania till Marstrand tom. Märkesrullan förseglad av Lysekils tullbevakning. Den 24 januari mättes fartyget till 17,10x5,82x1,60. Brutto 35,62 och netto 28,35 ton. Byggt på kravell med flat akterspegel och utfallande

stäv. Kallad motorfartyg. Mast saknas. Noterat att pumpmaskinen icke är avskilt från det för besättningen avsedda området. Okänt om fartyget kom till användning i Skärhamn.

Ett fint foto av fartyget finns i Leo Bonsdorffs bok *Göteborgs Hamn* på sidan 67.

Torsten Hagnéus har bidragit med följande: Skeppet byggdes 1872 i Mandal. 32,6 brutto och 24,0 netto. Dimensioner 56,7x19,2x5,4 fot. Sålades 1917 från Kragerö till Porsgrund.

Henry Jansson



Då den engelska ångaren **Moggie** skulle dockas blev det synbarligen för mycket. Alltsammans kantrade. Såväl docka som **Moggie** fick svår slagsida och gubbarna stod på kajen och ondgjorde sig. 1906 flyttades L-dockan till Finnboða Varv. Museet fick fotografierna som gäva 1931 och av en anteckning i gåvoförteckningen framgår att flytdockan kantrade den 27 oktober 1896. Men hur ångaren kunde bli så vattenfylld och varför två dockor här synes vara sammankopplade är frågor som vi idag inte längre kan besvara.



Zenitha efter strandningen i augusti 1966. Foto Bernt Johnsson.

Strandad skuta

Den strandade skutan norr om Falkenberg är helt klart **Zenitha** av Hälleviksstrand. Hon gick på land vid Olofsbo strax söder om Morups Tånge den 15 augusti 1966 kl 0430. **Zenitha** kunde inte bärgas utan hon blev vrak på platsen. Hon bröts ner av en kraftig storm några veckor efter strandningen. Jag bifogar ett par bilder, dels en bild tagen den 20:e augusti 1966, dels en bild tagen när havet tuggat några veckor på henne och hela akterskeppet har försvunnit.

Bernt Johnsson, Lindome

Den okända skutan i förra

numret som grundstött på hallandskusten 1966 är utan tvekan tremastskonaren **Zenitha** (RN 7221) vars strandning dokumenterats av bland andra Jan-Olof Johansson som tagit ett foto från stranden vid den aktuella tidpunkten.

Skonaren hade i maj samma år inköpts i Hälleviksstrand, där den hört hemma sedan 1933, av fysikprofessorn Alexander Szerlip, bosatt i Los Angeles. Denne hade för avsikt att segla över skutan till USA men först tagit ner henne till varv i Danmark för renovering och upprustning. Under den första etappen av hemresan råkade



hon den 15 augusti ut för hård storm sydsydost om Anholt och måste överges sedan motorn stannat, seglen blåst sönder och hon blivit oduglig att manövrera. Besättningen, Szerlip och dennes familj, kunde räddas av lotsar från Falkenberg efter att i det hårda vädret med kraftig sjögång ha fått uppleva åtskilliga skräckfyllda timmar ombord på sitt fartyg.

Zenitha drev därefter i redlöst tillstånd in mot hallandskusten och gick på grund utanför Stafsingelandet där hon fastnade på ett rev. Hela akterskeppet bröts så småningom sönder och några dagar efter strandningen

stod bara en av de tre masterna i upprätt ställning.

Vraket såldes till en skrotfirma i Halmstad men övertog därefter av en utländsk familj vars manlige medlem i det längsta bodde ombord för att förhindra plundring.

Denne tvingades dock ge upp efter ett nytt stormoväder var efter stora vrakdelar från det strandade fartyget sköljdes upp på stranden av vågorna.

Samma lotsar som räddat familjen Szerlip lyckades också senare bärga familjens bil, en Austin 850 av typ herrgårds-vagn, som fanns ombord.

Bernt Åhlund

Mera om Ella

I Bengt Åke Gustafssons artikel om båtar i Skogstorp i Läns-pumpen 2007:3 nämns last-motorfartyget **Ella**. Den äldsta bilden av henne som är införd i tidningen visar fartyget lig-gande vid Separators fabrikskaj på Kungsholmen, invid Barnhusviken i Stockholm. Det är så-ledes delar av Centralstationens bangård som syns i bakgrunden och huskomplexet till vänster i bilden, som ligger vid Tors-gatan, finns fortfarande kvar. Idag går Barnhusbron över till Kungsholmen strax intill den högra kortsidan av huset.

När Henry Lundgren använde

Ella fungerade hon också som bogserbåt för **Nick 2**. Denna pråms skrov hade sitt ursprung i Waxholmsbolagets passage-rångfartyg **Södertörn** som 1948 brann i Öregrund. År 1950 såldes det eldhärjade skrovet till Karta & Oaxens Kalkbruk, överbyggnaden skrotades och fartyget byggdes om till pråmen **Oaxen 19**, vilken vid en senare försäljning fick namnet **Nick 2**. När denna och **Ella** sjönk vid Djurö kvarn i höststormen 1969, var långt framskridna arbeten utförda för att förse **Nick 2** med eget framdrivningsmaskineri. En dieselmotor var redan ner-lyft i fartyget, som fortfarande

hade ett skrov i så bra skick att det ansågs löna sig att ändra henne till lastmotorfartyg.

Sedan de sjunkna fartygen sålts till Lennart Holst lät han bärga **Nick 2**, medan **Ella** aldrig blev bärgad utan fortfarande ligger kvar på sjöbotten. Vid bärgningen av **Nick 2** fick den, genom intryckningar i skrovet, stora skador på ena sidan. Fartygsinspektionen krävde därför så omfattande plåtbyten att en reparation inte var aktuell. I mitten av 1970-talet såldes där-för **Nick 2** till Persöner i Ystad för nedskrotning.

Gunnar Ljungh

Okänd bunkertanker

Den lilla bunkertanker som Olle Gustafsson förevigat genom en bild i förra numret är **Willy** av Västra Frölunda. Detta fartyg byggdes på Kållandsö 1966 som **Nebo** av Hönö. 1985 såldes hon till Västra Frölunda och fick då namnet **Willy**.

Krister Bång

Okänd minsvepare

Bilden på minsvepare i förra numret föreställer antingen **Orust** eller **Tjörn**. De var så lika att man inte kan skilja dem åt om man inte ser numret.

*Tyrone Karlsson
Lennart Jarlsmark*

Linnéa 11412

På sidan 53 i förra numret efterfrågades ett fartyg med ett flyttlass på akterdäck. Enligt min uppfattning är det taxibåten **Linnéa** från Källö-Knippla. Fotot är taget på väg in i Bohus-Björköns hamn någon gång tidigt 1960-tal. Vill minnas att hon var byggd som bogserfartyg men har tyvärr inga ytterligare informationer om henne.

Håkan Edman

Båten med flyttlasset är taxibåten **Linnéa** bygg redan 1871 på Lindholmen i Göteborg.

Gunnar Hedman

Bilden på bogserbåten är underbar med tanke på lasten ombord på bogserbåten!

Min fråga är i vilken hamn bogserbåten är fotograferad? Efter lite funderande kom jag fram till att det var Björkö i Göteborgs norra skärgård.

Fiskebåtarna från vänster vid kaj är GG 575 **Tudor** och bakom henne GG 291 **Lagafors**. Björkö slip ägdes och drevs troligen av J W Bergs varv på Hålsö då bil-

den togs. Men när togs bilden? Jag tror det måste vara mellan 1967 och 1970. Antagligen inte senare!

Och vilken är fiskebåten som sliphalsats? Det är en 114-fots ståltrålare byggd vid Rosslau Schiffswerft i Rosslau/Elbe 1966–1967. Men vilken?

Det kan vara någon av följande: **Torön**, **Caprice**, **Orion** eller **Rimfors**.

Lennart Bornmalm

Byggd 1871 av järn vid Lindholmens Mek. Verkstad AB, Göteborg (NB 219).

Maskin var varvets 2-cyl ångmaskin på 32 ihk ersatt av en vid Wennbergs MV tillverkad ångmaskin 1913. Motoriserad okänt år (möjligen 1950) med en Penta MD 96.

Som beställare anges C.E. Philipsson, Fr. Nordström mfl, Gävle och hon var passagerarslup och namnet var från början **Linnéa**.

Överfördes sedan till Gefle Ångslupsbolag, Gävle och därifrån köptes båten 1900 till Olof Wiklander, Ålandsbro och

användes för både passagerare och till bogsering.

Såld 1907 till Mariestads Ångslupsbolag för 6500 kr, och övertogs efter några år av Gustav Groth, Sjötorp. Ombyggd och försedd med ny panna och maskin 1913 vid Sjötorps varv. Blev timmerbogserare 1929 vid Groths sågverk i Sjötorp innan båten i början av 1940-talet köptes av Skaraborgs Läns Norra Vägdistrikt som 1944 insortades under Kungl. Väg & Vattenbyggnadsstyrelsen.

Ordentligt ombyggd till bogserbåt 1949 vid Åmåls varv.

Omkring 1965 såld till Knippla Skeppsvarv där hon var arbetsbåt, såldes på 1970-talet till Österströms Rederi AB, Gryt och döptes sannolikt om till **Kalle II**.

Såldes igen 1981 till Lars-Erik Tiderman, Björboholm men var 1983 tillbaka på Knippla och Knippla Varv & Fartygsservice AB. Såld 1983 till S-E Svenningsson, Bohus-Björkö.

Låg 1985 upplagd vid Bråvikens varv i Norrköping och ägdes 1989 (tydligt som **Linnéa**)

av Bror Bergman, Ingmarsö.

Rörig och i högsta grad tveksam historik. Okänt öde.

Bengt Westin

Vem fyller på med **Linnéas** öde?

Redaktionen

Fel bild

I Jens Janssons artikel om Thailand i förra numret av Läns-pumpen hade några bilder förväxlat. Texten till fotot på **Pulom 9** var "**Ayumas Samudera** har inte fuskat med märkningen". Redaktionen beklagar sitt misstag.

Okänt fiskefartyg

Fotot i förra numret av en fiskebåt i Oskarshamn föreställer **Glimmaren**, byggt 1947 på Hasslö för Valter Hultgren, Ture Holmberg, Hugo Westerholm och Arthur Johansson på Hasslö (KA 350). Hon såldes 1951 till Kalmar (KR 450) och därifrån 1959 till Finland där fartyget hette **Norrskär**.

Tyrene Karlsson



Svensk Fisk ex Åland på Malta i juni 2003.

Svensk Fisk under renovering

Här kommer några rader om **Lagun 10410**.

Hon byggdes 1961 i Flekkefjord som **Lagun** såldes senare till Resö och fick namnet **Åland**. Såldes 1968 vidare till England för att efter avslutad karriär hamna på Malta.

När jag i juni 2003 gjorde ett besök ombord hade man för avsikt att rusta upp henne och använda henne som sportfiskebåt.

Av Rune Dahlgrens foto att döma tycks arbetet gått i stå!

Captain Morgan

SD 741

Tore Olsson efterlyser uppgifter om SD 741 i förra numret av Läns-pumpen. Det är **Viking** som byggdes 1929 i Strömstad för Karl Karlsson i Kongbäck. Längd 10,24 (finns också en uppgift om 10,80) 36 fot. Motor 15 hk. Hon såldes 1942 till Carl Johan Hansson på Sydkoster. Fick 1944 en ny motor, Seffle 40 hk. 1947 såld till Tjärnö och Axel Edvardsson och Fritz Hansson.

1956 har Fritz Hansson sålt sin del till Ingemar Edvardsson, Tjärnö. **Viking** finns kvar på Tjärnö till i början av 1960-talet. Vidare öden okända.

Henry Jansson

Angående

motor av fabrikat Seffle

Skärhamns Sjöfartsmuseum har lyckats komma över en 2-cylindrig Seffle motor på 120 hk. Vad vi vet nu är att den levererades år 1952 till Bille-ruds Bruk, senare ÅSI-Verken i Åmål. Kanske motorn sattes

in i en bogserbåt? Nåja, det vet jag inte något om. Kanske Läns-pumpens läsare kan hjälpa mig med de historiska fakta efter år 1952. Vi köpte motorn för ca 1 månad sedan av en dam som bor ca 500 meter uppströms från Kornhalls färja, på Kungälvssidan. För mycket länge sedan,

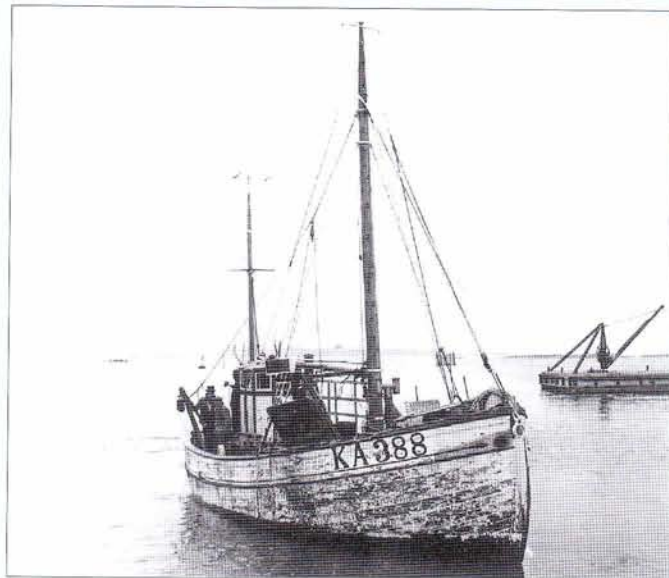
kanske 20 år, låg några fiskebåtar där och skrotades. Damens man tog ur motorn i någon av båtarna och placerade den intill bostadshuset. Möjligen kom en fiskebåt från Uddevalla. Den andre kom kanske från Malmö. Dessa uppgifter är svävande. Finns det någon bland Läns-

pumpens läsare som vet något om motorns historia?

Motornr. är 7894---227 BF.

Skärhamn Sjöfartsmuseum

Holger Nestorson



Nya okända fiskefartyg
Här kommer två foton av fiskefartyg som är okända för mig. Vraket är taget vid Sanda på Sturkö i maj 1981. Det andra fartyget är KA 388.

Sven Sjöstrand



Vem berättar om Magdalen?

Motvind

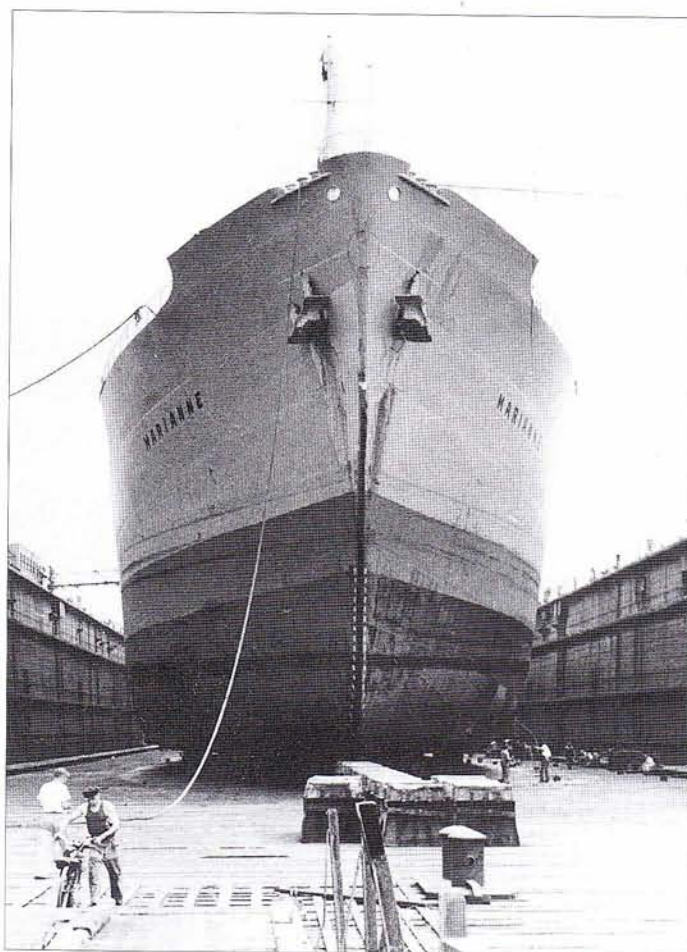
Medan jag kämpar med avhandlingen om **Vind** rotar jag omkring efter foton som jag vet att jag har, men tyvärr inte var. Det här bilagda fotot kom i min väg.

Damen heter Edith Zimmerman, och är gift med kapten Herman Z – kanske är det han som tagit kortet. Råseglaren

heter **Magdalen**. Är det manne en fyrmastad bark, med en mesanmast utanför bild? Var kan kortet vara taget, knappast i Göteborg?

Herman gick iland några år före ordinarie pensionering sedan hans fartyg **Trione** i maj 1941 bombats av engelskt flyg utanför holländska kusten.

Bertil H



Tänk att en man med cykel kan bogsera en hel tanker... Foto B.V. Karlsson.

Bilden talar för sig själv

Sänder ett fotografi av motortankern **Marianne** befinnande sig i docka i Houston, Texas år 1957. Hade lossat en oljelast i Bay Town, vilken stad tidigare hade exploderat. Bilden är intressant på grund av att mannen med cykeln förflyttar hela fartyget. Jag kallar fotot "Bilden talar för sig själv".

Bengt V. Karlsson

Sista manusdag för nästa
Horisonten Runt
är den 28 mars 2008



Queen Elizabeth 2 kom till Göteborg den 10 juni 2005.

Kryssningsfartyg i Göteborg från A till W

Andra delen

Text och bild Lennart Rydberg

Grand Victoria besökte Frihamnen 8:e juli 2006. Hon är på 11 429 bruttoton, byggd 1966 som **Renaissance** vid Chantier de l'Atlantique, St. Nazaire för Nouvelle Cie de Paquebots. Hon var på 11 724 bruttoton och 150 m lång och 21 m bred. Hon beskrevs som kombinerat passagerar/lastfartyg. Hon hade plats för 550 passagerare och en dödvikt på knappt 3000 ton. Hon gjorde 18,5 knop med två B&W dieslar utvecklande 13 680 bhp. 1977 såldes hon och fick namnet **Homeric** hos Epirotiki Lines S.A., Piraeus. Året efter döpte hon om till **World Renaissance**, ägare Hellenic Company Overseas Cruise Vessels S.A., Piraeus. Bruttotonnaget angavs nu till 8 665 ton. 1995 fick hon namnet **Awani Dream** hos P.T. Awani Modern Hotels, Panama. 1998 återfick hon namnet **World Renaissance** och det behöll hon till 2005 då grekiska Elysian Cruises Line tog över henne och hon fick sitt nuvarande namn, **Grand Victoria**. Bruttotonnaget idag anges till 11 429 ton. Bortsett från att hon vid leveransen var vitmålad ser hon idag nästan identisk ut från det hon levererades för 40 år sedan. Hon hör hemma i Panama.

Fotot taget i Frihamnen. Lagg märke till livbåtsövningen.

Kristina Regina besökte Göteborg 29:e maj 2000. Hon är på 4 295 bruttoton och byggdes 1960 på Oskarshamns Varv som **Bore** för finska Bore Lines. 1977 blev hon **Borea** hos Jaakon-Linja Oy och 1987 **Kristina Regina**. Hon är 100 m lång, 15 m bred, gör 16 knop med två Wärtsilä dieslar på 4 400 bhp. Hon fick nytt maskineri 1988, hon hade tidigare en ångmaskin utvecklande 4 000 ihp som gav en fart på ca 15 knop. Hon tar 353 passagerare, går för Kristina Cruises Ltd, Finland och hör hemma i Kotka. Fotot taget från Fiskhamnen.

Le Diamant var i Göteborg 4:e juli 2005. Hon är på 8 282 bruttoton och sjösattes 1974 som **Fernhill** vid Kristiansands Mekaniska Verksted A/S. Hon var då ett roro-fartyg på 3 400 ton dw och levererades med namnet **Begonia** till N.V. Stoomvaart-Maatschappij "Ostzee", Willemstad, Nederländska Antillerna. 1986 konverterades hon till kryssningsfartyg och kom i trafik 1987 med namnet **Explorer Starship** hos Fernley &

Eger A/S, Nassau. 1989 döptes hon om till **Song of Flower** hos Color Line Marine AS, Oslo. Hon gick i NIS-registret fram till 2004 då hon fick namnet **Le Diamant**. Hon är 124 m lång, 16 m bred och gör 16 knop med två dieselmotorer tillverkade av Wichmann och utvecklande 7 480 bhp. Hon tar 265 passagerare och hör hemma hos Compagnie des Iles du Ponant och med hemmahamn på ett så exotiskt ställe som Mata-Utu, Wallis & Futura Islands (fransk). Fotot taget under utgång från Göteborg vid från Nya Varvet. De dubbla parallellt placerade skorstenarna påminner om hennes ursprung som roro-fartyg.

Minerva II besökte Frihamnen 11:e juli 2005. Hon är på 30 277 bruttoton och byggdes 2001 vid Chantiers de l'Atlantique, St Nazaire som **R Eight**. Hon fick sitt nuvarande namn 2003. Hon är 181 m lång, 25 m bred och gör 18 knop. Hon tar 777 passagerare. Hon går för Swan Hellenic/UK som också är ett dotterbolag till amerikanska Carnival Corporation. Under 2007 har hon överförs till Princess Cruises och döpts om till **Royal Princess**. Fotot taget



Kristina Regina byggdes vid Oskarhamns varv 1977. Foto taget från Fiskhamnen den 29 maj 2000.

i Frihamnen. Hon är syster till **Delphin Renaissance** ovan.

Mona Lisa besökte Arendalskajen i Göteborg 2:e september 2006. Hon är på 28 891 bruttoton och byggdes 1966 som **Kungsholm** för Svenska Amerika Linjen vid John Brown, Clydebank. Hon hade då en passagerarkapacitet på 840 personer och ett bruttotonnage på 27 670 ton. 1979 blev hon **Sea Princess** då hon köptes av P&O och 1995 **Victoria** hos P&O Cruises(UK) Ltd, London. 2003 fick hon namnet **Mona Lisa**. Hon är 210 m lång, 27 m bred, gör 21,5 knop med två Götaverken dieslar på 25 200 bhp och tar 720 passagerare. Hon ägs av Leonardo Shipping Inc. och hör hemma i Nassau. Trots att utseendet förändrats en del sedan hon byggdes är hon fortfarande en skönhet. Hon har gått för Holiday Kreuzfahrten som 25:e september 2006



Mona Lisa känner vi igen som Kungsholm. Foto 21 september 2006.



Norway är det hittills största kryssningsfartyget som besökt Göteborg.

meddelade att de gått i konkurs. **Mona Lisa** bytte i april 2007 namn till **Oceanic II** men tycks ha samma ägare. Diskussioner har förts om att försöka rädda henne som museifartyg till Göteborg. Realismen i detta lär vi få se så småningom. Fotot taget vid gamla Arendalsvarvet.

Norway var i Skandiahavnen 5:e juli 1999 (hon hade tidigare gjort ett besök i Göteborg 1984). Vid besöket var hennes bruttotonnage 76 049 bruttoton och hon är därmed det hittills största kryssningsfartyg som besökt Göteborg. Hon byggdes 1961 vid Chantier de l'Atlantique, St.Nazaire som **France** för Compagnie Generale Transatlantiques Atlantrafik. Hon var 316 m lång, 34 m bred, hade ett bruttotonnage på 66 343 ton tog 2 044 passagerare och gjorde ursprungligen drygt 30 knop med ett turbinmaskineri på 160 000 hästkrafter. Hon lades upp i Le Havre 1976 då hon

orsakade rederiet stora förluster. I oktober 1977 skall hon ha köpts av en saudier men blev liggande kvar i Le Havre. 1979 såldes hon efter mycket rabalder till Klosters Rederi A/S och fick namnet **Norway**. Hon byggdes om, bruttoton ökade till 70 702 ton och passagerarantalet till 2 400. Samtidigt drogs farten ned till 18 knop med utnyttjande av endast 40 000 hästkrafter. Som **Norway** gästade hon Skandiahavnen i Göteborg 21:e augusti 1984. 1990 byggdes hon om igen och fick en passagerarkapacitet på 2 565 och ett bruttotonnage på 76 049 ton. Vid det senaste besöket gick hon för Norwegian Cruise Line. Hon råkade ut för ett allvarligt maskinhaveri i maj 2003 varvid sju besättningsmän omkom. Hon bogserades till Bremerhaven och blev liggande där fram till 2006 i väntan på beslut om sitt öde. Vid 45 års ålder var det dags

för skrotning och hon fick namnet **Blue Lady**. Efter många problem, bl.a. för hennes asbestinnehåll kom hon till Alang för skrotning i augusti 2006. Fotot taget under utgång från Göteborg under en utflykt med Klubb Maritims bogserbåt **Herkules**.

Odysseus besökte Frihamnen 15:e augusti 1999. Hon är på 9821 bruttoton och byggdes 1962 som **Princesa Isabel** på Soc. Espanola de Const. Nav, Bilbao. Hon är 146 m lång, 19 m bred och gör 17 knop med två B&W dieslar utvecklande 9200 bhp. Hon tar 363 passagerare. 1969 döptes hon om till **Marco Polo**, ägare H.C. Sleight Ltd, Glasgow. 1978 blev hon **Aquamarine** hos J.N. Stratakis Shipping Co Ltd, Piraeus. 1988 fick hon namnet **Odysseus** hos Royal Olympic Cruises Ltd, Piraeus. Sedan 2005 bär hon namnet **Lucky Star**, ägs av V-Ships Leisure SAM och för Panamaflagg. Fotot taget i Frihamnen.

Oriana besökte Skandiahavnen 14:e juni 1998. Hon har ett bruttotonnage på 69153 ton och byggdes 1995 på Jos.L.Meyer GmbH & Co, Papenburg för P&O. Hon är 260 m lång, 32 m bred och gör 24 knop med fyra M.A.N. dieslar på 54000 bhp. Hon tar 2108 kryssningspassagerare. Hon går för P&O Cruises Ltd, dotterbolag till Carnival Corporation, USA och hör hemma i London. Fotot taget under ingång till Göteborg från Risholmen. Hennes skorsten som ger en illusion av att vara dubbel påminner egentligen mer om klassiska **Canberra** än om gamla **Oriana**.

Queen Elizabeth II besökte Skandiahavnen 10:e juli 2005. Hon har idag ett bruttotonnage på 70327 bruttoton. Hon byggdes 1969 av John Brown, Clydebank som också byggde **Queen Mary**, **Queen Elisabeth** och **Kungsholm (III)**. Hon hade vid leveransen till Cunard Line ett brutto på 67140 ton. Hon är 294 m lång, 32 m bred och gör 28,5 knop. Hon tar 1850 passagerare. 1987 bytte hon i Hamburg sina fyra John Brown turbiner utvecklande 110000 shp mot ett dieselmaskineri och hon har idag 9 dieselelektriska motorer från M.A.N. utvecklande 130000 bhp. Hon går för Cunard Line Ltd som idag är ett dotterbolag till amerikanska Carnival Corporation. Hon hör hemma i Southampton. I november 2008 kommer hon att läggas upp i Dubai som hotell/nöjesfartyg. Fotot taget från bogserbåten **Bob**.

Rotterdam besökte Göteborg och Skandiahavnen den 8:e juli 2007. Hon är på 59652 bruttoton och 6354 dödviktston. Hon byggdes 1997 vid Fincantieri Cant. Nav. SpA, Breda för Holland America Line (numera dotterbolag till Carnival



Odysseus, som byggdes redan 1962, var i Göteborg 1999.

Corporation). Hon är 238 m lång, 32 m bred, tar 1620 passagerare och gör 22 knop. Fotot taget från Risholmen under ingång till Göteborg. Exteriören är litet speciell med två "burkar" till skorstenar. Holland America Kines kryssningsbåtar har svart skrov vilket inte är så vanligt.

Saga Pearl besökte Göteborg 5:e juni 2004. Hon är på 12331 bruttoton och sjösattes redan 1989 vid Okean Shipyard, Nikolayev vid Svarta havet som **Okean** men levererades som **Minerva** först 1996 från T.Mariotti SpA, Genua till V-Ships SAM. 2003 bytte hon namn till **Saga Pearl**, 2005 till **Explorer II**, 2005 till **Alexander von Humboldt** och 2005 till **Explorer II** igen. I augusti 2006 återfick hon namnet **Alexander von Humboldt**. Hon är 133 m lång, 20 m bred, gör 16 knop med två Piel-

stick dieslar utvecklande 9400 bhp och tar 428 passagerare. Hon går för Abercrombie & Kent Inc, USA men chartras säsongsmässigt till Phoenix Reisen, Tyskland. Fotot taget under utgång från Göteborg vid Nya Varvet.

Seven Seas Voyager besökte Göteborg och Skandiahavnen den 14:e juni 2007. Hon är på 41500 bruttoton och byggdes 2003 vid T. Mariotti SpA, Genua och ägs av Radisson Seven Seas Cruises, USA. Bolaget är samägt av Radisson Hotel Corp., Mitsui O.S.K. Lines m.fl. Hon är 207 m lång, 29 m bred och gör 20 knop. Hon tar 769 passagerare och är registrerad på Bahamas. Fotot taget från Långedrag vid avgång på kvällen.

Silver Cloud låg vid Stigbergskajen



Oriana är en representant för de nya stora kryssningsfartygen. Här på ingång den 14 juni 1998.



Thomson Celebration ger ett nästan fyrkantigt intryck. Här lämnar hon staden den 6 juli 2005.



Lägenhetsfartyget The World gästade Göteborg 2004.

16:e juli 1996. Hon är på 16 927 bruttoton och byggdes 1994, skrovet först på C.N. "Visentini" di Visentini Francesco & C., Donada och sedan på T. Mariotti SpA, Genua. Utrustning skedde vid Soc. Esercizio Cant. S.p.A, Viareggio. Hon är 156 m lång, 21 m bred, gör 17,5 knop med två Wärtsilä dieslar på 15 900 bhp och tar 314 passagerare. Hon går för Silversea Cruises Ltd, Italien och hör hemma i Nassau. Fotot taget under utgång vid Nya Varvet.

Silver Shadow besökte Göteborg 27:e juli 2002. Hon är på 28 258 bruttoton. Skrovet byggdes 2000 på Visentini Francesco & C, Donada men T. Mariotti S.p.A, Genua stod för utrustning. Hon är 182 m lång, 25 m bred, gör 17,5 knop med två Wärtsilä dieslar på 15 600 bhp och tar 388 passagerare. Hon går för Italienska Silversea Cruises Ltd

och hör hemma i Nassau. Fotot taget under utgång vid Eriksberg.

Sundream besökte Göteborg 22:e juli 2003. Hon är på 22 945 bruttoton och byggdes 1970 som **Song of Norway** vid Oy Wärtsilä AB, Helsingfors för I.M. Skaugen Management A/S, Oslo. Då var hon på 18 416 bruttoton, 168 m lång och tog 880 passagerare. Hon förlängdes 1978. År 1997 fick hon namnet **Sundream** hos Shipping Management S.A.M. (V Ships) och 2004 **Dream Princess**. 2006 förkortades namnet till **Dream**. Hon är idag 194 m lång, 24 m bred, gör 20,5 knop med fyra Sulzerdieslar utvecklande 18 000 bhp och tar 1 196 passagerare. Hon ägs idag av Lance Shipping Co Ltd och hör hemma i Nassau. Fotot taget under utgång vid Nya Varvet.

Thomson Celebration besökte Göteborg 6:e juli 2005. Hon är på 33 933 bruttoton och byggdes 1984 som **Noordam** för Holländska Amerika Linjen vid Chantier de l'Atlantique, St. Nazaire. Hon bytte namn 2004. Hon är 215 m lång, 27 bred, gör 21,5 knop med två Sulzer dieslar utvecklande 30 900 bhp och tar 1 340 passagerare. Hon ägs av Holland Amerika Linjen, som övertogs av Carnival Corporation 1989, men går för Thomson Cruises, UK som är dotterbolag till TUI Group, Tyskland. Hon hör hemma i Philipsburg, Nederländska Antillerna. Foto taget under utgång från Göteborg vid Eriksberg.

Vistamar lågvid Stigbergskajen 8:e juni 1999. Hon är på 7 478 bruttoton och byggdes 1989 på Union Naval de Levante S.A., Valencia. Hon är 121 m lång, 17 m bred, gör 17 knop med två Wärtsilä dieslar på 5 300 bhp och tar 350 passagerare. Hon drivs av Hotel Playaventura SL, Canary Islands men opereras av Plantours & Partner GmbH, Tyskland. Hon hör hemma i Valetta, Malta. Fotot taget vid Stigbergskajen.

The World 24:e juni 2004. 43 524 bruttoton, byggd 2001, skrovet på Bruces varv i Landskrona och utrustning vid Fosen Mekaniska Verksteder AS, Rissa. Hon är 196 m lång, 29 m bred, gör 18 knop med två Wärtsilä dieslar utvecklande 16 150 bhp och har hyttplatser för 656 personer. Ägs av ResidenSea Ltd, Norge men opereras av Silversea Cruises Ltd. Hon har 110 lägenheter och 88 gästsviter och hör hemma i Nassau. Fotot taget under ankomst till Göteborg vid Nya Varvet.

Ovanstående axplock visar att det är ett fåtal av de moderna kryssningsfartygen som besöker Göteborg. Sådana "gräddbakelser" eller flytande hotell som Royal Caribbeans Cruise Lines Freedomfartyg på 154 000 bruttoton, samma rederis Voyager-fartyg på 138 000 bruttoton eller Carnival Cruise lines fartyg på 110 000 får vi inte se. Göteborg kan naturligtvis aldrig ta upp konkurrensen med de etablerade turistmålen för kryssningsfartyg men förhoppningsvis kommer vi även framöver att få se enstaka intressanta objekt. ☀

Källor:
Lloyd's Register of Ships
Ocean Ships
Svensk Sjöfarts Tidning
Egna anteckningar

Av utrymmesskäl har vi inte kunnat visa bild på alla i artikeln förekommande fartygstyper.

Redaktionen

Det *h*istoriska paketet



Med döden i kölvattnet

Sjömansliv med segel och ånga

MED DÖDEN I KÖLVATTNET är en bok som återupprättat kontakten med en spännande epok i svensk sjöfart då vind och ånga svarade för framdrivningen av fartygen. Man får följa två sjömansliv som under världskrig och skiftande konjunkturer fick vara med om det mesta. Genom att följa farfar Johan från Brantevik, och morfar Oscar från Hvitemölle och deras familjer får man en inblick i det sociala liv under en tid då skyddsnäten för sjöfolk mest bestod av sammanhållningen på samhällena som Brantevik och Hvitemölle. Här beskrivs också hur sjöfartens tekniska och ekonomiska struktur förändrades och påverkade livet. - Ett stycke sjö- & kulturhistoria, om man så vill. Illustrationsrik med mycket färg. Format A4.

Captains Album

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

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

"En bild säger mer än tusen ord ..."

Beställ enkelt via post- eller bankgiro!

Med förskottsinbetalning till postgiro 100 95 98-2 eller bankgiro 5211-8650 får du snabb leverans utan fraktkostnad. Glöm inte att uppges beställd titel samt namn och leveransadress. Du kan också beställa via www.breakwater.se



BREAKWATER
PUBLISHING

Universell kultur

Krister Bång

På hösten 2006 startade Göteborgs universitet en tiopoängsutbildning i ämnet Båtar, Fartyg och Skepp – en maritimhistorisk orienteringskurs. Det hela blev en

muntliga slutredovisning. Jag blir alltid fascinerad över hur relativt smala ämnen kan bli så intressanta.

Först ut var Bernt Johnsson som pre-

Sedan kom Göran Harrysson som studerat hur man byggde vikingaskepp och hur dessa seglades. En svår uppgift kan tyckas, eftersom det gått tusen år sedan



Från väster Göran Harrysson, Lennart Bornmalm, Martin Nilsson, Cåre Tånge, Bernt Johnsson och Bosse Lagerqvist. Nedan Cåre Tånge som höll åhörarna sysselsatta med sin intressanta bohuslänska dialekt.

succé och stora delar av pionjärkullen började hösten 2007 på en fortsättningskurs.

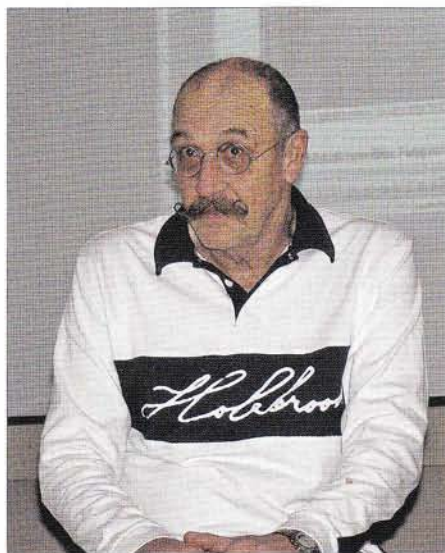
Ledare för kursen är Bosse Lagerqvist och Lennart Bornmalm, vilket borgar för högklassig utbildning. När man forskar är det ju viktigt att få med så många aspekter på sitt ämne som möjligt. Det gäller ju också för artiklarna i t ex Länspumpen.

Årets kurs samlade ett stort antal båtologer och länspumpsläsare. Kanske inte så konstigt eftersom det gick med en inbjudan som följebrev till kursen i Länspumpen 2007:1.

Deltagarna har under hösten samlats en gång i månaden. Inledningen var i Göteborg och sedan har man besökt Karlskrona, Bohuslän och Forsvik innan det var dags för avslutning i Stockholm.

Även i år hade jag tillfälle att vara med på avslutningen i Stockholm. Den hölls på Sjöhistoriska museet den 17–18 januari. Tyvärr var man- och kvinnofallet stort så bara fyra kursdeltagare kunde lämna sin

senterade sitt ämne "Hamnutbyggnaden i Glommen 1877" på ett helproffsigt sätt. Vi kommer förhoppningsvis att få läsa om det i Länspumpen framöver.



originalen byggdes och att det således inte finns någon kvar att fråga.

Martin Nilsson hade studerat paragraffartyg. Han hade en annan infallsvinkel än den vi har i Länspumpen. Han förklarade tillkomsten av alla paragrafer och redogjorde för olika, för den oinvidige, kryptiska mätregler. Flest paragraffartyg fanns det i Sverige 1964 då vi hade 114 stycken.

Sist ut var Cåre Tånge som på sin oeffterhärmliga dialekt redogjorde för Vadbockar och Räckeöstötter i "de fyra stranni" (Fisketången, Gravarne, Smögen och Hasse-lösund). Ordet fiskeläge används inte här. Det ordet är importerat från Danmark och några sådana import är vi inte i behov av, konstaterade Cåre.

En stor variation av ämnen alltså. Och tänk vilken fantastisk chans man får. Att få studera sitt eget ämne under professionell ledning. Du har också chansen. Kursen återkommer till hösten. Haka ☀ Du också!



Böcker på frivakten

red Lennart Bornmalm

Femtio år med Silja

Thure Malmberg och Marko Stampehl
Rikt illustrerad, 304 sidor, inbunden.
Förlag Eget förlag tillsammans med Tal-
link Silja Oy.
ISBN 978-951-98405-6-7
Pris 395 kronor vid beställning från Break-
water Publishing, Göteborg, tel 031-
62 95 75; e-post info@breakwater.se

Förra året utkom en jubileumsbok över Silja Line som då trafikerat sjölederna mellan Finland, Åland och Sverige i 50 år. Trafiken inleddes med en flotta bestående av för ändamålet två inköpta gamla ångfartyg, där det ena var för passagerare och det andra för last. Under åren därefter har mycket förändrats allteftersom semestrar och likviditet ökat folks resmöjligheter. Det är en intressant berättelse som författarna tar oss med på och vi får följa rederiet historia i ord och bild på ett mycket trevligt och lättillgängligt sätt genom åren. Boken är uppdelad i två avsnitt där den första behandlar rederiet historia. Vi får möta allt från företagsledningen till ombordanställda på fartygen. Inte minst de senare av olika yrkeskategorier får vi stifta bekantskap. Den andra delen handlar fartygen och dess historia, som inte minst för en båtolog är mycket intressant. Detta avsnitt är också illustrerat med många fina bilder.

Generellt är bildmaterialet mycket bra och återgivningen utmärkt. Boken är klart intressant och en värdefull dokumentation som rekommenderas.

Lennart Bornmalm

Pater Noster

Redaktör Viveka Overland
Rikt illustrerad, inbunden, 263 sidor
Förlag Bohusläns Museums Förlag, Uddevalla.
ISBN 978-91-7686-238-4
Pris 395 kronor vid beställning från Bohusläns museum, Uddevalla, tel. 031-65 65 01; e-post ingalill.hammar@vgregion.se

Heidenstamfyren Pater Noster återfördes till sin hemmiljö Hamneskär de första dagarna i juli förra året. Fem år tidigare hade en mycket medtagen fyr lyfts av skäret och förts in till fastlandet för en omfattande reparation. Det var då oviss om man skulle lyckas genomföra den omfattande restaurering som krävdes, men genom en god samverkan mellan kultur, näringsliv, EU och ideella krafter kunde fyren genomgå den livsviktiga restaureringen. Pater Noster tändes på nytt i september 2007.

Föreliggande bok ger en intressant inblick i projektet att renovera och återföra Pater Noster till Hamneskär. Det berättas också om teknik och konstruktion, om bebyggelsen och livet på fyrplatsen i gången tid, samt om djur och natur på Hamneskär, liksom om planerna för fyrplatsens framtid som besöksmål. Läsaren bjuds också på en grundlig presentation av det svenska fyrväsendets historia. Författarna är sakkunniga på teknik, natur och kulturhistoria, där flera av dem varit delaktiga på Pater Nosters sällsamma resa.

Boken är rikt illustrerad med många

trevliga bilder både i färg och i svartvitt. Det arbete och engagemang som skapats kring räddningen och restaureringen av fyren Pater Noster är synnerligen imponerade. Även boken är produkt i denna anda.

Det är en mycket rekommendabel bok!

Lennart Bornmalm

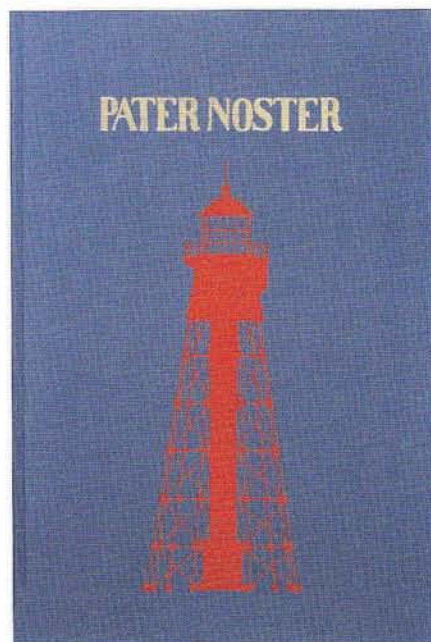
Med döden i kölvattnet

– Sjömansliv med segel och ånga

Kjell Håkansson
Rikt illustrerad, inbunden, 320 sidor
Förlag Breakwater Publishing, Göteborg
ISBN 978-91-976262-6-2
Pris 385 kronor vid beställning från Breakwater Publishing, Göteborg, tel. 031-62 95 75; e-post info@breakwater.se

Lagom till jul presenterades denna bok som en underhållande läsning i vintermörkret om en svunnen och spännande epok inom svensk sjöfart då vind och ånga svarade för framdrivningen av fartygen. Tidsperioden är från slutet av 1800-talet till mitten av 1940-talet. Läsaren får följa två sjömansliv som under skiftande konjunkturen och världskrig fick erfara de mest varierande scener. Det är författarens farfar och morfar som utgör huvudpersonerna i bokens skildring och de tar oss med på en händelserik resa genom deras långa liv till sjöss. Sverige var under denna tid ett u-land med låga löner till skickliga sjömän och fartygen var i huvudsakligen andrahandsstoppade från rikare industriländer. Både fartygen och människorna som verkade ombord har sina egna spännande berättelser att delge läsaren.

Boken är uppdelad i två delar där den första berättar om sjömanslivet och den andra om sjöfarten. Den senare kanske är av störst intresse för båtologer!? Generellt



är det en intressant bok som också ger perspektiv på den intensiva tekniska och ekonomiska utveckling som sjöfartnäringen genomgick från 1890-talets början till och med andra världskriget slut. Skildringen ger en inblick i det sociala livet under en tid då skyddsnäten för sjöfolk huvudsakligen utgjorde sammanhållningen i samhällena. Författaren har utfört ett mycket gott arbete både beträffande forskningen och sammanställningen av boken.

Det är en intressant läsning om en svunnen epok som klart rekommenderas.

Lennart Bornmalm

Historien om Stena Bulk

Robert Hermansson och Conny Wickberg
Rikt illustrerad, inbunden, 255 sidor
Förlag Breakwater Publishing, Göteborg
ISBN 978-91-976262-5-5

Pris 370 kronor vid beställning från Breakwater Publishing, Göteborg, tel. 031-62 95 75; e-post info@breakwater.se

Förra året var det 25 år sedan rederiet Stena Bulk bildades. Detta uppmärksammades med en mycket trevlig och fin bok som presenterades i slutet av året. Denna beskriver rederiets verksamhet under ett kvartsekel. Det är en intressant läsning över ett framgångsrikt rederi, som lyckats förvånansvärt bra genom årens lopp. Mycket talar för att de som är verksamma inom rederiet har den kunskap och engagemang som många gånger är ett incitament för att lyckas. Göteborgarna fick under 1970- och delvis 1980-talet beskåda hur stora rederi- och varvskoncerner monterades ned och försvann på bara några år. Orsaken till detta är flera men oljekrisen 1973 och de effekter denna förde med sig var säkerligen starkt bidragande. Det är därför med stor glädje man konstaterar att Stena Bulk utvecklats så positivt och

blivit ett så stort rederi. Stena Bulk är idag ett internationellt och modernt tankrederi inom Stenasfären med en flotta på mer än 70 fartyg i olika storleksklasser. Läsaren tas med på en kronologisk resa i rederiets historia som är både trevlig och underhållande. Dessutom är boken i alla detaljer mycket välgjord och påkostad. Inte minst är bildmaterialet av yppersta klass och återgivningen är perfekt med en hög detaljrikedom, vilket också förhöjer läsningen. Boken rekommenderas varmt!

Lennart Bornmalm

Ett Familjerederi i Lovisa 1926–1970

Ilmari Elo och Erik Hag

Inbunden i kvadratisk format och 190 sidor. Utgiven av Stiftelsen för Lovisa Sjöfartshistoria 2007.

Boken kan köpas från museet i Lovisa och för svenska läsare enklast från Erik Hag, Svetsarvägen 5, 176 73 Järfälla priset är då 380 kr + porto.

Vi i Sverige glömmer lätt att en hel del svenskspråkig litteratur ges ut i Finland, det gäller både skönlitteratur och fackböcker av olika slag, inte minst böcker om sjöfart.

Ovan nämnda bok utgör ett exempel och rederiet handlar om Ab R Nordström & Co Oy i Lovisa.

Den man som startade detta företag var skeppsredaren och överstelöjtnanten Ragnar Nordström från Lovisa. Hans första egna företag var Lovisa Stevedoring som han lyckades förvärva 1922, han var då 28 år gammal. Hans bana som skeppsredare började 1926 då han förvärvade aktiemajoriteten i Lovisa Ångfartygs Ab. Bolaget bedrev kustsjöfart med last- och passagerarfartyg mellan Helsingfors och hemstaden. Efterhand växte flottan, i huvudsak genom inköp av secondhandtonnage i form av mer

eller mindre gamla trampångare.

Boken är indelad i två delar. Den första delen redogör för bolagets och familjens historia från starten till nedläggningen och den andra delen är en fleetlist. Den senare delen är författad av den i Klubb Maritim välkända fartygshistorikern Erik Hag och är på engelska. I övrigt kan nämnas att boken också är utgiven i en finskspråkig upplaga, listan över fartygen är även här på engelska.

Boken får betraktas som en relativt traditionell rederihistoria men läsaren får dessutom på köpet en kortfattad finsk 1900-tals historik. Den som är språkintresserad upptäcker också att det finlandssvenska ordförrådet inte är exakt detsamma som det svenska. Exempelvis när såg vi en halvmatros i ett svenskt fartyg?

Boken är omfattande och rikt illustrerad, inte minst gäller detta fartygsförteckningen. Erik Hags stora kunskap om finsk sjöfart borgar för en noggrann och vederhäftig fleetlist.

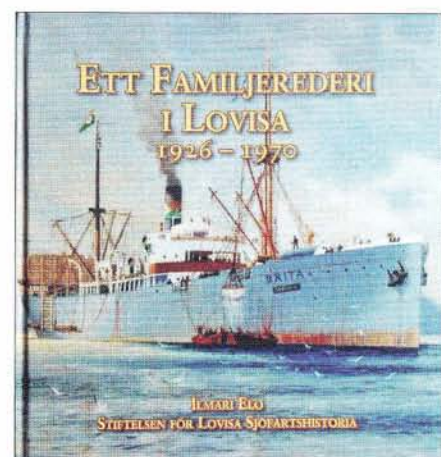
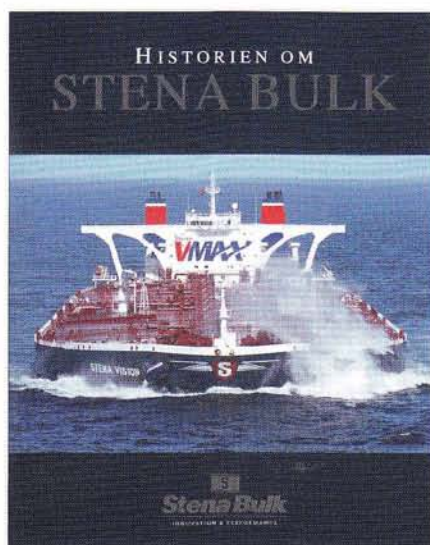
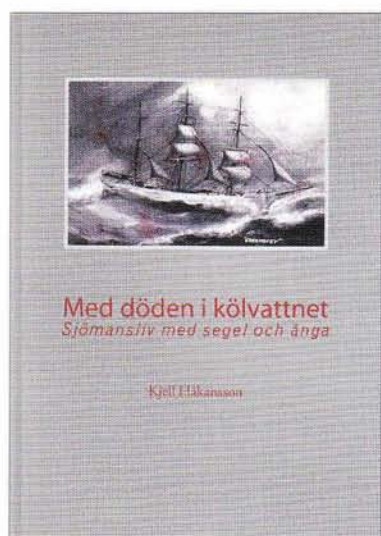
En sak som dock irriterar författaren till dessa rader är fotografierna i fartygsförteckningen. Dessa täcker, med få undantag, hela sidans bredd. För att klara av detta har den som redigerat boken tvingats minska höjden på bilderna varför ett stort antal fartyg fått sina master kapade.

Med tanke på att rederiet upphörde med sin verksamhet 1970 är de flesta bilder i svart/vitt men detta kan man definitivt ha överseende med då bilderna över lag är av god kvalitet.

En sak som jag dock saknar är ett alfabetiskt register i slutet på boken. Efter en första genomläsning av boken kommer den säkert att användas många gånger som uppslagsbok och då underlättar ett sådant register oerhört.

Sammanfattningsvis kan sägas att boken är välskriven.

Olle Gustafsson



Möteskalender

Klubb Maritim-Göteborg

Torsdagen den 6 mars

Filmvisning. Mötesdeltagarna får välja mellan tre filmer ur vårt filmarkiv. Gunnar och Örjan serverar ärtsoppa från kl 18.

Lördagen den 29 mars

klockan 10 har vi arbetsdag i Kajutan. Vi hjälps åt att registrera böcker och negativ och göra Kajutan ännu trivsammare. Och hjälp behöver vi! För den flitige bjuder avdelningen på lunch. Välkommen. Anmälan till Kajutan tisdagskvällar mellan 18 och 21 på tel 031 24 65 15.

Torsdagen den 3 april

är det samling i Kajutan redan klockan 18. Vi rear då en hel del intressanta bokdubbletter till "vrakpris". Försäljningen börjar klockan 18. Passa samtidigt på att köpa vår trevliga kaffemugg för endast 25 kronor. Hämtas i Kajutan.

Lördagen den 24 maj

har Klubb Maritim sitt årsmöte i Gävle. Mer om det kan man läsa i Båtologen.

Vi har öppett i Kajutan hela sommaren på tisdagar mellan 18 och 21. Har Du vägarna förbi är Du välkommen upp. Vi bjuder på kaffe. Kajutan finns i gamla Sockerbruket med adress Banehagsgatan 1 i in på gården. Tag hissen till våning 1. Telefon 031-24 65 15.

Andra tisdagen i varje månad visar vi film i Kajutan. Välkommen att se på film eller bara ha trevligt tillsammans.



Arbetsdagen i november förra året.



Köp KM-G:s muggar.

Frågetävling

En båtolog på Stadsgårdskajen bevittnar finlandsbåten **Bore III:s** avgång från Stockholm.

- Vem är då denne båtolog?
- Vilket år togs bilden?
- Utslagsfråga Vilken månad?

Först öppnade rätta svar vinner en Illustrerad Skeppslista för 2007 Ditt svar vill vi ha oss tillhanda senast 28 mars 2008.

Sänd ditt svar till Länspumpen, Box 2156, 433 02 Sävedalen eller per e-post: krister.bang@comhem.se

Redaktionen



FOTOARKIVET

KLUBB MARITIM – GÖTEBORG

OFFERT 42

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

Ara	Stockholm	8631
Berglill	Sockholm	10787
Blankaholm	Göteborg	10335
Bornö	Styrsö	9643
Braeholm	Göteborg	9266
Bredskär	Hamburgsund	9543
Böljaren	Hovenäset	9671
Dagö	Vrångö	6373
Eken	Fotö	10589
Fårö	Kappelshamn	7473
Gamma	Göteborg	8978
Italia	Göteborg	10116
Jo-Frey	Oslo	9547
Jo-Tor	Oslo	9528
Lilly I ex Lilly	Kristiansund	5840

Mergus	Helsingborg	7606
Naboland	Göteborg	8778
Orion	Stockholm	10590
Prins Carl	Marinen	7778
Rönnskär	Stockholm	8602
Samba	Göteborg	9103
Sirona	Göteborg	10487
Sunbeam	Göteborg	
Tanker	Donsö	9868
Tanto	Malmö	6826
Thai	Stockholm	8868
Tärnö	Djupekås	3656
Ulla Karin	Hovenäset	8286
Vaxholm	Göteborg	9652
Violet	Skärhamn	7649
Wästanvåg	Rönnäng	9987

BERTIL PALMS NEGATIVSAMLING

An Hua ex Sydland	Canton	10062
Armadora	Panama	
Furuholm ex Skarpö	Åbo	8945
Galata	Piraeus	
Manfred	Verkeback	7011
Marella	Mariehamn	
Marie ex Begonia	Piraeus	9816
Newbury	Mariehamn	
Roland	Göteborg	11000
Solek	Skudeneshavn	
Sunny Prince	Oslo	
Westnor ex Tudor	Famagusta	10339

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

28 mars 2008

därefter leverans inom 6-10 veckor

Universell kultur

Krister Bång

På hösten 2006 startade Göteborgs universitet en tiopoängsutbildning i ämnet Båtar, Fartyg och Skepp – en maritimhistorisk orienteringskurs. Det hela blev en

muntliga slutredovisning. Jag blir alltid fascinerad över hur relativt smala ämnen kan bli så intressanta.

Först ut var Bernt Johnsson som pre-

Sedan kom Göran Harrysson som studerat hur man byggde vikingaskepp och hur dessa seglades. En svår uppgift kan tyckas, eftersom det gått tusen år sedan



Från vänster Göran Harrysson, Lennart Bornmalm, Martin Nilsson, Cåre Tånge, Bernt Johnsson och Bosse Lagerqvist. Nedan Cåre Tånge som höll åhörarna sysselsatta med sin intressanta bohuslänska dialekt.

succé och stora delar av pionjärkullen började hösten 2007 på en fortsättningskurs.

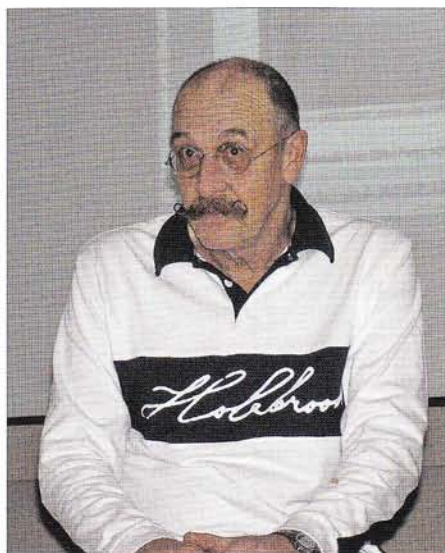
Ledare för kursen är Bosse Lagerqvist och Lennart Bornmalm, vilket borgar för högklassig utbildning. När man forskar är det ju viktigt att få med så många aspekter på sitt ämne som möjligt. Det gäller ju också för artiklarna i t ex Länspumpen.

Årets kurs samlade ett stort antal båtluger och länspumpsläsare. Kanske inte så konstigt eftersom det gick med en inbjudan som följebrev till kursen i Länspumpen 2007:1.

Deltagarna har under hösten samlats en gång i månaden. Inledningen var i Göteborg och sedan har man besökt Karlskrona, Bohuslän och Forsvik innan det var dags för avslutning i Stockholm.

Även i år hade jag tillfälle att vara med på avslutningen i Stockholm. Den hölls på Sjöhistoriska museet den 17–18 januari. Tyvärr var man- och kvinnofallet stort så bara fyra kursdeltagare kunde lämna sin

senterade sitt ämne "Hamnutbyggnaden i Glommen 1877" på ett helproffsigt sätt. Vi kommer förhoppningsvis att få läsa om det i Länspumpen framöver.



originalen byggdes och att det således inte finns någon kvar att fråga.

Martin Nilsson hade studerat paragraffartyg. Han hade en annan infallsvinkel än den vi har i Länspumpen. Han förklarade tillkomsten av alla paragrafer och redogjorde för olika, för den oinvidde, kryptiska mätregler. Flest paragraffartyg fanns det i Sverige 1964 då vi hade 114 stycken.

Sist ut var Cåre Tånge som på sin oeffterhärmliga dialekt redogjorde för Vadbockar och Räkestöttor i "de fyra stranni" (Fisketången, Gravarne, Smögen och Hasselösund). Ordet fiskeläge används inte här. Det ordet är importerat från Danmark och några sådana importar är vi inte i behov av, konstaterade Cåre.

En stor variation av ämnen alltså. Och tänk vilken fantastisk chans man får. Att få studera sitt eget ämne under professionell ledning. Du har också chansen. Kursen återkommer till hösten. Haka ☀ Du också!