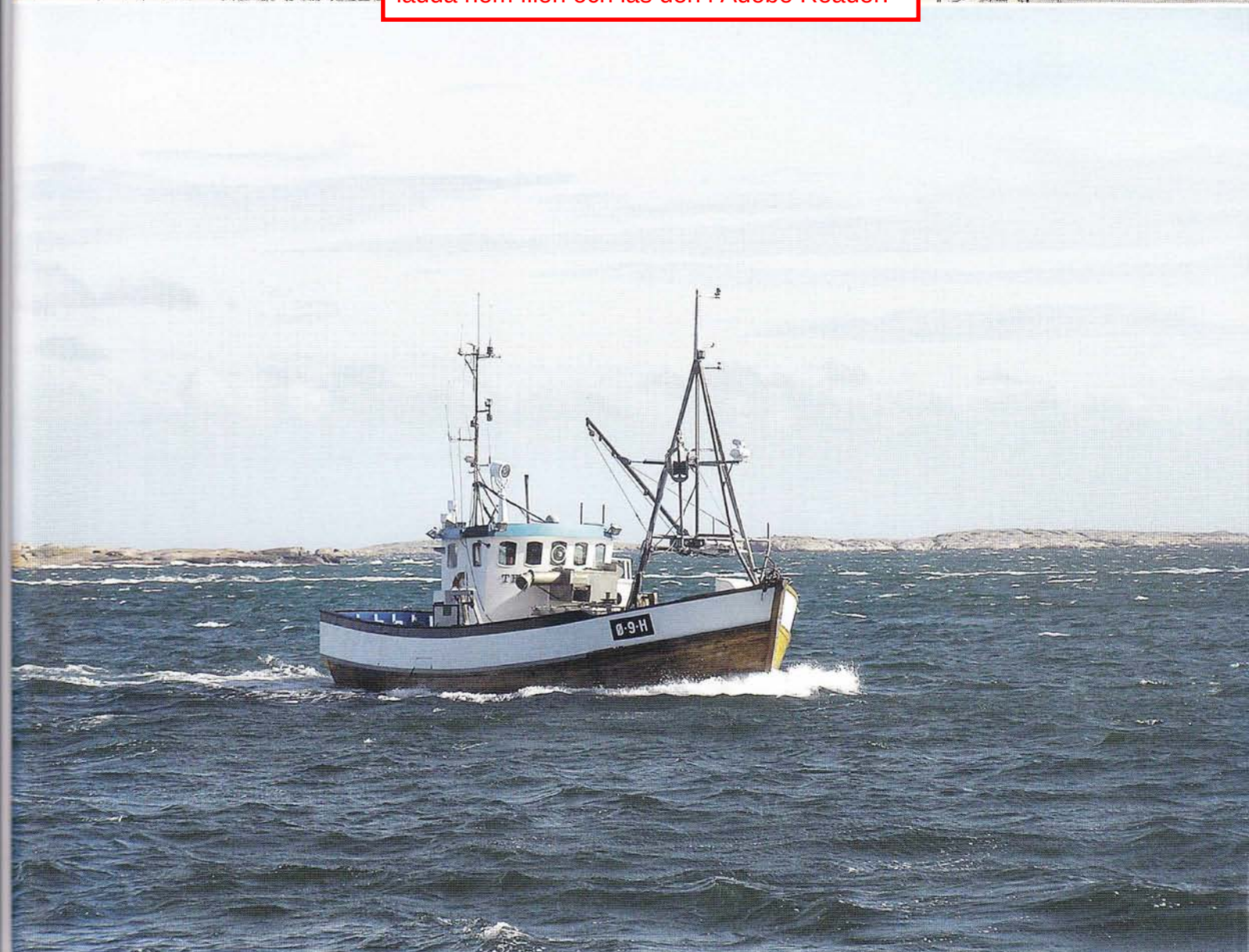
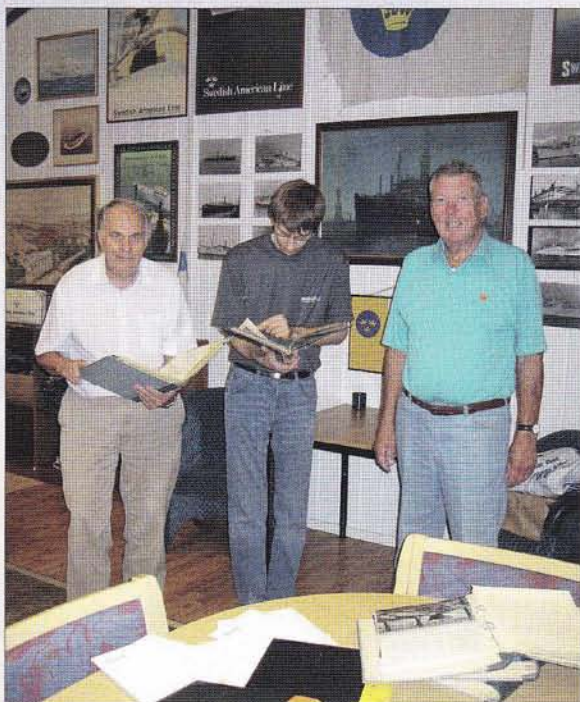




Öppet hav

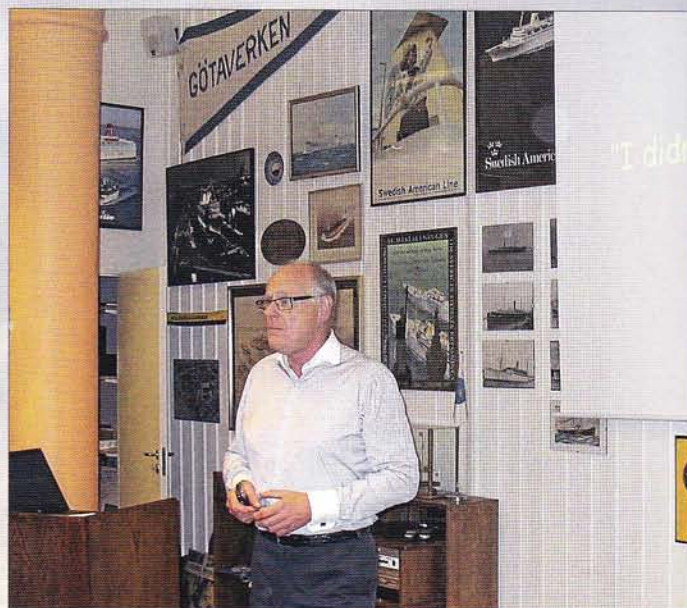
Den här sidan sidan är för läsekretsens synpunkter på tidningen. Den används även för information från redaktionen och Göteborgsavdelningen



Biblioteket utökas

Av Bengt Olofsson som jobbat hos Broströms sedan han var 16 år, har vi fått nio pärmar med mycket intressant material om Broström. Vi tackar för den fina gåvan som blir bra referens för forskning om Broströms. Örjan Hellertz och Ola Almqvist tittar i pärmar som Bengt Olofsson just överlämnat till Kajutans bibliotek.

Bertil Söderberg



Möte med Bengt Olander

Till mötet i Kajutan den 3 oktober hade rekordmånga medlemmar kommit för att lyssna på Bengt Olander. Rubriken för kvällens möte var *I didn't follow orders* och handlade om sjöslaget mellan **Jervis Bay** och **Admiral Scheer** 1940 i Nordostatlanten. Bengt Olander, vars farbror Sven Olander var befälhavare på Stureholm, utförde en räddningsbragd av överlevande från Jervis Bay. Med illustrationer av bilder och en intressant story, höll han alla oss ca 75 personer i spänning under ca en timma. Efter föredraget var det många som ville ställa frågor till Bengt Olander.

Jan Eriksson



Allt om Marstrandsfjorden

Börje Hagman var föreläsare på månadsmötet i september och berättade då om **Marstrandsfjorden** som han var styrman på 1952. Det har ryktats mycket om den vilda framfart **Marstrandsfjorden** gjorde på sin första resa till Marstrand. Sanningen fick vi höra av en som var med.

Vi tackar Börje för ett fint föredrag.

Bertil Söderberg

Årgång 35. Nummer 146 från starten. ISSN 0281-4242.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

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

Övriga i redaktionen:

Lennart Bornmalm tel 031-23 07 02,

e-post: lennart.bornmalm@dpes.gu.se

Eric Hallberg tel 046-12 26 45, e-post: eric.hallberg@cob.lu.se

Jan Johansson tel 031-12 26 14, e-post: jan.johansson@dof.se

Bertil Söderberg tel 031-45 91 98, e-post: bsg.soderberg@telia.com

Redaktionens postadress:

Länspumpen, Box 2156, 433 02 SÄVEDALEN

Årsavgift för Länspumpen 2009: 220 kr till 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 ett stort och omfattande fotoarkiv samt bibliotek.

Tryck Elanders, Falköping.

Nästa nummer **utkommer i slutet av mars 2009** och sista manusdag är den 12 januari 2009

Redaktionellt

Inför 2009 står Länspumpen för en stor utmaning. Vi har fått in många artiklar och artikelförslag som kommer att göra Länspumpen än mer varierad och läsvärd.

När detta läses har redaktionen just haft en stor samman-dragning i Helsingborg där vi gått genom ett tiotal olika arti-kelförslag. Både Eric Hallberg och Krister Bång går i pension och skall förhoppningsvis få mer tid över för Länspumpen. Bertil Söderberg är ju sedan tidigare både pensionerad och passionerad.

Vår avsikt är att ha en inspirationshelg varje år på en plats utanför Göteborg för att på nära håll få träffa våra läsare för att tillsammans utveckla framtidens Länspumpen.

Välkommen till ett spännande 2009.

Redaktörerna



Omslaget

Ö 9 H Tenholmskjaer av Hvaler på väg över den blå-siga Hällöfjorden den 16 juli 2008. Foto Krister Bång. Se även artikel på sidan 12.

Billy – ett udda fartyg.....	4
Hannu Siikarla/Bertil Söderberg	
Grus till Örebro.....	10
Sture Appelblom	
Norsk Skipsfartshistorisk Selskap.....	12
Krister Bång	
Gamla tidningar berättar – ur Bohuslänningen	14
Edmond Bäck	
Länspumpen gratulerar.....	15
Eric Hallberg	
Bilder ur gamla fotoalbum	16
Bertil Söderberg	
Broströms Inland vrak vid Amorgos.....	18
Bertil Söderberg	
Svensk linjefart mellan Nord- och Sydamerika	20
Terje W. Fredh	
Två byggen från Ekensbergs Varv	22
J. Roger Toll	
Paragrafarna	25
Krister Bång/Bertil Söderberg	
Paragrafarnas motorer.....	40
Bertil Rydholm	
Till sjöss under kriget	41
William Persson	
Bergslagskanalen	46
Krister Bång/ Anders Andersson	
Som jungman i en paragrafare	54
Kenneth Larsson	
Till flydda tider.....	56
Bertil Palm	
Horisonten Runt.....	58
red Jan Johansson	
Böcker på frivakten.....	62
red Lennart Bornmalm	
Medlemsinformation	64



Nu har jag blivit pensionär

Efter att ha jobbat sex oförglömliga år hos Breakwater Publishing AB (Svensk Sjöfarts Tidning) lämnar jag min befattning där den 19 december. Det har varit en stor inspiration för mig att få arbeta från sjöfartens hjärta och få träffa branschens många företrädare.

Jag fyllde ju 65 år tidigare i år så jag har ju åldern inne för pensionering. Jag skall använda den nya tiden till att utveckla Länspumpen och att skriva böcker. Närmast på tur är en bok om Stålträlare.

Vi hörs och ses i spalterna.

Krister Bång



Billy backar ut från Stenpiren. Foto från Sjöfartsmuseet i Göteborg.

Billy – ett udda fartyg

Hannu Siikarla och Bertil Söderberg

Redaktionen fick av Georg Johansson på Tjörn, några foton på bogser/bärgnings- och inspektionsfartyget Billy tillhörande Sjöförsäkrings AB Ocean i Göteborg.

Det var intressanta bilder och Georg berättade att hans farfar Nikolaus Johansson hade arbetat på Billy och om vi kunde skriva något om fartyget. På 1920-talet

hade Billy flera besättningsmän som var hemmahörande i Bleket. Billy såldes till Finland 1934 och om den svenska tiden finns inte mycket att finna.

Billy byggdes i Motala

Sjöförsäkrings AB Ocean i Göteborg lät 1908 bygga ett fartyg som skulle tjänstgöra som både bogser- och bärgningsbåt samt även brukas som inspektionsfartyg. Bilderna från Georg Johansson visade en bärgning av en ångtrålare, vilket bevisar att **Billy** användes som bärgningsbåt. Vad var då anledningen till att man inte utnyttjade de bärgningsbolag som fanns utan lät bygga en egen bärgningsbåt? Detta sökte jag svar på men ganska snart upptäckte jag

att det inte fanns så värst mycket skrivit om **Billy**. Letande i olika arkiv på både Sjöfartsmuseet i Göteborg och Landsarkivet gav i stort sett ingenting. Landsarkivet hade visserligen åtskilliga hyllmetrar med handlingar om Sjöförsäkrings AB Ocean men ingenting om varför man byggde **Billy**. I bärgningsakterna var det som att leta efter en nål i en höstack. **Billy** nämndes inte utan enbart hur mycket bolaget betalade ut i ersättning för haverierna och fartygens namn m.m. Jag gav upp efter att

bläddrat igenom ett 30-tal tunga volymer av flera hundra.

Istället riktade jag blicken mot Finland och bad Hannu Siikarla om hjälp. Här nedan följer **Billys** öde i Finland. På gamla foton från Göteborgs hamn mellan 1908–1934, tagna mot Slottsberget, ser man **Billy** liggande vid kajen utanför Lindholmens torrdocka. Här var **Billys** kajplats.

Bertil Söderberg

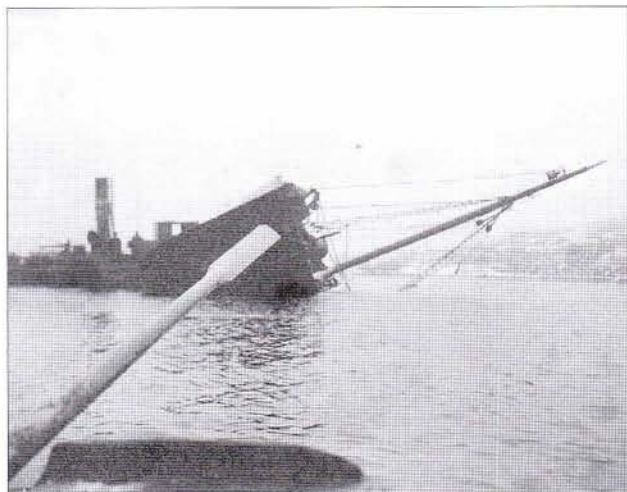


Leveransfoto från Motala Verkstad. Bild från Negativarkiv Fotopumpen.



En stämningsfull bild med Kungsholm i bakgrunden, Delförstorat vykort.

FÖRSÄKRINGSAKTIEBOLAGET OCEAN



Billy vid hemmabryggan vid Slottsberget.



Tre foton som visar hur Billy bärgar en okänd ångtrålare. Foton från Georg Johansson.

Billy var ett välskött fartyg.



S/s Billys försäljning till Finland

Billy byggdes 1908 vid Motala Verkstads Nya Aktiebolag för Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean, Göteborg. Registrerades 18 juni 1908 med reg. nummer 4875. Enligt utförda mätningar 30 maj 1908, var hennes huvuddimensioner följande: 78,51 brt och 20,52 nt, 23,93x5,27x2,65m med en ångmaskin på 210 ihp.

1934-07-27 sålt till Oy A. E. Erickson Ab, Åbo, Finland för 23 000 kr.

1934-07-28 fick interimist nationalitetscertifikat i Göteborg.

1935-06-26 registrerades som **Tug II** med reg. nummer 1136 med hemort Åbo.

Köparen, stuveribolaget A. E. Erickson Ab var grundat redan på våren 1889 då den unga Anton Edvin Erickson lyckades samla en arbetsgrupp som redarna kunde lita på. Det var duktigt och framförallt nyktert folk han anställde, för att kunna garantera sina

kunder, att allt arbete utfördes klanderfritt. Senare protokoll visar att detta, i början enmansföretag grundades 11 maj 1889, och var sålunda det första försöket för att organisera stuveriverksamhet i Finland. Fast Erickson garanterade regelbundna inkomster för sina män, var det ändå inte lätt att dra igång företaget. Han mötte svåra motgångar i början, men så småningom fick han ett bra fotfäste i Åbo hamn med omnejd.

På våren 1909 var tiden inne för att utvidga ägandestommen. Ansökan för att grunda aktiebolag sändes till senaten. Den 28 juni kom besked att senaten hade godkänt ansökan och styrkt bolagsordningen som var mycket detaljerad. Bolagsordningens första paragraf berättade bolagets funktionsprinciper så här:

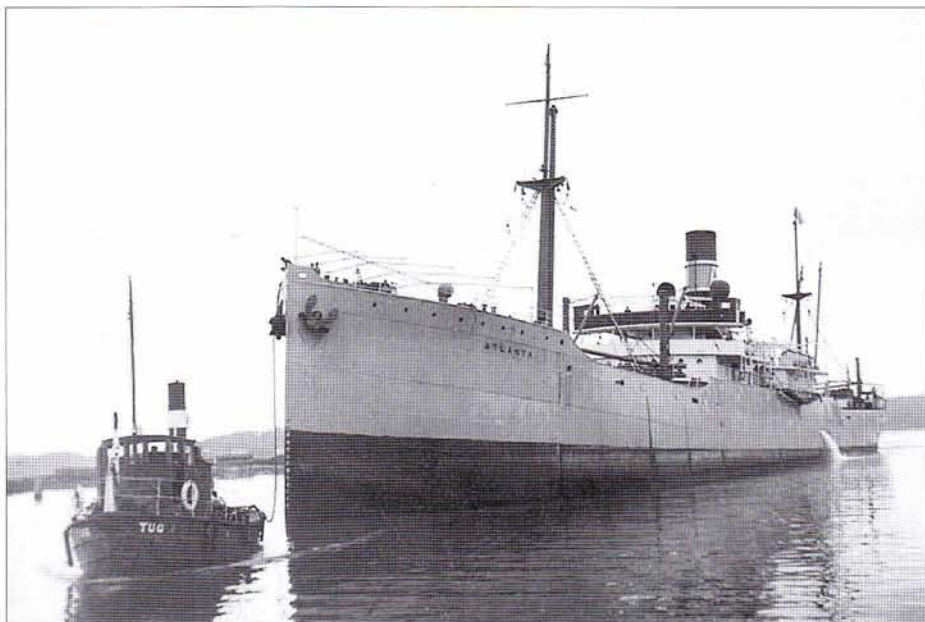
"A.E. Erickson & Co Aktiebolag har till ändamål att med iakttagande af hvar här nedan bestämmes bedriva lastnings- och lossningsaf-fär i städerna Åbo och Nådendal samt dessa Tullkammaredistrikt underlydande hamnar äfvensom lastning och lossning af järnvägs-vagnar m.m. Bolagets hemort är Åbo stad".

Efter ansökans godkännande grundades A. E. Erickson & Co. Aktiebolag. Bolagsstämman ägde rum 1 juli 1909.

Sysselsättningen i hamnarna och i skärgården var många och varierande. Det fanns bl.a. många små lastageplatser runt i omringande skärgård, och i vissa fall var man tvungen, beroende tex av farledens djuphet, lossa ett större fartyg med hjälp av pråmar. Vid en extra bolagsstämma redan den 27 december 1909 kom det till behandling förslag, att till nästa års seglation anskaffa en isförstärkt motorbåt för bogsering. Med tanke på dessa mångsidiga arbetsuppgifter beställdes då en ändamåls-enlig 51 fot lång och 10 fot bred båt, byggd av stålplåt med isbrytarstäv och utrustad med en 13 hästkrafters Standardmotor. Beställningen gick till Ab Åbo Båtvarf, Åbo som var berömt för sin utmärkta kvalitet. Denna lilla bogserare som levererades under sommaren 1912 döptes till **Progress**, och var antagligen den första enheten i Ericksons egen bogserflotta. I sin notis om nykomlingen 11 juli 1912 ger tidningen *Åbo Underrättelser* lite annorlunda huvudmått och skriver följande:

"Båten är avsedd för resor inom bolagets lastningsdistrikt och i hamnarna, är byggd av stålplåt med däck och maskinkapp av järn, samt mäter i längd 33 och bredd c:a 8 fot. Skrovet är slättnitad med järnförstärkningar i hela dess längd för att båten skall kunna bryta is."

Hon kom att länge vara trogen sina ägare. Först 1954 såldes hon till Åbo stads byggnadskontor, och användes här som mudderbogserare. Det nya namnet blev **Vetäjä VI** och hemorten var fortfarande Åbo. Enligt uppgifter var hon nu utrustad



Tug var byggd i Sverige 1890. Här bogserar hon s/s Atlanta i Åbo 1934.

med en Volvo-Penta på 94 bhp och måtten var 10,2x2,5m. Hennes slutliga öde är lite osäker, eftersom en vanligen pålitlig källa har anmält, att båten möjligtvis har funnit i Helsingfors ännu så sent som 2006!

Bolagets nästa förvärv är intressant ur svensk synpunkt. År 1919 köptes nämligen en bogserare som var byggd 1890 av William Lindbergs Mekaniska Verkstad, Stockholm. Hon sjösattes med namnet **Attu** (2) och tjänstgjorde för sina ägare på Pargas tills 1918 då rödgardisterna under inbördeskriget sprängde och sänkte henne i Åbo hamn. **Attu** bärgades och reparerades av Ab Crichton, Åbo, och såldes under 1919 till A. E. Erickson & Co. Det nya namnet blev helt enkelt **Tug**. Hon var relativt liten och maskinstyrkan var ganska blygsam. Enligt mätningarna efter reparationen år 1919 var hennes mått 15,2x4,35x1,68 m och tonnaget 43,11 grt och 24,64 nt. Hennes ångmaskin utvecklade bara 20 nhp.

Enligt ny lag som trädde i kraft 1922 blev **Tug** avfört från det officiella registret som undermåligt, dvs. att hennes nettodräktighet var nu under 19 nrt. Hon tjänstgjorde ändå länge i Ericksons lilla flotta och blev i själva verket så seglivad, att ännu i slutet av 1950-talet någon motoriserade henne. Nytt namn blev **Rea**.

Bolaget utvecklade hela tiden också sin verksamhet gällande olika transportformer. I april 1924 kom den första lastbilen. Antalet lastbilar och andra tekniska hjälpmedel för lasthantering skaffades i rask takt, så att redan i början av 1930-talet var tex antalet egna lastbilar över 50 stycken.

Bolaget ägde naturligtvis också pråmar och flera logementsfartyg. De sistnämnda var avsedda för bolagets stuvare, vilka arbetade ute i skärgården, ofta vid ganska

avlägsna lastningsplatser. Denna typ av verksamhet var av stor vikt på 1920- och 1930-talet, och i viss mån ännu också efter andra världskriget. Av dessa flytande "hotell", med namn som **Kolumbus**, **Otto**, **Norma** och **Wäster** var några utrustade med egen maskin, men det fanns också utan, och då fick egna bogserare flytta dessa efter behov. Arbetsperioderna vid avlägsna lastnings- och lossningsplatser varade under sommarhalvåret veckor i sträck. Under tiden, så länge man höll på med lastning eller lossning, hade stuvorna fritt uppehåll. De fick bo ombord på dessa logementsfartyg. Också maten ingick i löneförmånerna. All mat lagades ombord, och enligt en intervju berättar en av förmännen, att Erickson själv såg till att gubbarna fick bra mat. Han ansåg nämligen, att bra föda hade direkt inverkan till arbets-effektivitet! Fördelarna med systemet var alltså många, och bägge parterna troligtvis nöjda, fast variation gällande matsedeln var ytterst enkel – ärtsoppa, köttsockpa och köttbullar med potatis!

I april 1920 beställdes ännu en "järnbåt" från Ab Åbo Båtvarf, och 1922 en ny pråm.

Billy köps från Sverige

Storlek på handelsfartyg blev allt större, och år 1934 beslöt bolagets ledning beställa en ny bogserare. Det visade sig emellertid, att ett nybygge skulle kosta någonting mellan 1,25 och 1,67 miljoner finska mark, och det ansåg man vara för dyrt. Istället vände man blicken till andrahands-marknaden. Vid Erickson lyckades hitta ett betydligt billigare alternativ i **Billy** från Sverige. Säljaren var Sjöförsäkrings AB Ocean i Göteborg, och priset 23 000 kr. Efter utförda



S/s Tug II ex Billy. Foto från Sjöhistoriska Institutet vid Åbo Akademi.

reparationsarbeten vid varvet Crichton-Vulcan i Åbo, var totalkostnaderna sammanlagt ändå bara ½ miljon finska mark, och den nyinköpta bogseraren i skick nästan som ny. Antagligen var Erickson mycket nöjd med sitt köp, men namnet **Billy** ville han ändra omgående till något mer ändamålsenligt. Hon blev omdöpt till **Tug II**, och registrerades den 26 juni 1935 i Åbo med reg. nummer 1136. Med sitt tonnage 82,52 grt/20,78 nt och med sin maskinstyrka på 211 ihp blev hon den dittills starkaste och största bogseraren i Ericksons flotta.

Ännu en förstärkning till den lilla bogserflottan ägde rum i form av **Mursu**. Denna var byggd i Ryssland 1915, och fick namnet **Printessa Grjoza** vid dopet. Köptes till Finland redan 1916, och fick behålla namnet till 1920, då hon såldes till Raumo. År 1927 blev hon ombyggd i Raumo. Nya måtten var 23,44/22,16x5,30x2,36 m, och tonnage 63,10 grt och 17,98 nt. Maskinstyrkan var 200 IHP. År 1938 köpte Erickson fartyget, och man fick måla Åbo som ny hemort i aktern.

Tug II inkallad av försvaret

Det annalkande vinterkriget orsakade stora problem också för Oy A. E. Erickson Ab som firman nu hette sedan den 31 maj 1927. Försvarsmakten tog båda bogserarna, **Tug II** och **Mursu** och logementsfartyget **Wäster** till sin tjänst. Efter en grundstötning hamnade **Tug II** hos Crichton-Vulcan för reparation. Under dom sista veckorna 1939 började ryssarna bomba Åbo. Deras bombplan försökte naturligtvis förstöra så mycket som möjligt av just hamn- och

varvsområdena. Under en sådan bomb-råd fick **Tug II** två träffar och blev svårt skadad. Hon reparerades, och det verkar som att hon kämpade vidare utan större olyckor också genom det hela långa fortsättningskriget.

Enligt ny mätning som är daterad 28 januari 1955 visar sig nettodräktigheten vara 14,62 jämfört med tidigare 20,78. Den sistnämnda mätningen var utförd i samband med registreringen 26 juni 1935. Orsaken till skillnaden är okänd för mig –

kan det ha varit krigsskadorna? I varje fall har **Tug II**, enligt Sjöfartsstyrelsen, avförts 16 februari 1955 som undermåligt. Hur som helst, bolaget använde henne vidare, trots Sjöfartsstyrelsens beslut. Det kan man läsa i bolagets 100-års historik, att **Tug II** var verksam ända tills januari 1959, då hon togs ur trafik. Hon hade då medfört en förlust på 1,4 miljoner mark enligt den senaste årsredovisningen, som i detta fall gällde nog en ovanlig lång period, hela 15 månader 1.1.1958–31.03.1959. Efter trogen och



Tug II i Åbo hamn. Foto från Fartygshistoriska Föreningen i Finland.



Tug II assisterar polska m/s Oksywie vid sjösättningen den 16 december 1937 vid Crichton & Vulcan AB i Åbo.

Oy. A. E. Erickson Ab., Stuveriaffär

Telegr.adress: „Ericksons, Åbo“ — FINLAND

ganska långvarig tjänst blev hon skrotad 1961 vid Tykö Bruk i Mathildedahl. Detta varv var ägt vid denna tidpunkt av den välkända skeppsredaren Antti Wihuri.

Mursu togs ur trafik, och låg stilla i varje fall tiden 1958-01-01 till 1959-03-31. Sålades 1960 också till Tykö Bruks Ab, Bjärnå för 360 000 finska mark, för varvets eget bruk. 1971 såldes den gamla bogseraren vidare, och efter flera privata ägare kom den sista rapporten från Sjöfartsstyrelsen som anmälde henne som avförd i oktober 1999: "Används ej för handelssjöfart".

Före Tug II hamnade också Tug år 1960 samt Wäster år 1961 till detta varv för skrotning, men enligt vissa uppgifter lyckades Tug undvika det slutliga ödet skrotning och skrovet byggdes om till motoriserad lustjakt omdöpt till Rea.

Anton Edvin Erickson, den framgångsrike patriarken, gick i pension den 13 november 1947, 86 år gammal. Han var verksam inom bolaget i 58 år, hela tiden som verkställande direktör. Erickson dog

den 1 februari 1956 vid 94 års ålder.

Genom flera fusioner med konkurre-



Anton E. Erickson ombord på Tug II. Ur boken OY A.E. Erickson AB 1889-1989. Fotograf okänd.

rande firmor på den hårda branschen höll firmanamnet Oy A. E. Erickson Ab sig länge kvar, men blev 25 oktober 1988 Oy Satama Stevedorings dotterbolag. Numera har det en gång så välkända firmanamnet försvunnit och är ett minne blott.

Hannu Siikarla

Källor

Bengt Sjöström

Oy A.E. Erickson Ab 1889-1989 av Heikki Mäki.

Kamera - Boden Ab.

(Tug II stand-by 1937-12-16 vid sjösättning av polska m/s Oksywie/Nb 747/Ab Crichton-Vulcan Oy, Åbo).

Sjöhistoriska Institutet vid Åbo Akademi (foton av Tug II samt Tug som assisterar Rederi Ab Atlantas s/s Atlanta i Åbo hamn 1934).

Tidningen Laiva av Finlands Skeppshistoriska Förening rf.

Databasen för Finlands handelsflotta av Finlands sjöhistoriska museum



Hamnen i Örebro på 1950-talet. Vid kajen låg vi och lossade grus. Vykort från Bertil Söderbergs samling.

Grus till Örebro

Sture Appelblom

I början på 1950-talet fraktade vi med min fars motorpråm **Nore** några laster sk kyrkogårdsgrus från Horsgarn i Oknöfjärden i Mälaren till Örebro.

Det var en tvättad och något finkornigare variant av ärtsingel vars användning torde framgå av namnet. Lasten skulle lossas med bask och vinsch på hamnplanen ovanför det nedlagda Skebäcks varv. Sjöfarten på Örebro hade då minskat kraftigt och så vitt jag minns var det bara **Örebro Tank** och den lilla tankbåten **Tolvan** som regelbundet trafikerade staden.

Svartåns mynning, Oset, gjorde på den tiden verkligen skäl för namnet. Där låg flak av avloppsslam som kvävgasen hade lyft upp till ytan. Vi var bara två man ombord och hade räknat med att få folk från stuveriet men detta var förstås också nedlagt. Där låg vi då vid kajen med 100 ton grus som skulle ösas i baskar och vinschas



Nore inköptes av min far Lars Appelblom i Västerås 1926.

upp och på kajen till en lastbil som väntade på att få köra gruset till mottagaren. Chauffören var lika bekymrad som vi, men han hade lyckligtvis en lösning! Vi for till närmaste ölkafé. Jag ställde mig i dörren och erbjöd 5 kronor i timman till dem som ville lossa grus i hamnen. Fyra man reste sig – efter lite betänketid – och antrade lastbilsflaket. Under återresan till hamnen nämnde jag för chauffören att vi kanske hade raggat väl mycket folk men han lugnade mig med att det troligen skulle ske en viss avgång under dagen.

Och, mycket riktigt. Efter en timma hämtade en av dem sin femma och en timma senare en annan sin tia. De två som blev kvar – låt oss kalla dem för Herr T. och Herr K. – visade sig vara högst kompetenta. Vi använde själva spannmålsskyfflar med avkortade blad för grusösning och Herr K. anmälde genast missnöje med skyfflarnas

storlek. Jag trodde att han ville ha en mindre skyffel men det var tvärtom, han ville ha ett av de större originalen som jag förstås gärna hämtade åt honom i kabelgatt.

Min far skötte Lidan-vinschen. Chauffören halade gaj och tippade gruset på flaket genom att med en påk stöta upp baskens bygelspär. Vi var nu under hela lossningen tre man i rummet och allting gick som smort. Tekniken var att dra den tomma basken så långt akterut som möjligt, lägga den på sidan mot grushögens sluttande bakkant och sedan fylla den ovanifrån och från sidorna. Som smort gick det också vid andra resan. De båda herrarna ställde upp och lämpade grus efter att vi hade aviserat

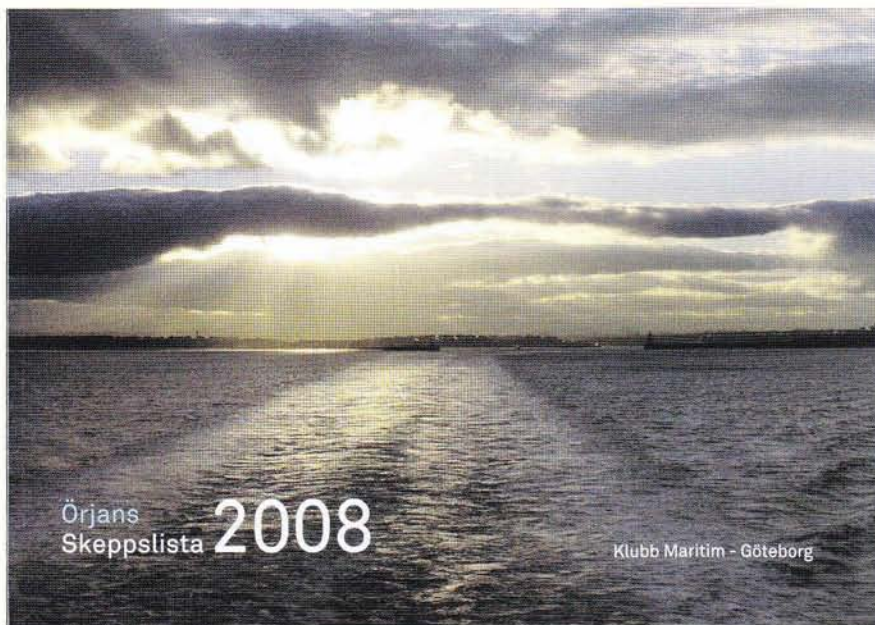
vår ankomst. Sedan blev det ett längre uppehåll och när vi vid vår nästa – och sista – resa behövde hjälp var Herr T. ensam av skäl som här skall redovisas.

Herr K., som hyrde bostad i en villa med tillhörande trädgård i närheten av hamnen, hade destillerat lite brännvin för personligt bruk och efter avslutad process hade han i nattens mörker grävt ner mäsken i trädgården. En äldre, kvinnlig granne i huset hade råkat ut för att hennes katt hade avlidit och hon gick för att gräva ner kattliket i trädgården, olyckligtvis på samma plats där Herr K:s dumpade mäske redan befann sig. Eftersom damen i fråga var avogt inställd till Herr K. blev det polis-

anmälan och vid det tillfälle då vi behövde hans starka armar satt han helt överksam sedan någon vecka med gratis kost och logi på statens bekostnad och skulle så sitta ytterligare en tid.

I dag kan straffet tyckas vara hårt, men detta var på Brattssystemets tid och kanske hade Herr K. en villkorlig dom i något liknande ärende som nu hade förverkats.

Eftersom vi inte gärna kunde invänta hans muckardag, beslöt vi gemensamt att inte ta in någon ny och oprövad man i gänget. Lossningen fick ta den tid det tog. Men nog saknade vi honom som en pålitlig kompis i grushögen och som en överdängare i att hantera sin stora skyffel. ☼

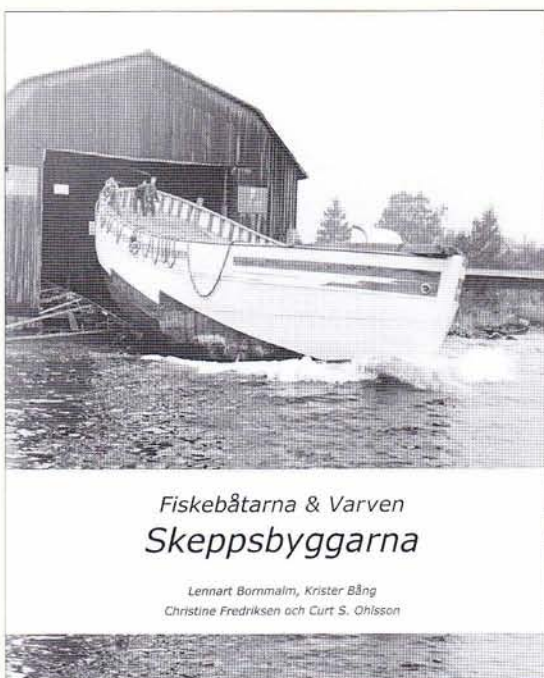


Örjans Skeppslista 2008

Ända sedan 1973 har vi saknat en riktig svensk skeppslista. Örjan Hellertz, Klubb Maritim-Göteborg, har med utgångspunkt från Sjöfartsregistrets uppgifter gjort en helt ny skeppslista anpassad för båtologer. Avser skepp över 12 meter. Namn och samtliga ex-namn, signalbokstäver, registreringsnummer (inkl KM-nummer), ägare, hemort, mått, byggår och byggort. Allt finns med. Inga foton.

Priset är så lågt som 150 kr inkl frakt. Sätt in beloppet på Läns pumpens Plusgiro 81 57 68 – 7 så kommer boken inom en vecka.

Örjans Skeppslista bör vara varje sann båtologs naturliga följeslagare!



Fiskebåtarna & Varven Skeppsbyggarna

Lennart Bornmalm, Krister Bång
Christine Fredriksen och Curt S. Ohlsson

Varvsboken försenad

Som många av er har märkt har utskicket av Varvsboken blivit försenad. Detta beror på att vi har rättat ett mindre fel.

När vi skickade ut inbjudan att hämta boken på Bohusläns Museum den 20 september skrev vi att den som inte kommer dit kommer att få boken utsänd inom 14 dagar. Dessvärre hann inte tryckeri och bokbindare med att leverera mer än 300 böcker. Den stora bokmässan i Göteborg stod för dörren och alla kapacitet var överbokad.

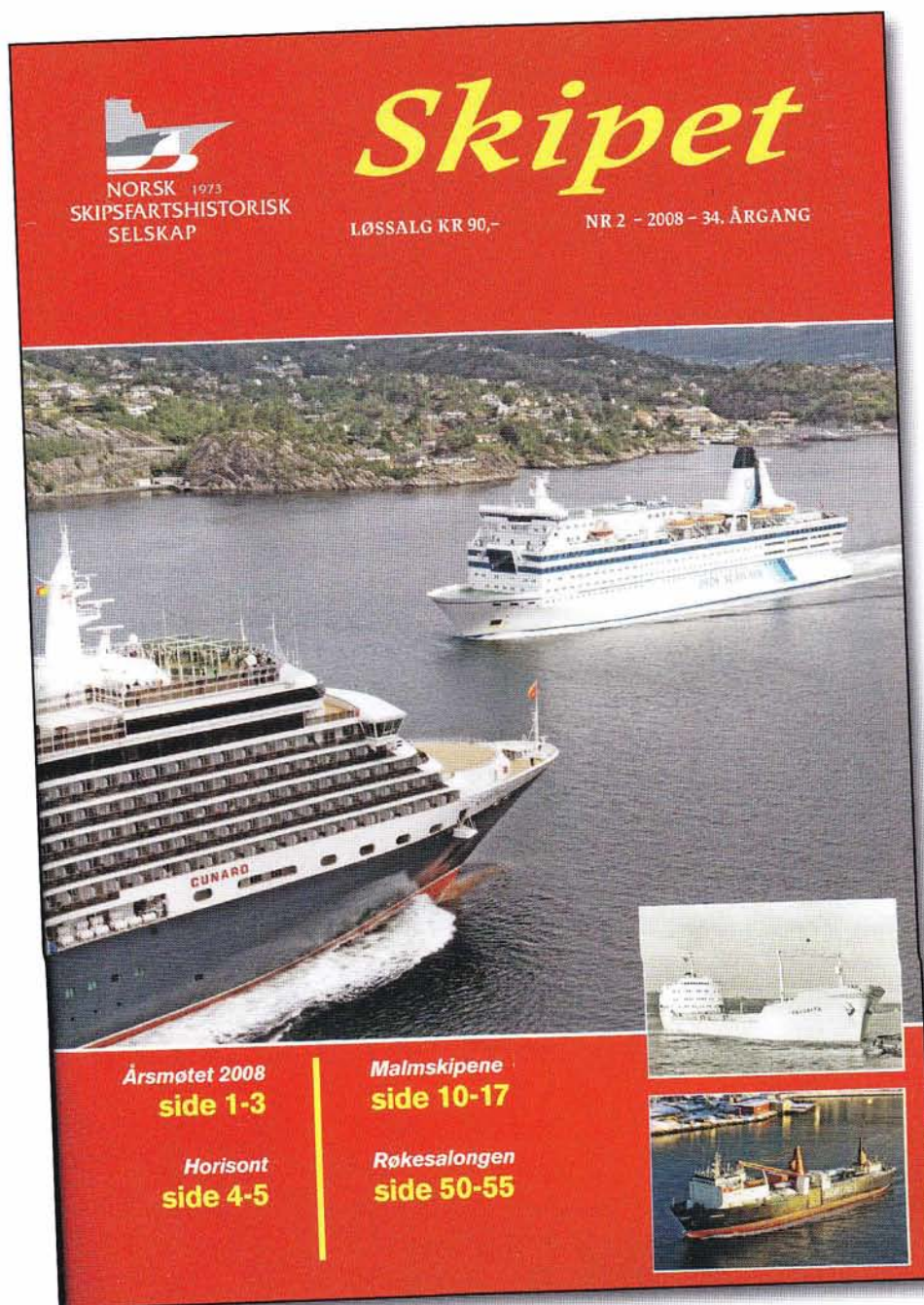
Tryckeriet sänder nu ut boken i jämn takt och har Du inte fått boken när detta läses kommer den alldeles strax. Om Du inte har fått Din bok till den 10 december får Du slå larm. Det gör Du lättast genom att sända ett mail till krister.bang@comhem.se.

Vi ber om ursäkt för fördröjningen.

Tidningen Läns pumpen

Norsk Skipsfartshistorisk Selskap

Krister Bång



The cover of the magazine 'Skipet' has a red header. On the left is the logo for Norsk Skipsfartshistorisk Selskap, featuring a stylized ship and the text 'NORSK 1973 SKIPSFARTSHISTORISK SELSKAP'. To the right of the logo, the title 'Skipet' is written in large, yellow, cursive letters. Below the title, it says 'LØSSALG KR 90,-' and 'NR 2 - 2008 - 34. ÅRGANG'. The main image is a photograph of two ships in a fjord: a large Cunard cruise ship in the foreground and a smaller ferry in the background. Below the main image, there are two smaller inset photos: one of a ship at sea and another of a ship docked. A red banner at the bottom contains the following text in yellow:

Årsmøtet 2008 side 1-3	Malskipene side 10-17
Horisont side 4-5	Røkesalongen side 50-55

Medlemsbladet Skipet har en egen stil med brett innhold.

Motsvarigheten till Klubb Maritim i Norge är Norsk Skipsfartshistorisk Selskap (NSS). Denna förening som är yngre än Klubb Maritim bildades för 34 år sedan och har tagit en del från Klubb Maritim som sin förebild. Man känner också igen vissa drag från Länspumpen.

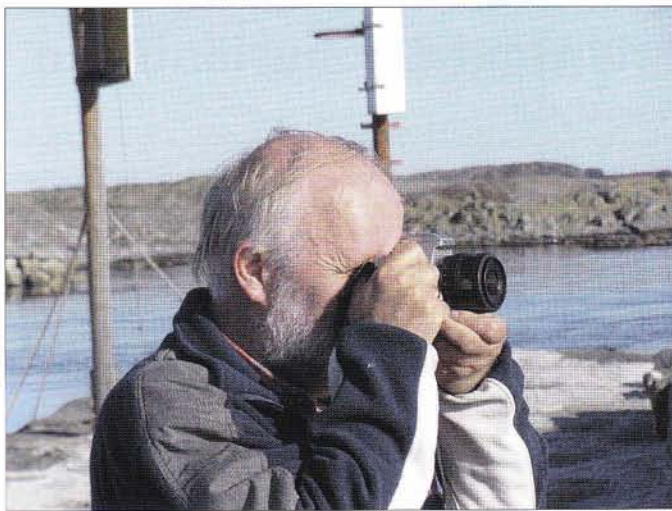
Föreningen ger ut sitt medlemsblad *Skipet* med fyra nummer om året. Tidningen

har alldeles egen charm med många bilder.

NSS arbetar för att "fremme interessen for skip, maritim historia och miljø". Man har alltså givit sjöfartsmiljön en större roll än vad vi har gjort i Sverige.

Man har delat upp Norge i sex olika avdelningar från norr till söder. I Sverige ansvarar ju avdelningarna själva för alla

sina åtaganden men årsmötet i Norge har ett mycket större inflytande över hur avdelningarna sköter sig. Det som är intressantast för oss svenskar är väl medlemsbladet *Skipet*. Arbetet med den leds av Dag Bakka Jr och han har till sin hjälp fyra fasta medarbetare; Per Alsaker, Leif K. Nordeide, Alf J. Kristiansen och Frode Folkestad. Hittills har man hunnit ge ut 127



Skipets medarbetare Alf J. Kristiansen har alltid något nytt i kikaren. Foto Krister Bång.



Skipets huvudredaktör Dag Bakka Jr på besök i Göteborg i november 2007.

nummer av *Skipet*.

Varje nummer av *Skipet* innehåller försäljningslistor. Dels från det ordinära norska registret och dels från NIS. Dessutom har man en avdelning med bara fiskefartyg. Allt detta är placerat i mitten av tidningen så att det skall vara lätt att ta ur för dem som är intresserade. Tidningen innehåller också en intressant avdelning "Observasjoner" där läsarna rapporterar om aktuella händelser i deras närhet. Där får man uppgifter om fartyg som det kan ta årtal för myndigheter att rapportera om.

Norge har ju en mycket väl utvecklad kustsjöfart. Det kan många gånger vara svårt att ta sig fram på vägarna längs de branta bergväggarna medan havet ligger som en blank motorväg. Det finns varv och verkstäder i nästan varje fjord och

även små fartyg finner sin sysselsättning längs kusten.

Norge har också en mycket stor oceangående handelsflotta. Rederihistoriker som vi har i Båtologen förekommer i varje nummer av *Skipet*. Många norska fartyg byggdes ju i Sverige på den tiden det begav sig.

NSS är öppen för medlemskap även för svenskar. Jag har varit medlem nästan från starten och har fått god kontakt med norska båtologer. Dag Bakka Jr arbetar ju bl a för Svensk Sjöfarts Tidning och vi träffas då och då på redaktionen. Vi kommer bra överens. Vi är ju båda gammeldags båtologer som älskar detaljer.

Ute på Karmøy bor Alf J. Kristiansen. Han är sedan många år min källa till nyheter från den norska marknaden för min

spalt Fiskehörnan. Han är också en mycket fin fotograf och har hjälpt mig med foton på många ex-svenska trålare.

Våren 2007 hälsade jag på honom på Karmøy. I tre dagar for vi omkring på ön och i Haugesund och tittade på fartyg och annan marin miljö. Det finns hur mycket som helst att se på i Norge. Bilden på baksidan av *Örjans Skeppslista 2008* är tagen vid detta tillfälle.

NSS finns naturligtvis också på nätet med Terje Moen som web-master. Adressen är www.skipet.no. Om Du vill bli medlem eller vill ha mer upplysningar kan Du kontakta föreningens kassör Leif K. Nordeide med adress leif.nordeide@c2i.net eller direkt till föreningens adress NSS, Postboks 87 Rådal, NO-5857 Bergen. Medlemskapet kostar 350 norska kronor per år. ☪



Denna fiskebåt, *Arizona*, byggdes redan 1949 i Holland. Utan förvarning kan man få se sådana rariteter. *Arizona* är numera upphuggen. Foto Krister Bång den 30 april 2007.



Vad har Norge som inte Sverige har? Jo, en fiskebåt som heter Krister.

Gamla tidningar berättar – ur tidningen Bohusläningen

Sammanställt av Edmond Bäck

Ivanliga fall får läsaren bara bekanta sig med färdiga artiklar. Vi vill gärna presentera lite av vad forskaren möter när man letar i gamla tidningar. Läs och njut!

27 september 1904. Motorer i vadbåtarna:

...”mer och mer börjar man i skärgården inse den stora praktiska nytta, som maskinhästkrafter spelar för snörpvadsfisket. Så har f.n Lysekils Mekaniska Verkstad två större vadbåtar, en från Smögen och en från Malmön, under arbete för insättning af 10 hk motorer. Dessutom äro ytterligare två anmälda från Smögen och Skärhamn. Dessa 10 hk motorer kunna vid forcering nå upp till 13 à 14 hk. Man anser 7 à 8 hk motorer väl liten, synnerligast då man behöfver släpa logementsjakten med sig under sillfisket vintertid. Det är för vintersillfisket man sålunda rustar sig. Några vadlag i vår närhet ha fått eller få sig Avance-motorer. Hvilken av de olika konstruktionerna som är att föredraga, kommer nog att visa sig under kommande fiskesäsong.

23 mars 1905. Annonns:

Båtmotorer, förstklassiga, prisbelönda med högsta pris (men icke vid Marstrandsutställningen) såväl danska som svenska, säljes billigt.

C James Andersson

22 april 1905. Annonns:

Crafoords slip & Mekanisk Verkstad, Strömstad. Fartyg öfver 200 fot i kölen mottages icke, öfriga slipsätas fort och billigt. 5 engelska kuttrar kunna samtidigt stå uppe. Behåll gärna barlasten inne. Ingen hamnafgift.

27 juni 1905:

Lysekils Mekaniska Verkstad, hvilken hittills drivits af herr Laurin och A Forsström, och hwars specialitet, som bekant, är fotogenmotorer, har i dagarna försålts till ett nybildat aktiebolag. Stiftarna af det nya bolaget äro fabrikörerna L Laurin och C Forsström, ingenjör E Schambertz, fabrikör G Carlsson och byggmästaren O Wallén. Stiftarna hafva övertagit samtliga aktier. Till ledamot af styrelsen och vd har valts herr Laurin med herr C Forsström som suppleant. Bolagets minimikapital är 40 000 och maximikapitalet 120 000 kronor. Arbetet på verkstaden, som legat nere på grund av verkstadslockouten, skulle upptagas igår, då det nya bolaget icke är medlem av Verkstadsföreningen.

1 juli 1905:

Lysekils Mekaniska Verkstad. Vid denna verkstad har, sedan affären omorganiserats och lockouten därmed bortfallit, arbetet i måndags åter upptagits med ökad arbetsstyrka. De vidtagna åtgärderna lär ha varit nödvändiga för att kunna fullgöra verkstadens ingångna förpliktelser till ett 40-tal sillfiskelag, hvilka måste ha sina motorer till det väntade sillfisket instundande höst. Nu forceras arbetet vid verkstaden med all kraft.

5 oktober 1905:

Bastholmens Mekaniska Verkstad, med fartygsslip m.m. försåldes på auktion under gårdagen till ingenjör Thorsten Liljeqvist, Göteborg för 30 000 kronor.

25 november 1905:

Bastholmens Mekaniska Verkstads AB har på bolagsstämma i går i Göteborg beslutat om bolagsupplösning.

24 januari 1906:

Båtbyggerier utmed kusten synes av redan nu ingångna beställningar att döma jämväl detta år få fullt upp att göra. Så tex ha av Kongsvikens och Studseröds varv beställningar mottagits å jakter och snörpvadsbåtar till sådan omfattning, att ytterligare för året knappast lär kunna af nämnda varf utlovas. Särskildt torde med hänsyn till säsongens vintergifvande sillfiske nya och större snörpvadsbåtar vara att vänta så om de mest efterfrågade farkosterna för... Vid Svinevikens båtbyggeri äro hittills beställda tvänne större jakter för fraktfart.

28 februari 1906:

Bastholmens Mekaniska Verkstad. Arbetet vid denna verkstad, som legat nere alltsedan förliden hösts, återupptogs förliden måndag, de en del af verkstadens gamla arbetare ånyo började arbetet. Inom kort kommer nog verkstadens hela arbetarkår att vara samlad i dess lokaler. Skonerten Roma, hemmahörande i Grundsund, väntas till verkstaden i och för upptagning å slipen.

7 mars 1906:

Ett 25-tal snörpvadsbåtar äro till dato beställda vid båtbyggerierna å norra Orust. I dem skola och insättas fotogenmotorer (från Lysekils Mek. Verkstad). Snörpvadsbåtarnas dimensioner ha under de senaste 5 åren betydligt ökats (från 20 till 32 fot i köllängd och i öfrigt i proportion därefter),

Priset på en dylik farkost blir i regel 1 500 à 1 600 kronor, hvartill kommer motorns pris (3 000 à 4 000 kronor). Det är sålunda inga småsummor som ”utsättas” i förhoppning om ett blifvande vinstgifvande sillfiske till nästa säsong. Käringöborna ämna nu ock försöka sig på vadsillfiske. I år ha de beställt sin första snörpvadbåt med fotogenmotor och vad.

15 mars 1906:

Avancemotorn. En motorbåt, tillhörande Marstrands Mekaniska Verkstad har ett par veckor gått kusten upp för att i reklamsyfte framhålla Avance-motorns förtjänster. Som känt är verkstaden ombud för J V Svenssons Automobilfabrik i Stockholm och ombesörjer Avance-motorns insättande i skutor och båtar. Avance-motorn fick, som man minns, ampla vitsord (och pris) vid Marstrandsutställningen 1904, och nu lär den ytterligare ha förbättrats. En dess hufvuddygd lär vara ovanligt liten oljeförbrukning, orsakad af att oljan ej genom stråle tillföres kulan, utan träffar denna likt ett fint duggregn. Den ifrågavarande båten gör med sina 15 hk motor 8 knops fart. En motor af den styrkan kostar 3 600 kronor (fritt insatt i båt). Meningen tycks vara att upptaga kraftig täflan med Lysekils Mekaniska Verkstads välkända motorer.

27 mars 1906:

Lysekils Mekaniska Verkstad har ensamt från Bohuslän sedan innevarande års början mottagit beställningar å 157 motorer representerande 2 240 hk.

31 mars 1906. Annonns:

Avance, världens förnämsta fotogenmotor, 1 700 motorer hava levererats på 4 år. Ombud A & J Tobisson, Fjellbacka samt af Marstrands Mekaniska Verkstad.

5 maj 1906:

Ny båtmotorverkstad i Bohuslän.

I Lysekil äro bröderna A & J Tobisson som bäst i färd med inrättande vid varfvet å Fridhem af en större båtmotorsverkstad, enligt modernt amerikanskt system, hvilken redan i augusti skall vara färdig och i full gång.

22 maj 1906:

Motorer även i fiskekuttrar. I en kutter å Käringön har vid Lysekils Mekaniska Verkstad insatts en 40 hk motor för en kostnad af 5 500 kronor. Kommer denna att löna sig, komma troligtvis flera kuttrar att insätta motorer till hösten och vintern... ☼

Länspumpen gratulerar

Inom loppet av några veckor har två betydelsefulla högtidsdagar ägt rum. Dels har Thure Almqvist, Kalmar fyllt 100 år och dels har skepparen på Sydfart, Larry Hansson, Grönhögen fyllt 80 år.

Thure Almqvist firade sin hundraårsdag den 14 oktober ute på Vikingarnas Klubbstuga på Stensö. Massor av släkt och goda vänner mötte förstås upp och det kom även telegram från Kungen. Förutom sedvanligt födelsedagsfirande bjöds också på mycket sång med Sjösala vals som speciell favorit. Thure meddelade att han mår bra men hör lite dåligt. Dessutom är väl inte knäna så bra längre, men vad gör det en sådan här dag!

Thure gick med i Klubb Maritim år 1999 och var ju redan då kommen till mogen ålder.

Thure är född i Gravarne 1908. Föräldrarna hade ett stenhuggeri men sonen drogs till havet och gick till sjöss 1926 med skonertskeppet **Erika** av Sölvesborg. Efter värnplikt i Flottan 1928 återkom han till **Erika** 1929 som konstapel och med en månadslön av 150 kr.

1930 började Thure läsa till sjökapten i Kalmar och på sin examensdag valborgsmässoafton 1932 förlovade han sig med sin blivande hustru. Därefter seglade han bla tre år i ångaren **Fram**, mestadels mellan Vita havet och kontinenten. Under andra världskriget tjänstgjorde Thure i marinen som fartygschef på en minsvepare.



Thure Almqvist gratuleras på 100-årsdagen.

Efter krigets slut startade Thure firma tillsammans med en kompanjon med inriktning på försäljning av snickerimaskiner. Vid 72 års ålder drog sig Thure tillbaka från arbetslivet.

Antagligen är det många av Länspumpens läsare som fyllt 80 år, men troligen inte så många som fortfarande är yrkesverk-

samma i den åldern. Larry Hansson seglar fortfarande på sin fina **Sydfart** och kan ofta ses i hamnar som Kalmar, Karlshamn och Klintehamn. Även långresor upp till Mälaren förekommer. Larry Hansson firade sin 80-årsdag den 24 september.

Larry växte upp i Vallåkra som ligger i den natursköna Råådalen öster om Landskrona. Trots denna naturskönhet gick han tills sjöss 1944 som 16-åring eftersom livet på landet inte var så tilltalande. Han mönstrade på fartyg som var verksamma i kust- och östersjöfart: **Fortuna III**, **Nordfart**, **Karin** och **Ernest**. 1952 tog han skepparexamen, och fyra år senare köpte han sin första båt, **Ekefjord**. Rex var hans andra båt, följt av **Grönö**. År 1977 köpte han **Ann** som efter inköpet fick namnet **Sydfart**.

Sydfart är numera en legendarisk båt i svenska handelsflottan, ja till och med i världshandelsflottan, på grund av sin höga ålder (129 år) och att hon fortfarande är aktiv som lastfartyg. Dessutom är hon i ett utmärkt skick. **Sydfart** drivs som ett familjeföretag, och sonen Peter seglar tillsammans med Larry. Larry är således en märkesman som förvaltar ett märkesfartyg, och jag hoppas att det kan fortsätta så i många år.

Eric Hallberg



Larry Hansson.

(Länspumpens redaktör Eric Hallberg hade tillfälle följa med Larry på **Sydfart** 2005. Hans reportage finns att läsa i Länspumpen 2005:3)



Storm på Vättern.



Sylvia – en gammal bekant i dessa spalter.



Passat efter påsegling.



Kanske albumets ägare?



Färskmat ombord på C.B. Pedersen.



C.B. Pedersen, troligen på väg in till en norrlandshamn.

En sjömans fotoalbum

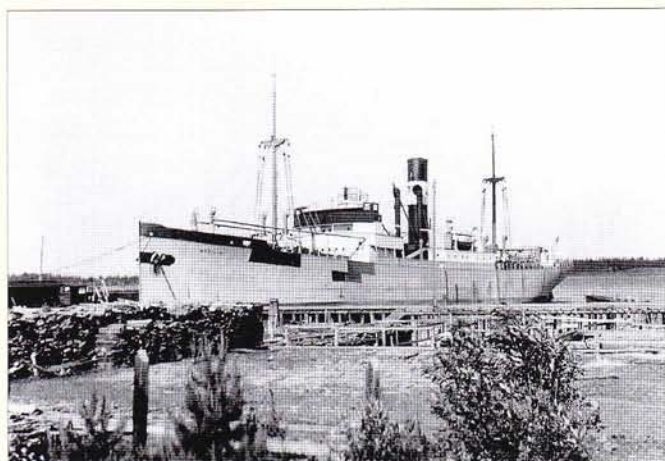
I Kajutan finns några gamla fotoalbum som vi fått till samlingarna. Bifogade foton är ur ett album som vi inte vet vem vi fått det av. Vad som framgår är att albumet ägts av en sjöman som var flitig med kameran. Ett av fartygen han seglade i var **C. B. Pedersen**, för det finns foton tagna ombord. Han seglade på många olika fartyg som tex kanalpese, lastångare och djupvattensseglare. Bilder från Australien bekräftar det sistnämnda.

En gissning är att det möjligen kan vara sjömannen som

poserar framför Svenska Lloyds ångare **Masilia** nederst på sidan 16. Känner någon av läsarna igen detta albums bilder så är redaktionen intresserad av få veta vem det kommer ifrån.

I slutet av albumet finns flera fina foton på m/s **Vasaland** med nationalitetsmärkning och från en resa över Stilla havet med stora plåtkonstruktioner som däckslast. Sista sidan är ett antal personer ur de besättningar som sjömannen seglat med. Foton från **Vasaland** kommer vi att publicera vid annat tillfälle.

Bertil Söderberg



Lloyds **Masilia** i en norrlandshamn.



Göthabolasgets ångare **Wallonia** i okänd hamn.



Broströms Inland vrak vid Amorgos

Text och foto Bertil Söderberg

Att ö-luffa i grekiska övärlden blev verklighet för oss i år då min fru Inga-Lill och min kollega Ove Riis som var maskinist på brandbåten **Göte**, där jag var skeppare, förlade semestern till Kykladerna.

Jag hade nog förväntat mig att få se någon gammal svensk färja men ack vad jag bedrog mig. På ett hotellrum på Santorini fanns dock ett foto visande en gammal Finlandsfärja och det var allt som jag fick se av ex-skandinaviska färjor under två veckor. Idag är det moderna färjor som ombesörjer trafiken mellan öarna, både traditionella och snabbgående. Visserligen en och annan mindre äldre färja finns lokalt men på de stora rutterna är det idag modernt tonnage.

På en karta över ön Amorgos var utmärkt ett vrak i en vik. Detta fångade mitt intresse och eftersom vi valt att besöka Amorgos så beslöt min kollega och jag att hyra en bil och köra ner till viken där vraket låg.





I hamnstaden Katapola där vi bodde såg jag ett vykort som visade en del av vraket och då misstänkte jag att det kunde vara ett ex-svenskt fartyg.

På krokiga vägar körde vi söderut mot Paradissia Beach som låg i närheten av vraket. Väl där fick vi gå en bit mot viken och strax var vi framme. Från slutningen ner mot viken fick vi syn på henne. Det var ingen tvekan utan att det var ett gammalt svenskt fartyg som låg där längst inne i viken där ravinen anslöt till havet. Hon påminde om **Fryken** som idag är museifartyg på Maritiman i Göteborg, men vilket fartyg kunde det vara. Tanken för till **Inland** som ägdes av Tirfing, men hur skulle jag kunna finna en ledtråd på vraket. Jag tog mig längst ner i ravinen och då kunde jag läsa namnet **Inland** vilket var påsvevat på bogen och idag hårt angripit av rost. Nu var saken klar: Det var Broströms gamla **Inland** byggd 1950 i Goole.

Vilket fynd! Givetvis tog jag och även min kollega, som är amatörfotograf, ett antal foton. Tyvärr så kunde vi inte komma upp på båda sidor av ravinen men förevidet blev gamla **Inland**.

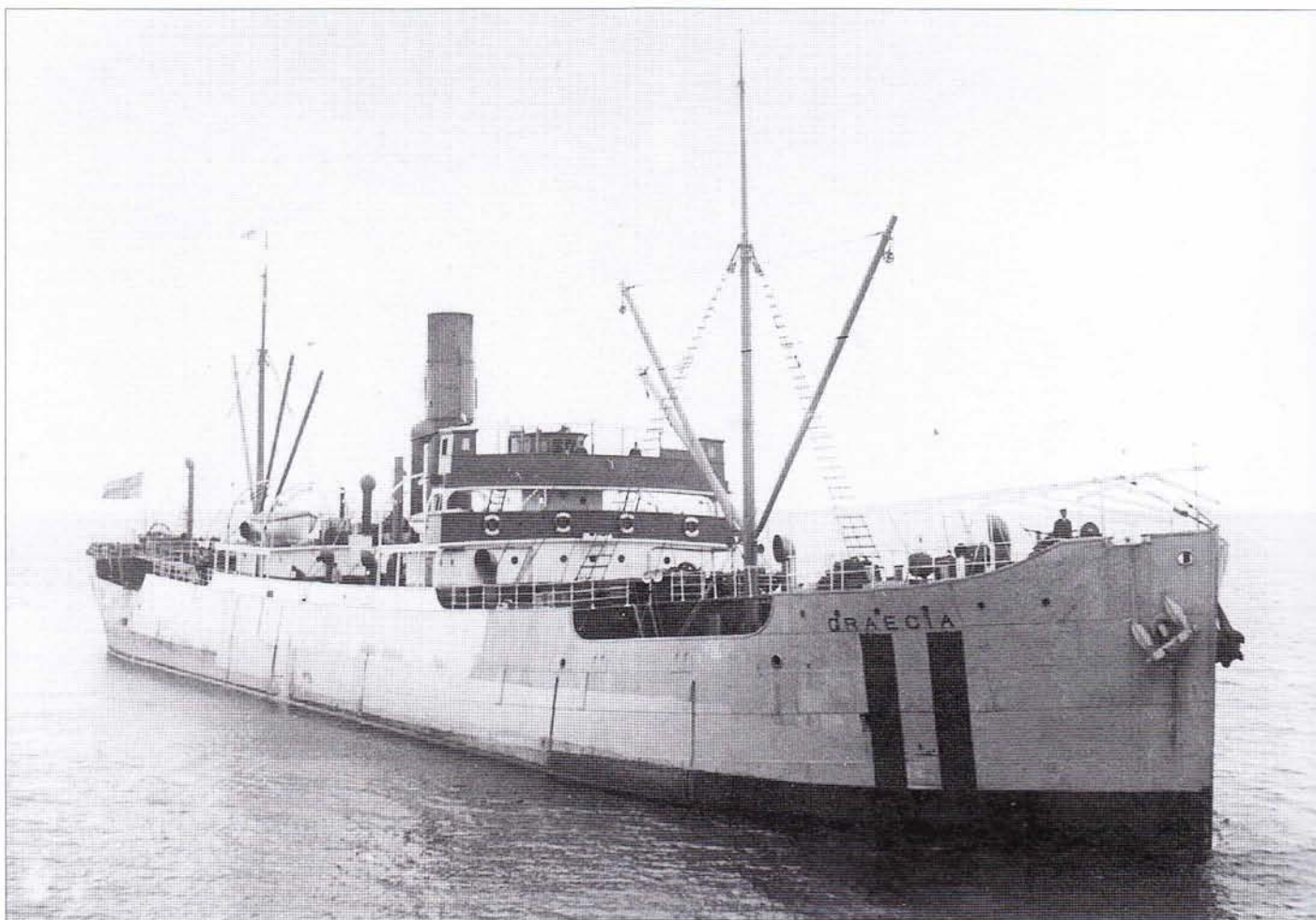
När vi kom åter till Katapola för att lämna bilen berättade uthyraren att farty-

get hade legat där sedan 1980. Hon hade överraskats av dåligt väder och sökt lä samt ankrat. Vinden kantrade och **Olympia**, som hon hette, började dragga in mot viken tills hon grundstötte. Enligt mannen så var hon lastad med papper och stora mängder papper fyllde ravinen under lång tid efter förlisningen.

När jag kom hem igen så tittade jag i Tirfing historiken i Båtologen och de uppgifter som stod där stämde inte med vad mannen berättade om förlisningen.

Under de 28 år som hon legat där har tidens tand gått hårt åt skrovet. Det är nog bara en kort tid kvar innan hon bryts av på mitten och rostar sönder. ☼





Svenska Lloyds ångare *Graecia* var i fart mellan Nord- och Sydamerika 1938. Här på väg in till Åhus under första världskriget. Foto Edvard Dahlgren.

Svensk linjefart mellan Nord- och Sydamerika

Terje W. Fredh

När svensk styckegodssjöfart var som störst var Buenos Aires en vanlig hamn för tio svenska rederier. För sjöfolk var linjen mellan Syd- och Nordamerika mycket populär. Varor som handlades i Sydamerika kunde avyttras med förtjänst i USA och vice versa.

Sjökapten Hans Carlsson i Onsala, död sedan en del år, hade en passion att samla material om fartyg han tjänstgjorde i och hamnar han besökte.

Carlsson gick till sjöss på 1930-talet med **Stureholm** och kom att segla ute hela kriget bland annat i m/s **Shantung**, **Falsterbo** och danskägda **Erica Möller**.

Carlsson började sedan i Svenska Lloyd som redan på 1930-talet hade en linje mellan Syd- och Nordamerika. Ernst Schale från Onsala berättade att han 1938 tjänstgjorde på Lloyds **Graecia** på den aktuella traden.

Under kriget hade Lloyd fem fartyg på



Lloydaren *Gdynia* vid kaj i Pelotes, Brasilien den 7 september 1939. Arkivbild Bertil Söderberg.



Rederi AB Fredrika var ett av bolagen som seglade för Norton Line. Vykort från Bertil Söderberg

linjen men tre av dem sänktes av tyska ubåtar.

På 1960-talet försvann alla utländska fartyg på den traden. USA och länderna i Sydamerika ville ha ensamrätt på import- och export och frakta med egna fartyg. En form av protektionism.

För ett modernt fartyg tog resan från New York till första hamn Recife 12 dygn. Efter lossning och lastning i åtta hamnar var fartygen tillbaka i New York efter 45–47 dygn om allt klaffade i hamnarna.

Carlssons klippbok berättar att lloydarna en tid var chartrade av Price Shipping i New York, men mestadels seglade de för Norton, Lilly & Company i New York. Norton Line chartrade Lloyds båtar men också fartyg från Sveabolaget och Fredrika i en samseglingspool.

Hamnarna i Sydamerika var Rio, Ilheus, Paranagua, Recife, Santos, Porto Alegre,

Bahia, Montevideo, Buenos Aires.

Fast hamn i USA var New York där Norton hade en egen lastterminal i Port Newark.

De välvårdare och vackra svenska fartygen blev föremål för otaliga tidningsartiklar och den stora tidningen La Prensa hade en fyrsplattig artikel med bild när Lloyds **Iberia** gjorde premiärturen.

Hans Carlsson skrev i sina dagböcker att under hans tid som befälhavare 1972 i m/s **Dalmatia** gjorde man också avstickare till Puerto Limon och San Juan del Sur vilket krävde kanalzonspass i Balboa.

Hamnar på amerikanska östkusten var från Portland Maine i norr till Port Everglades i söder. **Dalmatia** gjorde också enstaka resor till Kanada och hamnarna Chandler, St John och Botwood i Kanada.

Lloydfartygen hade som mäklare i Buenos Aires kapten K.G. Nilsson och i Bahia

konsul Brusell vilken också drev eget skeppsmäkleri.

En fast utpost för syd- och nordamerikaseglarna var sjökapten Hjalmar Rothman i New York. Han hade en gång vart styrman på Wenner-Grens m/s **Southern Cross** och blev 1946 shore captain i New York för de svenska fartygen. Han var också Svenska Redareföreningens kontaktman i New York. Rotman avled 1972 och var då 65 år gammal.

När chartern var över var det vanligt att båtarna lastade för Europa. **Dalmatia** lastade i Norfolk 5000 säckar sojamjöl till Antwerpen/Hamburg.

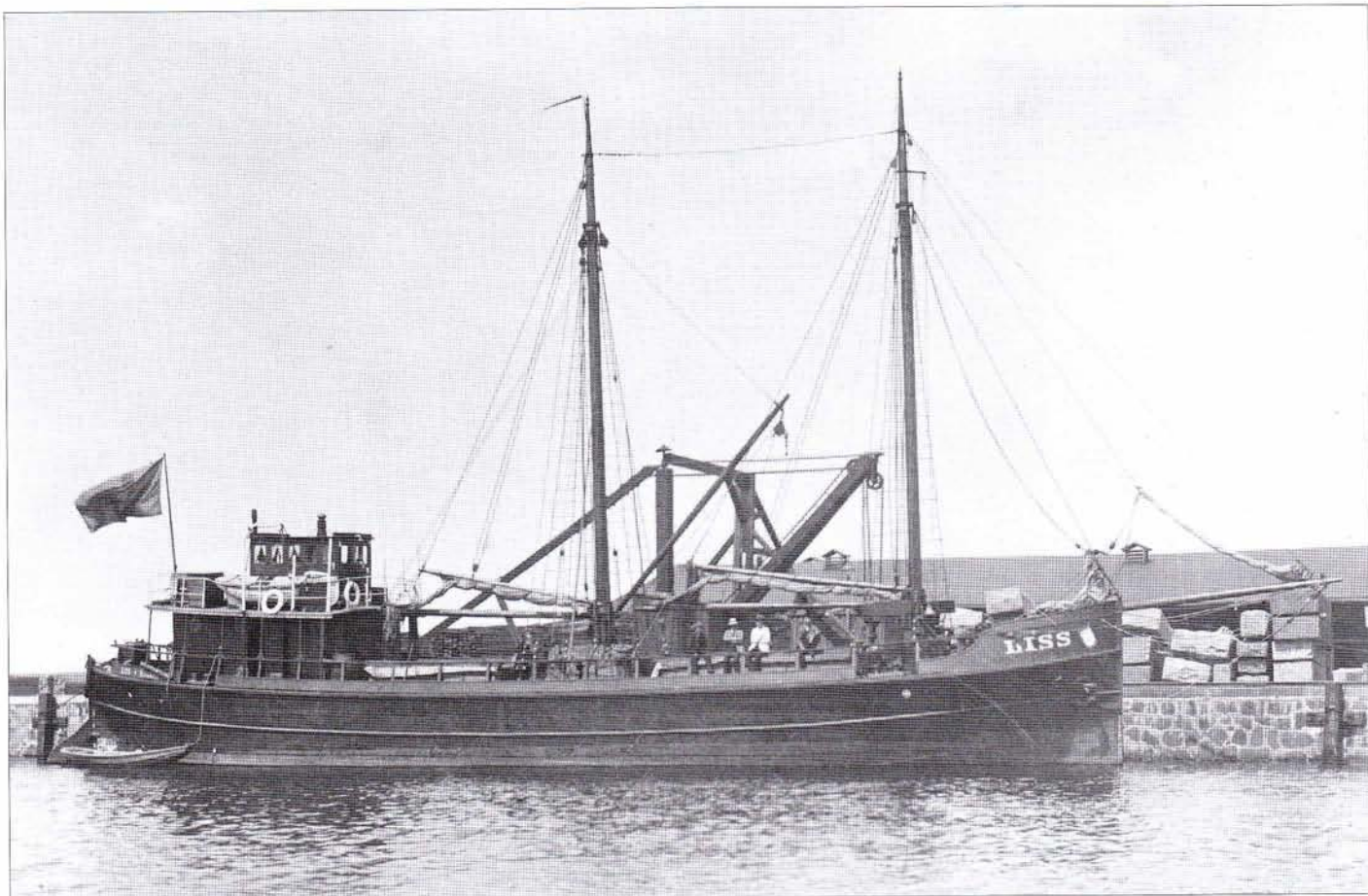
Syd-Nordamerikafarten gav också stoff till en roman som Ove Allansson skrev och som utspelade på Transmarins s/s **Hera** och dess märklige kapten Thulin. Tiden var 1940–1945.



Svenska Lloyds **Iberia** i New York 1957. Tv befälhavaren Nils Gösta Kjarr och Halmar Rothman, shore captain. Fotoarkiv Terje W. Fredh.



Sveabolagets **Farida** tagen av styrman Hans Lindskog i maj 1969 då hon gick i fart mellan Nord- och Sydamerika. Här ligger hon dockad i USA.



Motorseglaren *Liss* av Stockholm liggande i Wismar år 1910. Fotograf obekant. Vykort.

Två byggen från Ekensbergs Varv

J. Roger Toll

Jag läste en intressant artikel i Länspumpen 2008:1 om Ekensbergs varv med nybyggnadslista. Denna sammanställning var faktiskt sedan länge efterlängad. I min samling har jag ett par

bilder på fartyg byggda på detta varv. Jag översänder här några av dessa bilder som kan komplettera varvshistoriken.

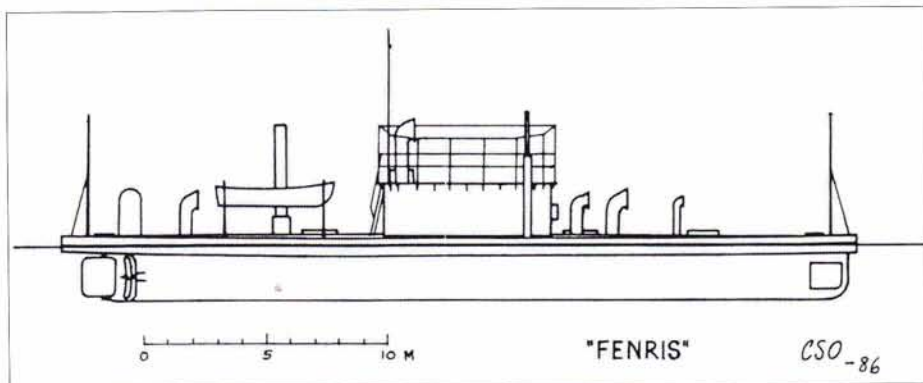
Motorseglaren *Liss*

Fartyget byggdes för Stockholms Transport & Bogserings Aktiebolag i Stockholm, på det egna varvet Ekensbergs Varf och Mek. Verkstad, som även var beläget i Stockholm. Detta fartyg blir på sitt sätt ett ganska originellt bygge, då det lät byggas av plåt från den utrangerade kanonbåten *Fenris*.

Fenris som var vår flottas tredje pansarbåt av den mindre typen efter *Garmer* och *Sköld*, sjösattes vid Bergsunds Mekaniska Verkstad den 28 juni år 1871 och levererades till försvaret året därpå. Dess deplacement var 257,4 ton, med dimensionerna 32,74 i längd, med en bredd av 6,83 samt med ett djupgående av 2,4 meter, vilket medgav passage av Göta kanal. Ångmaskinen var på 43 ihk eller 15 nhk samt var försedd med

en propeller som gav kanonbåten en fart av cirka 6 knop. Bestyckningen var en 24 cm kanon, modell 1869, som stod placerad i ett fast kanontorn riktad föröver. Tornet hade en största pansartjocklek av 229 mm

på fronskottet, pansardäck 19 mm och vattenlinjepansarn var på 51 mm. *Fenris* utrangerades alltså år 1902 och då angavs det att hon fick säljas för lägst 3800 kronor. Omkring år 1905 såldes hon alltså och kö-



pare var TB-bolaget som alltid hade behov av allehanda fartyg.

Under år 1907 färdigställdes motorseg-laren **Liss** vid Ekensbergs Varv och försågs med en originalmotor från Bergsunds Mek. Verkstads Aktiebolag, Stockholm på 50 hk. Det var en encylindrig marinmotor med omkastning enligt mottändningsprincipen. Fartyget försågs från början med tre master, den tredje, mesanmasten togs redan efter ett par år bort.

Skrovet var alltså till vissa delar byggt av pansarplåt, eller som det stod i en samtida notis – *dess botten af grof puddelplåt är hämtad från ett af vår flottas gamla fartyg, pansarkanonbåten Fenris* –. Den 7 september 1907 uppmättes **Liss** i Stockholm till 106,61 registerton netto och 139,9 bruttoton samt under däck till 127,28 ton. Hennes mått blev 29,14 i längd, med en bredd av 6,16 samt ett djup inombords av 2,95 meter. Lastkapaciteten uppgick till 220 dwt.

Då **Liss** från början var försedd med tre master fanns det alltså inte någon plats för en styrhytt ovanpå däckshuset, utan den sk bryggan var helt öppen. Efter att mesanmasten togs bort bereddes dock plats för en styrhytt ovanpå däckshuset, som bilden från 1910 utvisar. Redan som ny år 1907 inregistrerades hon i det Svenska Fartygsregistret under nummer 4783 med flaggsignalerna JORD.

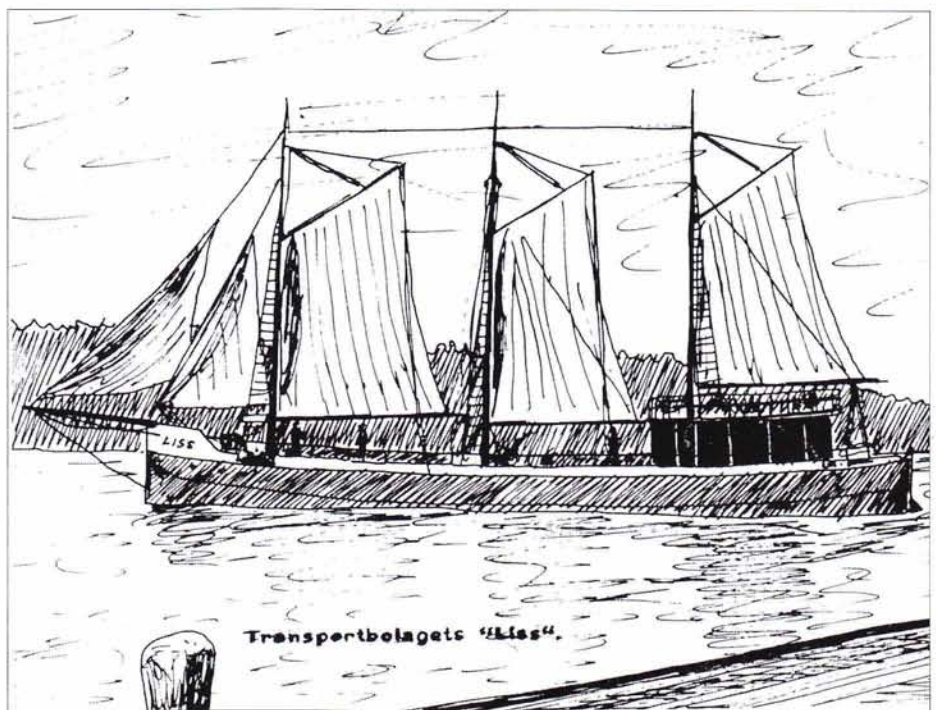
Vem som från början förde hennes befäl är dock obekant. Den 14 april år 1910 tillträdde Edvard Englund från Örvik i Häverö s:n som befälhavare för fartyget. Han var även försedd med styrmansbrev utfärdat i Gävle den 23 juli 1897. Han hade under åren 1903–1909 fört skonertskeppet **Ekonom** från Häverö.

Enligt uppgift sattes **Liss** från början in på traden Köping–Iggesund med malm och Hudiksvall–Stockholm med trävaror i retur. Under hösten blev hon insatt på bettraden mellan Blekinge och Skåne. Sedan vet vi inte så mycket om fartygets resor, de är först år 1910 under Englunds befäl som vi får en glimt av en resa. I juni månad avsänder han ett vykort med **Liss** som motiv, hem till sin dotter Ruth Emilia Englund i Örvik, och som bär följande text:

–Wismar d. 19/6 10.

Kära Ruth! Härmed ett litet Vy af "Liss". Vi skall nu gå till Norrköping i morgon med saltlast. Ni har väl nu bra varmt och skönt på landet, här i Wismar är det ovanligt varmt. Jag är frisk och kry hoppas ni äro detsamma. Hälsa Ivar, Selma, Mamma och farmor. Skelf är du och mycket hälsad af Pappa-".

Några ytterligare besked får man alltså inte för denna säsong. Det blev även den enda säsong Edvard Englund kom att föra detta fartyg. I Sveriges Skeppslista för år 1910 anges att maskinstyrkan var



Ritning av Liss.

70 hk. Det är möjligt att den encylindriga motorn blivit utbytt efter några år till en tvåcylindrig, då den encylindriga hade en maxkraft på 50 hk.

Redan den 27 maj 1911 såldes **Liss** till Reval i dåvarande Ryssland för obekant belopp. Redare för fartyget blev August U. Hanko och fartyget omdöptes till **Harjuma**. Hur lång tid hon sedan hörde hemma i Reval är dock oklart, men hon bör dock ha existerat en bit in på 1920-talet men slutet är alltså inte bekant.

Källor:

Båtologen 6/86, där även teckningen av **Fenris** finns med, utförd av Curt S Ohlsson.

Registreringshandlingar förmedlade av Bernt Fogelberg.

Tändkulan, medlemskrift för Tändkulans Vänner nr 29 i december 2003.

Samt eget arkiv.



Lastfartyget m/s Tebe

Fartyget lät byggas på Sättra Varv år 1918 som "präm" av furu och ek, järnspant för Stockholms Transport & Bogserings AB

under namnet **Tebe I**. Hon uppmättes i Stockholm den 21 november 1918 till 368,73 brutto och 347,21 nettoregisterton



Motorlastfartyget **Tebe** från Stockholm. Kanske gör hon här sin jungfrutur. Fotot är taget den 2 augusti 1919 av obekant fotograf.

EKENSBERGS VARF OCH MEK. VERKSTAD

ÄGARE: STOCKHOLMS TRANSPORT- & BOGSERINGS A.-B.



TELEFONER:

VARFVET:

RIKS HÄGERSTEN 4
STHLM S 30 65
„ GRÖNDAL 4

HUFVUDKONTORET:

RIKS 65 46
STHLM S 305 00

NYBYGGNADER & REPARATIONER

AF PASSAGERARE-, LAST- & BOGSERÅNGARE, MOTORFARTYG & STÅLPRÅMAR

SPECIALITET: ÅNGPANNOR & PROPELLRAR

TVENNE SLIPAR



STOCKHOLM DEN

191

POSTADRESS:

STOCKHOLM

JÄRNVÄGSADRESS:

LILJEHOLMEN



Bredhuvud Ekensbergs varv.

med måtten 40,50 i längd, med en bredd av 8,03 samt ett djupgående av 3,39 meter. Djupgåendet noterades till 3,70 meter.

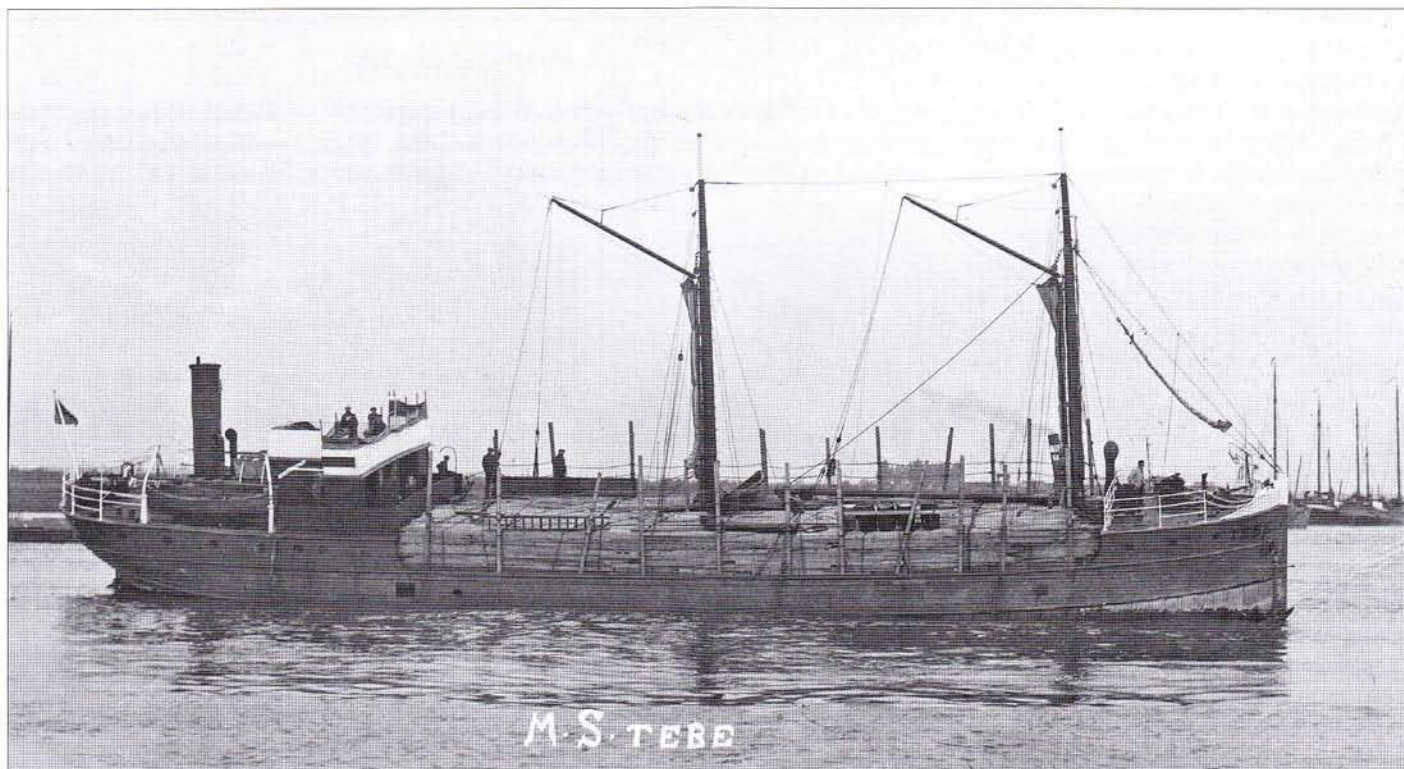
Året därpå ändrades hon till "motorfartyg" och detta skedde på det egna Ekensbergs Varv. Motorstyrkan angavs till 250 effektiva hästkrafter. Den 5 augusti 1919 uppmättes hon på nytt i Stockholm till 371,44 brutto och 238,44 netto. Vidare registrerades **Tebe** i det Svenska Fartygsregistret under nr 6161 med signalbokstä-

terna KBVS, som på 1930-talet ändrades till SDGV.

Fartyget byggdes alltså från början som "däckad pråm", men under åren 1919 till 1924 var hon alltså motoriserad. Den 16 juli 1924 meddelades att motorn uttagits och att hon åter användes som "pråm" under namnet **TB 376**. Som pråm användes hon sedan ända fram till år 1956 då TB-bolaget slopar henne ur sin flotta.

Enligt köpebrev av den 31 maj 1957

såldes hon till International Salvage & Construction & Co. Ltd i Stockholm för 5000 kronor. VD för detta bolag var Wollmar Högström. **TB 376** hade tydligen sjunkit vid Ankarudden i närheten av Nynäshamn och Wollmar Högström gick dock i konkurs och Ceidborn fick pråmen mot bärgning. Han sålde pråmen den 27 augusti 1958 till Tore Seilitz i Södertälje för 2800 kronor, och denne intygar den 14 juli 1962 att pråmen hade skrotats år 1958. ☼



Här ses Tebe med full intagen virkeslast. Fotograf obekant. Vykort.



Byggd 1957 av Krögerwerft GmbH, Rendsburg, nb 1081

1064 tdw, 499 brt, 276 nrt

Längd 70,11, bredd 10,45 djupgående 3,62 m

Reg-nr 9735/SGZQ IMO 5027003

Maskineri 8-cyl MWM, 1200 EHP

Fart 12,5 knop



Alstern på god gång över Nordsjön den 3 april 1967. Foto Tore Granath.

49 Alstern 1957–1959

Alstern var det andra i en serie om tre som varvet byggde för OF Ahlmark & Co Efr AB i Karlstad. De övriga var **Skagern** (9584) och **Sommen** (9777). **Alstern** kunde levereras den 16 februari

1957 och sattes i trafik på rederiets linjer mellan Vänern och UK/Kontinenten. Vid provturen kom fartyget upp i den svindlande hastigheten av 14,1 knop.



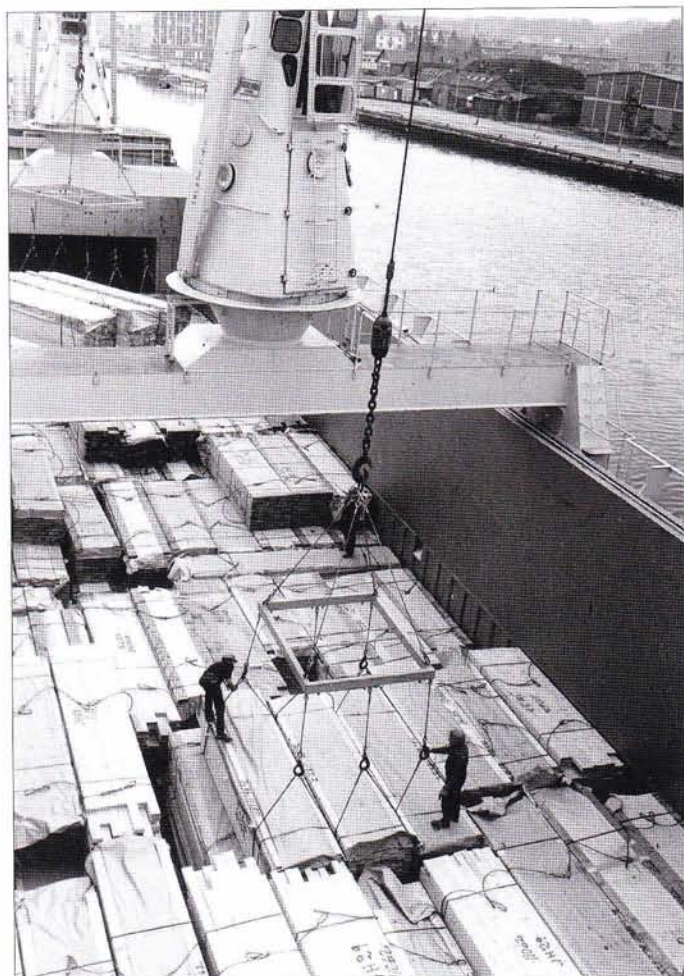
Foton från Alsterns däck tagna vid leveransen den 16 februari 1957. Arkivbilder Svensk Sjöfarts Tidning.



Fartyget möter hög sjö i Nordsjön den 14 februari 1965. Foto Tore Granath.

1970, den 21 maj, anmäldes att fartyget för 1300000 kr sålts till ett partrederi i Köpenhamn med Wonsild & Søn som huvudredare. Fartyget övertogs den 9 juni och gavs då namnet **Anna Wonsild**.

1972, den 29 april, sjönk fartyget i Biscaya omkring 50 nautiska mil N Gijón på en resa därifrån till England med 1012 ton armeringsjärn sedan man fått förskjutning i lasten. Besättningen gick i livbåten och kunde efter fyra dagar, den 3 maj, räddas av den spanska tankern **Pielagos**. En man ur besättningen, en libanes, omkom vid förlisningen.



Alstern kunde ta med sig åtskilliga sling med sågade trävaror. Bilderna från lastningen ur SST arkiv.



Loke på väg över haven i juni 1959. Foto Bertil Palm.



Byggd 1957 av Sölvesborgs Varvs- & Rederi AB, Sölvesborg, nb 48

1065 tdw, 499 brt, 242 nrt

Längd 62,42, bredd 10,02, djupgående 3,11 m

Reg-nr 9748/SGZV IMO 5210959

Maskineri 8-cyl KHD, 786 kW

Fart 12 knop

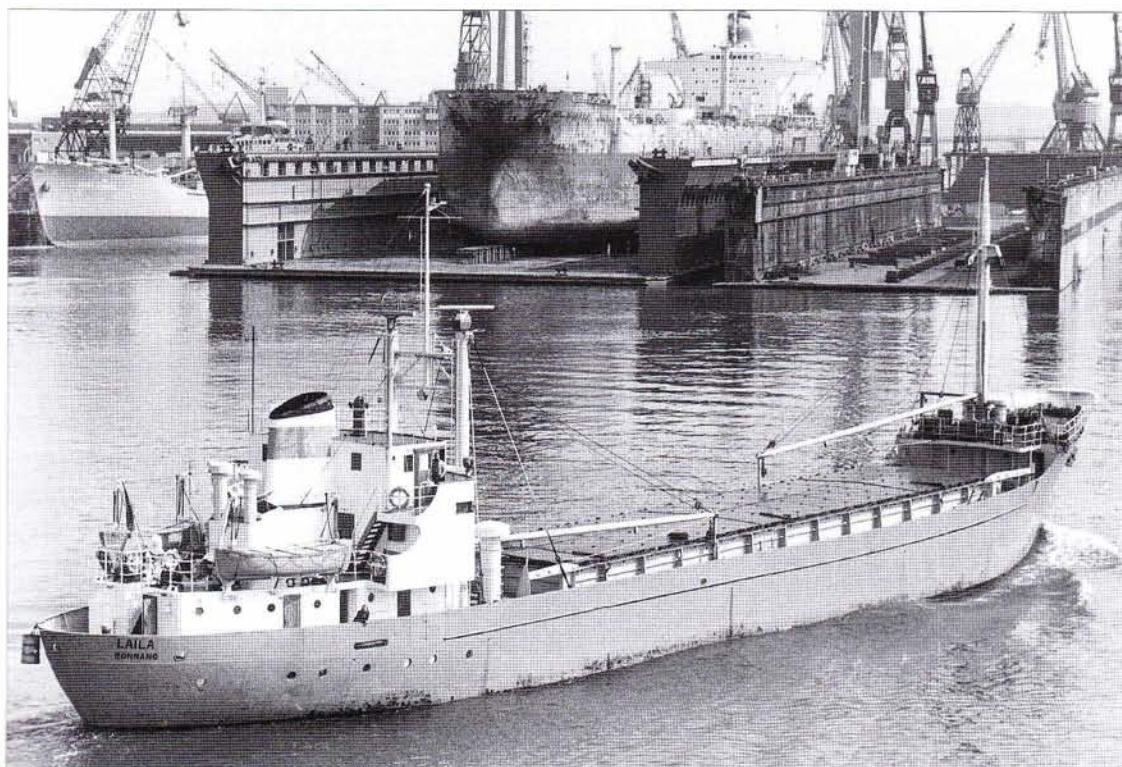
50 Loke/Laila/Ann-Louise/Haväng/Tineland/Limoni/Diani 1957–1989

Loke byggdes för Stockholms Rederi AB Svea i Stockholm. Hon kölsträcktes den 4 juni 1956 och sjösattes den 8 januari 1957 och gavs då namnet **Loke** av fru Ulla Tamm, maka till direktör Henric Tamm i Sveabolaget. Leveransen ägde rum den 28 mars.

1967, den 30 maj, såldes hon för 1 000 000 kronor till ett part-rederi på Klädesholmen med Frank Karlsson som huvudredare. Delägare var HB Rönnängs Motorverkstad, skeppare Rune Ivarsson och Börje Karlsson. Fartyget döptes om till **Laila**.

1973, juli, ändrades hemorten till Rönnäng. Rune Ivarsson sålde under november sin andel, 30 %, till Rederi AB Krossfjord, Klädesholmen

1978, den 13 januari, såldes hon för 2 250 000 kronor till Ven-Öresundslinjen AB i Borrby med Sture och Ann-Marie Lindström i styrelsen och med skeppare Inge Hall som vd och befälhavare ombord. Fartyget fick hemort i Simrishamn och namnet blev **Ann-Louise**.



Under 1950-talet byggde linjerederierna en lång rad paragrafare som ersättning för sina ångare. Sveabolagets **Loke** blev senare **Laila** av Rönnäng. Här passerar fartyget Götaverken i Göteborg.



Loke fick många namn. Här som Ann-Louise av Simrishamn.

1981, den 17 juli, försattes rederiet i konkurs av Helsingborgs Tingsrätt. Konkursboet sålde fartyget den 27 augusti för 1 450 000 kronor med övertagande den 1 september till delvis de gamla ägarna, nämligen Sture Lindström (25 %), Inge Hall (50 %) och E G Jansson AB i Malmö (25 %). Hemorten förblev Simrishamn men fartygets namn ändrades till **Haväng**.

1982, den 18 februari, såldes hon för 1 875 000 kronor till Rederi AB Tillingenabben i Timmernabben och döptes om till **Tineland**. Hemorten sattes till Malmö.

1983, den 2 maj, försattes bolaget i konkurs vid Oskarshamns Tingsrätt. Den 16 augusti såldes hon av konkursboet för 2 200 000 kronor till de tidigare ägarna Per-Olof Löfström, Erling Ekström och Hans Malmqvist som överlät fartyget på Kust-Marin KB i Blomstermåla. Fartyget seglade vidare med oförändrat namn.

1985, den 3 maj, försattes även detta bolag i konkurs vid Oskarshamns Tingsrätt. Den 30 maj såldes hon av konkursboet för 1 730 000 kronor till Jan Erik Gustafsson i Ödsmål och Håkan Eriksson i Rockneby med hälften var och döptes om till **Limoni**. Hemorten förblev Malmö. Den 13 november ändrade man även hemorten till Ödsmål.

1986, den 14 juli, försattes Jan Erik Gustafsson i konkurs vid Stenungsunds Tingsrätt och Håkan Eriksson försattes i konkurs den 18 juli vid Kalmar Tingsrätt. Den 24 september såldes fartyget av konkursboet för 720 000 kronor till Hans-Erik Johansson



Som Tineland av Malmö passerar hon Göteborg den 15 april 1984 på väg upp mot Vänern. Foto Krister Bång.

i Falkenberg. Han ville ändra fartygets namn till **Loke**, men det namnet var upptaget av ett annat fartyg. I stället fick fartyget namnet **Diani**.

1988, den 29 april försåldes fartyget till AB Cibol Finans (Owe Nordström) i Stockholm för 1 150 000 kronor. Det övertogs samma dag i Falkenberg och fick Filipstad som hemort. Inte heller detta bolag hade någon större lycka med sig ty

1989, den 13 januari, belades fartyget med kvarstad i Boston, Linc, England på grund av obetalda räkningar. Liggande där såldes fartyget den 26 januari för \$135 000 till Ahmad Kassem Elnemr boende på Karamé Street i Tripoli, Libanon. Denne då sjuttioåriga man kunde avsegla från Boston den 20 februari med sin **Jesica** som blev det nya namnet. Senare registrerades hon på Arab Express Ltd, Beirut

1994, den 10 maj, avseglade fartyget från Beirut med namnet **Criss H** för den nye ägaren Lamare Mar Agency, Beirut.

1997, den 9 juli, avgick hon åter från Beirut med nytt namn, **Nada K**. Ny ägare var nu South Shipping Co Sarl i Saida, Libanon. Hon sattes under Belize-flagg.

1999, juli, såldes hon till Adnan Kobrosli i Beirut men fortsatte under Belize-flagg. Nytt namn blev **Adam 1**.

2008. Fortfarande registrerad för samme ägare. Senast rapporterade positionsuppgift är från 2004 då fartyget låg i Alger.



Örjan Kronvall fotograferade henne som Diani när hon passerade Öresund den 24 juni 1988.



Ett kort tag hette hon Limoni. Fotoarkiv Donald MacFie.

Sommaren med Laila

Per Lycke

Under min högstadietid hade en önskan växt fram att börja arbeta på sjön. Pryotiden hade jag fått göra som en sjöfartspryo, med en vecka i Göteborgs hamn och en vecka ombord på Svenska Lloyds **Saga** till England. För en niondeklassist från Alingsås var detta inte så vanligt. På hösten skulle jag sedan börja på sjömansskolan i Göteborg. På våren 1977 fick jag chansen att följa med **Laila** av Rönning. Hon var en före detta Sveakasse med namnet **Loke**, byggd 1957 i Sölvesborg. Hon ägdes då av Frans Karlsson från Klädesholmen. Jag fick tillstånd av föräldrar och skola att sluta 9: an i förtid. Jag mönstrade på **Laila** i Bohus, där hon lossade. Förväntansfull blev jag över landgången och blev mottagen av kaptenen, Per Hessle från Sjötorp. Efter att ha fått anvisad hytt blev det rundvandring ombord, för att sedan kastas in i arbetslivet. Sopa rent lastrummet.

Senare under dagen blev det avgång, med destination Halmstad, där vi skulle lasta plåt till Västerås. Min lediga tid tillbringade jag bland annat med att **titta** på fartyg. Jag hade tyvärr ingen kamera då. Mitt fartygsintresse hade börjat och jag hade blivit medlem i Klubb Maritim, västra kretsen, samma år.

Arbetet ombord för en jungman är väl för de flesta känt, det vill säga att göra det som alla säger man skall göra. Knacka rost, måla, stämpla last m.m. Förstas fick jag hundvakten mellan 00.00–04.00. Då ingick även att gå en rond i maskin. Fick även pröva på att vara kockjungman några dagar när törsten blev för stark för kocken.

Om jag inte mins fel gick **Laila** i det som kallas stor kustfart. Vi besökte hamnar i Danmark, Tyskland, Polen, Norge och Sverige.

Besök i Polen var spännande för en femtonåring. K-pistvakter vid landgången och en massa besök av myndighetspersoner som snokade i hytterna. I Gdansk lastades industrisalt till Bohus.

På resa från Porsgrunn till Norrtälje gick vi på grund i Stockholms skärgård. Vi kom inte loss för egen maskin utan behövde dras av grundet. **Laila** var läck i barlasttankar i fören, men vi linkade in till Norrtälje där vi lossade. Sedan blev det en resa uppför Ångermanälven till Lunde varv där vi blev liggande för reparation. Midsommar inföll och Lunde varv var väl inte direkt drömplatsen för en tonåring att fira midsommar på. Isbrytaren **Thule** låg också vid varvet så vi blev ombordbjudna på midsommaraftonen. Minnet från detta har jag fortfarande kvar i form av en blåkrage. Förövrigt den enda jag har burit då jag vid mönstringen senare i livet förvägrades möjligheten att få ligga vid flottan, utan blev jordfräs vid I15 i Borås.

Under varvsuppehållet skulle en mängd saker fixas. Jag och en annan däckare fick det trevliga uppdraget att rengöra ballasttankarna. Det gjordes genom att öppna manluckorna under lastrummet. Iklädda regnställ och försedd med sladdlampa, hink och skyffel fick vi krypa ner och ösa upp alla avlagringar som samlats, ett riktigt skitgöra.

När sommarlovet började närma sig slutet var det dags att mönstra av. Detta skedde i sjöfartsmetropolen Köping. Det var en nöjd yngling som tog tåget till Alingsås. Jag hade fått arbeta på sjön, precis som pappa och farfar, upplevt mycket roligt och träffat många fina människor. Nästa år ville jag ut igen, och så blev det, med **Breezand** av Skärhamn med Anders Sövgren som skeppare, men det är en annan historia.



*Laila av Klädesholmen under passage genom Kiel-kanalen.
Foto J.C. Lund.*



Byggd 1957 av Lidingöverken AB,
Lidingö, nb 24
960 tdw, 499 brt, 292 nrt
Längd 57,15, bredd 10,04, djupgående
3,66 m
Reg-nr 9750/SHAB IMO 5101366
Maskineri 4-cyl Nohab diesel, 618 kW
Fart 11,5 knop



Elisabeth. Arkiv Svensk Sjöfarts Tidning.

51 Elisabeth 1957–1961, 1966–1974

Fartyget byggdes på beställning av Rederi AB Samba (Sten A Olsson), Göteborg och sjösattes den 21 januari 1957 och döptes av fru Ingegerd Olofsson till **Elisabeth**. Hon var nummer tre i en serie om fyra systerfartyg som varvet byggde för rederiet. Leveransen ägde rum den 29 mars 1957 och hon sattes i trafik under befäl av sjökapten Ernst Söderström.

Hon insattes i trafik i Nordeuropa men gjorde även under 1959/1960 en resa till Fjärran Östern. Hon avgick tex från Colombo på Ceylon den 2 januari 1960 till Singapore och kom fram dit den 19 samma månad.

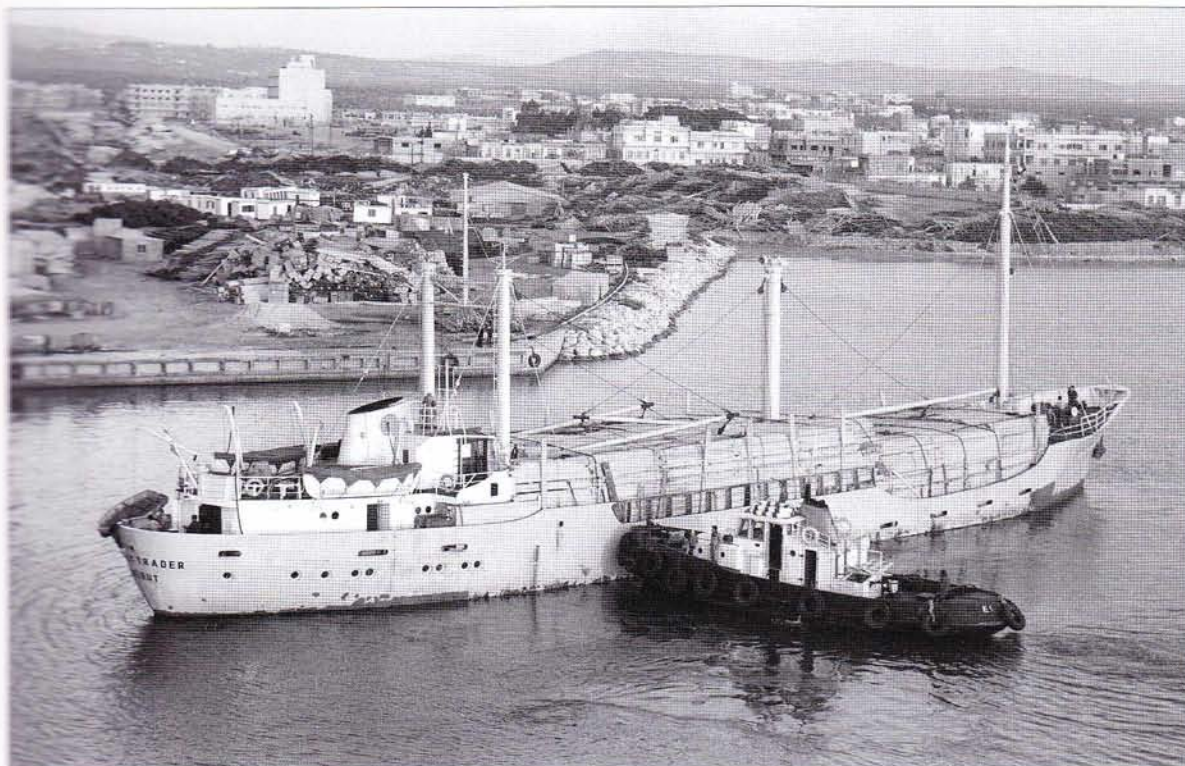
Snart nog var hon tillbaka på nordligare breddgrader och gick mycket i trafik mellan Vita Havet och Kontinenten.

Den 2 mars 1961 kom hon fram till Amsterdam. Hon hade sålts för 900 000 holländska floriner (ca 1 296 000 svenska kronor) till NV Rederij Skandia i Amsterdam. Manager var Vereenigd Cargadoorskantoor som vid denna tid hade hand om en rad svenskägda fartyg som seglade under holländsk flagg såsom Sveabolaget, Göthabolaget och Ahlmarks. **Elisabeth** fick behålla sitt namn under holländsk flagg och fortsatte sin trafik i Nordeuropa.

I november 1966 såldes fartyget nyklassat för 1 250 000 kronor



Efter sin tid i Holland kom fartyget tillbaka till Sverige och fick Styrsö som hemort. Foto Rickard Sahlsten.



Beirut Trader anländer till Tartous i januari 1975 med en ordentlig last. Foto Göran Ohlsson.

☐ sjökapten Daniel Johansson på Styrso och även här fick hon behålla sitt dopnamn.

Den 16 maj 1973 fattade fartyget eld då det låg i Rotterdam och fick så gott som hela akterskeppet utbränt. Brandens orsak var överhettning av en spis.

I mars 1974 avyttrades hon för 1 050 000 kronor till Beirut Trading Co Sarl, Beirut och var omdöpt till **Beirut Trader** då hon den 18 mars lämnade Göteborg. Det köpande bolaget ägde

också Transmarins gamla **Irene** som under libanesisk flagg hade namnet **Beirut Trust**.

1976 såldes hon till Agence General Maritime (AGEMAR), Beirut och fick namnet **La Providence**.

I oktober 1985 fick hon tillbaka sitt dopnamn **Elisabeth** fortfarande ägd av AGEMAR. Första kända position var avgått Limassol för Beirut den 22 oktober.

Fartyget blev upphugget i Chittagong, Bangladesh i december 1986.

52 Royal Board 1957–1973



Royal Board hade rena fina linjer. Foto Tomas Johannesson.



Byggd 1957 av Gävle Varv AB, Gävle
nb 95

1 145 tdw, 499 brt, 291 nrt

Längd 69,70, bredd 10,83, djupgående
3,66 m

Reg-nr 9756/SHBJ IMO 5301289

Maskineri 12-cyl Davey, Paxman & Co
diesel, 1076 kW

Fart 12,5 knop



Rex fotograferad under sin korta tid på Klädesholmen. Foto Krister Bång den 3 februari 1974.

Royal Board var det andra i en serie om fyra som Statens Skogsindustrier beställde vid Gävle Varv. Hon levererades den 24 april 1957 och fick Stockholm som hemort. Hon sattes genast i trafik med Erik Rosendahl som befälhavare.

1970, den 21 januari, såldes hon för 1 100 000 kronor till AB Ranrederiet (Arne Andersson) på Smögen och fick namnet **Rex**. Detta bolag hade också paragrafaren **Dux**, båda döpta efter legendariska trälare på Smögen från 1930-talet.

1973, den 13 december, såldes hon för 1 015 000 kronor till ett partrederi på Klädesholmen med Rune Ivarsson som huvudredare och ägare till 30 % och med Karl Bertil Sten Arvidsson (20 %) och Rederi AB Bredskär (50 %) som delägare. Man behöll fartygets namn.

1974, den 4 mars, såldes hon vidare för 1 370 000 kronor till Gunadou Shipping Ltd i Nicosia på Cypern och fick namnet **Angelique Taf**. Hemort: Famagusta.

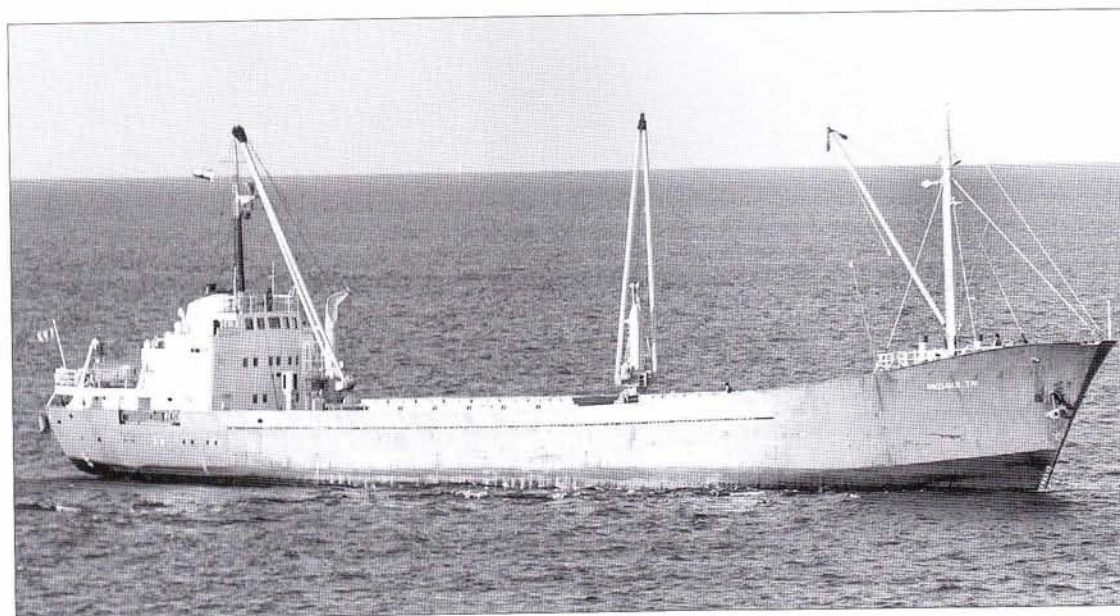
1975, den 15 april, fick fartyget eld i maskinrummet då hon befann sig i position 36.20 N och 06.40 W på en resa med bomullsfrökakor mellan Venedig och Ålborg. Besättningen räddades

av färjan **Eagle**. Vraket bogserades senare in till Puerto de Santa Maria utanför Cadiz med svåra skador. Vid besiktning den 18 april konstaterades att maskinrummet var vattenfyllt, överbyggnad och all inredning under däck utbränt och skrovsador på grund av värmeutvecklingen. Vraket såldes till Fairlead Enterprises (Maritime) Ltd som hade sitt kontor på 7, Odas Platonos i Piraeus. Flaggen förblev cypriotisk med Limassol som hemmahamn.

1978, april, bogserades vraket bort från Cadiz av det grekiska bärgningsfartyget **Vernicos Dimitrios** som den 12 april kom fram till Piraeus med vraket. Trots sina omfattande skador sattes fartyget i stånd, såldes tillbaka till sin förre ägare, Gunadou Shipping, och kunde i januari 1977 sättas i fart igen.

1978 i mars döptes fartyget om till **Kent** då hon befann sig i Cadiz.

1978, den 7 juli kl 20.30, fick fartyget ånyo brand ombord. Hon befann sig då strax utanför Siciliens västligaste punkt på resa mellan Syrakusa och Lagos med fosfat. Hon övergavs av sin besättning och sjönk den 8 juli kl 11.40 utanför San Vito lo Capo. Besättningen räddades.



Royal Board hamnade så småningom i Medelhavet. Här ligger hon utanför Tartous i Syrien med namnet Angelique Taf fotograferad av Göran Ohlsson.



Kalmarsund IX gick på leveransprov tur den 4 maj 1957. Foto från Kalmar Sjöfartsmuseum.



Byggt 1957 av Kalmar Varv AB, Kalmar
nb 386

887 tdw, 494 brt, 278 nrt

Längd 52,48, bredd 9,52, djupgående
3,86 m

Reg-nr 9757/SHAJ IMO 5180362

Maskineri: 6-cyl MAK diesel, 508 kW.

Fart 11,5 knop

53 Kalmarsund IX 1957–1981

Fartyget byggdes för Ångbåts AB Kalmarsund i Kalmar med namnet **Kalmarsund IX**. Leveransen ägde rum den 4 maj 1957. Man uppmärksammade att det fanns bostäder för 12 man, varjämte tillkom salong, sjukhytt, två mässar, kök och tvättrum.

1964, den 24 januari, såldes hon för 1 200 000 kronor till ett partrederi i Rönnäng med verkstadsägaren Anders Einar Andersson som huvudredare och med Frank Karlsson, Gösta Edmund Karlsson, Tage Björheden och John Erik Torsten Andersson som övriga delägare. Nu fick fartyget namnet **Jomfruland**.

1970, maj, ändrades hemorten till Halsbäck.

1980, april, såldes fartyget till ett partrederi i Kyrkesund med Jörgen Hansson som huvudredare och med Jan-Olof och Ingemar

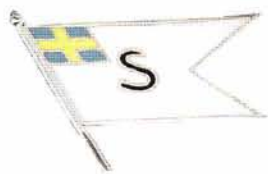
Hansson som övriga delägare. Hon seglade vidare med namnet **Jomfruland**.

1981, december, överfördes hon för 1 050 000 kronor på Odiel Shipping Co Ltd, Gibraltar och fick namnet **Lady Odiel**.

1984, den 19 oktober kl 13.10 avgick hon från Emden med last av 765 ton stålror destinerad till Peterhead i Skottland. Fartyget mötte hårt väder, fick lastförskjutning och gick snabbt till botten vid 18-tiden den 20 oktober i position 53.37 N och 05.11 E. Den 21 oktober 06.20 påträffades befälhavaren, Jörgen Hansson, i en flotte av polska **Mikolaj Rej** och kunde räddas och föras till Den Helder medan de övriga fyra besättningsmännen omkom.



*Hennes sista namn blev **Lady Odiel** med hemort i Gibraltar. Foto Örjan Kronvall i Öresund den 11 juni 1983.*



Byggd 1957 av Lödöse Varf AB, Lödöse
nb 126

1143 tdw, 499 brt, 277 nrt

Längd 68,04, bredd 10,40, djupgående
3,85 m

Reg-nr 9763/SHBL IMO 5337824

Maskineri 2-cyl Alpha diesel, 706 kW.

Fart 12 knop



Staffan beställdes av göteborgare men kom att tjänstgöra hos Sveabolaget under många år. Foto Bertil Zandelin.

54 Staffan 1957–1967

Fartyget beställdes den 4 februari 1956 av fruktfirman Frans A Sandén AB, Göteborg för under bildning varande partrederi. Kontraktssumman var på 2 320 000 kronor. Hon sjösattes för detta bolag med namnet **Palma**. Under utrustningstiden såldes fartyget till Rederi AB Staffan i Gävle, ett dotterbolag till Stockholms Rederi AB Svea, och hon gick på leveransprovturn den 3 juni med namnet **Staffan**.

1964, den 25 mars, träffades fusionsavtal mellan Rederi AB Staffan och Stockholms Rederi AB Svea och överfördes på det senare bolaget i juni 1965.

1967, den 14 juli, såldes hon för 1 100 000 kr till Rederij Holda NV i Amsterdam ett bolag som kontrollerades bl a av Sveabolaget. Man behöll namnet **Staffan** och hon fortsatte sin trafik för Sveabolaget fram till juni 1969 då sista turen gick Gävle – Antwerpen.

1969, juni, såldes hon till Cie Armoricaïne de Transports Maritimes, Marseille där hon fick namnet **Marie-Aude**.

1978, den 21 augusti, såldes hon till Gerasimos Kavadas & Brothers Shipping Co Ltd, Piraeus och fick nytt namn **Ageliki II**.

1984 såldes hon till Argo Shipping Agencies på Volos och registrerades på Argomar Shipping, fortfarande med Piraeus som hemort och med oförändrat namn.

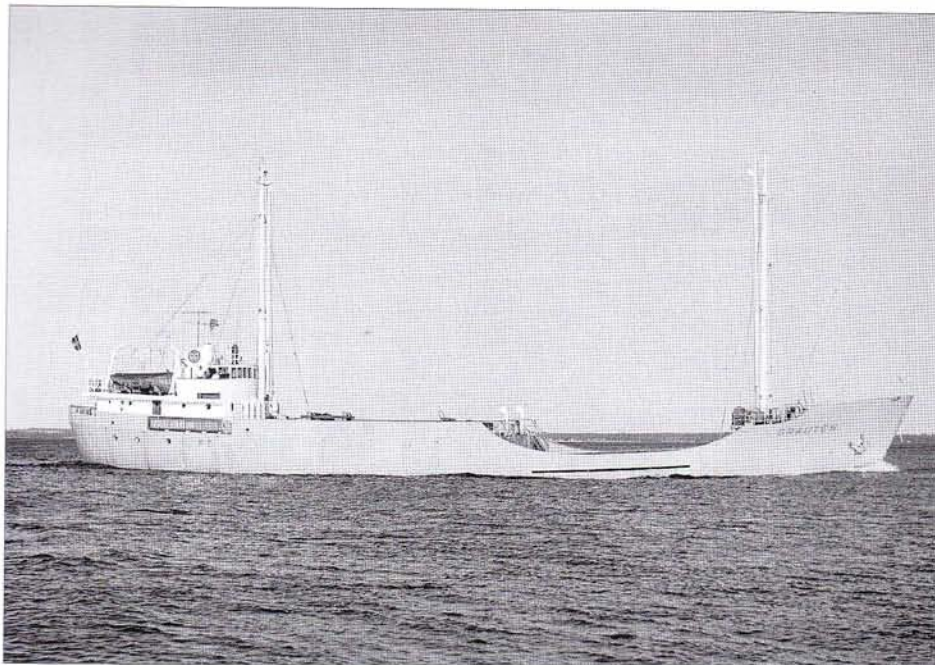
1992, den 5 juni, såldes hon vidare till Sourmelis Shipping Co i Piraeus och fick namnet **Kapetan Christos**.

1994, februari, såldes hon till Kapetan Christos Naftiki Eteria, Piraeus och fick behålla sitt namn.

2008. I trafik. Senast kända position. Avgick från Samos den 28 april 2008.



Staffan är fortfarande igång och heter sedan 1992 **Kapetan Christos**. Foto den 4 juni 1993 utanför Piraeus av Bent Mikkelsen.



Grauten passerar Kalmarsund den 30 juli 1964. Några månader senare förliste hon med man och allt.
Foto Robert Johannesson.



Byggd 1957 av Kalmar Varv AB, Kalmar
nb 389

890 tdw, 499 brt, 274 nrt

Längd 52,42, bredd 9,52, djupgående
3,81 m

Reg-nr 9776/SHCL

Maskineri 8-cyl Deutz diesel, 690 eff hk

Fart 11,5 knop

55 Grauten 1957–1964

Fartyget beställdes den 15 augusti 1956 av AB Aug Leffler & Son AB, Göteborg (5/6) och AB Robert Myrsten, Slite (1/6) till ett pris av 1 700 000 kronor och för leverans senast i juli 1957. I kontraktet skrevs också in, att man kunde överföra delar av ägandet till Rederi AB Jan, Rederi AB Orion och AB Adviser, Göteborg.

1957, den 25 maj sjösattes fartyget och döptes till **Grauten**. Leveransen ägde rum den 15 augusti samma år och hon sattes i fart med Nils Hartle i Kristianstad som befälhavare.

1959, den 15 februari, överlät AB Aug Leffler & Son sin del, 5/6, på Rederi AB Jan, Göteborg för 1 250 000 kronor. Senare samma år, den 17 juni, sålde Rederi AB Jan 1/6 till AB Robert Myrsten för 331 005 kronor.

1964, den 1 januari, sålde Rederi AB Jan 3/6 i **Grauten** för 993 000 kronor till AB Robert Myrsten, Slite.

1964, den 5 december, förliste fartyget vid skäret Skötgrunnan utanför Bureå, Skellefteå. Tre av besättningen på åtta man påträffades dagen därpå ihjälfrusna i en livräddningsflotte som flutit iland vid Skötgrunnan. Av övriga ombord fanns inga spår.

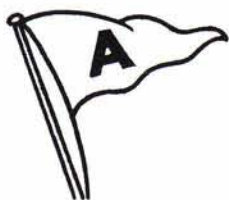
Grauten var på resa med bly från Skelleftehamn till Oskarshamn. Två timmar efter avgången meddelade befälhavaren på radio att man fått förskjutning i lasten och att man hade 30–35 graders slagsida. Han avsåg att återvända till Skelleftehamn. 40 minuter senare sände fartyget nödsignaler sedan läget försämrats och slagsidan ökat till 45 grader. Vid tillfället blåste det nordvästlig kuling och var 9 grader kallt. En tullkryssare gick omedelbart mot angiven position omkring 5,5 nautiska mil från Gåsören. Även en lotsbåt gick ut. De båda båtarna spanade i timmar i mörkret utan resultat. Larm gick även till kustbefolkningen och överallt i husen

vid kusten tändes ljus för att vägleda de nödställda. 25 man gav sig ut för att leta längs stränderna. De i spaningarna deltagande båtarna måste på morgonen söka sig till hamn på grund av kraftig nedisning. Då hade även livräddningskryssaren **Grängesberg** och en helikopter satts in i sökandet. Man hittade snart en del vrakgods, bland annat de båda livbåtarna oanvända och sedan fann man flotten med de tre omkomna. Spaningarna ställdes därefter in.

Så småningom hittades vraket på 10 meters djup vid grundet Dräcken. Blylasten, som var värd över 1 000 000 kronor bärgades under våren 1965 och avslutades sedan man lyckats få upp 560 ton.



Grauten vid Ekenbergs Varv den 18 januari 1961. Arkivbild Krister Bång.



Byggd 1957 av Krögerwerft GmbH, Rendsburg, nb 1084.

1050 tdw, 499 brt, 282 nrt

Längd 70,77, bredd 10,44 djupgående 3,62 m

Reg-nr 9777/SHCY IMO 5333969

Maskineri 8-cyl MWM, 735 kW

Fart 12,25 knop



Sommen på väg ut från Göteborgs hamn. Arkivbild Svensk Sjöfarts Tidning.

56 Sommen 1957–1966

Fartyget var det tredje i en serie om tre som O F Ahlmark & Co Eftr AB i Karlstad beställde vid varvet. Vid sjösättningen den 1 juni 1957 fick hon namnet **Sommen**. Hon kunde levereras den 3 augusti samma år. Hon sattes i trafik mellan Väner och England/kontinenten.

1966, den 15 juni, såldes hon för 1 695 000 kronor till Obalna Plovidba i Split och döptes om till **Hvar**. Hon övertogs i Helsingborg och avgick därifrån den 3 augusti destinerad till Antwerpen.

1971 övertogs fartyget av Losinjska Plovidba i Rijeka vilket bolag 1974 ändrade namn till Losinjska Plovidba OOUR Brodastve i Rijeka fortfarande med namnet **Hvar**.

1991, oktober, överfördes hon på Flanonia Shipping Co Ltd, Kingston, St Vincent vilket var ett dotterbolag till Brodograd "Cres", Kroatien och i mars 1999 sattes hon under kroatisk flagg.

Fartyget var senare inblandat i vapensmuggling och det uppstod kamp ombord mellan terrorister och polis.

2001, mars, meddelades att fartyget sålts till Visdon Shipping & Trading Ltd i Kingston, bakom vilket bolag stod Edo Shipping & Forwarding Co i Durres, Albanien. Hon skall då ha fått namnet **Rosa Rossa**. Möjligen var detta bara ett namn på pappret för fartyget har inte syns till sedan dess. Lloyds meddelar också år 2007 att tvivel på fartygets fortsatta existens



*Sommen övertogs av nya ägare i Helsingborg. Här ligger hon i varvets docka och har just fått sitt nya namn, **Hvar**. Foto Tore Granath den 3 augusti 1966.*

*Tv styrhytten på **Sommen**. Arkivbild SST.*



Byggt 1957 av Ottensener Eisenwerk GmbH, Hamburg – Altona, nb 508

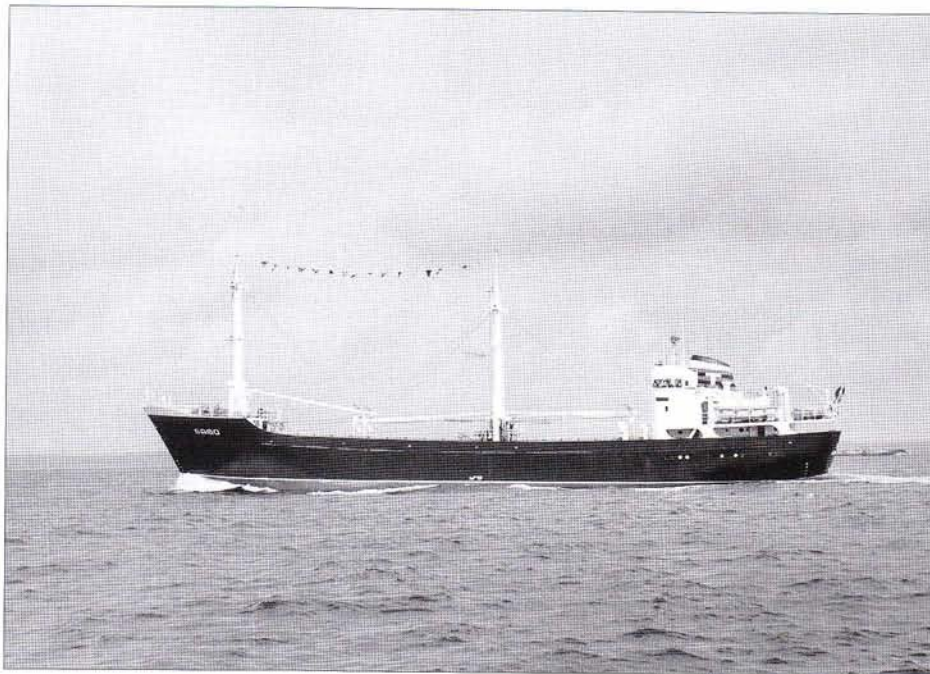
895 tdw, 499 brt, 244 nrt

Längd 62,32, bredd 9,92 djupgående 3,67 m

Reg-nr 9778/SHCX IMO 5308811

Maskineri 8-cyl Deutz diesel, 797 kW.

Fart 12 knop



Samo på leveransprovtur utanför Hamburg. Arkiv Svensk Sjöfarts Tidning.

57 Samo 1957–1968, 1973–1975

Fartyget, som i stort sett var systerfartyg med de tidigare vid varvet byggda **Nigella** och **Celia**, sjösattes den 26 juli 1957 döpt till **Samo** av fru Bojan Pettersson, maka till chefsbefraktare Gösta Pettersson. Hon levererades den 22 augusti samma år och sattes i trafik med Hilmer Hillstedt som befälhavare. Beställare var Broströms Tender Service i Göteborg.

1961, den 1 december, såldes 1/8 i fartyget för 218 500 kronor till Simon Edström AB i Malmö, ett bolag ingående i Broströms-koncernen.

1968, den 12 juni, såldes **Samo** för 1 725 755 kronor till det tyska dotterbolaget Halland Linie Schiffahrts GmbH i Lübeck och fortsatte att gå på sin gamla trad som **Samo**.

1973, november, inköptes hon för 750 000 kronor av ett partrederi i Skärhamn bestående av Sören Pettersson (40 %) huvudredare; Rune Bengtsson (10 %); Bo Sörensson (10 %), Claes Göran Haraldsson (10 %), Jan Ove Hermansson (10 %) samt Jan Runesson (20 %). Även nu fortsatte hon att segla med sitt dopnamn.

1975, den 23 juli, såldes hon för 1 340 000 kronor till Mandouh Mamari i Tartous, Syrien. Hon övertogs i Göteborg och avseglade därifrån den 25 juli med namnet **Samar**. Hemorten blev Lattakia.

1990 såldes hon till Abdelrahman Mohamad Kadourah i Tartous och fick namnet **Ahsan II**.

1993 blev Intermed Maritime Co, Tartous managers för fartyget.

1996 ändrades stavningen av fartygs namn något till **Ihsan 2**.

2000, den 2 augusti, fattade fartyget eld i position 35.12N, 34.52E på resa mellan Limassol och Constanza. Fartyget vattenfylldes delvis och hon övergavs av sin besättning. Den 23 augusti påträffades hon drivande utanför Cape Andreas och bogserades in till Limassol där hon ankrades upp och lades i arrest. Den 18 november sattes hon åter i trafik.

2001 rapporterades hon såld till okända intressenter under Tonga-flagg men det är osäkert om hon övertogs av dem. Hon fanns kvar i Medelhavet fram till 2006 då hon såldes till Indonesien. Det finns ännu ingen uppgift om ny ägare. Senast kända position: Avgick Surabaya 13 februari 2007 till Pantoloan, Indonesien.



Samo banar sig fram i isen. Rederivykort. Foto Pedro Svensson.

Byggd 1957 av Falkenbergs Varv AB,
Falkenberg, nb 120

960 tdw, 499 brt, 266 nrt

Längd 57,11, bredd 10,04 djupgående
3,65 m

Reg-nr 9785/SHDB IMO 5207732

Maskineri Nohab diesel, 627 kW

Fart 11 knop



Libra vid Helsingborgs Varv efter sitt svåra haveri. Foto Bertil Palm.

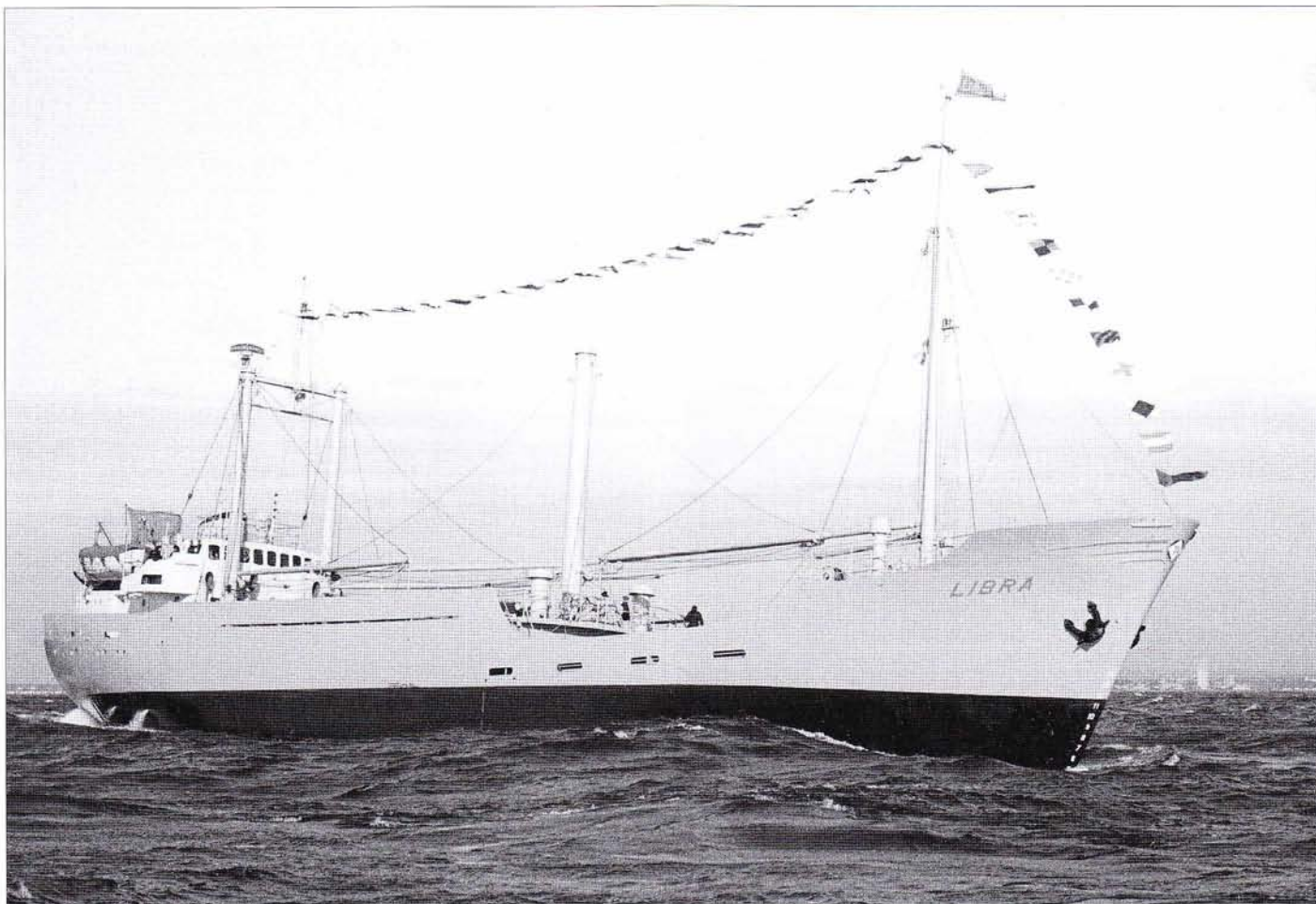
58 Libra 1957–1967

Byggdes för Rederi AB Wallen (Axel Falkland) i Helsingborg. Hon sjösattes den 15 juli 1957 i hällande regn och döptes av fröken Margaretha Falkland, dotter till direktör Yngve Falkland, till **Libra**. Hon var det första fartyget som byggdes på den nya badden som varvet investerat i. Omedelbart efter sjösättningen stäcktes kölen till ett systerfartyg beställt av Thunbolaget.

Libra levererades den 17 oktober och jungfruresan gick mellan Norrköping och Medelhavet med trä.

1961 i december, såldes hon för 1 440 000 kronor till ett partrederi i Helsingborg med Mortimer Wedlin som huvudredare och med AB Nordatlas som ägare till 410/800 delar.

1963, den 15 februari, utsågs Axel Falkland till ny huvudredare



*En härlig leveransbild av **Libra** utanför hallandskusten. Arkiv Svensk Sjöfarts Tidning.*



Fartyget kolliderade och sjönk utanför Helsingborg. Här bärgas hon av Röda Bolagets Sjollen, Färdig och Raketen.

för fartyget.

1966, den 12 november, kolliderade **Libra** i tät tjocka strax utanför Helsingborg med det ryska motorfartyget **Kandalakshales** varvid **Libra** fick så svåra skador att hon nästan omedelbart gick till botten. Fartygets maskinchef samt befälhavarens femårige son omkom. **Libra** hade just lämnat Helsingborg på sin resa mellan Grangemouth och Brahestad med 541 ton järnvaror när olyckan inträffade. Den 26 januari 1967 lyftes vraket och infördes till Helsingborg där hon kondemnerades och utbjöds till försäljning.

1967, den 9 mars, såldes hon till Svend Aage Gudmundsen i Hundested och hon bogserades den 15 april 1967 till sin nya

hemort för ombyggnad och istandsättning. Hon byggdes om till sandsugare och döptes om till **Kirsten Halskov**.

1970 utrustades fartyget med en ny maskin, 9-cyl Alpha diesel.

1975, oktober, såldes hon till Societé d'Armement Timac i St Malo, Frankrike och fick namnet **Timac**.

1992, den 9 december vid 8-tiden på morgonen, kolliderade fartyget i inloppet till St Malo med passagerarfärjan **Duchesse Anne** varvid **Timac** omedelbart gick till botten. Befälhavaren omkom.



*Fartyget byggdes om till sandsugare med namnet **Kirsten Halskov**. Här ligger hon i Sannegårds- hamnen i Göteborg i december 1974. Foto Krister Bång.*

Paragrafbåtarnas motorer

Komplettering av Bertil Rydholm

Det är farligt att blanda ihop aerodynamik med hydrodynamik. Även om man principiellt sysslar med detta som en lära på Chalmers.

En ställbar fartygspropeller kan kontrolleras i tre basinställningar: Fram, Noll och Back. Endast i specialfallet kan vissa krigsmarina propellar gå förbi Fram och intaga flöjningsposition. Civilister göra sig inga besvär.

En ställbar flygplanspropeller (tex på ett flerpropellrigt större fraktpan) kan intaga alla fyra sätten. Till skillnad mot en fartygspropeller tillåts här att en flöjlad propeller drivs av sin motor. Stillastående på marken (se nedan).

Olle Gustafsson säger på sidan 28 b la följande med referens till ställbara propellar, enkannerligen då KaMeWa:

"Motorn behöver bara då bara gå åt ett håll och genom att som flygarna säger (2) flöjla propellerbladen kan man låta motorn gå (1) utan att fartyget drivs framåt eller bakåt".

Här har Olle tyvärr lyckats med att blanda ihop två begrepp i en enda mening. Låt oss börja med det enklaste, det andra begreppet (1) "Ej drivs fram eller back", dvs nolläge = bryggmanöverspaken står i noll (rakt upp) och indikatorn på tryckoljeboxen (i maskin) pekar på det från provturen instämplade nolläge på stigningsskalan. Nu ligger fartyget stilla såvida det ej påverkas av yttre krafter.

Begreppets korrekta benämning är Nollstigning:

"Om propeller står i nollstigning innebär detta att stigningen vid radie 0,7R är noll. Innanför denna radie är stigning positiv och utanför negativ. Nollstigning är dock inte liktydligt med att tryckkraften är noll, utan detta inträffar normalt vid en låg positiv stigning, P/D 0,1 – 0,2. På bredbladiga propellar kan det vara svårt att ställa propellern så att tryckkraften $T = 0$, vid en viss låg stigning kan det ske ett plötsligt omslag från positiv till negativ tryckkraft eller omvänt. Detta är dock enbart besvärande om tomgångsvarvtalet är högt. Om propellern körs vid 50 % varvtal i stället för 100 %, reduceras den i förväg låga – men oönskade tryckkraften med tre fjärdedelar.

Vid 100 % varvtal är propellerns effektabSORPTION ca 20 % av full effekt. Reduceras varvtalet till 50 %, minskar effekten med 7/8 till endast 2,5 % av full effekt.

Det kan förekomma en del kavitation vid nollstigning, speciellt om varvtalet är högt. Kavitationen har dock en tendens att släppa bladytan, och är normalt inte aggressiv."

Det ovan sagda kan sammanfattas enligt följande:

När propellerbladen står i nollstigning, dvs ($P[\text{itch}]/D[\text{iameter}]$) 0,7 = 0, eller rättare sagt den stigning (≈ 0) som ger $T = 0$, har de inre delarna av bladet positiv stigning och de yttre delarna negativ. Tryckkraften noll är alltså en balans mellan positiv och negativ tryckkraft.

Att justera in nollstigning i dag med tillgång till GPS är snabbt och enkelt arbete. Med stillaliggande fartyg ställs bryggspaken i noll. Maskinens varvtal inställs på max eller så nära som möjligt. Man måste dock undvika att genomföra testet i strömt vatten, stark vind, etc. Farvattnet bör vidare vara fritt från övrig trafik. När man konstaterat att fartyget ej rör sig, noteras vilket värde som man avläser på tryckoljeboxens skala. Därefter sänks varvtalet till tomgång. Sedan, men inte förr, ställs bryggspaken i noll och stigningen justeras (i maskin) till vad som tidigare avlästs på skalan i maskinrummet.

a) Tidigare fick man genomföra detta med terrest krysspejling, samt justera enligt ovan.

b) Ett annat sätt är följande. Med referent till kavitation enligt ovan observeras när "kavitationsmolnet" slår ut vinkelrätt, 90° från fartyget.

c) Ett urgammalt sätt är likvärdigt med b). Som komplement kan träbitar kastas i propellervattnet som härvidlag slungas objekten vinkelrätt utåt.

I samtliga fall måste en navigationsutbildad person närvara på bryggan och godkänna att fartyget ligger stilla.

Det första begreppet avsåg (2) flöjning, (se figur nedan) dvs att ställa propellerbladen parallellt med vattenströmmen (propelleraxeln) = låst propeller. Här avses ej förfarandet att hos ett tvåpropellrigt fartyg, mekaniskt låsa den ena axeln, medan man tex reparerar dess drivmotor. Ej heller användandet av axelbroms för att snabbt kunna stoppa en propeller. Likaså faller ej olika typer av sk segelbåtspropellar in under samlingsnamnet Låst propeller.

KaMeWa, nu ingående i Rolls Royce propulsionsdivision, är den enda företaget i Sverige (och världen i övrigt) som med framgång har utvecklat flöjningsbara propellar till krigsmarina anläggningar, världen runt. Den allmänna grundförutsättningen är att fartyget är utrustat med två eller fler propellar. Det startade redan under åren 1964–1965 med (L)änknivet till svenska marinens SPICA-fartyg.

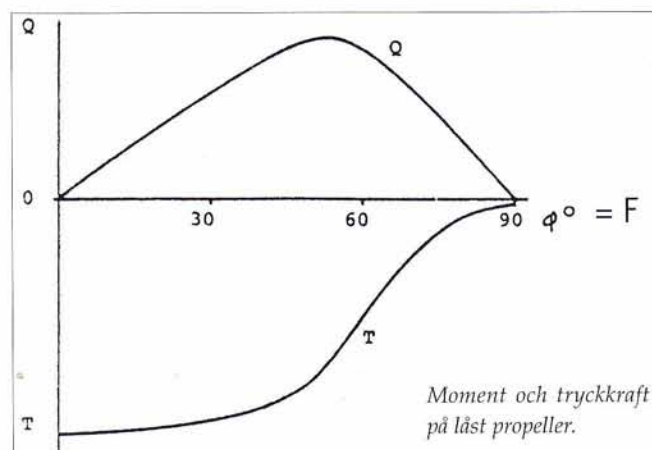
För att erhålla flöjning krävdes en stigningsvinkel om 112°. Sedan har tekniken utvecklats så att endast moderata 90° erfordras hos dagens XXF-nav. För stigningsvinkeln P/D gäller att denna i båda fallen är ∞ .

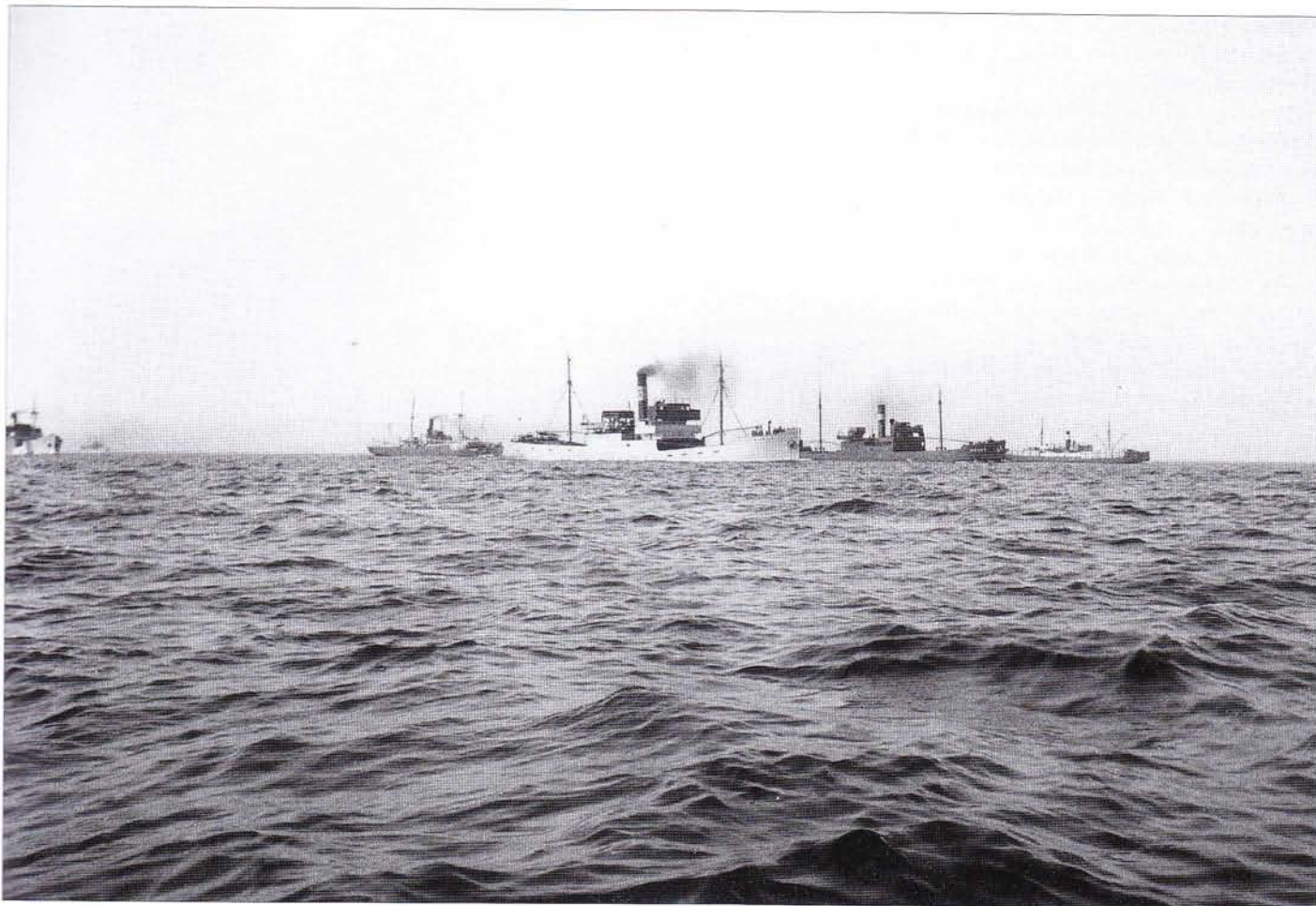
När propellern har intagit driftkonditionen F (flöjat läge), rekommenderas att den injusteras till att tillåtas roterar med, med ca 10–12 varv/min. Detta för att undvika brinelling i lager och växel.

Likaså är propellerns manöversystem så konstruerat att den måste gå ur flöjningsläget F mot sin väg tillbaka till konstruktionsstigning K, innan drivkällan kan startas. När man passerar K mot läge F sker det omvända, motorn stängs automatiskt av och blockras.

Eljest riskerar man ett eller flera bladbrott. Notera storleken på momentet Q under en sådan manöver. Det är en viss skillnad på motståndet i vattnen kontra luft.

"Motståndet av en låst (flöjlad) propeller är störst vid $P/D = 0$ och avtar med ökande stigning. Momentet på propellern är vid $P/D = 0$, och växer till ett maximum när stigningsvinkeln närmar sig $\approx 45^\circ$ ($P/D = 2,2$), och sjunker till 0 igen vid stigningsvinkeln $\approx 90^\circ = F$.





Under kriget var konvojtrafiken omfattande. Här samlas en konvoj utanför Baskemölla 1943. Foto Paul Nilsson.

Till sjöss under kriget

William Persson

Under kriget tjänstgjorde jag som överstyrman i Grängesfartyget **C.F. Liljevalch** och låg i Rotterdam. Lastade kol till Sverige, just färdiglastade när kriget bröt ut. Vi fick ligga kvar några dagar för att kunna gå med utsvängda livbåtar samt få livräddningsflottar. Resan till Göteborg gick utan några som helst äventyr. Efter lossningen i Göteborg gick vi till Narvik i Norge och lastade malm till New York. Från New York till Florida och lastade fosfat till Landskrona. Även dessa resor gick utan intermezzon om man undantar att vi blev beordrade in till Kirkwall för undersökning av lasten. Uppehållet blev omkring en vecka.

Här vill jag inflika att jag skulle haft semester vid hemkomsten till Göteborg, men på grund av kriget blev den skjuten på framtiden.

Från Landskrona till Narvik och malm till Philadelphia. Efter utlossningen lastade vi en mycket svår last av järn och kanonstål till Manchester i England. Resan över Atlanten gick i konvoj från Halifax. En stor konvoj på 68 fartyg från alla nationer

med hård storm varje dag och med svår överbrytande sjö. När konvojen samlades utanför Island fanns endast 37 fartyg. Några anfall mot konvojen förekom inte i det hårda vädret. De saknade fartygen hade sackat efter i det hårda vädret. Det var svårt att hålla ihop konvojen. Vi gick med släckta lanternor och helt mörklagda.

När vi var inkomna till Irländska sjön och kursen skulle ändras in till Liverpool skulle två vertikala gröna ljus tändas på ledarefartyget. Då skulle samtliga i konvojen ändra kurs. Vid tvåtiden på natten tändes plötsligt fyra gröna ljus. Anledningen var att en konvoj var på utgående från Liverpool. Följden blev att konvojerna körde in i varandra. Då tändes alla fartygslanternor och det blev backsignaler, styrbords signaler, babordssignaler. Det var ett mycket svårt olyckstillbud, men huruvida det blev några kollisioner eller något fartyg blev sänkt fick vi aldrig veta. Vi klarade oss utan kollision. Det var en mycket spännande resa.

Efter utlossningen lastade vi kol till Sverige. Färdiglastade gick vi utan konvoj till Kirkwall för att där invänta konvoj över

Nordsjön till norska kusten och sedan fortsätta inomskärs till Sverige. Under uppehållet var det flyganfall nästan varje natt mot flottbasen Scapa Flow.

Den 6 april avgick vi Kirkwall för att ingå i en konvoj som kom från engelska ostkusten. Det blev kväll innan samtliga fartyg fått sina platser, det var mellan 30–45 fartyg. Då fick vi signaler, styra mellan Orkney och Shetlandsöarna ut i Atlanten. Klockan 4 på morgonen kom signal att styra ostvärt till Nordsjön. På kvällen 7 april kom signalen lägg bi för natten. Befälhavaren beslöt i samråd med befäl och besättning att under nattens mörker ta oss över Nordsjön med tanke på det obehagliga intermezzot i Irländska sjön.

På morgonen den 8 april befanns det vara 5 fartyg som ej hörsammat den givna ordern utan vi fortsatte gemensamt mot den norska kusten. På förmiddagen den 8 april uppenbarade sig ett engelskt marinfartyg, som ville att vi skulle återvända till England eftersom vi hade värsta biten kvar, men samtliga fem fartyg fortsatte mot norska kusten. På kvällen den 8 april

ankrade vi i skärgården och vi kunde dra en suck av lättnad över att allt hade gått över förväntan.

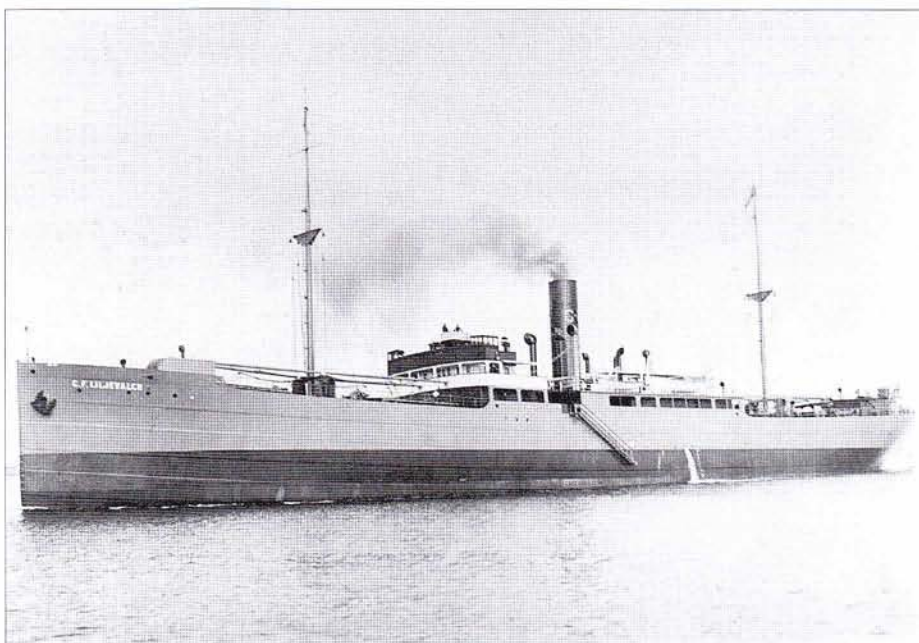
På morgonen den 9 april klockan 04.00 lättades ankaret och vi fortsatte vår färd mot Sverige. Vi visste ingenting om vad som hänt under natten. Först klockan 8 på morgonen fick vi genom norska nyheterna veta att tyskarna gått iland i Narvik. Den 8 april hade vi genom att lyssna på radion fått veta att engelsmännen minerat i Västfjorden samt utanför Stadt.

Vi fortsatte vår resa men måste vända vid Bergen för där var spärrat. Vi försökte komma ut i öppet vatten men det var omöjligt. Vi gick långt in i Sognefjorden och ankrade vid en turistort, som heter Balestra. Det var ideliga överflygningar av flygplan. Vi låg med båda ankarna ute och akterförtöjda under ett 1700 m högt fjäll, där vi ansåg oss väl skyddade utan att bli upptäckta från luften.

En dag kom ett ensamt flygplan och kretsade över fartyget och upptäckte oss och släppte två mycket stora bomber, men de träffade inte målet, utan slog ner i fjället akter om oss och orsakade en stor krater i detsamma och stenregn över däck. Hela besättningen, 9 man, befann sig på däck, men ingen blev träffad av de nedfallande stenarna. Nog kan man tala om änglavakt. Vi levde i en ständig press om ett nytt anfall, nu när vi var upptäckta. En stor del av besättningen bad att få gå iland, och tog sig till fots till Sverige.

Den 5 maj hade norrmännen kapitulert i södra Norge och vi beslöt söka ta oss ut och lyckades under stor spänning och med reducerad besättning.

Väl utkomna blev det gröttjockt, så man såg knappast backen. Man välsignade tjockan som skyddade oss, vilket man



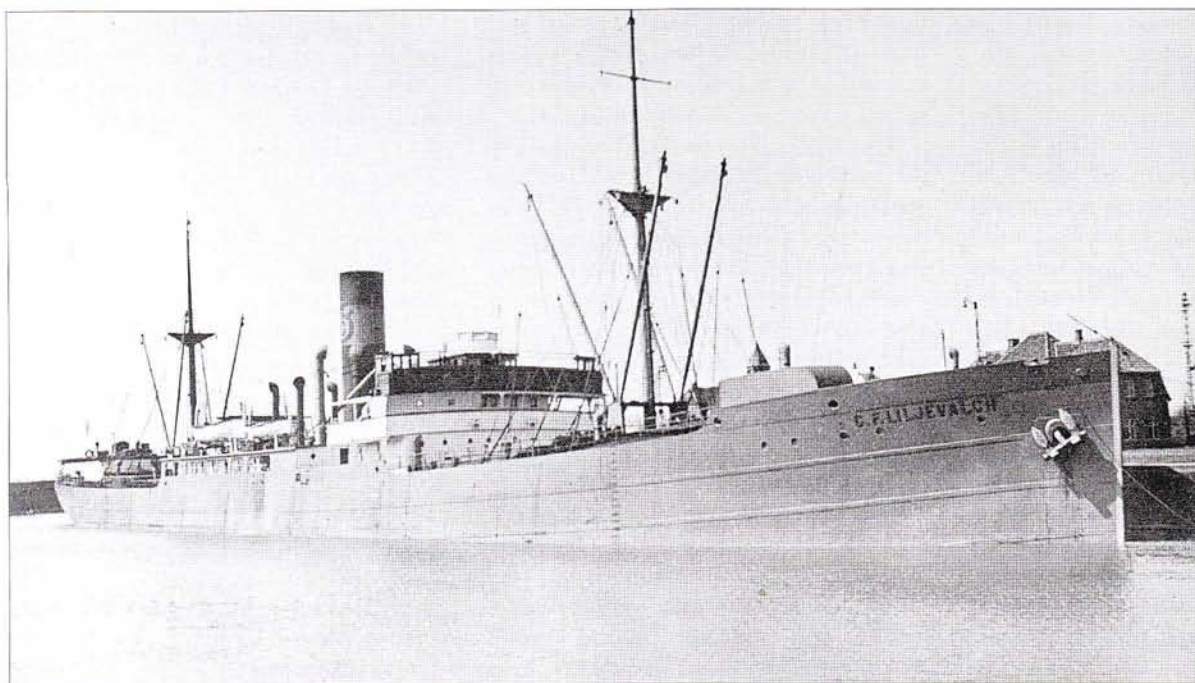
C. F. Liljevalch gick på provtur den 26 september 1920. Foto från Åke Olofsson.

knappast gör under fredliga förhållanden. Det var massor av flytminor. Vi gick med helt sakta fart på dagarna och låg stilla på nätterna för minornas skull. En dag upptäcktes en mina rätt förut som vi säkert gått på med den låga fart vi hade, men genom att slå full fart i maskintelegrafan och en hård babordsgir gick vi klara minan, men så nära att man nästan kunde röra vid den. Det var ett spännande ögonblick!

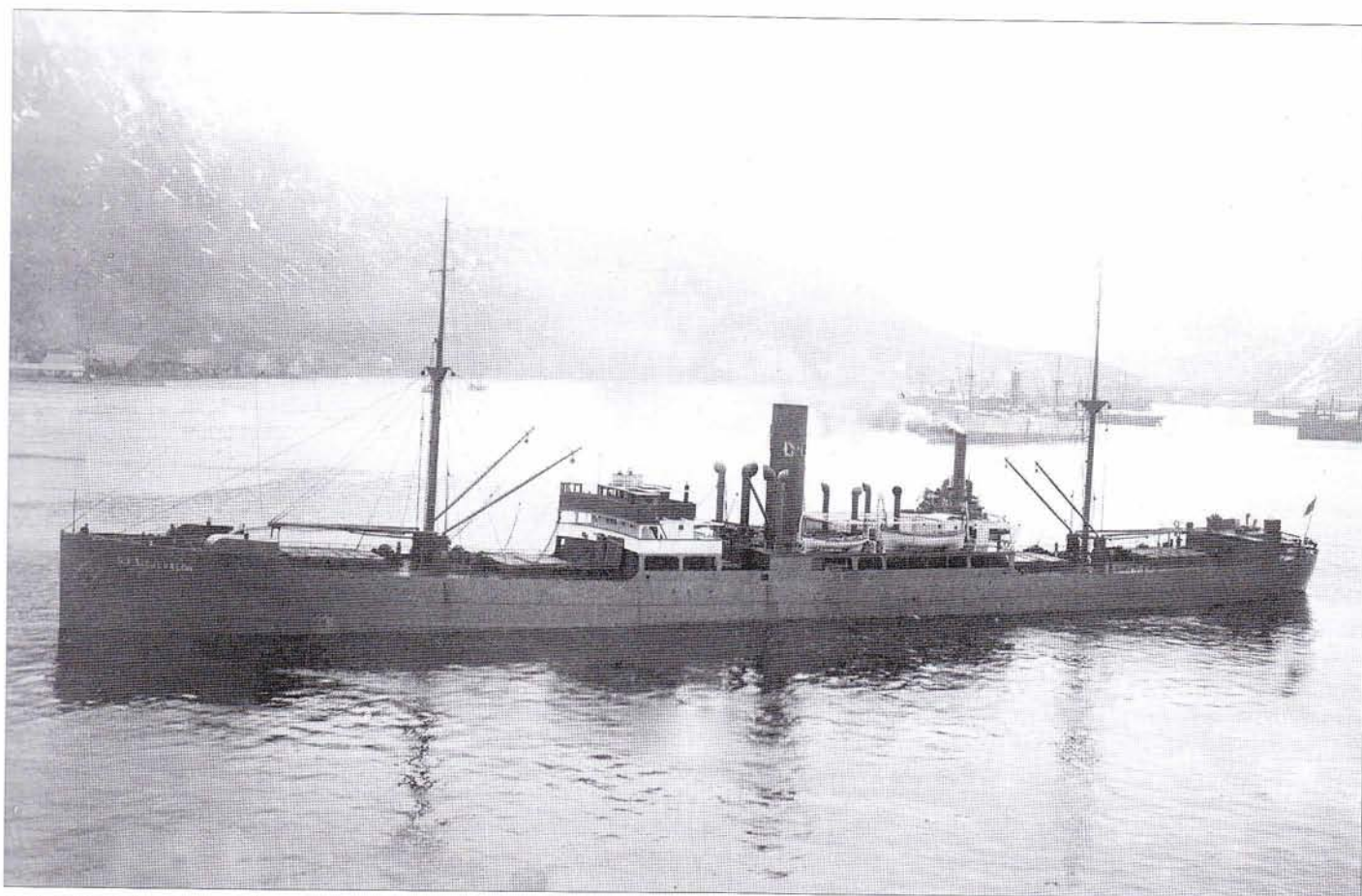
Inga radiofyrrar gav några signaler. Den 10 maj var vi nerkomna att ändra kursen in till Göteborg. Skagerak var minerat från norska till danska kusten av såväl engelsmän som tyskar. En smal rädda var lämnad. Vi fick nu med lodskott söka bestämma vår position, när vi gjort det ankrades. Lättade ankar igen. Gick med sakta fart och beräknade om allt gick väl

att vara i Göteborg på kvällen och kunna andas ut. Fortfarande tät tjocka. Klockan 04.00 den 12 lättade tjockan plötsligt precis som när man drar upp en rullgardin.

Då låg det tre stycken ombyggda valfångarbåtar, tyska, som signalerade att vi skulle stoppa. Högsta möjliga fart sattes för att om möjligt hinna in på svenskt vatten. Endast några sjömil kvar. De tyska båtarna gjorde hög fart så vi hade ingen chans att undkomma. En motorbåt sattes i sjön från en av båtarna. Vi hängde ut en lotslejdare och en tysk officer kom ombord och frågade varför vi inte stoppade. Ja, vi trodde att vi skulle hinna in på svenskt vatten. Var kommer ni i från? England. Från England, sade han helt förvånad, när gick ni däri-från? Från Kirkwall den 6 april. Idag har vi 12 maj, var har ni varit över en månad? Vi



C. F. Liljevalch lastad. Foto från Åke Olofsson.



C. F. Liljevalch på väg att lämna Narvik tungt lastad med malm något år på 1920-talet. Här bär hon på den svarta skorstenen G - O som var föregångare till Grängesmärket som syns på sidan 44. Arkivbild Bertil Söderberg.

kom in i norska skärgården den 8 april och låg där till den 5 maj. Då ville han veta hur vi gått. När han tittade på kortet skakade han på huvudet. Ni har gått genom vårt minbälte. Det är ett under att båten flyter. Ni har haft änglavakt.

Nu fick vi gå till Kiel under tysk eskort. Där låg vi ca en vecka. Vi fick sedan gå till Gävle med lasten.

Nu fick jag min uppskjutna semester. När jag äntligen kom hem i början av juni talade min hustru om att vår 2 ½ åriga dotter sagt: "Var inte ledsen, mamma. Ingen-ting händer pappas båt". Min hustru sade: "Men minorna, som ligger i havet, dem kan de ju inte se." "Om där är en mina kommer en liten ängel och för bort minan så den träffar inte båten" sade min dotter.

Jag tänkte då på den tyska officerens ord om änglavakt.

Efter semestern blev jag placerad på **Abisko** som gick på Rotterdam. (Mördarfarten eller dödens kust kallas). Såväl resan till som från Rotterdam var det flyganfall mot konvojerna.

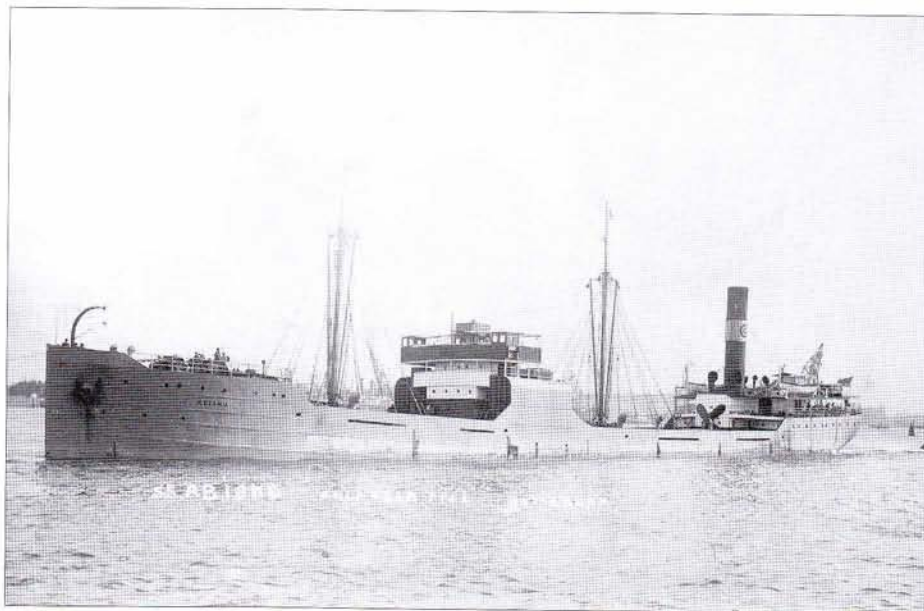
Under uppehållet i Rotterdam var det åtskilliga flyganfall, mycket omfattande med många civila dödsoffer och stor förödelse bland bostäderna. Coolsingelsjukhuset, ett stort sjukhus blev jämnat med marken. I detta sjukhus har jag blivit behandlad för en bruten arm. En av besättningsmännen

hade varit iland och råkat komma i det värsta bombregnet. När han kom ombord hade han med sig en stor bombskärva. På morgonen efter ett flyganfall fick man samla allt splitter från luftvärnet som ramlat ner på däck. Det blev åtskilliga spannar efter ett flyganfall.

När bomberna fälldes uppstod ett vis-lande ljud. Starkare ju närmare den befann sig, och de som visslade värst var laddade

med fosfor och förorsakade bränder. Min första erfarenhet av vislandet var när vi blev anfallna i Sognefjorden.

Jag var med om åtskilliga resor, över tjugotalet ända till den 29 april 1943. Befann mig då i Grängesbåten **Narvik** kokslastad på väg till Sverige i tysk konvoj, då vi blev anfallna av ett mycket stort antal flygplan, som kom i vågor. De två första vågorna fällde ett mycket stort antal bomber och



Malmfartyget Abisko anländer till Rotterdam. Foto från Åke Olofsson.

kulsprutorna var igång. Inget fartyg blev träffat av bomberna. Nu kom ytterligare en våg plan som fällde ett stort antal torpeder varvid en tysk ångare som gick jämsides med oss blev träffad och hastigt började sjunka. Jag tror att samtliga i besättningen blev räddade av eskortfartygen. Denna båt såväl som **Narvik** var försedda med spärrballong, men planen gick så lågt att de flög under dessa. Tre av planen flög över bryggan och vi som befann oss där höll på att följa med av lufttrycket. På bryggan befann sig förutom befälhavaren, jag och en styrman till, en tysk officer. Vi hade nämligen fyra tyskar med som skulle sköta ballongen. Vi trodde nu att anfaller var över och min kollega sade "Nu klarade vi oss denna gången också". Just som han sagt detta blev det kraftig explosion i fyrans lastrum. Luckor, lastbommar och skärstockar flög i luften. Skärstockarna vägde ca 5 ton. Ett gapande hål i botten, rummet blev fullständigt tomt för koks, det började fyllas med vatten, som genom propellertunneln försade in i maskinrummet. Besättningen i maskinrummet hann inte stänga den vattentäta dörr, som ledde in till maskinrummet. Det blev till att stanna maskinen och springa upp. Befälhavaren och min kollega sprang akteröver för att se på skadorna. Jag stannade kvar på bryggan för att slå stopp i maskintelegraf.

Nerkommen på båtdäck såg jag maskinbesättningen komma uppspringande, såg ner i maskinrummet att det redan var halvt med vatten. På akterkant av båtdäcket mötte jag befälhavaren O. Perswald och styrman H. Österberg. Befälhavaren sade "Vi skall försöka bärga henne". Han hade varit befälhavare på **Narvik** i 20 år.

Jag talade om att maskinrummet redan var halvfullt med vatten. Livbåtarna var klara att sätta i sjön. Vi gick alltid med ut-



svängda livbåtar. Sjösättningen gick snabbt och när alla var i livbåtarna låg fartyget i marvatten med aktern. För mig föreföll det som om hon spjäsnade emot för att hålla sig flytande. 9 minuter efter explosionen gick hon till botten med aktern för på lat. N53, 27.5 long 04.49.5.

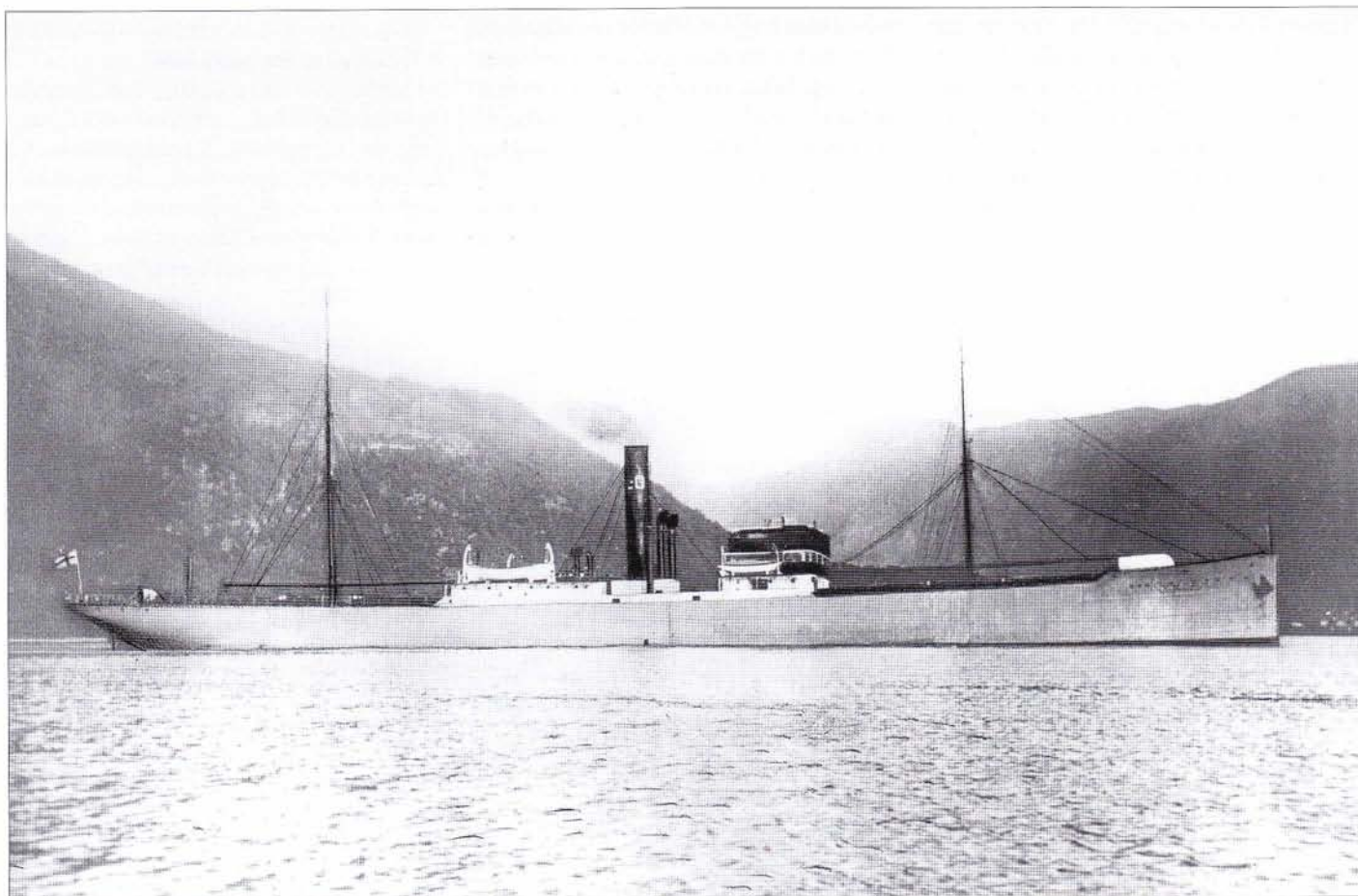
Min teori är att fartyget gått över något av de nerskjutna planen som kanske hade någon torped eller bomb kvar. De var ofta motortorpedanfall. En resa hade vi 3 flyg-

anfall från klockan 8 på kvällen till klockan 12 på natten, och klockan 4 på morgonen ett motortorpedanfall. Inget av fartygen blev träffat. Efter **Narviks** förlisning blev vi upptagna av ett tyskt vaktfartyg och landsatta i Cuxhaven valborgsmässafton klockan 3.30 em, där vi fick stanna 2 dagar, sedan till Hamburg 1 dag, över Danmark till Helsingborg. Det tog 5 dagar att komma hem till Sverige.

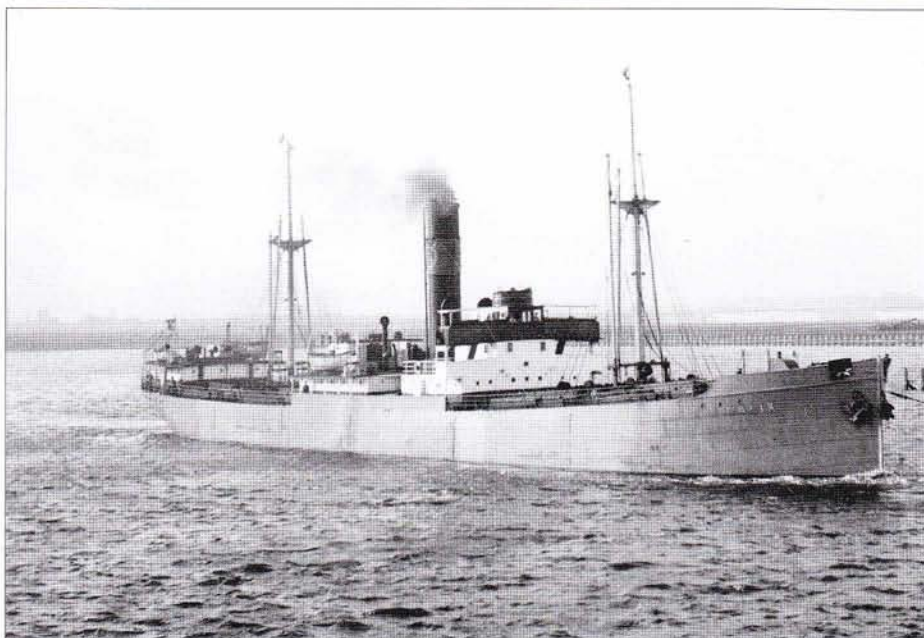
Efter avmönstringen i Helsingborg fick jag ta igen mig ett par månader. Efter **Narviks** förlisning blev det slut på Rotterdamsfarten.

En episod under resorna: Under ett flyganfall då jag hade vakten blev en dansk båt angripen av inte mindre än 3 plan. En bomb studsade på vattnet och gick upp under leringen strax vid sidan om rodret upp genom däck och slog ner i vattnet strax akter om fartyget utan att explodera. Rodret blev inte skadat utan fartyget kunde fortsätta som ingenting hänt. Hålet vid sidan om rodret var ju högt ovan vattenytan. Ett plan som störtade såg ut att falla över backen. Utkiken på backen sprang för livet akteröver men genom en snabb och stark styrbordsgir störtade planet någon meter om babords bog och gick omedelbart till botten utan att vi kunde göra något för besättningens räddning i kulregnet.

Efter **Narviks** förlisning blev Rotterdam-



Ångaren Narvik bland norska fjordar. Foto från Åke Olofsson.



Ångaren **Kalix** på väg in i en brittisk hamn. Foto från Åke Olofsson.

farten inställd Vi som gick på Rotterdam hade 2 dagars extra semester för varje resa man gjorde att uttagas i samband med ordinarie semester. Efter semestern blev jag placerad på **Kalix** och fick nu göra malmresor till Stettin, Danzig och Gdynia och kol tillbaka, till långt fram på hösten 1944 när all sjöfart även i Östersjön upphörde. Otaliga flyganfall upplevde vi under uppehåll i tyska Östersjöhamnar.

En gång då vi låg i Stettin utsattes staden för ett massivt anfall. På återvägen fick

ett tjugotal plan nödlanda i Skåne. Några störtade i havet.

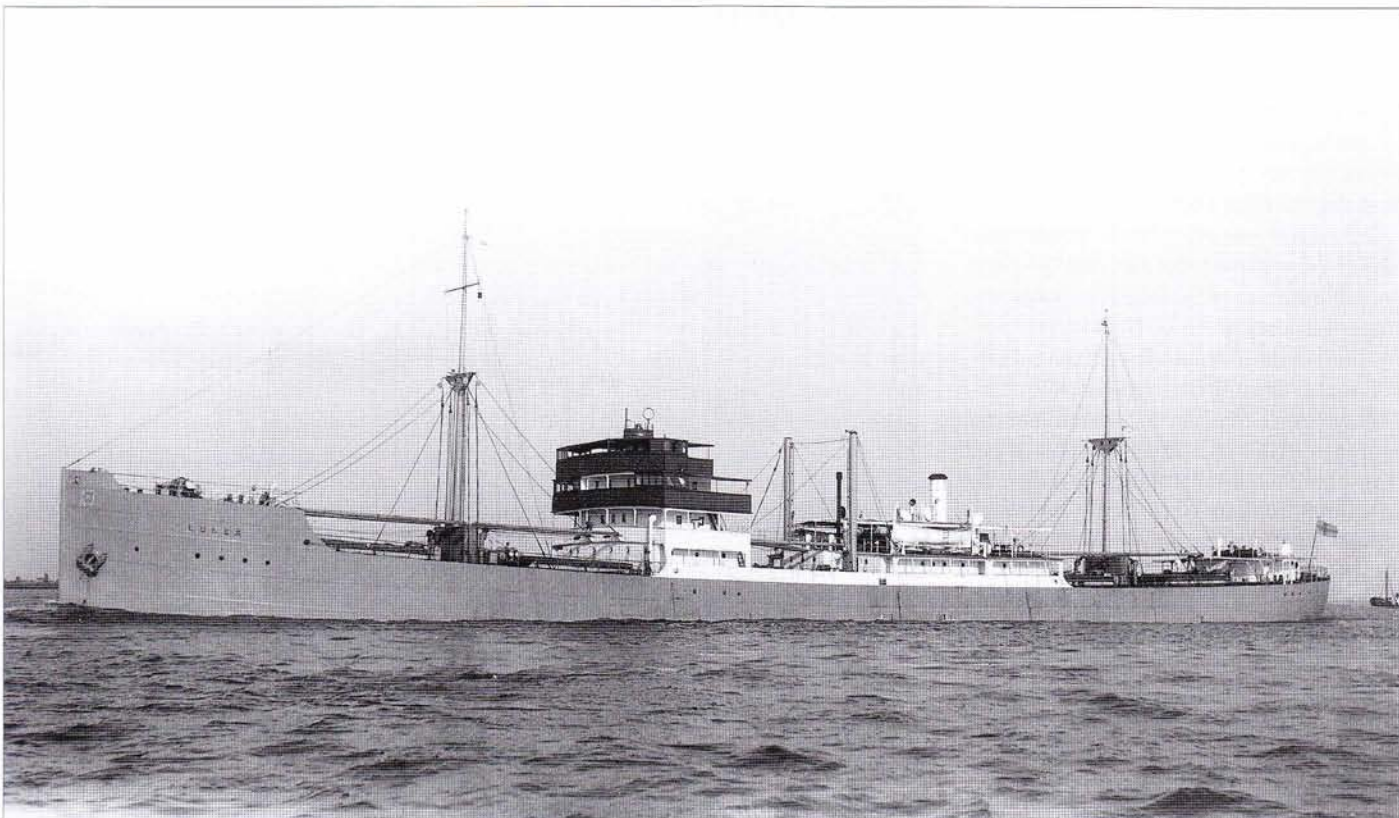
Möte i Kielkanalen.

Vi låg i ena slussen med **Narvik** och **C.F.Liljevalch** i andra slussen. Jag gick över till **Liljevalch**. Där fanns flera forna skeppskamrater. När telegrafisten fick se mig sade han: "lever du ännu, går ni fortfarande på Rotterdam? Då är det inte säkert, att du lever när ni kommer tillbaka".

Liljevalch kom från Emden och gick

sitt öde till mötes den 18 augusti 1942 på svenskt vatten med 32 man av besättningen jämte svenska lotsen. Mötet i Kielkanalen var sista gången jag såg fyra forna skeppskamrater. **Liljevalch** gick i svensk eskort bestående av 16 lastfartyg av svensk, tysk, finsk och holländsk nationalitet. Skyddet var tre jagare och en vedettbåt. Fyra svenska fartyg blev torpederade på svenskt vatten. På dessa omkom 69 man. Grängesbergsbolagets **Luleå** torpederades 11 juli 1942, omkomna 8 man. Den 11 april gick Grängesbåten **Abisko** på resa Rotterdam-Stockholm på en mina. En man omkom. Blev troligen dödad vid minsprängningen vilken skedde under maskinrummet. Ljuset slocknade. Min broder som var maskinist blev svårt bränd på armarna av utströmmande ånga. Det var hans fjärde krigsförlisning. På ungefär samma plats som **Abisko** sjönk blev den torpederad av en engelsk motortorped 9 november 1942. Torpeden träffade 2:ans lucka och 1000 tons koks vräktes i sjön och rummet fylldes hastigt med vatten, men hon höll sig flytande och fördes in till Emden där hon reparerades och efter tre månader kunde hon åter gå till sjöss. Efter ett par månader skedde minsprängningen och därmed var det slut med **Abiskos** tjänst i svenska handelsflottan. Åtskilliga tusentals ton koks hade hon släpat hem till Sverige och dess stränga vintrar under krigsåren.

Det var endast de dagar vi låg i svensk hamn vi kunde känna oss säkra. Det är år man inte glömmer i första taget. ☸



Motorfartyget **Luleå** förliste under kriget. Arkivbild Krister Bång.



Bergslagskanalens juvel, Bjurbäckens slusstrappa. Foto Krister Bång.

Bergslagskanalen

Upplevelsen

Krister Bång

Tidigt i våras ringde den ivrige läns-pumpsläsaren Rolf Nilsson från Storfors och tyckte att vi borde skriva något om Bergslagskanalen i tidningen.

Om någon sett ett levande frågetecken någon gång så var det förmodligen jag. Bergslagskanalen? Aldrig hört talas om. Högt svarade jag:

– Javisst, varför inte? Har Du några broschyrer att skicka? Det hade Rolf.

Så gällde det att förankra idén hos hust-run. Fick oväntad hjälp av hennes syster som bor i Värmland och tyckte att det verkade intressant.

För min del vidtog nu förberedelser såsom att läsa in sig på ämnet. Bergslagskanalen går i stort sett mellan Karlskoga och Filipstad i Värmland. Den byggdes för 150 år sedan för att frakta ut järnet från traktens järnbruk ner till Vänern. Någon förbindelse dit blev det aldrig även om det fanns långt framskridna planer på en kanal antingen mellan Sjöändan och Ölme vid Vänern eller via sjöarna Möckeln och Skagern genom Gullspångsälven till Gull-

spång. SJs framfart kom emellan.

I stället anlade man en hästjärnväg mellan Sjöändan och Kristinehamn, en stäcka på omkring en mil. När man dragit vagnarna uppåt ett antal kilometer kunde man släppa dessa eftersom det var utför resten av vägen ner till den värmländska hamnstaden. Axel Broström, som senare blev storredare, började sin bana som bromsare på dessa vagnar.

Hustrun och jag stämde av våra almanackor och fann att den 9 augusti kunde gå bra. Den dagen skulle kanalens sight-seeingbåt **Nobella** gå från Karlskoga till Filipstad. Ringde och pratade med skepparen Bernt Johnsson, som sade att det fortfarande fanns platser kvar.

– Tveka inte, tillade han, för det är nog sista året jag kör.

Så vi slog till och beställde rum i vandrarhemsdelen av Karlskoga Folkhögskola. När vi väl skulle åka kom nästa bekymmer. SMHI förutspådde att sommarens regnoväder skulle dra fram just den 8 augusti. 100 mm regn och en klass 2 varning, vilket

betyder fara för den enskilde och att viktiga samhällsfunktioner kan slås ut. Vi var mycket nära att blåsa av hela projektet.

Då fredagen väl kom var det visserligen lite fuktigt på marken men för övrigt uppehåll. Ovädret hade dragit förbi med blixstens hastighet.

Nobella gick från Lunedet strax utanför Karlskoga klockan 09.30. Vi var 26 nyfikna turister ombord. De flesta var värmlänningar. Stämningen var mycket god och avslappnad. Värmlänningar har ett naturligt sätt att skapa trivsel omkring sig.

Skeppare Bernt hade örnkoll på alla fåglar längs leden. Vi fick se såväl storlom och fiskgjuse som tranor, kanadagäss, skarv och hussvalor. Skarven brukar ju breda ut sig men i dessa trakter höll fiskgjusen ner beståndet.

Området var också mycket bäverrikt. Man såg bäverhyddor lite överallt. Någon hade satt upp skyltar som tex "Här bor Calle Bäver". Själva djuren höll sig dock borta, skygga som de är. Björn och varg fanns också i skogarna, men något sådant

fick vi lyckligtvis inte se.

Turen började alltså i Lunedet och bara efter ca 100 meter körde vi in i den första slussen. Den tog oss upp 90 cm upp till Knappfors Kanal. Denna kanal är bara 125 meter lång och byggdes mellan 1850 och 1852. Sedan kom vi ut på sjön Alkvettern som det tog någon halvtimme att komma över med våra mysiga 5 knop. Vi tog oss upp genom Käxsundet där vi kunde beskåda ett fiskgjusebo som ramlat ner från trädet. Av allt att döma hade gjusarna och ätteläggarna klarat sig.

Vi kom sedan ut på sjön Frövettern som är en sjö full av förrådiska grund. Men **Nobella** klarade det galant. Skepparen hade ju en rejäl erfarenhet. Resan fortsatte genom Smedstorpssundet ut på sjön Korpholmsflagan och vidare bort mot Nässundet.



Lungsunds fina 1600-talskyrka.



Nobella ligger avgångsklar i Lunedet, Karlskoga. Foto Krister Bång

Det är kanske här den vanlige medborgaren lägger märke till Bergslagskanalen för här passerar vägen mellan Kristinehamn och Filipstad och vidare upp mot Dalarna. Här ligger också Nässundets värdshus där **Nobella** lade till och vi fick smaka på ställets specialitet, stationsbiff, vilket visade sig vara ett annat namn för pannbiff.

Någon toalett fanns inte ombord på **Nobella** så alla passade på att göra vad man behövde på värdshuset.

Färden gick nu genom trånga Hyttsjön, genom Gransundet och upp över Öjevet-

tern. Vid Lungsund gjorde vi ännu en paus, för här fanns toalett och en stor konferensanläggning.

Vi började undra lite grand om det inte fanns fler slussar i Bergslagskanalen än den i Knappfors. Vi körde över Stor-Lungen och upp i Bjurbäcksälven och kom strax in i Bjurbäckskanalen. Och här kom slussarna. Tre stycken i en lång rad som var och en lyfte oss upp 3,6 meter. Här var också ett litet centrum för kanalen med kaffeservering och ibland även underhållning.

Pratade lite med slussvakten och frågade honom om han kände till Rolf Nilsson, den ivrige länspumpsläsaren som givit mig tipset. Han tittade konstigt på mig och svarade:

– Det är jag! Och han tillade: – Mr Bång, I presume?

Världen är ibland inte större än så.

Vi tuffade vidare genom Bjurbäckskanalen som är hela 3 kilometer lång. Den tillkom mellan åren 1853 och 1857. Via sjön Aspen, vars namn är välkänt genom Ahlmarks i Karlstad, kom vi så småningom ut på den stora sjön Daglösen. Nu började det regna något, men det gjorde inte så mycket för vi hade ju sett det mesta.

Strax efter klockan fem var vi framme i Filipstad. Där väntade en buss på oss för att ta oss tillbaka till Lunedet.

Själva for vi vidare till Örebro för övernattnig. På hotellet satt hela IFK Göteborgs fotbollslag och åt middag efter sin match mot Örebro. Stämningen var dämpad för man hade torsk. Jag tror dock inte det var torsk som låg på tallriken.



Entusiasten Rolf Nilsson pekar med hela handen var slusstugan är belägen.

Skepparn berättar

I magasinet *Turist i Värmland* har skepparen Bernt Johnsson själv skrivit om **Nobella** och om turen på kanalen:

"Lady" **Nobella** föddes 1951 på Sjöbergs Varv i Kalmar. Skepparn föddes 1936 på Karlskoga sjukstuga. Jag är alltså 15 år äldre än **Nobella**, men det har jag ingen-ting emot.

I Lady **Nobellas** unga år vistades hon i vattnen runt Kalmar och genom arren-datorn Evert i Lunedet kom hon till Berg-slagskanalens vatten 1985. Hon och Evert tog det lugnt i några år, men så kom Evert på att han skulle flytta. Av en händelse så hamnade undertecknad i båthuset där Lady **Nobella** låg.

Ja, jag kan väl säga att det blev kärlek vid första ögonkastet och jag kände att det var ömsesidigt.

Det var våren 1988. **Nobella** och jag hade några dejter under sommaren. Hon hade ju en hel del skavanker och brister som måste rättas till.

På hösten 1988 bestämde vi oss för att dra igång turlistan till och från Filipstad. Vi tuffade på tillsammans och medpas-sagerarna var nöjda med den natursköna upplevelsen utefter vattenleden samt slus-sarna vid tre ställen, totalt 17 meter.

Efter några somrar började **Nobella** hosta och hacka lite så jag var tvungen att göra lite ingrepp för att hon skulle må bra. Samtidigt började hon se lite skrynklig ut i fören, så vi bestämde att det behövdes en ansiktslyftning. Vi byggde om "facet" (fören) glasade in detta och samtidigt fick vi fyra platser till. Så tuffade vi vidare några år.

Några somrar gick och undertecknad började väl fundera att hitta på något an-nat. Men det tyckte inte **Nobella** om, utan



Skepparn Bernt Johnsson berättar för andäktiga åhörare.

det var bara att ställa sig rätt igen och tuffa vidare. Det här var år 2001.

På sensommaren började hon att visa svaghetstecken och plötsligt fick hon "hjärtattack" (motorhaveri), men vi lyckades få igång henne igen.

Men så här kan vi ju inte ha det, tänkte vi. Så våren 2002 monterades en helt ny maskin med tillbehör (Volvo Penta fyra-cylindrig på 55 hk) och blev då samtidigt ålagda att investera i nya livräddningsflot-tar utifall hon skulle behaga ställa sig på botten någonstans.

Så nu var det bara att tuffa vidare för att försöka få igen lite av investeringen. Nu är Lady **Nobella** och jag rätt vana vid varan-

dra och är inne på tjugonde säsongen.

Många roliga episoder har passerat revy under dessa nitton somrar, speciellt när vi vid högt vattenstånd passerat under de låga broarna som finns. Nässundsbron till exempel där vi vid flera tillfällen fått för-flytta passagerarna föröver för att komma under med många undrande blickar men övervägande hjärtliga skratt.

Nobella och jag kör nu även denna jubi-leumssommar, men vem vet vi kanske ger oss snart. Åldern tar ut sin rätt...

Välkomna till en tur på Bergslagskanalen hälsar Lady **Nobella** och skepparn Bernt Johnsson.

Nobellas historia

Anders Andersson

Fartyget byggdes med namnet **Kalmar-Flundran** av den legendariske båtbyggaren Vicke (Ivar) Sjöberg på Ängön i Kalmar. Be-ställaren var Tage Lundgren på tidningen *Barometern* och hade stadens myndigheter bakom sig. Vid sjösättningen i juni 1951 skrev *Barometern*:

"På fredagen sjösattes den nya **Kalmar-Flundran** vid Kindbergs Udde. Det är en överraskande elegant skapelse, den nya rundtursbåten, och Kalmar blir berikad med en verkligt fin turistattraktion.

Båten, vars bekväma stolar är klädda med galon i varmt röd färg, rymmer 55 passagerare och är helt byggd i mahogny.

Den har ett djupgående av 65 cm. Båten har specialkonstruerats för Kalmars farvatten och broar. Genom tillmötesgående från stadens myndigheter har man nu möj-ligheter att komma in i Tvättfatet och ut i Slottsfjärden. Det betyder att kalmarbor och turister får tillfälle att se även slottet från utsidan.

Kalmar har onekligen några av lan-dets fagraste inomstadsvatten. Vi spår säkert inte fel om vi säger att nya **Kalmar-Flundran** blir mycket populär bland såväl bygdens folk som turisterna.

Båtbyggare Ivar B. Sjöberg och hans medhjälpare har all heder av sin skapelse.

Om någon dag torde **Flundran** vara i trafik."

Vid provturen var hela stadens elit när-varande och **Kalmar-Flundran** sattes ome-delbart i trafik med avgång varje heltimme från Ölandshamnen.

Tage Lundgren drev trafiken till och med 1953. Vem som drev trafiken 1954 är inte klart men 1955 hade trafiken övertagits av Sightseeing-Boat Sjöberg & Co bakom vilket bolag dolde sig Sigge Sjöberg, Ivar Nyqvist, Börje Bengtsson och Ebert Pettersson.

Detta bolag bedrev trafiken även under 1956 och 1957.



Kalmar-Flundran i trafik den 4 juli 1979. Stående i båten delägaren Carl Gösta Kumlin och vid rodet Krister Nyström. Foto från Anders Andersson.

Inför säsongen 1958 hade verksamheten övertagits av Gustav Andersson och Olle Johannisson med AB Kalmar Skeppshandel.

På våren 1964 erbjöd AB Kalmar Skeppshandel i en skrivelse att Kalmar Turisttrafikföreningen kunde överta **Kalmar-Flundran** och hela sightseeingrörelsen för 40 000 kronor. I rörelsen ingick båten, båtbyggnaden vid Tullbron samt båtskjul på Kullö jämte två mindre biljettkiosker.

Eftersom Turisttrafikföreningen var en kommunal inrättning gjorde kommunen en värdering av rörelsen varvid framkom

att det begärda priset väl motsvarade tillgångarna och den 11 maj 1964 fattade Drätselkammaren beslut om inköp av rörelsen. Båten värderades till 30 000 kronor och övriga tillgångar till 10 000 kronor.

Kalmar-Flundran gick sedan i stadens regi fram till och med 1978. Man ansåg då att båten var ganska nergången och dessutom behövde motorn bytas ut. Med krav från Fartygsinspektionen skulle slutnotan för att driva båten uppgå till cirka 200 000 kronor hävdade man. Så kommunstyrelsen sade nej till vidare drift av **Kalmar-Flundran**.

Det uppstod en livlig debatt inom kommunen med anklagelser och motanklagelser. Det hela utmynnade emellertid i att fartyget såldes och ett avtal undertecknades den 29 juni 1979 där **Flundran** såldes för symboliska 100 kronor till herrarna Carl Gösta Kumlin, Rolf Olsson (senare omdöpt till Zeberg), Krister Nyström och Mats Nyström, alla Kalmar. Köparna förband sig att driva trafiken under 1979 fram till den 15 augusti i samma omfattning som tidigare. Kommunen förband sig att bidra med 20 000 kronor i ett för allt för samtliga reparationer och att kostnadsfritt



Kalmar-Flundran har ändrat utseende avsevärt. Här ligger Nobella vid Lungsund. Foto Krister Bång.

upplåta befintligt båtskjul på Kullö samt tilläggsplatsen i Ölandshamnen så länge trafiken upprätthålles. Så var turisttrafiken räddad för 1979.

De nya ägarna kostade på båten 12000 kronor i reparationer plus 250 arbetstimmar för att få igång rörelsen. Redan i början av juli var man igång. Under 1978 hade Flundran haft 3050 passagerare men allt berodde ju på hur vädret var under den stora semester månaden juli. Det kostade 10 kr för de stora och 5 för de små att åka med och man gjorde fem dagliga turer.

Men utbytet 1979 blev skrämt eftersom hela juli regnade bort. Trots det gick det rent pengamässigt ihop och de nya ägarna beslutade att fortsätta driften även kommande år.

Men efter säsongen 1984 var det trots allt slutseglat för **Kalmar-Flundran** i Kalmars farvatten. Den 11 augusti 1984 såldes hon till Evert Ericsson i Lunedet, Karlskoga och transporterades dit och fick namnet **Nobella**. Den 21 mars 1988 övertogs hon av nuvarande ägaren Bernt Johnsson i Karlskoga och om hennes historia i Värmland hänvisas till Bernts egen berättelse ovan

Det kan också nämnas att **Kalmar-Flund-**



Vykort från Ölandshamnen i Kalmar. **Kalmar-Flundran** vid sin kajplats till höger, ter sig liten i förhållande till **Kalmarsund IV**.

ran har ett systerfartyg vid namn **Kontiki**. Detta fartyg återfinns idag i Torshälla. Det har ibland framkommit uppgifter om att

Kalmar-Flundran allvarligt skadats i en brand. Så är icke fallet. Det var **Kontiki** som råkade ut för detta.

Bergslagskanalens historia

Föreningen Filipstad Bergslags Kanal upa

Transporterna av de tunga produkterna från hyttor och hammarbruk i Filipstads Bergslag var förr i tiden ett besvärligt och dyrbart problem. I den mån det fanns framkomliga vägar så var de smala, krokiga och

backiga med dåligt underhållna broar. Man utnyttjade därför i stället de vidsträckta vattenvägar och byggde upp ett unikt transportsystem med kortare landtransporter mellan sjöarna.

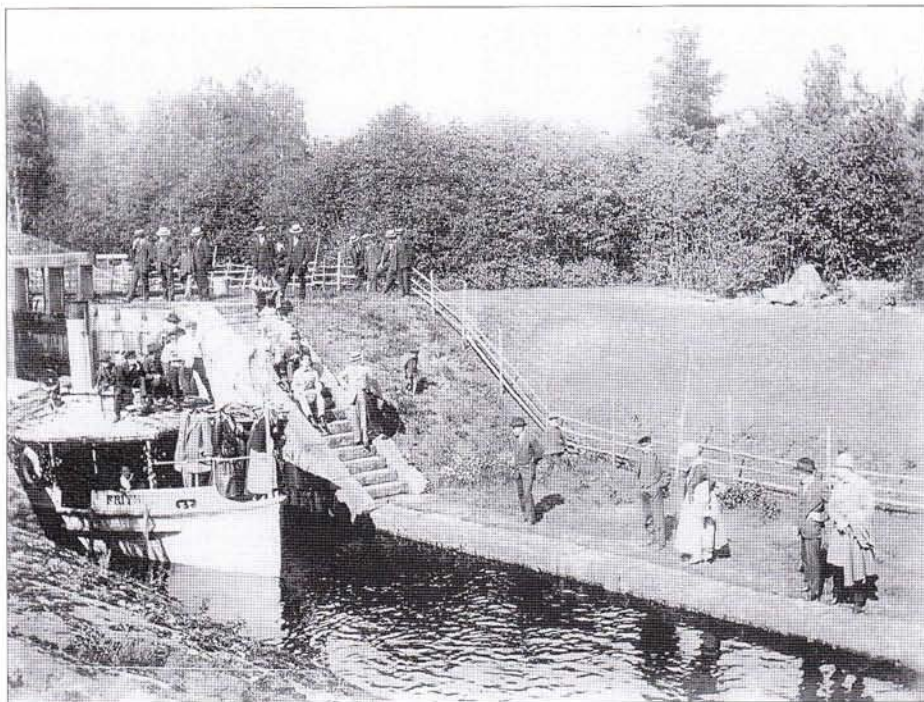
De många omlastningarna tog dock tid och var en stor utgift för bruksägarna, vilket fördröade deras produkter. Redan 1634 lät därför de dåvarande holländska arrendatorerna av Kroppa kronbruk gräva Norsbäckens kanal mellan Hyttsjön och Bergsjön, en av de äldsta kanalerna i vårt land.

Detta underlättade transporten av järnet till utskeppningsorten Kristinehamn vid Vätern, men trots denna förbättring kunde transporten mellan Filipstad och Kristinehamn ta flera månader.

För tvåhundra år sedan fraktades årligen 20000 skeppund stångjärn (ca 3500 ton) till järnvägen i Kristinehamn. På ett transportfordon lastades två skeppund och det erfordrades således 10000 vagnar för att frakta järnet landvägen. Trots att körningarna var en nödvändig inkomst för lantbefolkningen sköttes de misärbelt och mängder av järn försvann under transporterna.

Vid mitten av 1800-talet byggdes det hästdragna järnbanor för att underlätta transporterna mellan sjöarna. Prämarna försågs med räls på vilken vagnar kunde köras upp för att minska omlastningarna.

Tanken på att med kanaler förenkla transporterna väcktes redan på 1700-talet.



Frithiof slussar inför nyfikna åskådare. Fotot är taget den 23 juni 1918.



Slussvaktstugan vid Bjurbäckens slussar enligt konstnär ...



... och som den ser ut idag.

De följande etthundra årens många utredningar och förslag med efterföljande protester, skrivelser och intriger är en tröttsam och föga uppbygglig läsning. Två olika transportleder från Filipstads Bergslag möttes söder om Storfors i sjön Öjevettern, en med ett västligt upptagningsområde och en med ett östligt. Att skapa samma förmåner för alla hyttor och bruk, eller att enas om det gemensamma bästa, var nästan ogörligt. Alla satte sin egen vinning främst och allmogen var hela tiden rädd för att minska de viktiga inkomsterna av körsloarna. Brukspatronen i Storfors, Claes Frietzky, föreslog 1775 en kanal från Sjöändan till Kristinehamn, men någon kanalförbindelse med Väneren kom dock aldrig till stånd.

I slutet av 1700-talet anhöll handelsmän i Filipstad om en snabb utredning av möjligheterna till en kanal vid Bjurbäcken. Man tog i stor utsträckning sina varor från

Kristinehamn via Sjöändan och ansåg att körtiderna för dessa transporter nu av oacceptabla, ja rent skandalösa. Utredningen kom till stånd, men efter en mängd nya protester fick kanalfrågan vila i 25 år då ett nytt förslag utarbetades.

Bruksägarna i Filipstadstrakten tog nu saken i egna händer och lät 1833 Baltzar von Platens medarbetare, överstelöjtnant Johan Edström, granska och utvärdera alla tidigare förslag.

Redan efter någon månad lade han fram ett förslag där kanalen skulle få den sträckning den har idag. Förslaget möjliggjorde sjötransport från Filipstad till Sjöändans lastageplats i Bergsjön och därifrån hästdragen rallbana till Kristinehamn.

Det tog dock ytterligare fjorton år innan ett kanalbolag kunde bildas vid ett möte i Kristinehamn 1847 under ordförandeskap av bergmästare Franz von Schéele. Kanalbolaget antog Edströms förslag. Kostna-

den, som beräknades till 130 000 riksdaler, skulle täckas genom att aktieägarna satsade hälften och ett statligt lån skulle täcka resten.

År 1853 kunde till slut kanalarbetena påbörjas, men genomfördes sedan raskt trots tämligen primitiva metoder och trassierier från ägarna av Bjurbäcken och Storfors. Flera processer vanns av bolaget som hade myndigheternas helhjärtade stöd. Kanalprojektet innefattade:

Asphytte kanal, 275 m lång och med en 8 m djup sluss med en nivåskillnad på 5 m i ett steg.

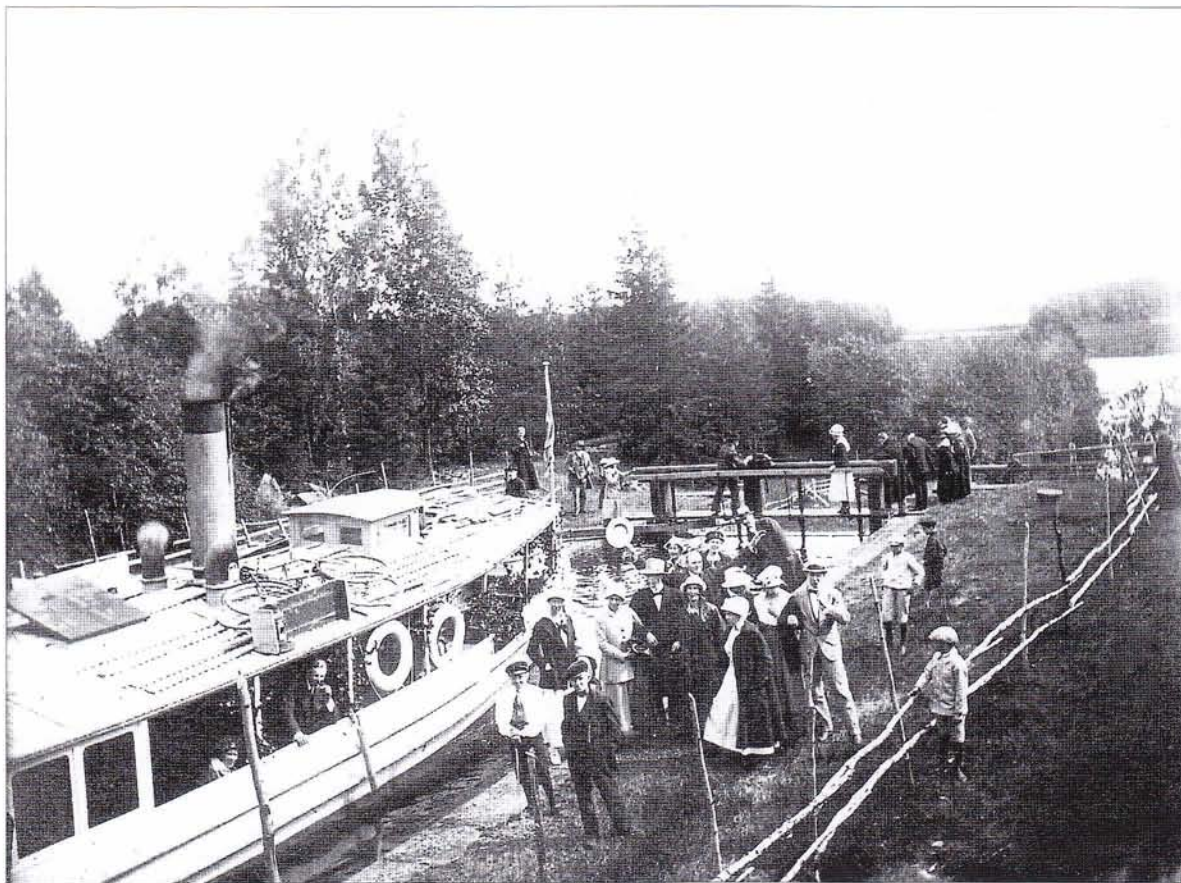
Bjurbäcks kanal, ca tre kilometer lång med vid Källsfallet, vid sjön Aspen i norr, en nivåsluss som normalt står öppen och vid Bjurbäcken en slussrappa med tre slussar med vardera 3,6 m nivåskillnad.

Den totala nivåskillnaden i kanalsystemet är alltså ca 16 m.

Slussarna kan ta fartyg med en längd av



Bergskagskanalens stora dragplåster är slussarna i Bjurbäckskanalen.



En historisk bild från
28 juni 1918.

20,7 m, en bredd av 3,7 m med ett djupgående på 1,2 m.

År 1857 invigdes slussarna vid Asphyttan och Bjurbäcken och kanalen öppnades för trafik. Kostnaden för bygget blev mer än dubbelt det beräknade (308 000 riksdaler) men kanalen blev en succé. Mängder av järn fraktades till Kristinehamn, handelsvaror togs med på returren till Filipstad.

År 1862, fem år efter öppnandet, passerade omkring 500 ångbåtar och 1 000 pråmar. Höjdpunkten nåddes åren 1865–1875 då kanalen var en av landets mest trafikerade.

År 1872 blev kanalens rekordår. Då passerade 1 369 ångbåtar och 3 243 pråmar Bjurbäckens slussar. Daglig persontrafik bedrevs. Utflykter med någon av de 30-tal ångbåtar som fanns var mycket populära och då särskilt att slussa vid Bjurbäcken.

Även sedan fraktrafiken upphört fortgick regelbunden persontrafik på kanalen långt in på 1900-talet.

Ett annat slags trafik i senare tid var flottningen genom slussarna på 1950-talet. Fram till 1960 gick cirka 500 timmerbuntar årligen genom kanalen.

Efter 1875 förändrades emellertid förhållandena drastiskt. Inkomsten, som efter att som mest ha uppgått till 25 000 riksdaler på ett år, sjönk till 11 000 riksdaler år 1876 och till endast 1 600 riksdaler året därpå. Under åren 1887–1888 låg kanaltrafiken nere, men återupptogs igen året därpå. Orsaken till

denna katastrofala utveckling var tillkomsten av Östra Värmlands Järnväg 1874. Järnvägen tog över all frakt och merparten av persontrafiken. Järnvägsbolaget, som nu också ägde kanalen, skulle svara för kanalens underhåll. Men det blev naturligtvis minsta möjliga. Och den verkliga nergången skedde efter 1917 då Statens Järnvägar blivit ägare till kanalen.

År 1919 begärde Järnvägsstyrelsen att få lägga ner kanalleden som länge drivits med förlust. Begäran upprepades 1925, men avslogs båda gångerna.

År 1936 lyckades Järnvägsstyrelsen till slut få kanalen avlyst som allmän farled. Väg & Vattenbyggnadsstyrelsen förordade dock kanalens bevarande som kulturminnesmärke.

År 1939 bildades därför garantiföreningen Filipstads Bergslags kanal för att försöka bevara kanalen. Man kunde dock inte avstyra att de öppningsbara järnvägsbroarna vid Nässundet och Daglösen byggdes om till fasta broar i början av 1940-talet och till slut fick Järnvägsstyrelsen också tillstånd att radera kanalanläggningarna, vilka då var i bedrövligt skick.

År 1945 lyckades dock Föreningen Filipstads Bergslags Kanal upå få ett avtal med staten. Dispositionsrätten till kanalen uppläts till föreningen mot att denna iståndsatte och underhöll kanalen.

År 1947, 90 år efter tillkomsten, kunde så kanalen efter omfattande reparationer återinvigas. Efter endast kort tid blev

det dock ett stort vattengenombrott vid Asphyttans sluss vilket försenade trafiken ytterligare ett år.

År 1952 lyckades Kanalföreningen återfå kanalens status som allmän farled.

År 1970 byggdes nya slussportar vid Bjurbäcken och Asphyttan. Av kostnads-skäl tillverkades de av stål.

År 1971 inköpte Kanalföreningen kanalanläggningarna vid Asphyttan och Bjurbäcken från staten. Filipstads, Storfors och Karlskoga kommuner förband sig att ekonomiskt stöda Kanalföreningen och fickrepresentation i föreningens styrelse. När dessa krav, som ställts av Naturvårdsverket, uppfyllts erhöll Kanalföreningen tio gånger köpesumman i bidrag från verket för upprustning av kanalen.

År 1984 bekostade Riksantikvarieämbetet en genomgripande upprustning av såväl kanalanläggningarna som den kulturhistoriskt värdefulla slussvaktstugan vid Bjurbäcken. Mellan 1989 och 1990 elektrifierades slussportarna vid Bjurbäcken och Asphyttan.

År 1993 renoverades slussportarna vid Källsfallet vilka fortfarande är handdrivna träportar.

Kanalen med sina slussar lever kvar som turistattraktion och kulturminnesmärke. Den är en av den mellansvenska bergslagsbygdens bäst bevarade transportleder för malm, tackjärn och personbefordran och är klassad som ett område av riksintresse för kulturminnesvården.

Knappfors kanal och sluss

För Bofors och andra bruk i Karlskoga och Nora Bergslag gällde det att ta sig förbi Knappforsens vilda strömmar för att sjövägen transportera sina produkter till Kristinehamn via Sjöändans lastageplats. På uppdrag av Kongl Strömmrensningsskommissionen föreslogs därför byggandet av en sluss vid Knappfors och en järnbana mellan

Sjöändan och Kristinehamn.

Knappfors Sluss Actie Bolag bildades. 1850 erhöll man 6000 riksdaler till slussbygget från Handels- och Sjöfartsfonden och arbetet igångsattes. Utgrävningen blev dock besvärligare än beräknat. Man måste dessutom förse slussen med träbotten vilket ytterligare fördyrade projektet, men ett extra anslag på 5333 riksdaler beviljades av

Kungl. Maj:t. Våldsamma regn försvårade arbetet och när det var klart 1852 var slutkostnaden 51000 riksdaler i stället för de ursprungligen kalkylerade 12000.

Även sedan järnvägarna tillkommit bibehöll slussen en viss lokal betydelse. Under första världskriget fick trafiken en ny blomstringstid med alla ved- och virkes transporter under avspärningarnas tid.

Några fartyg som trafikerat kanalen

Föreningen Filipstad Bergslags Kanal u p a

Carlskoga

Byggd 1861 vid Bergsunds i Stockholm och ägd av Carlskoga Ångbåtsbolag. Ångslup. Började trafikera kanalen 1861. Var troligen den första maskindrivna båten på kanalen.

Franz von Schéele

Byggd 1863 i Stockholm. Okänd ägare. Passagerarbåt med plats för 25 passagerare. Började trafikera kanalen 1863. Sålades senare till Arvika där den fick namnet **Sjöfröken**.

Vingolf

Byggd 1829 som kanonjolle med två 24-pundiga kanoner och 2 pundig nickhake. Trafikerade kanalen 1869–1916 ägd av Timsälvens Trafik AB. Använd för malm- och järntransporter vanligen med två pråmar. 1917 ägd av Alkvetterns AB som pråm.

Karl

Byggd 1887 av Karl Magnusson i Åsbergsviken för egen räkning. Trafikerade kanalen 1887–1890. Användes för torvtransporter.

Neutral

Byggd 1894 av Bröderna Magnusson i Åsbergsviken för egen räkning. Bogser- och passagerarbåt (besiktigad för 25 passagerare). Längd 20 meter. I trafik på kanalen 1894–1906. Bogserade lastpråmen **Tor**.

John Eriksson

Ångslup för passagerartrafik. Ägd av Finshyttans AB. Var i trafik på kanalen åtminstone 1904.

Alkvettern

Ägd av Alkvetterns AB och använd för transport av timmer, massaved och kastved. Gjorde lustresor. Var i trafik på kanalen från 1905(?)–1949. Detta fartyg har längst tjänstgöringstid vid kanalen.

Dagmar

Ägd av Båtbolaget Trygg, Väsby och använd för transport av virke, massaved (med två pråmar byggda 1911–1912).

Kom till kanalen från Vänern där hon burit namnet **Tre Bröder**. Ej besiktigad för passagerare men kunde ta ett 40-tal. Sald 1917 till Uddeholms AB och omdöptes till **Storfors II** och var som sådan också verksam vid kanalen.

Lundsberg

Byggd 1864 och var verksam i kanalen 1915–1928. Ägd av Lundsbergs skola. Sald till Filipstads Träförädlingsbolag. Passagerarbåt. Besiktigad för 75 passagerare. Använd också för transport av träråvaror och massaved, Drog pråmarna **Storfröjda**, **Kalle** och **Sorken**.

Fritiof

Byggd 1905 i Kristianstad. Passagerarbåt. Salongen rymde 85 personer. Vackraste båten på kanalen(?). I trafik på kanalen 1916–omkring 1926. Ägd av Filipstads Träförädlingsbolag. Omkring 1921 såld till Tryggbolaget.

Silva

Detta fartyg ägdes av Alkvetterns AB och användes för transport av timmer, kastved och bräder. Hon trafikerade kanalen 1916–1929 och var en av de sista lastbåtarna på kanalen.

Trygg

Hon var byggd 1918 av Westblads sågverk i Smedtorpssundet för Tryggbolaget och användes för trävarutransporter. Hon trafikerade kanalen 1918–1923 och var troligen den största båten på kanalen. Hon var för stor för att gå genom Bjurbäckskanalen.

Ferrum

Byggd i Tyskland gick hon som passagerarbåt på kanalen 1921–1929 ägd av Birger Andersson och Per Rubert. 1929 såldes hon till AB Bofors och användes för gäster. Senare blev hon postbåt på Vänern.

Naturligtvis vore det intressant om någon kunde göra dessa fartygs historia fylligare. Välkommen!



Ångfartyget **Frithiof**, troligen det vackraste fartyget på kanalen. Bofors musikkår spelar.



Som jungman i en paragrafare

Text och bild Kenneth Larsson

Men den resan var värst utav alla, det är sant...
Skriver Evert Taube i visan Möte i Monsunen. Det är dock inte min mening, att här eller i något annat sammanhang, söka göra någon jämförelse med vår store skald. Det vore i högsta grad förmåtet. Men ett litet bidrag från sjön om min värsta resa behöver väl ingen göra miner åt.

Från min egen korta sejour till sjöss minns jag en episod där en berusad matros spelade

en tvivelaktig huvudroll i en händelse som kunde ha fått katastrofala följder.

Jag var på 1950-talet mönstrad som jungman ombord på en sk paragrafare (499 ton brutto), vilken mest gick i nordsjöfart mellan Sverige-England-Holland och Belgien.

Vi detta tillfälle hade vi lämnat Antwerpen och var på väg till Göteborg. Efter en trött-sam rortörn i sugande dyning gick jag till kojs vid ettiden på natten i den hytt som jag





delade med båtsman. Trots dennes ljudliga snarkningar föll jag omedelbart i djup och välbehövlig sömn. Den skulle tyvärr inte få vara länge...

Som det varit en obehaglig dröm hör jag någon hojta och gorma på något dovt och bestämt sätt och hela kojen tycktes skaka.

– Upp Larsson, upp jungman, vakna...

Långsamt vaknar jag upp och ser i halvdvalan rakt in i styrmans upprörda ansikte på samma gång som jag känner hans kraftiga nävar grabba tag i mig under häftiga skakningar.

– Jungman. Upp och ta rodret omgående. Den där dj-a matrosen uppe på bryggan är full som ett ägg och nu har han styrt kompassen runt två gånger.

Jag titta yrvaket på min klocka. Hon var två på natten. Alltså hade jag bara sovit en timma.

– Jamen, för fasen styrman, jag har ju nyss gått av, grumsade jag.

– Det hjälps inte. Upp och till rors! Vi är totalt ur kurs någonstans utanför den danska västkusten mitt inne i de gamla osvepta lederna från andra världskriget. Det kan smälla närsomhelst.

Jag blev klarvaken och for som en gutta-perkaboll upp ur kojen. Slängde på mig de viktigaste paltorna och for iväg upp på bryggan där en märklig syn mötte mig. Styrman, som minuterna innan rusat före mig upp, stod själv till rors och över Deccan hängde en asfull matros som en trasa.

– Ta ratten och håll henne på denna kurs så att jag kan börja räkna, skrek styrmannen och försvann in i karthyttan, där kapten av

laga skäl tidigare infunnit sig. Jag tog över ratten, tittade på kompassens gradtal och höll kursen.

I karthyttan stod styrmannen och lade ut ett nytt bestick under tiden som han ropade order ut till mig, som svarade med kursens gradtal.

Det märktes på styrmannens röst att han var upprörd, förbannad och aningen nervös. Detta med all rätt!

Han lugnade ner sig så småningom då han fastställt positionen och gav mig order att gira åtskilliga grader. Då giren kom fick vi den djupa dyningen i sidan varpå den välbeskänkta matrosen dråsade från Deccan och ut genom dörren.

I den friska nattluften på bryggvingen kvicknade han hjälpligt till och asade sig från bryggan och under däck.

Vad jag tänkte vid ratten denna extra rortörn är höljt i ett minnenas halvtöcken.

Dock, i oron och spänningen dök det upp en gammal härlig historia från Bohuslän under andra världskriget. Man kan jämföra med ett litet djurs översprångshandling i en trängd situation. En katt kan ju plötsligt börja slicka pälsen i en stund av livsfara... Så här rörde sig tankarna för mig.

Det var en äkta bohusfiskare som kom i land en dag efter ett ansträngande fiske. På kajen möttes han av en herre som frågade om han inte var rädd att fiska i dessa orostider?

– Rädd, näh...

– Ja, men såg han inga miner därute, det lär ju vara gott om dem?

– Miner och miner. Det kan han skriva upp! Det var så gott om miner så det var akkurat som å sejla i sagosoppa!

**En God Jul
och Ett Gott Nytt År
tillönskas alla läsare
och bidragsgivare
av redaktionen!**

Krister Bång
Bertil Söderberg
Jan Johansson
Lennart Bornmalm
Eric Hallberg

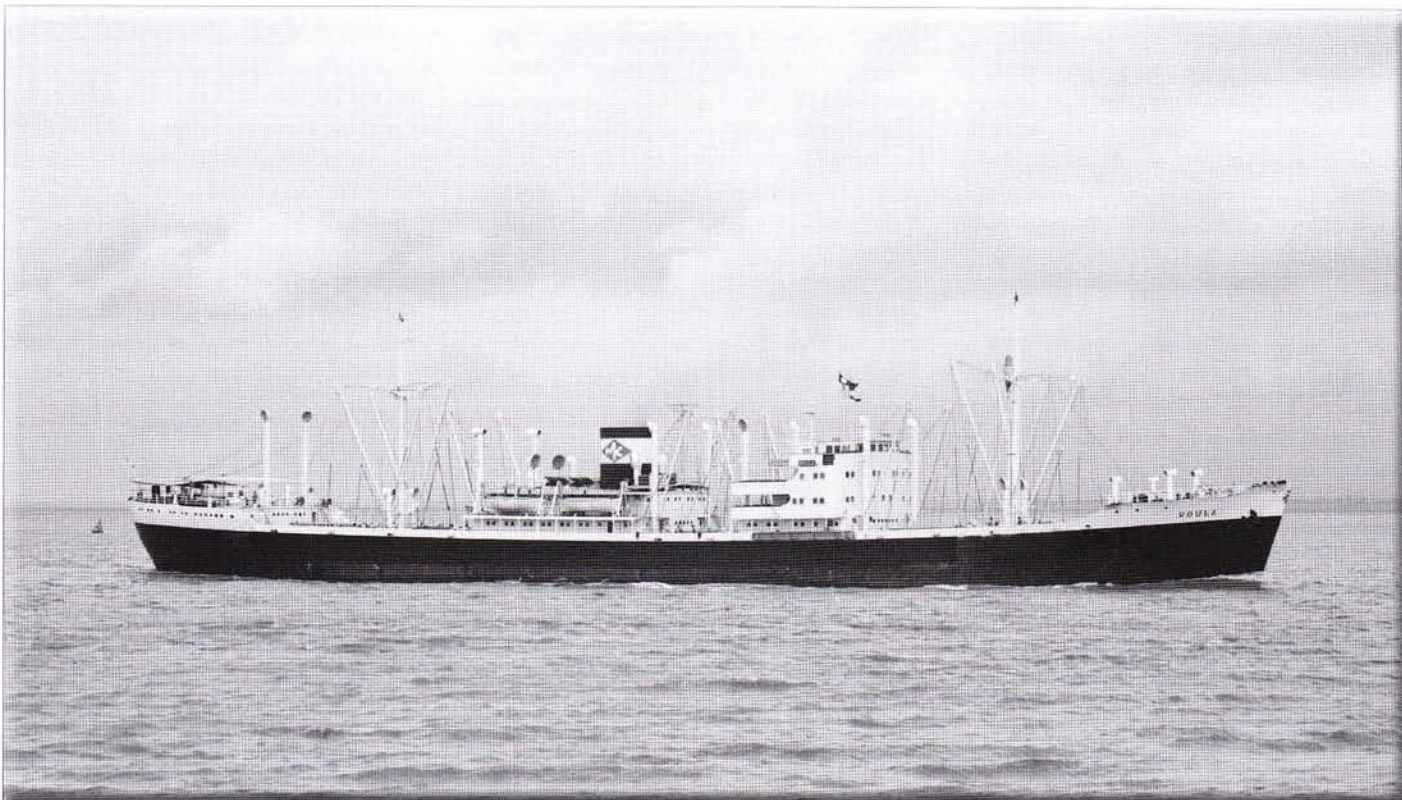


TILL FLYDDA TIDER

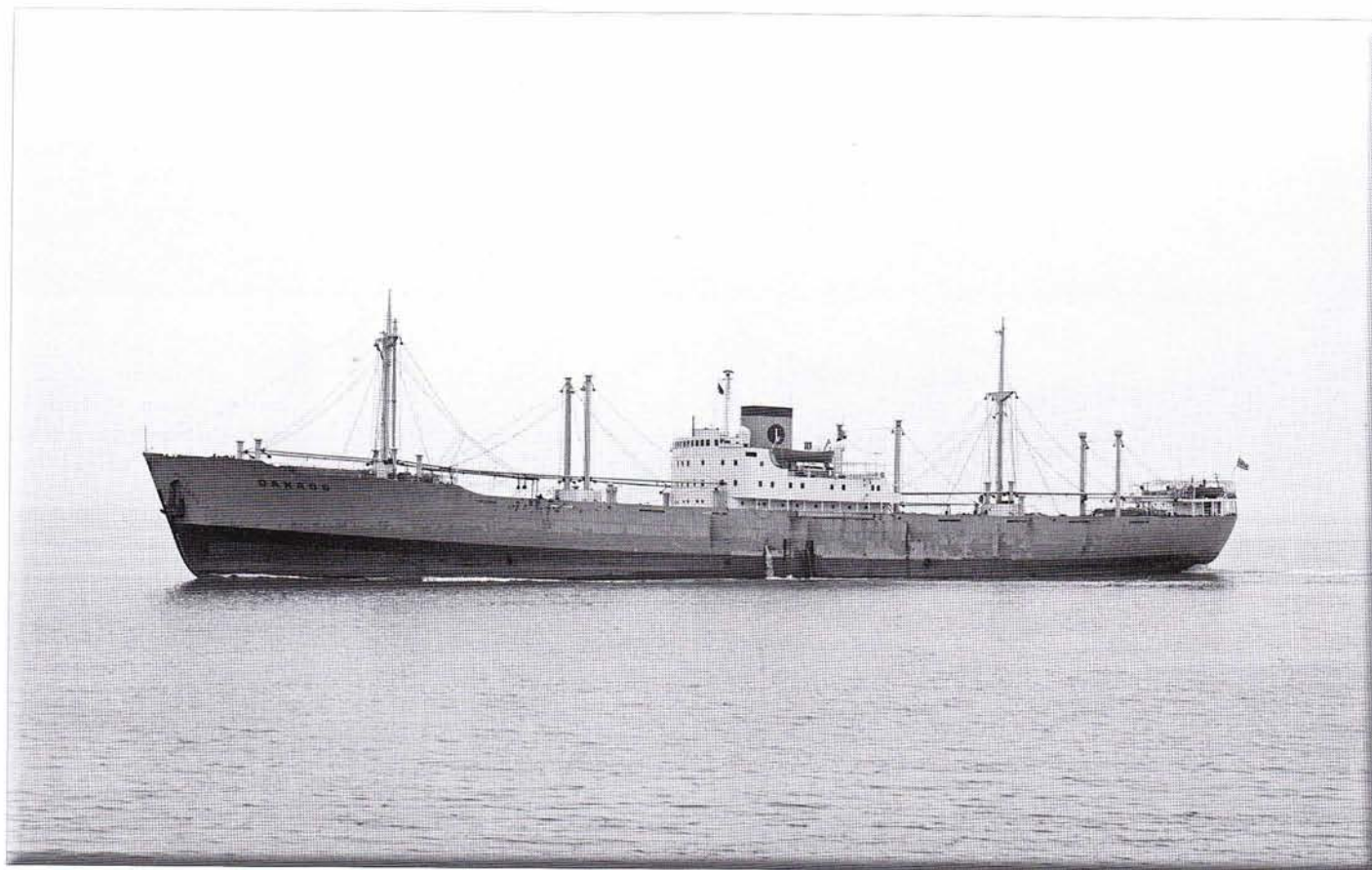
Text och foto Bertil Palm



Dimitris Georgis lämnar Rotterdam på lättan i augusti 1972. Hon var på 3 500 ton dw och lämnade Öresundsvarvet i augusti 1956 som *Frans Gorthon*, till Rederi A/B Gylfe i Helsingborg. Förlängdes 1964 vid byggnadsvarvet, från 92,41 m till 98,5 m, dödvikten var 3 425 och blev nu 4 715. Sålades i juli 1971 till Arapko Compania Naviera S.A., Panama, sattes under grekisk flagg, som *Dimitris Georgis*. Bytte namn till *Stelios II* 1976, när hon köptes av Avraship Corp., S.A., Panama, fortsatte under grekisk flagg. Registrerades 1979 på Stelioship Corp., S.A., samma namn. Sålades i september 1981 till Brenda Shipping Corp., Panama, och fick namnet *Brenda*. Gick till 1983, då hon såldes till skrot i Pakistan, och anlände Gadani Beach 7 juni.



Grekiska *Roula* på väg ut från Antwerpen i maj 1970, passerande Vlissingen. Hon känns ganska lätt igen som "Wilhelmsenbåt". Byggdes på Akers i Oslo, 1948 och levererades 17 augusti med namnet *Taurus*. Hon var på 8 300 ton dw och gjorde som linjebåt 15 ¼ knop. Gick fram till 1966, då hon såldes i maj till Beaconsfield Cia. Nav.S.A, Panama, ägt av Michail A Karageorgis, Piraeus, som köpte många gamla skandinaviska last- och tankfartyg. Hon sattes under grekisk flagg, med namnet *Roula*. Gick fram till 1971, då hon såldes till skrot i Kaohsiung och anlände dit den 20 juni.



Ett gammalt svenskt linjefartyg passerar Vlissingen våren 1971, med namnet **Danaos**. Byggdes 1939 vid Lindholmen som **Stegholm** till SAL. Skrovet byggdes av Götaverken och hon var på 7350 ton dwt. Sålades 1963 till SOL och blev **Grekland**. Gick som detta fram till 1965, då hon köptes av O. M. Thore i Jonstorp och blev **Canadia**. Övertogs den 30 december 1966 av Danaos Comp. Nav. S.A., Panama i Hamburg, som köpte henne och hon sattes i fart som **Danaos**, med grekisk flagg. Fick cypersflagg 1972 och gick sedan fram till 1978, då hon såldes till pakistanska upphuggare.



Den gamla linjebåten **Blue Sail** på väg in till Rotterdam i juli 1970. Hon var på 10200 ton dwt. Byggdes 1945 i Köpenhamn som **Mongolia** till ÖK i Köpenhamn. Var dansk fram till mars 1969 då hon såldes till Sareha Shipping Lines, Panama och omdöptes till **Blue Sail**. Sålades igen 1970, nu till Herald Shipping Lines, Panama, nytt namn blev **Akama**. Gick sedan fram till 1972, då hon anlände Kaohsiung den 15 juni för upphuggning.

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Vinjetten: Den 20 augusti 2008 lämnade **Nyland Åhus** hamn med destination Hamburg. Foto Kaj Standwerth, Norrtälje.

Skuta identifierad

Skutan på sidan 62, mittenbilden, i Länsumpen 2008:2 är tremastskonaren **Britta** (6265) av Timmernabben byggd 1919 i Norrköping.

Martin Wilhelmsson

Stor Fisk igen



Från Per Lycke har vi fått nya bilder på **Stor Fisk** ex Åland, tagna på Malta i mars detta år. Hette hon **Svensk Fisk** emellan eller var detta en felaktighet?

Redaktionen

Avance-båtarna – hur många var de?

Först vill jag tacka Gunnar Ljung för den intressanta artikeln om **Lena** mot Libanon och ytterligare de uppgifter som Gunnar lämnade om **Ella** ex **Avance N:o 16** i Länsumpen nr 2008:1.

När jag nu ställer frågan, för att stilla min nyfikenhet om samtliga båtar som byggdes i Ljusne i början av nittonhundratalet och erhöll namnet **Avance** samt nummer därtill hoppas jag och förmodar att många svar ramlar in till Horisonten Runt.

Bästa hälsningar från

142 Bengt Åke Gustafsson

Mer om Linnéa

Lite påfyllning om taxibåten **Linnéa** (11412) från LP 2007:4 sidan 53.

Linnéa användes som bogserbåt av Kungliga Väg & Vattenbyggnadsstyrelsen vid bygandet av inre hamnen i Hönö Klova på 1950-talet.

En man ur besättningen var inte nöjd med anställningslönen så han backade **Linnéa** in i isen med propellerhaveri som följd.

Väg & Vatten satte nu ut fartyget till försäljning. Verkmästare Lasse Hansson på Hönö, då anställd av V&V, hade i uppdrag att handlägga ärendet. Bästa anbud lämnades av fartygsinspektör Sellman, som bytte propeller och reparerade övriga skador. Därefter sålde han båten till Källö-Knippla med god förtjänst någon gång 1956–1957. Vem som köpte båten på Knippla är lite oklart, men Theodor Torgersson körde den som taxibåt efter en ombyggnad då motorn flyttades längre fram för att få en större aktersalong under däck. Detta fick till följd att man fick en ovanligt lång propelleraxel med flera stödlager. Arbetet utfördes av Knippla Skeppsvarv.

Uppgifterna om **Linnéas** tid i V&V är från en intervju med Lasse Hansson.

Per-Olof Hansson, Hälsö

Identifierad fiskebåt

Fiskebåten på översta bilden på sidan 61 i förra numret är **Tyra** som gick från Oskarshamn till Blå Jungfrun.

Fiskebåten som ligger i Västervik på Tore Olssons bild på samma sida är **Aud** som gick på fisketur i Västervik under 1970-talet och ägdes av Peter och Tomas Rais.

Arne Karlsson

Visingsö

Jag vet vad bilden på sidan 61 i Länsumpen nummer 2 visar. Det är den gamla hamnen på Visingsö, vid norra kajarmen. Detta skedde under den första halvan av 1940-talet. Minns inte det exakta året. Det är dit transporterade gamla "Capronimaskiner", som ska utgöra mål för en luftförsvarsövning av större mått.

Dessa maskiner placerades ut på stränderna runt ost-nordsidan av öns norra udde. Det var ett bra foto för där syns även det nerbrunna gamla turisthotellet. Det brann någon gång under 1960-talet. Jag var för länge sedan utflyttad från ön då. Vid tiden då fotot togs var det igång. Flytetyget, som har planen ombord, var nog inte i försvarets ägo då. Det fanns på den tiden flera ångbåtsbogar, som hade fartyg skapta för kanalens dimensioner. Jag är uppvuxen där vid hamnen på sjökanten, så ja minns en hel del om hur det var där.

Sten Svensson

Var ligger skutorna?

Skutan överst på sidan 62 i tvåan är tagen i Sölvesborg innan det stora lagerhuset brann 1959. Den understa bilden är också från Sölvesborg.

Olle Gustafssons skuta ligger troligen i Oxelösund. Om man jämför med bilden på sidan 59 uppvisar miljön stora likheter.

Tom Thörnqvist

Vem känner Einar Englund?

Finns det någon som känner till något om min far Einar Englund som var sjömanscock. Jag har inte haft någon större kontakt med honom och vore tacksam för alla upplysningar.

Rolf Einar Berggren



En okänd kanalbåt på ett vykort från Bertil Söderberg. Delförstoring.

Vilken kanalbåt?

Köpte för en tid sedan ett vykort med en kanalångare på väg att passera klaffbron i Vänersborg. Bilden är således en del-

förstoring av vykortet, som är poststämplat den 28 september 1944. Kan någon säga vilken båt det är?

Bertil Söderberg



Bystander på utgående från Göteborg. Foto Olle Gustafsson.

Vem vet om Bystander?

Från mitt fönster vid Klippan i Göteborg fotograferade jag det engelska fartyget **Bystander** på utgående. Är det någon av tidningens kunniga läsare som vet något om henne?

Olle Gustafsson

OBS

*Sista manusdag
för Horisonten Runt
till nästa nummer
är den 12 januari 2009.*



Den första **Aldebaran** var byggd 1907. Foto från Skandiaverken.

Aldebaran

Här kommer historiker om två **Aldebaran** som hört hemma på Smögen.

Den första byggdes 1907 på okänt varv på kravell. Längd 12,66 meter, 13,91 ton netto. Hon hade fiskenummer LL 560 och ägare var C. Carlsson. Hon var med på fiskeriutställningen i Bergen 1907.

Hon saknas sedan i handlingarna fram till 1920 då Marstrands Mekaniska Verkstad står som ägare.

Året därpå såldes hon till Gustav Samuelsson på Styrso som byggde om henne till passage-rarfartyg. Det finns en uppgift om att motorn nu var en Avance på 25 hk. Sålades vidare 1921 till Vänersborgs Motorbåtstrafik i Vänersborg där hon trafikerade Göta älv, sjön Vassbotten och Vänern intill Dalbergså. 1928 är hemorten Uddevalla och redare är godsägare J.W. Torbjörnsson, Bua, Bokenäs.

I Lysekilsposten fanns 1930 en notis att Gustav Gustavsson i Örn inköpt **Max** från Strömstad som skall ersätta **Aldebaran** i trafiken i Lysekils skärgård.

År 1934 användes **Aldebaran** till fisketurer i Göteborgs skärgård. Skeppare var S. Tollesson. Året därpå är hemorten Göteborg och med S. Tollesson som redare trafikerar hon södra och norra skärgården upp till Marstrand. Efter 1950 var hon uthyrd till Paddans Trafikbolag i Trollhättan. 1958 blev hon ligande i en vik på Ringön och skrotades.

Hittade ett foto av båten i Skandiaverkens arkiv på Landsarkivet.

Den andra **Aldebaran** byggdes 1908 på okänt varv för N. Stranne och Carl Carlsson, Smögen. Hon hade fiskenummer LL 667. Dimensioner: längd 13,94 meter, 16,46 ton netto.

I Lysekilsposten den 16 juli 1908 noteras om en nybyggd jakt **Aldebaran** till Smögen, redare C. Carlsson, 50 fot och med en 25 hk Skandia 2-cyl av ny typ där cylindrarna är hopgjutna. Jakten var med på fiskeriutställningen i Trondheim samma år.

År 1910 såldes hon till August Åberg på Knippla och fick namnet **Elma** (GG 410). Nytt netto 14,25 ton. Marstrands Varv levererar ett nybygge till Åberg 1920 och varvet tar den gamla **Elma** i inbyte och i oktober detta år får hon distriktsbeteckningen MD 382 med hemort i Marstrand med skeppare A. Johansson.

Det fanns en båt **Elma** med hemort på Åstol åren 1920–1921. Kan vara samma båt.

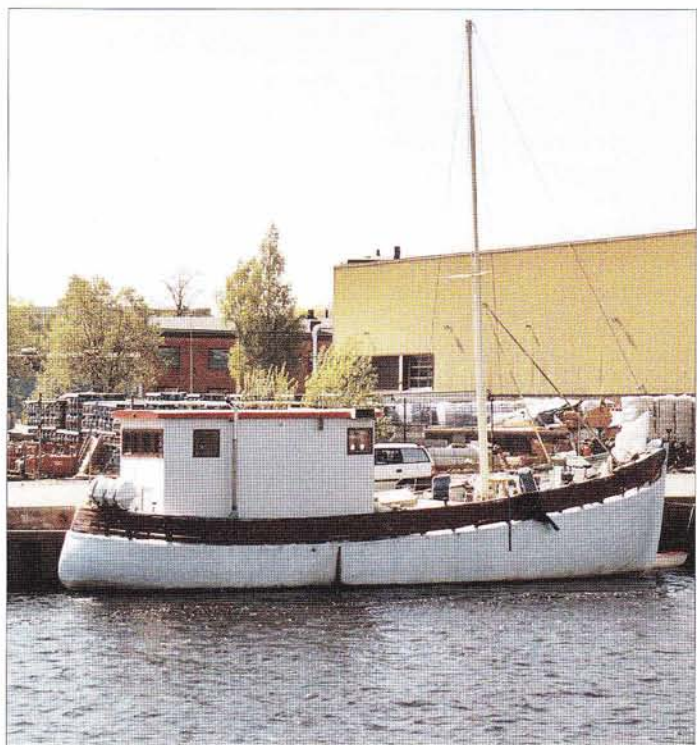
1924 såld till Martin Abrahamsson på Fotö (GG 872). Fanns kvar där 1934 och var då i fraktfart. Vidare uppgifter saknas.

Henry Jansson

Detta är något för våra duktiga båtologer att komplettera. Alla tillkommande uppgifter mottages med största tacksamhet.

Red.

De okändas bildkavalkad



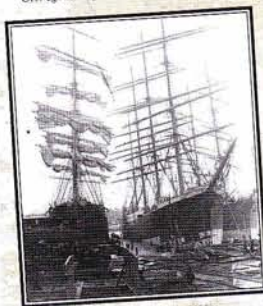
Från Tore Olsson kommer ett knippe fotografier med så gott som okända fartyg, vilka vi hoppas läsekretsens kan hjälpa till med att identifiera. Överst till vänster en okänd ångträlare. Under denna finns VG 1 "Getteröbåten", men vad heter hon? Underst till vänster en liten okänd fd träträlare med namnet **Tant Prusselius** i aktern. Vad heter hon i verkligheten? Överst till höger en ex-trälare i Göteborg den 7 maj 1988. Kan hon heta **Ing-Mari**? Understa bilden till höger är en delförstoring av ett vykort från fiskehamnen i Nynäshamn.

Redaktionen

Läs om och beställ sjöfartslitteratur på www.breakwater.se

KRING KAJUTLAMPAN IV

Över ogästvänliga hav mot högrande horisonter



Välkommen ombord, sätt dig bekvämt tillrätta, slå upp boken och tänd kajutlampan. Förnim hur havet slår mot bogen och känn vibrationerna från maskin ...

Kring kajutlampan IV innehåller 41 märkliga, roliga, allvarliga och fascinerande berättelser från SST:s arkiv, med gamla och nya bilder samt varligt moderniserat språk. 150 kr (115*).

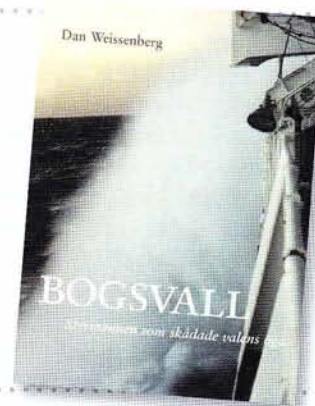
Kring kajutlampan I finns nu i nytryck – tredje upplagan. 135 kr (115 kr*). Se www.breakwater.se för priser på alla böckerna i serien och bokpaket.

Kring kajutlampan III är tillfälligt slut.



Roliga, spännande och överraskande berättelser om människor och båtar, hav och floder i gränstrakterna mellan skrönor, dikter och ren berättarglädje.

Dan Weissenberg, författaren till Nordsjöns kokbok, vidgar åter horisonterna. **Bogsvall** är hans fjärde samling kortprosa – fristående berättelser från Medelhavet, Östersjön, Nordatlanten, revolutionernas Kuba eller indonesiska djungelfloder. 169 kr (149 kr*)



Staden vid havet Med sina 400 bilder är detta den vackraste och mest bildrika fotobok som någonsin har gjorts om Göteborg. Här finns de storslagna vyerna men också oväntade perspektiv som överraskar även den mest inbitne göteborgare. 395 kr



Smakens Magi Bengt-Göran Kronstam är Sveriges kanske främste vinskribent och har tidigare skrivit Vinets magi. Han är dessutom en skicklig kock och i sin nya bok, Smakens magi, berättar han om samspelet mellan vin och mat. 390 kr



Skönlitteratur, facklitteratur, fotoböcker eller historia? Vi har allt detta och mer därtill. Välkommen!

Beställ via plusgiro 100 95 98-2 eller bankgiro 5211-8650 så bjuder vi på frakten (50 kr inom Sverige, 100 kr till utlandet). Ange mottagare, leveransadress och beställd titel.
Bokhandel på nätet: www.breakwater.se * Rabatterat pris för SST:s prenumeranter.





Böcker på frivakten

Redaktör Lennart Bornmalm

Kaptensboken

Bo Maniette, Magnus Brännberg, Per-Johan Altin mfl

Illustrerad, 197 sidor, häftad

Förlag Göteborgs Fartygs-Befälhavare Förening, Göteborg

ISBN 978-91-633-3237-1

Pris 245 kronor vid beställning från Breakwater Publishing AB, Göteborg, tel 031-62 95 75, e-post: info@breakwater.se

Denna bok är utgiven av Göteborgs Fartygs-Befälhavare Förening, Göteborg i samband med att föreningen i år firar 125-årsjubileum. Kaptensboken är till skillnad från många andra jubileumsböcker fylld av både intressanta och underhållande skildringar berättade av personer som på ett eller annat sätt aktivt arbetat till sjöss eller haft nära anknytning till sjömanslivet.

Det finns inslag av det mesta som förknippas med fartygen, livet till sjöss och havet i allmänhet. De spektra som bjuds läsaren handlar från allt då Sveriges var en stor sjöfartsnation till familjära brev från sjökaptener till anhöriga. Bland medverkande författare kan nämnas Erik Hammarströms berättelse om när ro-ro-systemet var nytt och det fördelar och problem detta hade, Lennart Revborns berättelse om livet till sjöss på 1950-talet, Maria Björnstams skildring om att vara Sveriges första kvinnliga sjökaptan, Anders Lindströms intressanta resumé sjöfartens historia, Thore Hagman om slaget om Kattegatt, Margita Björklunds anknytning till bogserbåtar mfl intressanta

berättelser.

Bildmaterialet är av relativt underordnad betydelse medan berättelserna utgör den främsta behållningen som i flera fall både doftar salt och hav, samt i något fall också exotiska kryddor.

Boken rekommenderas att läsas!

Lennart Bornmalm

Blockskutor

Ett bidrag till Vänersjöfartens och den västsvenska trävarurörelsens historia av Åke Sallnäs

Illustrerad, 116 sidor, häftad

Förlag Acedia Press, Karlstad, 2008

ISBN 91-974049-7-7

Pris 270 kronor exkl porto vid beställning från förlaget

Blockskutor är ett fartyg som förknippas med Vänersjöfarten och hade sin glansperiod under en period mellan ca 1830- och 1870-talen, då trävarurörelsen hade sin genombrottstid. Författaren till föreliggande bok förefaller ha lagt ned ett omfattande researcharbete i att ta reda på så mycket som möjligt om dessa fartyg, dess trafikområde, vem som ägde dem etc. Ett imponerande arbete som kräver en hel del tålamod och stort intresse. En detalj som jag tycker är av särskilt intresse är att sjöfolket ombord i många fall kom från Bohuslän och inte minst efter 1840-talet då närmare 70 % av skepparna och båtsmännen var från Bohuslän. Många av skepparna som förde fartygen nämns också vid namn och var de kom ifrån,

där det visar sig att det var flera som kom från Orust.

Boken är klart intressant och behandlar många detaljer som ger läsaren en ökad inblick inom området, bl a beskrivs skeppsmätning under 1800-talet, olika typer av skutor som skuta, vänerskuta, blockskuta etc. Cirka halva boken tillägnas att beskriva de olika skutorna vid namn och dess historia i den mån denna är känd, vilket inte minst för en båtolog är av stort intresse.

Illustrationerna är med tanke på den tidsperiod boken avspeglar mycket sparsam och begränsas till målningar av skutor och teckningar.

Boken rekommenderas varmt!

Lennart Bornmalm

När skeppsklockan klämtar

Terje W. Fredh

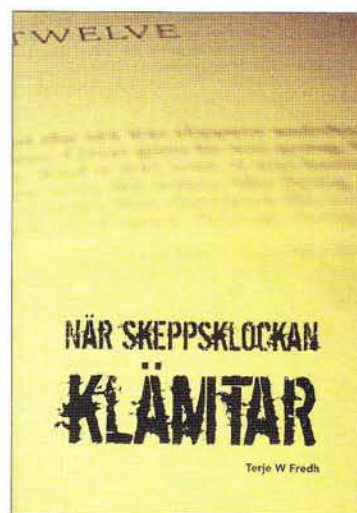
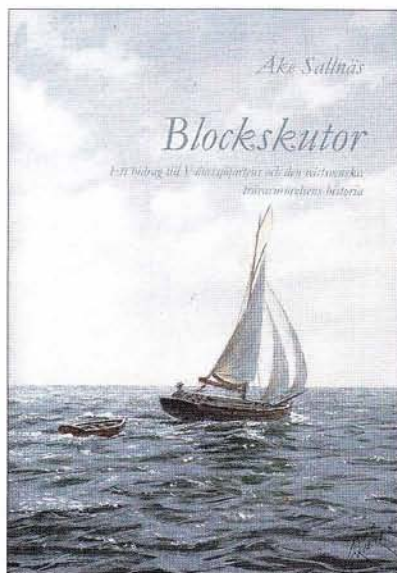
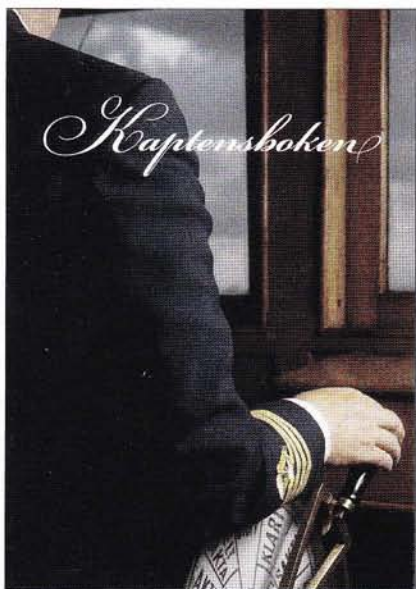
Rikt illustrerad, häftad, 93 sidor

Förlag Eget förlag

Pris 120 kronor vid köp från författaren.

Terje W. Fredh, Grängsgatan 16, 453 30 Lysekil, Tel. 0523-104 21, e-post: fredh.terje@jobbet.utfors.se

Lagom till hösten varje år förser Terje W. Fredh oss med en ny maritim skrift som får läsaren att för en stund glömma det trista höstmörkret och resa med författaren till skilda platser och tidsperioder. Där får vi möta människor och miljöer som inte längre finns bland oss. I årets skrift som också omfattar 12 kapitel låter Terje oss stifta bekantskap med personer som under



sina långa händelserika liv varit både till sjöss och på land. Flera berättelser utspelas under andra världskriget – och det är omskakande vad många sjömän fick utstå utan vare sig massmedialt eller kulturellt eftermäle. En av berättelserna handlar om ångaren **Saxen** och Stalag 17, som var en del av ett av världshistoriens mest berömda flyktingdramer under andra världskriget som senare gav underlag till den amerikanska storfilmerna *The Great Escape* från 1963. Ombord på **Saxen** flydde de två krigsfångar som lyckades genomföra flykten. Berättelsen är spännande tillika med flera andra som tex att s/s **Scotia** ankrade i minfält, **Sagoland** ledde konvoj, **Seiko** en udda grundsundsbat och En dramatisk vinterresa med ångaren **Agne** är titlar på några kapitel som Terje bjuder på i årets bok. Skriften är underhållande och ger en stunds förströelse inom skilda områden och händelser.

Rekommenderas!

Lennart Bornmalm

Skeppare på Kattegatt

Båtskeppare från Göteborgs södra skärgård och Frölunda 1837–1859

Göran Valinder

Illustrerad, 104 sidor, inbunden

Förlag Tre Böcker Förlag AB, Göteborg, 2008

ISBN 978-91-7029-649-9

Pris ca 300 kronor vid köp i bokhandeln

En annan flitig skribent är Göran Valinder som tidigare givit ut ett flertal böcker med maritim prägel och Göteborgs södra skärgård som huvudsakligt intresseområde. I föreliggande bok har författaren tillsammans med sin fru Berit genomgått ett flertal arkiv i såväl Sverige som Danmark och gjort ett omfattande arbete. Handlingen är uppdelad i ett stort antal

korta avsnitt där läsaren får inblick i ett högst varierat inslag av händelser som förekom inom denna intensiva sjöfart som bedrevs av främst bönderna på Styrso. Bland annat dominerade fraktfarten av säd och brännvin som såldes vid Gustaf Adolfs torg i Göteborg. Smuggling var vanligt förekommande vid den tiden och denna behandlas i ett särskilt kapitel och det var bla värdefulla tyger till Göteborg som utgjorde en stor del av de eftertraktade varorna. Denna omfattande smuggling som bedrevs i skärgården orsakade vid flera tillfällen våldsamma sammandrabbningar mellan skärgårdsborna och tulltjänstemännen. Boken har på grund av den tidsålder den avspeglar endast ett fåtal illustrationer, men de som är med är fina och i färg. Intressant läsning!

Lennart Bornmalm

Flottans Män berättar mera

Händelser under tjänstgöring

Förlag Flottans Män i Göteborg

goteborg@flottansman.se 031-29 07 23

Pris 160 kronor inkl. porto.

Trettio personer som tjänstgjort i flottan under lång tid har mycket att berätta. Nu har en del av deras berättelser resulterat i en 160 sidors bok. Boken tar upp saker som säkert annars skulle falla i glömska. Det blir alltid bra när folk skriver som de känner utan att det skall bli för uppstylat och superkulturellt.

Få vet att marinen under ett antal år under den svenska islandsfiskepoken ställde upp med stödfartyg. Man började med bevakningsfartyget **Odin** och slutade med minsveparen **Hanö**.

Redan 1949 var **Odin** med. **Odin** var en före detta isländsk tullkryssare för utanför radiohytten fanns skylten "Loftskeitastödin" Detta berättar Carl-Axel Sjöberg

från Göteborg vilken var radioman på **Odin**.

Förhållandet med svenska och isländska fiskare var 1949 spant. Landpermission var tillåten men inte heller i land var fiskare och flottister välkomna.

Westfalenolyckan vid Pater Noster beskrivs ingående. Där gjorde besättningen på jagaren **Norrköping** i heroisk insats och bärgade många tyskar och norrmän.

En känd profil i Lysekil var Pelle H. Bohman, född i staden, verksam i Göteborg och 1940–1944 chef för sjökontrollen i Lysekil.

Han skriver om en händelsen från 1942 där Wilhelmssensrederiets m/s **Trianon** var inblandad.

1942, på våren, ringde lotsutkiken till Bohman och förklarade att ett stort norskt fartyg sökte ankarplats vid Skeppsholmen i Lysekils norra hamn.

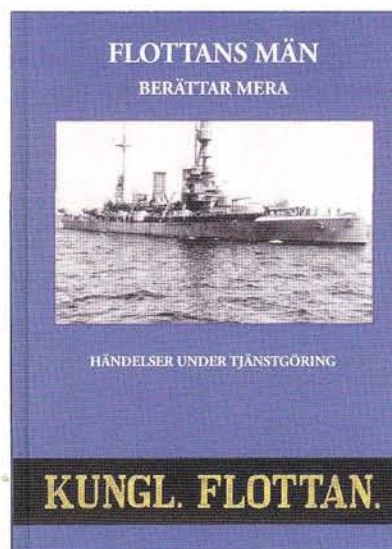
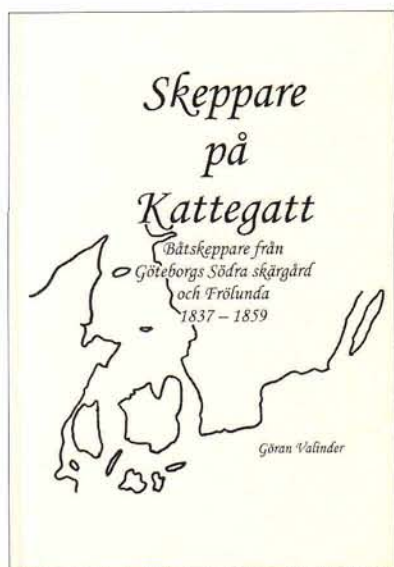
När Bohman och hans kollegor kom till hamnen såg de att flera människor hade hoppat överbord och simmade mot land. **Trianon** hade tyskt befäl och tvångsmönstrad norsk besättningen. Det var norrmännen som kastade sej i sjön för att nå friheten.

Det var 900 meter till land. Bohman rekvirerade konservfabrikör Boviks lustjakt samt två lotsbåtar och satte kurs mot de simmande.

Alla norrmännen räddades men när Bohman kom ombord på **Trianon** ville dess tyske kapten att norrmännen omgående skulle tillbaka till **Trianon**. Kaptenen ville i land för att söka efter sin rymda besättning men då hade de redan satts på tåget till Uddevalla.

Flottans män berättar är en bok som även riktar sig till andra än de som seglat med kungliga flottan. Boken är ett viktigt tidsdokument, skriven med mycket kärlek till flottan.

Terje W. Fredh



Möteskalendern för Klubb Maritim – Göteborg

Vi har öppet i Kajutan på tisdagar mellan klockan 18 och 21. Vi bjuder på kaffe. Kajutan finns i Gamla Sockerbruket med adress Banehagsgatan 1 I (Ivar) in på gården. Tag hissen till första våningen. Tel: 031-24 65 15.

Fredagen den 5 december klockan 19

Denna kväll avslutar vi säsongen med att äta vår traditionella jultallrik. Självkostnadspris 150 kr. Obligatorisk förhandsanmälan senast tisdagen den 2 december i Kajutan, tel 031.24 65 15 eller på mail: krister.bang@comhem.se

Torsdagen den 8 januari 2009 klockan 19

Filmkväll i Kajutan. Vi har många nya trevliga filmer att visa.

Torsdagen den 5 februari klockan 19

Årsmöte. Eventuella motioner skall vara Rickard Sahlsten tillhanda senast den 31 december 2008.

Torsdagen den 8 januari 2009 klockan 19.00

Himmel og Hav. Norges svar på **Martha**- filmen inspelad 1967. Gymnasisten Stompa ska jobba sig över till USA och mönstrar på en 20 000 tons bulkbåt Norse Falcon. Ombord får han träffa många udda typer men också en söt gnista. Tillsammans med kompisen som blir mässkalle får de uppleva både sjöliv och hamnliv vid Stora Sjöarna i Canada. Mycket sång och musik.

Före varje torsdagsmöte serverar vår eminente kock Gunnar Utbult ärtsoppa och pannkaka till det facila priset av 30 kr. Mycket välkommen till denna högtidsstund.

Dessutom är Kajutan är öppen varje helgfri torsdag – utom skärtorsdag och valborgsmässoafton – mellan kl 1200 och 1500 från och med oktober till och med april för enskild forskning.

Välkommen!

Information från Fotoarkivet

På grund av ombyggnad hos fotografen som framkallar våra foton så kan leverans av fotoofferten i förra numret inte ske förrän i mitten av januari 2009. Vi beklagar detta, men håll ut – foton kommer!

Nyhet från Terje W. Fredh

"NÄR SKEPPSKLOCKAN KLÄMTAR"

Ur innehållet:

Scotia ankrade i brittiskt minbälte
Sagolands resa 1939–1943
S/s Saxen och den berömda flykten
Ung maskinist i gammal båt
Dramatisk resa med s/s Agne
Havets resementörer
Seiko – en udda fiskebåt

Terje W. Fredh, Grängsgatan 16, 453 30 Lysekil

Tel: 0523-104 21

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



FOTOARKIVET • Klubb Maritim-Göteborg • Offert 44

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.

Antal foton:

10x15

18x24

OBS! FOTONA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN. OBS!

Från Ture Auréus glasplåtar, Klubb Maritim - Göteborg

Acacia	Göteborg	3401
Barbro	Göteborg	5425
Bris	Göteborg	4458
Frank	Göteborg	7583
Gotland	Visby	1975
Guernsey	Tönsberg W Wilhelmsen	
Hemland	Göteborg	2957
Jarl	Trelleborg	4718
Jemtland	Göteborg	4617
Jenny	Västervik	7589
Kings County	Bergen	1909
Mariehamn	Åbo ex Transit nr 1	3576
Marta	Norrköping	5686

Neptunus	Halmstad	3343
Nordöst	Göteborg	6263
Rödsjär	Stockholm	3689
Saga	Göteborg	5035
Triton	Göteborg	3354
Yngaren	Göteborg	6653

Från Fotopumpens glasplåtar

Annie Johnson	Stockholm	7235
Augusta	Stockholm	5365
Etna	Helsingborg	6044
Fenja	Västervik	7136
Forshaga	Karlstad	1588
Frost	Stockholm	6883
Hallaren	Göteborg	7538

Helny	Västervik	4433
Isbrytaren I	Norrköping	7238
Kalmarsund 1	Kalmar	7034
Klas	Göteborg	2032
Kungsholm	Göteborg	7479
Kungsholm	Rotterdam	charter
Solglimt	Larvik	5759
Stockholm	Göteborg	5759
Stureholm	Göteborg	6172
Styrsö	Göteborg	4754
Sveadrott	Stockholm förlist 1:a resan	
Thjelvar	Visby	1977
Thule	Göteborg	226
Vingaland	Göteborg	8032

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

Namn

Adress

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

Sista beställningsdag är
9 januari 2009

därefter leverans inom 6–10 veckor